

In eigener Sache!

Ein neues Redaktionsteam präsentiert Ihnen ab dieser Folge das „Betriebs-Unterrichtsblatt“ in geänderter Form. Die äußere Aufmachung soll für Sie, verehrter Leser, ein Hinweis sein, daß das neue Team bemüht sein wird, auch in der Information neue Wege zu gehen.

Wir wollen nicht nur Kritik üben! Ereignisse und Vorfälle, die sich aus dem Zusammenwirken verschiedener Umstände ergaben, sollen geschildert werden, um durch das Aufzeigen der Ursachen und allfälliger Begleitumstände den Mitarbeitern eine Diskussionsgrundlage und nötigenfalls einen Anstoß zur Korrektur für eigenes, manchmal unbewußtes Fehlverhalten zu bieten. Die Motivation der Mitarbeiter dazu hat bei allen sich bietenden Gelegenheiten von den Aufsichtsorganen auszugehen!

Darüber hinaus sollten diese Beiträge auch im Dienstunterricht einer eingehenden Betrachtung zugeführt werden. Hiedurch müßte sichergestellt werden, daß es in den eigenen Bereichen zu keinen Ereignissen ähnlicher Art kommt und somit ein betriebssicherer, pünktlicher Betriebsablauf erzielt wird.

Wir bitten Sie, die Beiträge über außergewöhnliche Ereignisse daher nicht als aktuelle Berichterstattung zu betrachten. Aktualität ist bei einem dreimonatlichen Erscheinen dieses Informationsblattes auch gar nicht möglich. Darüber darf auch eingestreutes Bildmaterial oder das zur Vermeidung von Ferngesprächen oder Vermutungen nunmehrige Ausschreiben der Bahnhofnamen nicht hinwegtäuschen.

Das Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“ soll Ihnen vielmehr einen Überblick über getroffene Maßnahmen und Geschehnisse des Gesamtbereiches der ÖBB vermitteln und überdies für Sie ein verwertbarer Arbeitsbehelf sein.

Verspätungen!

Verspätungen unvermeidbar?

Verspätungen, warum?

FRAGEN

(Thema eines Seminars, immer wieder gestellte Frage)

Eisenbahner — achte die Minute!

Kampf der Verspätung!

PAROLEN

(Aushänge, Verkehrs-Unterrichtsblatt)

. . . und hinkünftig dem Lauf der Züge größere Bedeutung schenken.

. . . den Vorgängen beim Zug zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt und somit gegen Punkt . . .

. . . und nie wieder die Eisenbahn benutzen.

ZITATE

(Aus einer Belehrung, einer Strafverfügung, einem Leserbrief)

Wie lautet die Antwort? Wer muß die Aufrufe befolgen? Wann soll etwas gegen die Verspätungen getan werden?

So lange und wo immer es Eisenbahnen gibt, werden diese von der heimtückischen Krankheit Verspätung geplagt, einmal auf-flackernd, wie etwa ein grippaler Infekt, meist aber einem ständigen Schnupfen gleich, vom Befallenen fast schon nicht mehr beachtet.

In jedem Fall werden sich andere bemühen, nur wenn unbedingt notwendig, mit dem Erkrankten Kontakt halten zu müssen.

Zur Frage, ob Verspätungen unvermeidbar sind, gibt es die Antwort: nur **unvermeidbare** Verspätungen sind unvermeidbar. Einer entstandenen Verspätung darf das Attest „unvermeidbar“ aber wirklich nur nach strengster Prüfung ausgestellt werden.

Die Antwort auf das „Wer“ ist auch bald gefunden. Auf keinen Fall lautet sie „der andere“. Die richtige Antwort ist „jeder Mitarbeiter“. Jawohl, jeder Mitarbeiter muß sich als „Verspätungsbekämpfer“ fühlen. Dieses „Amt“ erfordert viel Umsicht. Es nur in der Art auszuüben, daß man Fehler anderer benörgelt, mag zwar am bequemsten sein. Eigenes aktives Verhalten ist aber gewiß meist wirkungsvoller. Die Möglichkeiten sind unerschöpflich. Für manches besteht ohnehin die Verpflichtung aufgrund von Vorschriften oder Dienstanweisungen, für anderes nur moralische Verpflichtung. Hier wahllos einige Beispiele: Ein Wasserfüller — er steht wegen der abweichenden Reihung an Sonn- und Feiertagen an solchen Tagen mit seinem Gerät an der richtigen Stelle. Ein Mitarbeiter des Fahrplanbüros — eine sich ergebende Verbesserungsmöglichkeit wird auch dann genutzt, wenn „nur mehr“ ein Monat bis zum Fahrplanwechsel fehlt. Ein Beamter einer Zentralstelle — beim Aussteigen aus dem Zug anlässlich der Heimfahrt schließt er selbstverständlich die Vorlegestangen hinter sich und auch gleich die nebenan, welche ein anderer Reisender offen gelassen hat. Ein Gepäckschaffner — er meldet eine größere Ausladung ordnungsgemäß vor, obwohl „es schon wiederholt nichts genutzt hat“. Ein Weichenreiniger — er führt seine Arbeit gewissenhaft aus und sorgt für die Behebung auch kleinster Mängel. Ein Fahrdienstleiter, der privat im Zug reist — er bietet bei einem außergewöhnlichen Ereignis als Sachkundiger natürlich sofort seine Hilfe an. Ein Gleisauferseher — er meldet raschestmöglich das Freisein und die Befahrbarkeit eines Gleises. Ein . . . — . . . Diese Liste läßt sich noch und noch erweitern. Und nun zur letzten Frage. Wann findet der Kampf gegen die Verspätung statt? Es handelt sich um keinen Blitzkrieg, sondern vielmehr um einen alle zermürbenden Guerillakrieg, wenn man im Hinblick auf das Wort Kampf einen militärischen Vergleich anstellen will. Einen Krieg, der nie zu Ende gehen wird, bei dem es aber wichtig ist, immer eine gute Position zu halten. Betrachten wir die Entwicklung an Hand einer bei der ZVÜ geführten Statistik. Erfasst wurde die Anzahl der über 15 Minuten verspäteten Schnellzüge, sofern die Verspätung im österreichischen Ausgangs- oder Endbahnhof, oder aber anlässlich eines Grenzüberganges registriert wurde.

1971	Jahressumme	14.797	Tagesdurchschnitt	40
1972	Jahressumme	11.502	Tagesdurchschnitt	31
1973	Jahressumme	13.369	Tagesdurchschnitt	36
1974	Jahressumme	12.279	Tagesdurchschnitt	33
1975	Jahressumme	9.016	Tagesdurchschnitt	24
1976	Jahressumme	9.170	Tagesdurchschnitt	25

Mit Sicherheit kann man von einem Steigen oder Sinken dieser Zahlen auf ein Steigen oder Sinken des Verspätungsausmaßes und zwar nicht nur bei diesen, sondern auch bei allen anderen Zügen schließen.

Bahnhofpersonal: Rechtzeitiges Anschreiben an die Verspätungstafel, auf kleineren Bahnhöfen Wartende nach Möglichkeit auch durch persönliche Anrede oder freundlichen Zuruf unterrichten.

Lautsprecheransagen (Verspätungstafel trotzdem führen).

Verspätungsausmaß richtig bekanntgeben.

Die Angabe „unbestimmte Verspätung“ vermeiden, weil sie zur Besorgnis Anlaß gibt und nichtssagend ist. Verspätungsgrund in einer das Ansehen der ÖBB wahren Form, aber nicht unwahr, bekanntgeben, wobei der Zusatz

„Wir bitten um Verständnis“

aus kundendienstlichen Erwägungen anzuwenden ist.

Umfassende Information des Zugpersonals.

Benachrichtigung örtlicher Auskunftsstellen, in Wien auch der Zentralen Zugauskunft.

Zugbegleitmannschaft: Bei Eintritt einer Verzögerung, je nach Sachverhalt, sofort aus eigenem oder nach ungesäumter Erkundigung bei einem Bahnhof- oder Streckenbediensteten, Bekanntgabe über Grund und voraussichtliches Ausmaß der Verzögerung (über Zuglautsprecher oder durch den Zug gehen).

Diese Verständigung auch dann durchführen, wenn über den Bahnsteiglautsprecher eine Verlautbarung erfolgt. Im Zug wird meist vieles auf dem Bahnsteig Verlautbarte nicht beachtet oder nicht verstanden.

Anschlußversäumnis in entsprechender Form den Reisenden mitteilen. Reisende in entsprechender Form über Anschlußversäumnis und, nicht erst nach langem Bitten, sondern als Ausdruck der Hilfsbereitschaft in eigener Initiative, über die Möglichkeit der Weiterfahrt informieren.

Trachten Sie — wenn möglich — für den Reisenden wichtige Angelegenheiten zu regeln, da dieser hiezu selbst — ohne Verlassen des Zuges — nicht in der Lage ist.

Für alle: Denken Sie daran, daß eine Verspätung für den Reisenden und auch für jemanden, der einen Reisenden vom Bahnhof abholt, kaum ein Grund zur Freude ist. Verdenken Sie es ihm nicht, wenn er mürrisch oder aufgeregt an Sie herantritt. Meistern Sie die Situation durch Ihr entgegenkommendes Verhalten.

Abschließend noch ein paar Worte, um Sie weiter anzuspornen:

Da geistern oft die Schlagworte durch unsere Reihen, bei dieser oder jener Bahn gäbe es keine Verspätungen. So einfach ist das auch nicht! Nur haben andere Bahnen infolge der Struktur oder besonderen Verhältnisse meist andere Möglichkeiten, eintretende Unregelmäßigkeiten in der Betriebsabwicklung abzufangen, wie z. B. durch kleinräumige Umleitungen, Verkürzung von Zugläufen, weil ohnehin in kurzem Intervall wieder ein Angebot besteht, großzügige Führung von Vor- oder Nachzügen. Dann gibt es Bahnen bei denen Bauarbeiten ausschließlich in verkehrarmen Zeiten (nachts oder an Wochenenden) durchgeführt werden.

Aber im „Falle eines Falles“ wird Kundenbetreuung bei diesen Verwaltungen großgeschrieben. Warum nicht auch bei uns? Daß unsere Reisenden vieles nicht stillschweigend hinnehmen, kann doch nur davon herrühren, daß unsere Kunden es von uns **selbstverständlich** erwarten, daß wir unter anderem sicher, bequem und **pünktlich** fahren. Das ist unser Ruf. Wir können und wir wollen diesen Ruf noch weiter ausbauen.

Wir, das sind auch Sie!

Karl Zinner



Unser Mitarbeiter Karl Zinner hat am 19. 1. 1977 in Ausübung seines Dienstes als Streckenbegeher zwischen den Bahnhöfen Unter Purkersdorf—Tullnerbach-Preßbaum einen unter der Schiene angebrachten Sprengkörper entdeckt, durch sofortige Meldung an die Fahrdienstleiter der benachbarten Bahnhöfe die vorübergehende Einstellung des Zugverkehrs erwirkt und somit die Österreichischen Bundesbahnen durch die folgerichtige Handlungsweise möglicherweise vor großem Schaden bewahrt.

Für das vorbildliche Verhalten wurde Herrn Zinner am 20. 1. 1977 durch Herrn Generaldirektor im Rahmen einer persönlichen Ehrung Dank und Anerkennung ausgesprochen und zudem eine geldliche Belohnung übergeben. Außerdem wird von der Generaldirektion Antrag auf Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung gestellt werden.

Das Mosaik eines Zugzusammenstoßes

Schaden ca. S 700.000,—!

Bf Trofaiach: Dienstag, 28. 12. 1976, 20.00 h:

Z 79952 (Vordernberg—Leoben Donawitz, 1245.516, 205 t/32 ax) wird aus dem Magazinsgleis, für das kein Ausfahrsgleis vorhanden ist, abgefertigt, nur um sich das Umstellen des Zuges zu „ersparen“.

DV V 3

260. Muß in Bf mit Ausfahrtsignalen ein Gleis benützt werden . . .

Das fernmündliche Rückmelden wird angeblich eingeführt — aber der Fdl des Nachbar-Bf weiß nichts davon. Auf das

Anbieten des Zuges sowie auf das Einholen der Rückmeldung für den vorausgefahrenen Zug wird verzichtet!

DV V 3

216. Auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung ist ... statt des Rückblockens fernmündlich rückzumelden ... wenn im Bf ausnahmsweise eine Fahrstraße benützt werden muß, für die kein Hauptsig vorhanden ist ... Tritt der Anlaß hierzu in einem Bf auf, so führt der Fdl dieses Bf das fernmündliche Rückmelden ein ...

242. ... Wenn auf Strecken mit Streckenblockung ein Zug ... aus einem Gleis ausfahren muß, für das kein Ausfahrtsig vorhanden ist, muß sich der Fdl ...

214. ... Muß auf solchen Strecken das Rückmelden eingeführt werden, so ist auch das Anbieten und Annehmen einzuführen ...

Bf St. Peter-Freienstein: Ankunft des Z 79952 auf Gl 2 um 20.07 h:

Der Tzf bringt den Z bereits vor der Grenzmarke der Weiche 31 zum Stillstand (d. i. der Verantwortung des Tzfz zufolge der planmäßige Haltepunkt), anstatt bis zum vorgesehenen Haltepunkt (Höhe AS H 2) zu fahren.

DV V 3

277. Bei planmäßigem Anhalten gelten in Bf als Haltepunkte:

a) Für Reisezüge, Güterzüge mit Personenbeförderung und Dienstpersonenzüge der Standort des Kennzeichens „Haltepunkt“

b) für Güterzüge und Personenwagenleerzüge die auf der Ausfahrseite liegende Weichenspitze im Einfahrgleis oder die Grenzmarke des Einfahrgleises. Befindet sich vor dieser Stelle ein für das Gleis gültiges Ausfahr- oder ein „Halt“ zeigendes Deckungssignal, so gilt dessen Standort als Haltepunkt; der Standort eines Gleisperrlichtsignals nur dann, wenn es „Fahrt verboten“ zeigt. Es darf vor Erreichen der angeführten Stelle angehalten, aber nicht darüber hinausgefahren werden (s. jedoch Punkt 280)

c) für alle übrigen Dienstzüge die Fahrdienstleitung.

In Verkehrsstellen ohne Kennzeichen „Haltepunkt“ hat der Tzf-Führer am Bahnsteig so anzuhalten, daß die Reisenden leicht und sicher die Personenwagen erreichen bzw. verlassen können und Ladearbeiten möglich sind.

278. Bei auß er p l a n m ä ß i g e m Anhalten gilt für personenbefördernde Zü-

ge und Güterzüge der unter Punkt 277 b), für Dienstzüge, ausgenommen Dienstpersonenzüge, der unter Punkt 277 c) angeführte Haltepunkt.

Der Zugführer duldet dieses Verhalten, da anschließend von Gleis 4 ein Wagen abzuholen ist.

Um die grenzfreie Einfahrt kümmert sich keiner, weder der Schlußschaffner, der diese gemäß Tafel B 11 zu melden hat, noch der Fahrdienstleiter, der anschließend durch Deblockieren die Auflösung der Fahrstraße vornimmt.

DV V 3

282. Von der grenzfreien Zugeinfahrt hat sich in Bf mit Einfahrsignalen der Signalbediener (Fdl, Stellwerkswärter), wenn nicht die Sicherungsanlage selbsttätig das Freiwerden der Fahrstraßenzugschlußstelle anzeigt, persönlich zu überzeugen. Ist dies nicht möglich, so muß er von der grenzfreien Zugeinfahrt in Kenntnis gesetzt werden, und zwar

a) durch das vom Schlußschaffner zu gebende Signal 60 „Grenzfrei“ (s. Tafel B 11) oder

b) durch fernmündliche Meldung eines auf der Einfahrseite befindlichen Wärters:

„Zug (Nr.) ... grenzfrei mit Schlußsignal“, gegebenenfalls ergänzt mit „und nichtangekuppeltem Nachschiebe-Tfz.“

Pikantes Detail am Rande: Der Schlußschaffner weiß nichts von seinen Obliegenheiten als Schlußschaffner. Vom Zugführer wurde ihm kein diesbezüglicher Auftrag erteilt. „Es ist üblich, daß der Leobener-Schaffner der Schlußschaffner ist“ sind seine Angaben. Zug 79952 wird planmäßig mit einem Zugführer und einem Schaffner, Heimatbahnhof Vordernberg, und einem Schaffner, Heimatbahnhof Leoben Hbf., geführt.

Obwohl der Zug weder die Signalzugschluß- noch die Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren hat, gibt nun der Fahrdienstleiter — nachdem er dazu vom Fahrdienstleiter Trofaiach aufgefordert wird — die fernmündliche Rückmeldung ab.

Die nächste Fahrt des Lz 79950 (1254. 514) erfolgt nun bei tauglicher Streckenblockeinrichtung. Der Fahrdienstleiter in St. Peter-Freienstein „prüft“ die Fahrstraße für diesen Lz auf Gleis 1 äußerst mangelhaft und bringt das Ausfahrtsignal und Einfahrtsignal in die Freistellung, obwohl der letzte Wagen des Z 79952 nicht grenzfrei steht.

Der Tzf des einfahrenden Lz wird durch Scheinwerfer von neben der EK im km 5,293 stehenden Kfz geblendet, bemerkt daher erst auf eine Entfernung von ca. 20—30 m den nicht grenzfrei stehenden Güterzug. Trotz sofortiger Schnellbremsung kann er den Zusammenstoß, der mit ca. 40 km/h erfolgt, nicht verhindern. Er bleibt nur dadurch unverletzt, weil er sich am Tzf noch in Sicherheit bringen konnte.

20.12 h, Weiche 51, km 5,280 Zusammenstoß:

Der letzte Wagen des Zuges 79952 entgleist mit beiden Achsen, der vorletzte mit einer Achse, am Tzf und an diesen beiden Wagen entstehen schwere Schäden in der Gesamthöhe von ca. S 700.000,—; Aufgleisungsarbeiten durch den Hilfszug Vordernberg von 22.45 h bis 1.45 h.

Der Fahrdienstleiter des Bf St. Peter-Freienstein wird sofort vom Dienst abgezogen. Die Austragung der Verfehlungen sämtlicher schuldtragender Bediensteter erfolgt im Ordnungsweg. Der Fahrdienstleiter wird außerdem zum teilweisen Schadenersatz gem. § 33 der DO herangezogen.

Wieder einmal führte Sorglosigkeit bei der Dienstesausübung und leichtfertiges Mißachten grundlegender, die Sicherheit betreffende Vorschriftenbestimmungen zu einem schweren Unfall!

— Ein Einzelfall? — Ein „unglückseliges Zusammentreffen widriger Umstände“? — „Einmal nicht Glück gehabt“? —

Fehlausfahrt eines Personenzuges

Samstag, 27. 11. 1976 um 7.35 h wurde im Bf Hopfgarten bei der Ausfahrt des Z 5042 (Saalfelden—Wörgl) aus Gl 1 die für eine Fahrt aus Gl 3 gestellte verriegelte Weiche 52 aufgeschnitten und beschädigt.

Wie kam es nun zu diesem glücklicherweise nahezu folgenlosen Ereignis?

Die Sicherungsanlage des Bf Hopfgarten besteht aus einem Befehlswerk und zwei Endstellwerken der Bauform 5007. Gem. einer VBA war das Strgl 2 zwischen den Bf Hopfgarten und Wörgl gesperrt, und die Züge der Fahrtrichtung 1 befuhren in diesem Streckenabschnitt das falsche Gl 1.

Bei der Anordnung zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Einfahrt des Z 5042 auf Gl 1 ordnete der Fdl gleichzeitig auch die Fahrstraßenprüfung und -sicherung für die Ausfahrt auf das falsche Gl an. Nach Erhalt der fernmündlichen Meldung über die Durchführung vom Wärter des Stw 2 betätigte er das für die Dauer der VBA provisorisch eingerichtete Lichtsignal 29 b.

Auf die Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt des Zuges durch Herstellung einer elektrisch festgelegten Hilfsfahrstraße („Einfahrt für Ausfahrt“) wurde vom Fdl ebenso verzichtet wie auf das Anbringen von Hilfssperren durch den Wärter des Stw 2.

Noch vor Beendigung dieser Zugfahrt erfolgte im Stw 2 die Dienstübergabe. Der übergabende Wärter, der zwar die durchgeführte Fahrstraßenprüfung und -sicherung im Fahrstraßenprüfvormerk verbucht hatte, bemerkte aber hinsichtlich der bevorstehenden Ausfahrt lediglich, „daß ein Zug kommt“ und entfernte sich vom Stw. Der nunmehr den Tagdienst vershende Stww achtete nicht mehr auf den mittlerweile in einer Entfernung von ca. 300 m abgefertigten Zug, sondern entriegelte die Weiche 52, stellte sie entgegen der Grundstellung nach Gl 3 und verriegelte sie in dieser Stellung, ohne hiefür einen Auftrag erhalten zu haben! Vom Tzfz wurde die unrichtige Weichenstellung zu spät erkannt, so daß er den Zug nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand bringen konnte.

Die Verfehlungen des Fdl sowie beider Stww wurden im Ordnungsstrafwege ausgetragen.

Jeder der in Betracht kommenden Bediensteten weiß, daß bei der Dienstübergabe dem übernehmenden Bediensteten alles mitgeteilt werden muß, was zur ungestörten und betriebssicheren Fortsetzung des Dienstes notwendig ist.

DV V 3

15. Kein V-Bediensteter darf bei ununterbrochenem Dienst den Dienstposten verlassen, bevor er den Dienst an den übernehmenden Bediensteten persönlich übergeben hat. Diesem ist alles mitzuteilen, was zur ungestörten und betriebssicheren Fortsetzung des Dienstes erforderlich ist. Der übernehmende Bedienstete ist besonders von allen Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr sowie an Sicherungsanlagen, von außergewöhnlichen Ereignissen und allen getroffenen oder noch zu treffenden Verfügungen mündlich und — wenn vorgeschrieben — auch schriftlich zu unterrichten.

35. Für Weichen, Gleisperrschuhe, Riegel, Verschieb- und Gleisperrsignale ist in der Regel eine Grundstellung vorgeschrieben, in der sie sich befinden müssen, wenn sie nicht in der anderen Stellung gebraucht werden.

272. Die Sicherung nicht signalabhängiger Einrichtungen hat womöglich durch Verschließen einer Fahrstraße — gegebenenfalls einer Hilfsfahrstraße — zu erfolgen. Ist es nicht möglich, die verschlossene Fahrstraße festzulegen, so ist an der Bedienungseinrichtung der Fahrstraße eine Hilfssperre anzubringen.

Dies sind nur die wichtigsten Bestimmungen, die mißachtet wurden. Alle mit diesem Ereignis befaßten Stellen erblicken bei den Schuldigen eine die Si-

cherheit im Eisenbahnbetrieb gefährdende verantwortungslose Handlungsweise. Wie konnte es dazu kommen? Sollten sich darüber nicht auch die Aufsichtsorgane Gedanken machen?



Schadenliste (Muster X)
und
Gebrechenvormerk!

Eine Eintragung ist besser als viele Beschwerden.

Fahr- und Tragsessel

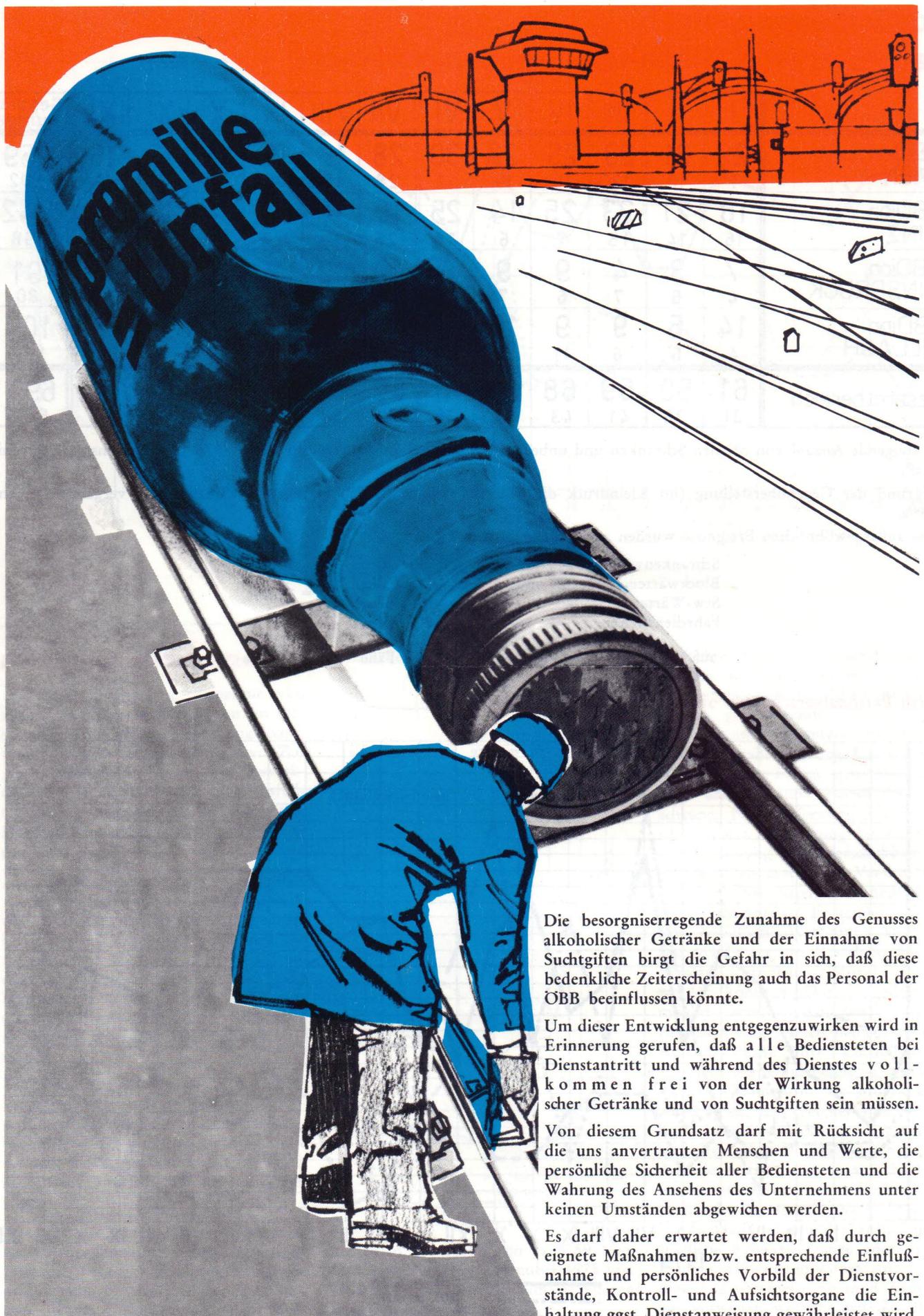
Die „Bedienungsanleitung für den gemäß DA. Z. 32220-8-76 vom 11. 11. 1976 bei den ÖBB eingeführten Fahr- und Tragsessel (FTrS)“ ist als Sonderdruck beigelegt.

Bzüglich der persönlichen Beteiligung der in Betracht kommenden Bediensteten sowie Vorlage eines Einsatz- und Erfahrungsberichtes wird eine gesonderte Dienstanweisung ergehen.

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn schwer beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!



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 ÖBB 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.

Es darf daher erwartet werden, daß durch geeignete Maßnahmen bzw. entsprechende Einflußnahme und persönliches Vorbild der Dienstvorstände, Kontroll- und Aufsichtsorgane die Einhaltung ggst. Dienstanweisung gewährleistet wird.

Schrankenbediener! Bewacher von Eisenbahnkreuzungen!

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Gesamt Summe
BBDion WIEN	22 7	21 10	23 13	25 19	27 19	30 12	28 28	18 18	19 20	18 23	13 21	15 12	259 202
BBDion LINZ	18 16	21 14	23 15	25 7	14 6	25 16	19 26	18 16	26 20	14 14	17 28	22 20	242 198
BBDion INNSBRUCK	7 4	3 6	4 7	9 6	9 7	8 3	10 9	12 9	2 10	9 5	10 4	8 10	91 80
BBDion VILLACH	14 4	5 6	9 6	9 11	10 7	8 7	12 11	13 15	5 6	7 10	7 9	8 9	107 101
Gesamtbereich	61 31	50 36	59 41	68 43	60 39	71 38	69 74	61 58	52 56	48 52	47 62	53 51	699 581

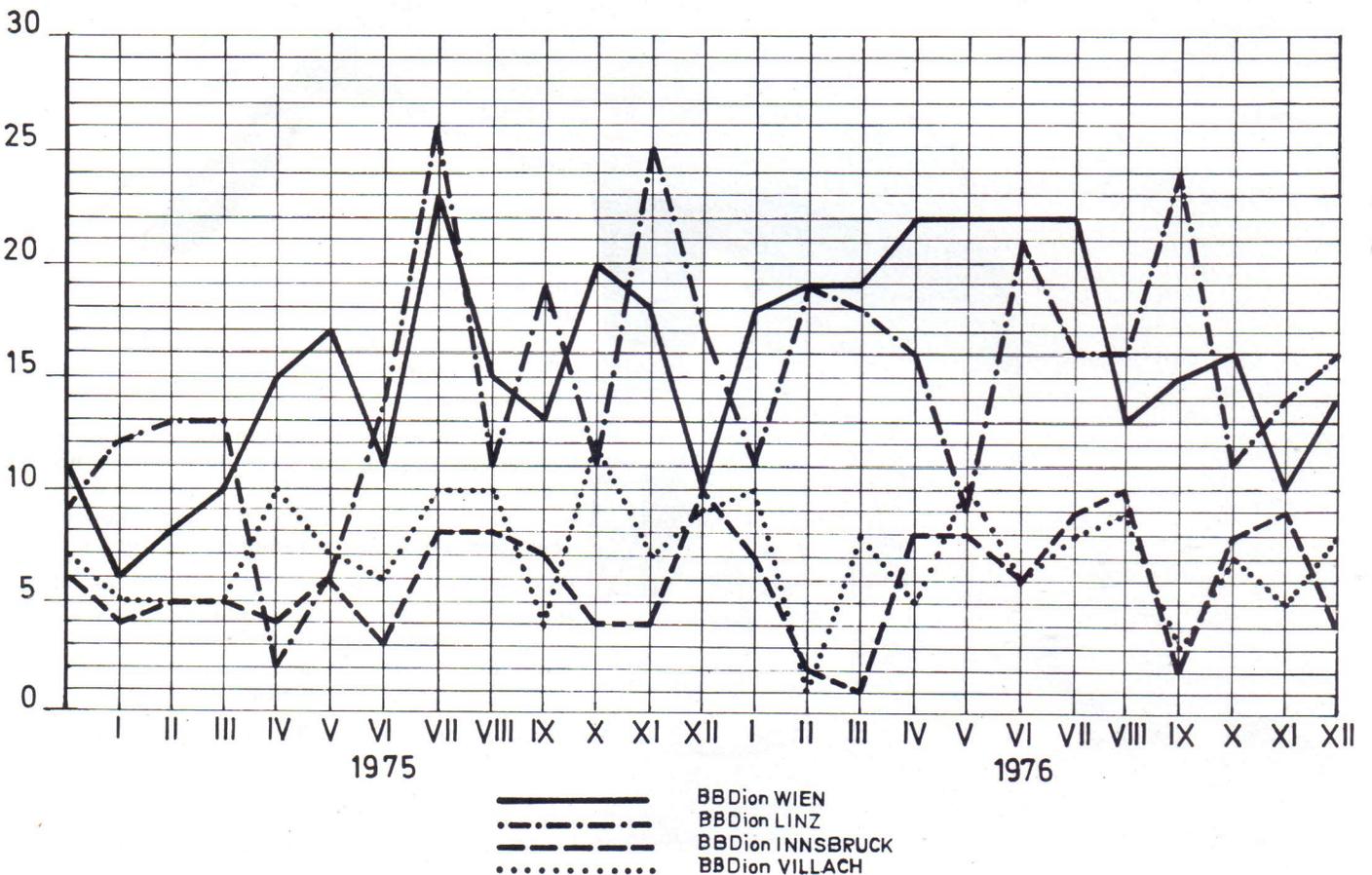
Die steigende Anzahl von offenen Schranken und unbewachten EK bei Zugfahrten im Jahre 1976 gibt zu ernster Besorgnis Anlaß.

Aufgrund der Gegenüberstellung (im Kleindruck die Werte des Jahres 1975) beträgt die Zunahme im vergangenen Jahr 20,3%.

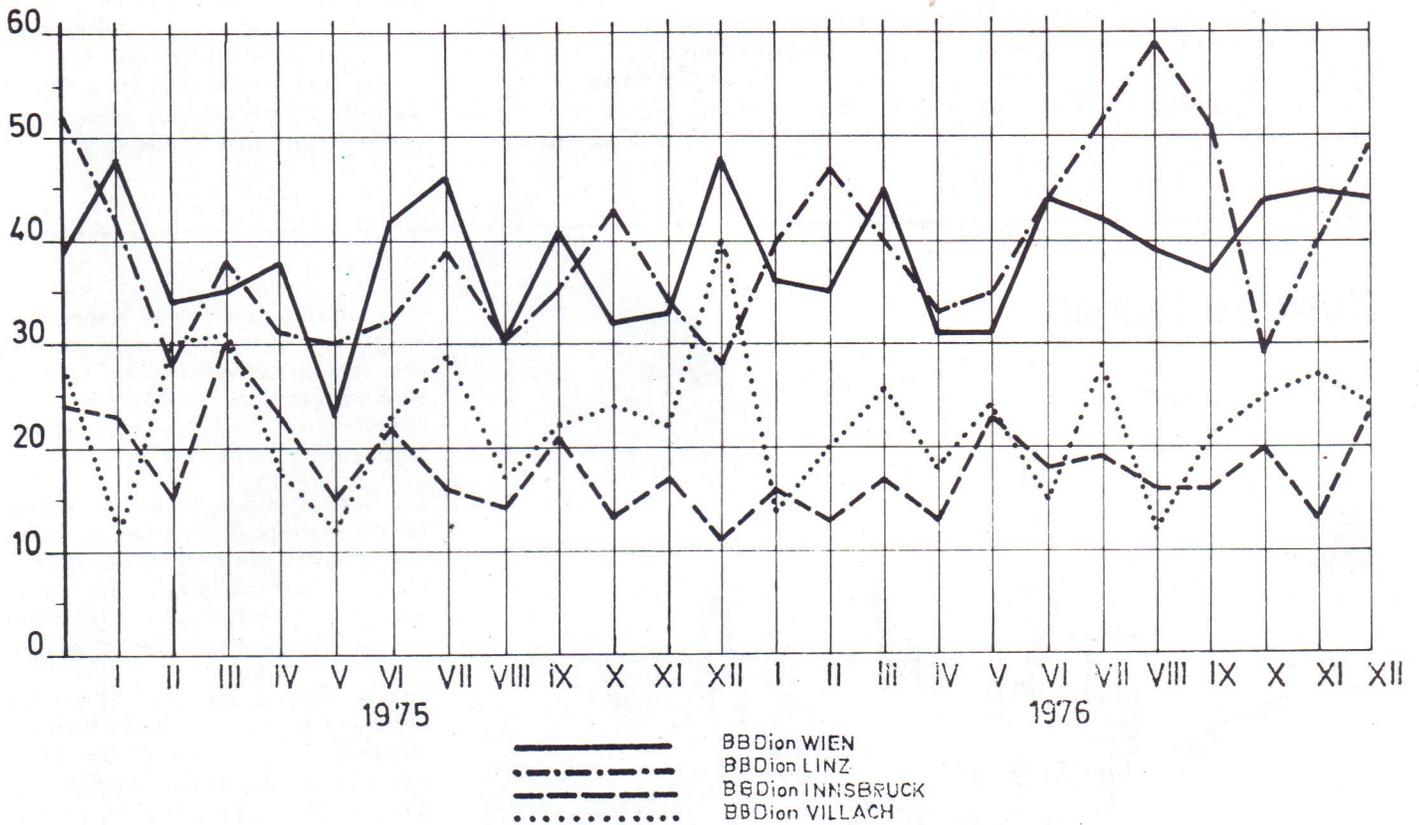
Diese außergewöhnlichen Ereignisse wurden verschuldet durch:

Schrankenwärter	in 219 Fällen	} = 79,5%
Blockwärter	in 71 Fällen	
Stw-Wärter	in 155 Fällen	
Fahrdienstleiter	in 111 Fällen	
auf technische Störungen entfallen	143 Fälle	} = 20,5%

Durch Personalverschulden offene Schranken ohne Bewachung



Verschubentgleisungen und Verschiebungszusammenstöße



Unfallschäden an Fahrzeugen

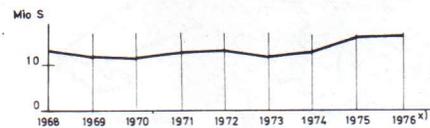
Die besorgniserregende Zunahme von außergewöhnlichen Ereignissen in bestimmten Relationen, wie Zugzusammenstöße und Entgleisungen sowie Zusammenstöße beim Verschieben, bewirkten ein starkes Ansteigen der Unfallschäden, insbesondere bei Elektro-Tfz, Personenwagen und Güterzugdienstwagen.

Aus der graphischen Auswertung über Anzahl der Arbeitsstunden, Material- und Gesamtkosten der Unfallschadenbehebung, wobei zum Vergleich auch die Kosten der normalen Instandhaltung dieser Fahrzeuge angeführt sind, geht hervor, daß seit dem Jahre 1972 eine ständige Steigerung erfolgt, ab 1974 aber in einem nicht mehr vertretbaren Ausmaß.

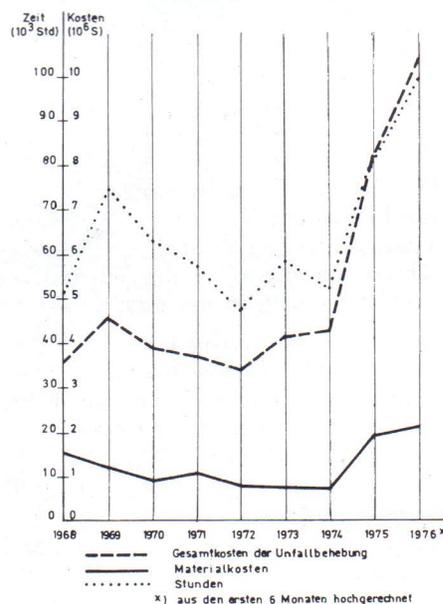
Die Steigerungsrate 1972—1976 beträgt zufolge der vom Maschinendienst dargestellten Auswertung bei den Gesamtkosten 308%; der Gesamtaufwand für die normale Erhaltung ist hingegen im gleichen Zeitraum lediglich um 27% gestiegen.

Wie aus den statistischen Auswertungen zu entnehmen ist, haben im vorigen Jahr die außergewöhnlichen Ereignisse im Verkehr ein Ausmaß erreicht, welches für das Unternehmen neben Sach-

Gesamtkosten der normalen Erhaltung



Unfallbehebung der Personenwagen



kosten in der Höhe von ca S 59 Mio. (d. i. eine Zunahme gegenüber 1975 von etwa 40%) auch einen kaum erfassbaren Imageverlust bedeutet hat.

Betrachtet man die Ursache dieser Ereignisse, so kann man feststellen, daß die überwiegende Anzahl auf Außerachtlassung grundlegender Vorschriftenbestimmungen, insbesondere auf unterlassene Fahrstraßenprüfung, Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen, unterlassene oder unzureichende Verschiebwegbeobachtung, Nichtentfernung von Hemmschuhen vor Abfertigung der Züge bzw. vor Einleitung von Verschiebbewegungen oder unzureichende Verständigung zwischen den beteiligten Bediensteten zurückzuführen ist. Es handelt sich also, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, fast durchwegs um Ursachen, die ohne Einsatz finanzieller Mittel abgestellt werden könnten. Dies ist jedoch nur möglich, wenn alle in den betroffenen Bereichen eingesetzten Bediensteten und Aufsichtsorgane ihre Einstellung zu Gunsten des Unternehmens ausrichten und im Teamwork alle Möglichkeiten ausschöpfen, die geeignet sind, eine sichere Betriebsabwicklung zu gewährleisten. Vor allem ist dabei daran gedacht, daß die Aufsichtsorgane anlässlich ihrer Prüfgänge bzw. Kontrollfahrten die praktische Dienstaussübung mehr als bisher beobachten und der Sicherheit abträgliche Arbeitsvorgänge oder sonstige Unregelmäßigkeiten sofort abstellen. In diesem Zusammenhang muß auch darauf verwiesen werden, daß des öfteren

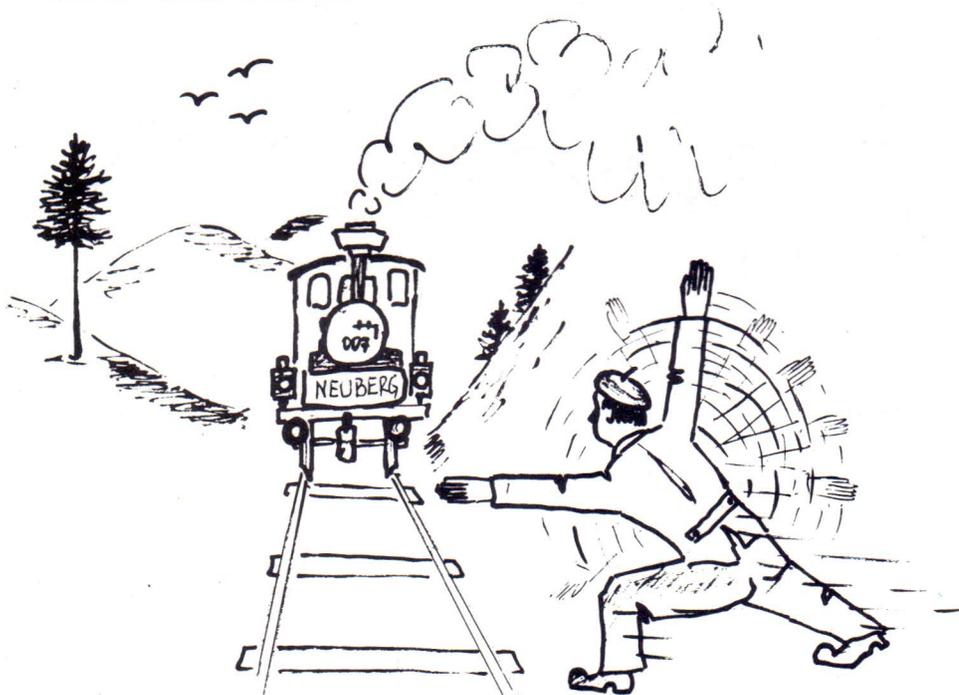
Ereignisse dadurch verursacht werden, daß nicht alle zur Verfügung stehenden, bei Durchführung von Verscharbeiten aber notwendigen Mitarbeiter eingesetzt werden.

Kurz gesagt, dieses, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährdende Pro-

blem können nicht einzelne dienstbefähigte Mitarbeiter lösen. Vielmehr kann dieser untragbaren Entwicklung nur dann Einhalt geboten werden, wenn alle Beteiligten durch Erbringen einer verbesserten Leistung — von der Ausbildung, Schulung bis zur Überwachung —

ihren Teil dazu beitragen. Nur durch gemeinsame Bemühungen wird es möglich sein, die Anzahl der außergewöhnlichen Ereignisse im Verkehr wieder auf ein Ausmaß zurückzuführen, welches im Verhältnis zur erbrachten Beförderungsleistung vertretbar erscheint.

Zum Totlachen



„Die Tat eines Reisenden mit gültigem Fahrausweis im Bf Mürrzuschlag“

Todernst

ist allerdings der dieser Karrikatur zu Grunde liegende Vorfall.

Der „Reisende“ — es handelte sich um einen Vertreter des Sibe I — war mit TS 153 im Bf Mürrzuschlag angekommen und wollte mit dem planmäßig um 12.45 h abfahrenden Z 2983 nach Neuberg weiterfahren. Der Reisende begab sich um ca. 12.40 h auf den betreffenden Bahnsteig, bestieg jedoch den noch unbespannten Zug nicht, sondern ging auf dem Bahnsteig neben dem Zug auf und ab. Um 12.46 h fuhr das Zug-Tfz, eine Lokomotive der Reihe 2060, an den Zug. Nach Verbindung der Schrauben- und Bremskupplung wurde vom Tfz die durchgehende Bremse der zu befördernden drei Wagen gelöst. Zu dieser Zeit erfolgte die Lautsprecheransage für die bevorstehende Abfahrt des Zuges. Der Fdl überschritt auf dem Bohlenweg die Gleise und gab nach seinem

Eintreffen auf dem Bahnsteig, in einiger Entfernung vor dem Tfz stehend, Signal 27. Es folgten Signal 54 des Zugführers und Signal 28 des Fdl, welches vom Tfz sofort befolgt wurde.

Der „Reisende“ verhinderte durch Abgabe von Haltsignalen die Abfahrt des Zuges. Auch war ihm die Lust zur Fahrt nach Neuberg vergangen. Er pflegt nämlich für gewöhnlich mit Zügen zu fahren, bei denen auch Bremsproben ausgeführt werden.

Vergessen? — Jeder von uns hat schon einmal auf etwas vergessen!

Für die Bremsprobe waren im geschilderten Fall 4 Bedienstete verantwortlich oder zuständig. Haben alle 4 vergessen? — Der Teufel schläft nicht. Wenn einer vergißt, vergessen alle!

Sie kennen doch alle diese Wahrsprüche. Vergessen wäre zwar unentschuldig, aber menschlich verständlich. Lesen Sie aber nun, was die beteiligten Bediensteten zur ihrem Verhalten kurz selbst zu sagen hatten:

Der Tfz meinte, nicht auf die Vornahme der Bremsprobe bestehen zu müssen, weil ohnehin den ganzen Tag über der gleiche Wagensatz jeweils nur umfahren wird. — Anzuwenden wäre zumindest DV M 26, Punkt 168 n) gewesen.

Der Fdl meinte, das Signal 54 des Zugführers bedeute auch, daß die Bremse in Ordnung sei. — Gemäß DV M 26, Punkt 184 a) hätte er die mündliche Meldung des Wagenmeisters abwarten müssen. Außerdem ist gem. DV V 3, Punkt 463 eine Meldung des Zugführers über die Abfahrtsbereitschaft vorgeschrieben.

Der Zugführer meinte, er hätte im Bf Mürrzuschlag keinerlei Einfluß auf die Bremsprobe. — Er hätte auch die mündliche Meldung des Wagenmeisters gem. Punkt 184 a) der DV M 26 abzuwarten gehabt oder hätte sich gem. den Bestimmungen des gleichen Punktes beim Fdl bzw. Tfz über den Verlauf der Bremsprobe erkundigen müssen. Beides konnte er nicht, war doch das Tfz erst knapp vorher an den Zug gefahren. Die DV V 3 schreibt im Punkt 463 (Aufgaben des Zugführers bei den Vorbereitungen zur Fahrt) ausdrücklich vor, daß der Zugführer nach Zutreffen aller Voraussetzungen dem Fdl die Abfahrtsbereitschaft zu melden hat.

Der Wagenmeister kam erst nach der vereitelten Abfahrt zum Zug und führte sodann die Bremsprobe aus.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind als das mit Abstand sicherste Verkehrsunternehmen Österreichs bekannt. Dieser Ruf ist auf der Basis gediegener Vorschriftenbestimmungen und deren Einhaltung durch bestgeschultes Personal aufgebaut worden. Wir denken nicht daran, diesen hart errungenen Ruf dadurch zerstören zu lassen, daß wir als neue Basis Zufälligkeiten, Nichtwissen oder Bequemlichkeit akzeptieren.

Zu schwer . . .

Z 71650 soll von Hainfeld nach Gerichtsberg weiterfahren. Dabei ist eine Steigung von 25‰ zu überwinden. Der Zug ist zu schwer. Da kein zweites Tfz zur Verfügung steht, wird ein Teil der Last bis Gerichtsberg vorgeschoben. In diesem Bf erfolgt die Wiedervereinigung. Der Vorgang ist eine Routinesache.

Anlässlich einer Streckenbereisung wurde Beamten der Generaldirektion aber deutlich, wie Routine ausarten kann.

Hier die Vorgangsweise in Kurzfassung: Z 71650: Tfz-Reihe 2143, Zuggewicht 417 t, 36 Achsen, Zub 1 : 3. Der erste Teil fährt als Vz 71650 nach Gerichtsberg; 191/16, Zub 1 : 2. Ein Schaffner bleibt in Hainfeld bei der abgestellten Überlast. Einfahrt im Bf Gerichtsberg auf Gleis 1. Der Zugführer und ein Schaffner bleiben im Gepäckwagen. Die Handbremse dieses Wagens wird angezogen; vorgesehen ist die Sicherung mit zwei Unterlagen in beiden Richtungen. Der Fdl bringt weder das Schild „Gleis 1 besetzt“ noch Hilfssperren an. Das Tfz fährt, begleitet von einem Schaffner, zurück nach Hainfeld.

Der zweite Teil fährt als Zug 71650 nach Gerichtsberg; 226/20, Zub 0 : 2; keiner der Schaffner ist für den Zugführerdienst ermächtigt. Im Bf Gerichtsberg hält der Zug vor der Einfahrweiche an. Der Fdl gibt die Rückmeldung ab! Das Tfz fährt allein über Gleis 3 an den vorgeschobenen Zug und schiebt diesen an den vor der Einfahrweiche zurückgelassenen Zugteil.

Den beteiligten Bediensteten wurde von der BBDion Wien u. a. die Nichtbeachtung folgender Punkte der DV V 3 zur Last gelegt:

8, 9, 17, 21, 56, 58, 60, 62, 119, 120, 122, 124, 181, 215, 229, 252, 274, 277 b, 279, 281, 282, 284, 286, 288, 418, 419, 422, 435, 436, 446, 448, 463, 471, 476.

Durch die zuständige Bundesbahndirektion wurden die Mißstände sofort abgestellt.

Sehr geehrte Leser!

Wir freuen uns über jede Zuschrift, ob Beitrag, Kritik oder Verbesserungsvorschlag. Wir werden auch weiterhin bemüht sein, diese Zuschriften sachlich zu prüfen, positiv beurteilte Beiträge zu verwerthen und — sofern der Beitrag für den Leserkreis geeignet erscheint — auch zu veröffentlichen.

Radio-

Der Transport großer Strahlenquellen in Zügen als Wagenladung setzt verschiedene organisatorische Maßnahmen voraus. Es geht dabei nicht um die Erfüllung von Formalvorschriften, sondern um die Gewährleistung der Sicherheit.

Zu diesen Maßnahmen gehört u. a. die zeitgerechte Vorverständigung der in Betracht kommenden Sicherheitsbehörden und allenfalls die Einschaltung einer fachkundigen Stelle. Die vom Zuglauf berührten Bundesbahndirektionen und Bahnhöfe, gegebenenfalls auch die Nachbarverwaltungen, werden mit Bahndienstfernschreiben über den Transport und die angeordneten Vorkehrungen unterrichtet. Daraus ergibt sich, daß bei Änderung des Beförderungsplanes eine vorherige fernschriftliche Benachrichtigung der beteiligten Stellen zwingend notwendig wird. Vom Umlegen eines Zuges, in dem eine instradierte Strahlenquelle befördert wird, soll grundsätzlich Abstand genommen werden. Ist das Umlegen aber aus betrieblichen Erwägungen unbedingt notwendig, so muß wie bei einer Abänderung des Beförderungsplanes vorgegangen werden. Handelt es sich um einen grenzüberschreitenden Zug, so ist auf die erforderliche Zeit für die fernschriftliche Verständigung der Nachbarbahn Bedacht zu nehmen.

-aktiv

Das gibt es wirklich?

Donnerstag, 30. 12. 1976. TS 464 „Bodensee“ fährt in den Bf Amstetten ein. Der Zug sollte in diesem Bf fahrplanmäßig durchfahren. Wegen aufgetretener Schienenbrüche mußten aber die Streckengleise zwischen Amstetten—Aschbach unvorhergesehen gesperrt werden und zwar das Gl 2 von 11.55 h bis 13.45 h, das Gl 1 von 12.22 h bis 12.57 h.

Z 464 mußte daher angehalten werden und in weiterer Folge 35 Min. Aufenthalt nehmen.

Sie wissen, was nun folgt?

Das alte Lied? Reisende blicken einander fragend an. Hier und dort öffnet jemand ein Fenster. Hat er das Glück, auf dem Bahnsteig jemanden zu erspähen, der uniformiert ist, so ist dieser meist uninformiert. Die Reisenden im Zug werden mürrisch, auch ist es durch das wiederholte Aufreißen der Fenster

im Wagen kalt geworden. Diskussionen entspringen zwischen Menschen, die bisher noch kein Wort miteinander gesprochen haben. Dem Ärger wird Luft gemacht. Jeder weiß von einem ähnlichen Vorfall zu berichten. Einige sind schweigsam. Vor ihrem geistigen Auge entsteht bereits der geplante Beschwerdebrief. Irgendwo sitzt verschämt ein Reisender und hofft im Stillen, nicht in die Diskussion hineingezogen zu werden — vielleicht ein Zugbegleitbediensteter oder ein Fahrdienstleiter, der mit seiner Familie in den Urlaub reist. Jetzt kommen ihm Gedanken, wie oft er selbst schon durch ähnliches Verhalten eine so peinliche Situation heraufbeschworen hat. Und Sie, lieber Leser, denken, daß einem das ja schon zum Hals heraushängt.

Am 30. 12. 1976 bei Z 464 war es anders!

Der Zug fährt ein. Bereits kurz nach dem Stillstand des Zuges werden die

Reisenden über den Bahnsteiglautsprecher und anschließend durch den Zuglautsprecher in einwandfreier, sachlicher Form über das zu erwartende Ausmaß und den Grund des Aufenthaltes informiert. Auch jetzt beginnen Reisende miteinander zu plaudern, die vorher stumm dagesessen sind. Etliche sind dabei, die einen wichtigen Termin im Ausland haben. Andere, denen bereits jetzt klar ist, daß sie einen Anschlusszug, auf den sie ihre Reise aufgebaut haben, nicht erreichen werden. Sie sind durchaus nicht über die entstehende Verspätung erfreut. Trotzdem loben sie die Bahn. Verschiedene positive Aspekte werden plötzlich genannt, z. B.: wie der Schaffner schon vorher liebenswürdig war, als er die Fahrkarten überprüfte, wie der Zugführer ein nettes Wort fand, als er den „Zugbegleiter“ überreichte, wie die Eisenbahner auf das Wohl und die Sicherheit der Fahrgäste bedacht sind und den vielleicht gar nicht so leicht wahrnehmbaren Schienenbruch bemerkten und nicht bagatellisierten, wie . . ., wie . . . Der Bedienstete in Zivil sitzt wirklich verschämt auf seinem Platz, weil er in seiner Bescheidenheit meint, es werde soeben zuviel Lob verteilt.

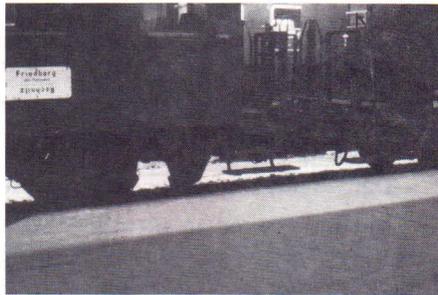
Am 30. 12. befand sich auch der Herr Betriebsdirektor im TS 464. Die Bediensteten des Bf Amstetten wußten nichts von seiner Anwesenheit im Zug, und die Zugbegleitmannschaft hatte ihn nicht erkannt. Der Herr Betriebsdirektor hatte helle Freude und Grund zur Zufriedenheit darüber, wie sich seine Mitarbeiter im Außendienst verhielten.

Liebe Leser, es ist uns vollkommen klar, daß erfreulicherweise positives, korrektes und kundenfreundliches Verhalten vielfach praktiziert und von den betreffenden Bediensteten als selbstverständlich empfunden wird.

Aber bedenken Sie! Durch einen einzigen negativen Vorfall wird alles durch das Bemühen gewissenhafter Bediensteter Aufgebauete wieder zerstört. Damit das nicht eintritt, müssen alle an einem Strang ziehen — und zwar nach der selben Richtung, in der Richtung zum Positiven.

DV V 3, Pkt. 93

In Reisezügen sind die Übergänge herzustellen. Bei Verbindung der Übergangsbrücken muß die tiefer liegende Brücke auf die höher liegende aufgelegt werden.



Übergänge herstellen

und zwar auch dann, wenn scheinbar keine Notwendigkeit dazu besteht.

Z. B.: Der Zugführer hat keine Revisionsstätigkeit durchzuführen und der Schaffner reflektiert nicht darauf, fallweise in den Gepäckwagen zu gehen. — Trotz gegebener Möglichkeit ist es dem Zugführer nicht möglich, auf Sicherheit und Ordnung beim Zug zu achten; Frequenzfeststellungen werden vernachlässigt.

Oder: Der Zug wird unterwegs geteilt, das Teilen geht ohne hergestellten Übergang rascher. — Trotz gegebener Möglichkeit können Reisende nicht gleich ohne Schwierigkeiten in den Nachbarwagen durchgehen.

Oder: Der Zug wird unterwegs geteilt und hat ohnehin zwei Zugführer. — Jeder Zug hat natürlich nur einen Zugführer, der an der Ansteckspange zu erkennen ist; ein weiterer Zugführer wird fallweise als Gepäckschaffner oder Schaffner tätig sein. Seine Anwesenheit

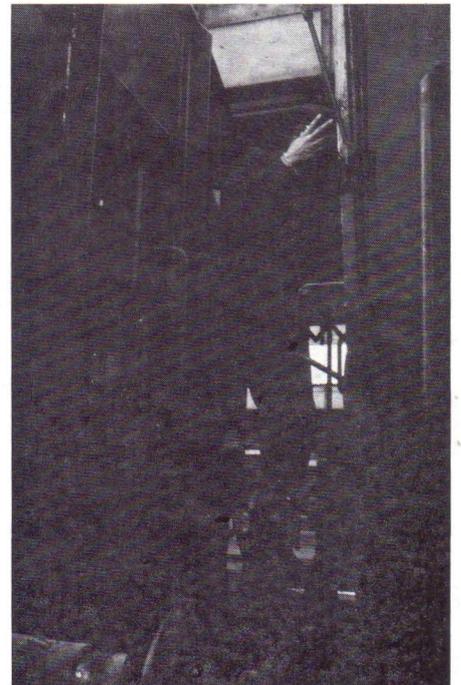
enthebt den Zugführer nicht von seiner Sorge um die Sicherheit und Ordnung. Können Übergänge nicht ordnungsgemäß hergestellt werden, so ist ihre Benützung durch Absperren der Stirntüren u. dgl. zu verhindern.

Trifft aufgrund der abweichenden Bauart benachbarter Fahrzeuge, d. i. vor allem zwischen Wagen mit Faltenbälgen und solchen mit Scherengittern, diese Vorschriftenbestimmung zu, dann verzichten wir auf die Herstellung des Überganges überhaupt. Eine dem Schein nach ordentlich abgesperrte Stirntür (Schiebetür) kann durch energisches Anpacken vielleicht doch aufgerissen werden. Der Schaffner kann auch beim wiederholten (verbotenen!) Durchgehen das eine oder andere Mal auf das Absperren vergessen. Dann könnte ein Reisender während der Fahrt sich in große Gefahr begeben. Sollte aber auch der Übergang für Reisende absolut unmöglich gemacht worden sein, so ist es uns nicht wert, zu dulden, daß sich der Zug oder Schaffner unnötig einer Gefahr aussetzt. Dazu ist er uns als qualifizierter Bediensteter und vielmehr noch als Mensch viel zu wertvoll.

DV A 40, Pkt. 3.4.5. (10):

„Gefährlich und daher verboten ist die Benützung nicht ordnungsmäßig hergestellter Übergänge oder das Übersteigen auf Trittbrettern, Puffern u. dgl., um von einem Wagen in den anderen zu gelangen (ausgen. Gefahrsfälle).“

Allerdings nicht so!



Über die Einführung der Drucksorte „Marktveränderungsmeldung (MVM)“ mit Jahresbeginn 1977 wurden die beteiligten Bediensteten bereits mit einer Dienstanweisung und durch Verlautbarung im KDB informiert. Außerdem erhielten die Bf-Vorstände ein persönliches Schreiben des Herrn Verkaufsdirektors.

Durch nachstehenden Beitrag wollen wir auch den vorwiegend mit betriebsdienstlichen Aufgaben befaßten Mitarbeitern die Bedeutung der genauen Marktbeobachtung noch näher bringen:

Sehr geehrte

Herrn Bahnhofsvorstände und Mitarbeiter des Bahnhofdienstes!

Mit Beginn des Jahres 1977 wurde die Drucksorte „Marktveränderungsmeldung (MVM)“, an die wir Sie nun nochmals erinnern wollen, bei den Bahnhöfen aufgelegt. Die Marktveränderungsmeldung hat den Sinn, Ihnen die Möglichkeit zu geben, Informationen über zu gewinnendes oder gefährdetes Transportgut systematisch und schnell an Ihre zuständige Bundesbahndirektion bzw. an die Geschäftsstelle Graz weiterzugeben. Damit der Verkauf schnell reagieren kann, und es möglich wird, Transporte neu zu gewinnen oder zu erhalten. Die MVM macht die lt. DV V 22 vorgesehenen Meldungen einfacher und hilft mit, eine aggressivere, erfolgreichere Verkaufspolitik zu praktizieren.

Die Drucksorte Marktveränderungsmeldung, die den Bahnhofsvorständen zugegangen ist, soll vom Bahnhofsvorstand immer dann ausgefüllt werden, wenn er durch seine Kontakte zu Kunden oder von Mitarbeitern mit Kundenkontakt erfährt, daß Transporte zu gewinnen sind oder durch Abwanderung auf andere Verkehrsträger bedroht sind.

Wir würden uns freuen, wenn Sie, trotz Ihrer betrieblichen und administrativen Aufgaben, die Erstellung der Marktveränderungsmeldung nicht als lästige zusätzliche Arbeit betrachten, sondern die Gelegenheit nützen, das Verkaufsergebnis in Ihrem Bereich mitzugestalten und am gemeinsamen Erfolg mitzuarbeiten.

Der Verkaufsdirektor

Ein „kommerzieller Unfall“

DV V 3: Anweisungen für den Betriebsablauf. Und bei außergewöhnlichen Ereignissen: DV V 26. Das Ergebnis ist meist aufsehenerregend und ein Schaden von oft S 100.000,— oder gar Millionen. Ein falscher Wortlaut, ein falscher Handgriff: Zusammenstoß, Zusammenprall, Tote, Verletzte, ineinander verkeilte Fahrzeuge. Und dann eine Veröffentlichung im Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“: aufklärend, belehrend, warnend, abschreckend. Jedenfalls ein Mittel, dem Verkehrsbediensteten immer wieder die Notwendigkeit vorschriftsgemäßen Handelns — zu seinem eigenen Vorteil — klar zu machen.

Die Firma V. bestellt im Ausland Haematitroheisen. Bestimmungsbf: St. Pölten Alpenbf. Während einer der vielen Unterwegsbehandlungen wird von einem Bahnbediensteten als Empfänger die Firma F. und als Bestimmungsbahnhof Bruck a. d. M. Fbf eingetragen. Warum der Bedienstete diese Korrektur vorgenommen hat? Unter Art des Gutes stand nur Roheisen, und Roheisen von diesem ausländischen Versandbahnhof läuft — üblicherweise — nicht nach St. Pölten, sondern nach Bruck. Üblicherweise!

Die Firma F. verarbeitete gutgläubig das Eisen. Über Nachforschung, von der Firma V. veranlaßt, die das Haematitroheisen dringend benötigte, wurde der

Irrtum aufgeklärt. Schaden: Über S 250.000,—. Grund: Ein Mitarbeiter der Bahn hat ohne Prüfung und eigenmächtig, aufgrund von Annahmen, eine Änderung in einem Frachtpapier vorgenommen.

Ein kommerzieller Unfall. Ergebnis: Störung im Produktionsablauf der Firma V., Prozeß gegen die Bahn, Verärgerung des Kunden. Schlimmstenfalls Abwanderung zur Konkurrenz und dadurch Verlust von Transportsubstrat. Niemand im Betrieb hat diesen Unfall bemerkt, konnte ihn auch gar nicht bemerken. Vielleicht indirekt, diese Geschichte ist ja kein Einzelfall: durch ein langsames Sinken der Bahnhofleistung, durch ein Geringerwerden der Zugdichte, der Zuggewichte.

Ein kommerzieller Unfall: unauffällig, undramatisch, aber für den Erfolg des Unternehmens Österreichische Bundesbahnen manchmal mindestens ebenso schwerwiegend wie ein gemäß DV V 26 zu behandelndes außergewöhnliches Ereignis. Daher: im kommerziellen Dienst, im Verkaufsbereich also, ist exakte, verantwortungsbewußte Arbeit genau so wichtig, wie im Betrieb. Ein Strich im Frachtbrief über 3 cm Länge wird wohl kaum Menschen gefährden, kann aber finanziell dieselbe verheerende Auswirkung haben, wie das Drücken einer falschen Blocktaste.

Der Verkauf von Transportleistungen auf der Schiene ist nur bei einem gut funktionierenden Betrieb möglich. Aber

ein noch so guter Betrieb wird sinnlos, wird zum Selbstzweck, wenn durch ungenaue Arbeit im Verkaufsdienst und durch unfreundliche Behandlung der Kunden Tonne um Tonne abwandert.

Deshalb wird das Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“, wenn nötig, auch über „kommerzielle Unfälle“ und gerne von positiven Leistungen und erfolgreichen Maßnahmen im Verkauf berichten.

Der zum Punkt 388 der DV V 3

a) Bf Söchau gilt für Z 79300 auch dann als gesperrt, wenn dieser erst nach 7.00 h im Bf Söchau eintrifft, es sei denn, dem Zug wurde ein A-Befehl beigegeben:

„Sperre laut Buchfahrplan in Söchau beendet.“

b) Auch ein infolge Vorsprungfahrens schon vor 7.00 h im Bf Söchau eintreffender Zug 79302 oder der infolge Verspätung erst nach 19.25 h eintreffende Zug 755 haben damit zu rechnen, daß der Bf voll in Funktion ist, es sei denn, es wurde ein A-Befehl beigegeben:

„Bf Söchau gesperrt. Verzeichnis zeitweise gesperrter Verkehrsstellen im Buchfahrplan beachten!“

Unsere Leser meinen:

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

Im Betriebs-Unterrichtsblatt 4/76 auf Seite 8, unter der Rubrik „Aus Zeitungen“ sind mir folgende Unregelmäßigkeiten aufgefallen: Der Eilzug „Oststeierer“ hat nicht die Zugnummer E 735 sondern E 751. Außerdem wundert es mich, daß der Fahrdienstleiter von Edlitz-Grimmenstein seinen Dienstposten verläßt, um die Reisenden nach Aspang zu führen. Erstens darf er seinen Dienstposten nicht verlassen, auch wenn er sicher weiß, daß er in 20 oder 30 Min. wieder dort ist, zweitens kann bei einer Autofahrt immer ein Unfall passieren, dann ist der Fdl-Posten eventuell längere Zeit unbesetzt. Für die betroffenen Reisenden mag diese Handlung sicher erfreulich sein, aber für die Dienstausübung ist das sicher kein gutes Beispiel. Auf der Hauptstrecke überhaupt nicht auszudenken.

Red.: Selbstverständlich ist uns die falsche Zugnummer 735 in dem zitierten Zeitungsartikel auch aufgefallen. Der genannte Zug heißt seit 3. 6. 1973 E 751 und hieß vorher E 943. Es ist anzunehmen, daß der Irrtum im Zusammenhang mit der Abfahrtszeit in Wien Südbf 7.35 h entstanden ist.

Den übrigen Ausführungen des Lesers schließt sich „Der Betrieb“ an. Wir sind zwar überzeugte Verfechter von Handlungen, die dem Kundendienst nur irgendwie dienlich sind. Dabei steht der Phantasie unserer Mitarbeiter ein weiterer Spielraum offen. Zu Verstößen gegen grundlegende Vorschriftenbestimmungen wollen und dürfen wir niemanden ermuntern.

Zum konkreten Fall selbst wurden von uns keine Erhebungen gepflogen, weil

wir der Meinung sind, daß ein Artikel in einer Zeitung nicht Anstoß geben sollte, einen Bediensteten wegen seines als kundenfreundlich gelobten Verhaltens Schwierigkeiten zu bereiten. Außerdem liebäugeln wir, das Gute und Korrekte in jedem Mitarbeiter suchend, doch auch mit der Möglichkeit, daß — was allerdings aus dem vorliegenden Text nicht hervorgeht — ein Verstoß gegen Dienstvorschriften überhaupt nicht vorliegt.

Wir wollen nicht Mitarbeiter von der Hilfsbereitschaft abschrecken. Sie brauchen dazu aber neben einem bißchen guten Willen manchmal auch eine gehörige Portion Verstand. Daß es unseren Mitarbeitern an beidem nicht mangelt, davon sind wir überzeugt.

Osterreichisches Kursbuch

Das Osterreichische Kursbuch wird im Fahrplanjahr 1977/78 wieder in vier Bänden aufgelegt, und zwar:

a) **Teil I, Band 1:** Eisenbahnen Inland, Stadtverkehr, Schifffahrt, Seilbahnen, Flugverkehr

Band 2: Zugverbindungen mit dem Ausland

getrennt für den Sommerabschnitt 1977 und Winterabschnitt 1977/78.

Der gemeinsame Verkaufspreis für Band 1 und Band 2 des Teil I beträgt neu S 50,—.

b) **Teil II Ost:** Kraftfahrlinien Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark,

Teil II West: Kraftfahrlinien Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Vorarlberg, als Jahresausgabe 1977/78.

Der Verkaufspreis beträgt neu S 50,— je Band.

Die Auslieferung erfolgt zu nachstehenden Terminen:

Do, 7. April—Mi, 13. April: Dienststücke Teil I, Band 1

Mi, 20. April—Fr, 29. April: Teil II Ost und West.

Zuerst werden jeweils die Dienststücke und anschließend die Verkaufsstücke geliefert.

Mo, 2. Mai—Mi, 4. Mai: Dienststücke Teil I, Band 2

Mi, 4. Mai—Di, 17. Mai: Verkaufsstücke Teil I, Band 1 und Band 2.

Die Fahrplanauszüge aus dem Osterreichischen Kursbuch erscheinen ab 6. Mai, der Verkaufspreis beträgt neu S 10,— je Heft.

Die Dienststellenvorstände werden er sucht, dem Vertrieb dieser wichtigen Fahrplanbeihilfe besonderes Augenmerk zuzuwenden und für ein bestmögliches Absatzergebnis Vorsorge zu treffen.

Für den Kommissionsverkauf bei den Bahnhöfen wird den Bediensteten eine Prämie von S 4,— je verkauftem Kursbuchexemplar gewährt, wobei die zwei Bände des Teiles I (Eisenbahnen), die **nur gemeinsam** abgegeben werden können, als ein Exemplar gelten; die Verkaufsprämie bei den Auszügen wird von S 0,60 auf S 1,— je verkauftem Exemplar erhöht. Für den Eigenbedarf von Bahnbediensteten gilt ein Kursbuchstückpreis von S 42,—. Von der Möglichkeit des verbilligten Kursbuchverkaufes an das Personal sind auch die Ruheständler zu unterrichten.

Rückfragen wollen an GD III/3-Kursbuchbüro (Basa Wien 3929) gerichtet werden.

Ausfertigung der Zugdienstzettel

Die bei Auswertung der Zugdienstzettel zu Tage tretende Fehlerquote hat einen nicht mehr vertretbaren Umfang erreicht. Es ergeht daher an die mit der Ausfertigung der Zugdienstzettel befaßten Bediensteten der eindringliche Aufruf, die Bestimmungen der DV V 20 sowie die hiezu ergangenen Richtlinien zu beachten und auch die nötige Sorgfalt aufzubringen.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst werden ersucht, das ordnungsgemäße Ausfertigen des Zugdienstzettels im Dienstunterricht neuerdings einer eingehenden Behandlung zuzuführen.

Eine Dienstanweisung zum Problem „Zugdienstzettel“ ergeht gesondert.

Arbeitnehmerschutz



Die Aufnahmen sind für alle jene bestimmt, die noch immer nicht begriffen haben, daß Unfallverhütung für jeden von uns eine Aufgabe sein muß.

Der tödlich verunglückte Kollege hatte das bei Annäherung eines auf dem falschen Gleis fahrenden Lokomotivzuges gegebene Rottenwarnsignal „Arbeitsgleis räumen“ nicht gehört oder nicht befolgt.

Zu bemerken ist, daß es zu diesem Unfall, der 2 Menschenleben gefordert hat, noch weitere Fotos gibt. Fotos, die Ihnen Ihr ganzes Leben in Erinnerung blieben.



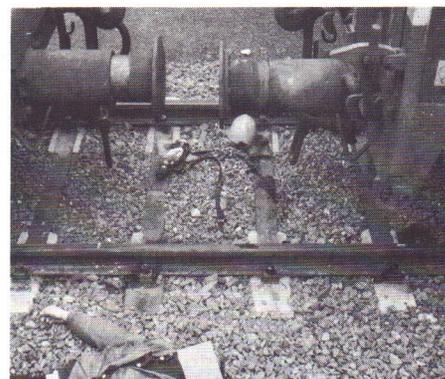
Wir haben von der Veröffentlichung dieser Bilder Abstand genommen, bitten Sie aber, aufgrund der abgedruckten Fotos Ihren Standpunkt zur Unfallverhütung zu überprüfen und — erforderlichenfalls — einer Korrektur zu unterziehen.

Aber auch die folgenden Bilder sollen für Sie nicht ohne Wirkung bleiben.

Ein Spitzenverschieber, der zu knapp vor dem von ihm zu begleitenden Verschiebteil das Gleis zu überqueren versuchte, um auf das auf der anderen Seite befindliche Trittbrett des vordersten Wagens aufzuspringen. Er dürfte

dabei gestolpert sein. Der Kollege war erst 3 Monate im Dienst der ÖBB.

Dieser mit Funkgerät ausgestattete Verschieber sollte einen geschobenen Verschiebteil mit einem einzelnen Wagen kuppeln. Er war bei zu knappem Abstand der Fahrzeuge aufrecht in das Gleis getreten. Da dieser Kuppelvorgang den Abschluß eines Teilverschubes bilden sollte, wurde der Unfall von den übrigen Verschiebbediensteten, die sich nicht in der Nähe der Ereignisstelle befanden, erst nach einer halben Stunde bemerkt.



Diese Kollegen könnten noch unter uns sein!

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.

B e d i e n u n g s a n l e i t u n g

für den gemäß DA Zl. 32220-8-1976 vom 11. Nov. 1976
bei den ÖBB eingeführten Fahr- und Tragsessel (FTrs).

Der Fahr- und Tragsessel ist in Aluminium -
L e i c h t - Bauweise hergestellt!

Seine Bedienung ist einfach und l e i c h t !

Bitte wenden Sie beim Auf- und Zuklappen des
Sessels keine Gewalt an und beachten Sie die
Reihenfolge der Handgriffe.

Aufklappen des Fahr- und Tragsessels sowie
Handhabungen während des Transportes:

1. Haltegurte (Schnallen) oben und unten lö-
sen und Trittbrett im zusammengefalteten
Zustand herausklappen.
 2. Sessel nicht bei den Armstützen tragen und heben, sondern
 3. mit beiden Händen seitlich an den Holmen anfassen, den Sessel hochheben und
auseinanderziehen (Bild 1 und 2).
 4. Scherengelenk in der Mitte des Sessels unter dem Sitz durch Niederdrücken
fixieren (Bild 3) und dann erst
 5. das Trittbrett durchdrücken, auf keinen Fall mit Gewalt niedertreten!
(Bild 4)
- Wenn der Körperbehinderte Platz genommen hat, wird er festgeschnallt, zum Ein-
stieg des Wagens geführt und mit dem Rücken zum Einstieg aufgestellt.
6. Beide hinteren Holme mit den kleinen, weißen Rädern mit Gefühl bis zum An-
schlag herausziehen (Bild 5).
 7. Die beiden vorderen oberen Holme nur in Handgrifflänge herausziehen (Bild 5).
 8. Die beiden vorderen unteren Tragholme mit Gefühl bis zum Anschlag herauszie-
hen (Bild 5).

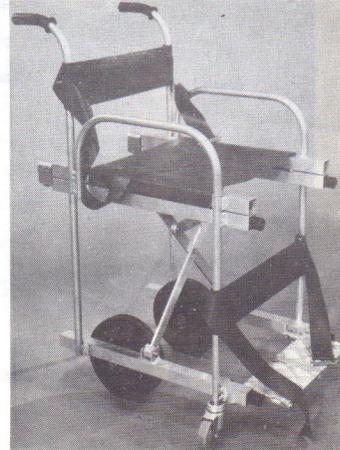




Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

9. Die beiden Helfer nehmen seitlich, mit dem Gesicht zum Fahrgast, Aufstellung, fassen mit beiden Händen am vorderen und hinteren Holm an, heben hoch und stellen die Holme mit den kleinen weißen Rädern am Fußboden der Einstiegplattform ab (Bild 6).
10. Ein Helfer greift nun um und hält den Tragsessel bei den unteren vorderen Holmen fest (Bild 7).
11. Der 2. Helfer steigt in das Wageninnere und beide heben nun gemeinsam den Tragsessel in den Wagen (Bild 7).
12. Alle Auszüge nach Niederdrücken der Federrasten einschieben!
13. Fahrgast zum Sitzplatz rollen und Gurten lösen!
14. Wenn nötig, wird eine Armstütze durch Wegdrücken der Feder beim roten Punkt abgenommen und der Fahrgast rutscht seitlich auf den Sitzplatz (Bild 8).

Zusammenklappen des Fahr- und Tragsessels:

1. Trittbrett leicht nach oben einknicken (Bild 9).
2. Mit je einer Hand von hinten und vorne unter dem Sitz durchgreifen, am Bolzen der Scherenfixierung anfassen und den ganzen Sessel hochheben. So läßt er sich leicht zusammenklappen (Bild 10).
3. Trittbrett nach innen klappen.
4. Sessel mit beiden Haltegurten zusammenbinden.
5. Im zusammengeklappten Zustand kann der Sessel in der Gepäckablage abgelegt und mit einem Haltegurt dort gegen Herabfallen gesichert werden.



Bild 5



Bild 6 →



Bild 7



Bild 8

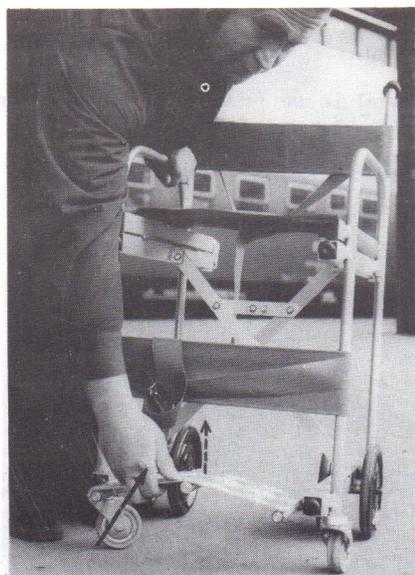


Bild 9



Bild 10