

## Aus dem Verkehrsgesch

Durchgehen des Z 72030 zwischen den Bf Waldmühle und Liesing am 19. 10. 1979





vom Fahrerschub durchgeführt und danach von der Zugmannschaft eine Mittagspause in der Werkskantine eingelegt.

Während der Fahrt des Z 72030 von Waldmühle in Richtung Liesing (Gefälle bis zu 26 ‰) konnte eine Bremswirkung nicht erreicht werden, sodaß es bei der Einfahrt in den Geschäftsführerbahnhof Rodaun zur Katastrophe kam.

Über Ursache und Schuldfrage werden wir nach Abschluß des anhängigen Gerichtsverfahrens ausführlich berichten.

### **Entgleisung des Z 67857 durch Murenabgang zwischen den Bf Gesäuse Eingang—Gstatterboden am 16. 8. 1979**

Ausgelöst durch schwere Gewitterregen kam es am 16. 8. 1979 um 19.45 Uhr auf der Ennstalstrecke zwischen den Bf Gstatterboden—Gesäuse Eingang durch einen Murenabgang zur Entgleisung des Z 67857:

Der Tfz-Führer der Vorspannlok des mit knapp unter 60 km/h fahrenden Zuges, bemerkte kurz nach der Hst Johnsbach (aus einem Linksbogen kommend) plötzlich in einer Entfernung von ca. 200 m eine bis zu 3 m hohe Mure, die das Streckengleis in einer Länge von ungefähr 100 m zur Gänze verschüttet hatte. Trotz einer sofort eingeleiteten Schnellbremsung konnte das Hineinfahren in die Mure nicht verhindert werden. Dabei entgleisten beide Tfz und die ersten zwei Wagen mit allen Achsen; durch nachfolgende Geröllmassen wurden die Tfz und die ersten drei Wagen zum Teil bis zum Dach verschüttet, wobei das Vorspann-Tfz durch die Mure ca. 5 m vom Gleis weggeschoben wurde.

Während der Tfz-Führer der Vorspannlok sowie der Zugführer (der sich auf der Zuglok befand) die Tfz unverletzt verlassen konnten, mußte der Tfz-Führer der Zuglok durch die Feuerwehr Admont aus dem Tfz geborgen werden (verklemmte bzw. verschüttete Türen); er erlitt durch die in den Führerstand eingedrungenen Erdmassen leichte Verletzungen.

Beide Tfz und der Oberbau wurden schwer beschädigt; Gesamtschaden ca. S 16 Mio.



Bf Waldmühle, durch die Zementsendungen sicherlich bekannt, wird werktätig durch den Fahrerschub des Bf Liesing bedient. Der AB-Unternehmer Perlmooser verfügt über einen „Eigenbetrieb“, sodaß die in Richtung Liesing abzubefördernden Züge fallweise vom Personal des AB-Unternehmers gebildet und für die ÖBB bereitgestellt werden. Am Ereignistag wurde erst die Beistellung der mit Z 72029 nach Waldmühle beförderten Wagen

In den Mitteilungen des Arbeitnehmerschutzdienstes, verlautbart im GD-Nbl. 16/79, wurde bereits auf das schwerste Ereignis der letzten Zeit, 3 Tote und 3 Schwerverletzte sowie enormer Sachschaden, hingewiesen.

Wie konnte es zu diesem tragischen Unfall kommen?



### Verschubzusammenstoß im Bf Hall in Tirol am 11. 11. 1979

Am 11. 11. 1979 um 8.24 Uhr kam es im Bf. Hall in Tirol, Gleis 15, beim Besspannen des Z 69724 zum Zusammenstoß des Zug-Tfz mit dem ersten Güterwagen; Auffahrgeschwindigkeit ca. 30 km/h. Hierbei wurde das Tfz 1110.08 schwer und der mit 65.000 l Benzin beladene Kesselwagen 2181 0770 047-6 derart beschädigt, daß der gesamte Kesselinhalt spontan ausfloß. Gesamtschaden ca. S 1.002.500,-. Im Unfallbereich mußten ca. 500 m<sup>3</sup> Erdreich ausgehoben werden, um eine eventuelle Grundwasserverseuchung feststellen zu können. Glücklicherweise wurde durch eine etwa 1 Meter unter der Oberfläche befindliche Lehmschicht das weitere Einsickern des ausgeflossenen Benzins und somit die Verseuchung des Grundwassers verhindert. Verursacht wurde das Ereignis durch Unachtsamkeit des Tfzf, der während der Fahrt auf Gleis 15 – obwohl er die Wagengruppe gesehen hatte und vom durchzuführenden Verschub verständigt war – die Signale des Spitzenverschiebers nicht beachtet, eine zu hohe Geschwindigkeit gewählt und die Bremsung zu spät eingeleitet hatte.

Wie leicht hätte dieses Ereignis zu einer Katastrophe führen können; un-ausdenkbar die Folgen, hätte sich im ggst. Güterwagen Flüssiggas befunden. Daher ergeht erneut an alle Mitarbeiter die Aufforderung: Im Umgang mit gefährlichen Gütern – hier besonders beim Verschub – darf es keine Nachlässigkeit, keine Unaufmerksamkeit, keine Vorschriftenverstöße geben! Im Gegenteil; besondere Gewissenhaftigkeit und Umsicht in ihrer Dienstausübung sollte für alle Beteiligten zur Selbstverständlichkeit werden!





### Brand im Bundesländer-Expresß am 4. 11. 1979

Sonntag, 4. 11. 1979, um 13.53 Uhr wurde Zug TS 191 („Bundesländer-Expresß“, Linz Hbf–Wien Südbf, Doppelgarnitur ET 4010–6-teilig) zwischen den Bf Niklasdorf–Bruck a. d. Mur wegen eines im 5. Wagen der vorderen Triebwageneinheit entstandenen Brandes angehalten. Trotz Einsatz von 9 Freiwilligen Feuerwehren bzw. Werksfeuerwehren von 14.00–15.30 Uhr mit insgesamt 20 Fahrzeugen und 128

Der BB-Beamte Johann Fiedler, Streckenleitung Leoben, hat am 4. November 1979 in seiner dienstfreien Zeit während der Vorbeifahrt des Zuges TS 191 „Bundesländer-Expresß“ in Oberaich bei Bruck a. d. Mur bei einem Wagen einen Brand wahrgenommen und sofort fernmündlich den Fahrdienstleiter des Bahnhofes Bruck a. d. Mur verständigt.

Für die Aufmerksamkeit und für das rasche Handeln, durch welches ein unverzüglicher Feuerwehreinsatz möglich war, so daß die Bahn wahrscheinlich vor einem größeren Schaden bewahrt werden konnte, wurde ihm vom Herrn Präsidenten die belobende Anerkennung ausgesprochen und eine Belohnung zuerkannt.

Mann unter Leitung des Landesbranddirektors für die Steiermark konnte ein Ausbrennen des Wagens AB 7110.210 nicht verhindert werden.

Verletzt wurde niemand.

Nebenstehend zitieren wir aus dem Nachrichtenblatt der BBD Villach 3/79.

Der entstandene Schaden beträgt ca. S 3 Mio.

Die Brandursache konnte trotz eingehender Erhebungen und technischer Untersuchungen noch nicht geklärt werden.

### Druckfehlerberichtigung zum IdB 4/79

#### Seite 6:

Im zweiten orangefarbenen Feld in der letzten Zeile nach „Seite“ die Zahl „27“ einfügen.

#### Seite 10:

In der Abb. 9 wurde beim oberen Versubsignal das Signalbild „Verschubverbot aufgehoben“ seitenverkehrt dargestellt; richtigstellen auf „zwei weiße Lichter schräg nach rechts steigend“.

#### Seite 17:

Im Ausschnitt aus der Bremstafel ist der orangefarbene Druck um eine Spalte nach rechts verrutscht; nebenstehende Berichtigung berücksichtigen:

Vorsignalsabstand (m)	1400	24	30	36	41	47	59	67	76	83	90	95	101	105	110	115	119	123	127	130	134
	1300	23	29	34	40	46	57	65	73	80	87	91	97	101	106	111	115	119	122	125	129
	1200	22	27	33	38	44	45	62	70	77	83	88	93	97	102	106	111	114	117	121	124
	1100	21	26	32	37	42	52	60	67	73	80	84	89	93	98	102	106	109	112	115	119
	1000	20	25	30	35	40	50	57	64	70	76	80	85	89	93	97	101	104	107	110	113
	900	20	24	29	34	39	47	54	62	68	73	78	82	86	89	93	97	100	103	105	109
	800	19	23	27	32	37	45	52	59	65	70	74	78	82	86	88	92	95	98	100	104
	700	19	22	25	30	34	42	49	56	61	66	70	74	77	80	83	87	89	92	94	97
	600	18	20	24	28	32	39	46	52	57	62	65	69	72	75	77	81	83	85	88	90
	500	18	19	22	26	30	37	42	48	53	57	60	63	66	69	71	74	76	78	80	83
	400	17	18	20	23	27	34	39	44	48	51	54	57	60	62	64	66	69	71	73	74
Geschwindigkeit (km/h)																					

Werte (%)	0	6	6	6	6	6	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
	2	6	6	6	6	7	12	17	22	27	33	37	43	48	53	58	65	68	73	78	83
	4	6	6	6	7	9	15	20	25	30	36	40	46	51	56	61	67	71	76	82	87
	6	6	7	8	10	12	17	22	27	33	39	43	49	54	60	65	71	75	80	85	91
	8	7	9	10	12	14	20	25	30	35	41	46	52	57	62	68	74	78	83	89	95
	10	10	11	12	14	16	22	27	32	38	44	49	55	60	66	71	77	81	87	93	98
	12	12	13	14	16	18	24	30	35	41	47	52	58	63	68	74	81	85	90	96	100
	14	14	15	17	18	21	27	32	38	43	50	54	61	66	71	77	84	88	93	99	102
	16	16	17	19	21	23	29	35	40	46	52	57	64	69	75	81	88	92	97	102	106
	18	18	19	21	23	25	32	37	43	49	55	60	67	72	78	84	91	95	100	105	109
	20	20	21	23	25	28	34	40	45	51	58	63	70	75	81	87	93	98	102	108	113

## „Der Kollege“ - was ist das?

Wenn Sie sich daran erfreuen wollen, daß ein Bediensteter des ausführenden Verkehrsdienstes einen „von drinnen“ richtig „lehnenlassen“ hat, dann können Sie getrost weiterlesen, um den Sachverhalt zu erfahren. Wir wollen Ihnen selbstverständlich nicht nur ein klein wenig Schadenfreude vermitteln, sondern verfolgen schon auch in diesem Fall den Zweck, Sie zum Nachdenken, Mitdenken, Überdenken, kurz und gut zum Denken anzuregen.

Zunächst etwas über den Ort der Handlung und die Hauptfiguren:

Sch, das ist der Bahnhof, in dessen Bereich sich das Ganze abspielt. Es ist gleichzeitig die derzeit größte Baustelle der Österreichischen Bundesbahnen.

„T“ wollen wir den mutigen Mann nennen, der es der unerwünschten Person „K“ einmal gezeigt hat, wie egal ihm diese und auch alles andere ist.

Vorhang auf:

K, ein Überwachungsorgan der Betriebsdirektion, ist dienstfrei. In einer Stunde soll er in der benachbarten Ortschaft sein. Frohgemut unterschreit er den Bahnkörper des Bahnhofes Sch. Bahnparallel geht er auf einer Wirtschaftsstraße weiter bis zur Verschiebhalttafel, wo er auf einen Feldweg abbiegen und sich von der Bahn entfernen will. Dann zögert er und entschließt sich, noch bis zum nächsten Feldweg weiterzugehen, wodurch er bis zum Einfahrtsignal – dieses ist jetzt in großer Entfernung vom Aufnahmegebäude aufgestellt – in unmittelbarer Bahnhofnähe bleibt. Das nahegelegene Stellwerk ist derzeit noch unbesetzt. Irgend etwas irritiert den K. Da müßte doch jenseits der beiden Streckengleise das Signal „Ankündigung Hauptschalter aus“ für die Fahrtrichtung 1 stehen. Tatsächlich liegt an der mutmaßlich dafür vorgesehenen Stelle ein Signal für den elektrischen Betrieb, jedoch mit dem Signalbild zur Böschung. K macht einen Blick auf die Uhr: 16.35 ist es. In wenigen Sekunden wird in Fahrtrichtung 2 ein Personenzug zum Hauptsignal kommen und vor diesem voraussichtlich kurz anhalten müssen, weil Richtung 1 der „Orient-Expreß“ bahnsteigseitig in Sch durchfährt. So ist es meistens. Keiner der Züge ist noch in Sichtweite. K übersetzt die Gleise. Die Spitze des quadratischen Signales

steckt im Erdreich und muß sich, nach dem umgebenden Erdmaterial zu schließen, schon seit dem letzten Regen – also einige Tage – in dieser Lage befinden. Das abgebrochene Siederohr zeigt auch schon deutliche Rostbildung an der Bruchstelle. Ein Blick unter die schwere Tafel gelingt – es ist tatsächlich ein Signal „Ankündigung Hauptschalter aus“.

Jetzt kommen dem K doch Zweifel. Von der Bahnstelle aus ist wegen eines Bogens, begleitet von einem Bahndamm, das Signal „Hauptschalter aus“ nicht zu sehen. Nachdem das auf dem Boden liegende Signal nicht erst seit kurzem dort liegt, gibt es die Möglichkeit, daß wegen der Unübersichtlichkeit der Strecke ein gleichartiges Signal schon in größerer Entfernung aufgestellt wurde, dem K keine Beachtung geschenkt hat. Aber auch die, daß die Brückenarbeiten – zum Schutz der Arbeiter war ein stromloses Fahrleitungsstück geschaffen worden – schon weit gediehen sind und das Fahren mit „Hauptschalter aus“ nicht mehr notwendig ist. Das wird sich sogleich klären, denn schon ist der Richtung 2 zu erwartende Personenzug in Sicht und fährt an das Hauptsignal heran. K eilt dem Zug entgegen, und da er den Zugführer bei der Fahrkartenrevision vermutet, will er sich mit dem Triebfahrzeugführer verständigen. In dem Augenblick des Anhaltens ist K beim Tzf. Er klopft an die Tür des Führerstandes. Nichts rührt sich – der Tzf-Führer hat das Klopfen nicht vernommen. Also erklimmt K den Aufstieg, klopft nochmals an, öffnet, da sich weiter nichts rührt, die Tür und betritt den Führerstand, soweit das möglich ist. Denn, wie staunt K, daß hier, bequemst sitzend, der Tzf-Führer, T, anwesend ist und Löcher in die Luft schaut.

K: „Guten Tag, Herr Lokführer!“ K nennt sodann seinen Namen und seine Dienststelle, dabei zeigt er einen Ausweis vor, aus dem auch die Berechtigung zum Betreten von Tzf-Führerständen ersichtlich ist. Unverwandt starrt T in die Ferne, während K seinen Spruch auf sagt: „Würden Sie mir bitte helfen. Dort drüben liegt ein Ankündigungssignal für ‚Hauptschalter aus‘, wahrscheinlich ist es umgefallen.“

T kann doch sprechen: „Was geht das mich an, ich fahre ja die verkehrte Richtung!“

K: „Aber Sie sind doch auch hinunter gefahren, ist da ein Ankündigungssignal aufgestellt gewesen?“

T: „Schauen Sie, ich fahre doch die andere Richtung!“

K: „Würden Sie den Bahnhof Sch davon in Kenntnis setzen?“

T: „Was soll denn der machen?“

K: „Ja denken Sie denn nicht an die Gefahren, die für Ihre Kollegen durch das Fehlen des Signales entstehen könnten?“

T: „Wieso, die fahren nach der La! Wozu brauchen die das Signal?“

K ist verzweifelt und fragt rasch den T, ob er gegen eine Mitfahrt bis Sch Einwände hätte. Jetzt wird T lebendig: „Ja, haben's denn überhaupt einen L-Stempel. Sie steigen da mitten auf der Strecke einfach auf!“

K, der noch immer die Berechtigung dem T hinhält, weist auf diesen Umstand hin. Dann blickt er in Richtung Sch und kann noch immer nicht den Expreßzug sehen, also muß noch etwas Zeit bleiben. Direkt unter dem Aufstieg zum Führerstand ist der Signalfernsprecher.

K: „Hätten Sie einen Vierkantschlüssel?“

T: „Nein.“

K: „Nein?“

T: „Da nicht. Den habe ich auf dem anderen Führerstand.“

Das ist dem K zuviel. Er verläßt den Führerstand. T sagt noch: „Ich kann Ihnen nur sagen, daß beim Hinunterfahren ein Ankündigungssignal aufgestellt war.“

K läuft zurück zum Gepäckwagen, wo ihn der Zugführer bereits erwartet. Einige Worte – der Zugführer wird im Bahnhof Sch Mitteilung machen – und schon setzt sich der Zug in Bewegung. In einigen Sekunden ließ sich erledigen, wozu drei Minuten nicht gereicht hatten.

Nach zwei Stunden kehrt K nach Sch zurück. Er begibt sich zum Fdl, der ihm sofort berichtet, daß das Ankündigungssignal in Fahrtrichtung 2 ordnungsgemäß aufgestellt ist, was ihm schon vom folgenden Zug bestätigt worden war. O weh, o weh! Der Fdl hatte den Zugführer mißverstanden und nach einem Anstand in Richtung 2 forschen lassen. Andererseits dürfte aber in Richtung 1 ohnehin alles in Ordnung sein, weil sich sonst längst ein Tzf-Führer gerührt hätte.

Ein Personenzug Richtung 1 war vor wenigen Minuten abgefahren. Die Rückfrage im Nachbarbahnhof bringt keine Klärung, der Tzf-Führer hatte nicht darauf geachtet. Der folgende Personenzug braust in Sch durch. Im nächsten Anhaltebahnhof erwartet ihn

der Fdl. Auf die Frage nach dem Ankündigungssignal sagt der Tzf-Führer spontan, dieses sei schon **mindestens eine Woche** nicht mehr vorhanden. Nun wird das zuständige Unterwerk über den Anstand verständigt. Den zahlreichen Zügen verschiedenster Herkunft werden A-Befehle wegen der Unregelmäßigkeit beigegeben. Es ist nicht das erste Mal, daß das IdB jetzt darauf hinweist, wie wichtig es ist, kleine Unregelmäßigkeiten auszumern.

## Raumverteidigungs- übung 1979

Vom 16.–23. 11. 1979 wurden im niederösterreichischen Alpenvorland die größten Manöver seit Bestehen des Österreichischen Bundesheeres abgehalten. Aufgrund der bisherigen guten Erfahrungen und aus Gründen der Energieersparnis wurden nahezu sämtliche Truppentransporte mit den ÖBB durchgeführt. Die von den ÖBB erbrachte Beförderungsleistung kann sich sehen lassen: Von 31 Verladebahnhöfen, verteilt auf das ganze Bundesgebiet, wurden ca. 27.500 Soldaten, 535 Ketten- und 4000 Räderfahrzeuge in das Manövergebiet und wieder zurück in die Ausgangsbahnhöfe transportiert.

Um die reibungslose Abwicklung der Transporte und eine größtmögliche Koordination zwischen Bahn- und Bundesheerstellen zu garantieren, wurde im Bf Amstetten eine Militärzugüberwachung (Mil-ZÜ) eingerichtet, die sich ausgezeichnet bewährte.

Der Einsatzfreudigkeit und Gewissenhaftigkeit aller beteiligten Mitarbeiter und Überwachungsorgane ist es zu verdanken, daß dieser bisher umfangreichste Beförderungsauftrag, den die ÖBB je zu bewältigen hatten – in einem Zeitraum von 10 Tagen wurden zusätzlich 706 Zugfahrten durchgeführt – klaglos bewältigt werden konnte.

In besonderer Würdigung der von unseren Mitarbeitern erbrachten Leistungen fand der Armeekommandant in einem Schreiben an Herrn GD-Stv. Hofrat Dr. Seidelmann Worte des Dankes und der Anerkennung, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen:

zen. Daß viele außergewöhnliche Ereignisse, mit oft spektakulären Folgen, nur das Produkt mehrerer Kleinigkeiten sind, deren Beanstandung eigenartigerweise so manchem lächerlich erscheint. Was hätte sich T vergeben, wenn er bei der Hinfahrt in Richtung 1, als das Signal auch schon fehlte, im nächsten Anhaltebf dem Fdl eine kurze Mitteilung gemacht hätte. Darüber, daß er sich unsicher sei – so wie K – ob das Signal tatsächlich fehle.

Sein Kollege vom folgenden Zug solle aufpassen.

Nein, das tut T nicht. „Er fährt ja nach der La!“ Ob der andere einen „Kurzen“ reißt, die Fahrleitung abräumt, sich oder andere gefährdet, das alles ist dem T egal.

Verwunderlich? Bedauerlich! – das ist zu wenig.

**Nachdenken, Mitdenken und raschest Umdenken ist unsere Bitte!**

ARMEEKOMMANDANT

WIEN, 7.12.1979

Herrn

Generaldirektor-Stellvertreter  
Hofrat Dr. jur. Otto SEIDELMANN  
Österreichische Bundesbahnen  
Elisabethstraße 9  
1011 WIEN

Sehr geehrter Herr Generaldirektor!

Zum Abschluß der Manöver möchte ich Ihnen in meinem Namen gerne das schriftlich wiederholen, was ich die Ehre hatte, Ihren Mitarbeitern im Leitungsstab Amstetten schon mündlich zu versichern – die österreichische Armee ist echt beeindruckt von der Leistungsfähigkeit und Leistungswilligkeit der österreichischen Bundesbahnen. Diese völlig reibungslose Lösung des Eisenbahnauf- und Rückmarsches eines ganzen Korps, sozusagen "aus dem Stand", war eine beeindruckende Leistung – das war sozusagen sachlich anzuerkennen.

Was mich und meine Offiziere aber mindestens ebenso beeindruckt hat, war die kameradschaftliche und freundschaftliche Zusammenarbeit zwischen allen Heeres- und Bundesbahndienststellen, angefangen von Ihnen, sehr geehrter Herr Generaldirektor, bis zum letzten Fahrdienstleiter einer kleinen Station, die in dieses für unsere Begriffe doch ziemlich große Manövergeschehen eingebunden waren.

Ich möchte Sie bitten, sehr geehrter Herr Generaldirektor, diesen Dank der Armee für die große Leistung der Bundesbahn bei der "Raumverteidigungsübung 79" allen Beteiligten in geeigneter Form zu übermitteln.

*Y/m sehr angenehm  
H. Spanocchi*

Brief des Armeekommandanten General  
Emil Spanocchi

Armeekommandant General Emil Spanocchi (Mitte) bei einer Lagebesprechung mit Generaldirektor-Stellvertreter Hofrat Dr. Otto Seidelmann, dem Leiter der Abt. Transportlenkung, Hofrat Harald Günther und Offizieren



Hoher Besuch in der Mil. ZÜ (v. l. n. r. stehend): der Leiter der Abt. Transportlenkung Hofrat Harald Günther, der Verbindungsoffizier Oberst Ernst Ojak, der Präsident der BBDion Wien, Hofrat Dr. Erwin Semmelrath, Generaldirektor-Stellvertreter Hofrat Dr. Otto Seidelmann, Betriebsdirektor Hofrat Dr. Josef Pucher und der Vorstand der Transportabteilung der BBDion Wien Herbert Neumann; in der Mitte (sitzend) der Leiter der Zentralen Verkehrsüberwachung Friedrich Rosenberger

## Wir freuen uns . . .

Aus der Not eine Tugend müssen wir wieder einmal machen. Von den vielen Zuschriften und Zeitungsnotizen über lobenswertes Verhalten unserer Mitarbeiter konnten wir schon in der Septemberrummer nicht alle unterbringen. Die folgende Ausgabe war ganz auf die Vorschriftenänderungen ausgerichtet. Daher kann die Veröffentlichung erst jetzt erfolgen. Um diesem Mangel etwas positives abzugewinnen: Die gute Tat wurde nicht gleich wieder vergessen. Wir erinnern

uns auch nach so langer Zeit wieder daran.

Menschlich betrachtet der Ombudsmann einer auflagenstarken Zeitung zwei Vorfälle, in denen unsere Mitarbeiter wieder Hilfsbereitschaft dokumentiert haben. Auch ohne Erwähnung in der Zeitung war den beteiligten ÖBB-Bediensteten schon das Gelingen der guten Tat reicher Lohn.

Fall 1: Am Ostermontag wurde eine an den Rollstuhl gebundene Dame von zwei Bekannten spazierengefahren. Nächst dem Bahnhof Hütteldorf-Hacking brach plötzlich der Rahmen

des Fahrzeuges. Einer der Begleiter begab sich zum Auskunftsschalter des Bahnhofes, um zu fragen, ob nicht irgendwo auf dem Bahnhof ein Schweißgerät verfügbar wäre. Während der Schalterbeamte den Schlüssel zur Werkstätte herbeischaffte, kam zufällig ein dienstfreier Stellwerkswärter vorbei. Obwohl im Sonntagsgewand, stellte er sich ans Schweißgerät und reparierte mit Unterstützung anderer Eisenbahner den Rollstuhl. Der Rollstuhlspaziergang konnte weitergehen.

. . .

Fall 2: Monika, ein elfjähriges Mädchen war es gewohnt, samstags nach Schulschluß von den Großeltern von Floridsdorf nach Silberwald in die Zweitwohnung gebracht zu werden. Am 21. 4. waren die Großeltern auf Urlaub, weswegen Monika erstmals die Reise allein durchführen sollte. Bestückt mit allerlei Ratschlägen und Verhaltensmaßregeln trat sie vor den Kassenschalter in Floridsdorf. Als sie zahlen wollte, bemerkte Monika, daß ihr die dafür vorbereitete Zehnschillingmünze abhanden gekommen war. Der Kassier sah dem Kind an, daß es dem Weinen nahe war. Er griff in seine eigene Geldbörse, und alles wendete sich zum Guten.

\* \* \*

In der gleichen Zeitung werden auch folgende Begebenheiten lobend geschildert:

Im Z 7017 am 14. Mai reiste eine Dame – sie bezeichnet sich selbst als „nicht mehr junges Pupperl“ – nach viestündigem anstrengenden Warten in der Ambulanz des Krankenhauses St. Pölten und danach bei einem Arzt in Krems an der Donau nach Hause nach Herzogenburg. Der Schaffner sah ihr die Erschöpfung an und erfüllte den nur scherzhaft vorgebrachten Wunsch der Frau nach einem Schalerl Kaffee, indem er diesen vom Bahnhofsbuffet noch knapp vor der Abfahrt des Zuges herbeiholte.

\* \* \*

In der Ausgabe vom 2. Juni wird berichtet, daß wenige Tage vorher der Reisende Fritz Luschnig nach einer Fahrt von Wien nach Payerbach-Reichenau seine Filmkamera im Zug zurückgelassen hatte. Die Fahrdienstleiter der Bahnhöfe Payerbach-Reichenau und Semmering stellten das Verlustobjekt sicher. Nach vier Stunden war Herr Luschnig wieder im Besitz seiner Kamera.

\* \* \*

Mit fast ebensoviel Verzögerung wie im IdB wird schließlich am 15. Juli über einen Vorfall vom 2. 2. 79 berichtet. Eine Frau mit drei Kindern war, von Wien kommend, in Schwarzenau in den falschen Zug umgestiegen. Der Zugführer des Zuges 6350 setzte die Familie **nicht** in irgend einer Haltestelle ab, sondern nahm sie mit bis Zwettl. Mit Z 71419 ging die Fahrt zurück nach Waidhofen an der Thaya. Der dortige Weichenwärter war schon avisiert. Er hatte zu dieser Zeit Dienstschluß und führte die Familie mit seinem Pkw zum gewünschten Ziel, nahe seinem Wohnort.

\* \* \*

In einer Karte dankt Frau Dr. Stangl aus Graz, daß der vertretende Aufsichtsbeamte des Bf Klagenfurt Hbf zwei sehr betagten Teilnehmern einer Gruppenreise so hilfreich beistand, daß sie den Zug 130 noch erreichen konnten. (Und daß der Zug trotzdem recht abgefertigt werden konnte. Anm. der Red.)

\* \* \*

Frau Helene Huber war am 29. April in Wien anstatt in den TS 157 in den E 657 eingestiegen. Die Abfahrtsdifferenz in Wien beträgt 3 Minuten, die Differenz bei der Ankunft in Mürzzuschlag jedoch 3 Viertelstunden. Der Schaffner bereinigte das Mißgeschick, indem er der Reisenden anbot, sie nach Ankunft in Mürzzuschlag mit seinem Pkw in ihren weit abseits der Bahn gelegenen Zielort zu bringen.

\* \* \*

Herr Dr. Anton Schirmbrand schildert in einem Brief ausführlich die Dienstausübung des Zugführers bei Z 135 am 15. 5. 79. Es wäre müßig, jetzt alle angeführten Fakten anzuführen, durch die der Zugführer den Reisenden angenehm aufgefallen ist (Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft etc.). Zusammengefaßt: So ist das Idealbild des Zugführers!

\* \* \*

Wegen Zugverspätung im Bereich der FS versäumte Frau Erni Bamberger in Ancona den Zug nach Wien. Sie wählte deswegen den Weg über Innsbruck und traf am 8. Juli mit dem Zug 288 auf dem Brenner ein. Auf die Frage der Reisenden nach einer Fernsprechköglichkeit, um die Angehörigen von der Verzögerung informieren zu können, nahm der Schaffner den Fall selbst in die Hand und führte die Verständigung prompt durch.

\* \* \*

Aus einem Brief unseres Reisenden Bruno Skuhra wollen wir Ihnen folgenden Auszug zur Kenntnis bringen:

„In diesem Sommer ist mir besonders aufgefallen, daß auch das Personal der ÖBB in einer höchst angenehmen Weise höflich, hilfsbereit und zuvorkommend geworden ist. Nur als Beispiel und ohne Ihnen Einzelheiten erzählen zu wollen, möchte ich hervorheben

- den Zugschaffner des Zuges D 240 am 1. August 1979 zwischen Wien und Salzburg
- den Zugschaffner des Zuges E 712 am 19. August 1979 zwischen Schwarzach-St. Veit und Salzburg

– das Personal der Gepäckausgabe am Wiener Westbahnhof am 19. August 1979 abends (bei der Gepäckausgabe des Wiener Westbahnhofes, wo vor einigen Jahren ein eher rüder Ton herrschte, ist die Verbesserung ganz besonders deutlich).

Neue Waggons etc. zu bauen, ist – das nötige Geld vorausgesetzt – relativ leicht zu bewerkstelligen. Menschen zu ändern, ist wesentlich schwieriger. Freundliches Personal ist aber meiner Meinung nach für den Reisenden oft noch wichtiger als ein gut gepolsterter Sitz!“

\* \* \*

Im IdB 3/79 auf Seite 11 schrieben wir über den Villacher Zugführer, der den ständigen Südbahnreisenden ein Begriff ist. Dieser Zugführer – es ist Herr Alfred Staber – fällt immer wieder angenehm auf. So schrieb Frau Ingrid Mück, die am 18. August im Zug 134 gereist war, sie glaube, daß sie sich unserem Slogan „mach Urlaub vom Auto und fahr mit der Bahn“ anschließen werde. Der Entschluß entsprang der Beobachtung, wie die „höfliche und zuvorkommende Art (des Zugführers) **allen** Fahrgästen gegenüber die Reise angenehmer gemacht hat“.

Außerdem erhielten wir auch fernmündliche Mitteilungen von Reisenden, die an anderen Tagen das Verhalten des Herrn Staber lobten.

\* \* \*

Von Zugführer Robert Haupt (vgl. IdB 3/77, Seite 13) handelt ein Brief des Herrn Heinrich Gschoßmann an den Herrn Generaldirektor. Herr Gschoßmann, der an die 20.000 Bahnkilometer jährlich zurücklegt, bezeichnet Herrn Haupt als den „wirklich freundlichsten Eisenbahner des Jahres“.

\* \* \*

Umsichtiges Handeln des Zugführers Rudolf Schoderböck führte zur Verleihung des „Cumlaude-Ringes“ einer Tageszeitung an ihn. Er hatte vom Transalpin aus über Zugtelefon die Zustimmung der Zentralen Verkehrsüberwachung zum außerplanmäßigen Anhalten und zur Sicherung eines Zuganschlusses erwirkt.

\* \* \*

Herr Ministerialrat i. R. Dr. Karl Melchard schreibt, daß er im Bereich der ÖBB noch nie barsche Schaffner, Kassenbeamte oder andere Bedienstete getroffen hat. Im Bahnhof Simmering Ostbahn sei jedoch ein stets gleichblei-



bend freundlicher Beamter tätig. Beschreibung: gibt stets freundliche Auskunft, weiß auf Anhieb die Verspätung von Zügen, ist über alle Belange im Bild, hat gute Ratschläge über Fernfahrten bereit, äußert diese in anheimelndem Ton. Nun, der Brief des Herrn Dr. Melchard hat nicht nur uns gefreut sondern auch Fahrdienstleiter Leopold Koschicek, dessen zuvorkommende Art Kontrollorganen ebenfalls bekannt ist.

...

Wer wurde dann noch gelobt?

- Der Fahrdienstleiter des Bf Jenbach, der am 14. September abends durch Intervention bei der Zugleitung einen Anschluß in München ermöglichte (Zuschrift von Frau Polagia Lipka).
- Der Geschäftsführer des Bf Erlauklause, der einer bei einem Gewitter durchnässten Wandergruppe den Ofen des Dienstraumes heizte und auch die Verständigung der beherbergenden Pension über den Verbleib der Ausflügler besorgte („Aktion Dankeschön“ einer Tageszeitung).
- Schaffner Gerhard Windhör, der über einen in Venedig befindlichen Kollegen die Nachsendung einer zurückgelassenen Handtasche aus einem Venediger Hotel veranlaßte („Menschlich betrachtet“ in einer Tageszeitung).
- Jene Mitarbeiter, welche die Rücksendung von im Zug 6725 – der Tag ist nicht bekannt – vergesse-nem Handgepäck aus St. Pölten Hbf nach Lilienfeld besorgten (Zuschrift von Herrn Dipl. Ing. Haas und seiner Familie).

...

Ein Leserbrief an eine Tiroler Zeitung endet so:

„Dies ist ein Service, für das ich mich speziell beim Schaffner bedanke, und das – wie ich aus Erfahrung feststellen kann – zum Beispiel in der Schweiz nicht möglich wäre.“

Komm.-Rat Hans Stockhammer  
Steinach a. Br.“

Mit derart großzügigem Lob (wir alle schätzen die Qualität der SBB!) wird die Zugbegleitmannschaft des Z 5214 vom 11. 10. 1979 bedacht, durch deren unaufgeforderte Aktivität es den Reisenden ermöglicht wurde, in Innsbruck den Z 145 zu erreichen.

...

Das Amtliche Bayerische Reisebüro informierte die ÖBB über die Hilfs-

bereitschaft eines Fernschreibers im Bf Kufstein. Wegen schweren Seeganges konnte das Kreuzfahrtschiff „Atalante“ am 26. 10. 1979 nicht rechtzeitig in Genua landen. Der Sonderzug, in dem Mitglieder des VdK (Verband der Kriegs- und Wehrdienst-opfer, Behinderten und Sozialrentner Deutschlands) nach der Kreuzfahrt heimwärts fahren, konnte schließlich mit 13 Stunden Verspätung Genua verlassen. Trotz der durch den Bahnhofneubau bedingten erhöhten Anforderungen an unsere Mitarbeiter, hielt dieser das ABR stets über den Zuglauf auf dem Laufenden, sodaß die Angehörigen der Fahrtteilnehmer über den Rundfunk informiert werden konnten und in München allen darauf reflektierenden Teilnehmern Anschluß-möglichkeiten geboten wurden.

...

Herr Generaldirektor-Stellvertreter Herbert Fritz aus Graz war freudig erstaunt über die informativen und freundlichen Lautsprecherdurchsagen im Z 156 am 9. 10. 1979. Herr Fritz hat unbemerkt unseren freundlichen Zugführer fotografiert und uns das Bild zur Verfügung gestellt.



...

Z 260 wird in Linz geteilt, ein Teil fährt über Salzburg nach München, der Rest sind die Kurswagen nach Hamburg über Passau. Am 30. 9. 1979 reisten 8 Damen des Kegelclubs „Die Schlümpfe“ heimwärts nach Hannover. Unterwegs bekommen 6 davon Hunger. Im Speisewagen war es sehr gemütlich. Dieser Wagen rollt allerdings Richtung Salzburg. Damit war die Bescherung auch schon da. 2 im Hamburger Schlafwagen, 5 im Bf Wels und

1 im Bf Attnang-Puchheim. Die Vereinszusammenführung klappte so ausgezeichnet, daß die Reise ab Wels planmäßig weitergehen konnte. Durch ein Dankschreiben der Schlümpfe an die beiden FdI des Bf Wels erhielt das IdB davon Kenntnis.

...

Frau Wilhelmine Brzezek aus Passau bedankt sich für die Sondererlaubnis des Wiener Westbahnhofes, daß sie ihren nach einem Unfall nicht gehfähigen Mann am 18. 10. 1979 mit einem Taxi bis zu dem Wagen des Z 142 bringen durfte, wo für ihn schon ein Abteil reserviert war und der Zugführer sogleich Einstieghilfe leistete.

...

Frau Elisabeth Freyberger aus Wien rührt kräftig die Werbetrommel für die ÖBB: Auf der Heimfahrt aus Preßburg mit Z 2517 am Nationalfeiertag, 26. 10. 1979, fragte Frau Freyberger, die sich in Begleitung ihres 13jährigen Sohnes befand, jemanden, wann sie in Hirschstetten-Aspern aussteigen müsse. Nach Glinzendorf, hieß es. Das tat sie auch – und befand sich in Raasdorf. Kein Zug, kein Bus; 9 km Luftlinie. „Der einzige Mensch, der weit und breit zu sehen war, es war ein junger Mann – anscheinend der Bahnhofsvorstand“ führte noch rasch einige Telefonate und beförderte dann die von dem Mißgeschick betroffenen Reisenden mit seinem eigenen Kfz zum Ziel.



Die im IdB 4/78 unter dem Titel „Rechts und links der Donau“ bereits positiv hervorgehobene Handlungsweise des FdI Franz Rudlstorfer im Bf Gaisbach-Wartberg wurde nunmehr mit der Verleihung des „Silbernen Verdienstzeichens“ der Republik Österreich entsprechend gewürdigt.

## Zum Beispiel nach Mariazell

Die Unternehmensleitung der Österreichischen Bundesbahnen hat vor einigen Monaten daran erinnert, wie wichtig es ist, Werbemöglichkeiten für Bahnreisen zu nutzen: Sportverbände, politische Organisationen, religiöse Gruppen – viele gibt es, die gerne per Bahn reisen würden und es nur deshalb nicht tun, weil sich ihrer niemand annimmt. Durch die Aufforderung, aktiv zu werden, ist aber auch dokumentiert, daß die ÖBB von Grundsätzen wie „Geht nicht“, „Machen wir nicht“, „Können wir nicht“, absolut nichts halten.

Es ist eigentlich für jeden treuen Mitarbeiter eines Unternehmens selbstverständlich, daß er sich bemüht, Kunden für „seinen“ Betrieb zu werben. An Treue und Betriebsverbundenheit mangelt es einem Eisenbahner kaum.

Eine der Zielgruppen, die für die Fahrt in einem Sonderzug interessiert werden könnten, sind Wallfahrer. Schon vor undenklichen Zeiten gab es Pilger Routen zu Heiligtümern vieler Religionen. Noch um die Jahrhundertwende zogen Wallfahrer in großer Zahl weither aus Teilen der Monarchie zu Fuß zum Gnadenort Mariazell. Das Fußgehen wurde dann zu mühsam, die Bahn erleichterte das Pilgern. Wallfahrerszüge wurden zur Tradition. Noch lange nach dem 2. Weltkrieg fuhr etwa alljährlich ein langer Wallfahrerszug der tschechischen Pfarre auf dem Wiener Rennweg vom Aspangbahnhof zu dem nur wenige Kilometer entfernten Maria Lanzendorf. Den Aspangbahnhof als Personenbahnhof gibt es schon einige Zeit nicht mehr, seit kurzem auch nicht die direkte Verbindung nach Maria Lanzendorf, und die Anzahl der Teilnehmer würde wahrscheinlich keinen Sonderzug mehr füllen. Doch nach Mariazell, da gab es

Warum sollten die ÖBB an der Mariazeller Front kapitulieren? Wir haben eine wunderschöne Bahnlinie und sind auch in der Lage, saubere, der Nachfrage entsprechende Fahrbetriebsmittel beizustellen. Die Schwierigkeit ist nur, daß die Wallfahrten nicht von einer zentralen Stelle aus dirigiert werden, sondern die Organisation jeder Pfarre obliegt.

Der Leiter der Abteilung Transportlenkung in der Betriebsdirektion, Hofrat Günther, suchte nun mit Hilfe des Referenten für Bahn und Post der österreichischen Bischöfekonferenz, Erzbischoff. Geistl. Rat Gassler, nach einer Pfarre, die für eine Modellfahrt zu interessieren wäre. Hw. Gassler vermittelte zu Dechant Dr. Rodt von der Pfarre St. Leopold in Wien-Gersthof. Das war schon im vergangenen Winter. Denn nun war es so weit, daß das bahnseitige Angebot dem Pfarrgemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden mußte, der seinerseits wieder die Meinungen und Wünsche der Teilnehmer zu erforschen hatte.

Die bekannten und auch hochgeschätzten Vorteile einer Bahnreise sind vor allem, daß man sich freier bewegen kann und viel weniger die Rücksicht der Mitreisenden beanspruchen muß. Doch dann kommen die Vorzüge des Autobusses; können wir diese wettmachen?

Der Bus fährt von der Haus-(=Kirchen)türe weg; und wo ist die Westbahn? – Die ÖBB kommen auch bis um die Ecke, nämlich zum Bahnhof Gersthof.

Der Bus hält bei Gasthäusern, wenn Verpflegung notwendig ist; was machen die Hungrigen im Zug? – Die ÖBB richten im Gepäckteil des BD/s auf der Mariazeller Bahn ein Buffet ein, das von den Pfarrmitgliedern selbst bewirtschaftet werden kann.

In jedem der Busse kann mittels Lautsprecher ein Teilnehmer oder der Chauffeur zu den Fahrgästen sprechen; ganz bestimmt ist diese Möglichkeit im Sonderzug auf der Mariazeller Bahn nicht gegeben, oder? – Die ÖBB ermöglichen Lautsprecherdurchsagen im Zug, erstmals auch auf der Mariazeller Bahn. Ein Verantwortlicher kann von einer zentralen Sprechzelle aus alle Wallfahrer ansprechen!

Abgemacht!

Sonntag, 24. Juni 1979, um 7.00 Uhr verläßt der aus 7 Wagen gehobenen Komforts gebildete Sonderzug Gersthof. Von Seite des Veranstalters liegt



Der Wagensatz für den Sonderzug fährt — aus Heiligenstadt kommend — in Gersthof ein

Nur ist es für die meisten Mitarbeiter selten möglich, an größere Gruppen oder deren Repräsentanten überhaupt heranzukommen. Im erweiterten Familienkreis oder unter Bekannten kleine Gruppen zusammenzubringen und den Bedarf einer Bahnreise zu wecken – zu einem Wanderziel, einer Stätte gemeinsamer Erinnerungen, einem Ausstellungsort – ist dagegen für den, der selbst von der Sache begeistert ist, verhältnismäßig einfach.

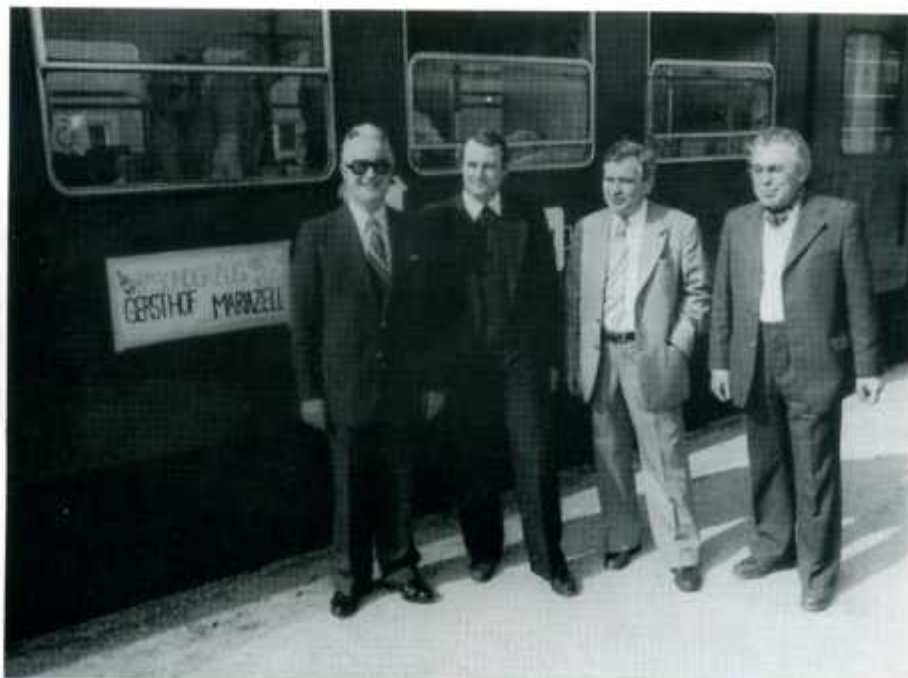
noch immer Sonderzüge. Auch für die große Zahl der aus der Bundesrepublik heranreisenden Gläubigen. Bis... ja bis die Straßenverkehrsmittel den Sieg auf ewige Zeiten scheinbar schon in der Tasche hatten. Nach Mariazell verirrte sich kaum mehr ein Sonderzug. Sonderzüge aus Deutschland kommen noch immer, enden aber auf einem Bahnhof der Westbahnstrecke, von wo die Pilger mit Autobussen zum Ziel befördert werden.

die Leitung bei Dechant Rodt, die ÖBB-Fahrtleitung nimmt Hofrat Günther wahr. In St. Pölten Hbf steht der Schmalspur-Sonderzug – 2 Triebfahrzeuge der Reihe 1099, 1 BD/s (Büffet) 10 B/s (alle für Lautsprecherbetrieb eingerichtet) – bereit. Die Pfarre hat für die Ausrüstung des Büffets bestens gesorgt. Es gibt die Möglichkeit, im BD als auch auf den Plätzen Speise und Trank einzunehmen; eine Möglichkeit, die auch reichlich genutzt wurde. Etwas Besonderes hat sich die Pfarre noch einfallen lassen: Die Wagen werden verschiedenen Gruppen zugeteilt und auch entsprechend gekennzeichnet (Symbol der Pfarre St. Leopold und besondere Kennzeichnung für die Gruppe). Dadurch reisen etwa Kinder oder alte Leute unter sich – ein Beitrag zur Harmonie.

Generaldirektor-Stellvertreter Dr. Seidelmann läßt es sich nicht nehmen, ab Gersthof den Sonderzug zu begleiten, die Wallfahrer – es sind immerhin 500! – in St. Pölten Hbf „in der Mariazeller Bahn“ zu begrüßen und ihnen seine besten Wünsche für die weitere Fahrt mitzugeben.

Während der Hinfahrt erläutert Geistl. Rat Gassler Vergangenheit und Gegenwart der Mariazeller Bahn, Landschaft und Kultur der durchfahrenen Gegend und erzählt Wissenswertes über die Gotteshäuser entlang der Strecke; auf der Rückfahrt hat Dechant Rodt Lautsprecherdienst. Ein von unseren Mitarbeitern Probstner (Vorstand in St. Pölten Alpenbf) und Weber (Vst-Stv in St. Pölten Alpenbf) gestaltetes Faltblatt über die Mariazeller Bahn findet guten Anklang.

Doch der Teufel schläft nicht; auch nicht, wenn Wallfahrer reisen. Während der Fahrt kommt es zu einer Fahrleitungsbeschädigung, die zu längerem Aufenthalt zwingt. Auch hier bewährt sich die Lautsprecheranlage.



Bitte recht freundlich. Für den ÖBB-Fotografen stellten sich in St. Pölten Hbf (v. l. n. r.): Generaldirektor-Stellvertreter Dr. Seidelmann, Dechant Dr. Rodt, Hofrat Günther, Dipl. Ing. Prof. Dr. techn. Geiger vom Pfarrgemeinderat Gersthof. Als Kulisse ein Wagen des Schmalspur-Sonderzuges, vorbehalten für Kinder

Vielleicht war es aber gar kein Teufel: Durch die Verzögerung kommt es in Mariazell zu einem unvermuteten Zusammentreffen mit deutschen Pilgern, die aufgrund des Gedankenaustausches vielleicht auch wieder Lust am Bahnfahren bekommen könnten.

Trotz der erwähnten Störung war der Eindruck, den die Wallfahrer von uns, den ÖBB, nach Hause mitnahmen, so, daß wir uns nicht zu schämen brauchen. Hofrat Günther war sichtlich gerührt, als ihm, dem anwesenden Vertreter der ÖBB, nach gelungener Reise von der Singgruppe Gersthof ein Gesangsständchen dargebracht wurde.

Noch eine Episode von der Fahrt: einem Jugendlichen war ein Tausendschillingsschein in Verlust geraten.

Sammlung im Zug. 2 Schilling mal 500 ist 1000. So einfach ist das.

Die geschilderte Fahrt konnte wieder die Einsatzfreude unserer Mitarbeiter unter Beweis stellen. Werden sich andere Reisegruppen auch davon überzeugen wollen? Wir hoffen es.

Übrigens: Der charakteristische Anstrich der Fahrzeuge auf der Mariazeller Bahn ist vielen wohlvertraut. Aber in der hektischen Gegenwart für nichtständige Kunden zu unauffällig, vielleicht zu wenig einladend. Das war auch eines der Erkenntnisse dieser Sonderzugsfahrt.

Und noch etwas: Dechant Rodt begleitete schon wenige Tage später Pilger nach Lourdes. Per Bahn!

## Ein Gespräch (– das nie stattfand)

„Schönes Wetter heute“, meint Herr Spazierer zu Herrn Feiertag, der vor dem Stellwerk liebevoll sein Auto pflegt. „O grüß’ Sie, grüß’ Sie! Wie geht’s denn immer?“, so Herr Feiertag.

S.: „Dank der Nachfrage. Sagen Sie,

was hat denn der Güterzug da gerade geführt?“

F.: „Hören Sie, darauf habe ich gar nicht geschaut. Da klemmt nämlich etwas, und ich bringe und bringe es nicht zusammen.“

S.: „Sie, da bin ich neulich mit einem Schnellzug gefahren, das hat mich so beeindruckt, daß vom Grenzbahnhof bis zum Zielbahnhof jeder

Stellwerker, jeder Fahrdienstleiter und jeder Schrankenwärter den Zug beobachtet hat.“

F.: „Wo war denn das?“

S.: „Auf der Franz-Josefs-Bahn.“

F.: „Ja, die haben ja nichts anderes zu tun. Außerdem ist es ja ganz unnötig.“

S.: „Herr Feiertag, da hupt einer beim Schranken.“

F.: „Ich mach ihm schon auf. Der fährt heute schon zweimal hin und her.“

S.: „Wird der Schranken sonst nicht aufgemacht?“

F.: „Nein. Das zahlt sich nicht aus.“

S.: „Gibt es da nie Beschwerden?“

F.: „Einmal, das war aber schon bei unseren Vorgängern, sind Radrennfahrer zu spät ans Ziel gekommen. Die waren aber selber Schuld, weil die den Weg abschneiden wollten. Na und einmal hat einer einen Brief an unseren Alten geschrieben. Das war ein Querulant – mit einer Scheibtruhe wollte er darüber! Unser Chef hat gelacht.

Aber sonst regt sich niemand auf. Man kann ja sowieso bequem vorbegehen.“

S.: „Der Herr Vorstand ist im Urlaub?“

F.: „Ja, ein Schulungsbeamter vertritt ihn. Der ist beieinander!“

S.: „Wieso?“

F.: „Stellen Sie sich vor, da reißt uns ein Bagger neulich das Blockkabel ab. Jede Fahrt hat fernmündlich angesagt werden müssen. Die Züge sind alle bei untauglichen Signalen gefahren. Eine Weiche haben sie uns auch aufgeschnitten.“

S.: „Aber was hat das mit dem Vorstand-Vertreter zu tun?“

F.: „Das erzähle ich Ihnen ja gerade. Nach Mitternacht kommt er ins Stellwerk, wie gerade ein Zug einfährt. Auf einmal ist er ganz aufgeregt, weil der Fahrstraßenknebel nicht umgelegt ist. Ich hab ihn beruhigen wollen. ‚Wir tun ja prüfen und sichern‘, habe ich gesagt. Da war er dann ganz außer sich. Dann haben wir bei jedem Zug die Knagge umlegen müssen. So macht einer dem anderen das Leben schwer.“

Noch über etliche interessante Dinge hätten die beiden Herren plaudern können – wenn sie geplaudert hätten. Das Gespräch war nur ein Phantasiegebilde. Das wäre zu arg, wenn das alles wahr wäre, oder?

Wir wollen Sie aber beileibe nicht an der Nase herumführen. Alle geschilderten Vorfälle hat es gegeben, und es besteht auch örtliche Übereinstimmung. Nur haben wir im Zeitrafferverfahren gearbeitet, das heißt es wurde ein längerer Zeitraum komprimiert dargestellt.

Trotzdem: etwas zum Nachdenken!



### Waisen- und Unterstützungsverein der Österreichischen Bundesbahnen

Das Symbol des Waisen- und Unterstützungsvereines der Österreichischen Bundesbahnen ist Ihnen gewiß schon oft genug begegnet. Im Nachrichtenblatt, auf einem Prospekt, vielleicht sogar auf einer Sammelbüchse.

Geht uns Betriebsbedienstete dieser Verein auch etwas an? Am Rande? Gar nicht? Da haben wir einen Text über die Tätigkeit des Waisen- und Unterstützungsvereines in die Hand bekommen, den wir Ihnen, liebe Leser, nicht vorenthalten wollen:

Vor nicht allzulanger Zeit kam die Meldung über Fernsehen und Rundfunk: „Zug raste infolge Bremsversagens in ein Bahnhofsgebäude – 3 Tote, 3 Schwerverletzte“. Was aber steht hinter diesen Zeilen? Eine Familie mit 7 Kindern, die in dem vollkommen demolierten Bahnhofsgebäude gewohnt hatte und zum Zeitpunkt des Unfalles nicht zu Hause war, verlor von einem Moment zum anderen ihre Unterkunft. Einer der Schwerverletzten war so arg verletzt, daß an einem Aufkommen gezweifelt wurde; die Ärzte waren Tag und Nacht um ihn bemüht. Einer der Getöteten stand 14 Tage vor seiner Hochzeit, die beiden anderen hinterlassen 2 und 4 Kinder und waren eben dabei, sich eine Wohnung bzw. ein kleines Haus anzuschaffen.

Eine weitere Schreckensnachricht: „Stromunfall durch unsachgemäßes Berühren eines Schaltkastens – 1 Schwerverletzter“. Wenn wir wieder einen Blick hinter die Kulissen werfen, so ist hier ein 26jähriger Mann, dem 75% seiner Haut verbrannt wurden, der jetzt unsagbare Schmerzen aussteht, zu Hause ein 2jähriges Kind hat, und eine verzweifelte Frau, die in 2 Monaten das zweite Kind erwartet.

Nur einige Schicksale, die auf den Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB zukommen, Schicksale, die zu denken geben sollten und die oft nicht notwendig wären, wenn unsere Bediensteten vorsichtiger wären, ihre Gedanken nicht schon bei häuslichen Problemen oder der Freizeit hätten. Am meisten trifft es sicher die hinterbliebenen Frauen, die mit einem Kind

oder mehreren Kindern zurückbleiben, mitten im Hausbau, in der Wohnungsbeschaffung, und dann ohne Vater und Gatten finanziell vor fast unlösbare Probleme gestellt werden.

Der Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB hat natürlich auch Aufgaben, die nicht unmittelbar von der Tragik überschattet sind, zu erfüllen. Dazu gehört die Betreuung der Waisenkinder bei einer jährlich stattfindenden Ferienaktion für Vollwaisen ebenso wie bei den schon zur Tradition gewordenen Weihnachtsfeiern in Wien, Linz, Innsbruck und Villach. Zusätzlich werden für die Kleinsten und Größten Bekleidungsgutscheine ausgesandt, um möglichst viele Kinder erfassen zu können. Im „Jahr des Kindes“ schüttete der Verein einen Betrag von 1,5 Mio S für diesen Zweck aus, um zumindest jede bedürftige Familie der ca. 2000 Voll- und Halbwaisen beschenken zu können.

Die immer umfangreicher werdenden Aktionen sind allerdings nur möglich durch den Zusammenhalt der Eisenbahner und die positive Einstellung aller damit befaßten Dienststellen, Organisationen und Kollegen. Es ist schön zu wissen, daß die Intentionen des Waisen- und Unterstützungsvereines der ÖBB anerkannt und geschätzt werden.

Das IdB, das im Inland, vereinzelt sogar im benachbarten Ausland, als kinderfreundlich bekannt ist, hat es gern übernommen, den Text abzu drucken. Sich darüber Gedanken zu machen, das müssen wir auch in diesem Fall Ihnen überlassen.



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

Einen ausführlichen Brief erhielten wir von unserem Mitarbeiter Wilhelm Selucky. Herr Selucky ist Zugführer beim Bahnhof Wien Südbf. In seinem Schreiben befaßte er sich mit dem IdB 4/1979.

Herr Selucky hat das Wort (auszugsweise):

„Die allgemeine Ansicht der Kollegen des ausführenden Betriebsdienstes (Fdl, Tzfz, Zub usw.) zum IdB 4/79 ist leider dahingehend: ‚Diese neuen Rahmenvorschriften bieten der Verwaltung fortan stets die Möglichkeit, einen Schuldigen zu finden und zu bestrafen‘.

Meine Meinung dazu:

Es sollten nunmehr auch alle subalternen Bediensteten Stolz und Genugtuung darüber empfinden, als mündige, zu selbständiger Denk- und Handlungsweise fähige Mitarbeiter betrachtet zu werden – denn die Verwaltung ist nicht an einer Bestrafung der Mitarbeiter, sondern an einer klaglosen Betriebsabwicklung interessiert.

Die Voraussetzungen dazu werden ja auch im IdB 4/79 (Seite 3, farbig gekennzeichnet) versprochen.

1. Präzise Regelungen in Fragen der Betriebssicherheit;

2. Volle Ausbildung der Mitarbeiter.

Zu 2. wird von den Mitarbeitern u. a. gewünscht

a) Das IdB möge sich vor allem überwiegend mit ‚Erläuterungen‘ bzw. ‚authentischen Auslegungen‘ der einschlägigen Vorschriften befassen; persönliche Beteiligung aller Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes mit jeder in Betracht kommenden Dienstanzweisung etc.

b) Alle – auch die kommerziellen – Vorschriften, Behelfe und dergl. sollten so kleinformatig und handlich wie möglich und stets nur als Ringmappen erscheinen, so daß bei Änderungen bloß ein Austausch einzelner Blätter erforderlich ist. Bisher haben maximal 2% der Mitarbeiter alle Änderungen zeitgerecht und ordnungsgemäß durchgeführt. Begründung: ‚Mit den zur Verfügung gestellten Zeitwerten kann man nicht einmal 1/100 (ein Hundertstel) aller Änderungen vornehmen!‘.

c) Vermehrte Zeitvergabe für Dienstunterricht und Ausbildung.

Die nach a)–c) entstehenden Kosten würden sich durch Senkung der Unfalls- und Schadensrate, rationelleren Einsatz der Betriebsmittel und richtig angewandten Kundendienst (Imageverbesserung der ÖBB) amortisieren.

Bei mir persönlich war es so, daß ich alle Kursbesuche und Lernen für

5 Dienstprüfungen (Güterzugschaffner, Personenzugschaffner, Gepäckschaffner, Zugführer, Zugrevisor) und

2 Fachprüfungen (Kommerzielle Fachprüfung, Betriebsfachprüfung) in meiner Freizeit absolvieren mußte.

Eine praktische Unterweisung wurde mir überhaupt nur anlässlich meines Bahneintrittes (20. 12. 1954) während eines kurzen Zeitraumes zuteil.

Für die Zub Wien Südbf wird von der Gewerkschaft eine Fachgruppen-Zeitung herausgegeben, welche fallweise – ca. 8mal jährlich – erscheint.

Zu deren sogenannter Fachbeilage habe ich seit März 1979 einige Beiträge geliefert.“

Dem Brief des Herrn Selucky waren einige Beispiele der von ihm verfaßten Beiträge beigegeben.

Nun, der abgedruckte Brief ist gewiß nicht frei von Brisanz. Wir wollen einer Diskussion nicht durch Stellungnahme zu den einzelnen Punkten des Schreibens vorgreifen. Soviel sei aber bereits gesagt: Sollte Ihnen als Praktiker der Wunsch nach Erörterung eines bestimmten Themas im IdB zweckmäßig erscheinen, würden wir uns selbstverständlich bemühen, diesem nachzukommen. Ihre eigenen praxisnahen Beiträge würden selbstverständlich unserer IdB aktualisieren und aufwerten.

## Ein bißchen Rechtskunde

Oft wird uns die Frage gestellt, ob die Österreichischen Bundesbahnen verpflichtet sind, für Einsätze der Feuerwehr, die im Interesse der ÖBB erfolgen mußten, Entschädigung zu leisten. Wie schwierig die Beantwortung dieser einfachen Frage ist, soll Ihnen der nachstehende Beitrag deutlich machen.

Die Vorlage der Kostenrechnung einer Freiwilligen Feuerwehr in der Steiermark nach deren Intervention bei einem auf Bahnverschulden zurückzuführenden Unfall führte zu einer Anfrage der ÖBB an die Finanzprokurator hinsichtlich der Auslegung des im

konkreten Fall maßgeblichen Landesfeuerwehrgesetzes für das Land Steiermark (auf das nach juristischer Gepflogenheit im weiteren Text mit „leg. cit.“ hingewiesen wird).

Die Finanzprokurator antwortet wie folgt:

Zunächst stimmt die Prokurator der do. Ansicht bei, daß das Landesfeuerwehrgesetz für das Land Steiermark hinsichtlich der Kostentragung bei Einsätzen Freiwilliger Feuerwehren keine Klarheit bietet. Die Aussage des § 2 Abs. 5 leg. cit. („Ehrendienst für die Heimat zum Wohle des ganzen Volkes“) ist wohl eher als unsystematisch eingereihte präambelhafte Floskel denn als Rechtsnorm aufzufassen.

Ansatzpunkte liefert die bereits do. berücksichtigte Bestimmung des § 23

Abs. 1 und 2, wonach Hilfeleistungen innerhalb des Bereiches bis zu einer Entfernung von 10 km von der Grenze des Gemeindegebietes unentgeltlich zu erbringen sind, während die durch Einsätze außerhalb dieses Gebietes entstehenden Kosten von der (anfordernden) Gemeinde zu ersetzen sind, der die Hilfe geleistet wurde. Allerdings läßt § 23 leg. cit. im Zusammenhalt der Abs. 1 und 2 schon in sprachlichgrammatikalischer Hinsicht eine ausreichende Klarheit vermissen. Daneben erscheint § 26 leg. cit. von Interesse, wonach die Gemeinden den Aufwand des Feuerwehrdienstbetriebes (grundsätzlich wohl der Ausrüstung und Einsatzbereitschaft; bei größeren Einsätzen aber auch Verdienstaussfall!) zu decken haben.

Nach ho. Ansicht ist aus dem — durchaus nicht klar formulierten — Gesamtzusammenhang des Gesetzes zu ersehen, daß die Vorstellungen des Gesetzgebers grundsätzlich den **Dienst** der Freiwilligen Feuerwehren im Interesse der jeweiligen Gemeinde zum Inhalt hatten, der als Gegenleistung zur Einrichtung der Feuerwehren und Aufwandstragung durch die Gemeinde unentgeltlich erfolgen soll. Die Unentgeltlichkeit der Leistung besteht somit wohl nur der (eigenen) Gemeinde gegenüber.

Einsatzleistungen zugunsten anderer Rechtsträger als der Heimatgemeinde oder anderer (angrenzender) Gemeinden — hier greift die Kostenregel des § 23 Abs. 2 Platz — sind nicht Gegenstand des Gesetzes, weshalb hier die allgemeinen Normen zur Anwendung kommen.

Der Anlaßfall wäre also, sofern das Ereignis **nicht** den Unglücksfällen gem. § 1 leg. cit. zuzuzählen sein sollte, hinsichtlich der Kosten jedenfalls nach den Regeln des ABGB (etwa §§ 1041 ff.) zu behandeln. Lag aber ein Notstand im Sinne des § 1 Abs. 1 vor, so erfolgte nach ho. Ansicht der Einsatz der Freiwilligen Feuerwehr an sich wohl unentgeltlich; der der Feuerwehr entstandene Aufwand wäre im Sinne § 26 leg. cit. von der Gemeinde zu decken. Für die Österreichischen Bundesbahnen ist damit aber nichts gewonnen, weil der Kostenersatzanspruch dann wohl nicht von der

Feuerwehr, aber von der Gemeinde — wiederum nach allgemeinen Normen — gestellt werden könnte.

\* \* \*

„Hätte er sein Auto nicht in das Gleis gestellt, so wäre das nicht passiert. Selbst ist er schuld.“ So kann man manchmal nach einem Zusammenprall zwischen einem Schubteil und einem Kraftfahrzeug reden hören.

Sie alle kennen den Unfug, daß neben selten befahrenen Nebengleisen Straßenfahrzeuge ohne Wahrung des lichten Raumes abgestellt werden. Fallweise stehen solche Fahrzeuge sogar im Gleis. Jeder ärgert sich darüber, keiner will sich mit den Lenkern, die etwa auf eine Verladung warten, besprechen oder gar mit jenen ungebeten Gästen, die überhaupt keine Bahnkunden sind, anlegen. Wozu auch? Erstens passiert ohnehin nichts und zweitens, zahlen muß ohnehin . . . Ja, wer eigentlich? Der nachstehende Spruch gibt darüber Auskunft:

**§ 42 EISBG, DV V 3 der ÖBB, § 1304 ABGB, § 11 EKHG:**

Das Verschulden an der Kollision zwischen einem vorschriftswidrig im Bereich eines Schubgleises abgestellten LKW und einer Schubgarnitur der Eisenbahn, deren Mannschaft den LKW als Hindernis erkannt hatte, ist im Verhältnis 1 : 2 zugunsten des LKW-Lenkens zu teilen.

## Trinkwasser — ja oder nein?

Um sicherzugehen, daß nicht irrtümlich Brauchwasser für Genußzwecke zur Verwendung gelangt, sind die Deckel jener Unterflurhydranten, aus denen Trinkwasser entnommen werden kann, mit blauer Farbe gekennzeichnet. Diese Regelung gilt für den Gesamtbereich der ÖBB. Die Erhaltung des Anstriches wird durch Mitarbeiter des Baudienstes besorgt.

Es ist stets darauf zu achten, daß die Wasserbehälter von Speisewagen nur mit Trinkwasser gefüllt werden!

## Etwas zum Schmunzeln:

Am Freitag, 14. 12. 1979 um 8.55 Uhr, konnte eine russische Emigrantin im Bf Wien Südbf-Ostseite den Schlafwagen Moskau—Wien des Z 203 aufgrund ihrer Leibesfülle beim Wagenausstieg nicht mehr verlassen. Die Reisende wurde nach Entfernen eines Seitenfensters unter der Assistenz der Feuerwehr der Stadt Wien (2 Fahrzeuge/20 Mann von 10.40—12.10 Uhr im Einsatz) und Zuhilfenahme eines Hubstaplers aus dem Wagen gehoben.

## Gebahrung mit abnehmbaren Zugschlußsignalen

Mit Inkrafttreten des Winterfahrplanes 1974/75 wurde die Gebahrung mit abnehmbaren Zugschlußsignalen neu geregelt. Durch Auffassung der Behelmatung der Zugschlußsignale und deren freizügige Verwendbarkeit, sollte eine einfachere, wirtschaftlichere und zweckmäßigere Ausnützung der Zugschlußsignale erreicht werden.

Die geänderte Gebahrung wurde mit DA der Generaldirektion, Zl. 3272-3-1974 vom 11. 9. 1974, angeordnet. In diesem Zusammenhang wurden neue Begriffe wie Bedarfs- und Zugschlußmelde-Bahnhöfe geschaffen.

Der durch die Neueinführung der Gebahrung mit Zugschlußsignalen erwartete Erfolg kann aber nur eintreten, wenn alle Bahnhöfe ihren Verpflichtungen rigoros nachkommen. Dies setzt voraus, daß die Bahnhöfe die nicht benötigten Zugschlußsignale dem zuständigen Meldebahnhof umgehend zusenden und die Meldebahnhöfe den Bestand richtig der Bundesbahndirektion melden.

In den letzten fünf Jahren wurden den Bahnhöfen 20.303 Stk. Zugschlußsignale zur Verfügung gestellt; bei einem Stückpreis von S 220,— ergibt dies einen Gesamtaufwand von rd. 4,5 Mio S.

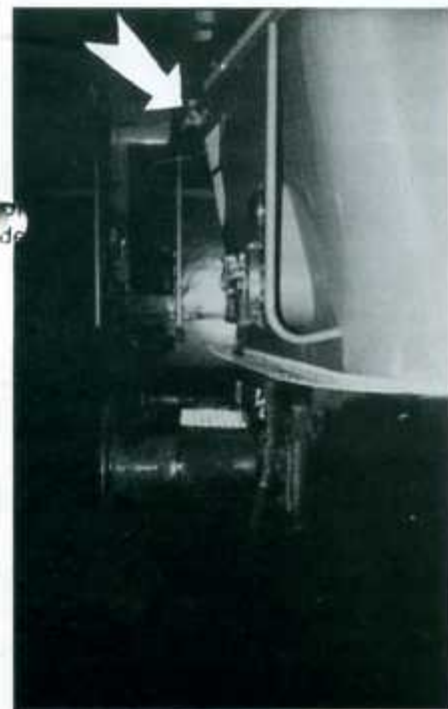
Jeder betroffene Mitarbeiter möge sich selbst die Frage stellen, was kann ich hinkünftig beitragen, daß der mit Einführung der neuen Gebahrung erhoffte Erfolg eintritt. Unbedingte Voraussetzung ist die Einhaltung der mit o. a. DA angeordneten Bestimmungen über die Gebahrung mit Zugschlußsignalen!

# Arbeitnehmerschutz

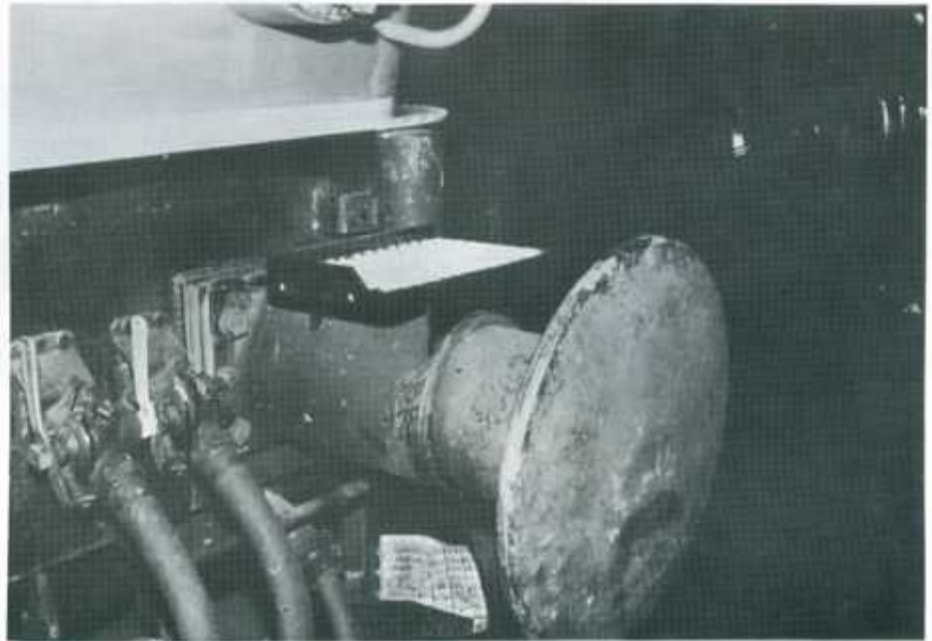
## Kuppeln des 13-poligen UTC-Kabels bei Tfz

Die ÖBB-Tfz, die mit Zugfunk ausgerüstet sind, wurden fast ausschließlich mit zwei Steckdosen für das Zugfunkkabel ausgestattet. Die Höhe der oberen Steckdose ist international vorgeschrieben; die untere, mittig angeordnete Steckdose befindet sich bis zu 1800 mm über Schienenoberkante; bei Neuinstallation ist eine maximale Höhe von 1700 mm über Schwellenoberkante vorgesehen. Bei den DB-Tfz konnten aufgrund ihrer Bauform Auftritte vorgesehen werden, wodurch es bisher beim Verbinden der Zugfunkkabel zu keinen Schwierigkeiten bzw. zu keiner Gefährdung von Mitarbeitern kam.

Muß bei ÖBB-Tfz jedoch die obere Steckdose benützt werden, ist es notwendig, daß der mit dem Kuppeln befaßte Mitarbeiter auf die Puffer des Tfz steigt, um das Zugfunkkabel verbinden zu können.



Um dieser eminenten Unfallgefahr so weit wie möglich entgegenzuwirken, wurde anlässlich einer zum Gegenstand am 20. 7. 1978 abgeführten Ort-



besprechung bei der Zfl Wien Süd vom SIBE I der Betriebsdirektion Antrag auf Anbringung einer rutschsicheren Auftrittsmöglichkeit, die über dem Puffer angeordnet werden sollte, gestellt. Außerdem wurde – um die Zugangsmöglichkeit zur Steckdose zu verbessern – festgelegt, die Trittleiste am Untergestell der Tfz-Reihen 1043 und 1044 entsprechend zu verbreitern und mit einer Abrutschsicherung (ähnlich wie bei R 1042) im Rahmen von Bedarfs- und Hauptausbesserungen zu versehen.

Die Maschinendirektion hat daraufhin ein Muster eines Pufferauftrittes entwickelt und diesen auf Tfz 1042.639 montiert. Bei der Besichtigung am 19. 4. 1979 im Bf Wien Westbf haben sich jedoch Schwierigkeiten bei Versorgung des E-Heizkabels in der Blinddose ergeben, sodaß eine Neukonstruktion notwendig wurde.

Ein Prototyp wurde nunmehr am Tfz 1044.16 montiert und am 30. 11. 1979 in der HW Linz besichtigt. Die Anordnung sowie Ausführung wurde von den Teilnehmern positiv bewertet.

Das Umlaufblech wird ab Tfz 1044.51 bereits serienmäßig breiter ausgeführt werden; nachträglich verbreitert wurde es bisher bei 1044.02, 04, 06, 12, 16 und 23. Der weitere Umbau wird fortgesetzt werden.

Wie auf den Lichtbildern erkennbar, wurde auch der Anhaltegriff für den Ver-

schieber nach unten so weit verlängert, daß auch durch kleinere Bedienstete ein gefahrloses Besteigen des Tfz zum Zwecke des Verbindens des Zugfunkkabels gewährleistet erscheint.

Ab dem Tfz 1044.27 wird die untere Zugfunksteckdose serienmäßig 1700 mm über Schwellenoberkante angeordnet, so daß diese von allen in Betracht kommenden Mitarbeitern vom Gleiskörper aus verwendet werden kann.

## Verschieberhandgriffe

Der Vorstand des Bahnhofes Mitterdorf-Veitsch, Herr Thurnhofer, schreibt uns:

„In Gesprächen mit Verschiebbediensteten und durch eigene Wahrnehmung habe ich festgestellt, daß Verschieberhandgriffe beschädigt und bei Dunkelheit schwer sichtbar sind. Um auch bei schlechter Beleuchtung den Bediensteten deren Benützung zu erleichtern, möchte ich vorschlagen und zur Diskussion stellen, beim Neubau bzw. bei Hauptausbesserungen die Verschieberhandgriffe der Güterwagen mit Leuchtfarbe zu kennzeichnen.“

Nun, die gleichen Überlegungen wurden nicht nur bei uns, sondern auch bei anderen Bahnen angestellt. Allge-

mein wird die deutlichere Sichtbarmachung begrüßt. Das Problem dabei ist, daß nach dem wiederholten Umfassen der Griffe mit verölten Verschieberfäustlingen der Anstrich wieder unwirksam wird. Weiters verlieren die derzeit in Betracht kommenden Farben nach etwa einem halben Jahr ihre Leuchtkraft. Es wäre unmöglich, stets nach Ablauf von annähernd dieser Frist die Wagen zwecks Erneuerung des Warnanstriches in eine Werkstatt einzuberufen. Ist es doch durchaus möglich, daß ein ÖBB-Wagen, besonders wenn er dem EUROP-Regime untersteht, weit, weit länger das ÖBB-Netz überhaupt nicht berührt.

Trotzdem wird nicht resigniert: Auf UIC-Basis befaßt sich zum Beispiel eine Arbeitsgruppe mit Unfallverhütung für das Schubpersonal. Der von den VR ausgearbeitete Entwurf steht zur Diskussion und beschäftigt sich auch mit der farbigen Kennzeichnung verschiedener Verschiebergriffe (natürlich auch der Kupplerhandgriffe). Sollte sich eine sinnvolle, realisierbare Lösung abzeichnen, werden die ÖBB selbstverständlich deren Anwendungsmöglichkeit prüfen.

### 3/4 täglich

In einer Fernseh-Unterhaltungssendung wurde vor längerer Zeit erörtert, wie gesund der regelmäßige Genuß alkoholischer Getränke ist. Der tägliche Genuß von etwa drei Vierteln Wein – eines guten natürlich – habe, so meinte der interviewte Arzt, eine Präventivwirkung gegen Arterienverkalkung. Nun, das Anton-Proksch-Institut in Kalksburg hat dazu neulich ganz andere Untersuchungsergebnisse veröffentlicht. Kaum erfreuen kann man sich daran, daß Kalksburg nie an einem Mangel an Beobachtungs-

personen leidet! Das Anton-Proksch-Institut stellt also fest:

Wer täglich drei „Viertel“ Wein oder drei Flaschen Bier trinkt, muß geradezu zwangsläufig auf die Dauer mit körperlichen Schäden rechnen. 650.000 Österreicher sind bereits alkoholgefährdet. Schäden treten auf an Leber, Gehirn, Magen-Darm-Trakt, Herz und Nervensystem. Außerdem führt der regelmäßige Konsum zur Abhängigkeit, das heißt, der bereits Alkoholranke „kann nicht mehr aufhören“.

Soweit die Feststellungen des Institutes. 650.000 Österreicher, das sind etwa 13% der Einwohner im berufsfähigen Alter. Entgegen der landläufig oft unbedacht geäußerten Meinung über die Trinksitten und Trinkfestigkeit der Eisenbahner glauben wir doch, ruhigen Gewissens aussagen zu können, daß sich die überwältigende Mehrheit unserer Mitarbeiter selbstverständlich an das strikte Alkoholverbot bei den ÖBB hält. Und doch, von dieser riesigen Anzahl alkoholgefährdeter Österreicher bleiben unsere Bediensteten nicht ganz unberührt. Wann tritt es zutage, daß einer unserer Kollegen Alkoholiker ist? Manchmal im Krankenhaus nach einem selbstverschuldeten Unfall, manchmal auf dem Seziertisch! Sind es doch oft Mitarbeiter, von deren Laster kaum jemand etwas wußte – immer freundlich, zuvorkommend. In der entscheidenden Sekunde war dann allerdings die Reaktionsfähigkeit nur ganz, ganz wenig zu gering. Gerade nur so wenig oder so viel, daß ein Mensch – freundlich und zuvorkommend – nicht mehr unter uns ist.

Dann haben wir noch gelegentliche Alkohol-im-Dienst-Genießer. Etwa 40 Trunkenheitsanstände im ausführenden Verkehrsdienst gab es auch im Jahr 1979 – gemeldete versteht sich! Sich und andere durch die Disziplinlosig-

keit, „eine Kleinigkeit“ im Dienst oder vor Dienstantritt zu trinken, in Gefahr zu bringen, ist kein Kavaliersdelikt.

Ab 1. 1. 1980 gibt es die neue Disziplinarordnung mit liberalisierten Ahnungsmodalitäten. Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: Der Dienstantritt unter Alkoholeinfluß sowie der Genuß alkoholischer Getränke, auch in kleinsten Mengen, ist untersagt. Im ausführenden Verkehrsdienst zählt ein Verstoß gegen diese Auflage zu den schwersten Dienstvergehen. Bei jedem einschlägigen Anstand wird daher der Dienstvorstand gemäß § 9 (1) der Disziplinarordnung 1979 sehr gewissenhaft prüfen, inwieweit der Bedienstete die Vertrauenswürdigkeit für seinen Dienstposten eingebüßt hat oder diese wesentlich beeinträchtigt ist. Auch hinsichtlich der Schutzmaßnahmen im Interesse der Mitbediensteten tritt keinerlei Änderung ein. Vermutlich werden es viele unter Ihnen nicht wissen, daß ein Tzf-Führer bei Setzung eines Trunkenheitsanstandes riskiert, zeit lebens von seinem interessanten Dienst, auf den er sich schließlich viele Jahre unter großer geistiger Anstrengung vorbereiten mußte, abgezogen zu bleiben.

Das IdB schreibt schon wieder einen Artikel über Alkohol. Ist Ihnen das zuwider? Uns auch! 40 Trunkenheitsanstände im abgelaufenen Jahr geben uns leider nicht das Recht zu schweigen. Vielleicht im nächsten Jahr:

durch Ihr Verständnis,  
Ihre Disziplin,  
Ihr Verantwortungsgefühl,  
Ihr Gesundheitsbewußtsein.

Ein denkender Mensch trinkt nicht;  
ein trinkender Mensch denkt nicht!

Viktor Adler

## Arbeits- und Wegunfälle im Bahndienst

Jahr	Betriebsdienst			Kommerszieller Dienst			Wegunfälle			Gesamtsumme			Insgesamt
	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	
1978	3	199	610	-	63	230	1	75	170	4	337	1010	1351
1979	9	180	677	-	76	252	5	78	140	14**	334	1069	1417*

\* Das entspricht gegenüber 1978 einer Zunahme um 4,89%!

\*\* Bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang beträgt die Zunahme sogar 250%!

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion. Für den Inhalt verantwortlich: Karl Schindlegger, beide 1010 Wien, Elisabethstraße 9. Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 1.