

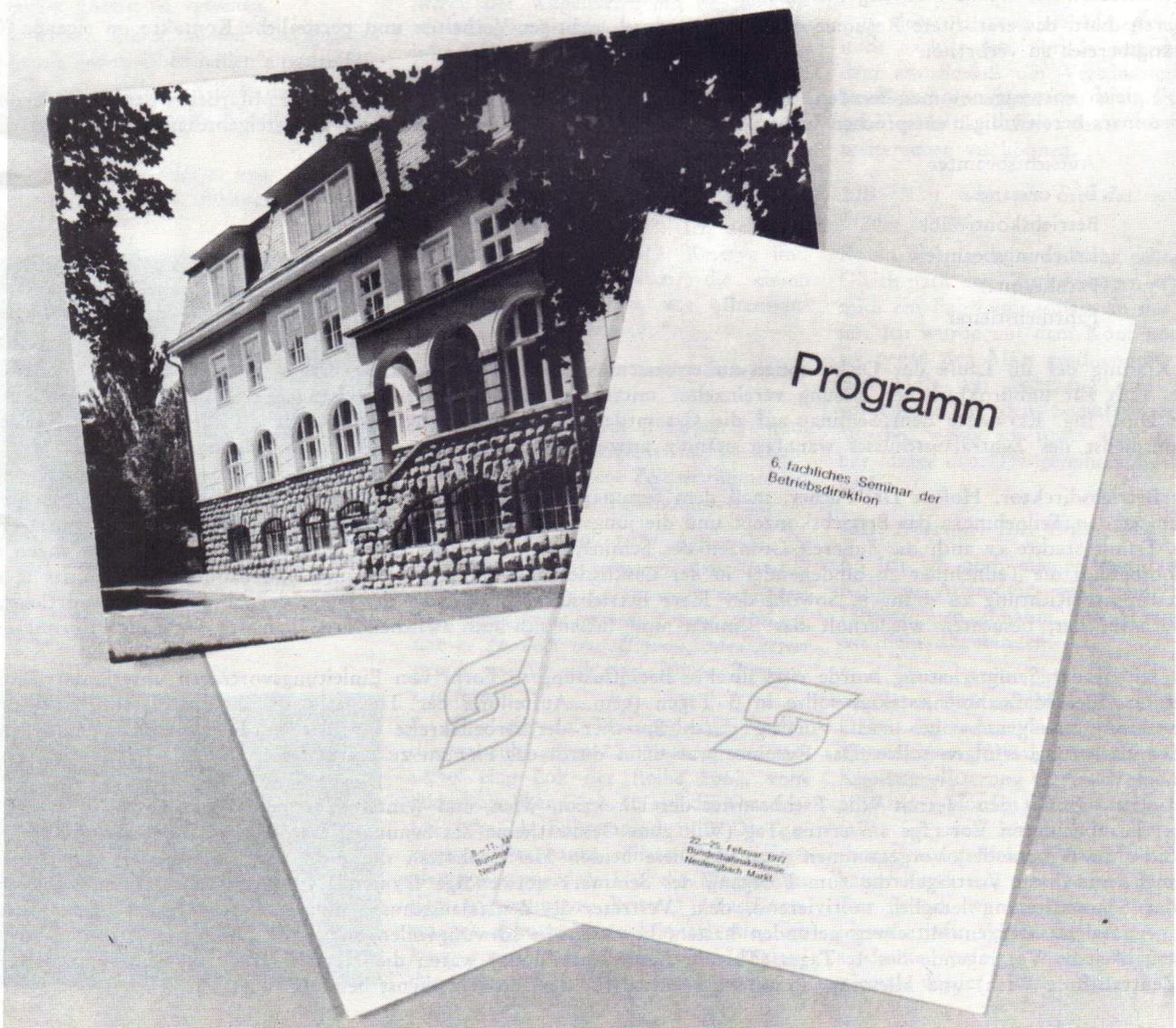
Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion

2 | 77

Liebe Leser!

Während Ihr IdB 1/77 bereits im Druck war, wurde in der BB-Akademie Neulengbach ein fachliches Seminar der Betriebsdirektion „Mehr Sicherheit im Eisenbahnbetrieb“ abgehalten. Die Thematik ist für Sie gewiß von besonderem Interesse. Wir fühlen uns deshalb zu einer umfassenden Information verpflichtet. Die Information soll sehr kurz gehalten werden und kann sich daher nur auf das Wichtigste beschränken.



6. Fachliches Seminar der Betriebsdirektion

„Mehr Sicherheit im Eisenbahnbetrieb“

Beste Ausbildung — verantwortungsbewußte Praxis — gezielte Überwachung

BB-Akademie Neulengbach Markt 22.—25. Februar 1977

Jeder von Ihnen, davon sind wir überzeugt, hätte zu diesem Thema etwas zu sagen. Wir hätten auch gerne vom Wissen und von den Ideen jedes unserer Leser Gebrauch gemacht. „Wir“ deshalb, weil — abgesehen von unserer Funktion als Sprachrohr der Betriebsdirektion — für dieses Seminar die Abteilung Transportlenkung verantwortlich war. So gerne wir sie alle für die Arbeit im Seminar zur Verfügung gehabt hätten, so absurd ist der Gedanke, das zu verwirklichen. In eingehender Beratung wurden die Teilnehmer ausgewählt.

Für die Auswahl der Teilnehmer stellten wir uns folgende Bedingungen:

- aus möglichst vielen Sparten des Betriebsdienstes sollten Bedienstete vertreten sein, die eine Schulungs-, Aufsichts- oder Kontrollfunktion innehaben
- die Streuung sollte vertikal durch die Aufgabenbereiche erfolgen
- Direktionsorgane jeder Bundesbahndirektion sollten teilnehmen
- die Bediensteten sollten aus allen 9 Bundesländern kommen

Auf den Einzelnen bezogen, stellten wir folgende Bedingungen:

- anerkannter Fachmann in seiner Sparte
- Bereitschaft, die eigene Meinung im Seminar zu vertreten
- Bereitschaft, das erarbeitete Resumee des Seminars durch richtiges Verhalten und persönliche Kontakte im eigenen Wirkungsbereich zu verbreiten

Es soll gleich vorweggenommen werden, daß alle durch Herrn Betriebsdirektor eingeladenen Mitarbeiter den Anforderungen des Seminars bereitwilligst entsprochen haben. Aus unseren Reihen waren nachstehende Dienstleistungen vertreten:

Aufsichtsbeamter	Referent
Bf-Vorstand	Sicherheitsbeamter
Betriebskontrollor	Schulungsbeamter
Erhebungsbeamter	Stellwerksmeister
Fachbeamter	Verschubaufseher (-meister)
Fahrdienstleiter	Zugführer

Zur Klärung der im Laufe der Diskussionen zu erwartenden maschinendienstlichen Fragen — und wie sich herausstellen sollte, auch zur unbürokratischen Lösung vereinzelter mit diesem Dienst zusammenhängender Probleme — stellte sich Herr Dipl. Ing. Karwautz dem Seminar auf die Gesamtdauer zur Verfügung. Aber auch der Vertreter der Exekutive Stationsdienst des Zentralausschusses war fast ständig anwesend und beteiligte sich rege am Seminar.

Herr Betriebsdirektor, Hofrat Dr. Pucher, maß dem Seminar große Bedeutung bei. Er hielt selbst den Einführungsvortrag, in dem er den Teilnehmern das Betriebskonzept und die jüngsten Planungen sowie Zielvorstellungen betrieblicher Art erläuterte. Damit steckte er auch die äußeren Grenzen des Seminars ab, ohne aber durch Meinungsäußerungen zum engen Diskussionsbereich die Teilnehmer zu binden oder in der Diskussionsfreudigkeit zu hemmen und dadurch das Seminar in eine vorbestimmte Richtung zu drängen. Sowohl der Herr Betriebsdirektor, als auch der Leiter der Abteilung Transportlenkung, Hofrat Günther, besuchten wiederholt das Seminar und ließen sich auch zwischendurch über den Fortgang informieren.

Auch seitens der Seminarleitung wurde eine direkte Beeinflussung in Form von Einleitungsvorträgen unterlassen. Die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs sollte in 3 Tagen (gem. Aufteilung der Thematik im Untertitel) innerhalb dreier Arbeitskreise erfolgen, wobei nach Vortrag durch Sprecher der Arbeitskreise im Plenum die Zusammenfassung durch die Seminarleitung erfolgen sollte. Das Resumee war dann durch das Plenum zu erarbeiten.

Wohl aber war mit den Herren Wlk, Fachbeamter der Direktion Wien, und Winter, Vorstand des Bf Krems a. d. D., eine Absprache über deren Vorträge am ersten Tag (Wlk zum Gesamtthema des Seminars, Winter zum Thema Ausbildung aus der Sicht des Vorstandes) vorgenommen worden. Diese beiden Herren hatten die nicht sehr angenehme Aufgabe übernommen, mit ihren Vorträgen die zum Fortgang des Seminars notwendige Dynamik zu erzeugen. Daß diese Vorträge, die der Seminarleitung lediglich motivierend, dem Vertreter des Zentralausschusses hingegen schon fast zu aggressiv schienen, genau den richtigen Mittelweg gefunden hatten, bewiesen die schwingvollen, sachlichen Diskussionen in den Arbeitskreisen. Weitere Vortragende des 1. Tages (Thema: Beste Ausbildung) waren die Herren Urbanek (Schulungsbeamter an der Zentralschule Wien) und Hiesmayr (Schulungsbeamter für den Verkehrsdienst beim Bf Wien FJB).

Der 2. Tag „Verantwortungsbewußte Praxis“ wurde durch Kurzvorträge folgender Herren über deren Arbeitsgebiet eingeleitet: Fahrdienstleiter Pleschgatternig, Bf St. Michael; Zugführer Kuchar, Bf St. Pölten Hbf; Vershubmeister Peer, Bf Innsbruck Hbf; Stellwerksmeister Tscheck, Bf Villach Hbf; Fachbeamter für Erhebungen und Sibe II Hasberger, Dion Villach. Neben der Tätigkeit der Arbeitskreise gab es an diesem Tag Vorträge des Herrn San. Chef, Hofrat Dr. Sasse, „Menschliches Versagen aus ärztlicher Sicht“ und des Psychologen Dr. Dvorak „Betriebspsychologische Aufgaben“, die das Wissen der Seminarteilnehmer bereicherten und Diskussionsstoff boten.

Am 3. Tag wurden zum Thema „Leitung, Überwachung, Maßnahmen“ drei Referate gehalten:

Fachbeamter für Erhebungen Resch, Dion Innsbruck,

Vorstand Pargfrieder, Bf Bregenz,

Betriebskontrollor Holzknacht, Dion Innsbruck, Dienstsitz Bludenz.

Mit den dargelegten Ansichten konnten sich, wie aus den folgenden Diskussionen in den Arbeitskreisen hervorging, alle Teilnehmer identifizieren. Hier wurden aus der „alten Schule“ übernommene Auffassungen im Geist unserer Zeit dargelegt: Disziplin und Ordnung; jetzt getragen von Menschlichkeit. Die Aufgabe, das Wesentlichste aus den Arbeitskreisen im Plenum vorzutragen, übernahmen die Herren Döttlinger, Dion Linz; Gilhofer, Dion Linz; Quadlbauer, Bf Wels; Pargfrieder, Bf Bregenz und Holzknacht, Dion Innsbruck.

Resumee des 6. Seminars

Ausbildung:

1. Fahrdienstleiter:

Die Ausbildung in den Zentralschulen wird grundsätzlich als ausreichend erachtet. Die Zeit der **praktischen** Einschulung wird jedoch in manchen Fällen zu wenig genutzt, sodaß bereits nach kurzer Zeit wesentliche Wissenslücken feststellbar sind.

Es wird daher als notwendig erachtet, daß

— die Einschulungsbefugte besonders sorgfältig ausgewählt werden

— dem Fdl-Einschüler Einblick in die Tätigkeiten der Bediensteten gegeben wird, deren Dienstesausübung durch Entscheidungen des Fdl wesentlich beeinflusst wird

Weiters wird empfohlen, daß

— vor Anmeldung zur Verkehrsfachprüfung über noch festzulegende Randvorschriften eine Teilprüfung bei der Dion abzulegen ist. Hiedurch wäre eine Konzentrierung während der restlichen Einschulungszeit und auch bei der Verkehrsfachprüfung auf den für die Betriebssicherheit wesentlichen Kernstoff möglich.

2. Stellwerkswärter:

Die Ausbildung des Stellwerkswärters ist im Hinblick auf die große Verantwortung in der dzt. Form unzureichend.

Als notwendig wird erachtet, daß

— eine entsprechende theoretische Ausbildung der praktischen Einschulung vorausgeht.

— die Verwendungsprüfung durch den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst abgenommen wird.

Darüber hinaus sollte noch geprüft werden, ob die Verwendung als Stellwerkswärter nicht an die Ablegung einer Dienstprüfung zu binden wäre.

3. Vershub- und Zugbegleitbedienstete:

Die in Teilbereichen vorgenommene Ausbildung in Knotenbahnhöfen wird als ausreichend empfunden. Diese Form der Ausbildung müßte jedoch einheitlich im Gesamtbereich vorgenommen werden.

Vor Einsatz eines Schaffners im Reisezug muß dieser in allen Belangen des Vershubdienstes ausgebildet werden.

Weiterbildung:

Der laufenden Weiterbildung kommt besondere Bedeutung zu. Die Effizienz des Dienstunterrichtes als wichtigstes Instrument der Weiterbildung ist weitestgehend von der Qualität des Schulungsbeamten abhängig, wobei insbesondere die Behandlung aktueller Ereignisse als zielführend zu betrachten ist.

Nicht nur Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst sollten für die Weiterbildung sorgen, sondern auch Betriebskontrolloren und Bahnhofsvorstände.

Die periodische Überprüfung der Vorschriftenkenntnisse ist aus Gründen der Betriebssicherheit unbedingt notwendig.

Praktische Dienstleistung:

Auf Grund des Ansteigens der Unfallzahlen im Jahre 1976 kann geschlossen werden, daß sich die Qualität der Dienstleistung verschlechtert hat. In der überwiegenden Anzahl der Fälle ist nicht Unkenntnis der Vorschriften Ursache, sondern das Zusammenwirken verschiedener, oft auch kleiner Nachlässigkeiten.

Häufige wiederkehrende Unfallursachen sind:

- Bequemlichkeit
- mangelndes Verantwortungsbewußtsein
- Mißachtung grundlegender Vorschriftenbestimmungen
- unterlassene Fahrstraßenprüfung und -sicherung
- Umstellen von Weichen unter rollenden Fahrzeugen
- unterlassene Sicherung stillstehender Fahrzeuge
- Abgabe der verbindlichen Abmeldung nach Zulassung der Fahrt
- Anerziehen und Angewöhnen falscher Verhaltensweisen
- mangelhafte Verständigung (Nichtverwendung vorgeschriebener Wortlaute)
- techn. Mängel und unzureichende Anlagen
- mangelnde Praxis
- überhastet ausgeführte Handlungen

Als wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der praktischen Dienstleistung wird eine bessere Motivierung und Überwachung der Mitarbeiter angesehen. Von besonderer Bedeutung ist dabei das gute Beispiel der Vorgesetzten und der „älteren Kollegen“.

Außerdem muß vorgesorgt werden, daß betriebliche Informationen allen Beteiligten rechtzeitig im ausreichenden Maß zu kommen.

Im einzelnen wird vorgeschlagen:

- Hilfssperren für besetzte Bf-Gleise sollten für alle Prüfbereiche angebracht werden, auch wenn der einzelne Prüfbereich nicht besetzt ist. Eine entsprechende Änderung der DV V 3 wird angeregt.
- Rechtzeitige Beteiligung der Bediensteten mit Änderungsblättern
- Stellung geeigneter Verschub-Tfz
- die Beschriftung „Abstoßen und Abrollen verboten“ darf nur auf solchen Wagen angebracht werden, für die dies unumgänglich notwendig ist
- Abstellung vorschriftswidriger „Hausbräuche“
- verlässliche Verständigung beim Verschub teilbeladener Wagen
- ausreichende Verständigung der beteiligten Bediensteten, besonders der Stellwerkswärter, durch den Fdl
- bezüglich der Fahrstraßenprüfung durch Augenschein darf es keine Kompromisse geben. Sollten sich Schwierigkeiten ergeben, sind diese unter Berücksichtigung der persönlichen Sicherheit des Prüfenden örtlich zu regeln (Bf-Dienstordnung)
- Stellwerksbedienstete müssen über das Kuppeln und Sichern stillstehender Fahrzeuge unterwiesen sein
- Forcierung des Ausbaues von Verschubfunktanlagen
- vor dem Einsatz neuer Fahrzeugtypen oder nicht allgemein gebräuchlicher techn. Geräte sollten den BBDionen neben einer allgemein verständlichen Kurzbeschreibung auch Diapositiv-Serien zur Verfügung gestellt werden, um eine rechtzeitige Schulung der beteiligten Bediensteten zu ermöglichen.

Leitung:

Für die zur Leitung und Überwachung Berufenen ist eine besondere Qualifikation notwendig. Neben fachlichen Voraussetzungen müssen auch überlegtes Handeln und Fähigkeiten zur Menschenführung als Voraussetzung angesehen werden. Darauf müßte bereits bei der Besetzung von Posten, die mit Leitungs- und Überwachungsaufgaben verbunden sind, neben den Rangverhältnissen mehr als bisher Rücksicht genommen werden.

Als zweckmäßig wurde erachtet, die zur Leitung und Überwachung vorgesehenen Mitarbeiter für diese Aufgabe zu schulen.

Der Führungsaufgaben Übernehmende muß sich über die damit verbundene Verantwortung im Klaren sein. Vom Leiter einer Gruppe hängt weitgehend auch die Qualität der Dienstleistung seiner Mitarbeiter ab. Er sollte daher als Vorbild angesehen werden können.

Überwachung:

Mit Rücksicht auf die Wahrung der Sicherheit ist eine gezielte Überwachung unbedingt notwendig. Überwachung allein, ohne ausreichende Motivierung der Mitarbeiter, sichere Dienstleistung aus eigenem anzustreben, kann jedoch nicht zum gewünschten Ziel führen. Grundsätzlich sollte sich die Überwachung nicht nur auf die Beanstandung von Unregelmäßigkeiten beschränken, sondern auch als Anleitung und Hilfestellung verstanden werden. Festgestellte Unregelmäßigkeiten sollten möglichst sofort mit dem Beanstandeten besprochen werden; die Wirkung eines in geeigneter Form geführten klärenden Gesprächs zur Vermeidung von Unfällen darf nicht unterschätzt werden.

Maßnahmen:

Die als notwendig erachtete Überwachung sollte konsequent von allen hiezu berufenen Organen der GD und der Dion durchgeführt werden.

Der BK sollte von Agenden, die nicht direkt mit der Betriebsabwicklung zusammenhängen, so weit wie möglich befreit werden, um sich den Aufgaben der echten Betriebsabwicklung noch mehr widmen zu können. Eine Änderung der DV V 21 wäre notwendig.

In bedeutungsvollen Bahnhöfen sollte der Vorstand zur Erfüllung seiner Aufsichtspflichten am Bahnhof wohnen.

Um der immer deutlicher werdenden Forderung einer zielführenden Überwachung nachkommen zu können, erscheint es unumgänglich notwendig, Aktivitäten von Betriebskontrolloren und Bf-Vorständen auch außerhalb der planm. Arbeitszeit zu ermöglichen. Zur Erfüllung dieser Maßnahme müßte eine großzügigere Auslegung der ÜR/S Platz greifen.

Die für eine ausreichende Überwachung notwendige Zeit muß unbedingt zur Verfügung stehen.

Haltestellen mit Schranken- oder Blockdienst sollten nicht nur in kommerz. Hinsicht, sondern auch in verkehrsdienstlichen Belangen dem zuständigen Bf unterstellt werden.

Bei Neu- oder Umbauten von Bf-Gebäuden müßte nach Möglichkeit das Büro des Bf-Vorstandes oder Aufsichtsbeamten anschließend an die Fahrdienstleitung gleisseitig vorgesehen und mit einem Durchgang verbunden werden.

In Bahnhöfen, in denen sich Unfälle oder die Sicherheit gefährdende Unregelmäßigkeiten häufen, werden Aussprachen von Direktionsorganen (BK, Erhebungsbeamte) mit dem Aufsichtspersonal als zielführend erachtet.

Der Überwachung der Fernsprechdisziplin, insbesondere bei Einsatz von Verschiebfunkgeräten, kommt besondere Bedeutung zu (z. B. Installierung von Sprachspeichern).

Weitere Feststellungen:

Neben den bisher aufgezeigten, auf die Ausführung des Dienstes ausgerichteten Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit ist es unbedingt notwendig, die techn. Möglichkeiten durch Verbesserung der Anlagen (Sicherungsanlagen, Automatisierung von EK, Folge- und Gegenzugsicherung, Gleisfreimeldeanlagen) in verstärktem Maß zu nützen.

Der Pünktlichkeit in der Betriebsabwicklung kommt eine besondere Bedeutung zu, da hiedurch die Sicherheit wesentlich erhöht wird. Eine Neubetrachtung des Überwachungssystems wäre eine der Möglichkeiten, diesem Ziel näher zu kommen.

Das Resumee wurde am letzten Tag des Seminars im Plenum beschlossen.

Abschließend wurde noch am vierten Tag vom örtlichen Leiter des Seminars, Hr. Schindlegger, ausgeführt, daß für die Abhaltung des Seminars das enorme Ansteigen der außergewöhnlichen Ereignisse im Jahre 1976 ursächlich war. Sodann wurden den Teilnehmern des Seminars in Anwesenheit des Leiters der Abteilung Transportlenkung die Schlußfolgerungen sowie die beabsichtigte Weiterbehandlung der Erkenntnisse unterbreitet.

Herr Hofrat Günther dankte in sehr netten Worten dem Seminar für die geleistete Arbeit, wobei er das Verständnis aller Teilnehmer besonders unterstrich.

Der Seminarleitung, d. h. der Abteilung III/2, obliegt es nun, die angeregten Maßnahmen einer Realisierung zuzuführen. Teillösungen konnten schon erzielt werden. Mit verschiedenen Fragen werden andere Fachdienste befaßt.

Zugschlußsignale
ungesäumt

bei Nichtbedarf

an den zuständigen Zugschlußmeldebahnhof senden!

Aus dem Verkehrsgeschehen

Das sind die Folgen,

Sanierungsmaßnahmen zur Verhinderung einer Grundwasserverseuchung und zum Gewässerschutz . . .	zirka S 2,500.000
Sachschaden an Fahrzeugen	zirka S 500.000
Ladegutschaden	zirka S 98.000

wenn

eine vorübergehend abgestellte Fahrzeuggruppe nur mangelhaft gesichert wird.

DV V 3

119. Abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert sein; beim Versub vorübergehend abgestellte Fahrzeuge jedoch nur dann, wenn sie durch besondere Umstände (Gefälle, Wind, u. a.) in Bewegung geraten können.

122. Gegen ein Gefälle von mehr als 2,5‰ (siehe Tafeln B 3 und B 4) muß das in Richtung gegen das Gefälle bzw. das am tiefsten Punkt stehende Fahrzeug an zwei Achsen durch Unterlagern gesichert werden; die zweite Unterlage darf entfallen, wenn sie durch die angezogene Handbremse dieses Fahrzeuges ersetzt ist . . .

Bf Hohenems, 21. Feber 1977, Versub des Bezirksgüterzuges 77651:

Der Zugführer überträgt nach Ankunft des Zuges 77651 auf Gleis 1 um 5.18 Uhr die Versubleitung an Schaffner B; die Versubüberwachung führt er nur mangelhaft durch.

Nach Durchführung einiger Versubarbeiten werden vier beladene Kesselwagen vorübergehend auf Gl 1 abgestellt. Schaffner B., als Versubleiter, beauftragt Schaffner K. — trotz des bestehenden Gefälles von 5,4‰ (der Bahnhof liegt in Richtung 2 in einem unterschiedlichen Gefälle bis zu 11‰) — bei einem Wagen die Handbremse anzuziehen. K. betätigt die Handbremse des am höchsten Punkt stehenden Wagens. Die Spindel läßt sich nur schwer drehen; durch einen Tritt mit dem Fuß überprüft er das Anliegen der Bremsklötze und bestätigt dem Versubleiter über Befragen, daß die Handbremse angezogen ist. Beiden Bediensteten genügt diese Art der Sicherung des 278 t schweren Versubteiles. Als nächstes erteilt der Versubleiter dem Schaffner den Auftrag, die folgenden 3 Wagen als Bremsenfahrer nach Gl 2 zu begleiten und fragt ihn beim Hinausfahren, ob die Bremse in Ordnung ist. K. bejaht diese Frage, worauf der Versubleiter die Wagengruppe nach Gleis 2 abstoßen läßt. Der Schaff-

ner befindet sich als Bediener der Handbremse auf der linken Seite der Bremsplattform des mittleren Wagens (4-achsiger Privatkesselwagen beladen mit 58 t Heizöl leicht), da der 1. Wagen keine Handbremse besitzt.

Der Zugführer, der die Weiche 4 (Verbindung von Gleis 1 nach Gleis 2) bedient, bemerkt nun, daß die auf Gleis 1 abgestellten Fahrzeuge entrollen und dem abzustoßenden Versubteil entgegenkommen. Den Zuruf an den Versubleiter, die Versubbewegung einzustellen, nimmt weder dieser noch Schaffner K. wahr. Um einerseits ein Aufschnelden der Weiche und andererseits eine Flankenfahrt zu verhindern, stellt der Zugführer die Weiche 4 zur Fahrt in die Gerade.

Um 6.09 Uhr kommt es zum Frontalzusammenstoß beider Versubteile auf Gleis 1 im km 30,300. Bremsenfahrer K. wird vom Wagen geschleudert und erleidet schwere Verletzungen, die einen Krankenhausaufenthalt von 2 Wochen erfordern und Arbeitsunfähigkeit von ca. 2 Monaten bewirken. Der erste der abgestoßenen Wagen (beladen mit Stroh) entgleist beim Zusammenstoß mit der hinteren Achse, steigt auf und reißt den Kessel des nachfolgenden Wagens auf. Es kommt zum Ausfließen von ca. 55 t Heizöl, das sich auf den Bahndamm ergießt und großteils im Erdreich versickert.

Obwohl ein Teil des Öles durch die Freiwillige Feuerwehr Hohenems und die Ölwehr Dornbirn (Fa. Schnetzer) in Ölauffangwagen gepumpt werden kann, müssen Sickerschlitze angelegt werden, um durch Ausspülen mit Wasser das Öl zu entfernen. Die Freiwillige Feuerwehr Hohenems befindet sich vom 21. 2. 1977, 6.45 Uhr—8. 3. 1977 mit einem Fahrzeug und bis zu 25 Mann (insgesamt 765 Stunden) im Einsatz.

Über Auftrag der Wasserrechtsbehörde der Vorarlberger Landesregierung müssen aber außerdem als Vorsorgemaßnahmen für eine eventuelle Grundwasserverseuchung bzw. um ein Abfließen des versickerten Öles in den

Gießenbach und Koblacherkanal zu verhindern, Ölsperren angelegt werden. Ferner muß eine teichartige Grube ausgehoben werden, von der nach Durchspülung des Dammes das austretende Öl unter Verwendung eines Ölabscheiders — dieser muß aus der Schweiz zugeführt werden — abgepumpt wird. Für diese Sanierungsmaßnahme ist die Ölwehr der Fa. Schnetzer in Dornbirn ab 21. 2. 1977, 6.30 Uhr mit zwei Fahrzeugen und bis zu 12 Mann im Einsatz. Ende April waren diese Arbeiten noch immer nicht gänzlich abgeschlossen!

Die schuldhaft beteiligten Bediensteten an diesem außergewöhnlichen Ereignis, das auf unzureichende Sicherung eines vorübergehend abgestellten Versubteiles zurückzuführen ist, werden im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen; Schaffner K. und Versubleiter B. werden außerdem zum teilweisen Schadenersatz gem. § 33 der DO herangezogen.

Im Zuge der Aufräumarbeiten muß die Fahrleitung zum Besteigen des beschädigten Kesselwagens abgeschaltet werden. Der Magazinsmeister ersucht zu diesem Zweck den Fahrdienstleiter — obwohl sich die Ereignisstelle im Bahnhof befindet — die **Streckenfahrleitung** Hohenems—Götzis abzuschalten. Ohne sich über die örtliche Lage genau zu informieren, schaltet der Fahrdienstleiter bedenkenlos den Streckenfahrleitungsschalter ab. Der Magazinsmeister erteilt anschließend nächst der Trennstelle zwischen Bf-Gleis 1 und 2 — in der Meinung, dies sei die Bahnhof-trennung. Dadurch kommt es zu einem Kurzschluß mit Abbrennen der Bf-Fahrleitung.

In weiterer Folge — die Züge müssen bis zur Behebung der Störung mit gesenkten Stromabnehmern und mit Schwung fahren — kommt es bei Einfahrt des Zuges 5630 zu einem neuerlichen Fahrleitungskurzschluß, weil der Fahrdienstleiter „vergift“, diesen Zug (eine Verständigung durch einen vorgelegenen Bahnhof kann nicht mehr

vorgenommen werden) beim Einfahr-signal zu verständigen. Dieses außergewöhnliche Ereignis meldet er zwar dem Unterwerk, „vergift“ aber die Eintragung im Meldebuch und die Abgabe der Meldungen gemäß den Richtlinien der DV V 26.

Der Fahrdienstleiter wird im Ordnungsstrafwege bestraft, vom Fahrdienstleiterdienst abgezogen und vorübergehend im Stellwerkswärterdienst verwendet. Der Magazinsmeister wird gleichfalls im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen.

Etwa 2 Monate nach diesem außergewöhnlichen Ereignis tritt nun dieser Fahrdienstleiter (Nachwuchskraft) am 14. 4. 1977 den Nachtdienst als Stellwerkswärter im alkoholbeeinträchtigten Zustand an. Er wird vom Dienst abgezogen und Entlassung in Aussicht gestellt.

Eines weiteren Kommentars zu diesem Ereignis mit all seinen Begleitumständen und Folgen, das auf Außerachtlassung grundlegender Vorschriftenbestimmungen, Unkenntnis der örtlichen Verhältnisse und darüberhinaus auf fahrlässige Handlungsweise zurückzuführen ist — noch dazu in einem Einschulungsbahnhof für Fahrdienstleiternachwuchskräfte — bedarf es unseres Erachtens nicht.

Störungen im Betrieb

DV V 23

33. Bei außergewöhnlichen Ereignissen, die den Verkehr behindern, muß die Zugleitung über die örtliche Lage laufend unterrichtet sein. Sie trifft im Einvernehmen mit der Zentralen Verkehrsüberwachung Maßnahmen zur Fortführung des Betriebes. ...

Jede ausführende Dienststelle ist verpflichtet, über derartige Ereignisse raschest richtige Meldungen zu erstatten. ...

52. Die am Betrieb beteiligten Stellen des Bf- und des Zugförderungsdienstes haben die zuständige Zugleitung über jede Störung im Betrieb und über alle wichtigen Vorkommnisse sofort zu unterrichten. ...

Diese Bestimmungen werden viel zu wenig beachtet; wir glauben auch, zu wissen, warum. Weil nämlich die meisten meinen, es wären nur größere Ereignisse darunter zu verstehen. Wie aber auch ein „ganz kleiner“ Weichenschaden ausarten kann, soll das nachstehende Beispiel verdeutlichen.

Für eine im Bf Taxenbach-Rauris um 2.05 Uhr aus Gleis 4 geplante Fahrt in Richtung Streckengleis 1 gelangten die Weichen 55 und 57 beim Umstellen nicht in die Endlage, ließen sich aber auch nicht mehr in die Grundstellung zurückbringen. Nachdem ein Schaffner keine Unregelmäßigkeiten an den Weichen feststellen hatte können, begab sich um 2.30 Uhr der Fahrdienstleiter zu den Weichen. Es gelang ihm, die Weiche 55 mittels Handkurbel in die Grundstellung zu bringen, wonach er eine Zungensperre anlegte. Somit war ab 3.10 Uhr eine Fahrtmöglichkeit von und nach Streckengleis 2 gegeben. Hingegen war es dem Fahrdienstleiter nicht möglich, auch die Grundstellung der Weiche 57 herzustellen.

Auf Streckengleis 1 war bereits um 2.22 Uhr Zug 66007 beim Einfahr-signal des Bf Taxenbach-Rauris zum Stillstand gekommen; um 2.35 Uhr hielt Ex 417 „Basel-Beograd-Express“ beim Blockposten Ta 1 an.

Die erst um 4.00 Uhr von der Betriebsstörung in Kenntnis gesetzte Zugleitung ordnete sofortiges Zurückschieben des Expresszuges nach Bruck-Fusch und Fahren auf dem falschen Gleis an. Erst um 4.25 Uhr kam der Fahrdienstleiter, der noch immer mit einer raschen Störungsbehebung gerechnet hatte, dieser Weisung nach. Der Erfolg des Alleinganges des Fahrdienstleiters: Zug 417 + 157 Min.!

Es soll hier keineswegs das Bemühen des Fdl, der auf sich selbst gestellt und in großer Eile eine Reihe nicht alltäglicher Handlungen — dabei auch ungewohnte körperliche Arbeit — zu verrichten hatte, übersehen werden. Wer selbst schon in eine solche Situation gekommen ist, weiß, wie einem die Zeit davonläuft. Eine halbe Stunde zerrinnt in Nichts, selbst glaubt man, es wären nur wenige Minuten gewesen.

Gerade deshalb ist eine kurze Information der Zugleitung wichtig.

— Nicht, weil der Zugleiter sonst nichts zu tun hätte.

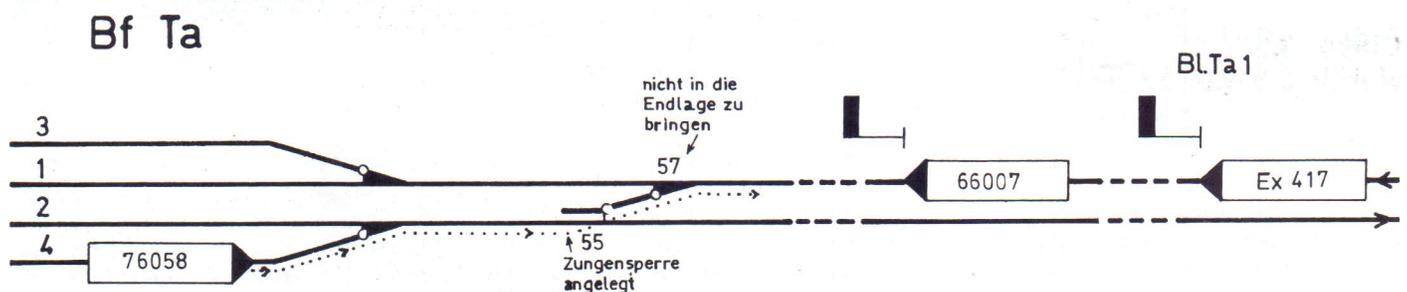
— Nicht, um der Vorschrift genüge zu tun.

Der Zugleiter wird aber gerade in der Zeit, wo dem Fahrdienstleiter jede Dispositionsmöglichkeit genommen ist, im Zusammenwirken mit anderen beteiligten Stellen Anordnungen treffen und Maßnahmen einleiten, welche die Situation wesentlich entschärfen können.

Zugbeobachtung

Anlässlich von Kontrollfahrten wurde wiederholt festgestellt, daß der Zugbeobachtung entsprechend den Bestimmungen der ZSV, Einlage 14, nicht die erforderliche Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die zur Zugbeobachtung verpflichteten Mitarbeiter begeben sich häufig weder zum vorgesehenen Platz (Bf-Do), noch zum Fenster, von wo aus betriebsgefährdende Unregelmäßigkeiten beim Zug erkennbar wären. Es sind keine Einzelfälle, wo die gem. ZSV 14 zur Beobachtung der Züge verpflichteten Mitarbeiter während der Vorbeifahrt von Zügen beim Tisch sitzen und in Zeitungen oder Zeitschriften blättern.

Dieses Verhalten ist insbesondere mit Rücksicht auf die Vermehrung von ferngesteuerten Bahnhöfen und Selbstblockstellen sowie der Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft untragbar. Einige außergewöhnliche Ereignisse der letzten Zeit mit Millionenschaden beweisen doch deutlich, welche Bedeutung einer ordnungsgemäßen Zugbeobachtung zukommt. Es wird daher notwendig sein, die Mitarbeiter von der Notwendigkeit des frühzeitigen Erkennens von Fahrzeuggebrechen zu überzeugen und sie zu einer für die Wahrung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb unerläßlichen Zugbeobachtung zu motivieren.



3,3 ‰

Warum dulden Sie nicht

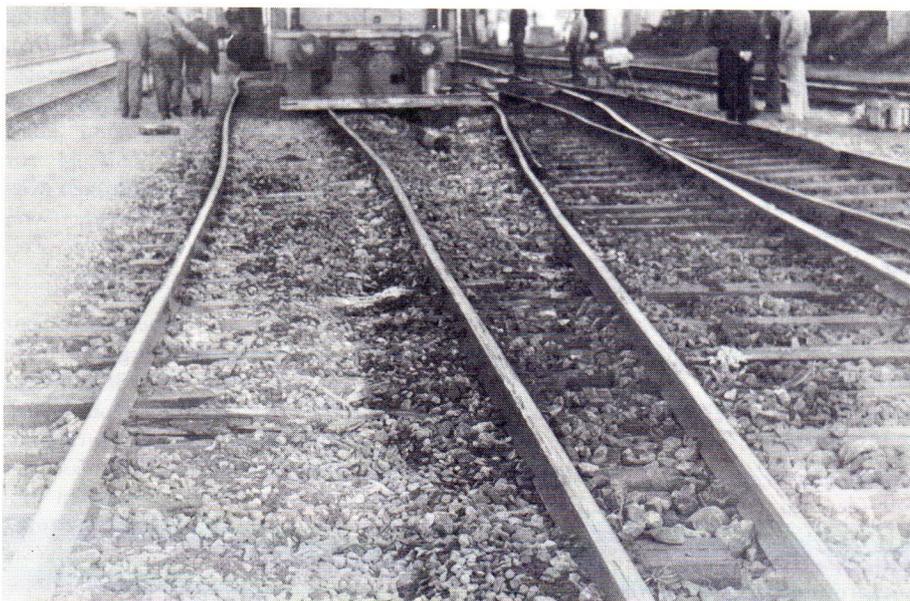
- daß bei einer Neigung von 3,3 ‰ Fahrzeuge nur mit einem Hemmschuh aufgefangen werden?
- daß in Verkehrsstellen, die in einem Gefälle von 3,3 ‰ liegen oder an die ein solches anschließt, nicht mit besonderer Vorsicht verschoben wird?
- daß gegen ein Gefälle von 3,3 ‰ abgestellte Fahrzeuge mit einer Unterlage allein gesichert werden?

Weil erkennbar ist, was alles passieren könnte: Verschubzusammenstoß, Entrollen von Fahrzeugen, Sachschaden, Personenschaden usw.

0,8 ‰ über den in der DV V 3, Pkt. 113, 115 oder 122 genannten Werten, da würden Sie solche Nachlässigkeiten niemals dulden.

3,3 ‰

waren die Ursache dafür:



Tfz 2067.87 und ein Güterwagen entgleist. Schadenshöhe S 170.000,—.

Diesmal waren es nicht 0,8 ‰ über die Toleranz.

Diese 3,3 ‰ waren 3,3 ‰ zuviel!

3,3 ‰ war der Alkoholgehalt im Blut des Stellwerkswärters, als er gar nicht wußte, daß er die Weiche unter den rollenden Fahrzeugen umstellte. Gewiß, der Bedienstete hatte keine Tafel umgehängt: „Bin besoffen“. Aber selbst, wenn!

Hätte ihn jemand an der weiteren Dienstesausübung gehindert, oder daran gedacht, was da außer der Verschubentgleisung noch passieren hätte können?

Zugentgleisung, Zugzusammenstoß, Verletzung oder Tötung von Menschen und dgl. mehr.

Gott sei Dank ist es dazu nicht gekommen.

Dabei war doch alles so harmlos. Der Bedienstete mußte seinen Geburtstag, zumindest einen Teil davon, in einem Stellwerksraum verbringen. Er wollte sich den Tag nur verschönern. Der Tee, den er trank, schmeckte durch die Beigabe von „etwas“ Wein viel besser und machte auch alles fröhlicher. Wofür mag er wohl die Diesellok gehalten haben, die da tief unter ihm hin- und herfuhr?

Wir klassifizieren anlässlich außergewöhnlicher Ereignisse oft die Vorgangsweisen der Schuldtragenden mit: sorglos, fahrlässig, grobfahrlässig oder verantwortungslos. Das Verhalten des Geburtstagskindes läßt sich in diese Begriffe nicht einordnen. Wir finden es schlicht und

Dienst versehen hatte, und wegen Trunkenheit abgezogen werden mußte, nahm man von dem Ereignis Notiz.

Die Trunkenheit des Fahrdienstleiters hatte damals auch gar niemand bemerkt. Außer ein leitender GD-Beamter, der anlässlich der Abfertigung des von ihm benutzten Expreszugzuges verwundert feststellte, daß der Fahrdienstleiter von seltsam uniformierten Bediensteten — es waren Taxilenker — gestützt werden mußte, die rote Kappe verkehrt aufgesetzt hatte und den Zug bei hellichem Tag mit der Laterne abfertigte.

Der Trunkenheitsanstand des Stellwerkswärters wäre nun um ein Haar ebenfalls unentdeckt geblieben. Die Aufdeckung ist einem Fachbeamten für Erhebungen bei der Dion Wien zu verdanken. Die ursprüngliche Meldung über das Ereignis lautete bezüglich der Ursache auf „Umstellen der Weiche unter den rollenden Fahrzeugen“, hinsichtlich des Schadens auf „Unter S 40.000,—“. Nach mehreren Stunden wuchs der Schaden plötzlich auf ein Vielfaches an und die Ursache wurde „ungeklärt“. Da riß dem Erhebungsbeamten die Geduld und eine Kommission setzte sich zum Ereignisort in Bewegung, wo der wahre Sachverhalt festgestellt wurde.

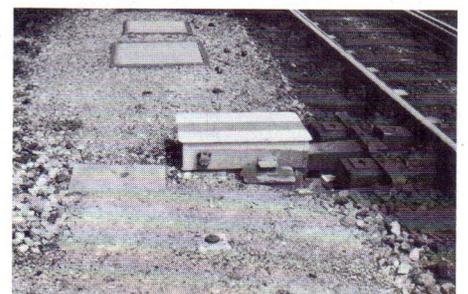
Ersparen Sie es uns, weiter auszuführen, was gegen wen aufgrund des Vorfalles unternommen wurde. Davon hat niemand etwas.

Wir geben unseren Kampf gegen Alkoholkonsum vor Dienstantritt oder während des Dienstes nicht auf. Hinter uns stehen fast alle Bediensteten der ÖBB.

Nur ein paar Promille sind unsere Gegner.

Aber die sind gefährlich!

Warnanstriche



Die vorgeschriebenen Warnanstriche haben durch Witterungseinflüsse teilweise ihre Wirksamkeit verloren. Die Sicherheitsbeamten und Aufsichtsorgane haben in ihren Bereichen den Zustand der Warnanstriche zu überprüfen und erforderlichenfalls ehestmöglich für entsprechende Erneuerung zu sorgen.

Gepflegtes Dienstkleid - unsere Visitenkarte

Die Verkehrsbediensteten haben im Dienst die in der DV A 9 vorgeschriebenen Dienstkleider zu tragen. Die Verwaltung hat sich bemüht, ihren Mitarbeitern sowohl hinsichtlich der Ausführung als auch der Qualität der Zeit entsprechende Dienstkleider zur Verfügung zu stellen. Die Pflichtträger haben stets darauf Bedacht zu sein, daß nur Dienstkleider in reinem und gutem Zustand mit der dazugehörigen Kappe getragen werden; das Tragen von Blusen mit offenen Knöpfen sowie von zehnen- oder fersenenfreien Freizeitschuhen ist nicht gestattet. Die Schuhe und Socken müssen hinsichtlich ihrer Farben zum Dienstkleid passen.



Die Mitarbeiter des ausführenden Dienstes, insbesondere Fahrdienstleiter, Zugführer, Reisezug- und Liegewagenschaffner, aber auch Personenkassiere und Auskunftsbefugte sind gegenüber den Kunden die Vertreter des Unternehmens. Das Auftreten gegenüber Bahnkunden muß höflich und hilfsbereit, jedoch entschieden in einer das Image der ÖBB währenden Form sein.



Aus gegebenem Anlaß bringen wir auszugsweise die von der Generaldirektion mit Dienstanzweisung gestatteten Erleichterungen in Erinnerung:

Es besteht kein Einwand, wenn bei großer Hitze die nach den Bestimmungen der Dienstkleidervorschrift ausgegebenen (graublauen) oder diesen in Form und Farbe vollkommen gleichen Popelinehemden von den Fahrdienstleitern, den im Fahrdienstleiterdienst eingeteilten Bahnhofsvorständen und von den im Reisezugdienst eingesetzten Zugbegleitern getragen werden.

Diese Erleichterung gilt nur dann, wenn gleichzeitig Hosen mit Rundbund, also ohne Hosenträger, getragen werden. Bei Inanspruchnahme der Erleichterung ist das Tragen anderer Hemden untersagt.

Es wird erwartet, daß von dieser Adjustierungserleichterung nur Gebrauch gemacht wird, wenn sich das Hemd in tadellos gereinigtem und gebügeltem Zustand befindet.

Darüber hinaus dürfen alle Bediensteten des Bahnhof- und Zugbegleitendienstes, die nach der DA Zl.: P 555-9 vom 21. März 1966 jährlich zusätzlich zur Sommerbluse ein blaugraues, langärmeliges Perlonhemd mit einem Ausschlagkragen erhalten, dieses Hemd ohne Längsbinder ausgeschlagen tragen.



Ein gutes Erscheinungsbild und korrektes, kundenfreundliches Auftreten unserer Mitarbeiter sind die beste Werbung für die Bahn.

Verhalten bei Störung von Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen

DV V 3

320. Kann eine Schranken- oder Blinklichtanlage dem Straßenverkehr nicht Halt gebieten, so gilt sie als gestört . . . In die Bf-Do ist ein Verzeichnis aufzunehmen, in dem für jede Eisenbahnkreuzung anzugeben ist, ob . . . (siehe Abbildung 1)

Verzeichnis der Maßnahmen bei Störungen der Sicherungseinrichtungen von Eisenbahnkreuzungen gem. DV V3, Pkt.320

zwischen Bf. und Bf.

1	2	3	Bedienung der Schranken- oder Blinklichtanlage erfolgt		6	wenn auf die Dauer der Störung					12	13	14	15		
			durch Bedienstette	in km		an der E.K. Stop-Tafeln sind		die E.K. örtlich bewacht wird *)								
						Pfeifen und Einschränkungen der Geschwindigkeit bis zur E.K. auf höchstens (max. 400 m)	diese Stop-Tafeln hat anzubringen	Pfeifen und Einschränkungen der Geschwindigkeit bis zur E.K. auf höchstens 80 km/h	Bewachung stellt	Anzahl der vorhandenen Verkehrszeichen "Bahnübergang mit Schranken"						
4	5	7	8	9	10	11	L d. B.	r. d. B.								
					Solange an der E.K. weder Stop-Tafeln noch Bewachungsorgane stehen. Zug hat vor E.K. anzuhalten und Fahrt nach Abgabe des Signales 47 Achtung fortzusetzen.											

*) bei abgeschränkten E.K. außerdem Überdecken vorhandener Straßenverkehrszeichen "Bahnübergang mit Schranken" durch Zeichen "Bahnübergang ohne Schranken".
 B 6-1/1 Maßnahmen bei E.K. im Störfall, Klein A4g
 Aufgestellt:

Abbildung 1

Die Zugmannschaften sind von der Störung mit V-Befehl zu verständigen.

Die Spalte 6 des abgebildeten Verzeichnisses ist überschrieben mit „Solange an der EK weder Stop-Tafeln noch Bewachungsorgane stehen.“ Diese Spalte entspricht der vorletzten Rubrik des Merkblattes für Maßnahmen bei gestörten oder beschädigten Sicherungseinrichtungen bei Eisenbahnkreuzungen (EK)“ (siehe Abbildung 2). Daraus ist abzuleiten, daß ehestens zu Maßnahmen gemäß letzter Rubrik des genannten Merkblattes überzugehen ist (entspricht den Spalten 7—11 der Abbildung 1 „Wenn auf die Dauer der Störung an der EK Stop-

Tafeln sind“ bzw. „Wenn auf die Dauer der Störung die EK örtlich bewacht wird“).
 Wenn bei abgeschränkten EK Stop-Tafeln angebracht werden oder eine Bewachung vorgenommen wird, so sind zusätzlich die Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang mit Schranken“ durch Zeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ zu überdecken.
 Die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 bestimmt im § 2 (7): „In außergewöhnlichen Fällen, insbesondere bei Gebrechen oder Unfällen an der EK, können auch Bedienstete des Eisenbahnunter-

nehmens den besonderen Verhältnissen entsprechende, den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernde Verkehrszeichen mit der Wirkung aufstellen, als ob sie von der Behörde angeordnet worden wären.
 In diesem Fall ist unverzüglich vorzuzugreifen, daß die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle verständigt wird.“
 Es ist unstatthaft, bei Sperren mit Zugverkehr wie im Störfall vorzugehen, anstatt für die Bedienung der Schranken- und Blinklichtanlagen vorzuzugreifen:

Merkblatt für Maßnahmen bei gestörten oder beschädigten Sicherungseinrichtungen bei Eisenbahnkreuzungen (EK)

Übersicht über jene Maßnahmen, die gemäß Verzeichnis „Maßnahmen im Störfall“ (Beilage zur Bahnhof-Dienstordnung) zu treffen sind. Unberührt davon bleibt die Verpflichtung, den konsensmäßigen Zustand baldmöglichst wieder herzustellen.

zu GD Zl. 54376-30-1969

Sicherung durch	lfd. Nr.	Art der Zeichen oder Einrichtungen	Fehlen oder Art der Beschädigung von Zeichen ¹⁾ oder Versagen von Einrichtungen	Erforderliche Maßnahmen im Störfall ²⁾	
				sofort (keine Dauermaßnahme)	später bis Behebung (ehestens einzuleiten)
Sicht	2		Wenn eines dieser Zeichen fehlt oder beschädigt ist	Züge anhalten	und Vz max 80 km/h sowie pfeifen
Pfeifen	3		Wenn eines dieser Zeichen fehlt oder beschädigt ist		
Blinklichtanlage	7		Wenn bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges auf einem Tragschild weder rotes Blinklicht noch rotes Dauerlicht erscheint	Züge anhalten	entweder oder und Vz max 80 km/h sowie pfeifen
Schranken-anlage	12		Wenn die Enden aller Schrankenbäume nicht auf weniger als 1,70 m gesenkt werden können und keine Blinkleinrichtung vorhanden ist	Züge anhalten	entweder oder und Vz max 80 km/h sowie pfeifen
	13		Wenn der gebrochene Schrankenbaum vor dem Gleis nicht vom rechten Straßenrand bis zur Straßenmitte oder bis zu einer vorhandenen Sperrlinie oder bei Einbahnstraßen über die ganze Straßenbreite reicht und keine Blinkleinrichtung vorhanden ist.		und pfeifen
	19		Wenn das Lätewerk versagt und keine optische Ankündigung vorhanden ist	Schranken offen lassen Züge anhalten	entweder oder und Vz max 80 km/h sowie pfeifen
	20		Wenn das Rotierende Warnsignal zur Ankündigung des Schrankenschließens versagt, unabhängig davon ob ein Vorläutewerk vorhanden und wirksam ist oder nicht		und pfeifen
	21		Wenn im Tragschild der Vorblinkleinrichtung trotz Annäherung eines Schienenfahrzeuges weder rotes Blinklicht noch rotes Dauerlicht erscheint, unabhängig davon ob ein Lätewerk vorhanden und wirksam ist oder nicht		und pfeifen

Erläuterung: Vz max = größte zulässige Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge bei der Annäherung an die EK.

¹⁾ Als Beschädigung gilt hier jene, durch welche ein Zeichen für den Straßenbenützer nicht mehr eindeutig erkannt werden kann.

²⁾ Die im Störfall bei den einzelnen EK erforderlichen Maßnahmen sind im entsprechenden Verzeichnis, das der Bahnhof-Dienstordnung beiliegt, festgelegt.

³⁾ Privatwegtafel mit Aufschrift: „Besondere Vorsicht! Nichtöffentlicher Eisenbahnübergang. Benützung durch Nichtberechtigte verboten“.

⁴⁾ Nur auf jener Bahnseite, auf der die Schrankenanlage nicht Halt gebietet, sind vorhandene Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang mit Schranken“ zu überdecken durch Zeichen „Bahnübergang ohne Schranken“.

Abbildung 2

DV V 3

403. Die gesperrten Bahnhöfe sind in der Regel mit einem V-Bediensteten zu besetzen; diesem obliegt: ...

b) Bedienung von Schranken- und Blinklichtanlagen ...

Bei geringer Zugdichte dürfen gesperrte Bahnhöfe unbesetzt bleiben, wenn nicht die Anwesenheit eines V-Bediensteten aus vorgenannten Gründen erforderlich ist.

405. Schrankenposten und Posten, die Blinklichtanlagen zu bedienen haben, dürfen für die Zeit des Verkehrs der Züge nicht gesperrt werden. Gesperrte Blockposten mit Bedienung von Schranken- oder Blinklichtanlagen bleiben während der Sperre als Schrankenposten besetzt.

Ebenso ist es unstatthaft, wie im Störfall vorzugehen, wenn der Bediener einer Schranken- oder Blinklichtanlage

von einem Vorsprungfahren nicht verständigt werden konnte:

DV V 3

334. Ein Vorsprungfahren ist nicht gestattet, wenn ...

d) nicht alle beteiligten Streckenbediensteten, Arbeiterotten und die Führer von Gleisreißgeräten verständigt werden konnten.

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen

Eisenbahngesetz 1957:

„§ 42 Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr störendes Verhalten verboten ...“

„§ 54 (1) Wer den Bestimmungen der §§ 38 bis 44 oder den auf Grund der §§ 46 und 49 durch Verordnung erlassenen Vorschriften zuwiderhandelt, begeht, sofern nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist hierfür von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. (3) und (4), mit einer Geldstrafe bis zu S 10.000 oder mit Arrest bis zu 2 Wochen zu bestrafen.“

Als „störendes Verhalten“ ist nicht nur jedes Verhalten anzusehen, das die Sicherheit gefährdet, sondern auch ein solches, durch das den Reisenden die Benützung der Bahn verleidet werden könnte, das ungünstige Auswirkungen auf die kundendienstlichen Bestrebungen der Bahn hat. Grölen, Herumlungern, undiszipliniertes Benehmen u. dgl. sind daher als Störung anzusehen. In derartigen Fällen ist daher unverzüglich eine Anzeige zu erstatten.



Vor einigen Wochen wurde im Bf Arnoldstein ein Tiefladewagen der „Intercontinentale“ Verschubstößen ausgesetzt. Einige Tage später wurde ein Kettenfahrzeug des gleichen Herstellers im Bf Penzing Vbf nicht wie vorgesehen am Schluß befördert und dadurch beschädigt. Die „Intercontinentale“ Österreichische Gesellschaft für Transport- und Verkehrswesen Ges. m. b. H., wie ihre volle Bezeichnung lautet, führte hierauf Beschwerde bei Herrn Betriebsdirektor.

Erhebungen wurden eingeleitet, Bestrafungen durchgeführt. Werden wir in absehbarer Zeit, obwohl die Bestimmungen über den Verschub mit Tiefladewagen sehr streng sind (besondere Überwachung, Leitung, Durchführung, Meldung, Ahndung), wieder einen Tieflader beschädigen? Oder vielleicht doch nicht, wenn Sie den folgenden Artikel gelesen haben und Ihr Verhalten entsprechend einrichten werden?

Bei den ersten Erhebungen zum Fall Arnoldstein ergab sich zunächst eine Diskrepanz in der Wagennummer. Hier hieß es Tiefladewagen 22 81 097 9 201-7, dort Kettenfahrzeug 20 81 096 9 160-9 und zu allem Überflus spielte noch ein Begleitfahrzeug 22 81 097 8 000-4 mit. Und schon waren wir einem kleinen Wunderwerk auf der Spur, dem **Variant**.

Die „Intercontinentale“ stellte uns gern Material zur Verfügung. Wir wollen versuchen, Sie in kurzer Form zu informieren.

Wozu werden derartige Spezialfahrzeuge konstruiert und gebaut?

Die Schwerindustrie und die Anlagenindustrie schaffen immer größere und schwerere Einheiten, die für den Transport nicht zerlegt werden können oder zwecks Rationalisierung bei der Aufstellung und Montage nicht zerlegt werden sollen.

Im Straßenverkehr und auf der Eisenbahn sind für das Gewicht und die Abmessungen der zu transportierenden Lasten Grenzen gesetzt. Für die uneingeschränkte Beförderung sind diese Grenzen auf der Straße enger als auf der

Eisenbahn. Beim Transport von Gütern der genannten Art werden die gesetzten Grenzen meist sehr wesentlich überschritten. Es ist daher der Einsatz besonders konstruierter Fahrzeuge, Schwerlast- oder Tiefladewagen, notwendig. Solche Fahrzeuge müssen über eine Fülle technischer Einrichtungen und Voraussetzungen verfügen, die ihre teure Anschaffung und Unterhaltung durch möglichst variable Einsatzmöglichkeit rechtfertigen.

Es mag durchaus zutreffen, daß wegen der zahlreichen Tunnels und Kunstbauten sowie wegen der Bahnsteige, der Einrichtungen für die elektrische Zugförderung und für die Signalanlagen bei der Beförderung auf der Schiene — trotz der größeren zulässigen Breite — hinsichtlich der Abmessungen früher als auf der Straße eine nicht mehr überschreitbare Grenze erreicht wird. Solange diese Grenze aber nicht erreicht ist, ist der Eisenbahnbetrieb wegen der zweifellos größeren Sicherheit, die er dem meistens sehr hochwertigen Ladegut bietet, dem Straßentransport unbedingt vorzuziehen.

Baukastenprinzip

Um den Park von Spezialwagen besser und somit mit höherem kommerziellen Nutzen einsetzen zu können, müssen Wagen gebaut werden, die durch variablen Einsatz ihrer einzelnen Elemente wahlweise die Beförderung von verschiedenartig beschaffenen Gütern ermöglichen. Dieser Anforderung konnte nur durch das Baukastenprinzip Rechnung getragen werden.

Die Bedingungen in der Ausschreibung zum Bau des Spezialtransportgerätes waren neben der Einhaltung der bei Spezialtransporten geltenden Vorschriften und der dabei üblichen Einrichtungen folgende:

- Einhaltung eines Baukastenprinzips, das den Ausbau zu einem 32-achsigen Wagen ermöglicht,
- Verwendung eines 4-achsigen Drehgestells mit möglichst niedriger Bauhöhe als Grundelement dieses Baukastensystems,
- Möglichkeit, die Last unmittelbar auf eine Reihe hintereinander gekuppelter Drehgestelle aufzulegen. Diese Anordnung wird im folgenden als **Kettenfahrzeug** bezeichnet,
- Eignung für den Transport verschiedenster Schwerlasten, wie z. B. Großtransformatoren, Druckgefäße für Reaktoren, Anlagen der chemischen

Industrie, Rotoren, Statoren usw., durch Anwendung geeigneter Brücken, Durchstreckträger und Tragschnäbel,

- Umspurbarekeit von Normalspur (1435 mm) auf Breitspur (1524 mm). Dadurch wird der Wagen nicht nur auf dem ganzen europäischen Festland (ausgenommen die Breitspurbahnen der Iberischen Halbinsel und der Schmalspurbahnen) einsetzbar, sondern er kann auch auf asiatische und afrikanische Strecken übergehen.
- Da die Ladegüter das zulässige Lademaß wesentlich überschreiten, war die Möglichkeit vorgeschrieben, durch seitliches Verschieben und durch Heben oder Senken der Last örtlichen Hindernissen auszuweichen,
- möglichst geringes Eigengewicht der Bauteile,
- größte Achslast 21,5 t und größte Radlast bei seitlich verschobener Last 16,7 t,
- Metergewicht für das gesamte Fahrzeug 10 t/m und für jede Laufwerksgruppe 12 t/m,
- Mindestradius der befahrbaren Gleisbögen 125 m auf offener Strecke, 75 m in Werksgleisen,
- Möglichkeit auf Eisenbahnföhren überzugehen,
- Höchstgeschwindigkeit bei der Leerfahrt 100 km/h und bei der Lastfahrt 80 km/h,
- Verwendung von Scheibenbremsen,
- Bau eines Begleiterwagens, der neben den Wohn-, Wasch-, Koch- und Aufenthaltsräumen für das Begleitpersonal Werkstatteinrichtungen besitzt, so daß im Zusammenhang mit dem Transport anfallende Arbeiten durchgeführt werden können,
- Unterbringung des Aggregats für die Eigenstromerzeugung im Begleiterwagen,
- Möglichkeit der Durchführung der Beladung, der Entladung und der Umspürung ohne Zuhilfenahme von Krananlagen und Fremdenergie.

Das Fahrzeug wurde im März 1976 ausgeliefert und auch der Mannschafts- und Begleitwagen fertiggestellt.

Die dzt. Bestandteile des Fahrzeuges sind:

- 4 vierachsige Drehgestelle
- 2 zweiachsige Traggestelle
- 2 Zwischenbrücken
- Schnabel- und Durchladeträger.

Daraus können 12 verschiedene Variationen zusammengestellt werden.



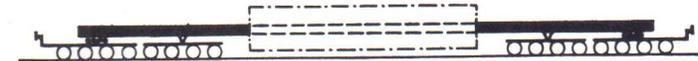
1 Kettenfahrzeug (2er-Kette, 8 Achsen), Nutzlast 135 Tonnen



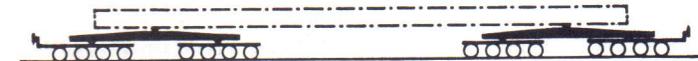
2 Kettenfahrzeug (3er-Kette, 12 Achsen), Nutzlast 207 Tonnen



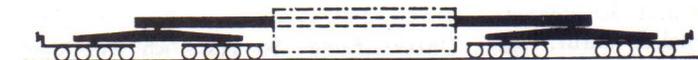
3 Kettenfahrzeug (4er-Kette, 16 Achsen), Nutzlast 279 Tonnen



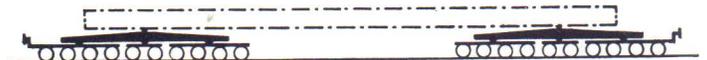
4 Kettenfahrzeug mit Durchsteckträger, 16 Achsen, Nutzlast 279 Tonnen abzüglich Eigengewicht des Durchsteckträgers



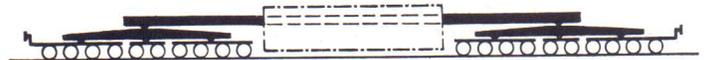
5 Kettenfahrzeug mit auf Zwischenbrücken aufgesetztem Ladegut, 16 Achsen, Nutzlast 255 Tonnen



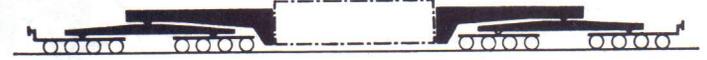
6 Kettenfahrzeug mit auf Zwischenbrücken aufgesetztem Durchsteckträger, 16 Achsen, Nutzlast 255 Tonnen abzüglich Eigengewicht des Durchsteckträgers



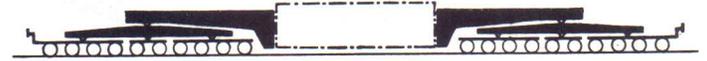
7 Kettenfahrzeug mit auf Zwischenbrücken aufgesetztem Ladegut, 20achsig, Nutzlast 330 Tonnen



8 Kettenfahrzeug mit auf Zwischenbrücken aufgesetztem Durchsteckträger, 20achsig, Nutzlast 330 Tonnen abzüglich Eigengewicht des Durchsteckträgers



9 16achsiger Schnabelwagen (ohne Durchladeträger), Nutzlast 215 Tonnen (für selbsttragende Last)



10 20achsiger Schnabelwagen (ohne Durchladeträger), Nutzlast 290 Tonnen (für selbsttragende Last)



11 16achsiges Fahrzeug mit Schnabel- und Durchladeträger, Nutzlast 193 Tonnen



12 20achsiges Fahrzeug mit Schnabel- und Durchladeträger, Nutzlast 268 Tonnen

Weitere Details

Die Drehgestelle sind so beschaffen, daß auf jedem ihrer Enden der Pufferträger mit den Zug- und Stoßvorrichtungen montiert werden kann, ebenso ist jedes Drehgestell für sich geeignet, einen Hydrauliksteuerstand aufzunehmen. Bei entsprechender Notwendigkeit kann dieser Hydrauliksteuerstand aber auch auf einer hierfür bereits vorgesehenen Plattform des Begleitfahrzeuges montiert werden, dies vornehmlich beim Einsatz als Kettenfahrzeug. Vom Hydrauliksteuerstand werden sämtliche Funktionen des Wagens, wie Heben, Senken und Seitwärtsverschieben, gesteuert und die Funktionen des hydraulischen Lastenausgleichs überwacht. Die Tragfähigkeit der Erst-

ausbaustufe ist aus den abgebildeten Skizzen ersichtlich. Im Endausbau als 32 Achser wird der Wagen

als Schnabelwagen mit Durchladeträger voraussichtlich etwa 400 t,

als Schnabelwagen mit selbsttragender Last etwa 430 t,

als Kettenfahrzeug voraussichtlich etwa 580 t tragen können.



Bei entsprechend vorhandener Anzahl von Drehgestellen können die einzelnen

völlig gleichartig beschaffenen Drehgestelle verschieden eingesetzt werden, also z. B. ein Teil als Kettenfahrzeug und der Rest als Brückenfahrzeug.

Wichtiger Hinweis!

Bei der Beförderung als Kettenfahrzeug, das kann mit 2, 3 oder 4 vierachsigen Drehgestellen sein, beträgt die vorläufig zugelassene Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Das Kettenfahrzeug darf aber auf alle Fälle nur am Zugende gereiht befördert werden. Bei nachgeschobenen Zügen ist das Fahrzeug dem nachschiebenden Tzf anzuhängen.



Tiefpladewagen 22 81 097 9 201-7

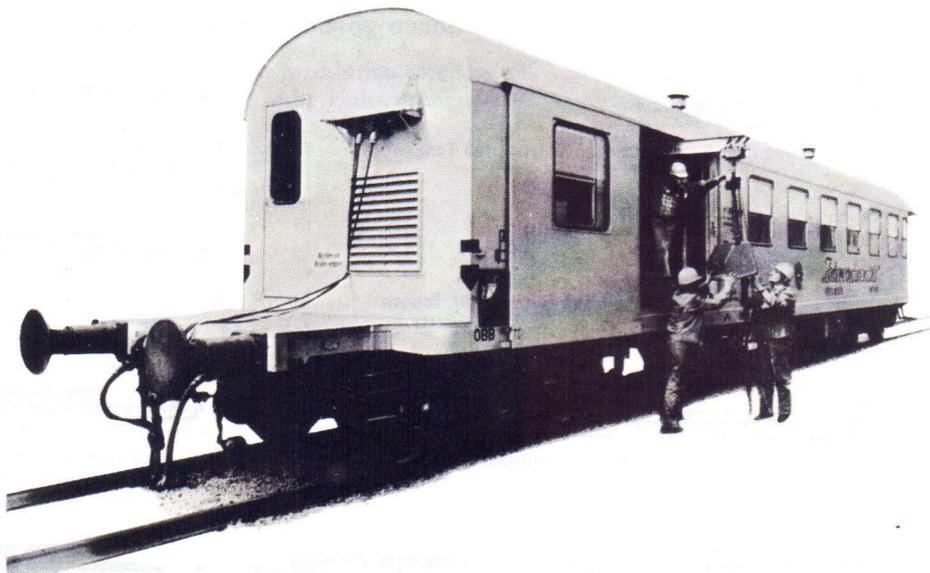


Kettenfahrzeug 20 81 096 9 160-9

**Verschub- und Zugbegleitbedienstete!
Tfz-Führer!
Aufsichtspersonal!**

Für die Einstellfirmen derart kostbarer Fahrzeuge ist es selbstverständlich, uns und damit Ihnen diese und die meist noch wertvollere Ladung anzuvertrauen. Dieses Vertrauen ehrt und verpflichtet. Wir verlassen uns auf Sie!

Begleitfahrzeug
22 81 097 8 000-4



Radhandbremse

In vermehrtem Maße werden Wagen mit Handbremsen ausgestattet, die mittels eines in Wagenbodenhöhe angebrachten Handrades zu bedienen sind.



Aus Gründen der persönlichen Sicherheit darf die Bedienung einer solchen Bremse nur bei Stillstand des Fahrzeuges erfolgen. Die Verwendung der Bremse ist daher auf das Festhalten des Fahrzeuges beschränkt.

Wir freuen uns . . .

Der Schaffner des Zuges 260 vom 29. 11. 1976 wird in einer Zuschrift an den Herrn Generaldirektor wegen besonders höflicher und freundlicher Betreuung einer Reisenden gelobt.

In einer Glosse der Neuen Kronen Zeitung wurde der Kundendienst im Bf St. Pölten Hbf positiv dargestellt, weil am 15. 1. 1977 ein Verschieber und ein Fahrdienstleiter einem in Pöchlarn wohnhaften Schüler der Handelsakade-

mie behilflich waren, als er seinen Fahr- ausweis in einem Eisenbahnwaggon verloren hatte.

Herr Direktor Dr. Cudlin von der Internationalen Unfall- und Schadenversicherung dankt schriftlich dafür, daß ihm, anlässlich seiner Reise am 19. 1. 1977 mit Zug 239, durch Entgegenkommen des Schaffners und des Fahrdienstleiters im Bf Müzzuschlag ein Ferngespräch mit seinem Büro ermöglicht wurde und er so die sofortige Nachsendung von für ihn wichtigen Akten veranlassen konnte.

Herr Doktor Kotrba, Geschäftsführer der Österreichischen Flugbetriebsgesellschaft reiste gemeinsam mit einem Flugkapitän am 21. 1. 1977 mit Zug 638 von Villach nach Wien Südbf. Er bedankte sich schriftlich für die Hilfsbereitschaft des Personals, insbesondere des Zugführers. Der Brief freute uns deshalb besonders, weil es sich bei der Feststellung der beiden Herren, die von einem Touropa-Seminar kamen, nicht nur um den Eindruck zweier Reisender, sondern vielmehr um das Urteil von Fachleuten handelt.

Die Neue Kronen Zeitung glossiert folgenden Vorfall positiv: Anfangs Feber 1977 unternahmen drei Mittelschüler einen Fahrradausflug in die Gegend von Greifenstein. Sie wurden vom Regen überrascht. Der Wärter der H. u. Lst Greifenstein/Altenberg lud die Buben in seinen Dienstraum ein, bereitete ihnen Tee, verständigte fernmündlich die Eltern und streckte den Dreien schließlich das Fahrgeld nach Wien vor, so daß sie in kürzester Zeit nach Hause gelangen konnten.

Herr Ulrich Schuler, reiste am 27. 3. 1977 mit Zug 467 von Bludenz nach Wien.

Er schreibt uns:

„Als schwer Körperbehinderter mußte ich am 1977-03-27 nach Wien zu einer Untersuchung. So fuhr ich mit dem Zug „Wiener Walzer“ ab Bludenz nach Wien West und benützte für diese Reise den von den ÖBB zur Verfügung gestellten Rollstuhl ebenso bei der Rückreise am 1977-04-01 mit dem Zug ‚Bodensee‘.

Für so viel Freundlichkeit und Aufmerksamkeit wie sie von den Bediensteten der ÖBB im Bf Bludenz, im Bf Wien West und dem Zugpersonal mir entgegengebracht wurde, möchte ich mich auf diese Weise recht herzlich bedanken.“

Ähnliches steht in einem Brief, den Frau Brigitte Moosbrugger an den Bf Feldkirch richtete:

„Ich möchte mich noch für den Fahr- und Tragsessel bedanken, der mir für die Fahrt nach Atnang-Puchheim und zurück zur Verfügung gestellt worden ist. Auch bin ich beeindruckt, wie man mir geholfen hat. Überhaupt finde ich es sehr lobenswert, daß die ÖBB durch diesen neuen Service-Dienst es möglich macht, daß Behinderte jetzt mit viel Erleichterung Reisen unternehmen können. Soweit es mir möglich ist, werde ich diese Erfahrung in meinem Bekannten- bzw. im Behindertenkreis weitergeben.“

Wir geben Lob und Dank auf diesem Weg gern weiter. Die Herren Vorstände und Aufsichtsorgane werden ersucht, das kundenfreundliche Verhalten der Mitarbeiter entsprechend zu würdigen.

Arbeitnehmerschutz

Kopflös



ist es, mit einer so weiten Hose beim Verschub Dienst zu versehen.

Wir hatten Glück, diesen Bediensteten noch mit heilen Gliedmaßen anzutreffen. Der Bedienstete hatte Glück, daß wir ihn sofort zum Wechsel des Kleidungsstückes veranlaßten.

Vorschriften garantieren uns, daß nicht alles nur vom Glück abhängt.

DV A 40

2.7.2.1. Im Gefahrenbereich der Gleise, in unmittelbarer Nähe bewegter Fahrzeuge, Maschinen und Maschinenteile (Triebwerke), spannungsführender Anlagenteile und überall dort, wo Kleidung leicht Feuer fangen kann oder durch lose Kleidung Gefahren entstehen können, muß anliegende Arbeitskleidung getragen werden. Auch dürfen an solchen Stellen Kleidungsstücke weder an- noch ausgezogen werden.

Vorgesetzte und Aufsichtsorgane garantieren uns, daß die zum Schutz unserer Mitarbeiter erlassenen Bestimmungen auch beachtet werden.

DV A 40

2.1.1.6. Unfallgefahren sind ehestens zu beseitigen. Verstöße gegen die UVV umgehend abzustellen; ist dies nicht möglich, muß dem nächsterreichbaren Vorgesetzten oder Aufsichtsorgan Meldung erstattet werden.

2.1.2.3. Bei Verstößen gegen die Bestimmungen der UVV sind die betreffenden Personen unter Hinweis auf die Folgen zu belehren und gegebenenfalls zur Verantwortung zu ziehen.

Dem Bill haben's einen Fuß abgeführt!

Ein Gespräch mit:

Herbert Kvapil

geb. 25. 12. 1940

Verschieber in Wien Südbf bei der 11. Reserve

Prüfung für Verschubaufseher abgelegt glücklich verheiratet

begeisterter Eisenbahner

IdB: *Herr Kvapil, seit wann sind Sie schon im Dienst der ÖBB?*

K: Seit 1961. Mein Vater war zu dieser Zeit noch Schaffner beim Bf Wien Südbf. Ich begann meine Laufbahn daher auch in diesem Bahnhof. Zunächst arbeitete ich im Wagenreinigungsdienst, übte dann auch die Tätigkeit des Zugheizers (Vorheizen der Wagensätze mit der elektrischen Zugvorheizanlage oder mit Dampflokomotiven) aus und kam dann, ich glaube 1965, zum Verschub.

IdB: *Haben Sie sich dort rasch eingewöhnt?*

K: Sehr rasch. Ich kannte ja schon alle Kollegen persönlich. Bereits nach kurzer Zeit war ich der „Bill“. Ich arbeitete bei der 11., 12. oder 13. Reserve und verrichtete alle Arbeiten, die einem Verschieber zukommen, wie „Bremsenfahrer“, „Maschinenmann“.

IdB: *Was strebten Sie in der beruflichen Laufbahn weiter an?*

K: Selbstverständlich faszinierte mich die interessante Tätigkeit des Verschubaufsehers. Für spätere Zeit erträumte ich die Position eines Verschubmeisters.

IdB: *Am 24. 10. 1974 haben Sie in Wien Südbf einen schweren Arbeitsunfall erlitten, der Ihr Leben stark verändert hat! Würden Sie unseren Lesern schildern, wie es zu dem Unfall kam, oder besser gesagt, wie Sie sich heute an das Ereignis erinnern.*

K: Das war so. Während des Nachtdienstes fuhr gegen 22.00 Uhr unsere Reserve, eine Lok der Reihe 2062, vom Südsektor über Gleis 10 auf die Ostseite. Ich fuhr im Führerstand mit. Die gezogenen Postwagen sollten nach Geis 9 abgestoßen werden. Um die Wagen mit dem sogenannten „Beisser“ (Aushängestange) abkuppeln zu können, stieg ich kurz vor dem beabsichtigten Anhalten der gezogenen Fahrt aus dem Führerhaus.



Auf dem Aufstieg stehend, beugte ich mich nach außen zurück, um das von dem am Schluß des Verschubteiles befindlichen Verschieber zu erwartende Signal „Halt“ sofort dem Tfz-Führer weitergeben zu können.

IdB: *Was war, als Sie das erwartete Signal sahen?*

K: So weit ist es nicht mehr gekommen. Gleich nach dem Zurückbeugen erwischte mich ein Fahrleitungsmast an der Schulter. Ich wurde mit dem Kopf noch heftig gegen den Mast geschleudert, verlor den Halt am Fahrzeug und stürzte schließlich auf den Signalkörper einer Weiche, wobei ich unter den unmittelbar hinter dem Tfz gereihten Postwagen geriet.

IdB: *Hört hier Ihre Erinnerung auf?*

K: Ich sah noch meinen jugoslawischen Kollegen Adamovic, wie er mir meinen Hosenriemen abnahm und begann, mir ein Bein abzubinden. ...

Und dann sagte mir eine Krankenschwester, daß mir nach einem schweren Unfall das rechte Bein am Unterschenkel abgenommen werden mußte. Wegen Knochensplinterung war auch schon nachamputiert worden. Nach und nach erfaßte ich, daß ich mich in der Intensivstation im Meidlinger-Unfallkrankenhaus befand, und es war schon Mittag... Der Schock war furchtbar! Ich konnte niemals mehr Verschieber sein! — Dieser Gedanke verfolgte mich andauernd — niemals wieder!

IdB: *Nach einiger Zeit erzählte uns ein Kollege, der Sie besucht hatte: „Der Bill lacht schon wieder. Er liest eine Menge Bücher. Ich glaube, er ist wieder der Alte.“ Wir schlossen daraus, daß Sie auch bald das Krankenhaus verlassen würden!*

K: Drei Wochen lang redeten mir die Krankenschwestern, oft auch die Ärzte und meine nächsten Angehörigen immer wieder gut zu. Dann änderte sich meine Einstellung.

Ich dachte mir: „Bill, es wird schon irgendwie gehen, und es muß irgendwie gehen. Ich muß nur aufpassen, daß ich den Anschluß an draußen nicht verliere.“ Gott sei Dank, hatte ich die Einstellung bereits geändert, als mir klar wurde, daß es mit dem Nachhausegehen noch lange dauern würde. Nach 1½ bis 2 Monaten mußte mir das Bein neuerlich, etwa 10 cm unter dem Knie nachamputiert werden. Nach 3½ Monaten wurde ich von einer Heilgymnastin geschult, mit Krücken zu gehen. Am 5. 2. 1975 durfte ich das Krankenhaus verlassen.

IdB: *Herr Kvapil, Sie gehen aber nun schon lange Zeit ohne Stock und zwar ziemlich gut. Wie haben Sie das geschafft?*

K: Vom 1. 4. an war ich ungefähr 3 Monate im Rehabilitationszentrum Stollhof. Nach 3 Tagen bekam ich eine provisorische Prothese, die ich aber wegen der Wunde nur zeitweise tragen konnte. Heilgymnastik, Unterwassertherapie, Turnen, Gehen-lernen mit dem Stock. Die in Stollhof haben sich mit uns sehrten riesige Mühe gemacht. Die richtige Prothese, die ein Wiener Orthopäde angefertigt hatte, erhielt ich 14 Tage vor der Entlassung aus dem Rehabilitationszentrum. Ich war glücklich! Ich traf auch Berufskollegen, denen das Schicksal genauso mitgespielt hatte. Geteiltes Leid ist halbes Leid. Es ist auch der „Schmäh wieder grennt“. Einige konnten den Schicksalsschlag nicht überwinden. Die tun mir sehr leid.

IdB: *Nach der Entlassung wurden Sie wieder mit dem Berufsleben konfrontiert. Wie war das?*

K: Schon in Stollhof wurde ich von der Bearbeiterin für Sozialversicherungsan-

gelegenheiten der Bundesbahndirektion Wien und vom zuständigen PA-Mitglied beraten. 10 Tage nach der Entlassung trat ich den „leichten Dienst“ an, für den ich nun tauglich geschrieben war. Zunächst hatte ich die Fahrradaufbewahrung und die Garderoberräume der Zugbegleitbediensteten in Wien Südbf zu beaufsichtigen.

IdB: *Sie waren also wieder in der „Heimat“ gelandet?*

K: Ich traf zwar ständig alle meine Kollegen. Der Betrieb spielte sich nur wenige Meter von meinem Dienstplatz entfernt ab. Die Züge und den Verschub auf der Neunzehnten hörte ich sogar fahren. Mitarbeiten konnte ich aber leider nicht. Es wurde mir Hoffnung gemacht, bei Freiwerden eines Postens als Betriebsfernmelder im Stellwerk 11 tätig sein zu dürfen.

IdB: *Wann sollte das sein?*

K: Das weiß ich nicht genau. Doch Anfang August wurde ich gefragt, ob ich eine ähnliche Tätigkeit bei der ZVÜ ausüben wolle. Weil ich wußte, daß dort auch ein ehemaliger Fahrdienstleiter meines Bahnhofes Dienst versah, getraute ich mich zuzustimmen. Am 13. 8. 1975 habe ich mit Herzklopfen den Dienst als Beihilfe bei der ZVÜ, zunächst als Einschüler, angetreten.

IdB: *Seither sind über 1½ Jahre vergangen. Wie sehen Sie die Zeit bei der ZVÜ, vor allem die Anfangszeit?*

K: Alles war ungewohnt. Es war eine riesige Umstellung. Ich bemerkte aber bald, daß ich ein neues „zu Hause“ gefunden hatte. Zunächst sah ich bekannte Personen, ehemalige Fahrdienstleiter, Erhebungsbeamte, Schulungsbeamte meines Bahnhofes, die jetzt in nächster Nähe ihre Arbeitsstelle hatten. Dann merkte ich, daß ich bei meiner Tätigkeit mitten im Betrieb stehe. Bei den Meldungen über Zugläufe kann ich mir viele, vor allem die Südbahnzüge vorstellen, wie sie in Wirklichkeit aussehen. Oft höre ich auch die Namen mir bekannter Bediensteter. Und dann das Allerwichtigste, mit dem ich nicht gerechnet hatte. Mein neuer Chef behandelte mich von Anfang an als vollwertigen Mitarbeiter, auf den er

sich verlassen können muß. Für die Damen und Herren, mit denen ich zusammenarbeite, war ich vom 1. Tag an ein Kollege. Was glauben Sie, was das wert ist! Wenn ich Ihnen noch dazu sage, daß ich hier längst bei den Kollegen der „Billy“ bin, so sagt das sicher genug.

IdB: *Wir freuen uns mit Ihnen, daß Sie an Ihrem jetzigen Arbeitsplatz glücklich sind. Nun noch eine ganz wichtige Frage: Wenn Sie angehende Verschieber auszubilden hätten, was würden Sie diesen aus den Gedanken, die Sie sich nach dem Unfall gemacht haben, mitgeben?*

K: Ich wünsche jedem der jungen Kollegen, daß er so viel Freude im Verschubdienst hat, wie ich sie gehabt habe. Es war eine sehr schöne Zeit. Ich habe nach dem Unfall lange Gelegenheit und viel Zeit gehabt, über Verschiedenes aber auch über Vorschriftenbestimmungen nachzudenken. Wie viel von deren Einhaltung abhängt, das kann ich bezeugen. Ob es sich dabei um betriebliche Vorschriften oder um die UVV handelt, ist egal; jede Nichteinhaltung bringt Schaden. Die Einhaltung der UVV schützt vor persönlichem Leid, an der Beachtung der betrieblichen Vorschriften hängen Sachwerte und Menschenleben. Der Verschieber muß bei seiner Tätigkeit immer mit den Gedanken dabei sein. Ich war einige Sekunden nicht „da“. Wie es ausgegangen ist, habe ich schon erzählt.

Und ich sage Ihnen noch mehr: Bei mir ist es noch gut ausgegangen! Ich habe immer meine Schutzkleider getragen. Hätte ich damals den Schutzhelm nicht getragen, wäre ich — das wurde einwandfrei festgestellt — mit absoluter Sicherheit bei dem Anprall an den Mast sofort tot gewesen. Meine Parole für die jungen Freunde wäre:

„Denken! Vorschriften beachten! Schutzkleider tragen! Aufpassen, aufpassen und wieder aufpassen!“

IdB: *Herr Kvapil, wir danken Ihnen herzlich für das Gespräch und hoffen, daß Ihr und unser Anliegen, Kollegen vor ähnlichen Unfällen zu bewahren, verstanden wird.*