

Aus dem Verkehrsgeschehen

Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit und zur Verbesserung der Transportqualität bei den ÖBB

Die Häufung der außergewöhnlichen Ereignisse in letzter Zeit gaben Anlaß zur Überprüfung der Betriebsabwicklung. Die Überprüfung der technischen Einrichtungen im Hinblick auf die erforderliche Sicherheit läßt keine Sicherheitslücke erkennen. Die vorhandenen Sicherheitssysteme reichen aus; eine Verbesserung wäre jedoch durchaus zu erreichen, wenn die vorhandenen alten Systeme rascher als bisher durch neue, modernere Systeme ersetzt werden könnten (Bau von moderneren Sicherungsanlagen mit Gleisfreimeldung, Streckenblockeinrichtungen, Indusi, Zugfunk usw.). Die Überprüfung der Vorschriftenbestimmungen ergab neuerlich Reformwünsche. Es gibt auch eine Reihe von Überlegungen für die Weiterführung der Vorschriftenreform, doch sind auch bei der derzeitigen Vorschriftenlage in Sicherheitsfragen keine Lücken vorhanden, die zu den außergewöhnlichen Ereignissen geführt haben könnten.

Seit langem werden die außergewöhnlichen Ereignisse analysiert. Die Erkenntnisse davon werden laufend mit der Betriebsführung, dem Vorschriftendienst und den technischen Fachdiensten zur eigenen Überprüfung abgesprochen.

Bei der überwiegenden Zahl der Anstände und der außergewöhnlichen Ereignisse war nicht mangelnde Vorschriftenkenntnis ausschlaggebend. Die richtige Vorgangsweise wird im wesentlichen zwar beherrscht, aus den verschiedensten Gründen aber nur zum Teil richtig ausgeführt. Man greift teilweise die Vorschrift nicht als

Zusammenstoß des Z 220 „Donau Kurier“ mit Z 44030 im Bahnhof Wels am 27. 8. 1981

Donnerstag, 27. 8. 1981, um 11.33 Uhr stieß Z 220 „Donau Kurier“ bei Einfahrt in den Bahnhof Wels gegen den nach Wels Vbf unerlaubt ausfahrenden Z 44030. Hierbei wurden 81 Reisende sowie 3 Bedienstete z. T. schwer verletzt. Eine bei dem Ereignis anscheinend nur gering verletzte Reisende (ÖBB-Lohnbedienstete) verstarb am 28. 8. 1981 im AKH Linz.



Die beiden beteiligten Tzfz, mehrere Güter- und Reisezugwagen entgleisten und wurden wie der Oberbau und die Fahrleitungsanlagen im Entgleisungsbereich z. T. schwerst beschädigt. Gesamtschaden ca. 45 Mio. S.

Bis zur Räumung eines Gleises um 14.48 Uhr desselben Tages wurden einige Schnellzüge und wichtige Güterzüge über die Pyhrnstrecke bzw. das Ennstal umgeleitet.

Ursache:

Unerlaubte Abfahrt des Z 44030.

Werkzeug, sondern als etwas Unangenehmes und Bedrohendes. Hausbräuche bilden sich heraus, die in vielen Fällen gefährlich sind.

Die derzeit laufende Vorschriftenreform trägt dem Umstand Rechnung, daß auf den Menschen, auf den qualifizierten, positiv motivierten Mitarbeiter nicht verzichtet werden kann. Dort, wo nicht primär die Betriebssicherheit betroffen ist, wird dem ein-

zelnen Mitarbeiter möglichst viel Spielraum gelassen. Dieser Vorgang fordert jeden einzelnen Mitarbeiter, er verlangt ihm Eigeninitiative und Verantwortungsgefühl ab.

Um die erforderliche Motivation zu erreichen, wurde bereits bisher der Ausbildung und Schulung größte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Schulungsbeamten für den Betriebsdienst werden in ihrer Aufgabenstellung von

GD III/2 intensiv und direkt angesprochen (z. B. anlässlich der Seminare für Schulungsbeamte); sie sind somit in der Lage, ihr fachliches Wissen in Form von Intensivschulungen weiterzuvermitteln. Anlässlich der Reform der Betriebsvorschriften wurden diese Bemühungen noch verstärkt. Sonderschulungen beträchtlichen Umfanges wurden im Frühjahr 1980 durchgeführt. Mit Wirkung vom 1. 10. 1981 wurde der laufende Dienstunterricht – vorerst probeweise – reformiert. Darstellungen und Analysen außergewöhnlicher Ereignisse werden u. a. den Mitarbeitern im gesamten Bereich im IdB nahegebracht.

Die bisher getroffenen Maßnahmen haben Früchte getragen. Die überwiegende Mehrzahl der Mitarbeiter ist positiv eingestellt; bei einer Minderzahl läßt die Einstellung zu wünschen übrig; diese gilt es bei der laufenden Kontroll- und Überwachungstätigkeit zu erfassen.

Die Kontroll- und Überwachungstätigkeit muß daher den ganzen Bereich von der Hilfestellung bis zum Abstellen von Unregelmäßigkeiten und daraus resultierende Maßnahmen abdecken. Dies geschieht in manchen Bereichen in optimaler Form; in manchen Bereichen allerdings wird nur ein Teil wirklich erfaßt. Hausbräuche werden oft toleriert, Unzukömmlichkeiten entweder gar nicht mehr gesehen oder zumindest nicht abgestellt. Dies bestärkt natürlich die betroffenen Mitarbeiter in der Auffassung, ohnehin richtig zu handeln.

Soll die Situation verbessert werden, dann muß der Hauptansatzpunkt bei einer Hebung der Kontroll- und Überwachungstätigkeit gesehen werden. Diese Tätigkeit muß allerdings im richtigen Sinne ausgeführt werden.

Die zu treffenden Maßnahmen werden in kurzfristig zu verwirklichende Maßnahmen und in solche, deren Verwirklichung längere Zeit brauchen wird, geteilt.

Kontroll- und Überwachungstätigkeit

Effizientere Kontroll- und Überwachungstätigkeit durch Organe der Generaldirektion und der Bundesbahndirektionen, vor allem aber durch Bf-Vorstände. Im Vordergrund soll eine möglichst positiv zu sehende und möglichst häufig durchzuführende Kontroll- und Überwachungstätigkeit stehen, die auch als Hilfe angesehen werden soll. Unzulänglichkeiten sind dabei sofort an Ort und Stelle abzustellen.

Anfahren des Z 2602 an den Gleisabschluß im Bahnhof Wien Südbf am 17. 8. 1981



Dienstag, 17. 8. 1981, um 6.34 Uhr fuhr im Bahnhof Wien Südbf, Ostseite, der von Nickelsdorf nach Wien Südbf verkehrende Z 2602 gegen den Gleisabschluß des Gleises 7 und verschob diesen um ca. 4 m.

Hiebei wurden von den 410 im Zug befindlichen Reisenden 3 getötet und 150 z. T. schwer verletzt; auch 4 Bedienstete der Zugmannschaft erlitten z. T. schwere Verletzungen. Der entstandene Sachschaden beläuft sich auf ca. 1,5 Mio. S.

Tfz und Wagenzug des Z 2602 wiesen keine bremstechnischen Gebrechen auf. Die Aussage des Tfz-Führers und die minutiöse Aufgliederung des Unfallherganges ergaben, daß der Tfz-Führer während der Einfahrt in den Bahnhof eine nur Sekunden dauernde Bewußtseinsstörung gehabt haben dürfte. Tests und Untersuchungen des Tfz-Führers durch namhafte Fachärzte erbrachten keinerlei Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung durch Alkohol, Drogen oder durch Krankheit.

Durchführung der Kontroll- und Überwachungstätigkeit bei **allen** V-Bediensteten, soweit diese Betriebsdienst ausüben, ohne Rücksicht darauf, ob sie der Betriebsdirektion unterstehen oder nicht.

Fallweise gemeinsame Kontroll- und Überwachungstätigkeit durch Organe mehrerer Fachdienste.

Abschaffung mancher heute stillschweigend geduldeten Toleranzgrenzen bei „Hausbräuchen“ (z. B. miß-

bräuchliche Verwendung von Lautsprecheranlagen zur Erteilung der Zustimmung zur Abfahrt) und beim Alkoholgenuß.

Kontrolltätigkeit überraschend, in unregelmäßigen Abständen, an verschiedenen Tagen und zu unterschiedlichen Zeiten.



BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT SEKTION INDUSTRIE
VERBAND DER ZUCKERINDUSTRIE
FACHVERBAND DER NAHRUNGS- U. GENUSSMITTELINDUSTRIE ÖSTERREICHS



Organisatorische Maßnahmen

Zeitverschobene Anwesenheitszeiten von Bf-Vorständen und Aufsichtsbeamten durch entsprechende Dienstplangestaltung.

Die Anwesenheitszeit müßte sich nach den betrieblichen Erfordernissen richten, wobei auch kundendienstliche Auflagen zu beachten sind.

Schaffung möglichst einfacher Verfahren für die Anwesenheit bei bestimmten Zuggruppen auch außerhalb der normal festgesetzten Arbeitszeit, fallweise auch an Samstagen, Sonntag und Feiertagen.

Einsatz der für den Kundendienst vorhandenen Pkw außerhalb der Dienstzeit der Kundenberater zur Durchführung der Kontroll- und Überwachungstätigkeit.

Behandlung von Anständen

Muß ein Abzug vom Betriebsdienst ausgesprochen werden und waren die Anstände sicherheitsgefährdend, oder werden sicherheitsgefährdende Mängel in der Vorschriftenkenntnis festgestellt oder ergeben sich Trunkenheitsanstände, wird die zeitliche Begrenzung entfallen. Die Wiederzulassung kann von einer erfolgreich abgelegten Nachprüfung abhängig gemacht werden. Häufen sich bei einem Mitarbeiter gleichartige betriebsgefährliche Anstände oder Trunkenheitsanstände, muß mit dem dauernden Abzug vom Betriebsdienst ohne Wiederzulassung gerechnet werden.

Die aktenmäßige Behandlung von Verfehlungen, die Ahndung durch Disziplinarstrafen ist als schärfstes und letztes Mittel zu betrachten.

Technische Verbesserungen

Schaffung von Funkverbindungen zwischen FdI-Innendienst und FdI-Außendienst. Die Durchführung von Lautsprecherdurchsagen mit sicherheitsrelevantem Inhalt wird generell untersagt.

Vermehrter Einsatz von Heißläuferortungsgeräten auf Hauptstrecken. Möglichst rasche Einführung des Zugfunks auf den wichtigsten in Frage kommenden Strecken.

An die
Generaldirektion der
Österreichischen Bundesbahnen
Elisabethstrasse 9
1010 Wien

IHR ZEICHEN

IHRE NACHRICHT

UNSER ZEICHEN
Dr. L/A/800

WIEN
1981-10-16

Betrifft: Schäden bei Zuckerlieferungen im Bahntransport

Sehr geehrte Herren!

Aus Kundenkreisen der Zuckerindustrie wird immer wieder darüber Klage geführt, dass bei den Zuckertransporten auf der Schiene häufig erhebliche Beschädigungen des Transportgutes zu verzeichnen sind, die eindeutig auf Verschubstöße zurückzuführen sind.

Wenngleich die Zuckerindustrie ihren Kunden im Falle der Beschädigung einer Lieferung umgehend eine entsprechende Ersatzlieferung zur Verfügung stellt, so bedeuten derartige Schadensfälle doch zweifellos sowohl für den Kunden als auch für den Lieferanten Kosten, Zeitverlust und Ärger.

Auf diese Angelegenheit wurde von uns schon mehrfach hingewiesen, wobei im Zuge derartiger Gespräche die Vertreter der ÖBB ihre Bereitschaft zum Ausdruck brachten, Massnahmen zur Verminderung derartiger Verschubstöße zu setzen. Wir müssen allerdings mit Bedauern feststellen, dass sich die Situation seit damals offenbar nicht gebessert hat.

Im Hinblick auf das erhebliche Transportvolumen von Zucker auf der Schiene sowie auf die gute Zusammenarbeit zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Zuckerindustrie ersuchen wir Sie dringend, geeignete Schritte zu einer Verminderung derartiger Schäden zu setzen.

Kopie dieses Schreibens senden wir gleichzeitig zur Kenntnisnahme an die Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle.

Wir danken Ihnen schon im voraus für Ihre Bemühungen und zeichnen mit dem Ausdruck der

vorzüglichsten Hochachtung

VERBAND DER ZUCKERINDUSTRIE

Meyer

Entgleisung des Z 44035 im Bahnhof Friesach am 22. 9. 1981



Dienstag, 22. 9. 1981, um 2.50 Uhr entgleisten im Bahnhof Friesach die letzten 12 Wagen des Z 44035, wovon 6 umstürzten. Der durchgehende Zugverkehr war hiedurch bis 5.50 Uhr unterbrochen.

Personen kamen nicht zu Schaden.

An Fahrzeugen und Oberbau entstand Sachschaden in der Höhe von ca. 14 Mio. S.

Ursache: Achsstummelbruch bei dem im Zugverband an 14. Stelle gereihten Wagen 2150 550 2758-9.

Die außergewöhnlichen Ereignisse mit technisch bedingten Ursachen geben neuerlich Anlaß, auf die Bedeutung der gewissenhaften Zugbeobachtung gemäß den Bestimmungen der ZSB 14 hinzuweisen.

Fahrzeughöchstgeschwindigkeit

Obwohl keineswegs wünschenswert, tritt doch wiederholt der Fall ein, daß Fahrzeuge in Züge eingestellt werden müssen, bei denen die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit unter der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges liegt. Die DV V3 bestimmt dazu im § 21 (3):

„Die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit der einzureihenden Fahrzeuge muß der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges entsprechen (s. ZSB).“

Mit gutem Grund heißt es im nächsten Satz: „Trifft dies in unvermeidlichen Fällen nicht zu, so darf die Höchstgeschwindigkeit des Zuges mit Ge-

nehmigung der Bundesbahndirektion (Zugleitung) herabgesetzt werden.“

Durch den Passus: „mit Genehmigung der BBDion“ soll zunächst einmal sichergestellt werden, daß die Beigabe nur dann erfolgen darf, wenn die betriebliche Vertretbarkeit gegeben ist. Der Zugleiter oder Disponent wird also zu überprüfen haben, ob die aus der Geschwindigkeitsherabsetzung zu erwartende Verspätung für den betroffenen Zug vertretbar ist. Es wird aber auch zu prüfen sein, welche dispositiven Folgen für andere Züge entstehen und ob diese tragbar sind.

Da selbstverständlich bei den Zugleitungen Aufzeichnungen über die erteilten Genehmigungen geführt werden, ist den planenden Stellen die Möglichkeit geboten, auf einen Bedarf

an Zügen mit geringerer Geschwindigkeit, als auf einer bestimmten Strecke angeboten, Rücksicht zu nehmen. Es kann sich dabei um die Berücksichtigung wiederholt anfallender außergewöhnlicher Sendungen oder die Überstellung von Schwagen handeln. Auch im Personenverkehr können besondere Umstände eine Überprüfung des einen oder anderen Fahrplanes aus plötzlich auftretenden Gründen der Wagenstellung notwendig machen. Wenn Sie den letzten Satz etwas rätselhaft finden, so können wir Ihnen ein Beispiel bieten:

Vor mehr als Jahresfrist erhielten die ÖBB von den FS die Nachricht, daß eine bestimmte Bauart von FS-Personenwagen „nicht mehr 140 km/h, sondern maximal 130 km/h laufen dürfe“. Es war damit zu rechnen, daß sich die Zahl der betroffenen Fahrzeuge im Laufe der Zeit verringern werde. Nun ist ein Fahrplan, besonders für einen internationalen Zug, nicht etwas, das man von heute auf morgen willkürlich ändern kann. Die Geschwindigkeitsherabsetzung mußte deshalb jeweils mittels Befehles

„Die Verständigung des Zuges erfolgt mit A-Befehl, sofern die Ursache für die Herabsetzung nicht ausschließlich beim führenden Triebfahrzeug liegt.“

verfügt werden. Sollte im nächsten Fahrplan bei den betroffenen Zügen doch eine Fahrplananpassung vorgenommen werden müssen? Dazu galt es, in entsprechenden Abständen die Entwicklung zu beobachten. Es wurden also im Sommer 1981 die Eintragungen über die Anfragen gemäß § 21 (3) bei den Zugleitungen zweier von einem bestimmten Expreßzugpaar berührter BBDionen über einen Monat abgefragt. Die Freude darüber, daß bezüglich dieses Zugpaares keine einzige Eintragung vorlag, verlief ziemlich rasch. Durch einen Zufall stellte es sich nämlich heraus, daß die Befehlsbeigabe an 11 Tagen des einen Monats notwendig war und auch vorgenommen wurde. Das genau festzustellen, erforderte einen enormen Zeitaufwand.

Der geschilderte Sachverhalt ist eine willkommene Gelegenheit, Ihnen vor Augen zu führen, daß es sich mit der Befassung der Zugleitung nicht nur um eine weitere Meldung – ohnehin für die Katz' – handelt, sondern die Aufnahme dieser Auflage in die Betriebsvorschrift schon sehr sinnvoll war.

Fahrdienstleitung Villach Hbf

Im Jahre 1980 wurde durch die Signalstreckenleitung Villach in der Fahrdienstleitung des Bahnhofes Villach Hbf eine **Übersichtstafel** angebracht, auf welcher die gesamte Gleisanlage des Bahnhofes Villach Hbf einschließlich Güterzug-Personenzug-Tauernschleife in sehr übersichtlicher Form dargestellt ist. Neben Signal- und Weichenbezeichnungen ist auch die kilometrische Lage der im Bahnhof und den angrenzenden Streckenabschnitten gelegenen Eisenbahnkreuzungen angegeben, was im Störfall für den Fahrdienstleiter eine wesentliche Erleichterung bringt.

Darüber hinaus wird der Zustand der Streckenblockung für alle anschließenden Streckenabschnitte einschließlich der Blockstelle Förderlach 1 angezeigt.

Neben der Stellung aller auf der Übersichtstafel dargestellten Haupt- und Vorsignale wird auch die Stellung „Verschubverbot aufgehoben“ für alle Verschubsignale der sogenannten „Personenzugschleife“ angezeigt, womit der Fahrdienstleiter einen genauen Überblick über die Tzf-Überstellfahrten zwischen Hauptbahnhof und Westbahnhof erhält.

Das Einschalten des Ersatzsignales wird optisch und akustisch angezeigt. Auf dem Tisch des Innenfahrdienstleiters steht ein **Gleisbesetzungspult**, auf welchem für alle Einfahrgleise Hinweisschilder gemäß Anlage 3 der DV V 3 dargestellt sind.

Bei Besetzung eines Hauptgleises wird durch den Fahrdienstleiter ein dem jeweiligen Einfahrgleis zugeordneter Kippschalter umgelegt und dadurch das Hinweisschild für das besetzte Einfahrgleis rot ausgeleuchtet.

Gleichzeitig leuchtet im Gleisfeld des betreffenden Gleises eine rote Meldeleuchte.



Erdung des Signales „Fahrwegende“

„Kleinere Metallteile, wie z. B. Auf-
lagestützen für Schranken, Kenn-
zeichen im Sinne der DV V 2 auf eigen-
en Stehern, Radabweiser usw. be-
dürfen im allgemeinen keiner Er-
dung.“ DV EL 43, aus Pkt. 11.

Aus dem zitierten Wortlaut der Dienst-
vorschrift EL 43 geht hervor, daß die
Erdung des Signales „Fahrwegende“
an die Schiene nicht notwendig ist.
Stoßen Sie sich bitte nicht daran, daß
im Vorschriftentext der EL 43 derzeit
noch der Begriff „Kennzeichen“ vor-
kommt, den es ja in der seit 1. 6. 1980
geltenden DV V 2 nicht mehr gibt. Das

Signal „Fahrwegende“ ist zweifels-
frei dem veralteten Begriff zuzuord-
nen.

Wieso wurde die Frage überhaupt
aktuell?

Irgendwelche örtlichen Besonderhei-
ten veranlaßten den Elektrotechni-
schen Dienst, einzelne Steher des ge-
nannten Signales zu erden. Aufmerk-
samen Mitarbeitern drängte sich da-
nach die Vermutung auf, das Erden
der übrigen gleich gebauten Signale
„Fahrwegende“ wäre, wie wir sagen,
untergegangen; also es wäre darauf
vergessen worden. Wir können be-
ruhigt sei, das Nichterden ist kein
Fehler und beeinflußt keinesfalls die
Sicherheit.

Sie werden sicher auch die Begrün-
dung wissen wollen. Wichtig ist vor

allem, daß zwischen dem Signal
„Fahrwegende“ und anderen Bahn-
einrichtungen, speziell Sicherungsan-
lagen, keinerlei Kabel- oder Draht-
zugverbindungen bestehen. Im Falle
eines Fahrleitungsrisses könnte es
schon zu einer Berührung der herabfal-
lenden Fahrleitung mit dem Signal, das
ja nur eine geringe räumliche Aus-
dehnung aufweist, kommen. Es ist
aber unmöglich, die Spannung im
Wege des Signales zu verschleppen.
Da das Standrohr des Signales im
Erdreich eingegraben ist, haben wir
es mit einem kleinen Übergangswider-
stand zu tun. Selbst bei geringer Be-
rührung mit der Fahrleitung würde der
auftretende Kurzschlußstrom zur so-
fortigen Abschaltung der Fahrleitung
führen.

Pkw neben dem Gleis

An die drei Jahre ist es her, seit sich das IdB ausführlich mit dem Thema Pkw neben dem Gleis oder auf dem Bahnsteig beschäftigt hat. Trotz sicher nicht geringer gewordener Parkplatznot haben die Mitarbeiter in den Bahnhöfen und Haltestellen dem damals behandelten Anliegen viel Verständnis entgegengebracht. Fallweise, müssen allerdings nach wie vor Beanstandungen vorgenommen werden. Eigenartigerweise handelt es sich dabei vorwiegend um Fälle, in denen in nächster Nähe Parkraum in Hülle und Fülle vorhanden ist.

Vielerorts wurden aber zum Beispiel durch Bodenmarkierungen eindeutige Abgrenzungen vorgenommen, die es ermöglichen, sofort genau zu erkennen, welche Zone im Bahnsteig- oder Gleisbereich für das private Straßenfahrzeug tabu ist. Doch auch bei dienstlicher Benützung eines Kraftfahrzeuges sollten Sie unbedingt darauf bedacht sein, daß nicht der Komfort der ÖBB-Reisenden durch unnötiges Verparken jener Flächen, die den Reisenden vorbehalten sind, geschmälert wird. Auch im Falle eigener Unachtsamkeit wird es für einen Reisenden, der im letzten Augenblick zum Zug hetzt und beim Endspurt mit

einem heimtückischerweise hinter der Ecke des Aufnahmegebäudes geparkten Pkw kollidiert, kein Trost sein, wenn das Auto ein BB-Kennzeichen trägt.

Zwei Beispiele werden vor allem den Mitarbeitern im Vershubdienst zu denken geben:

Es gibt solche und solche Vershubentgleisungen – großer Schaden, umgestürzte Waggons oder auch welche, bei denen kaum eine Schwelle zu Schaden gekommen ist. Es liegt uns fern, letztere zu bagatellisieren. Doch ist es für die an dem Ereignis Beteiligten absolut nicht gleichgültig, wie arg die Folgen sind. Ein vergessenes Entfernen eines Wagensicherungsmittels, Entgleisung des Fahrzeuges mit einer Achse. Geschätzter Sachschaden: gegen S 5000,-. Wir wären mit einem blauen Auge davongekommen, wenn nicht... Leider wurden nämlich die Schnauzen einiger Pkw rasiert. Was das kostet, können Sie selbst recht gut abschätzen.

Den zweiten Fall wollen wir ganz konkret schildern: Östlich des Gleises 25 a im Bahnhof Innsbruck Hbf ist ein Abstellplatz für Pkw geschaffen worden. Die Benützung ist an eine Parkgenehmigung dieser Dienststelle gebunden. In diesem Bereich fuhr am 25. Mai 1981 ein geschobener Vershubteil der 1. Reserve. Auf dem vordersten Fahrzeug war das rechte Trittbrett mit

einem Spitzenverschieber besetzt. Dieser sah wohl auf der trittbrettfreien linken Seite geparkte Pkw, war aber überzeugt, der lichte Raum wäre frei. War er nicht! Ein Bediensteter der örtlichen Zugförderungsleitung hatte sein Fahrzeug so nahe dem Gleis abgestellt, daß es vom Seilhaken des Spitzenfahrzeuges beim Kotflügel erfaßt wurde. In den nächsten Sekunden schepperte es ganz gewaltig, und sechs Personenkraftwagen machten gar traurige Gesichter. Nicht so traurig allerdings wie deren Besitzer oder die beteiligten Vershubbediensteten. Ein Glück nur, daß dabei nicht einer unserer Mitarbeiter vom Trittbrett gerissen wurde oder sonst Entsetzliches passiert ist. Vorläufig steht eine Schadenssumme an den Pkw von S 152.227,08 fest. Es ist zu befürchten, daß damit noch nicht die Obergrenze erreicht ist. Jedenfalls ist es dort, wo die Sicherheit des Bahnbetriebes und der Mitarbeiter so gefährdet ist, mit der Toleranz aus.

Wenn Sie also Ihren Pkw irgendwo in Gleisnähe parken müssen, dann prüfen Sie bitte streng, ob das Parken dort notwendig, statthaft und vor allem ungefährlich ist. Wie kommt schließlich einer Ihrer Kollegen dazu, für Ihre Sorglosigkeit büßen zu müssen – auch wenn er an dem Ereignis „mitschuldig“ ist?

Wie entsteht ein Fahrplan?

Ein Beitrag der Abteilung Fahrplanangelegenheiten

Die Erstellung eines Fahrplanes vollzieht sich im wesentlichen in den Phasen

- Grobplanung bzw. Vorkonstruktion
- Konstruktion des Bildfahrplanes
- Erstellung des Buchfahrplanes
- Zeichnerische Darstellung der Bildfahrpläne.

Durch den „Jahresfahrplan“ vorgegeben sind die Tätigkeiten zu den einzelnen Phasen in exakt bestimmten Zeitabschnitten innerhalb eines Jahres zu vollbringen. Je genauer diese Zeitabschnitte beachtet werden können, desto besser erfolgt der Gesamt- ablauf. Zeitliche Überschneidungen der einzelnen Phasen, die durch nachträgliche Änderungen entstehen, erzeugen sofort einen verstärkten Zeit-

druck, denn die Fertigstellung der gesamten Unterlagen wird unerbittlich vom Beginn des Fahrplanes diktiert. Ein verstärkter Leistungs- und Zeitdruck ergibt sich auch, falls größere Änderungen im Winterabschnitt eines Jahresfahrplanes vorzunehmen sind. In diesem Fall müssen Buch- und Bildfahrpläne getrennt für den Sommer- und Winterabschnitt erstellt werden.

Nun zu den einzelnen Phasen:

Unmittelbar nach Fertigstellung des in Druck gehenden Fahrplanes, also bevor dieser noch in Kraft getreten ist, wird auf Grund von neuesten Marktanalysen, Fahrplanwünschen der verschiedensten Interessensvertretungen (wie Landesregierungen, Kammern) und Fahrplananträgen ausländischer Bahnen mit der Vorarbeit für den nächsten Fahrplan begonnen. Die eingebrachten Fahrplananträge werden einer genauen Prüfung hinsichtlich Bedarf und Wirtschaftlichkeit unterzogen.

Das Ergebnis wird in der Grobplanung, d. h. die neuen Zugtrassen werden im bestehenden Fahrplan skizziert, festgehalten. Sind umfangreiche Änderungen geplant oder werden neue Verkehre eingerichtet, ist eine Vorkonstruktion erforderlich. Als Beispiele seien die Taktverkehre auf Süd- und Westbahn (Fern- und Nahverkehrstakt), aber auch Reform im grenzüberschreitenden Verkehr (Schweiz, Jugoslawien usw.) genannt.

Bei diesen Vorarbeiten ist stets neben dem Ziel, ein optimales Ergebnis der neuen Konstruktion zu erreichen, auch die Aufgabe gestellt, bestehende, in ihrer Lage unverrückbare Zugtrassen sowie die wichtigsten Anschlüsse zu erhalten.

Für die Detailkonstruktion werden die Fahrzeiten der neuen Züge an Hand der vom Maschinendienst erstellten und überarbeiteten Fahrzeitentafeln unter Berücksichtigung der Zugart (V-max), der Zugbildung (Belastung, vorhandene Bremsleistung) und

der Bespannung ermittelt bzw. die Fahrzeiten der unverändert zu übernehmenden Züge auf ihre Aktualität überprüft.

Sodann beginnt die Konstruktion selbst, wobei die Züge in der Reihenfolge der Rangordnung der Reisezüge in die Konstruktionsunterlage (Bildfahrplan) eingezeichnet werden. Dabei erfolgt die Festlegung der Kreuzungen und Vorfahren unter Beachtung der Folgeabstände, der Wahrung der Anschlüsse und Berücksichtigung der Gleisbelegung auf den Bahnhöfen.

Ständige Kontakte der Konstrukteure, auch Blattbeamte oder Blattbearbeiter genannt, untereinander, mit der Maschinenlenkung, der Güterzugabteilung in der Betriebsdirektion, den Reisezug- und Güterzugbearbeitern der Direktionen, mit den Bahnhöfen, sowie mit den Bearbeitern der Zugbildepläne (ZPA, ZPB) und der Kursbuchgruppe kennzeichnen jede Phase der Konstruktion des neuen Fahrplanes.

Nach Abschluß der Konstruktionsarbeiten für den Reisezug erfolgt Ende November, anfangs Dezember die Abstimmung des Fahrplanes bei

größeren Bahnhöfen an Ort und Stelle, wobei besonders die Gleisbelegung, Fahrausschlüsse sowie Anschlußsituationen zu prüfen und festzulegen sind. Die Konstruktion der Güterzüge läuft nach der Güterzugplanungsbesprechung im November voll an. Sie werden nach ihrem Rang in der Reihenfolge TEEM, Güterschnellzüge, Gütereilzüge, Ferngüterzüge, Bezirksgüterzüge und Bedienungszüge behandelt, wobei TEEM und Nachsprungzüge bereits bei der Reisezugkonstruktion zu berücksichtigen sind (vor allem auf eingleisigen Strecken).

Nach Vorliegen des gedruckten Bildfahrplänenentwurfes – unmittelbar nach der Güterzugkonstruktion erfolgt noch der Einbau der Lokzugtrassen – wird der Gesamtverkehr mit bestimmten Bahnhöfen Mitte März abgestimmt.

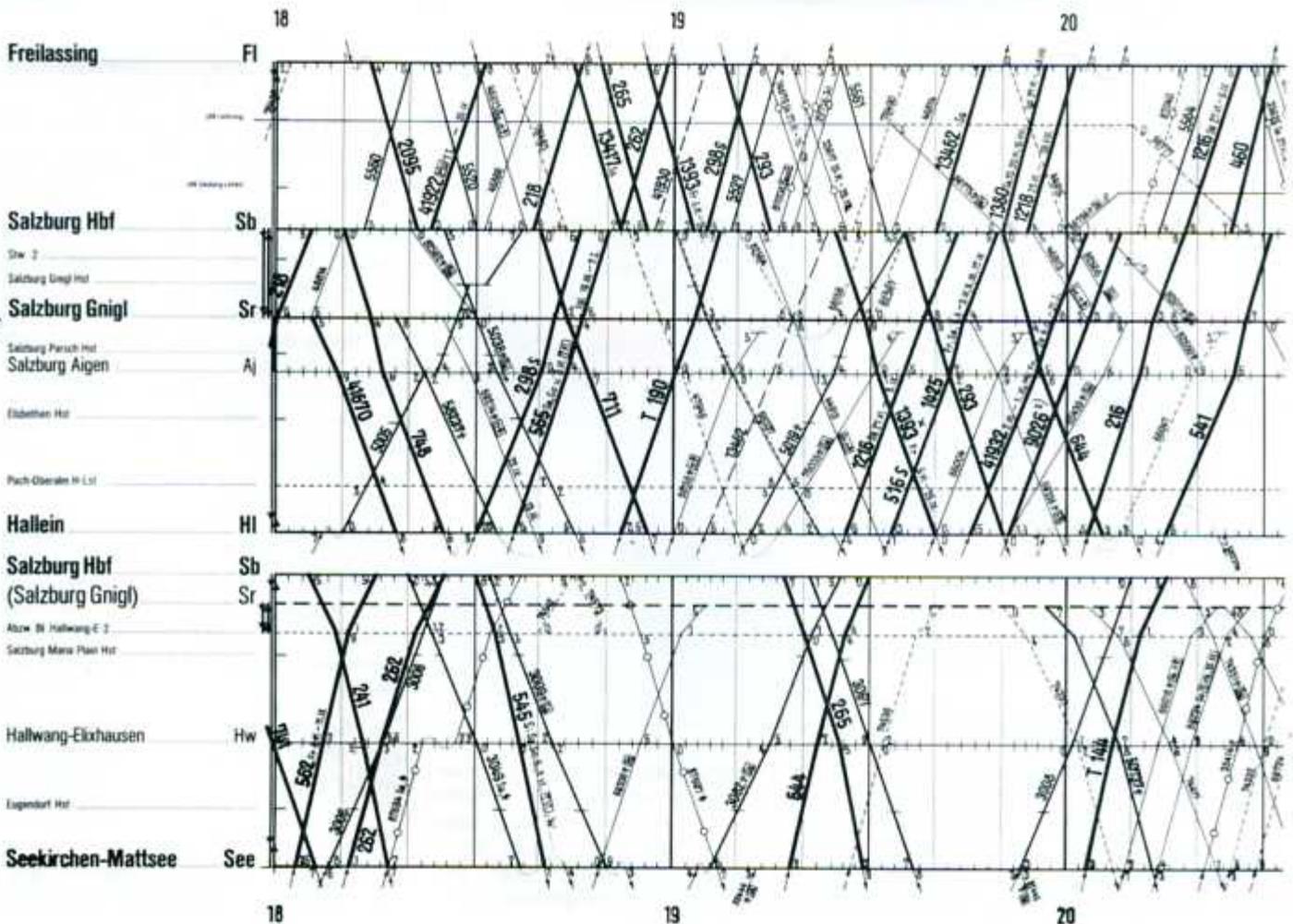
Parallel zur Konstruktion des Bildfahrplanes wird das Manuskript des Buchfahrplanes überarbeitet, da die Zeitangaben der Spalten 4 und 6 sowohl die Grundlage für die Kursbucherstellung als auch den Ausgangspunkt für die Arbeiten im Zeichenbüro der Fahrplanabteilung darstellen.

Bei der Erstellung des Buchfahrplanmanuskriptes sind u. a. die Angaben im Grundspaltenblock sowie jener über Code, Belastungstafeln, Verkehrstage und Saisonierungen einschließlich betrieblicher Anordnungen auf ihre Richtigkeit zu überprüfen.

Nach nochmaligem Lesen und Korrigieren der Bürstenabzüge des Buchfahrplanes erfolgt das Imprimatur ab etwa 10. April.

Im Zeichenbüro der Fahrplanabteilung wird auf Grund der Angaben des korrigierten Buchfahrplanes bzw. der laufenden Konstruktion die Druckvorlage für den Bildfahrplan angefertigt.

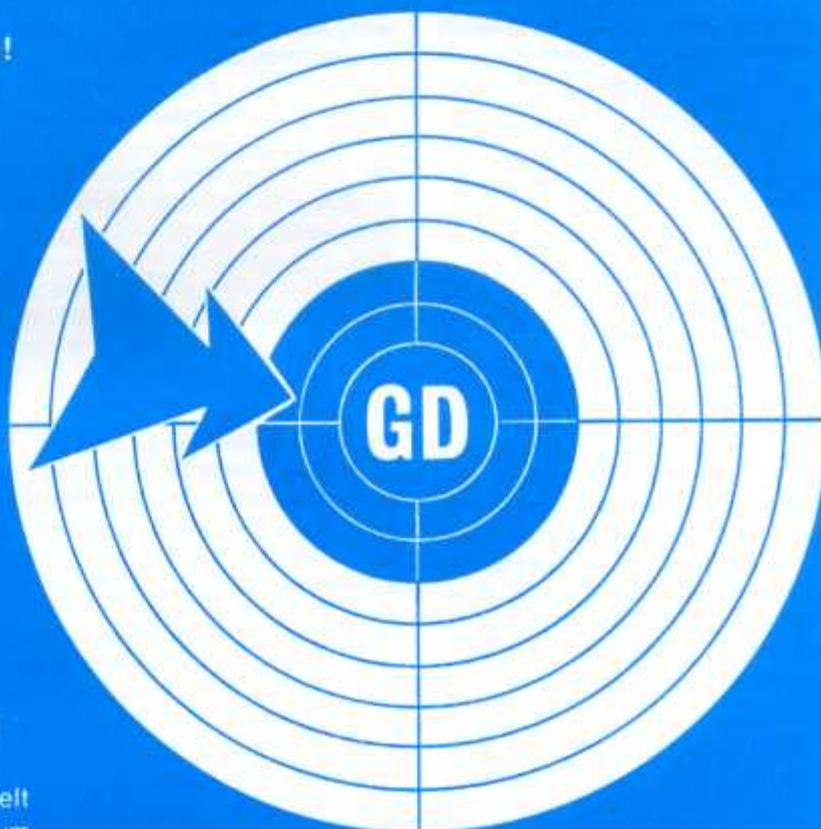
Es wäre sicher rationeller, für die Zeichenarbeit das vollständige und endgültige Konstruktionsblatt heranzuziehen, doch ist dies aus zeitlichen Gründen nicht durchführbar. Es entsteht daher bereits ab den Konstruktionsarbeiten der eingangs erwähnte ständige Kontakt Zeichenbüro-Konstruktionsbüro, um die Matrizen für den Bildfahrplan zeitgerecht, d. i. für den Entwurf Ende Februar, für den Enddruck bis Ende April an die Druckerei vorlegen zu können.



Verbessern kann man überall!

Ihr Verbesserungs- vorschlag kurz und direkt an die Generaldirektion

Die Administrative Direktion behandelt
die Verbesserungsvorschläge anonym



Schlußsignale, Handlaternen

Die rückstrahlenden Schlußsignal-scheiben haben im Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Doch kommt es hin und wieder vor, daß bei größerer Windstärke und einem bestimmten Angriffswinkel des Windes das Schlußsignal parallel zur Stirn- wand des Wagens hochgewirbelt wird. Die Federkraft der Haltespange hält dieser Gewalt nicht stand. Es kann zwar sein, daß die Scheibe noch ein paar Male zurückfällt und weiter an dem Kupplerhandgriff, einer beliebten Anbringungsstelle für Schluß- signale, hängen bleibt, schließlich aber doch herausgerissen und weggeweht wird.

In einer Sturmnacht ergaben sich auf der Westbahn größere Betriebsbehin- derungen, weil es innerhalb kurzer Zeit in einem relativ kleinen Bereich aus dem geschilderten Umstand her- aus notwendig wurde, die Vollständig- keit mehrerer Züge, deren Schluß- signal abgefallen war, festzustellen

und jeweils die behelfsmäßige Kenn- zeichnung des Zugschlusses vorzu- nehmen.



In einem großflächigen Versuch sol- len nun Schlußsignale zur Erpro- bung kommen, bei denen nach dem Aufhängen ein auf dem Schaft mon- tierter beweglicher Ring über die Haltespange geschoben werden kann.

Es ist zu erwarten, daß damit das Problem gelöst sein wird.

...

Ein anderes Problem ergab sich bei den elektrischen Handlaternen. Zum Zweck der Bewachung von Eisenbahn- kreuzungen wurden Laternen in Ver- wendung genommen, die im Bedarfs- fall durch eine aufsetzbare Kalotte er- gänzt werden können. Über diese Kalotte wird Rotlicht nach zwei Seiten abgestrahlt.

Nach durchwegs positiv verlaufenen Versuchen traten im praktischen Ge- brauch laufend Brüche des Kalotten- randes auf. Nach Bekanntwerden der Schäden wurde eine Untersuchung der Kalotten veranlaßt, wobei das Material der Prüfung einwandfrei standhielt. Wichtig ist jedoch folgen- des:

Die Kalotte ist von vorne aufzustek- ken. Dabei ist darauf zu achten, daß die Halterungen der Kalotte in die ent- sprechenden Ausnehmungen am Lampenring einrasten.

Beschädigte Kalotten sind in allen Fällen sofort zu tauschen.

Wir freuen uns . . .

Einen an Herrn Generaldirektor-Stellvertreter gerichteten Brief, der sich auf die Tätigkeit des Bahnhofsaufsichtsbeamten in Villach Hbf am 7. und 8. 2. 1981 bezieht, wollen wir Ihnen vollinhaltlich zur Kenntnis bringen: In einer Zeit immer stärker werdender Kritik an öffentlichen Einrichtungen und deren Organwaltern, erlauben wir uns, einmal eine wirklich positive Leistung herauszustreichen:

„Obwohl mir weder Name noch Dienstnummer des Beamten bekannt sind, der am vergangenen Sonntag die Verladung der Wagen auf den Autoreisezug von Villach nach Wien organisiert hat, möchte ich doch darauf hinweisen, daß hier mit so großer Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft gearbeitet wurde, daß die Bahn zumindest in mir einen Stammgast für den Autoreisezug gewonnen hat. Nicht nur, daß der Beamte versucht hat, sämtliche Wünsche hinsichtlich Abteil etc. zu erfüllen, sondern daß er schlußendlich noch zu den Waggons gekommen ist, um den Reisenden eine gute Fahrt zu wünschen, scheint mir doch erwähnenswert.“

Schreiber dieser Zeilen ist Herr Thomas Untersteiner von der Safir Zeitschriftenverlagsgesellschaft in Wien.

. . .

Ein Manager der Robert F. Warner Inc. in New York, nämlich Herr Donald Bruckstein, kontrollierte gemeinsam mit dem ÖVB die CCA-Hotels in Wien, Salzburg, Badgastein und Innsbruck. Benützt wurde für die genannte Reise die Bahn in der ersten Klasse. Für die angenehmen Reisebedingungen bedankte sich Herr Bruckstein schriftlich beim Herrn Generaldirektor. Pünktlichkeit der Züge, gefälliges Äußeres der Wagen und großer Reisekomfort auch in der zweiten Klasse. Besonders erwähnt wird ein Vorfall am 15. 3. 1981. Die Herren wollten an diesem Tag, aus Badgastein kommend, in Schwarzach-St. Veit in den D 542 nach Innsbruck umsteigen, bestiegen aber irrtümlich einen anderen Zug, vermutlich den Ex 211, und schon ging es zurück Richtung Tauern. „Ihr vorbildlicher Schaffner und die Hilfsbereitschaft des Fahrdienstleiters in Bad Hofgastein halfen jedoch, auch dieses Problem zu lösen. Wir konnten mit einem Güterzug nach Schwarzach zurückfahren.“ Herr Bruckstein meint, er gebe diese Details nur deshalb bekannt, damit der Herr Generaldirektor wissen

könne, welche Bedienstete dazu beitragen, der ÖBB ein so positives Image zu verleihen.

. . .

Sehr zufrieden waren wieder zahlreiche Reisende mit der Betreuung durch die Zentrale Zugauskunft. Zwei eingegangene Briefe wollen wir für Sie zitieren. „Ein ÖBB-Fan“, der Unterschrift nach Frau Monika Schatz von der GEFAT Gesellschaft für automatische Telefonie, war über die ausführliche Auskunft, die sie am 6. oder 8. 4. 1981 vormittags vom Beamten der ZZA erhalten hatte, derart erfreut, daß sie einen schriftlichen Reisebericht in Gedichtform einsandte. Hier ist er:

„Dankschreiben an:
den jungen Mann der Bundesbahn,
welcher gab mir die Verbindung an,
Samstag kurz vor acht
hab ich mich auf den Weg gemacht,
bestieg in Ybbs den Autobus,
denn nach Persenbeug zu Fuß
ist es doch etwas zu lang
so allein da wird mir bang.
Wartete auf den Zug um 8 Uhr 48,
die Luft war mild und würzig.
Erreichte die Stadt Krems nach 10
und ging, da Zeit genug, sie anseh'n.
Um 11.05 ging's froh und heiter
mit dem Bus nach Schiltern weiter,
kam an um 11.46 beim Schloß,
keiner da — was mich verdroß.
Also ging es per pedale
(richtig wäre per pedes, aber zwecks
Reim)
hinab in das Kronseggertale.
Dort wurde es dann sehr gemütlich,
wir taten uns am Langenloiser götlich.
Jedoch nur feiern an drei Tagen,
das legt sich ganz bestimmt am
Magen,
zum Glück war dann der Urlaub aus,
mein Bruder brachte mich nach Wien
nach Haus.
Doch sobald ich wieder kann,
fahr' ich mit der Bundesbahn!“

. . .

„Ich habe mich gefreut, daß die Österreichischen Bundesbahnen für den Fahrgast einen Kundendienst in dieser Größenordnung bieten“, und „In diesem Sinne freue ich mich schon auf meinen Urlaub mit den Bundesbahnen“, heißt es in einem Schreiben von Herrn Ferdinand Kruisz aus Wien, der die aufmerksame Betreuung durch die ZZA ebenfalls zu schätzen weiß.

. . .

In der „Aktion Dankeschön“ einer Tageszeitung erhielten ein Fahrdienst-

leiter und ein Fernschreiber des Bf Bruck an der Leitha den Cum-laude-Ring in Silber. Sie hatten einer in Wien wohnhaften Trafikantin die Übernachtung ermöglicht. Frau Brigitte Stummer war am 1. Mai nach Dienstende irgendwo bei Potzneusiedl in einen Platzregen geraten, hatte dadurch ihren Zug versäumt, in einem Kaffeehaus gewartet und sich schließlich zum Zug 2662 begeben, um mit diesem heimzufahren. Sie hatte allerdings nicht auf den Verkehrstag, nämlich v † und nicht †, geachtet. Durch die Hilfsbereitschaft der Mitarbeiter konnte sie am Folgetag schon um 5.10 Uhr, mit dem ersten Zug, die Fahrt fortsetzen.

. . .

Dem Ehepaar Schober aus Wien — eifrige Bahnfahrer — sind schon viele Liegewagenschaffner untergekommen. Mit den meisten waren Frau und Herr Schober zufrieden, mit manchen auch absolut nicht. Über den Dienstleister, das Auftreten gegenüber den Kunden, die Adjustierung und die Hilfsbereitschaft des Schaffners im Bc Venedig-Wien bei Zug 236 „Italien-Österreich-Express“ nachts 31. 5./1. 6. äußern sich beide aber so begeistert, daß wir sofort die Veröffentlichung im IdB ins Auge gefaßt haben. Interessant ist, daß besonders auf die Adjustierung eingegangen wurde. Es wurde betont, daß sich der Schaffner wegen der großen Hitze zur rechten Zeit (erst nach Abfahrt in Venedig) zwar Erleichterung schaffte, aber selbst nach Abnahme der Tuchkappe sein Auftreten nicht beeinträchtigt wurde.

. . .

Aus der Stadt New York erreichte uns ein Brief der Familie Brook. Frau und Herr Brook verbrachten, wie sie schreiben, zwei schöne Wochen in Bad Mitterndorf-Heilbrunn. Täglich fuhren sie per Bahn umher, um das Salzkammergut kennenzulernen. Das tägliche Reiseprogramm wurde vom Haltestellenwärter entscheidend und zum Vorteil der ausländischen Gäste mitgestaltet. Familie Brook meint, der so hilfsbereite Beamte sollte ausgezeichnet werden. Wir meinen, in der Doppelbedeutung des Wortes, er sei ausgezeichnet. Bereits im IdB 3/80 wurde ein lobender Hinweis auf den guten Kundendienst in Bad Mitterndorf-Heilbrunn veröffentlicht.

. . .

Unser Leser Berthold Bernreiter, Stellwerksaufseher beim Bahnhof

Hiefiau, schildert brieflich ein Erlebnis vom 22. 5. 1981. Herr Bernreiter war mit Z 3500 unterwegs zum Nachtdienst. Der Zug führte am Schluß einen Waggon mit Stieren. Im Bahnhof Kleinreifling wurde bemerkt, daß sich eines der Tiere losgerissen hatte. Es ist nicht jedermanns Sache, sich der Gefahr auszusetzen und einen störrischen Stier festzubinden.

Der Vorstand des Bahnhofes Kleinreifling tat es trotzdem. Der Zug erlitt nur wenige Minuten Verspätung. Herr Bernreiter weist darauf hin, welche Gefährdung für andere Menschen durch das aufgeregte Tier gegeben gewesen sei. Wir danken dem Bahnhofsvorstand für seinen mutigen Einsatz und Herrn Bernreiter für die Mitteilung.

In den zwei folgenden Fällen hat die rasche Zusammenarbeit der Außendienststellen mit den zuständigen Stellen der Dion und der GD reibungslos geklappt. Rechtzeitige Bekanntgabe von Unregelmäßigkeiten, die Anregung möglicher Lösungen, eine Prüfung sich anbietender Lösungsmöglichkeiten und die Entscheidung gingen Hand in Hand:

Am 28. Mai 1981 startete wieder der Sonnentzug. Neun schwer behinderte Teilnehmer aus Amstetten sollten mit einem gecharterten Bus nach Wien zum Zug gebracht werden und fanden sich weisungsgemäß um 4.00 Uhr auf dem Bahnhofvorplatz ein. Nach einer halben Stunde war klar, daß der Abholbus Amstetten versehentlich ausgelassen hatte. Der Fahrdienstleiter hatte nämlich durch Herumtelefonieren herausbekommen, daß an mehreren Treffpunkten in der Nähe der Autobus bereits längst gewesen war. Der Ex 223 „Holland-Wien-Expreß“ wurde außerplanmäßig angehalten. Die ganze Zugmannschaft half mit den Amstettenern, die Behinderten in den Zug zu bringen, wo eine Unterbringung auf freien Schlafwagenplätzen erfolgte. Über den Sachverhalt berichtete eine Tageszeitung als „Lichtblick am Mittwoch“.

Noch am Tag des geschilderten Vorfalles, also auch am 28. Mai 1981, gewannen die ÖBB „79 neue BahnFans“, so wird in einem Brief des Maschinenringes Hameln, Bundesrepublik Deutschland, versichert. Die Reisegruppe war mit dem Bus in Ungarn unterwegs und sollte ab Graz

mit einem Sonderliegewagen im D 498 in die Heimat reisen. Der Bus verding sich aber im Grenzstau. Dem Ansinnen, mit dem Zug etwa 45 Minuten zuzuwarten, konnte natürlich nicht nähergetreten werden. Der Liegewagen wurde aber mit den Zügen 250-222 über Wien geführt. Aus Wien wurde noch mit der DB über eine günstige Weiterführung nach Hannover Einigung erzielt, so daß die Reisteilnehmer mit nur unwesentlicher Verzögerung zu Hause eintrafen. Maschinenring Hameln weiß zu schätzen, daß die Hilfe der ÖBB unbürokratisch und spontan erfolgt ist.

Direktion und Lehrkräfte der Hauptschule II in Wien, Hörnesgasse, sandten einen besonders netten Brief, in dem sie sich bedanken: „bei den Herren Stationsvorstehern von Bad Aussee, von Aurachkirchen und vor allem bei jenem Herrn (Vorstand-Stellvertreter?), der uns in Attnang-Puchheim nicht mehr aus den Augen ließ, bis wir im richtigen Waggon saßen.“ Zwei Lehrerinnen mit 23 zehnjährigen Schülern hatten infolge eigener Unachtsamkeit am 17. Juni 1981 zweimal einen Zug versäumt. Es war nur zu verständlich, daß von ihnen die Devise „Bahnfahren – Nerven sparen“ schon stark angezweifelt wurde. Aber, so steht es in dem Brief: „die Freundlichkeit Ihrer Leute hat uns wieder ausgerichtet.“ Nur 70 Minuten später kam die Reisegruppe, dank der Organisation durch die beteiligten Mitarbeiter, wohlbehalten in Wien an.

„Herzlichen Dank an alle 3 Herren für die Liebenswürdigkeit!“ – Frau I. H. aus Wien (Name und Anschrift sind der Redaktion bekannt) fuhr am 21. 7. 1981 mit dem Zug 3051 von Vöcklamarkt nach Vöcklabruck, wo schon wenige Minuten nach Ankunft des Zuges der Postbus nach Weyregg abfahren sollte. Als nun Zug 3051 etwa 10 Minuten Verspätung bekam, war Frau H. besorgt, den Bus nicht zu erreichen, was für sie einen Verlust von vier Stunden bedeutet hätte. Die „Stationsvorstände“ Vöcklamarkt und Vöcklabruck setzten sich telefonisch ins Einvernehmen. Der Buslenker wartete die paar Minuten zu. Frau H. ist selbstredend erfreut über den Ausgang. Der uns besonders erwähnenswerte Aspekt ist die gute Zusammenarbeit zwischen Bahn- und Postbediensteten, die schließlich

einem gemeinsamen Kunden zugute gekommen ist.

Die Großfeldsiedlung brauchen wir unseren Wiener Lesern nicht vorzustellen. Für die nicht so ortskundigen Leser: Es handelt sich um ein junges Wohngebiet, das vom Bahnhof Leopoldau aus günstig erreicht werden kann. Ein zwölfjähriges Mädchen sollte dorthin zur Tante auf Besuch fahren. „Sabine“, sprach die Frau Mama, „die zweite Haltestelle nach Floridsdorf steigst du aus!“ und setzte im Bahnhof Wien Mitte das Kind in den nächsten Schnellbahnzug. Beim zweiten Halt nach Floridsdorf stieg Sabinchen aus und war auch schon in ... Jedlersdorf. Der „Stationsvorstand“ ließ sich nicht lange um Hilfe bitten: Anruf zur Mutter, Anruf zur Tante, Versorgen des Kindes mit einem Getränk, Bitte an den Schaffner des nächsten Zuges der Gegenrichtung, Sabine in Floridsdorf in den richtigen Zug zu setzen. Eine Tageszeitung fand es wert, über das kinderfreundliche, umsichtige Handeln unserer Mitarbeiter unter dem Titel „Der Vorstand“ zu berichten.

In der gleichen Zeitung heißt es an einem anderen Tag: „... da war der Zug schon weg.“ Die Geschichte handelt von einem Mitarbeiter der Firma Siemens, der im Erholungsheim Wopfling gemeinsam mit seiner Frau den Urlaub genoß. Um eine Kleinigkeit einzukaufen, fuhren die beiden an einem Julitag mit dem Zug nach Waldegg. In dieser Ortschaft geschah es, daß sich der Siemens-Mann den Fuß verstauchte. Als das Ehepaar – der Mann humpelnd – auf dem Bahnhof eintraf, war der Zug zur Rückfahrt bereits weg. „Sie sind sicher vom Siemens-Heim“, meinte der Bahnhofsvorstand – so steht es in der Zeitung – und brachte nach einigen Minuten, die er für betriebliche Aufgaben benötigte, mit seinem Pkw das Ehepaar in das Urlaubsheim.

Noch einmal, gleiche Zeitung, gleiche Rubrik:

Titel: „Im Finanzamt“. Eine Reisende fuhr frühmorgens von Deutschkreutz zum Finanzamt nach Eisenstadt. Sie wollte für etliche Verwandte Freibeträge in die Lohnsteuerkarte eintragen lassen. Schon um 7 Uhr erschien sie beim Finanzamt, ordnete

noch rasch die verschiedenen Anträge und Bestätigungen, mußte aber dabei bemerken, daß ihr das Kuvert mit den Lohnsteuerkarten abhanden gekommen war. Sie mußte es im Eisenbahnwagen liegen gelassen haben. Sofort wollte sie zum Bahnhof laufen, als sie ein Finanzbeamter davon abhielt. Er rief den Fahrdienstleiter an, dem es gelang, die bereits „weitergereisten“ Papiere zurückzubehalten. Um 9 Uhr standen sie bereits in Eisenstadt zur Verfügung. Vom Lob für die Finanzbeamten in diesem Artikel bleibt gewiß genug für unsere Mitarbeiter übrig.

„Autofahrers Dank an die Bundesbahner in Kärnten“, „Das war ein schöner Zug von der Bahn“ und noch mehr nette Aussagen lesen wir in einer Tageszeitung. Mag. Herbert Muskoteu aus Korneuburg bedankt sich auf diesem Weg bei Herrn Grasser von der Autoverladestelle in Villach Hbf, bei den Bahnhofsvorständen von Villach Hbf und Klagenfurt Hbf und bei allen beteiligten Bahnbediensteten, die ihm und seiner Familie (Frau, Mutter, vier Kinder plus Hund) am 18. 7. 1981 eine genauso schöne Heimreise wie die Hinreise zum jährlichen Urlaub am Keutschacher See sicherstellen konnten. Während Mag. Muskoteu seinen Pkw nach Villach zur Verladung brachte und die meisten während der anschließenden Bahnfahrt von seinen Leuten benötigten Utensilien mit sich führte, machte die Familie in Klagenfurt einen Stadtbummel, um dann in den Zug 430 zuzusteigen. Mag. Muskoteu erfuhr aber in Villach, daß der Autoteil des Zuges aufenthaltslos bis Wien durchfahren werde. Als er Herrn Grasser die Situation schilderte, war nach kurzer Zeit geregelt, daß der Zug in Klagenfurt Hbf Aufenthalt zu nehmen habe, um der über Lautsprecher avisierten Familie den Zustieg zu ermöglichen.

An Herrn Bundesminister für Verkehr schrieb Familie Annerl Lippi aus Leoben unter dem Motto „Unsere Eisenbahn – einfach Spitze“ oder „ÖBB – die gute Fee“. Am 16. 9. fuhr Familie Lippi, deren Mitglieder stets per Bahn reisen, von Judenburg nach Graz. Mit Z 4260 traf sie pünktlich in St. Michael ein. Doch der Anschlußzug 4406 hatte wegen eines Triebfahrzeugschadens voraussichtlich mindestens 30 Minuten Verspätung. Der Fahrdienstleiter bat deshalb die An-

schlußreisenden, sich bei ihm einzufinden. Als er sah, daß es über 30 waren, setzte der Fdl sofort einen Platzzug in Marsch, damit die Reisenden rasch an ihr Ziel gelangen konnten. „Gute Fahrt! Dann habt Ihr alle einen Anschluß!“ rief er den begeisterten Reisenden noch zu.

Der Cum-laude-Ring in Silber einer Tageszeitung ging wieder an einen Eisenbahner, nämlich an Fdl Kurt Radinger in Linz Hbf. Er ermöglichte einer jungen Mutter, die mit zwei Kleinkindern auf den Anschlußzug Richtung Amstetten wartete, den Säugling in einem Aufenthaltsraum zu wickeln und die beiden Kinder dort mit Nahrung zu versorgen.

Einen Vorfall, wahrscheinlich im Z 462 am 23. 8. 1981, betrachtet menschlich die gleiche Tageszeitung. Ein pensionierter Oberschulrat aus Haringsee reiste nach Bregenz. Nach der Ausfahrt in Wien Westbf wurde ihm übel. Der Schaffner bereitete ihm eine Liegestelle und suchte sodann – jedoch erfolglos – einen Arzt im Zug. Mittels eines zwei Meter langen WC-Papierstreifens, einem beschriebenen Karton und dem Einsatz der Mundpfeife gelang es dem Schaffner, den Fdl in St. Pölten über den Krankheitsfall zu unterrichten. Auf dem Bahnsteig in Linz stand dann auch schon der Rettungswagen bereit, der den Oberschulrat raschest zur Operation brachte. Wir kamen gar nicht mehr dazu, dem Herrn Oberschulrat baldige Besserung zu wünschen. Dank der Umsicht des Schaffners ist er längst wieder genesen.

Einen weiteren erfreulichen Brief erhielt der Herr Bundesminister für Verkehr von Frau Elisabeth Bubel aus Wien. Sie ist seit Jahren Kurgast in Bad Schallerbach und hat auf dem Bahnhof oft Beobachtungen und sich Gedanken über das Wahrgenommene gemacht. Frau Bubel erwähnte etwa, daß die Fahrdienstleiter immer sehr bemüht sind, den meist gehbehinderten Kurgästen beim Einsteigen und der Gepäckunterbringung zu helfen. Auch mit Frau Bubel ist der diensthabende Fdl bis zur Wagentür mitgegangen, hat ihr hinaufgeholfen und sich mit „Gute Fahrt und Heimkehr“ verabschiedet. Frau Bubel meint, man müsse solche Dinge auch einmal an

der richtigen Stelle sagen, weswegen sie sich erlaubt habe, dem Herrn Minister darüber Mitteilung zu machen.

Mit der Betreuung durch ÖBB-Beamte anlässlich häufiger Bahnfahrten waren der Psychologe Dr. Peter Wallnöfer und seine Gattin immer zufrieden. Oberdurchschnittliches Entgegenkommen des Verkehrsaufsichtsbeamten in Villach Hbf veranlaßten die Familie Wallnöfer, dem Herrn Generaldirektor zu schreiben („Sie, Herr Generaldirektor, können stolz auf solche Beamte sein!“). Da die Ankunftszeit des autobefördernden Zuges 430 in Wien für Kinder doch eher ungünstig ist, wollte Dr. Wallnöfer am 1. September mit seinen Angehörigen schon einen früheren Zug benutzen. Der Aufsichtsbeamte in Villach Hbf ermöglichte das und sorgte dafür, daß der Pkw abends in Villach auf den Autotransportwagen verladen wurde und in Wien von Dr. Wallnöfer in Empfang genommen werden konnte. Wir kommen dem Wunsch der bahntreuen Familie mit Freude nach und würdigen auf diesem Weg das Verhalten des Villacher Mitarbeiters.

Sind die Bediensteten des Bahnhofes Villach Hbf um soviel zuvorkommender als die Mitarbeiter anderer vergleichbarer Dienststellen? Kommt ihr Wesen bei den Wienern besonders gut an? Oder ist es nur Zufall, daß in unverhältnismäßig vielen Briefen von Wiener Reisenden die Freundlichkeit des Villacher Personals hervorgehoben wird? Nach einer Seereise war Frau Gertrud Bürger, eine Tonmeisterin des ORF-Auslandsdienstes, am 3. 10. 1981 mit weiteren vier Damen per Bus in Klagenfurt eingetroffen. Die kleine Gruppe wartete auf den Z 817. Viel Gepäck war auch dabei. Frau Bürger fragte einen uniformierten Bediensteten – es war der Schaffner des Z 817/554 –, wo die Kurswagen nach Wien zu finden wären. Der angesprochene Bedienstete beantwortete die Frage, verstaute das Gepäck in einem Abteil, sandte zur Frühstückszeit den Büfettmann, brachte eine Zeitung und erkundigte sich nach eventuellen Wünschen. In Wien holte er noch Kofferkulis und half beim Entladen des Handgepäckes. Schließlich „verabschiedete er sich so liebenswürdig wie von alten Bekannten“. Ist es nicht schön, wenn sich Reisende bei uns wie zu Hause fühlen können?

Ein bißchen Rechtskunde

Unfälle durch elektrischen Strom

Es ist schon einige Zeit her, daß eine ministerielle Anfrage über einen Unfall durch elektrischen Strom bei uns eingegangen ist, in welcher auch an die Anzeigepflicht erinnert wurde.

Worauf bezog sich diese Erinnerung? In der „Verordnung über die statistische Erfassung von Personenunfällen durch elektrischen Strom sowie durch Blitzschlag“ heißt es:

„§ 1. Werden durch elektrischen Strom einer elektrischen Anlage, eines elektrischen Betriebsmittels oder durch Blitzschlag Personen getötet oder gesundheitlich geschädigt, so ist dies der nächsten Bundespolizeibehörde oder Gendarmeriedienststelle, bei den der bergbehördlichen Aufsicht unterstehenden Betrieben der zuständigen Berghauptmannschaft, unverzüglich

mitzuteilen. Diese Mitteilungspflicht obliegt demjenigen, der die elektrische Anlage beziehungsweise das elektrische Betriebsmittel betreibt, bei Blitzschlag dem das Ereignis oder seine Folgen Wahrnehmenden.“

Aus dem Text der Verordnung geht hervor, daß die Mitteilungspflicht **ohne Rücksicht auf die Schwere der Gesundheitsschädigung** gegeben ist.

„§ 2. Die Bundespolizeibehörden und Gendarmeriedienststellen haben vom Ergebnis der Erhebungen über derartige ihnen mitgeteilte Unfälle unmittelbar das Bundesministerium für Bauten und Technik zu verständigen.“

Das heißt, es muß die Mitteilungskette geschlossen sein:

Unfallbereichsbahnhof
Polizei
Gendarmerie
Bundesministerium für
Bauten und Technik

Also ist über **jeden derartigen Unfall** nach dem Sprachgebrauch der DV V 26 eine **Anzeige** zu erstatten.

„§ 3. Zur Verständigung des Bundesministeriums für Bauten und Technik über ihnen zur Kenntnis gelangte Personenunfälle durch elektrischen Strom oder durch Blitzschlag sind außerdem verpflichtet:

- a) die Arbeitsaufsichtsbehörden
- b) die Sozialversicherungsträger
- c) die Elektrizitätsversorgungsunternehmen.“

Diese zusätzlichen Mitteilungen dienen nicht zuletzt dazu, Meldelücken zu schließen.

Zusammenfassend:

1. Die ÖBB sind verpflichtet, alle Unfälle durch elektrischen Strom oder Blitzschlag der Polizei oder Gendarmerie mitzuteilen. Anzeige im Sinne der Richtlinien ist deshalb zu erstatten.
2. Die ÖBB sind nicht verhalten, das Bundesministerium für Bauten und Technik über derartige Unfälle zu verständigen.



Am 10. September 1981 fand bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eine Bürobesprechung mit Spitzen der Feuerwehr statt, bei der grundlegende Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit Feuerwehr-ÖBB erörtert wurden. Bild: im Hintergrund v. l. LBD. Ing. Ribitsch, Landesfeuerwehrkommandant für das Bundesland Salzburg, LBD. Sepp Kast, Präsident des Bundesfeuerwehrverbandes, LBD. Karl Salcher, Landesfeuerwehrkommandant für das Bundesland Oberösterreich; im Vordergrund v. l. Hofrat Harald Günther, Leiter der Abteilung Transportlenkung, Karl Schindlegger, Referent für Unfallwesen und Vorsorgemaßnahmen bei der Abteilung Transportlenkung.

Das gute Gewissen

Nach einem Zusammenprall wurde, wie stets, der beteiligt gewesene Bewacher der Eisenbahnkreuzung durch die Gendarmerie einvernommen. Uns wurde Einsicht in das Protokoll gewährt. Wir zitieren daraus wörtlich:

„Ich fühle mich in keiner Weise schuldig. Ich habe rechtzeitig und vorschriftsmäßig die Kreuzung mit der roten Laterne gesperrt. Ich hatte auch den rückstrahlenden Gürtel umgeschnallt. Wieso der Pkw-Lenker das Rotlicht übersehen hat, ist mir unklar.“

Ist es nicht höchst beruhigend, so aussagen zu können. Nicht nur, daß man sich selbst keine Vorwürfe zu machen braucht, ist es auch für das Unternehmen bedeutsam, ob nicht irgendwelche Mängel zur Zeit des Ereignisses bestanden haben, aus denen das Gericht gegen die ÖBB gerichtete Schlüsse ziehen könnte.

Unsere Leser meinen:

Die Meinung der Redaktion muß sich nicht immer mit der Meinung unserer Leser decken.

Trotz der für Sie gewohnten und deswegen auch von uns gewählten Überschrift ist zum nachfolgenden Brief zu sagen, daß sein Verfasser nicht zu „unseren“ Lesern zählt. Das von Herrn Josef Walluschnig, Hochbauführer bei der Streckenleitung Linz, verfaßte Schreiben ist vielmehr an die Redaktion des „ÖBB-Journal“ gerichtet. Herr Walluschnig schreibt:

„Nachstehend möchte ich einen unerfreulichen Vorfall zur Kenntnis bringen, der durch die Erwähnung im ‚ÖBB-Journal‘ vielleicht in Zukunft unterbleibt.

Bei meiner Abreise aus dem Schiurlaub am 14. 2. 1981 aus St. Anton am Arlberg hatte ich das zweifelhafte „ernügen, zwei ‚dienstefrige‘ Kollegen zu beobachten.

Vor dem Eintreffen des TS 165 kam der verspätete 2. Teil des D 469 im Bf St. Anton am Arlberg an. In diesen mußten ca. 50 Gepäckstücke und ca. 30 Paar Ski als Reisegepäck zugeladen werden. Für diese Arbeiten war seitens des Bf 1 Bahnhofbediensteter vorgesehen. Dieser bemühte sich redlich, das Reisegepäck so schnell wie möglich zuzuladen. Die beiden Schaffner des D 469 sahen ihm dabei zu. Nach Vorhaltungen durch das Reisepublikum, dem Bahnhofbediensteten doch zu helfen, bemerkten beide, daß dies nicht ihre Aufgabe sei, und zogen sich in den nächsten Waggon zurück.

Wartende Reisende (unter anderen auch ich) halten dann beim Gepäckverladen.

Ob dies im Sinne einer Imagepflege der ÖBB war, sei dahingestellt. Bemerkten möchte ich noch, daß der D 469 durch diese Zuladearbeiten eine

Mehrverspätung von ca. 10 Minuten erhielt.“

Bereits in der Nummer 3/81 des Nachrichtenblattes der GD (auf Seite 43) ist wieder der Aufruf an die Reisezugschaffner veröffentlicht, sich, wenn Not am Mann ist, an den Ladearbeiten zu beteiligen. Die Redaktion vom „ÖBB-Journal“ hat aber trotzdem den Brief an uns weitergegeben, weil die betroffenen Mitarbeiter erfahrungsgemäß dem auf ihren Tätigkeitsbereich zugeschnittenen IdB große Beachtung schenken und auf dort angeschnittene Themen reagieren. Daß die Reaktionen zu einem und demselben Beitrag von heller Begeisterung bis zum vernichtenden Urteil reichen, ist ein Beweis dafür, daß das Blatt gelesen wird.

Nicht der einzige Beweis! Wiederholt machen nicht nur Schulungsbeamte, sondern auch Funktionäre der Personalvertretung für Unterrichtszwecke vom IdB Gebrauch, um den Mitarbeitern wichtige Verhaltensweisen nahezubringen und ihnen den Dienst zu erleichtern.

Auch der Brief von Herrn Walluschnig soll Anstoß sein, die Schaffner auf die ihnen mögliche Förderung des Zuglaufes und schon allein dadurch des Ansehens unseres Unternehmens wieder aufmerksam zu machen. „Eisenbahner, achte die Minute!“ ist eine bekannte, aber schon vor Jahrzehnten geprägte Parole. Höhere Reisegeschwindigkeiten, gestraffte Aufenthalte, weitaus stärkere Zugdichte, all das bedingt, daß der Slogan schon längst „Eisenbahner, achte die Sekunde!“ heißen müßte. Ein Verhalten von Mitarbeitern, wie in dem Brief geschildert, orientiert sich aber weder an dem alten, noch nach dem

neuen Spruch. Wenn es in der DV K 2 heißt, daß für die Verladung von Reisegepäck und Expreßstückgut „Bahnhofbedienstete und hiefür vorgesehene Zugbegleiter“ zuständig sind, so hat das seinen guten Grund. Dem Bereichsschaffner wird, während die obzitierten Bediensteten die Lade-tätigkeit durchführen, ohnehin eine Menge an Leistung abverlangt: Ausrufen des Bahnhofnamens, Behilflichkeit beim Aus- und Zusteigen, Schließen von Türen und Vorlegestangen, Erteilen sofort notwendiger Auskünfte, Anzeigen der Abfahrbereitschaft.

Nun wird es Tage geben, wo in manchen Verkehrsstellen vom Schaffner aus gesehen schon der letztgenannte Punkt erreicht ist, beim Gepäckwagen aber noch ein großer Rückstand besteht. Es wird jedem gewissenhaften Mitarbeiter widerstreben, sich mit achtern deponierten Händen daneben hinzustellen oder sich gar zu absentieren. Vielmehr ist statt einem Verschanzen hinter einem Vorschriftenpunkt in diesen Fällen tätige Mithilfe die Norm. Wird ausnahmsweise Zupacken des Reisezugschaffners anlässlich der Verladung sperriger oder scharfkantiger Gegenstände notwendig, so sind ihm selbstverständlich Handschuhe und Mantel zum Schutz der Gesundheit und zur Schonung des Dienstkleides zur Verfügung zu stellen.

Herr Walluschnig schließt seinen Brief mit der Angabe, es hätte sich um zwei junge Schaffner gehandelt. Hoffentlich sind die beiden jungen Leute schon zur Einsicht gekommen, daß „Dienstausübung“ auch anders verstanden werden kann. Vielleicht hilft auch ein Blick in die Rubrik „Wir freuen uns“.



*Ein frohes Weihnachtsfest und ein
glückliches, unfallfreies Jahr 1982*

wünscht allen Lesern die Redaktion des IdB

Arbeitnehmerschutz

Für den letzten Mitarbeiter!

Der folgende Beitrag stammt aus der Feder des Betriebskontrollors Wien Franz-Josets-Bf, der vor dieser Funktion lange Zeit die Tätigkeit eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst ausübte und auch dabei den Anliegen des Arbeitnehmerschutzes stets aufgeschlossen gegenüberstand.

Vor einer Woche habe ich einen Verschieber gesehen, der während der Ausübung seiner Arbeit auf das Tragen des vorgeschriebenen Schutzhelmes verzichtete. Ich glaube, es handelte sich um den letzten Mitarbeiter unserer Eisenbahnerfamilie, der noch nicht davon überzeugt werden konnte, daß das Arbeitnehmerschutzgesetz nur für ihn geschaffen wurde, um ihn selbst – den Arbeitnehmer – zu schützen.

Mein heutiger Beitrag soll einzig und allein dazu dienen, diesen letzten Unbelehrbaren nachdenklich zu stimmen: Zwei Unfälle, deren Hergang und Folgen und ... Beinahe – Folgen:

Der Bedienstete D. N. hatte am 13. 7. Dienst als Verschieber am Bahnhof Ws. Während seiner Arbeit wurde er beim achtlosen Gehen zwischen den Gleisen von einer offenen Wagentüre gestreift, zu Boden geschleudert und erlitt eine schwere Gehirnerschütterung. Den Schutzhelm hatte er getragen – aber in der Hand! Am 13. 7. wurde für ihn das Sprichwort wahr: „Wer nicht hören will, muß fühlen!“

Am 15. 6., vier Jahre danach, war derselbe Mitarbeiter als Bremsenfahrer eingeteilt. Er erprobte die Handbremse während der Fahrt, bemerkte keine Bremswirkung und wollte sich durch Augenschein vom Anliegen der Bremssohlen überzeugen. Dabei beugte er sich so weit vom Wagen weg, daß er mit seinem Kopf, der

durch den Helm geschützt war, gegen einen Gittermast prallte, abgestreift und zu Boden geschleudert wurde. Dank seines Helmes kam er mit relativ leichten Verletzungen (Jochbeinbruch und Prellungen der Wirbelsäule) glimpflich davon. Nach seiner Genesung ging unser Sicherheitsbeamter mit ihm zur Unfallstelle, um den Hergang des Geschehens zu rekonstruieren.

Das makabre Ergebnis: Der Kopf des verunglückten Mitarbeiters paßte haargenau in die Ausnehmung des Gittermastes. Durch den Schutzhelm war der Schädel zu groß gewesen, um in das Loch des Mastes hineingepreßt werden zu können. Mit absoluter Sicherheit verhinderte der Schutzhelm in diesem Fall, daß unserem Mitarbeiter der Kopf vom Rumpf gerissen wurde!

Am 15. 6. eines jeden Jahres feiert D. N. seither seinen zweiten Geburtstag.

Außer der Reihe

Ein Unfall im Wagenreinigungsdienst

Die Mitarbeiter im Wagenreinigungsdienst sind wohl eine jener Gruppen, für die Unfallverhütung absolut kein Schlagwort ist. Sind sie doch ständig Gefahren aller Art ausgesetzt. Jeden einzelnen Bediensteten muß es in Fleisch und Blut übergegangen sein, sich je nach durchzuführender Tätigkeit bestmöglich vor Unfällen zu schützen.

Bei Arbeiten in den Fahrzeugen nie die Antwort auf die Frage offenlassen, ob unbeabsichtigte Verschiebewegungen verlässlich verhindert werden. Rechtzeitiges Platznehmen bei beabsichtigten Verschiebfahrten. Beim Aussteigen aus den Fahrzeugen auf herannahende Züge oder Verschiebteile im Nachbargleis achten. Nicht auf Schienenköpfe treten.

Zum Wagenreinigungsdienst gehören meist auch verschiedene andere Tätigkeiten, wie Wasserfüllen, Betafeln, Ent-

eisen usw. Jeweils darauf achten, ob Schutzkleider oder Schutzstücke notwendig sind, bevor die einschlägige Arbeit in Angriff genommen werden darf.

Dann kommt eine Vielzahl von Geräten, von deren Ordnungszustand die Sicherheit der Mitarbeiter abhängt: vom einfachen Besenstiel, bei dem ein Span wegsteht, über die Leiter mit geflickten Sprossen und dem geplatzten Wasserschlauch bis zu hochkomplizierten technischen Geräten, deren Wartung zu wünschen übrigläßt, kommt alles als Gefahrenquelle in Frage.

Über einen Unfall, mit dem niemand gerechnet hätte, wollen wir anschließend berichten:

Zwei Mitarbeiter des Bf Villach Hbf waren beauftragt, auf Gleis 2a bereitgestellte Personenwagen außen zu reinigen. Als Arbeitsgerät diente unter anderem eine für diese Zwecke bereitgehaltene Baumspritze, ausgestattet mit Manometer, Sicherheitsventil, Anschluß zum Füllen mit Preßluft und Spritzdüse. Der Behälter der Pumpe wurde zu-

nächst mit Ferropal Hex, einem phosphorsäuren Reiniger, gefüllt. Sodann schloß einer der beiden Mitarbeiter den Behälter an eine Preßluftflasche an, deren Druckregler auf 4 bar eingestellt war. Nach Beendigung des Aufladevorganges ging der zweite Mitarbeiter daran, die Baumspritzpumpe zu schultern und die Traggurte zu befestigen, in der Absicht, mittels Spritzdüse die zu reinigenden Wagen zu benetzen. In diesem Moment explodierte der Behälter und der Boden des Gefäßes wurde durchgeschlagen. Der Mitarbeiter wurde 2 Meter weit weggeschleudert und fiel mit dem Rücken auf den Behälter. Brüche und Prellungen waren die Folge. Der erstgenannte Bedienstete erschrak durch die Explosion derart, daß er mit dem Kopf gegen den Kasten des benachbarten Wagens schlug und sich eine Rißquetschwunde zuzog.

Zur einwandfreien Klärung der Explosionsursache wurde in der Materialprüfanstalt der ÖBB unter Leitung von Dipl.-Ing. Kramer die Untersuchung der Baumspritze vorgenommen. Was wurde festgestellt?

Manometer und Sicherheitsventil waren nicht funktionsbereit. Das Sicherheitsventil öffnete bei einem Druck von 10 (zehn!) bar noch immer nicht. Bei diesem Druck stand das Manometer noch immer im untersten Bereich, also fast keine Anzeige. Durch Reste des Füllmittels waren im Laufe der Zeit die beiden Elemente so verschmutzt worden, daß Funktionsunfähigkeit eintrat. Nach dem Reinigen der beiden Instrumente kamen diese erneut auf den Prüfstand. Einwandfreie Ergebnisse wurden sofort erzielt. Das Sicherheits-

ventil öffnete, wie vorgesehen, bei 5 bar. Das Manometer zeigte etwas höhere Werte, z. B. bei 0,7 bar = Anzeige von 1,0 kg/cm² und beim höchsten Versuchswert 7,5 bar = Anzeige von 9,0 kg/cm². Das Gerät war laut Auskunft des Herstellers auf 10 bar Innendruck werksgeprüft worden. Bei Befüllung mittels Druckluft aus einer Preßluftflasche ist darauf zu achten, daß genügend Abstand zu diesem Wert gehalten wird. Keinerlei Gefahr besteht beim Aufdrücken mittels Hand-

Voraussetzung dafür, daß dabei nichts passiert, ist die laufende sorgfältige Wartung von Manometer und Ventil. Das Reinigen ist nicht arbeitsaufwendig und kann mittels zweier Schraubenschlüssel leicht vorgenommen werden.

Die örtlich Aufsichtführenden sind eingeladen, sich mit dem Zustand der Arbeitsgeräte vor Beginn der Tätigkeit auseinanderzusetzen. Der geschilderte Fall beweist, daß Gefahren auch dort lauern, wo man sie nicht immer vermutet — sozusagen etwas außer der Reihe.

Nicht ohne Netz

Auch im Kreis der durch das IdB direkt angesprochenen Mitarbeiter gibt es eine schöne Anzahl, die ihre Tätigkeit vorwiegend sitzend ausüben muß. Um die Muskeln zu entkrampfen bzw. die Nachteile der dauernd einseitigen Belastung zu mindern, sind diesen Personen ein paar einfache Turnübungen oder etwas isometrisches Muskeltraining zwischen durch dringend zu empfehlen. Frau Ilse Buck mahnt regelmäßig dazu via Radio. Aber auch in Zeitschriften und Zeitungen gibt es mehr oder weniger häufig, auch periodisch, Beiträge in dieser Richtung — fallweise auch illustriert.

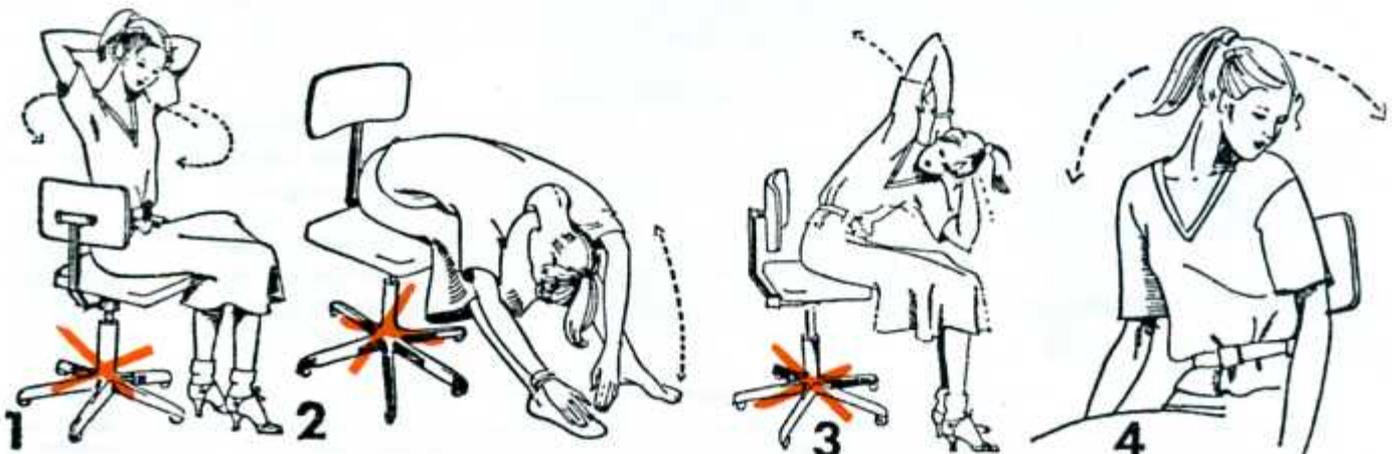
Einen solchen, „Sitzberufe: Die Pause nützen!“ überschriebenen Beitrag konnten sich die Leser einer großen Tageszeitung neulich zu Gemüte führen. Die Übung 2 ist sicher sehr heilsam. Wir zitieren:

„Locker auf eine **Stuhlkante** setzen, die Beine öffnen, die Füße gerade hinstellen, nach vorne beugen, bis die Finger die Fußspitzen berühren. Die Ellbogen liegen außerhalb der Knie. Tief atmen, sich vorstellen, daß Kopf und Schultern immer schwerer werden. Verharren, solange es angenehm ist.“

Die Übung in Ehren. Sollten Sie diese, auf einem Rollstuhl (siehe Bild) sitzend, schon versucht haben, so wird wahrscheinlich in der Zwischenzeit bereits die Meldung Ihres Sicherheitsbeamten über einen Personalunfall hier eingelangt sein. In dem Augenblick nämlich, da Sie sich auf die vordere Kante setzen, saust der Stuhl unbarmherzig nach hinten weg. Doch wie bei einem Rodeo, manche halten länger durch. Spätestens beim Antippen der Fußspitzen geschieht es dann! Wenn Sie Glück haben, können Sie in das dumme Gelächter zufällig vorbe-

kommender Kolleginnen oder Kollegen einstimmen und froh sein, daß nichts passiert ist.

Was wir damit sagen wollen? Wie zu Ihrer Arbeit ordentliches Werkzeug gehört, so soll auch Gymnastik unter Zuhilfenahme ordentlichen Turngerätes geübt werden. Bei den gewiß nützlichen Zwischendurchübungen, wo Ihnen reguläres Turngerät nicht zur Verfügung steht, sollen Sie sich nicht auf ein Bild in der Zeitung verlassen, sondern lieber Ihrem Hausverstand überlassen, ob eine Tätigkeit oder ein Gerät unfallsicher ist. Wir begrüßen es außerordentlich, wenn Sie Ihre Muskeln gesund erhalten und Müdigkeit, Kopfschmerzen, Kreuzweh und ähnliches auf einfache, natürliche Weise bekämpfen. Das kommt ja letztlich auch Ihrem beruflichen Leistungsstreben zugute. Doch nicht um den Preis gebrochener Gliedmaßen!



Ätzend . . .

Hin und wieder kommt es vor, daß Mitarbeiter des Beleuchtungsdienstes beim Hantieren mit Akkumulatoren oder beim Umgang mit Lauge im Wagenreinigungsdienst durch Berührung mit der ätzenden Flüssigkeit Verletzungen davontragen.

Im kommerziellen Bereich kommt es fallweise zu derartigen Verletzungen bei der Manipulation mit Ladegut. Das kann hauptsächlich passieren, wenn eine Beschädigung des Transportbehältnisses eintritt. Dazu ein Beispiel:

11. 9. 1981, Bahnhof Wien Nordwestbf, Feuerrampe. Es ist ein sehr heißer Tag. Stück für Stück wird umgeladen. Nun ist ein Plastikbehälter daran. Zwei Mitarbeiter packen diesen mit gewohnter Routine. Das Zeug ist schwer, also muß nach einem Stück Weg der Behälter abgesetzt werden. Zu heftiges Absetzen auf den Boden? Überschwappen bei der Geschwindigkeitsänderung? Tatsache ist, daß durch austretende Flüssigkeit einer der beiden Ladearbeiter eine Beinverätzung erleidet. Er wird ein paar Tage im Krankenstand sein müssen. Aus den paar Tagen sollten dann vier Wochen werden!

Im Behälter wurde Ameisensäure (HCOOH) transportiert. Ein Plastikbehälter stand deshalb in Verwendung, weil Ameisensäure viele Metalle angreift. Möglich als Behältermaterial sind rostfreier Stahl oder Hartpolyäthylen.

Flüssigkeitskontakt führt beim Menschen zu starkem Jucken und Brennen sowie Blasenbildung auf der Haut. Im Handel ist Ameisensäure als „Amasil“ gängig und wird zur Bereitung von Gärfutter in Silos benötigt. Eine farblose Flüssigkeit, die nicht immer an Gefahr denken läßt.

Deshalb doppelte Aufmerksamkeit!

In zeitlicher Nachbarschaft zu diesem Ereignis, nämlich am 20. 8. 1981, wurde im Bahnhof Summerau ein Unfall mit Ätznatronlauge vom dortigen Sicherheitsbeamten untersucht. (Ätz-)Natronlauge ist nichts anderes als Natriumhydroxid in wäßriger Lösung (NaOH · H₂O). Auch bei starker Verdünnung ist die Lösung ätzend. Hautkontakt führt zu extrem schweren, tiefgreifenden Verätzungen. Unser Mitarbeiter in Summerau hatte, so gesehen, unheimliches Glück, mit einem Krankenstand von nur sieben Tagen davonzukommen, nachdem er sich mit der Lauge im Gesicht und am Hals bespritzt hatte. Die ebenfalls besprengten Kleider trugen Zersetzungen davon. Bei dem zu Schaden gekommenen Mitarbeiter handelt es sich um einen Transiteur. Er hatte sich nicht mit einem Akkumulator oder einem kleinen Behälter, sondern gleich mit einem ganzen Kesselwagen angelegt. Im Verlauf der Zollbeschau erteilte das Zollamt die Weisung, aus dem mit Ätznatronlauge beladenen Kesselwagen, der über Horni Dvořiště nach Österreich eingetreten war, eine Probe zu ziehen. Der Transiteur be-

stieg zunächst den Wagen, um, wie vorgesehen, den Domdeckel zu öffnen und die Probe zu entnehmen. Die Verschraubung war aber schwergängig, so daß es dem Mitarbeiter nicht gelang, den Domdeckel aufzubekommen. Kurzerhand stieg er vom Waggon, überzeugte sich davon, daß die Ventile alle geschlossen und plombiert waren und schickte sich an, die seitliche Verschlußkappe abzuschrauben. Die im Entleerungsstutzen vermutete geringe Restmenge an Flüssigkeit wollte er auffangen und als Probe dem Zollamt übergeben. Die Vermutung, daß eine Restmenge im Stutzen sein müsse, war richtig. Allerdings hatte der Transiteur nicht damit gerechnet, daß die Flüssigkeit schon beim Lockern der Verschlußkappe in der Gegend herumspritzen werde.

Den von den geschilderten Unfällen betroffenen Mitarbeitern wurde die beim Hantieren mit ätzenden Stoffen bestehende Gefahr sehr deutlich gemacht. Wir glauben, auch im Sinne der Verunglückten zu handeln, wenn wir Ihnen die Fälle geschildert haben. Durch den Schaden der beiden Mitarbeiter sollen möglichst viele unserer Leser klug werden.

Die zuständigen Aufsichtführenden des Kommerziellen Dienstes werden mit Rücksicht auf die Gesundheit der Mitarbeiter eingeladen, der Schulung und Unterweisung, aber auch der umsichtigen Handlungsweise beim Transport solcher Güter besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.



Aus einer Dienstanweisung der GD

(Z. 170-76)

Die besorgniserregende Zunahme des Genusses alkoholischer Getränke und der Einnahme von Suchtgiften birgt die Gefahr in sich, daß diese bedenkliche Zeiterscheinung auch das Personal der Österreichischen Bundesbahnen noch mehr beeinflussen könnte.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wird in Erinnerung gerufen, daß **alle** Bediensteten bei Dienstantritt und während des Dienstes **vollkommen frei** von der Wirkung alkoholischer Getränke und von Suchtgiften sein müssen.

Von diesem Grundsatz darf mit Rücksicht auf die uns anvertrauten Menschen und Werte, die persönliche Sicherheit aller Bediensteten und die Wahrung des Ansehens des Unternehmens unter keinen Umständen abgewichen werden.