

Seminare

Das hatten wir wirklich nicht erwartet! Nämlich die erfreuliche Reaktion unserer Leser auf die Abhandlung über das 6. Fachliche Seminar der Betriebsdirektion „Mehr Sicherheit im Eisenbahnbetrieb“. Genauso breit gestreut wie der Teilnehmerkreis bei dem Seminar war auch der Personenkreis, von dem ein Echo auf die Veröffentlichung im IdB eingelangt ist. Manchen Kollegen ist erst bewußt geworden, daß sich in Neulengbach nicht einige Herren eine schöne Woche gemacht haben, sondern, daß vielmehr Fachkräfte des Betriebsdienstes sich redlich bemühten, wenn schon nicht eine Lösung, so doch Maßnahmen für eine wesentliche Besserung hinsichtlich Sicherheit im Eisenbahnbetrieb zu erarbeiten.

In der Zeit vom 8. bis 11. 3. 1977 fand, ebenfalls in der Bundesbahnakademie Neulengbach Markt, das 7. Fachliche Seminar der Betriebsdirektion unter dem Motto „Allgemeine und Wirtschaftsangelegenheiten“ statt. Veranstalter dieses Seminars war die Abteilung III/1 der GD. Nachstehend bringen wir eine von DDr. Lentner (III/1) erstellte Zusammenfassung über den Ablauf dieses Seminars:

Analog zum vorhergehenden Seminar setzte sich der Teilnehmerkreis repräsentativ aus folgenden Bediensteten bzw. Dienststellenvertretern zusammen:

- Leitende Beamte der Personal-, Betriebs- und Verkaufsdirektion
- Abteilungsvorstände, Sachwalter IV/1 und IV/5, sowie Fachbeamte der Transportabteilungen der Bundesbahndirektionen
- Betriebskontrolloren
- Bahnhofsvorstände
- Personalbeamte, Wirtschaftsführer und Materialbeamte größerer Bahnhöfe
- Zugbegleitkommandierungsbeamte
- Mitglieder des Zentralausschusses und der Personalausschüsse der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen
- Personalvertreter des ausführenden Verkehrsdienstes.

Einleitend zu diesem Seminar zeigte der Herr Betriebsdirektor, **Hofrat Dr. Josef Pucher**, den Unterschied zwischen den bisher von der Betriebsdirektion abgeführten und den im Jahre 1977 veranstalteten Seminaren auf.

Das Ziel der herkömmlichen „Informationsseminare“ war es, einen möglichst großen Kreis von Teilnehmern, die nach bestimmten Gesichtspunkten ausgewählt wurden, über die Probleme und Maßnahmen der Unternehmensleitung zu informieren. Im Gegensatz dazu wurden die diesjährigen Seminare der Betriebsdirektion als sogenannte „Arbeitsseminare“ abgeführt. Diese Form der Seminare ist vor allem dazu geeignet, bestimmte Vorschläge zu bestimmten Problemstellungen zu erarbeiten. Die Einladung zur Teilnahme an diesen Seminaren erging daher an jenen Personenkreis, der praxisbezogene Vorschläge und konstruktive Anregungen zu der Arbeit der Verwaltung geben konnte. Aus diesem Grunde wurden die Themen dieser Seminare so gewählt, um gegenseitiges Verständnis für Maßnahmen der Unternehmensleitung sowie für die Probleme des ausführenden Verkehrsdienstes zu erwecken.

Das Hauptaugenmerk dieses Seminars wurde daher auf Themen der Personalwirtschaft sowie auf die Möglichkeiten einer Qualitätsverbesserung im Fahrdienstleiterdienst gelegt.

Fragen der Personalwirtschaft standen vor allem deshalb im Mittelpunkt dieses Seminars, weil diesen in einem personalintensiven Dienstleistungsbetrieb — wie es auch die Österreichischen Bundesbahnen sind — eine besondere Bedeutung zukommt. Vor allem werden Personaleinsparungen bei anderen europäischen Bahnverwaltungen — im Gegensatz zu der in Österreich verfolgten Personalpolitik — wesentlich rigorosier durchgeführt. Der Herr Betriebsdirektor vertrat auch die Ansicht, daß der von der Betriebsdirektion gemeinsam mit der Personaldirektion eingeschlagene Weg, dem Personal im Falle von Dienstpostenreduktionen eine Art Bonifikation in Form von Postenhebungen zuteil werden zu lassen,

fortgesetzt werden sollte. Vor allem auch deshalb, weil dadurch — sowohl im Interesse des Unternehmens, als auch der Bediensteten — bei angestrebten Rationalisierungsmaßnahmen immer wieder ein gemeinsamer Konsens gefunden werden kann.

Der Herr Betriebsdirektor wies hinsichtlich der Themenstellung „Möglichkeiten einer Qualitätsverbesserung im Fahrdienstleiterdienst“ bzw. einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung besonders darauf hin, daß in der Vergangenheit die Bedeutung dieser Problemkreise oft nicht richtig erkannt worden sei. Auch sei es nicht im Sinne eines guten Betriebsklimas, jungen Mitarbeitern mit Mißtrauen zu begegnen bzw. älteren Bediensteten die Arbeitsfreude bzw. die aktive Dienstesausübung zu verleiden. Aus diesem Grunde muß man sich generell der moralischen Verpflichtung bewußt werden, die man gegenüber beiden Bedienstetengruppen hat. So sollte man versuchen, sich mehr um die Sorgen und Probleme unserer jungen Mitarbeiter zu kümmern. Den älteren Bediensteten hätte man hingegen jene Achtung entgegen zu bringen, die ihnen aufgrund ihres umfassenden Eisenbahnwissens, ihrer reichen Erfahrung sowie ihrer Loyalität zu unserem Unternehmen zukommt.

Im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Betriebsdirektors referierte der Leiter der Abt. „Allgemeine und Wirtschaftsangelegenheiten“, **BB-Dir.Rat Reg.Rat Kurt Bukovics**, über „Personalwirtschaftliche Betriebsführung“. Außerdem zeigte er die Aufgaben und Zielsetzungen des Ressorts auf und stellte die einzelnen Arbeitsgruppen seiner Abteilung vor.

In seinen Ausführungen wies Reg.Rat Bukovics auf die allgemeine wirtschaftliche Situation, als auch auf die unseres Unternehmens besonders hin. Vor allem betonte er die Verpflichtung der Österreichischen Bundesbahnen zur größten Sparsamkeit im Interesse unseres Landes. Diese Verpflichtung wurde nicht erst durch budgetäre Maßnahmen der Bundesregierung den Österreichischen Bundesbahnen auferlegt, sondern bereits durch das „Unternehmenskonzept 1975—1985“ in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Im Hinblick auf die allgemeine wirtschaftliche Situation kann nicht angenommen werden, daß sich die finanzielle Lage der Österreichischen Bundesbahnen in nächster Zeit merklich ändern wird. Aus diesem Grunde wird die Personalwirtschaft auch in Hinkunft ihr besonderes Augenmerk auf Rationalisierungsmaßnahmen legen, wodurch Einsparungserfolge erzielt werden können.

Reg.Rat Bukovics berichtete auch über die Auswirkungen der im Jahre 1976 abgeführten Stellenplanverhandlungen im Bahnhofdienst, bei denen rund 1100 Dienstposten eingespart werden konnten. Die Betriebsdirektion sei sich auch der Tatsache bewußt, daß diese hohe Einsparungsrate einen nicht unbedeutenden Eingriff in das Gefüge des Außendienstes darstellte, der erst durch organisatorische Maßnahmen bzw. strukturelle Verbesserungen — im Interesse der Bediensteten — verkräftet werden muß. Das Jahr 1977 kann daher als Phase der Beruhigung angesehen werden. Die Personalwirtschaft ist jedoch verpflichtet, im nächsten Jahr ihre Bemühungen um eine möglichst wirtschaftliche Gestaltung des Personaleinsatzes im Betriebsdienst gezielt fortzuführen. Vor allem wies der Vortragende darauf hin, daß die Bahnhofsvorstände durch den von ihnen zu erstellenden Leistungsausweis über ein ausgezeichnetes Instrument verfügen, das es ihnen ermöglicht, innerhalb ihres Verantwortungsbereiches die Wirtschaftlichkeit des Personaleinsatzes kurzfristig zu beurteilen. Es bestünde daher die Verpflichtung, auf Leistungsschwankungen nicht nur durch Forderung nach Personalvermehrungen zu reagieren, sondern den Bundesbahndirektionen auch Hinweise für allenfalls mögliche Personalreduzierungen zu geben. Dabei wird auch künftig kein Bediensteter um seinen Arbeitsplatz bangen müssen, da — infolge des natürlichen Abganges durch Pensionierungen — vorübergehend überzählig werdendes Personal bei den Österreichischen Bundesbahnen laufend auch stellenplanmäßig untergebracht werden kann. Natürlich können hin und wieder Erschwernisse und Druckpunkte bei der Unterbringung dieser Bediensteten erwachsen. Die Unternehmensleitung ist jedoch im Einvernehmen mit der Personalvertretung stets bemüht, diese Härten auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Der Leiter der Abteilung „Allgemeine und Wirtschaftsangelegenheiten“ Reg.Rat Bukovics, hob in seinen Ausführungen besonders die Aufgeschlossenheit der Personalvertretung, sowie die gute Zusammenarbeit mit dieser hervor. Vor allem sei es ihr zu danken, daß bei allen Rationalisierungsmaßnahmen stets — sowohl im Interesse des Unternehmens, als auch der Bediensteten — ein gemeinsamer Konsens gefunden werden konnte. Dabei dürfte auch das Personal die Notwendigkeit erkannt haben, daß Verbesserungen des Dienstrechtes sowie der Sozialpolitik — wie z. B. besoldungsrechtliche Automatik und 2jährige Vorrückung in die nächsthöhere Gehaltsstufe — durch andere Maßnahmen kompensiert werden müssen. Aus diesen Überlegungen heraus hatte es sich auch den Rationalisierungsbestrebungen der Unternehmensleitung nicht verschlossen.

Im Gegensatz zu anderen Eisenbahnverwaltungen, die Rationalisierungsziele in für uns unvorstellbaren Größenordnungen anstreben — z. B. will die Deutsche Bundesbahn ihr Streckennetz um rund 6000 km reduzieren — sind die Österreichischen Bundesbahnen bestrebt, durch wirtschaftlichere Lösungen unser Unternehmen attraktiver zu gestalten. Da der Straßenverkehr als Konkurrent zur Schiene auch künftig nicht durch dirigistische Maßnahmen ausgeschaltet werden kann, muß auch bei unseren Bediensteten das sogenannte monopolistische „Schienendenken“ dem eines modernen Transportunternehmens weichen. In unserem eigenen Interesse hat das kommerzielle Denken das sogenannte „Beamtendenken“ zu verdrängen. Bieten doch die rd. 700 Bahnhöfe kundendienstliche Möglichkeiten in einer einmaligen Größenordnung dar, wie sie von keinem Transportunternehmen oder Spediteur Österreichs je erreicht werden können, ohne daß wir davon nur annähernd Gebrauch machen würden.

Abschließend umriß Reg.Rat Bukovics die Zielsetzung dieses Arbeitsseminars und wies auf die Themenstellung und den Inhalt der einzelnen Referate hin. Er betonte, daß die Vorträge und Kurzreferate aus dem Kreis der Seminarteilnehmer als Grundlageninformation und Denkanstöße zu verstehen wären. Das Ergebnis der Arbeit in den einzelnen Arbeitskreisen und der Diskussion soll als Arbeitsunterlage für weitere Maßnahmen — wie z. B. Stellung entsprechender Anträge an die zuständigen Fachdienste, Aufnahme von Gesprächen mit der Personalvertretung, Erarbeitung bestimmter Richtlinien — dienen.

Aufgrund des durch die Einführungsreferate des Herrn Betriebsdirektors, Hofrat Dr. Josef **Pucher**, sowie des Leiters der Abteilung „Allgemeine und Wirtschaftsangelegenheiten“ in der Betriebsdirektion, Reg.Rat Kurt Bukovics, gesetzten Rahmens, wurde das 7. Fachliche Seminar der Betriebsdirektion folgendermaßen gestaltet:

Am 1. und 2. Tag wurden von Vortragenden der Betriebsdirektion ausschließlich personalwirtschaftliche Themen behandelt, und zwar von

BB-Ob.Insp. Erich LÜFTNER,
BB-Ob.Insp. Alois STARZER und von
BB-Ob.Rev. Friedrich DREMEL.

Weiters wurden diese Vorträge durch Kurzreferate folgender Herren thematisch ergänzt und bildeten dadurch die Grundlage für eine rege Diskussion in den einzelnen Arbeitskreisen:

BB-Zentr.Insp. Johann PRIKOWITSCH, Vorstand der Transportabteilung der BBDion Wien,
BB-Zentr.Insp. Dr. Kurt WAGNER, Sachwalter für Kundendienst der BBDion Linz,
BB-Ob.Insp. Ralph JAKOBITSCH, Bahnhofsvorstand des Bf St. Veit a. d. Glan,
BB-Ob.Rev. Franz ISSER, Personalbeamter des Bf Innsbruck Hbf,
BB-Rev. Hubert HABERLE, Zub-Kommandierungsbeamter des Bf Villach Hbf,
BB-Ob.Rev. Gerwald STEINLECHNER, Personalauschuß der BBDion Villach. Fachgruppe „Verkehrsdienst“.

Am 3. Tag, der ausschließlich der Zielsetzung einer „Qualitätsverbesserung im Fahrdienstleiterdienst“ gewidmet war, wurden sowohl alle Möglichkeiten der derzeitigen Ausbildung, Schulung, Weiterbildung und Prüfungen, der verbesserten Ausbildung und gezielten Überwachung sowie die Fahrdienstleiterausbildung in der Praxis einer eingehenden Betrachtung unterzogen.

Grundsatzreferate wurden gehalten von

BB-Zentr.Insp. DDr. Hans LENTNER, Betriebsdirektion,
BB-Zentr.Insp. Ludwig HOFFELNER, Vorstand der Zentralschule Wien,
BB-Ob.Rat Dr. Heinrich LAMPACHER, Sachwalter IV/1 der BBDion Innsbruck,
BB-Rev. Susanne HUBAC, Betriebsdirektion.

Kurzreferate, die das Grundsatzthema „Qualitätsverbesserung im Fahrdienstleiterdienst“ jeweils aus der Sicht der Vortragenden beleuchteten, boten interessante Aspekte für eine konstruktive Diskussion in den Arbeitskreisen. Als Referenten stellten sich dafür in dankenswerter Weise folgende Herren zur Verfügung:

BB-Zentr.Insp. Hans GEBETSROITER, Betriebsdirektion,
BB-Ob.Insp. Rudolf GRÜBL, Vorstand des Bf St. Pölten Hbf,
BB-Insp. Wilhelm BACHMAYER, Betriebskontrollor, Dienstsitz: Wien Westbf,
BB-Rev. Gerhard NOWAK, Fahrdienstleiter des Bf Stockerau,
BB-Ob.Insp. Karl HIESMAYR, Vertreter der Exekutive „Verkehrsdienst“ im Zentralauschuß.

Am 4. Tag, an dem Fragen über „Wirtschaftsangelegenheiten des Verkehrs- und Kommerziellen Dienstes“ behandelt wurden, referierte

BB-Insp. Alfred HOLZER, Betriebsdirektion.

Obwohl für die meisten Bediensteten — die am Betriebsgeschehen bzw. an der wirtschaftlichen Lage unseres Unternehmens aktiv Anteil nehmen — von besonderem Interesse wäre, den Inhalt der in diesem Seminar behandelten Themen ausführlich kennen zu lernen, kann aus technischen Gründen an dieser Stelle nur ein kurzes Resümee über die wichtigsten Referate gezogen werden.

BB-Ob.Insp. Alois Starzer, Betriebsdirektion, der über „Rationalisierungsmaßnahmen im Zugbegleitdienst; Neuorientierung der Aufgabengebiete“ sprach, wies besonders darauf hin, daß die letzten Rationalisierungsmaßnahmen im Zugbegleitdienst vor allem auf ausdrückliche Weisung des Bundeskanzleramtes sowie des Bundesministers für Finanzen durchgeführt werden mußten. Diese Weisungen ließen sich bereits bis zum Jahre 1974 zurückverfolgen. Vor allem wurden die Österreichischen Bundesbahnen darin verpflichtet, alle Rationalisierungsreserven auszuschöpfen, um — im entsprechenden Rahmen — den Betriebsabgang dieses Unternehmens möglichst niedrig zu halten.

In seinem Referat „Stellenplanverhandlungen des Bahnhofdienstes“ nahm **BB-Ob.Insp. Erich Lüftner**, Betriebsdirektion, ausführlich Stellung zum Ergebnis und der Durchführung der Stellenplanverhandlungen 1976 sowie über die Zukunftsaspekte der Stellenplanpolitik der Betriebsdirektion. Er unterstrich in seinen Ausführungen die bedeutende Rolle des Stellenplanes im Rahmen der Personalpolitik, da er der Personalwirtschaft die Grundlagen für die gleichmäßige und gerechte arbeitsmäßige Belastung und leistungsgerechte Bezahlung der Bediensteten liefert. Er soll daher das Ergebnis einer auf einen bestimmten Zeitpunkt bezogenen systematischen Bewertung sämtlicher Dienstposten — unter Berücksichtigung von Arbeitsqualität und Arbeitsquantität — sein.

Mit dem bedeutungsvollen Referat „Zeitwerte, Normierungsgrundsätze, Leistungsberechnung“ des **BB-Ob.Rev. Friedrich Dremel** — einem Mitarbeiter der Normierungsgruppe für den Bahnhofdienst in der Betriebsdirektion — wurden den Seminarteilnehmern neue Aspekte der Personalwirtschaft eröffnet.

Der Vortragende wies besonders darauf hin, daß „Zeitwerte“ die ausschlaggebenden Faktoren für die Ermittlung der Leistung, des erforderlichen Personalbedarfes sowie der Qualität und Wertigkeit von Dienstposten (Normierungsgrundlagen) darstellen, die für die endgültige stellenplanmäßige Festlegung und — last not least — auch für die leistungsgerechte Entlohnung maßgebend sind.

Der **3. Seminartag**, der ausschließlich Fragen der „Qualitätsverbesserung im Fahrdienstleiterdienst“ gewidmet war, kann folgendermaßen zusammengefaßt werden:

Resumee

Die Teilnehmer des 7. Fachlichen Seminars der Betriebsdirektion kamen einhellig zu dem Ergebnis, daß auf Grund des rapiden Ansteigens von außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehrsdienst eine Qualitätsverbesserung unbedingt anzustreben wäre. Dabei wurde grundsätzlich die Ansicht vertreten, daß diese Qualitätsverbesserung primär bei der Auswahl der Fahrdienstleiternachwuchskräfte erzielt werden müßte.

Im einzelnen kamen die Seminarteilnehmer zu dem Ergebnis, daß eine Qualitätsverbesserung im Fdl-Dienst in folgender Form anzustreben wäre, und zwar

1. vor der Aufnahme
 - 1.1. bei der Eignungspsychologischen Untersuchung
 - 1.2. bei der Ablegung des Befähigungsnachweises Stufe II
2. in den Lehrgängen
3. während der praktischen Einschulung
4. durch Neubetrachtung des Prüfungswesens
5. bei der Fort- und Weiterbildung.

Zu 1. Aufnahme:

Die Seminarteilnehmer kamen zu der Ansicht, daß rigorosere Aufnahmekriterien — vor Zulassung zur Fahrdienstleiterlaufbahn — den relativ hohen Ausfall von rd. 30% der Fahrdienstleiternachwuchskräfte während der Ausbildung hintanhaltend würden. Aus diesem Grunde wäre zu trachten, eine wesentlich größere Anzahl von Bewerbern für die Fahrdienstleiterlaufbahn als bisher den vorgeschriebenen Tests zu unterziehen, um eine bessere Auswahl unter den Nachwuchskräften treffen zu können.

Diese strengeren Aufnahmekriterien sollen sich hinkünftig beziehen auf folgende Tests:

1.1. Eignungspsychologische Untersuchung (EU)

Die EU wäre dahingehend zu erweitern, daß in Form von sogenannten „Persönlichkeitstests“ folgende Kriterien untersucht werden sollten:

- Gewissenhaftigkeit
- Persönlichkeit und
- Charakter.

Vor allem wäre festzustellen, ob Fahrdienstleiternachwuchskräfte befähigt sind, theoretisches Wissen in praktische Handlungen umzusetzen.

Außerdem soll künftig bei Nichtbestehen der EU-Prüfung eine Wiederholung dieser Prüfung nur mehr in begründeten Fällen einmal möglich sein.

1.2. Bei der Bewertung des Befähigungsnachweises Stufe II wäre hinkünftig ein strengerer Maßstab anzulegen.

Zu 2. Lehrgänge:

Aus wirtschaftlichen Gründen wäre zu trachten, Fahrdienstleiternachwuchskräfte mit geringem Lernerfolg möglichst frühzeitig aus der Fahrdienstleiterlaufbahn auszuscheiden. Dies würde dadurch erreicht werden können, daß bei mangelhaftem

Fleiß und Fortgang diese Bediensteten möglichst früh einer sogenannten „Kommissionellen Überprüfung“ zugeführt werden.

Im Interesse einer positiven Imagebildung der ÖBB wäre in den Lehrgängen auch besonderes Augenmerk auf kundendienstliche Schulung zu legen.

Zu 3. Praktische Einschulung:

Allgemein teilte man die Ansicht, daß den Bahnhofsvorständen — auf Grund ihrer sonstigen dienstlichen Verpflichtungen — relativ wenig Zeit für die praktische Unterweisung der Fahrdienstleiternachwuchskräfte zur Verfügung steht. Aus diesem Grund wäre es erforderlich, daß hinkünftig in Einschulungsbahnhöfen

- Bahnhofsvorstände aus dem Fahrdienstleiterdienst ausrolliert werden sollten
- Bahnhofsvorstände und Fahrdienstleiter besonders qualifiziert sein müßten
- Bahnhofsvorstände besonderen Schulungen (in Form von Dienstbesprechungen in den BBDionen bzw. in besonderen Seminaren) zugeführt werden sollten
- Einschulungsbahnhöfe mit mehr Lehrbehelfen bzw. Dienstvorschriften zu betreiben wären.

Die Seminarteilnehmer vertraten auch die Ansicht, daß es zielführend wäre, die Verkehrsfachprüfung unmittelbar nach dem Verkehrslehrgang am Sitze der Zentralschule abnehmen zu lassen. Dadurch würde die für die praktische Einschulung zur Verfügung stehende Zeit bedeutend besser als bisher genützt werden. Dies auch deshalb, weil die Fahrdienstleiternachwuchskräfte nicht nur mit gefestigten theoretischen Kenntnissen, sondern — unbelastet von der Prüfungsangst — sich voll und ganz der praktischen Einschulung widmen könnten. Die Fahrdienstleiternachwuchskräfte würden für eine bestimmte Zeit im wechselschichtigen Turnus mit dem Vorstand bzw. einem geeigneten Fahrdienstleiter Dienst versehen. In diesem Falle wäre es belanglos, ob der Vorstand aus dem Fahrdienstleiterdienst ausrolliert wäre oder nicht.

Vor Zulassung zur selbständigen Dienstleistung wäre eine „Verwendungsprüfung“ gemäß der DV A 12 vom Betriebskontrollor — im Einvernehmen mit dem Vorstand des Einschulungsbahnhofes — abzunehmen. Dabei wäre zu prüfen, ob diese Art der Verwendungsprüfung bei Wechsel der Dienststelle wiederholt werden sollte.

Zu 4. Prüfungswesen:

Es wird empfohlen

- 4.1. die Verkehrsfachprüfung im Anschluß an den Verkehrslehrgang abnehmen zu lassen, wobei die Prüfung hinkünftig sich in einen theoretischen Teil und einen praktischen Teil (z. B. Übungen an der Modelltischanlage) gliedern sollte;
- 4.2. bei Nichtbestehen der Verkehrsfachprüfung eine befristete Nachfrist festzulegen;
- 4.3. bei Nichtbestehen der **Nachtragsprüfung** eine Wiederholung der gesamten Verkehrsfachprüfung nicht mehr zu gestatten;
- 4.4. nach Ausscheiden aus der Fahrdienstleiterlaufbahn hinkünftig Wiederzulassungen nur unter erschwerten Bedingungen zu ermöglichen.

Zu 5. Fort- und Weiterbildung:

Die Seminarteilnehmer vertraten auch die Meinung, den dzt. regelmäßigen Dienstunterricht und die 3jährigen Nachprüfungen dahingehend abzuändern, daß hinkünftig durch

- gezielte Seminare für bestimmte Bedienstetengruppen sowie
- sogenannte „Stützpunkt-Schulungen“

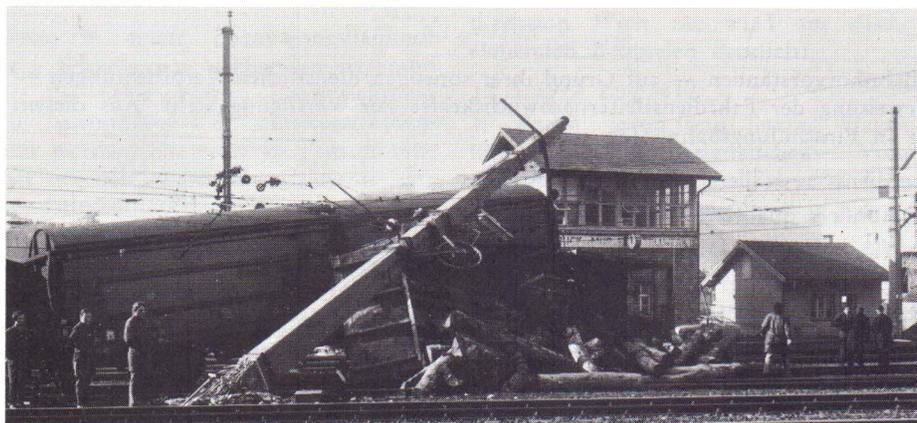
die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes nach den Grundsätzen moderner pädagogischer Erkenntnisse — an Hand moderner Lehr- und Lernbehelfe bzw. Geräte — effizienter unterwiesen werden sollten.

Zusammenfassend darf die einstimmige Ansicht der Seminarteilnehmer wiedergegeben werden, nach der dem 7. Fachlichen Seminar der Betriebsdirektion ein voller Erfolg beschieden war. Die breite Streuung der Vorträge und Referate, sowie die aktive Mitarbeit in den Arbeitskreisen bzw. die rege Diskussionsfreudigkeit eröffnete für viele Teilnehmer nicht nur neue Aspekte für die praktische Dienstesausübung, sondern bildete auch die Grundlage für weitere Reformmaßnahmen seitens der Unternehmensleitung (z. B. Reform des Unterrichts- und Prüfungswesens bei den Österreichischen Bundesbahnen).

Am Ende dieses Seminars bedankte sich der Leiter der Abteilung III/1, Reg.Rat Bukovics, bei allen Seminarteilnehmern nicht nur für die rege Mitarbeit und die geleistete Arbeit, sondern brachte auch seine Hoffnung zum Ausdruck, daß auch künftigen Seminaren der Betriebsdirektion der gleiche positive Erfolg beschieden sein möge.

Aus dem Verkehrsgeschehen

Das „Weck“ eines Augenblicks,



Wenn

sich der Verschiebler nicht vor Beginn der Verschiebbewegung von der richtigen Stellung der Weiche überzeugt,

Wenn

er seinen Platz als Spitzenverschieber auf dem dritten Wagen des geschobenen Verschiebteils einnimmt und daher keine Sicht auf den zu befahrenden Verschiebweg hat,

Wenn

der Stellwerkswärter die Weiche unter dem rollenden ersten Fahrzeug des geschobenen Verschiebteils umstellt, weil er vorher verabsäumt hat, diese in die richtige Stellung zu bringen und erst nach Ingangsetzen des Verschiebteils versuchte, die Weiche knapp vor dem Befahren in die erforderliche Stellung zu bringen.

Gesamtschadenshöhe ca. S 480.000,—

Der am Ereignis schuldtragende Stellwerkswärter handelte grobfahrlässig, wurde im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen und wird darüber hinaus zum teilweisen Schadenersatz gemäß § 33 der DO herangezogen werden.

Der am Ereignis schuldhaft beteiligte Verschiebler wurde gleichfalls im Ordnungsstrafwege bestraft.

Beide Bedienstete waren darüber hinaus vom Verkehrsdienst abgezogen und wurden während dieser Zeit im Bahnhofhilfsdienst verwendet.

DV V 3

34. ...

Umstellen von Weichen und Auflegen von Gleisperrschuhen unter Fahrzeugen ist strengstens verboten.

82. Weichen dürfen nur umgestellt werden, wenn sie von Fahrzeugen nicht besetzt und die zugehörigen Grenzmarken frei sind. Das Umstellen unmittelbar vor dem Befahren ist nur dann erlaubt, wenn es die Verschiebart erfordert oder ein Unfall dadurch verhindert werden kann.

83. Für die richtige Stellung der Weichen und Gleisperrschuhe ist der Bediener verantwortlich. ...

84. Müssen für eine Verschiebfahrt mehrere Weichen umgestellt werden, so ist zuerst die entfernteste und zuletzt die dem Verschiebteil zunächst gelegene Weiche umzustellen, soweit nicht die örtlichen Verhältnisse zu anderem Vorgehen zwingen. ...

63. Vor Beginn einer Verschiebbewegung hat der Verschiebler zu achten, daß

- a) Weichen und Signale richtig gestellt, Wagensicherungsmittel von den zu bewegenden Fahrzeugen entfernt und die zu befahrenden Gleisabschnitte frei sind
- b) die beteiligten Bediensteten, soweit notwendig, verständigt und auf ihren Plätzen sind. ...

64. Bei Verschiebteilen, bei denen sich die Tfz-Mannschaft nicht auf dem vordersten Fahrzeug oder bei Tfz mit räumlich getrennten Führerständen nicht auf dem vorderen

Führerstand befindet, hat sich ein Verschiebbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug bzw. vorderen Führerstand so aufzuhalten, daß er den Verschiebweg überblicken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann. Als Spitzenverschieber darf nur ein hierzu geeigneter Bediensteter verwendet werden. ...

71. Für die Beobachtung des Verschiebweges sind verantwortlich: Der Verschiebler und die am vordersten Fahrzeug befindlichen Bediensteten (Tfz-Mannschaft bzw. Spitzenverschieber); ...

Schrankenbediener!

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1977 blieben infolge Personalverschuldens in 239 Fällen Schranken bei einer Zugfahrt offen und unbewacht, und zwar

durch Verschulden eines Fdl	56mal
durch Verschulden eines Stellwerkswärters	61mal
durch Verschulden eines Blockwärters	24mal
durch Verschulden eines Schrankenwärters	98mal

238mal ging es glimpflich ab, alle hatten „Glück, es passierte nichts“.

Am 6. 4. 1977 aber mußten bei einem Zusammenprall 2 Menschen ihre Leben lassen.

Ursache: Offener Schranken bei einer Zugfahrt!

Hier das Ereignis:

Mittwoch, 6. 4. 1977 um 1.55 Uhr kam es auf der Eisenbahnkreuzung im km 214,445 (Gemeindestraße im Stadtgebiet von Wels) zwischen den Bf Gunkirchen und Wels zum Zusammenprall des Zuges 74419 mit einem Pkw. Während die 21jährige Beifahrerin von den Rettungsmannschaften nur mehr tot geborgen werden konnte, mußte der Lenker mit lebensgefährlichen Verletzungen durch die Feuerwehr mittels einer Hydraulikschere aus dem Pkw befreit werden.

Der Verletzte wurde um 2.45 Uhr in das Krankenhaus Wels eingeliefert, wo er um 4.45 Uhr seinen schweren Verletzungen erlag.

Dieses folgenschwere Ereignis wurde durch den Wärter des Schrankenpostens 259 verursacht, der trotz Erhalt der verbindlichen Abmeldung das rechtzeitige Schließen des Schrankens unterlassen hatte.

Dieser Unfall möge allen mit der Sicherung von EK befaßten Mitarbeitern als Warnung dienen!

Daher denken Sie daran!

DV V 3

315. Die Bestimmungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sind in den ZSV enthalten.

Schranken, mit Ausnahme der Sperr- und Anrufschraken, sind offen zu halten und nur für die Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen (ausgenommen Gln) rechtzeitig zu schließen. Sie müssen stets vollständig geschlossen und geöffnet werden. Sperr- und Anrufschraken werden nur bei Bedarf geöffnet, sofern dies der Zugverkehr zuläßt.

316. Soweit Schranken nicht durch Schienenfahrzeuge betätigt werden, sind sie im allgemeinen 3 Minuten vor dem zu gewärtigenden Eintreffen eines Schienenfahrzeuges zu schließen. Weniger als 3 Minuten vorher nur dann, wenn die notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, wie ausreichende Sicht auf das Schienenfahrzeug oder zuverlässige und rechtzeitige Ankündigung des Schienenfahrzeuges durch hörbare oder sichtbare Zeichen; solche Schranken sind in der Bf-Do besonders anzuführen.

Können Eisenbahnkreuzungen von der Bedienungsstelle aus nicht eingesehen werden, so sind Schranken 5 Minuten vor der zu gewärtigenden Fahrt zu schließen; bei Blinklichtanlagen ist das Rotlicht 3 Minuten vorher einzuschalten.

Auf die Fahrsignale und auf die Abmeldung darf sich der Schrankenwärter beim Schließen der Schranken nicht verlassen. Er hat sich, wenn nötig, über den Zuglauf zu erkundigen. Würde er dadurch das rechtzeitige Schließen der Schranken versäumen, dann muß er sie vorher schließen.

Bestehende Bedienungsanweisungen sind zu beachten.



Gedanken des Bahnhofsvorstandes Bludenz zur

Entgleisung des Z 5614

im Bf Schwarzach-Wolfurt
am 22. 5. 1977

Der Betriebsablauf bringt es oft mit sich, daß eine Reihe von Arbeiten nicht in kontinuierlicher Folge, sondern auf kurze Zeiträume zusammengeballt anfällt und bewältigt werden muß. Es beschleunigt den Arbeitsablauf und spricht für die Umsicht eines Bediensteten, wenn er verschiedene Dienstverrichtungen zeitlich vorzieht und damit den Ballungszeitraum entlastet — wie z. B. Vorbereiten schriftlicher Befehle, Wagenausweise usw.

Diesem Streben nach Vorverlegen von Arbeiten sind aber Grenzen gesetzt, wo es um die Betriebssicherheit geht. Der Fdl dieses Bahnhofes (Verkehrsstelle zum Übergang von ein- auf zweigleisige Strecke) mit provisorischer Sicherungsanlage glaubte auch, zur Beschleunigung der Betriebsabwicklung diese Grenzen mißachten und „vorarbeiten“ zu können. Im Verlaufe einer Kreuzungsabwicklung wartete er nicht ab, bis der Gegenzug mit Schlußsignal an der Fahrdienstleitung (Signal- und Fahrstraßenzugschlußstelle) vorbeigefahren war, sondern

— legte den Signalschlüssel im Relais-schrank bereits um, als erst die

Zugspitze das Einfahrsignal passiert hatte und stellte also dieses damit vorzeitig auf „Halt“,

- entnahm den Signalschlüssel dem Relaischrank,
- führte ihn in das Trommelschlüsselwerk ein,
- sperrte dort wieder um,
- löste die Fahrstraße durch Drücken der Deblockiertaste auf,
- zog den Signalschieber aus dem Trommelwerk heraus und
- entnahm den freigewordenen Schlüssel zum Weichenriegel der Einfahrweiche.

Der Fdl wollte wohl innehalten und die grenzfreie Einfahrt abwarten. Doch der schon tausendmal durchexerzierte Vorgang ließ ihn ohne Pause auch die weiteren, verhängnisvollen Bedienungsgriffe dieses schon zur Routine gewordenen Handlungsablaufes tun; er führte den Schlüssel in das Riegelhebelschloß ein, entriegelte die Einfahrweiche und stellte sie auch um! Als ihm der Weichenhebel beim Hochziehen mit gewaltigem Ruck aus der Hand gerissen wurde und in die Endlage schnellte, erkannte der Fdl, daß er die Weiche unter dem Tzf des einfahrenden Zuges umgestellt hatte — eine halbe Minute zu früh!

Glücklichen Begleitumständen war es zu danken, daß keine Personen zu Schaden kamen, als bei einer Ge-

schwindigkeit von etwa 60 km/h das Tzf mit allen Achsen, der Gepäckwagen und zwei zweiachsige Personenwagen mit je einer Achse entgleiten und sich ineinander verkeilen.

Eine Fehlhandlung, ausgelöst dadurch, daß der erste Teil der Handhabungen ganz bewußt entgegen grundlegender Vorschriftenbestimmungen zeitlich vorweggenommen wurde. Der zweite Teil folgte dann gewohnheitsmäßig in der Meinung, es müßte, so wie immer, noch gut gehen. Dies mag die Frage beantworten, wie es passieren konnte, daß ein qualifizierter und sonst korrekter Bediensteter, ausgeruht und nüchtern, in der ersten Stunde seiner Dienstschicht, bei ausreichenden Sichtverhältnissen, die einzige Weiche des Bahnhofes unter dem einfahrenden Zug umstellte.

Vorgearbeitet?!

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1/76 wurde in dem Beitrag „Gefährliche Güter“ darauf hingewiesen, welche Probleme durch die ständig steigende Anzahl der zur Beförderung übernommenen Güter dieser Art entstehen. Ein Teil des Artikels war den Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen gewidmet.

In der oberen Hälfte dieser an jeder Längsseite der Wagen angebrachten Tafel, die seit 1. 10. 1975 verbindlich vorgeschrieben ist, steht jene Zahl, die noch ohne Kenntnis des beförderten Stoffes bereits weithin sichtbar die Art der Gefahr kennzeichnet. Die untere Zahl bedeutet die Kennzeichnung des Stoffes gemäß Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I (RID). Zum Erkennen der Gefahr ist natürlich Voraussetzung, daß man die Grundregel über den Aufbau der oberen Zahl beherrscht oder die Übersetzung derselben griffbereit hat.

Hinsichtlich der unteren Zahl wurden die gefährlichen Güter zur raschen Feststellung des Ladegutes nach Nummern geordnet in einem Verzeichnis zusammengefaßt, welches diesem IdB beigegeben ist. Eine Ausfertigung des numerischen Verzeichnisses ist in die Unfallmappe — Mappe 1 — einzulegen.

Herr Ebner, Leiter des Unfallerbundungsdienstes der Dion Innsbruck, überbrachte folgenden vom BK des Bereiches Feldkirch, Herrn Schmid, gemachten Vorschlag: Die mit dem Transport von Kesselwagen befaßten Bediensteten des Außendienstes (Fahrdienstleiter, Verschub- und Zugbegleitpersonal, Magazinsbedienstete, Transiteure u. a.) sollten mit kleinen Kärtchen betitelt werden, von denen anhand der Ziffern die Gefahr des Ladegutes ablesbar ist.

Vollkommen unabhängig von dieser Anregung schlug unser Mitarbeiter Josef Volinz, Verschubaufseher im Bf Graz Vbf, beim 6. Fachlichen Seminar der Betriebsdirektion vor, fallweise im IdB Schaubilder zu veröffentlichen, die entsprechend dem dargestellten Thema in verschiedenen Diensträumen zum Aushang gelangen sollten. Selbstverständlich räumten wir Herrn Volinz als Autor des Vorschlages auch das Recht ein, das erste Thema auszuwählen. Er dachte an einen Aushang über Öltransporte.

„Schade, Herr Volinz“, sagten wir, „das Thema müssen wir leider verschieben, weil wir die Innsbrucker Anregung schon eingeplant haben. Wir werden Ihren Wunsch einige Folgen später berücksichtigen.“ Dann diskutierten wir über die beiden Wünsche und fanden es plötzlich großartig, daß die genannten Herren zum gleichen Thema eine Anregung gebracht hatten. Herr Ebner, dessen Meinung wir ohne weiteres mit jener der Erhebungsbeamten der anderen Direktionen und auch unserer Ansicht gleichsetzen können, meint u. a., daß unbedingt in das Bewußtsein jedes in Betracht kommenden Mitarbeiters eindringen muß, daß nicht mit jedem Kesselwagen nur Ölprodukte befördert werden. Und daß selbst das Ausfließen von „Nur-Öl“ mehr als genug Sorge bereitet, darüber lesen Sie bitte im IdB 2/77 auf Seite 6 nach.

Wenn wir nun solche Kärtchen zur Verfügung stellen, werden die betreffenden Mitarbeiter im Außendienst dann überhaupt davon Gebrauch machen? Wir glauben ja! Denn der Ausgabewert dieses Kärtchens ist für die Mitarbeiter im ausführenden Dienst von so großer Bedeutung, daß die Frage mit Bestimmtheit bejaht werden kann. Eine **Anordnung** zum Mittragen erscheint uns daher überflüssig.

Sie finden also in diesem IdB ein Schaubild, das Ihnen die Entschlüsselung der oberen Zahl (Kennzeichnung der Gefahr) sofort ermöglicht und auch entsprechende Beispiele bringt. Wo

überall der Aushang angebracht werden soll, das überlassen wir den Außendienststellen; z. B. Fahrdienstleitungen, Verschieberunterkünfte, Aufenthaltsräume der Zugbegleiter.

Die kleinen Kärtchen kann jeder Interessierte, interessiert nicht zuletzt an der eigenen Sicherheit, ausschneiden und mit sich tragen (in der Brieftasche, beim Personalausweis u. dgl.). Wir versprechen uns, daß die Grundsätze in Kürze jedem geläufig sind und daß vor allem die in Betracht kommenden Mitarbeiter in die Lage gesetzt sind, sich die notwendige Information von einer bekannten Aushangstelle zu beschaffen. Die Kärtchen könnten aber z. B. auch in Stellwerksräumen, auf Weichen- oder Blockposten, wo kein großer Aushang angebracht ist, hinterlegt oder ausgehängt werden. Nachbestellungen sind dienststellenweise an die zuständige BBDion zu richten.

Der beste Dank an unsere Mitarbeiter, die diesen Vorschlag eingebracht haben, wäre die Erfüllung unserer Bitte, sich im Bedarfsfalle mit Rücksicht auf die Wahrung der Sicherheit der Aushänge und Kärtchen zu bedienen.



⊕ ist ein mathematisches Zeichen und bedeutet „ungleich“. Dieses Zeichen in Großformat drängte sich auf, als wir einen Vergleich zwischen Wahrnehmungen in Bahnhöfen auf Nebenbahnen anstellten.

Am 3. 6. 1977 besuchte der Herr Betriebsdirektor überraschend Verkehrsstellen auf den Strecken Ober Grafendorf—Gresten und Kienberg-Gaming—Waidhofen a. d. Ybbs. Er konnte sich dabei überzeugen, daß alle besuchten Bahnhöfe in bestgepflegtem Zustand waren. Als besondere Schmuckkästchen präsentierten sich die Bahnhöfe, wo die Gebäude renoviert worden waren. Das war aber nicht alles. In den Bahnhöfen Wieselburg a. d. Erlauf und Ober Grafendorf konnte Herr Betriebsdirektor das Verhalten der Bahnhof- und Zugbegleitbediensteten bei Zugfahrten bzw. bei der Kreuzungsabwicklung beobachten und feststellen, daß die Handlungsweise der Mitarbeiter den einschlägigen Vorschriftenbestimmungen entsprach.

Um an dieser Stelle gleich eine Irrmeinung zu korrigieren: Niemand ist unglücklich darüber, wenn bei einer Streckenbereisung keine Negativbeobachtungen gemacht werden.

Es wird auch niemand dafür prämiert, wenn er irgendwo viele Anstände wahrnimmt. Nein, sondern bei der Diskussion über solche Wahrnehmungen sind wir deprimiert darüber, daß Gedankenlosigkeit und Unvernunft immer wieder die Oberhand gewinnen.

Aber nun, wie versprochen, das



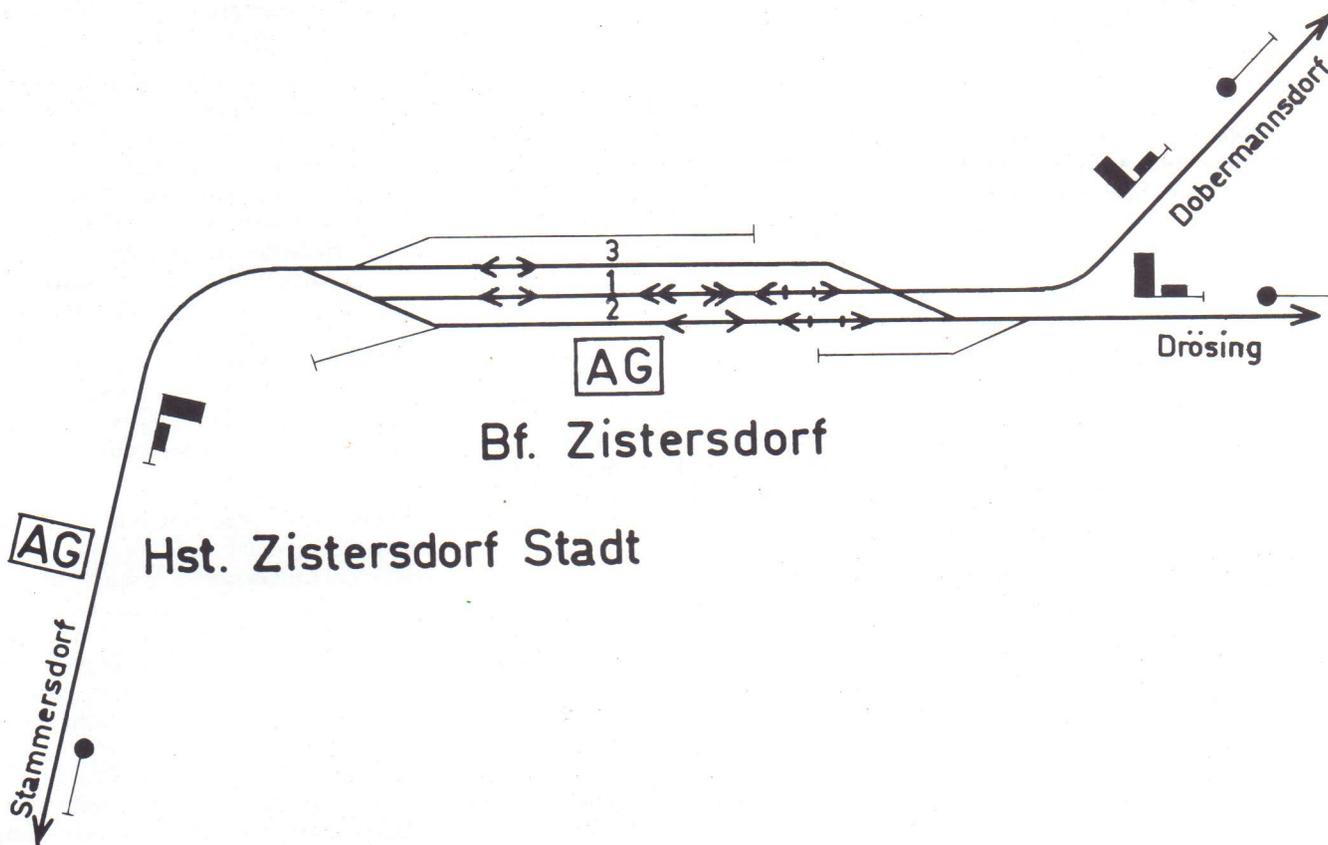
Bf Zistersdorf, 26. 6. 1977. Renoviertes Aufnahmsgebäude in bestgepflegtem Zustand. Warteraum, Sanitäreinrichtungen, Gleisanlagen, alles peinlich sauber. Daß im Warteraum unter den sorgfältig angebrachten Plakaten auch solche zu finden sind, die bereits bis zu 8 Monate ihre Bedeutung verloren haben, oder solche, die aus anderen Gründen gar nicht ausgehängt sein dürften, ist schon ein bißchen ärgerlich.

- Triebwagenpersonenzug Drösing—Zistersdorf unbefelt. Im Endbahnhof Zistersdorf waren solche Richtungsschilder vorrätig.
- Personenzug Gänserndorf—Zistersdorf unbefelt. Auch solche Richtungsschilder lagerten im Endbahnhof Zistersdorf.
- Triebwagenpersonenzug Hohenau—Stammersdorf war mangelhaft befelt.
- Bei den drei genannten Zügen hatte ein Zugführer nicht die vorgesehene Spange aufgesteckt, ein anderer benutzte unterwegs zur Abfertigung nicht die Winkscheibe.
- Für den Personenzug von Gänserndorf war das Einfahrtsignal bereits 20 Min. vor Ankunft freigestellt. Das Einfahrvorsignal wurde allerdings auf „Vorsicht“ belassen. Letztere Maßnahme wird damit begründet,

allerdings der Sicherungsdienst die kostspielige Erhaltung des Signales vornimmt, ist eine weitere Frage. Demnach würde auch eine Attrappe genügen.

- Der vorgenannte Zug wurde nach Einfahrt im Bahnhof Zistersdorf sofort auf das benachbarte Hauptgleis umgestellt. Eine blockmäßige Einfahrt wäre auch auf dieses Gleis ohne weiteres möglich gewesen. „Rationelle“ Gründe sprachen dagegen. Wird das Fremdwort „rationell“ mit „aus Bequemlichkeitsgründen“ übersetzt, dann pflichten auch wir bei. Wie aus dem vorigen Punkt ersichtlich, lag Zeitnot keineswegs vor. Trotzdem wurde einer zusätzlichen Verschubfahrt der Vorzug gegenüber der gesicherten Zugfahrt gegeben.

Was wohl im Zugverzeichnis für ein Einfahrgleis festgelegt sein mag?



Aber dann kommen betriebsbezogene Beobachtungen. Selbst auf die Gefahr hin, daß wir hier uraltes Brauchtum verletzen, sagen wir ganz deutlich: die ansehnliche Zahl von „Kleinigkeiten“, die innerhalb von nur etwa 50 Minuten den Beobachter „beunglückten“, läßt sich zu einem ganz aussagekräftigen Mosaik zusammenfügen. Wir wollen Ihnen nicht vorenthalten, was dort alles zu sehen war:

daß zwischen Einfahrvorsignal und Einfahrtsignal sich die Haltestelle Zistersdorf Stadt befindet, wo der Zug ohnehin anhalten muß, und daß die Fahrgeschwindigkeit der Züge von dort bis in den Bahnhof ohnehin minimal ist. Daß die Vorsichtsstellung eines Einfahrvorsignales mehrere Bedeutungen haben kann, dürfte sich dort noch nicht herumgesprochen haben. Wozu

- Trotz Regens standen bei etlichen abgestellten Personen- oder Beiwagen Türen und Fenster offen.

Daß in der Haltestelle Zistersdorf Stadt zur Information der Reisenden das Fragment eines Anknft- und Abfahrtsplanes vom Sommer 1975 dient, sei auch noch vermerkt.

Wir empfehlen dringend allen Mitarbeitern bzw. Dienststellen, die sich durch

vorstehende Ausführungen angesprochen fühlen, nötigenfalls für entsprechende Ordnung zu sorgen. Aber auch den anderen Mitarbeitern raten wir an, anstelle Schadenfreude zu zeigen, ein wenig das eigene Gewissen zu erforschen.

Diesmal dürfen wir das Lob des Herrn Betriebsdirektors an die Verkehrsstellen der Strecken Ober Grafendorf—Gresten und Kienberg-Gaming—Waidhofen a. d. Ybbs auf diesem Weg weitergeben. Es würde uns wirklich sehr freuen, wenn das nächste Mal auch der Bahnhof Zistersdorf oder Ihr Bahnhof oder Sie selbst lobend erwähnt werden könnten.

Erinnern Sie sich noch?

Gelegentlich führt eine Häufung von Unfällen, die Kinder im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb erleiden, zu ausführlichen Erörterungen in der Presse, wobei natürlich der Ereignisort und die Auflage der Zeitungen, die in der Nähe ihren Sitz haben, auf die Verbreitung und Aufnahme in der Öffentlichkeit entscheidenden Einfluß haben. Besonders spektakulär ist jeweils das Hinausstürzen eines Kindes aus einem fahrenden Zug.

Bei diesen Unfällen ist kaum jemals einer unserer Bediensteten — in Frage kommen hauptsächlich Zugführer und Schaffner — schuldhaft beteiligt. Trotzdem wird sich schon der eine oder andere Gedanken darüber gemacht haben, ob er nicht ein solches Ereignis verhindern hätte können. Diesen Gedanken sollten sich auch andere, an der Durchführung einer Zugfahrt nicht beteiligte Bedienstete machen (auf dem Weg zum oder vom Dienst, fahrgast-fahrende Zugmannschaften, privat reisende Bedienstete u. dgl.) — und zwar schon vorher. Ein paar Sekunden denken, die Überwindung einer kleinen Unbequemlichkeit, kann Ihnen ersparen, ein Leben lang an etwas zurückdenken zu müssen.

Vor allem: Die plumpen Schlagworte, wie böseartig und dumm die Kinder heutzutage, wie heimtückisch und gefährlich erst die heutigen Halbwüchsigen sind, haben als Entschuldigung für Ihre Inaktivität keine Brauchbarkeit. Erinnern Sie sich doch zurück an Ihre Schulzeit, besonders wenn Sie selbst ein Minipendler waren!

Egal, ob Sie erst zwei, drei Jahre, vielleicht noch weniger, in unseren Reihen sind und Ihnen der zeitliche

Abstand zu Ihrer Kindheit riesengroß scheint, oder ob Sie schon in Kürze in den wohlverdienten Ruhestand treten werden und es Ihnen vorkommt, als wären Sie erst vor ganz kurzer Zeit aus der Schule ausgetreten. Auch unser Redaktionsmitglied kramt in der Mottekiste der Erinnerung.

„1941, acht Jahre alt, die ersten Bahnfahrten ohne Begleitung nach Wien Ostbf. Besorgung kleinerer Einkäufe. Die Erwachsenen im Zug, meist Frauen, auch Soldaten, behandeln mich sehr fürsorglich. Mit „acht“ ist man noch herzig. Vereinzelt Stimmen über verantwortungslose Eltern, Kinder alleine fahren zu lassen und so. Was man aus dem von mir mitgeführten 70 Pfennig-Kursbuch herauslesen könnte, das ist ihnen allerdings nicht klar zu machen. Wie dumm große Leute sind. Die erste 30 km-Fahrt zum Begräbnis der Frau meines Oberlehrers. Auf der Heimreise gibt mir eine bekannte Frau Verhaltensmaßregeln. Als ob ich das erste Mal im Zug säße!

Ab 1943 täglich per Bahn zur Schule, zunächst nach Wien, ein paar Monate Unterbrechung, dann nach Bruck/L. Es verkehren wenige Züge, die werden immer voller. Unsere „Platte“ (Übers.: Gruppe von Schülern) wird immer lauter, die Erwachsenen werden immer nervöser. In den kriegsbeleuchteten Wagen und auf den Bahnsteigen ist es in der Früh und abends fast finster. Bei Luftangriffen auf unseren Zug nur aufpassen, daß man von den Erwachsenen nicht ertreten wird. Wir sind ein Störfaktor. Statt, daß die sich beraten ließen, wo die besten Unterschlupfe sind. Wir kennen jeden Stein. Warum mögen uns die eigentlich nicht?

Der Krieg ist aus. Wie reist man mit 12 Jahren zur Schule? Da schert sich eigentlich gar niemand um uns. Zunächst auf dem Waggondach. Bei schönem Wetter ein wunderbares Erlebnis, falls die Hamsterer ein halbwegs ungefährliches Plätzchen freigeben. Gleich nach Kledering aufpassen! Zwei Brücken, eine Telefonleitung. Dann ist kein Hindernis mehr zu befürchten. Der sowjetische Vorstand sieht das Dachfahren nicht gern. Also nur mehr Trittbrett. Gut, daß das Schulzeug federleicht ist. Auf den Trittbrettern herrscht das Faustrecht. Die Erwachsenen sind zwar alle ausgemergelt. Aber doch weit stärker als ich. Das Schönste, was es gibt, ist die Fahrt auf dem Querbrett vor der Rauchkammer der Zuglok. Das wissen aber auch zu viele andere!

1946: Das Trittbrettfahren ist endlich vorbei. Dicht gedrängt auf offenen Plattformen ist doch angenehmer. Einmal ist mir bei dem Gedränge die Schultasche hinuntergeköllert. Viele Kilometer zurücklaufen. Einmal ging es etwas rau zu. Gerangel auf einer offenen Plattform. Die Vorlegestange war auch nicht zu. Mit letzter Kraft konnte ich mich an der Griffstange festhalten. Das wäre ins Auge gegangen...“

Was hat sich also geändert gegenüber früher? Die Gefahren sind weggefallen?! Oh nein! Die Gefahren sind anders, wahrscheinlich größer geworden. Es gibt keine Bomben, keine Verdunklung, kein Trittbrett- oder gar Dachfahren. Es gibt immer noch offene Plattformen und Seitentüren. Die Geschwindigkeit der Züge, vor allem die Anfahrts- und Abfahrts- ist um vieles höher. Die durch die immensen Gefahren im Straßenverkehr abgebrühten Kinder unterschätzen oder übersehen Gefahren im Bahnbereich.

Das gegenseitige Verständnis zwischen Kindern und Erwachsenen ist wahrscheinlich nicht viel besser, als zu allen anderen Zeiten. Das ist der erste Punkt, wo wir einhaken können. Bei den Erinnerungen aus der Kindheit ist Ihnen vielleicht aufgefallen, daß das Wort Schaffner überhaupt nicht vorkommt! In der Tat sind Schaffner oder Schaffnerinnen in bezug auf Sicherheit auch kaum in Erscheinung getreten. Ob damals auch Stürze aus Zügen vorgekommen sind? Natürlich, nur wurden diese Fälle nicht oder nur spärlich publiziert.

Erfreulicherweise nimmt sich heute das Zugbegleitpersonal sehr wohl alleinreisender Kinder an. Die meisten machen das mit viel Geschick und Einfühlungsvermögen. Eine Schablone gibt es, wie so oft in unserem Beruf, auch hier nicht. Meist, aber nicht immer, wird ein väterliches Ermahnen oder ein den Heranwachsenden bereits vollwertendes Belehren die größte Sicherheit gewährleisten. Einer unserer Mitarbeiter konnte vor geraumer Zeit beobachten, wie der Zugführer eines von Freiland nach Türnitz verkehrenden, von schätzungsweise 100 äußerst übermütigen Schülern in Anspruch genommen, aus 2 Wagen bestehenden Zuges durch strenges Verhalten noch vor Abfertigung des Zuges muster-gültige Ordnung herstellen konnte. Jede andere Methode wäre unweigerlich fehlgeschlagen. Der Sicherheit war in höchstem Maße gedient. Und die jungen Herrschaften waren überhaupt nicht beleidigt.

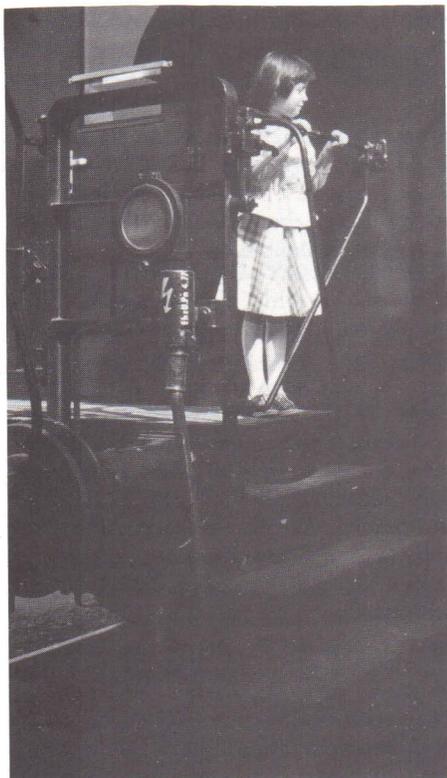
Darauf ist besonders zu achten:

Vor Abfertigung eines Zuges müssen alle Seitentüren und zutreffendenfalls deren Vorreiber geschlossen sein. Bei automatisch schließenden Türen gelten die hierfür erlassenen Bestimmungen.

Tunlichst sind auch alle Vorlegestangen vor der Abfahrt zu schließen. (Unter „tunlichst“ ist zu verstehen, daß die Vorlegestangen immer zu schließen sind, sofern dies nicht durch besondere Umstände unmöglich gemacht wird. Ist das Schließen einer Vorlegestange wegen unmittelbar nach dem Zusteigen eines Reisenden erfolgter Abfahrt nicht mehr möglich gewesen, so ist der Schaffner selbstverständlich verpflichtet, diese Vorlegestange während der Fahrt, und zwar so bald wie möglich, zu schließen.)



Der Aufenthalt von Kindern auf offenen Plattformen ist überhaupt nicht, in der Nähe von Seitentüren nur wenn unvermeidbar zu dulden.



Kindern im jüngsten Alter, behinderten oder schwächlichen Kindern ist Hilfe angedeihen zu lassen.

Türen, die nur mit großer Kraftanstrengung geöffnet werden können, begünstigen unliebsame Vorfälle.

Kinder, die das rechtzeitige Aussteigen versäumt haben, neigen noch mehr als Erwachsene in dieser Situation zu Fehlhandlungen.

Wurde ein Kind „verschleppt“, dann ist es unverantwortlich, dieses in einer unbesetzten Haltestelle „auszusetzen“, wo es weder persönlichen Schutz eines Bediensteten genießt, noch gegen Umwelteinflüsse geschützt ist.

Zugführer und Schaffner werden trotz Bemühen allein nicht in der Lage sein, die alleinreisenden Kinder stets im Auge zu behalten. Es darf daher von allen anderen in einem Zug mitfahrenden Bediensteten eine Unterstützung des Zugbegleitpersonals erwartet werden.

Wenn Sie sich nicht klar sind, ob Sie Grund haben, auf ein Kind behrend einzuwirken, dann könnten Sie eventuell folgendes Rezept anwenden:

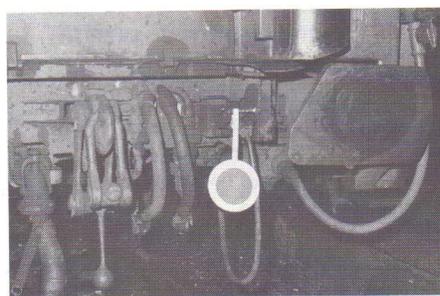
Stellen Sie sich vor, es wäre Ihr Kind oder ein Kind, das Ihnen sonst besonders nahe steht. Würden Sie unbesorgt das dulden, was das Ihnen fremde Kind im Zug soeben tut? Versuchen Sie es doch einmal!

Sobald besorgte Eltern über den Schulweg bedingungslos sagen können:

„Mein Kind ist in Sicherheit, es fährt jetzt mit der Bahn!“, ist unser Ziel erreicht.

Das Wort hat die Bundesbahndirektion Wien

Das Zugschlußsignal — ein wesentlicher Sicherheitsfaktor



Das Zugschlußsignal stellt einen wesentlichen Sicherheitsfaktor im Eisenbahnbetrieb dar. Es hat in seiner Beschaffenheit im Laufe der Zeit aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen verschiedene Wandlungen durchgemacht. Mit den derzeit vorwiegend in Verwendung stehenden rückstrahlenden Zugschlußscheiben wurde eine Form gefunden, welche Manipulation, Wartung und Zuführung wesentlich erleichtert.

Dennoch kommt es immer wieder vor, daß Züge bereits vom Ausgangsbahnhof mit einem behelfsmäßig gekennzeichneten Zugschluß abfahren. Es handelt sich aber dabei nicht um einen grundsätzlichen Mangel an Zugschlußsignalen, sondern vielmehr um Mängel in deren Gebarung.

Diese Mängel treten in verschiedener Form auf. So wird z. B. auf einzelnen Bahnhöfen unpaarig gefahren, d. h. der Bahnhof hat mehr ausgehende als endende Züge. Der Ausgleich an Zugschlußsignalen ist hier ein organisatorisches Problem. Dies trifft im Großen gesehen auch auf den Bereich der Bundesbahndirektion Wien zu, wo sowohl nach Westen als auch nach Süden mehr austretende als eintretende Züge geführt werden. Ein weiterer Grund ist insbesondere das Horten von Zugschlußsignalen auf einzelnen Bahnhöfen, wobei der vorhandene Bestand den tatsächlichen Bedarf bei weitem übertrifft.

Das Fahren mit behelfsmäßig gekennzeichnetem Zugschluß stellt nicht nur eine Gefahr dar, denken wir nur an das Anhalten von Zügen auf der freien Strecke — besonders nachts —. Darüber hinaus führt es auch immer wie-

der zu Behinderungen durch das außerplanmäßige Anhalten zwecks Feststellung des Zugschlusses.

Für den Bereich der Bundesbahndirektion Wien wurde, diesem Umstand Rechnung tragend, folgende Regelung getroffen:

Wenn in einem Zugausgangsbahnhof kein Schlußsignal vorhanden ist, muß für die behelfsmäßige Kennzeichnung die Zustimmung der Zugleitung eingeholt werden. Die erteilten Zustimmungen werden dem Materialdienst der Bundesbahndirektion Wien zugeleitet, welcher die Gebarung der Zugschlußsignale prüft und allenfalls bei der Beteiligung dieser Bahnhöfe entsprechend berücksichtigt. Aufgrund dieser Maßnahmen wurden bereits einige Schwerpunkte erkennbar.

Dieses Problem hat aber auch eine wirtschaftliche Seite. Eine rückstrahlende Zugschlußscheibe kostet S 190,—. So wurden im Jahre 1976 von der BBDion Wien Zugschlußsignale im Wert von S 217.400,— angekauft und der Verwendung zugeführt. Die Zahl der Neuanschaffungen im ersten Halbjahr 1977 liegt bereits über der Gesamtzahl des Vorjahres.

Die getroffenen Maßnahmen können jedoch nur einen Erfolg bringen, wenn sich alle beteiligten Bediensteten ihrer Verantwortung bewußt sind und entsprechend mitarbeiten.

Folgende Maßnahmen könnten einen zusätzlichen Beitrag in diesem Sinne darstellen:

1. In jedem in Betracht kommenden Bahnhof sollte eine Sammelstelle für Zugschlußsignale festgelegt werden, damit abgenommene bzw. gefundene Zugschlußsignale nicht an allen möglichen und unmöglichen Stellen herumliegen.
2. Von den Bahnhöfen sind nur die tatsächlich benötigten Zugschlußsignale vorrätig zu halten, der Mehrbestand ist dem zuständigen Verteilerbahnhof zuzuleiten.
3. Die Verteilerbahnhöfe sorgen für einen entsprechenden Ausgleich in ihrem Bereich, ggf. im Einvernehmen mit dem Materialdienst der Bundesbahndirektion und
4. sollte auch zwischen den Direktionen für einen entsprechenden Ausgleich gesorgt werden.

Es ergeht daher an alle mit der Gebarung von Zugschlußsignalen befaßten Mitarbeiter und Kontrollorgane die Bitte, durch entsprechende Handlungs-

weise vorzusorgen, daß eine ordnungsgemäße Behandlung und Gebarung der Zugschlußsignale gewährleistet ist und nur mehr Züge mit den vorgeschriebenen Zugschlußsignalen geführt werden.

Anmerkung der Redaktion: Wie berechtigt der Aufruf der Bundesbahndirektion Wien ist, wird aus nachstehenden Beispielen deutlich:

12. 3. 1977 Zug 3612:

1. **Wagen vorne** und letzter Wagen hinten eine Schlußsignalscheibe. Vom elektrischen Schlußsignal wurde kein Gebrauch gemacht (gesichtet in Ernsthofen).

12. 3. 1977 (gleicher Tag!) Zug 2827:

1. **Wagen vorne** und letzter Wagen hinten eine Schlußsignalscheibe (gesichtet im Bf Zentralfriedhof).



Gleichzeitig werden anderswo Schlußscheiben gehortet (betrachten Sie bitte das Bild des Sammelplatzes genau — ein „Stilleben“)

**„Guten Tag!
Bitte die Fahrausweise
vorweisen!“**

In jüngster Zeit mehren sich die Fälle, in denen bei personenbefördernden Zügen, sogar auf weite Strecken, keine Fahrkartenüberprüfung vorgenommen wird. Dem Herrn Generaldirektor wurde bereits Mitteilung darüber gemacht, daß in Einzelfällen z. B. zwischen Linz und Wien oder Graz und Wien überhaupt nicht revidiert wurde.

Die Tarifreform vom 1. 3. 1977 hat im Gegensatz zu früheren Tarifänderungen, die nur ein Umlernen notwendig gemacht haben, von unserem Personal auch ein Umdenken verlangt. Die gedankenlose Vorgangsweise eines mit der Revision befaßten Mitarbeiters kann für die Österreichischen Bundesbahnen unter Umständen bei einem einzigen Zug einen Verlust einiger Tausend

Schilling bedeuten. Denken Sie nur daran, wieviel schon allein das Abbuchten von einer Kilometerbank wert sein kann. Vergessen Sie auch nicht, daß in Berufsfahrerzügen zahlreiche Reisende nicht mehr mit Streckenkarten, sondern mit Sechser-Karten fahren. Früher gereichte es kaum zum Nachteil der ÖBB, wenn ein Schaffner, dem bei vielen Zügen die Berufsfahrer genau bekannt waren, nachlässigerweise des öfteren auf die Kontrolle des einen oder anderen Fahrausweises verzichtete. Jetzt ist es anders. Der Schaffner kennt nach wie vor viele Gesichter von Berufsfahrern. Ist aber eine unterlassene Fahrkartenüberprüfung auch jetzt nicht von Nachteilen für das Unternehmen begleitet? Wenn Sie zu sich selbst ehrlich sind, wird Ihnen die Antwort nicht schwer fallen!

Ganz bestimmt ist Ihnen schon aufgefallen, vielleicht auch selbst bewußt geworden, daß die Sorgfalt, welche ein Bediensteter bei der Fahrkartenüberprüfung an den Tag legt, fast immer ein Spiegelbild seiner Gewissenhaftigkeit in der übrigen Dienstesausübung, daher selbstverständlich auch in der Kundenbetreuung ist. (Siehe auch Abhandlungen über das 7. Seminar — betreffend Neuorientierung der Aufgaben unserer Zugbegleiter — in diesem IdB). Aus dem umfangreichen uns zur Verfügung stehenden Material haben wir zur Auflockerung der vorstehenden nüchternen Feststellungen zwei Vorfälle ausgewählt.

5./6. 5. 1977 Ex 467 „Wiener Walzer“. Der Schaffner, der in Innsbruck den Dienst übernommen hat, berichtet darüber: „... Von einer Übernahme konnte eigentlich gar keine Rede sein. Mein Vorgänger hat sich wortlos vom Zug entfernt.“ Sodann erfolgte die Aufzählung einer ganzen Reihe von Unzulänglichkeiten.

Und was erzählt eine Reisende? „Im vordersten Abteil unseres Wagens, der vorwiegend mit Reisenden nach Ungarn besetzt war, waren in der Schweiz keine Plätze reserviert gewesen. Bald nach der Grenze etwa nach 23.00 Uhr kam der österreichische Schaffner durch den Wagen. Plötzlich war das noch unbesetzte Abteil versperrt und finster, und in dem Kästchen neben der Abteiltür waren gelbe Zettel eingeschoben.“

In dem Coupé, in dem wir saßen, wurden die Fahrkarten erstmals in Österreich gegen zwei Uhr überprüft. Das besorgte aber schon ein anderer Schaffner.“

BASEL SBB	BUDAPEST=KEL
S 1.KL RES 03	DISP 21
S 2.KL RES 06	DISP 30

00467	358 313 AB
77125	05.05/06.05
BASEL SBB	BUDAPEST=KEL

9. 5. 1977 D 240. Schaffner Franz Starzer hat Dienst. Er hat bei der Fahrkartenrevision die Augen offen. Ein Reisender steht ihm nicht zu Gesicht — die Bekleidung, sein Aussehen und Verhalten. Bequem wäre es jetzt, sich gar nicht weiter darum zu kümmern. Man hat ja doch nur Arbeit, und Ärger könnte es obendrein auch geben. Starzer geht den unbequemen Weg. So ist es möglich, einen entwichenen Geisteskranken, der sich des Frauenmordes schuldig gemacht hatte, wieder in eine Anstalt zu bringen. Die Bundespolizeidirektion Salzburg schreibt dazu: „Der besonderen Aufmerksamkeit und dem vorbildlichen Verhalten des Franz Starzer ist es zu danken, daß der geistesranke Rechtsbrecher vor der Verübung weiterer Straftaten angehalten und wieder in Gewahrsam genommen werden konnte. Die Bundespolizeidirektion Salzburg ersucht, das außerordentlich lobenswerte Verhalten des genannten Bediensteten in entsprechender Weise zu würdigen.“ Gewiß, nicht jeder Schaffner ist dazu berufen, einen Mörder zu entdecken. Erstens haben wir, Gott sei Dank, nicht so viele Gewaltverbrecher, und diese benützen zweitens nicht nur unsere Züge. Es konnte aber schon genug anderen verdächtigen Personen durch die Aufmerksamkeit unseres Revisionspersonals auf die Spur gekommen werden. Das heißt aber nicht, daß wir an der Leistung der beteiligten Kollegen vorbeisehen!

Trotzdem sind wir durch die Schilderung des zweiten Falles ganz auf ein Randgebiet gekommen. Rasch zurück zum Kernpunkt. Aus vielen, vielen Äußerungen ist zu entnehmen, daß korrekte Dienstesausübung des Schaffners bei unserem Publikum immer guten Anklang findet. Das bestätigen auch Äußerungen wie: „In der Schweiz, da kommt der Schaffner so oft in den Wagen. Das ist ganz anders als bei uns.“ Das heißt, daß, abgesehen von einigen Profi-Schwarzfahrern, unsere Reisenden im Zugführer oder Schaffner eine Person sehen, die das Gefühl der Geborgenheit geben soll und die auch ein Bestandteil des Reisekomforts ist.

Wir gönnen der SBB von Herzen die begeisterte Aussage: „In der Schweiz,

da kommt der Schaffner so oft in den Wagen.“ Wir wollen aber auch, daß der zweite Satz in Hinkunft lautet:

„Das ist genauso wie bei uns.“

Herr Haupt-Zugführer

Natürlich haben Sie recht, liebe Leser, daß es bei den ÖBB den Dienstitel des Hauptzugführers nicht gibt und wir ihn auch ehrenhalber nicht verleihen dürfen. Der Kollege, über den wir anschließend berichten, trägt auch nicht diesen Titel, sondern er ist Oberzugführer.

Lesen Sie bitte Auszüge aus einem Brief, den ein treuer Reisender der ÖBB, Herr Wolfgang Mayrhofer aus Bad Ischl, an den Pressechef der ÖBB geschrieben hat: „Sehr wahrscheinlich bekommen die ÖBB weitaus öfter Briefe mit negativem Inhalt als solche, welche ein Lob für Dienstleistung oder Personal beinhalten. Es liegt ja nun leider in der Natur des Menschen, gute Dinge für selbstverständlich und nur negative Aspekte für erwähnenswert zu halten.“

Ich fahre jetzt seit 8 Jahren wöchentlich mindestens 1200 Kilometer mit der Bahn, einen derart positiv engagierten Beamten wie letzten Montag (7. 2. 77, TS 142 „Montfort“ Wien—Salzburg) konnte ich noch nie entdecken. „St. Pölten Hauptbahnhof, der Ausstieg befindet sich in Fahrtrichtung links“, sowie bei der Fahrkartenkontrolle persönliches „Angenehme Reise“ wünschen und freundlichste Beantwortung aller Fragen der Fahrgäste, haben sichtlich (guten) Eindruck gemacht. Leider wurde der Mann allgemein „bestaunt“, was darauf schließen läßt, daß man solches Service als keineswegs gewohnt betrachtet.“

Sind Sie noch ein bißchen skeptisch?

Es könnte sich möglicherweise um eine „Eintagsfliege“ handeln. Wie verhält sich der gleiche Kollege bei einem Zug, bei dem er nicht wie im „Montfort“ dem kritischen Urteil des Fernreisepublikums Stand halten muß?

Einer unserer Mitarbeiter hatte am Samstag, 11. 2. 1977 Gelegenheit, ihn bei seiner Tätigkeit kennen zu lernen. Es war ein ziemlich trostloser Tag. Vormittags hatte es in Strömen geregnet.

Etliche Ausflügler mußten ihren „Wienerwald-Ausflug“ vorzeitig abbrechen. Die meisten schauten ziemlich mürrisch drein.

Unser Mitarbeiter stieg mit seiner Familie in Purkersdorf-Gablitz um 14.10 Uhr in den Pendelzug 7025 (Neulengbach—Wien Westbf) zu. Sofort nach dem Anhalten des Zuges befand sich der durch die Ansteckspanne zu erkennende Zugführer auf dem Bahnsteig und rief, wie vorgesehen, den Namen der Haltestelle aus. Da der Zug aus einer 4030-Garnitur bestand, deren Türen nur händisch zu schließen waren, eilte der Zugführer von Einstieg zu Einstieg, um das Schließen der Türen zu besorgen. Gleichzeitig rief er weiter entfernt ausgestiegenen Reisenden die höfliche Bitte zu, ebenfalls eine Türe zu schließen, was von diesen gerne befolgt wurde. Das freundliche „Danke“ quittierten die Reisenden mit einem Lächeln oder einem netten Wort. Bereits wenige Minuten nach der Abfahrt betrat der Zugführer das Abteil, um die Fahrkarten zu überprüfen, nicht ohne vorher gegrüßt zu haben. Gegrüßt, nicht um der Vorschrift Genüge zu tun, sondern so, wie man jemanden grüßt, von dessen Anwesenheit man erfreut ist. Daß er beim Prüfen der Fahrausweise einige freundliche Worte fand, war eigentlich schon selbstverständlich. Selbstverständlich auch, daß er sich für den Hinweis auf einen zurückgelassenen Regenschirm bedankte und sich sofort Gedanken machte, welcher der Schülerinnen, die offensichtlich vorher den Platz eingenommen hatten, der Schirm gehören könnte, wo das Mädchen ausgestiegen war und wie er Schirm und Eigentümerin auf schnellstem Wege wieder vereinen könne. Der Zugführer ging wiederholt durch seinen Revisionsbereich. Beim letzten Durchgehen ein unaufdringliches „Schönes Wochenende!“. Beim Aussteigen im Wiener Westbahnhof war kaum mehr ein mürrisches Gesicht zu sehen. An der Zugspitze stand der Zugführer neben dem Zug. Die dem Ausgang zustrebenden Reisenden riefen von allen Seiten: „Auf Wiedersehen!“ „Auf Wiedersehen, Herr Zugführer!“

Und dieses „Auf Wiedersehen, Herr Zugführer!“, bedeutete natürlich „Auf Wiedersehen, ÖBB!“.

Dafür danken wir Herrn Robert Haupt, Zugführer, Bf Wien Westbf.

Arbeits Dienstkleid

Das IdB wird im vermehrten Maß von Mitarbeitern — besonders V-Bediensteten — anderer Fachdienste gelesen. Wir nehmen gerne die Gelegenheit wahr, einem Beitrag der Maschinendirektion zum Thema „Dienstkleid“ Raum zu geben.

Verkehrsbedienstete, die mit dem reisenden Publikum in Verkehr treten, haben im Dienst das in der DV A 9 vorgeschriebene Dienstkleid zu tragen. Da Triebfahrzeugführer im allgemeinen keinen oder nur kurzfristigen unmittelbaren Kontakt mit Reisenden haben, wurden sie nicht in den Kreis der Pflichtträger einer Dienstkleidung aufgenommen. Diese Erleichterung, die im Hinblick auf die besonders während des Sommers oft ungünstigen Verhältnisse auf den Führerständen der Triebfahrzeuge vollkommen gerechtfertigt ist, soll aber nicht dazu führen, daß einzelne Bedienstete durch unpassende und mangelhafte Bekleidung ein negatives Erscheinungsbild abgeben. Riemchensandalen, bis zu den Knien hochgerollte Hosen, bis unter die Achseln aufgerollte Sommerleibchen oder ein bloßer Oberkörper sind nicht geeignet, das Ansehen einer qualifizierten Berufsgruppe und das Vertrauen in ihre verantwortungsvolle Tätigkeit zu fördern. Jeder Triebfahrzeugführer soll sich stets darüber klar sein, daß er infolge des Interesses der Bevölkerung an seinem Beruf und an den Triebfahrzeugen in hohem Ausmaß im Blickpunkt der Öffentlichkeit steht und seine während des Dienstes getragene Bekleidung, die ordentlich, zweckmäßig und unfallsicher sein soll, darauf ausrichten.

Ordentliche und zweckmäßige Bekleidung ist ein wesentlicher Beitrag zum positiven Erscheinungsbild unserer Triebfahrzeugführer!

Wir freuen uns . . .

Auch diesmal wieder St. Pölten Hbf:
Am 27. 4. 1977 ließ Herr Friedrich Schuhmayer von der Pressestelle des

Caritas-Verbandes im Zug 602 eine Rolle mit wichtigen Entwürfen zurück. Den Verlust bemerkte er allerdings erst nachmittags. Herr Schuhmayer schreibt uns, daß sich die Fahrdienstleiter des Bf St. Pölten Hbf, wo er morgens ausgestiegen war, trotz vieler Arbeit des Falles annahm. Nach Ferngesprächen mit allen Anhaltebahnhöfen wurde in Erfahrung gebracht, daß der Verlustgegenstand im Bf Schladming verwahrt war. Am nächsten Tag war die Rolle wieder in Händen des Eigentümers. Daß die Annahme einer kleinen Aufmerksamkeit freundlich abgelehnt wurde, ist für die Bediensteten in St. Pölten Hbf selbstverständlich!

„Ein Dankeschön der ÖBB und ihren Mitarbeitern“ ist von der Presseabteilung der Österreichischen Fremdenverkehrswerbung bei unserem Pressechef eingelangt. Herr Norbert Hofbauer von der Geschäftsführung dieser Institution hatte sich während einer Pressefahrt mit Zug 546 von Wien nach Bregenz am 4. 5. 1977 zu einem kurzen Gespräch aus dem WL in das A begeben. Dort ließ er sein Sakko zurück, in dem sich nicht nur Geld und Werte, sondern auch von ihm benötigte Unterlagen befanden. Morgens stellte Herr Hofbauer entsetzt den Verlust fest. Doch der Schaffner hatte das Sakko schon längst dem Schlafwagenschaffner zur Verwahrung übergeben.

Um einen Verlustgegenstand geht es auch in einer Glosse der „Neuen Kronen-Zeitung“:

„Ein gehbehinderter Urlauber bemerkte nach dem Aussteigen im Bf Badgastein, daß er im Zug seine Tasche mit Führerschein, Brille etc. zurückgelassen hatte. Als die Tasche am zweitfolgenden Tag gefunden wurde, brachte sie ein ÖBB-Bediensteter kurzerhand in das Sommerquartier des Verlustträgers.“ Begeistert schreibt der Glossist: „Das war ein wenig mehr als Kundendienst, das war schon echte Liebenswürdigkeit von dem Beamten; und es wird daher jedermann empfohlen, wenn er schon eine Tasche liegen läßt, dies in einem ÖBB-Zug zu tun.“

Hertha Prazsky Eichinger ist voll des Lobes über das Verhalten der Bediensteten in Linz Hbf. Ihre Eindrücke hat sie in einem sehr netten

Brief zu Papier gebracht. Frau Prazsky war am 24. 6. 1977, begleitet von ihrer Mutter und ihrem Sohn, mit Zug 742 in diesem Bahnhof angekommen. Es ging in den Urlaubsort nach Jugoslawien. Dementsprechend umfangreich war auch das Handgepäck der Familie. Um dieses zur Gepäckaufbewahrung zu bringen, wäre ein Träger notwendig gewesen. Leider war infolge starken Betriebes gerade keiner zu bekommen, und mit dem Kofferkuli können Stufen nicht überwunden werden. Ein mit einem Gepäckkarren vorbeifahrender Bediensteter besorgte die Überführung der Gepäckstücke zur Aufbewahrungsstelle, lehnte die Annahme eines Trinkgeldes ab und verabsäumte es nicht, der Familie noch einen schönen Urlaub zu wünschen. Bei der Rückfahrt aus Jugoslawien traf diese Reisende mit ihren Angehörigen einige Zeit später um 21.30 Uhr in Linz ein. 18 Stunden Autobusfahrt, größtenteils bei sengender Hitze, waren überstanden. Aber der letzte Zug nach Wien war auch schon fort. Der nächste Zug: 3.30 Uhr. Eine Stunde hielten die 3 erschöpften Reisenden auf dem Bahnsteig durch. „Dann klapperten der Omi die Zähne.“ Im gegenüberliegenden Büro fragte Frau Prazsky, ob sich die Familie etwas aufwärmen dürfe. Wie es weiterging, entnehmen wir auszugsweise wörtlich dem Brief:

„Wir wurden mit großer Freundlichkeit mit unserem Gepäck in das warme Büro gebracht und mit Kaffee verwöhnt. Es herrschte ein reges Treiben, die Leute hatten pausenlos zu tun, Telefone läuteten andauernd, immer wieder kam von irgendwo eine Durchsage, aber ich konnte feststellen, hier wurde Teamwork und Freundlichkeit groß geschrieben. Aufmunternde Worte und diese Betriebsamkeit ließen uns die Zeit schnell vergehen, und als unser Zug einfuhr, wurden wir samt Gepäck sorgfältig verstaut.“

Ich finde das eigentlich großartig, daß Menschen, die ein so verantwortungsvolles Aufgabengebiet betreuen, die Nächte durcharbeiten, es einfach selbstverständlich finden, für andere da zu sein. Dies war jedenfalls die beste Werbung, die dieses Team der Bundesbahn zuteil werden ließ.“

*Schaffner, Zugführer,
Bahnhofsbedienstete*

**Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbälge**

Ihr wahrt damit die Sicherheit des reisenden Publikums

Arbeitnehmerschutz

Angst und Schrecken

Ein treuer Leser des „Verkehrs-(Betriebs-)Unterrichtsblattes“ hat dessen Leitmotiv liebevoll „Angst und Schrecken“ genannt. Bei der Überreichung der 1. Ausgabe unter der Flagge „Der Betrieb“ erkundigte er sich freundlich, ob diese Parole beibehalten werde. Die Antwort war: „Mehr Angst, mehr Sicherheit!“.

Diese Aussage bedarf natürlich einer Interpretation.

Was wir nicht wollen

Wir wollen niemandem Angst machen, eine noch so schwierige Situation nicht meistern zu können oder, falls der Karren schon einmal verfahren ist, diesen nicht wieder flott zu bekommen. Wir wollen niemanden **abschrecken** von seiner Einsatzfreude oder gar von der Liebe zum Beruf des Eisenbahners. Ein Horrorblatt „Mehr Angst, mehr Schrecken!“ wird es nicht geben.

Wovor wir Angst haben

Wir haben größte Angst vor Unkenntnis fundamentaler Vorschriftenbestimmungen und Mißachtung grundsätzlicher Anordnungen. Aber auch davor, daß unsere Leser unser Bestreben, gegen diese schwerwiegenden Fehlerquellen anzukämpfen, nicht verstehen oder nicht unterstützen könnten.

Und welche Bewandnis hat es mit dem Schrecken? Vielleicht ist Ihnen die letzte Seite der Ausgabe 1/77 in Erinnerung. Wenn nicht, so nehmen Sie das Blatt bitte kurz zur Hand. Wir wollen Ihnen gern über die Vorgeschichte zum Entstehen jener Seite berichten. Wir mußten nämlich etliche Anregungen, sogar Vorwürfe zur Kenntnis nehmen, daß auf dem Gebiet der Unfallverhütung von einer Veröffentlichung von Schockbildern zur Erzielung einer größeren Wirksamkeit Gebrauch gemacht werden mußte. Wir haben damals nach langer Beratung die „harmlosesten“ Photos ausgewählt. Selbst da noch hatten wir Bedenken. Nicht nur die Redaktion, auch unsere Vorgesetzten, auch der Kollege im Photolabor, die Kollegen in der Druckerei. Die Redaktionsmitglieder, selbst Unfallheberungsbeamte und Sicherheitsbeamte, kannten natürlich die Geschichte jedes Lichtbildes.

Sie dürfen uns glauben, daß wir den Schrecken, der daraus gesprochen hat,

mit nach Hause genommen haben, daß uns einzelne Bilder noch lange verfolgt haben und noch lange verfolgen werden. Wenn es uns gelungen ist, mit der einen Seite so viel Schrecken zu verbreiten, daß nur einige Verletzungen vermieden oder gar ein Menschenleben gerettet wurde, dann müssen Sie und wir den Kollegen, die uns ermahnt hatten, wieder einmal diese Möglichkeit der Unfallverhütung zu versuchen, dankbar sein.

Wovor wir gerne Angst hätten

Wir hätten gerne Angst davor, daß mangels außergewöhnlicher Ereignisse oder sonstiger unliebsamer Vorfälle unser Blatt in die Verlegenheit käme, nichts Negatives schreiben zu müssen. Mit freudigem Schrecken würden wir daran denken, daß die dafür vorgesehenen Seiten leer blieben.

Traumziel:

*Ohne Angst,
kein Schrecken!*

Wie war es wirklich?

Es ist schon bei einem Ereignis mit Sachschaden nicht immer leicht, die Ursache und die Begleitumstände restlos aufzuklären. Bei einem Unfall mit Personenschaden wird es meist noch schwieriger. Handelt es sich aber um einen Personal- oder Wegunfall, dann stellen sich der Wahrheitsfindung vereinzelt erhebliche Schwierigkeiten entgegen.

Sei es, daß sich der Verunglückte schämt, etwas im Volksbewußtsein als lächerlich Empfundenes preiszugeben,

*Ein Unfall ist nie etwas
Lächerliches!*

sei es, daß der Verunglückte bereits kurz vorher von einem ähnlichen Unfall betroffen war und nun dienstliche Nachteile befürchtet,

*Den Menschen suchen,
Ursachen finden!*

sei es aber auch, daß die Aufdeckung der Ursache disziplinaire Folgen nach sich ziehen muß.

*... kein Heilkraut
gewachsen!*

Für die Sicherheitsbeamten ergeben sich nach Vorliegen der Ursache nicht selten Konfliktsituationen hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen, falls Eigenverschulden des Verunglückten feststeht. Zwischen den zwei Extremen: Belehrung (Aussprache) über jene Punkte der DV A 40, bei deren Einhaltung der Unfall vermieden worden wäre, und Bestrafung wegen wiederholter Mißachtung von der persönlichen Sicherheit dienenden fundamentalen Bestimmungen, liegt ein breites Feld von möglichen Notwendigkeiten: Einfühlungsvermögen, Sachkenntnis, Menschenkenntnis und, wenn nur irgendwie möglich, persönliches Kennen der Mitarbeiter des betreffenden Bereiches. Bei einer Dienststelle mit 1.600 Bediensteten, davon sehr viele im Fahrdienst, die meisten in einem unregelmäßigen Dienst, ist das Unterfangen für den Sibe III und IV scheinbar unmöglich. Aber doch sehr lohnend! „Herr Jenewein“ wird von einem belehrenden Gespräch weit mehr behalten, als ein „Sie, wie heißen Sie eigentlich!“

Dem einen Betroffenen wird der Unfall, wenn auch zu spät, Lehre genug sein. Ein anderer wird erst mühsam hinzufügen sein, um sein Fehlverhalten erkennen zu können. Den hartnäckigen Nichtträger eines vorgeschriebenen Schutzkleides oder Schutzstückes wird eine angemessene Strafe dazu bringen, sich hinkünftig selbst zu schützen und für die Mitbediensteten kein schlechtes Beispiel mehr zu geben.

Zur Art der „Belehrung“ wäre vieles zu sagen. Wir wollen hier lediglich einen Denkanstoß geben. Das Vorlesen des Punktes 2.1.1.1 der DV A 40 ohne Herstellung einer Beziehung zum Vorfall ist vergeudete Zeit. Die Form der Belehrung immer absolut richtig zu treffen wird wohl niemandem gelingen. Wie weit hier die Anschauungen von Mitarbeitern, über deren Einsatzfreudigkeit im Dienste der Unfallverhütung nicht der geringste Zweifel besteht, auseinandergehen können, mag ein aktuelles Beispiel zeigen:

Ein Verletzter wurde im Wege des belehrenden Gesprächs auch daraufhin angesprochen, daß er unnötig Schmerzen erlitten hatte, einen finanziellen

Verlust davontrug und ihm die Osterfeiertage verpatzt waren. Nicht schlecht, ist die eine Meinung. Die andere Meinung ist, daß dem Bediensteten nicht diese Fakten, sondern der dem Unternehmen entstandene Verlust hätte vorgehalten werden müssen. Sehen Sie, gerade das ist ein Fall, der beweist, wie wichtig es ist, daß man den Anzusprechenden persönlich kennt.

An das Ende unserer kleinen Exkursion in diesen kleinen Winkel des „Siberisches“ stellen wir die Schilderungen zweier Begebenheiten aus jüngerer Vergangenheit, die höchst unerfreulich waren. Daß die Erforschung der Ursachen durch die Sibe, in Zusammenarbeit mit dem Personaldienst, nicht einfach war, ist aufgrund der Tatbestände erkennbar.

Fall 1

„Hergang“ aus der Meldung des Sicherheitsbeamten III: „P. war zum Nachtdienst eingeteilt und wollte um 0.10 h die Eingangstür zum Vorraum der Personenkasse sperren. Einen im Vorraum stehenden Unbekannten forderte P. auf, den Raum zu verlassen. Darauf versetzte dieser P. einen unerwartet kräftigen Faustschlag gegen das rechte Auge und entfernte sich anschließend fluchtartig. Durch den tätlichen Angriff des Unbekannten erlitt P. eine Netzhautverletzung am rechten Auge und

eine Platzwunde unter dem Auge.“ Veranlaßt wurde hierauf u. a., daß die Eingangstür zum Kassenvorraum schon zu einem früheren Zeitpunkt und im Beisein eines zweiten Bediensteten abgeschlossen wird.

Was wurde dazu im Krankenhaus festgestellt?

Hergang nach Angabe des Verletzten: Vom Sessel gefallen; Schmerzen im Augenbereich. Befund: . . . so weit bei dem alkoholisierten Patienten eruierbar auch ein völliger Verlust des Sehvermögens.

Wie war es wirklich?

P. begab sich während des Nachtdienstes in ein nahe „Stüberl“, wo er aß und trank (2 Flaschen Bier, 4—5 Kognak). Auf dem Rückweg zum Dienstposten wurde er von einem ihm unbekanntem Mann angeblich grundlos attackiert. P. konnte noch in seinen Dienstraum gelangen, wo er kurzzeitig das Bewußtsein verlor.

Dem P. mußte das Auge entfernt werden.

Fall 2

Hergang aus der Meldung des Sibe III: „V. befand sich auf dem Heimweg von seiner Arbeitsstätte und wurde, bewußtlos neben seinem Fahrrad lie-

gend, von der Polizei aufgefunden. V. selbst kann über den genauen Hergang des Unfalles keine Angaben machen, bestreitet jedoch die Volltrunkenheit.“ V. hatte eine schwere Gehirnerschütterung, Prellungen und Platzwunden erlitten. Arbeitsunfähigkeit ca. 4 Wochen. Lt. Angabe auf der Ambulanzkarte des Krankenhauses war V. zum Zeitpunkt des Auffindens betrunken. Alkohol im Blut über 1‰.

Wie war es wirklich?

V. hatte bereits 1 Stunde 45 Minuten vor dem planmäßigen Dienstschluß die Arbeit als Verschubleiter eingestellt und war, ohne sich abzumelden, mit einem Zug in seinen Wohnort gefahren. Im dortigen Hauptbahnhof begab er sich in die Gastwirtschaft, wo er ein Krügel Bier und zwei Viertel Wein trank. Alkoholisiert bestieg er sein Fahrrad und versuchte, nach Hause zu fahren. Der Versuch mißlang. Unfälle passieren nicht, sie werden verursacht.

Für eine wirksame Unfallverhütung ist das Erkennen der tatsächlichen Unfallursachen ausschlaggebend. Die Sicherheitsbeamten müssen die Wurzeln der Gefahren bloßlegen. Nur so kann sich ein Erfolg einstellen.

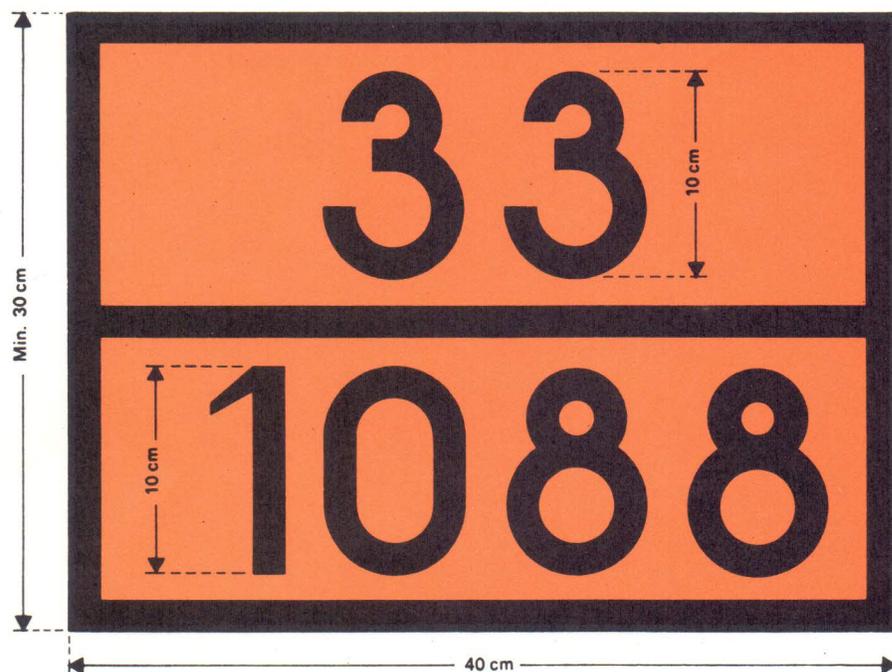
Der Erfolg des Sibe ist die Erhaltung Ihrer Gesundheit!

Unfalltagebuch

Das Unfalltagebuch ist so zu verwahren, daß es von Kontrollorganen auch während der Abwesenheit des Sicherheitsbeamten eingesehen werden kann.

Aus Gründen der Zweckmäßigkeit ist daher das Unfalltagebuch tunlichst in der Lade „Unfallmappe“ zu verwahren.

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen



Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr

(2 oder 3 Ziffern, welchen vorkommendenfalls der Buchstabe «X» vorangestellt wird)

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes

(4 Ziffern)

Erste Ziffer = Hauptgefahr

- 2 = Gas
- 3 = Entzündbarer flüssiger Stoff
- 4 = Entzündbarer fester Stoff
- 5 = Entzündend (oxydierend) wirkender Stoff
- 6 = Giftiger Stoff
- 8 = Ätzender Stoff

Zweite und dritte Ziffer = zusätzliche Gefahr

- 0 = Ohne Bedeutung
- 1 = Explosion
- 2 = Entweichen von Gas
- 3 = Entzündbarkeit
- 5 = Entzündende (oxydierende) Eigenschaft
- 6 = Giftigkeit
- 8 = Ätzbarkeit
- 9 = Gefahr einer Selbstzer-
setzung

Durch die Verdoppelung einer Ziffer wird auf die Zunahme einer Hauptgefahr hingewiesen. Der Buchstabe X besagt, daß der betreffende Stoff auf keinen Fall mit Wasser in Berührung kommen darf.

Beispiele:

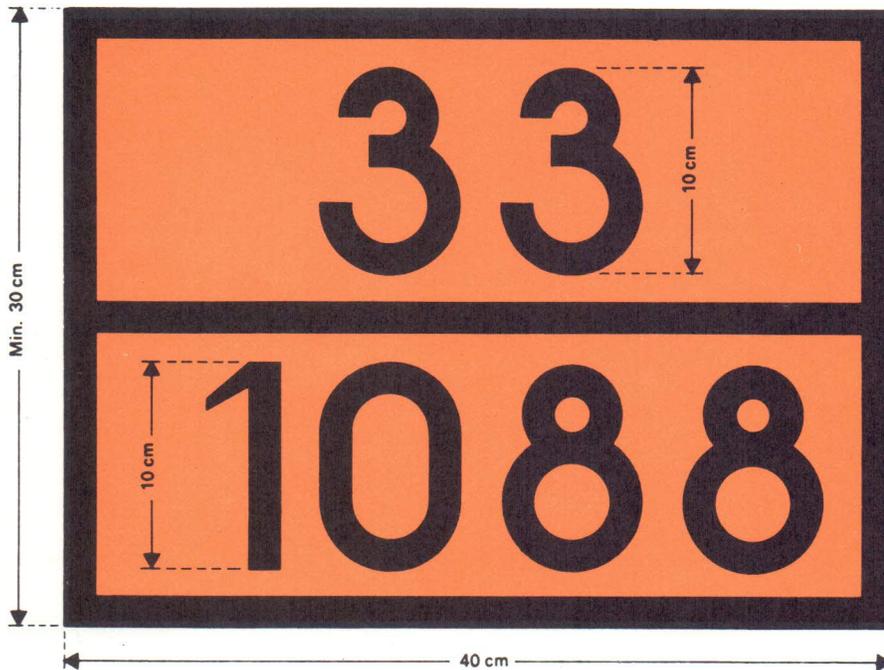
88
1832 Abfallschwefelsäure: sehr ätzend (8+8)

30
1120 Butanol: Entzündbar flüssig (3) aber ohne Bedeutung (0)

X 423
1428 Natrium: Entzündbarer fester Stoff (4), der Gase entwickelt (2) die entzündbar sind (3).
Darf mit Wasser nicht in Berührung kommen (X)

336
1131 Schwefelkohlenstoff: flüssig, sehr entzündbar (3+3) und giftig (6)

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen



Nummer
zur Kennzeichnung
der Gefahr

(2 oder 3 Ziffern,
welchen
vorkommendenfalls
der Buchstabe «X»
vorangestellt wird)

Nummer
zur Kennzeichnung
des Stoffes

(4 Ziffern)

Erste Ziffer = Hauptgefahr

2	= Gas
3	= Entzündbarer flüssiger Stoff
4	= Entzündbarer fester Stoff
5	= Entzündend (oxydierend) wirkender Stoff
6	= Giftiger Stoff
8	= Ätzender Stoff

Zweite und dritte Ziffer = zusätzliche Gefahr

0	= Ohne Bedeutung
1	= Explosion
2	= Entweichen von Gas
3	= Entzündbarkeit
5	= Entzündende (oxydierende) Eigenschaft
6	= Giftigkeit
8	= Ätzbarkeit
9	= Gefahr einer Selbstzer- setzung

Durch die Verdoppelung einer Ziffer wird auf die Zunahme einer Hauptgefahr hingewiesen. Der Buchstabe X besagt, daß der betreffende Stoff auf keinen Fall mit Wasser in Berührung kommen darf.

Beispiele:

88
1832 Abfallschwefelsäure: sehr ätzend (8+8)

30
1120 Butanol: Entzündbar flüssig (3) aber ohne Bedeutung (0)

X 423
1428 Natrium: Entzündbarer fester Stoff (4), der Gase entwickelt (2) die entzündbar sind (3).
Darf mit Wasser nicht in Berührung kommen (X)

336
1131 Schwefelkohlenstoff: flüssig, sehr entzündbar (3+3) und giftig (6)

GENERALDIREKTION
DER ÖSTERREICHISCHEN
BUNDESBAHNEN

Beilage
zum IdB 3/77

BETRIEBSDIREKTION

Verzeichnis

=====

gefährlicher Güter

=====

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen

(Numerische Stoffliste zu Randnummer 1801 RID)

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
1003	Luft, flüssig	22
1005	Ammoniak	268
1010	Butadien	239
1011	Butan	23
1012	Butylen	23
1013	Kohlendioxid (bzw. Kohlensäure)	20
1017	Chlor	266
1018	Monochlordifluormethan (R 22)	20
1022	Chlortrifluormethan (R 13)	20
1027	Cyclopropan	23
1028	Dichlordifluormethan (R 12)	20
1029	Dichlormonofluormethan (R 21)	20
1033	Dimethyläther (bzw. Methyläther)	23
1037	Äthylchlorid (Monochloräthan)	23
1038	Äthylen, flüssig (tiefgekühlt)	223
1040	Äthylenoxid	236
1048	Bromwasserstoff	286
1050	Chlorwasserstoff	286
1052	Fluorwasserstoff	286
1055	Isobutylen	23
1061	Methylamin, wasserfrei (Monomethylamin)	263
1062	Methylbromid (Monobrommethan)	263
1063	Methylchlorid (Monochlormethan)	236
1067	Stickstofftetroxid	265
1070	Stickoxydul (Lachgas)	25
1073	Sauerstoff, flüssig (tiefgekühlt)	225
1076	Phosgen (Chlorkohlenoxid)	266
1077	Propylen	23
1079	Schwefeldioxid (bzw. Schwefelige Säure)	26
1083	Trimethylamin, wasserfrei	236
1086	Vinylchlorid	239
1087	Vinylmethyläther	239
1088	Acetal (Acetaldehyddiäthylacetal)	33
1089	Acetaldehyd	33
1090	Aceton	33
1092	Acrolein	336

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
1093	Acrylnitril	633
1098	Allylalkohol	63
1100	Allylchlorid	633
1104	Amylacetat (Essigsäureamylester)	30
1105	Amylalkohol, tertiär	33
1105	Amylalkohole (andere als tertiäre)	30
1114	Benzol	33
1120	n-Butanol (n-Butylalkohol)	30
1121	sec-Butanol (sec-Butylalkohol)	30
1122	tert-Butanol (tert-Butylalkohol)	33
1123	n-Butylacetat (n-Essigsäure- butylester)	30
1124	sec-Butylacetat (sec-Essigsäure- butylester)	33
1125	Butylamin	338
1127	n-Butylchlorid	33
1129	Butyraldehyd	33
1131	Schwefelkohlenstoff	336
1134	Monochlorbenzol	30
1135	Äthylenchlorhydrin	66
1145	Cyclohexan	33
1146	Cyclopentan	33
1147	Decahydronaphthaline	30
1148	Diacetonalkohol, techn.	33
1154	Diäthylamin	338
1155	Äthyläther (bzw. Schwefeläther)	33
1159	Di-iso-Propyläther	33
1161	Dimethylkarbonat	33
1165	Dioxan	336
1170	Äthylalkohol (Äthanol bzw. Spiritus, gewöhnlicher)	33
1172	Äthylglycolacetat	30
1173	Äthylacetat (Essigsäureäthylester)	33
1175	Äthylbenzol	33
1184	1,2-Dichloräthan (Äthylenchlorid)	336
1190	Äthylformiat (Ameisensäure- äthylester)	33

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
1193	Methyläthylketon (Butanon-2)	33
1199	Furfurol	36
1202	Kohlenwasserstoffe, flüssige, rein oder als Mischung, mit einem Flammpunkt über 55° C bis 100° C, soweit in diesem Anhang nicht namentlich genannt	30
1203	Kohlenwasserstoffe, flüssige, rein oder als Mischung, mit einem Flammpunkt unter 21° C, soweit in diesem Anhang nicht na- mentlich genannt	33
1213	iso-Butylacetat	33
1218	Isopren	339
1219	Isopropyalkohol (Isopropanol)	33
1220	iso-Propylacetat	33
1221	iso-Propylamin	338
1223	Kohlenwasserstoffe, flüssige, rein oder als Mischung, mit einem Flammpunkt von 21° C bis 55° C, soweit in diesem Anhang nicht namentlich genannt	30
1230	Methylalkohol (Methanol)	336
1231	Methylacetat	33
1234	Methylal (Dimethoxymethan)	33
1235	Methylamin, Lösungen von	336
1243	Methylformiat (Ameisensäure- methylester)	33
1245	Methylisobutylketon	33
1247	Methylmethacrylat	339
1248	Methylpropionat	33
1251	Methylvinylketon	33
1264	Paraldehyd	33
1274	Propylalkohol (Propanol)	33
1275	Propionaldehyd (Propanal)	33
1276	n-Propylacetat	33
1280	Propylenoxid	336
1282	Pyridin	36

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
1292	Äthylsilicat (Kieselsäure- tetraäthylester)	30
1294	Toluol	33
1296	Triäthylamin	336
1297	Trimethylamin, Lösungen von	336
1299	Terpentinöl	30
1301	Vinylacetat	33
1307	Xylole	30
1381	Phosphor, weiß oder gelb	436
1428	Natrium	X423
1541	Acetoncyanhydrin	66
1547	Anilin	60
1595	Dimethylsulfat	663
1604	Äthylendiamin	83
1613	Blausäurelösungen, wässrige, mit höchstens 20 % reiner Säure	66
1648	Acetonitril (Methylcyanid)	633
1649	Bleialkyle (Tetraäthylblei, Tetramethylblei) und ihre Mischungen mit organischen Verbindungen der Halogene	663
1662	Nitrobenzol	36
1671	Phenol	68
1715	Essigsäureanhydrid	83
1717	Acetylchlorid	83
1730	Antimonpentachlorid	80
1736	Benzoylchlorid	83
1744	Brom	886
1754	Chlorsulfonsäure	88
1775	Fluorborsäure, wässrige Lö- sungen mit höchstens 78 % reiner Säure	88
1779	Ameisensäure mit mindestens 70 % reiner Säure	80
1783	Hexamethylendiamin	80
1788	Bromwasserstofflösungen	88
1789	Salzsäure (Chlorwasserstoff- lösungen)	88

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
	Flußsäure, wässrige Lösungen von Fluorwasserstoff mit mehr als 60 % aber höchstens 85 % reiner Säure	
1790	Flußsäure, wässrige Lösungen von Fluorwasserstoff mit höchstens 60 % reiner Säure	886
	Hypochloritlösungen mit mehr als 50 g aktivem Chlor pro Liter	
1791	Hypochloritlösungen mit höchstens 50 g aktivem Chlor pro Liter	85
1796	Mischsäure mit mehr als 30 % reiner Salpetersäure	856
1796	Mischsäure mit höchstens 30 % reiner Salpetersäure	886
1802	Perchlorsäure in wässrigen Lösungen mit höchstens 50 % reiner Säure	85
1809	Phosphortrichlorid	88
1810	Phosphoroxychlorid	88
1814	Kalilaugen (Kaliumhydroxid in Lösungen)	88
1818	Siliciumtetrachlorid	88
1824	Natronlaugen (Natriumhydroxid in Lösungen)	88
1828	Chlorschwefel, stabilisiert	886
1829	Schwefelsäureanhydrid	885
	Schwefelsäure mit mehr als 85 % reiner Säure	
1830	Schwefelsäure mit mehr als 75 % aber höchstens 85 % reiner Säure	88
	Schwefelsäure mit höchstens 75 % reiner Säure	
1831	Oleum (Schwefelsäure, rauchend)	886
1832	Abfallschwefelsäure, vollständig denitriert	88
1834	Sulfurylchlorid	88
1836	Thionylchlorid	88
1838	Titantetrachlorid	88
1842	Essigsäure in wässrigen Lösungen mit mehr als 80 % reiner Säure	83

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
1873	Perchlorsäure in wässrigen Lösungen mit mehr als 50 % aber höchstens 72,5 % reiner Säure	588
1908	Natriumchlorit, Lösungen von	50
1915	Cyclohexanon	30
1917	Äthylacrylat (Acrylsäureäthylester)	339
1918	Cumol (iso-Propylbenzol)	30
1919	Methylacrylat	339
1935	Cyanidlösungen, anorganische	66
1951	Argon, flüssig (tiefgekühlt)	22
1958	Dichlortetrafluoräthan (R 114)	20
1962	Äthylen	23
1965	Gemische von Kohlenwasserstoffen (verflüssigte Gase) Gemische A, Ao, A1, B und C)	23
1969	Isobutan	23
1972	Methan, flüssig (tiefgekühlt)	223
1977	Stickstoff, flüssig (tiefgekühlt)	22
1978	Propan	23
1990	Benzaldehyd	30
1991	Chloropren	336
2014	Wasserstoffperoxid in wässrigen Lösungen mit mehr als 40 % bis höchstens 60 % Wasserstoffperoxid	85
	Wasserstoffperoxid in wässrigen Lösungen mit mehr als 6 % bis höchstens 40 % Wasserstoffperoxid	
2015	Wasserstoffperoxid, stabilisiert und in wässrigen Lösungen mit mehr als 60 % Wasserstoffperoxid stabilisiert	559
2023	Epichlorhydrin	663
2029	Hydrazin in wässrigen Lösungen mit höchstens 72 % Hydrazin: -Lösungen mit mehr als 64 %	86
2030	-Lösungen mit höchstens 64 %	86

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (Untere Hälfte)	Bezeichnung des Stoffes	Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Obere Hälfte)
2031	Salpetersäure mit mehr als 55 % aber höchstens 70 % reiner Säure	886
2032	Salpetersäure mit mehr als 70 % reiner Säure	856
2043	Erdgas, flüssig (tiefge- kühlt)	223
2047	Dichlorpropen	36
2049	Diäthylbenzol	30
2053	Methyl-iso-Butylcarbinol	30
2055	Styrol (Vinylbenzol)	30
2056	Tetrahydrofuran	33
	Ammoniak, in Wasser gelöst, mit über 35 % bis höch- stens 40 % Ammoniak	
2073	Ammoniak, in Wasser gelöst, mit über 40 % bis höch- stens 50 % Ammoniak	268
2076	Kresole	60
2116	Cumolhydroperoxid mit einem Peroxidgehalt von höch- stens 95 %	539
2125	p-Menthanhydroperoxid mit einem Peroxidgehalt von höchstens 95 %	539
2162	Pinanhydroperoxid mit einem Peroxidgehalt von höch- stens 95 %	539
2187	Kohlendioxid, flüssig (tief- gekühlt)	22
2256	Cyclohexen	33
2257	Kalium	X423
2258	Propylendiamin	83
2259	Triäthylentetramin	80
2260	Tripopylamin	83
2261	Xylenole	60
2304	Naphthalin in geschmolzenem Zustand	44
2363	Äthylmercaptan	336
2427	Kaliumchlorat, Lösungen von	50
2428	Natriumchlorat, Lösungen von	50
2429	Calciumchlorat, Lösungen von	50
2448	Schwefel in geschmolzenem Zustand	44