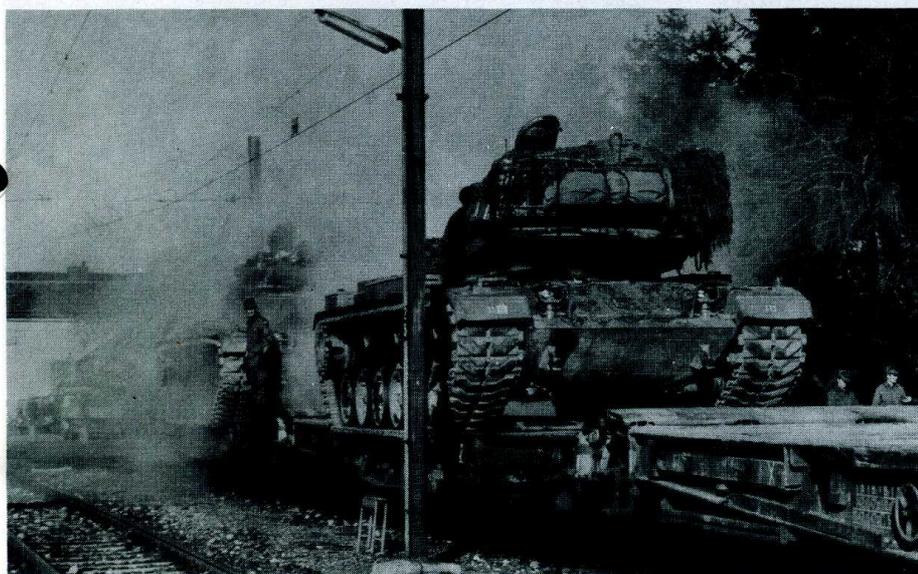


## SZOÜ 1977



Viele unserer Leser waren in irgendeiner Art an der Schlüsselzonenübung 1977 beteiligt, sei es planend, lenkend oder im ausübenden Dienst. Diesen Mitarbeitern zum Dank, unseren übrigen Lesern zur Information sind die folgenden Zeilen gewidmet.

Die Herbstübung 1977 des Österreichischen Bundesheeres wurde im Attergau durchgeführt, also innerhalb der Bundesländer Salzburg und Oberösterreich. Erstmals in der 2. Republik wurden fast alle an der Übung beteiligten Verbände auf der Schiene in den Übungsraum und nach dem Einsatz zurück in die Garnisonen gebracht. Es war das der größte Militärtransport, den die Österreichischen Bundesbahnen je zu bewältigen hatten.

Für den „Aufmarsch“ wurden etwa 970 Eisenbahnwaggons, für den „Rückmarsch“ ca. 920 Wagen eingesetzt.

In den gedrängten Zeiträumen

- Aufmarsch Abfahrt am 10. und 11. 11. (Verteidiger)
- sowie am 14. 11. (Angreifer)

- Rückmarsch Abfahrt am 17. und 18. 11.

verkehrten 86 Vollzüge und zur rationellsten Wagenausnutzung 134 Leerwagenzüge. Zahlreiche Lokomotivzüge, unzählige präzise geplante Zuführungen von Triebfahrzeugen waren notwendig, um den gewünschten und zur Ermöglichung des Ver- bzw. Entladefflusses unbedingt erforderlichen Umlauf zu garantieren. Befördert wurden rund 12.000 Soldaten, 1400 Räderfahrzeuge und 300 Kettenfahrzeuge!

Was war notwendig, um diese gewaltige Aufgabe zu bewältigen?

- Sorgfältigste Planung
- Außergewöhnliche Dispositionen der Zentralen Wagenstelle
- Beste Überwachung der Voll-, Leer- und Lokomotivzüge des Militärverkehrs
- Rechtzeitige, weitblickende Disposition auf den von den Militärzügen zu befahrenden Strecken
- Überdurchschnittlicher Einsatz unserer mit den Transporten befaßten Mitarbeiter

- Engste Kontakte mit den für die Transporte verantwortlichen Stellen des Bundesheeres in jeder einzelnen Phase.

Um an den Verkehrstagen der Militärzüge zielsichere Entscheidungen raschest treffen zu können, wurde zusätzlich zu den bestehenden Überwachungsstellen (ZVÜ, ZI, ZÜ) im Bf Attnang-Puchheim eine eigene Zugüberwachung für den Militärverkehr (Mil-ZÜ) installiert, in der erfahrene ÖBB-Beamte gemeinsam mit Fachleuten des Bundesheeres Dienst versahen und jeden der überwachten Züge jederzeit im Griff hatten.

Die SZOÜ ist abgeschlossen. Wir können Bilanz ziehen. Um es gleich vorwegzunehmen:

### SIE haben sich glänzend bewährt!

Alle Züge langten präzise, der überwiegende Teil ja sogar mit Vorsprung in den Bestimmungsbahnhöfen ein. Es kam zu keinem von den Österreichischen Bundesbahnen verschuldeten außergewöhnlichen Ereignis; auch zu keinen Vorfällen, die zu Beschwerden Anlaß gegeben hätten.

Wir wissen gar nicht, wen wir am meisten danken sollen!

Den Mitarbeitern der Bundesbahndirektion Linz (sie hatten die Hauptlast zu tragen) sowie allen Ver- und Entladebahnhöfen. Unseren Kollegen des Zugbegleitdienstes, den Triebfahrzeugführern und technischen Wagenaufsichtsbediensteten. Allen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes, wo immer sie gestanden sind, für das Höchstmaß an Pünktlichkeit und Sicherheit, das ihrer Dienstesausübung zu verdanken war.

Sie haben damit den Beweis erbracht, daß die ÖBB als Verkehrsunternehmen in der Lage sind Beförderungsaufgaben größten Umfanges und unter besonderen Auflagen zu erfüllen.

**Ich darf Ihnen somit als Betriebsdirektor auf diesem Wege für Ihren außergewöhnlichen Einsatz meine Anerkennung aussprechen.**

*L. P. [Signature]*

# Aus dem Verkehrsgeschehen

## Güterzugverkehr auf der Westbahn . . .

Fachleute haben darüber im 8. Fachlichen Seminar der Betriebsdirektion sachlich diskutiert. Eine ausführliche, von Herrn Gervautz verfaßte Abhandlung finden Sie auf Seite 5.



### **Erhöhte Unfallgefahr bei Frost!**

#### **Bedienstete!**

Muß es sein, daß bei Eintritt von Frost so viele von Euch im Dienst oder auf dem Weg dorthin verunglücken?

Sorgt daher durch erhöhte Vorsicht und rechtzeitige Bestreung der Wege im Bahnbereich vor.

... durch umstellen der weiche 68 unter dem zug mit allen achsen entgleist und umgestürzt...

Am 23. 9. 1977 um 10.57 Uhr entgleiste im Bahnhof Zeltweg während der Ausfahrt des Vz 68731 aus Gleis 2 auf das falsche Gleis 1 infolge Umstellens der Weiche 68 der als letztes Fahrzeug gereichte, mit Ammoniak beladene Kesselwagen mit allen Achsen und stürzte um.

Zum Umpumpen des gefährlichen Ladegutes war es erforderlich, von der Chemie Linz AG geeignete Wagen und geschultes technisches Personal zuzuführen.

Um das Ladegut vollständig umpumpen zu können, war es aus technischen Gründen zwangsläufig notwendig, den am Bahnkörper liegenden Kessel durch Drehen in eine bestimmte Lage zu bringen. Wegen bestehender Explosionsgefahr mußten am 24. 9. in der Zeit von 10.30 bis 12.00 Uhr die Bewohner im Umkreis von 500 m aus Sicherheitsgründen evakuiert werden.

Die Umpumparbeiten waren um 19.33 Uhr beendet. Ab 19.42 Uhr konnte der bis zu diesem Zeitpunkt unterbrochene durchgehende Verkehr auf der Strecke Zeltweg—Weißkirchen wieder aufgenommen werden. Die Sperre des Streckengleises 1 zwischen den Bahnhöfen Zeltweg und Judenburg konnte nach Behebung der Oberbauschäden am 26. 9. um 17.25 Uhr, jedoch ohne Traversierungsmöglichkeit, wieder aufgehoben werden.

Die Höhe des Gesamtschadens beträgt ca. S 700.000,—.

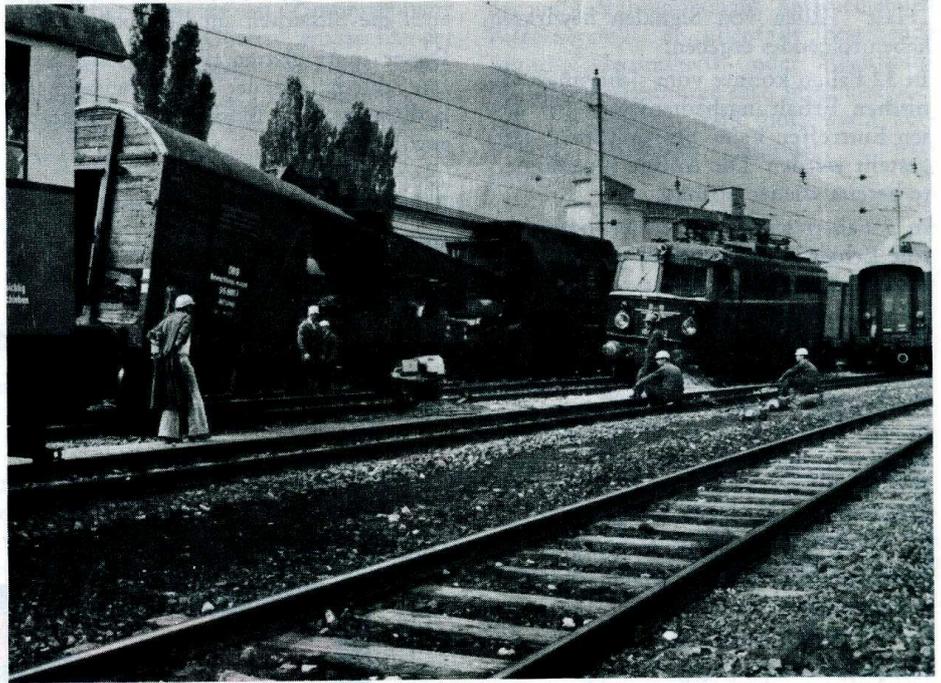
Dieses Ereignis, bei dem es nur besonders günstigen Umständen zuzuschreiben war, daß die Folgen nicht unabsehbar waren — siehe Pressemeldungen: „Wenn dieser Kessel birst — droht ein zweites SEVESO“ und „Zug entgleist: 94.000 Liter Ammoniak bedrohen Zeltweg“ — wurde durch Alleinverschulden eines Stellwerkswärters verursacht.

... durch umstellen der weiche 68 unter dem zug mit allen achsen entgleist und umgestürzt...

**Kommentar ?**

**Überflüssig!**

*Das sind die Folgen,*



*Wenn*

die Fahrstraßenprüfung unterlassen bzw. nur mangelhaft durchgeführt wird.

Am 17. 8. 1977 um 0.13 Uhr kam es Bf Trieben infolge sehr mangelhaft durchgeführter Fahrstraßenprüfung durch den Fahrdienstleiter zum Zusammenstoß des Zuges 57245 mit drei auf Gleis 1 abgestellten Wagen des Hilfszuges der Zugförderungsleitung Selzthal, der zur Aufgleisung von zwei beim Verschub entgleisten Wagen eingesetzt war.

Bei dem Zusammenstoß, der bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 70 km/h erfolgte, entgleiste das Zugtriebfahrzeug 1042.502 mit einem Drehgestell und wurde schwer beschädigt. Aus dem Beleuchtungswagen, der mit beiden Achsen entgleiste und total zertrümmert wurde, floß Öl und Benzin aus. Der Gerätewagen wurde schwer, der unbesetzte Mannschaftswagen leicht beschädigt. Am Oberbau entstand leichter Sachschaden.

Während des Einsatzes der örtlichen freiwilligen Feuerwehr von 0.30 bis 2.00 Uhr war die Bahnhoffahrleitung abgeschaltet und somit der durchgehende Verkehr zwischen den Bahnhöfen Gaishorn und Trieben unterbrochen. Ab 2.08 Uhr bis zur Freimachung des Gleises 2 um 13.10 Uhr erfolgte die Betriebsabwicklung über Gleis 4. Die Aufgleisungs- und Instandsetzungsarbeiten waren erst um 17.10 Uhr abgeschlossen. Acht Güterzüge erfuhren hiedurch Verspätungen

bis zu 300 Minuten. Die Höhe des Sachschadens beträgt nach vorläufigen Schätzungen etwa S 400.000,—.

Vom Jänner bis September des lfd. Jahres kam es im Gesamtbereich zu 23 Einfahrten auf besetztes Gleis ohne vorheriger Verständigung der Zugmannschaft. In 8 Fällen kam es dabei zu einem Zusammenstoß, wobei Sachschäden in der Höhe von 1,9 Mio S entstanden. Ursächlich hierfür war fast ausschließlich Nichtbeachtung der Bestimmungen über die Fahrstraßenprüfung.

Dies sind so wichtige Bestimmungen, die kompromißlos eingehalten werden müssen, um die in Betracht kommenden Mitarbeiter und unser Unternehmen vor Schaden zu bewahren.

Ein „TOLERIEREN“ von Verstößen gegen diese Bestimmungen darf es nicht geben!

... einfahrtsignal z mit tfz und 3 wagen überfahren. ursache: einfahrtsignal vorzeitig auf halt gefallen...

Fernschreiben in dieser oder ähnlicher Art erreichen die GD fast täglich in wechselnder, in jüngster Zeit aber stark ansteigender Zahl.

Diese bedenkliche Entwicklung betriebsgefährlicher Unregelmäßigkeiten war Anlaß, eine genaue Untersuchung der „Störungen“ durch die Elektrotechnische Direktion vorzunehmen:

Erhebungen über die in der Zeit vom 1. 1. bis 25. 5. 1977 gemeldeten 93 Signalstörungen, die ein vorzeitiges auf „Halt“ Fallen von Signalen bewirkten, haben folgendes ergeben:

In 32 Fällen konnte vom sicherungstechnischen Erhaltungsbediensteten bei dessen Eintreffen keine Störung mehr festgestellt werden. Die Anlage funktionierte bereits wieder normal.

In 5 Fällen wurde der sicherungstechnische Erhaltungsbedienstete gar nicht zur Störungsbehebung gerufen; es liegt auch keine Störungsmeldung vor. Die Störung hat sich offenbar von selbst gehoben, da die Anlagen in der Folge wieder voll tauglich wirkten.

In 12 Fällen war die Grünlichtlampe des betreffenden Hauptsignals oder eine Haltlichtlampe eines zugehörigen Flankenschutzsignals vorzeitig ausgebrannt.

In 10 Fällen waren Kontaktfehler bei verschiedenen Einrichtungen die Störungsursache.

In 9 Fällen wurde das Signal durch Auftreten von Störungen an den Isolierschienen in die Haltstellung gebracht.

In 7 Fällen verursachten durchgebrannte Sicherungen (möglicherweise bei Gewittern) die Haltstellung von Signalen.

In 5 Fällen war eine Unterbrechung der Leitung (Drahtbruch) oder eines Anschlusses aufgetreten, zum Teil durch Fremdeinwirkung.

In 3 Fällen war eine Unterbrechung des Überwachungsstromkreises von Schrankenanlagen, vermutlich infolge Erschütterung eines Schrankenbaumes, die Störungsursache.

In 3 Fällen war die Stromversorgung aus dem Regelnetz ausgefallen.

In 3 Fällen waren Achszählerstörungen die Ursache.

In 2 Fällen waren unzulässige Arbeiten am Oberbau die Ursache.

In 1 Fall ist ein Erdschluß in der Kabelanlage aufgetreten.

In 1 Fall war ein Handhabungsfehler die Ursache.

Fast sämtliche Störungen, deren Ursache nicht auffindbar war, sind nur einmal aufgetreten. Es ist nicht auszuschließen, daß bei einem Großteil dieser als „technische Störungen“ gemeldeten Vorkommnisse Handhabungsfehler, vorzeitiges Zurückstellen des Signals oder nichtbeabsichtigte Beeinflussung von I-Kontakten bei Oberbauarbeiten ursächlich waren. Laut Statistik haben sich die Fälle von unerlaubten Überfahren von Hauptsignalen durch Züge auch in den Folgemonaten nicht vermindert. Im September wurden 45 Fälle registriert. Dies bedeutet zum Vergleich September 1976 eine Zunahme von 73 %.

Derartige Ereignisse verursachen in vielen Fällen nicht nur materielle Schäden (z. B. Flachstellen) sondern beeinträchtigen auch die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb.

Dieser untragbaren Entwicklung kann nur durch genaue und gewissenhafte Bedienung der Blockanlagen entgegen gewirkt werden.

### Bahnhofvorstände, Aufsichtsbeamte!

Wie sich zeigt, ist nicht jede „Störung“ eine echte Störung; bedenken Sie diesen Umstand bei Vorlage der Störungsmeldungen.

## Zum Thema „Gefährliche Güter“

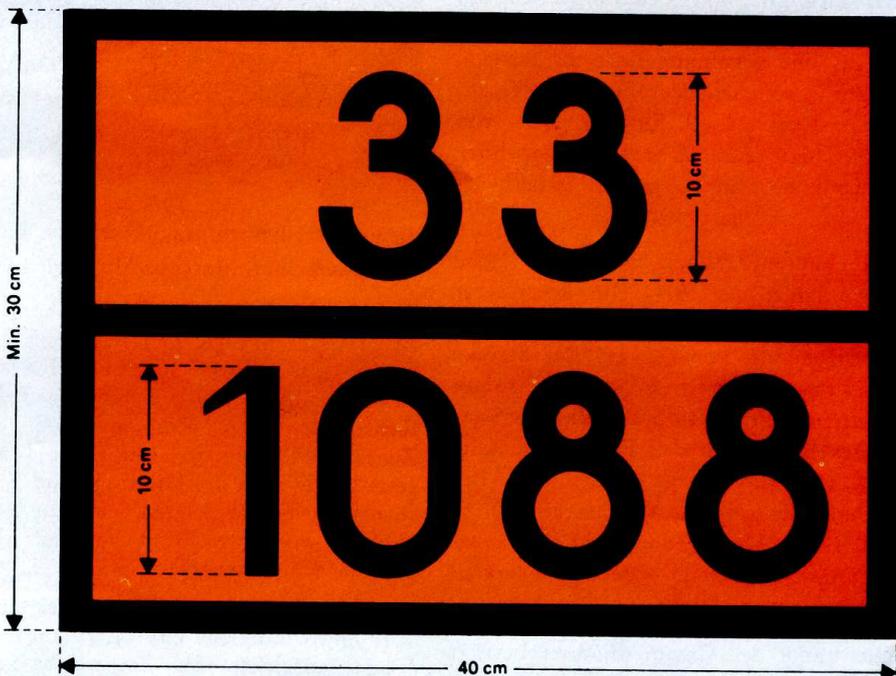
Unsere Leser fragen, wir antworten:

Hauptgefahr hin; bei diesem Beispiel daher: 3 = Entzündbarer flüssiger Stoff! Die zweite oder gegebenenfalls dritte Ziffer bezeichnet dagegen zusätzliche Gefahren — bei unserem Beispiel: 0 = ohne Bedeutung; infolgedessen keine weitere Gefahr. Sind die beiden ersten Ziffern die gleichen, so deutet dies auf eine Zunahme der Hauptgefahr hin; 33 bedeutet demnach eine sehr leicht entzündbare Flüssigkeit mit einem Flammpunkt unter 21 ° C!

Im „Verzeichnis gefährlicher Güter“ ist Benzin, ein vielbefördertes Transportgut, nicht angeführt. Wie werden Behälterwagen in denen Benzin befördert wird, gekennzeichnet?

Benzine sind flüssige Kohlenwasserstoffe und werden als solche im „Verzeichnis gefährlicher Güter“ (RID, Handbuch der gefährlichen Güter u. dgl.) angeführt.

Sie werden aber auch Heizöl und ähnliche Erdölprodukte nicht gesondert an-



In der Beilage zum IdB 3/77 „Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen“ wird folgendes Beispiel angeführt:

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

Ist das so zu verstehen, daß das Gut zwar brennbar, aber nicht besonders gefährlich ist?

Nein keineswegs, denn Butanol ist eine brennbare Flüssigkeit (Flammpunkt 29°C), die bei Freiwerden und Vermischen mit Luft an warmen Tagen bzw. bei Erwärmung explosive Gemische bildet, die schwerer als Luft sind und durch heiße Oberflächen, Funken oder offene Flammen entzündet werden.

Die erste Ziffer der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr weist auf die

geführt finden. Es handelt sich ebenfalls um Gemische von Kohlenwasserstoffen. Die Klassifizierung wird durch die Höhe des Flammpunktes bestimmt.

Zum Beispiel:

<b>33</b> (Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr)
<b>1203</b> (Stoffnummer) Kohlenwasserstoffe, flüssige, rein oder als Mischung mit einem Flammpunkt unter 21° C, soweit in diesem Anhang nicht namentlich genannt.

Was versteht man unter „Gefahrendiamant“?

Langjährige Leser des „Verkehrs-“ bzw. „Betriebsunterrichtsblattes“ kennen den Begriff bereits aus dem VUB 1/1973. Wir bitten unsere jüngeren Kollegen und solche Mitarbeiter, die erst seit kurzer Zeit im Betriebsdienst tätig sind, sich

mit dem Beitrag in der zitierten Ausgabe vertraut zu machen. Tritt ein außergewöhnliches Ereignis im Zusammenhang mit „gefährlichen Gütern“ ein, so hat der Bahnhof unverzüglich Meldung unter genauester Angabe des Ladegutes an die Zugleitung zu erstatten. NÖTIGENFALLS die Bezeichnung des Ladegutes BUCHSTABIEREN! Der Zugleiter sucht

im Handbuch der gefährlichen Güter das entsprechende Merkblatt. Aufgrund der im Gefahrendiamant aufscheinenden Ziffern stellt er allenfalls bestehende Brand-, Gesundheits- oder Reaktions-(Explosions-)gefahren fest, informiert davon den Bahnhof und gibt, wenn notwendig, zusätzlich besondere Anweisungen.

## Güterzugverkehr auf der Westbahn und den dazugehörigen Anschlußstrecken

Die Reihe der diesjährigen „Arbeitsseminare“ der Betriebsdirektion wurde in der Zeit vom 11. bis 13. Mai mit dem 8. Fachlichen Seminar, dessen Gestaltung und Abwicklung der Abteilung „Güterzug-, Verschub- und Beförderungsdienst“ oblag, abgeschlossen.

Die Bedeutung dieses Seminars wurde durch die Teilnahme des Herrn Betriebsdirektors, Hofrat Dr. Josef Pucher, unterstrichen, der sich am Schlußtag eingehend über den Fortgang unterrichten ließ und abschließend über aktuelle Fragen des Betriebsdienstes referierte, wobei er vor allem die Bewältigung künftiger Aufgaben gemäß den Zielvorstellungen des Unternehmenskonzeptes, insbesondere die Schaffung einer sinnvollen Symbiose zwischen Reise- und Güterverkehr, in den Mittelpunkt seiner Ausführungen stellte.

Wie schon in den vorhergegangenen Seminaren, über deren Ablauf in den Folgen 2/77 und 3/77 des Informationsblattes „Der Betrieb“ ausführlich berichtet wurde, erfolgte die Auswahl der Teilnehmer nach rein fachlichen Gesichtspunkten. Dies deshalb, da umfassende Fachkenntnisse und langjährige Erfahrung jedes einzelnen aus dem zur Teilnahme geladenen Personenkreis geradezu Voraussetzung für die angestrebte praxisbezogene Behandlung des vorgegebenen Themas war.

Nachstehende Bedienstetengruppen waren vertreten:

- Leitende Beamte der Betriebs-, Verkaufs- und Maschinendirektion
- Die Verkehrsreferenten der Bundesbahndirektionen Wien, Linz und Innsbruck
- Fachbeamte der Transportabteilungen sowie der Zugförderungs- und Werkstättenabteilungen der Bundesbahndirektionen Wien, Linz und Innsbruck
- Betriebskontrolloren
- Bahnhofsvorstände und Verkehrsaufsichtsbeamte der Großverschiebebahnhöfe im Bereich der Westbahn
- Mitglieder des Zentralausschusses und der Personalausüsse der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen.

Der Leiter der Abteilung „Güterzug-, Verschub- und Beförderungsdienst“, **BB-Direktionsrat Reitmayr**, erläuterte in seinem Einführungsreferat kurz den Programmablauf des Seminars, dessen Vortragsreihe so gewählt wurde, um vorerst die Aufgabenstellung der Westbahn im Güterverkehr darzulegen, in der Folge die Abwicklung des Güterverkehrs auf dieser Strecke und den zugehörigen Zugbildebahnhöfen zu analysieren und abschließend einen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und der Beförderungsqualität zu erarbeiten.

Somit war die Marschroute für den weiteren Verlauf des Seminars festgelegt:

Am 1. Tag nahm **BB-Direktionsrat Reitmayr** im Rahmen seines Grundsatzreferates „Allgemeine Angelegenheiten des Güterzug-, Verschub- und Beförderungsdienstes“ gewissermaßen eine Standortbestimmung des Schienengüterverkehrs vor.

Zum Thema „Aufgabenstellung der Westbahn und Analyse der Verkehrsabwicklung“ referierten seitens der Betriebsdirektion

- BB-Zentr.Insp. HAFERL über Fragen des Beförderungsdienstes,
- BB-Ob.Insp. HAAS über Probleme des Güterzugfahrplanes,
- BB-Ob.Insp. DUSCHEK über Verschubangelegenheiten.

Der 2. Tag, der unter dem Motto „Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Verkehrsabwicklung“ stand, wurde mit dem Grundsatzreferat „Vorstellungen des Verkaufsdienstes bezüglich Güterbeförderung auf der Westbahn“, gehalten von Hofrat Dr. Berger, Leiter der Abt. IV/5 und **BB-Ob.Rev. Großkopf**, Verkaufsdirektion, eröffnet.

In einem weiteren Grundsatzreferat gab **BB-Ob.Insp. Duschek** einen Überblick über die Ergebnisse der UIC-Arbeitsgruppe „Zug- und Gruppenbildung im internationalen Güterverkehr“ und über die praktischen Auswirkungen des neuen Richtpunktsystems.

Diese Vorträge wurden durch Kurzreferate, die Vorstellungen über Verbesserungsmaßnahmen aus der jeweiligen fachlichen bzw. regionalen Sicht des Vortragenden beleuchtet, sinnvoll ergänzt. Für diese Kurzreferate stellten sich zur Verfügung:

- BB-Zentr.Insp. NEUMANN, Verkehrsreferent der BBDion Wien,
- BB-Ob.Insp. KNOLLMÜLLER, Verkehrsreferent der BBDion Linz,
- BB-Zentr.Insp. Dr. SOJER, Verkehrsreferent der BBDion Innsbruck,
- BB-Zentr.Insp. HAFERL, Betriebsdirektion-Beförderungsdienst,
- BB-Ob.Insp. HAAS, Betriebsdirektion-Güterzugdienst,
- BB-Ob.Insp. DUSCHEK, Betriebsdirektion-Verschubdienst.

In der anschließenden Diskussion über die an den beiden ersten Tagen behandelten Themen konnte nach einem intensiven Meinungsaustausch eine Reihe konstruktiver Vorschläge erarbeitet und letztlich auch der Resumeebildung zugrundegelegt werden.

Der 3. Tag war vorwiegend der Information vorbehalten.

**BB-Zentr.Insp. Dipl.-Ing. Turek**, Stabsstelle Informatik und Kybernetik, referierte über das EDV-Informationssystem Güterverkehr (GIS), die **BB-Ob.Insp. Ing. Keller** und **Dushek**, beide Betriebsdirektion, machten die Seminarteilnehmer mit dem Stand der Planungen und den Funktionsaufgaben des Zentralverschiebebahnhofes Wien vertraut. Höhepunkt des 3. Tages war schließlich das bereits eingangs erwähnte Referat des Herrn Betriebsdirektors **Hofrat Dr. Pucher**.

Obwohl die Aktualität und die Wertigkeit des Inhaltes der Referate deren ausführliche Widergabe rechtfertigen würde, kann im folgenden aus verständlichen Gründen — eine eingehende Darstellung würde den Rahmen dieses Informationsblattes ganz einfach sprengen — nur ein kurzes Resumee über die wichtigsten, zu den einzelnen Themenkreisen gemachten Aussagen gezogen werden.

## Standortbestimmung

**BB-Direktionsrat Reitmayr** hob in seinem Einführungsvortrag die Bedeutung der genauen Kenntnis der Situation im Schienengüterverkehr und der realen Einschätzung der Möglichkeiten der Schiene für den weiteren Verlauf des Seminars hervor und gab einen allgemeinen Überblick über die Position der Eisenbahn im Güterverkehrsmarkt.

In seinen Ausführungen warnte er vor allem vor den Gefahren des immer wieder festzustellenden, jedoch keineswegs begründeten Optimismus, mit dem seit Jahren mit aus einer völligen Verknennung der Situation getroffenen Vorhersagen, nach denen eine Renaissance des Eisenbahngüterverkehrs angekündigt wird.

Die wesentlichsten, eine abwartende Haltung der Eisenbahn geradezu provozierenden Aussagen sind:

- Die Aufnahmefähigkeit der Straße ist durch die ständige Ausweitung des Fernlast- und Individualverkehrs bald erschöpft,
- der Ausbau des Straßennetzes kann trotz größter Anstrengungen mit dem Anschwellen der Blechlawine nicht mehr Schritt halten,
- die sinkende Sicherheit im Straßenverkehr, vor allem an den durch die Arbeitszeitverkürzung länger gewordenen Wochenenden, wird schon aus volkspolitischen Gründen weitere Beschränkungen für den Schwerlastverkehr nach sich ziehen,
- Maßnahmen des Umweltschutzes werden den Straßengüterverkehr weiter einschränken,
- der Energieverbrauch der Straße wird wegen der Verknappung der Kraftstoffreserven zu einer weitgehenden Einschränkung des volkswirtschaftlich nicht mehr vertretbaren Lkw-Verkehrs führen,
- der Verlagerung von Schwerlasten und Massengütern auf die Straße sind zufolge der geringeren Kapazitätsfähigkeit der Lkw-Züge Grenzen gesetzt.

Die durch die beträchtliche Verschiebung der Marktanteile zugunsten des Straßenverkehrs gekennzeichnete Entwicklung der letzten Jahre zeigt ganz klar, wie sehr diese Aussagen an der realen Wirklichkeit vorbeigehen und zu einer völlig falschen Beurteilung der Chancen der Schiene führen. Umsomehr als die im Sog der fortschreitenden Industrialisierung ständig steigende Nachfrage nach Transportleistungen und Transportmitteln den forcierten Ausbau von Rohrleitungen und somit das Erscheinen eines neuen gewichtigen Konkurrenten auf dem Verkehrsmarkt bewirkte, der ausgestattet mit den Vorzügen niedriger Transportkosten und verkehrsorganisatorisch problemloser Transportdurchführung bestens für die Abwicklung des Massenverkehrs geeignet ist.

Wollen die Österreichischen Bundesbahnen, vor allem im Hinblick auf die für das kommende Jahrzehnt gestellten Prognosen über ein weiteres Anwachsen des Gesamtverkehrsaufkommens, ihre bisherigen Marktanteile erhalten, d. h. die ihnen heute zur Beförderung übergebenen Tonnagen im gleichen Verhältnis zur Gesamtsteigerung erhöhen, dürfen sie in Zukunft die Erreichung dieser Zielvorstellungen nicht an die Hoffnung nach Setzen dirigistischer verkehrspolitischer oder fiskalischer Maßnahmen knüpfen. Sie müssen vielmehr alle Anstrengungen unternehmen, um die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schiene durch entsprechende Eigeninitiativen zu erhöhen.

**BB-Direktionsrat Reitmayr** wies in diesem Zusammenhang auf die besondere Bedeutung der Qualität der Beförderungsleistung hin, die neben der Kostenfrage ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsträgers ist. Merkmale der von der verladene Wirtschaft geforderten Beförderungsqualität sind

- die Beförderungszuverlässigkeit,
- die Beförderungsschnelligkeit,
- die Häufigkeit der Beförderung,
- die absolute Pünktlichkeit des gewählten Verkehrsmittels,
- die Anpassungsfähigkeit des Verkehrsträgers.

Es gilt daher, diese Kriterien, die eindeutig die derzeit unbestrittenen Vorteile des Straßengüterverkehrs gegenüber dem Schienentransport aufzeigen, in die künftigen Überlegungen und Planungen der Österreichischen Bundesbahnen einzubeziehen. Allerdings darf ein weitgehendes Gleichziehen mit den Leistungsangeboten anderer Verkehrsträger nicht generell in allen Bereichen — also gleichsam um jeden Preis — erfolgen, sondern sollte sich auf jene Verkehrsformen und Leistungen beschränken, die unter optimaler Ausnutzung der eigenständigen Vorteile der Schiene, systemgerecht produziert werden können, d. h. mit niedrigen Kosten und dennoch hoher Qualität.

Abschließend unterstreicht BB-Direktionsrat Reitmayr noch ganz besonders die Wichtigkeit des persönlichen Engagements aller am Produktionsablauf beteiligten Bediensteten zur Erreichung der gesteckten Zielsetzungen und zur Verbesserung der bestehenden Partnerschaft mit Industrie und Wirtschaft.

## **Aufgabenstellung der Westbahn**

Die dominierende Stellung der Westbahn im Gesamtgefüge des österreichischen Schienennetzes wurde im Verlaufe des Seminars besonders hervorgehoben. Als längste und am stärksten frequentierte Hauptverkehrsader ist sie nicht nur eine der wichtigsten Lebensadern für Industrie und Wirtschaft, sondern auch eine der Haupteinnahmequellen für die Österreichischen Bundesbahnen. Der einnahmenintensive Transitverkehr in der West—Ost—West-Richtung, aber auch die hohen Einnahmequoten für die Beförderung von Waren aus dem ost- in den westösterreichischen Raum oder umgekehrt rechtfertigen die der Westbahn eingeräumten Prioritäten bei der Gestaltung des Gesamtverkehrskonzeptes.

Die Aufgaben der Westbahn und ihrer Anlagen, insbesondere jene der Großverschiebebahnhöfe, sind vielschichtiger Natur. Ausgehend vom Wiener Raum, der mit seinen Quell- und Zielgebieten als die Hauptproduktions- und -verbrauchsstätte bezeichnet werden muß, über die Ballungszentren Oberösterreichs mit seinen Industriegroßbetrieben, den Raum Salzburg mit all seiner Bedeutung und seinen Einflüssen als grenznaher Raum und den Tiroler Industrieraum im Bereich Wörgl—Innsbruck, führt sie bis in den westlichen Ballungsraum Österreichs, nach Vorarlberg. Sie verbindet somit eine Reihe sehr bedeutender Zentren unseres Landes und versorgt weiters über eine Vielzahl von Radiallinien auch weite Gebiete des ländlichen Raumes mit einzelnen Groß- und zahlreichen Kleinbetrieben.

Die Ent- und Verflechtung der die Westbahn berührenden Verkehrsströme erfolgt in den Großverschiebebahnhöfen. Nach ökonomischen Grundsätzen werden hier Zugbildungen über möglichst weite Beförderungstrecken vorgenommen, um so rasche Beförderungsabläufe sicherzustellen. Hiezu kommt auch die Erfüllung aller regionalen Aufgaben.

## **Analyse der Verkehrsabwicklung**

Die Abwicklung des Güterverkehrs auf der Westbahn stellt die Österreichischen Bundesbahnen vor immer größere Probleme, zu deren Bewältigung laufend den jeweiligen Gegebenheiten angepaßte organisatorische Maßnahmen gesetzt werden, die oft schon das Charakteristikum der Improvisation aufweisen.

Die Gründe für diese unbefriedigende Lage sind mannigfach:

- die Priorität des Reiseverkehrs und die extreme Verkehrsdichte in den Ballungsräumen Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck und in Vorarlberg besonders zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs,
- die oft mangelhaft koordinierten Bauarbeiten und die Verpflasterung einzelner Streckenbereiche mit Langsamfahrstellen,
- Mängel in der Triebfahrzeugstellung, insbesondere im Bedarfsverkehr und Vorspanndienst sowie im Regelzugverkehr zufolge fehlender Flexibilität der Tfz-Bindungen bei Zugverspätungen,
- Zugverspätungen als Summe aller vorgenannten Behinderungen, jedoch meist nach dem Motto „Kleine Ursachen — große Wirkungen“ d. h. vorerst geringfügige Verspätungen vervielfältigen sich und bewirken durch die negative Beeinflussung des Gesamtverkehrs oft Verspätungslawinen,
- das Fehlen von Zuglaufüberwachungen,
- die topographischen Verhältnisse in einzelnen Abschnitten (Hochfilzen, Arlberg),
- die Nichteinhaltung der Wagenübergänge und der Beförderungspläne als Folge von Zugverspätungen,
- die verspätete Bereitstellung der Sendungen und des Wagenraumes in den Zielbahnhöfen,
- die unzureichenden Anlagenverhältnisse in nahezu allen Verschiebe- und Zugbahnhöfen, insbesondere im Raum Wien, Linz und im Bf Bludenz,
- die Aufsplitterung der Verkehrsströme im Raume Innsbruck mangels eines als Drehscheibe fungierenden leistungsfähigen Verschiebebahnhofes, der zur Aufnahme und sinnvollen Entflechtung der in der Nord—Süd—Nord bzw. Ost—West—Ost-Richtung zusammenlaufenden Ströme geeignet wäre,
- das Fehlen eines Zentralverschiebebahnhofes im Raum Wien, wodurch zum einen eine zusätzliche Belastung anderer ebenfalls in Ballungszentren gelegener Großverschiebebahnhöfe bewirkt und zum anderen die Schaffung neuer Nachsprungverbindungen unmöglich gemacht wird,
- das Fehlen von Verschiebefunkanlagen in einigen Verschiebebahnhöfen und die außergewöhnlich hohe Störunganfälligkeit der Geräte in nahezu allen damit ausgerüsteten Bahnhöfen,
- die nachteilige Beeinflussung des innerösterreichischen Güterverkehrs durch Nachbarverwaltungen, z. B. durch Übernahmeverweigerung der FS am Brenner, wodurch Stauungen im Raume Innsbruck mit Auswirkungen in den Bereich der Westbahn unvermeidbar werden oder durch saisonbedingte stoßweise Anlieferung von Gütern aus dem Ostblock.

Die vorstehende Aufzählung dieser die Abwicklung des Güterverkehrs störenden Faktoren zeigt eindeutig die Schwachstellen im Gesamtgefüge des Schienenverkehrs auf. Trotz der Vielzahl der in den letzten Jahren permanent gesetzten organisatorischen und fahrplantechnischen Verbesserungen konnte der Unsicherheitskoeffizient bei der Gewährleistung der von den Kunden geforderten Beförderungsqualität nicht ausgeschaltet werden.

## Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebotes und der Verkehrsleistung

Die Bestrebungen der Österreichischen Bundesbahnen, vorhandene Marktanteile zu erhalten und verlorene nach Möglichkeit zurückzugewinnen, erfordern angesichts des ständig steigenden Konkurrenzdruckes anderer Verkehrsträger Vorsorgen für eine qualitative und quantitative Verbesserung aller in der Palette ihres Leistungsangebotes enthaltenen Verkehrsformen. Hiezu gehört neben einer weitgehenden Anpassung der Güterzugfahrpläne und Beförderungszeiten an die Wünsche der Kunden, die Setzung jener Maßnahmen, die geeignet sind, alle Schwachstellen innerhalb des Produktionsablaufes zu neutralisieren. Besondere Priorität muß jenen Maßnahmen eingeräumt werden, die auf eine Erhöhung der Planmäßigkeit des Güterzugverkehrs abzielen, da letztlich nur die Einhaltung des angebotenen Beförderungsplanes die verladende Wirtschaft zufriedenstellen wird.

Bezogen auf den Bereich der Westbahn und ihren zugehörigen Anschlußstrecken haben die Seminarteilnehmer zur Erreichung der Zielvorstellung nachstehenden Maßnahmenkatalog vorgeschlagen:

- Errichtung leistungsfähiger Zugbildebahnhöfe an beiden Endpunkten der Westbahnstrecke. Hiezu notwendig ist die rasche Verwirklichung des bereits seit Jahren dringend geforderten Zentralverschiebebahnhofes Wien und der Ausbau des Bahnhofes Bludenz.  
Die Errichtung des Zentralverschiebebahnhofes Wien würde, abgesehen von unmittelbaren Auswirkungen auf den Wiener Raum, die Einrichtung neuer attraktiver Städtenachtsprungverbindungen ermöglichen und zufolge der bestehenden Affinitäten mit den Verkehrsströmen der Westbahn, spürbare Entlastungen der in anderen Ballungszentren gelegenen Großverschiebebahnhöfe, insbesondere des Bahnhofes Linz Vbf, bewirken. Der Zentralverschiebebahnhof Wien muß insgesamt gesehen als das wirksamste Instrument zur Erzielung auch höchsten Anforderungen gerecht werdender Qualitätsverbesserungen des Schienengüterverkehrs bezeichnet werden.  
Durch den Ausbau des Bahnhofes Bludenz, wo ja der Zusammenstoß der Frachtströme aus dem Raume Vorarlberg und der Schweiz erfolgt, könnten, vor allem im Hinblick auf die Notwendigkeit einer berggerechten Bildung der Züge, die Zugbildeaufgaben rationell und wirksam gelöst werden.
- Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit durch Neuordnung des Überwachungs- und Kontrollsystems.  
Anzustreben ist ein Übergang von der derzeitigen registrierenden Form der Überwachung in eine disponierende durch Einrichtung von Dispositionsstellen.  
Darüber hinaus muß auch die Überwachungstätigkeit der örtlichen Aufsichtsorgane verstärkt und auf jene Schwerpunkte des Betriebsablaufes ausgerichtet werden, die Hauptursachen einer langsamen und unzuverlässigen Beförderung darstellen.  
Weiters soll der Pünktlichkeitsgrad durch bessere Koordinierung der Bauvorhaben zwischen den technischen Diensten untereinander und mit dem Betrieb gesteigert werden, um eine Häufung von Bau- und Langsamfahrstellen innerhalb eines relativ kurzen Streckenabschnittes zu vermeiden und die zeitliche Ausdehnung der Langsamfahrstellen nach Möglichkeit zu verringern.
- Weitgehende Berücksichtigung der Erfordernisse des Güterzugdienstes einschließlich notwendiger Reserven bei Planung des Reisezugverkehrs.
- Zeitgerechte Versorgen bei allen in Ballungszentren laufenden Untersuchungen und Planungen des Nahverkehrs für die Belange des Güterzug- und Verschubdienstes.
- Keine Realisierung von Nahverkehrsprojekten ohne die Erfordernisse des Güterverkehrs und Verschubdienstes berücksichtigende Anlagenerweiterungen.
- Bereitstellung leistungstärkerer Triebfahrzeuge in ausreichender Zahl, insbesondere auf Bergstrecken und zur Erbringung von Bedarfsleistungen, wie Führung von Erforderniszügen und Vorspanndienst.
- Einschränkung der Verschubruhe im Bedarfsfalle, in einem der Steigerung des Verkehrsaufkommens entsprechenden Ausmaß.
- Forcierung der Fahrverschubprojekte.
- Ausstattung aller Verschiebebahnhöfe und des Fahrverschubes mit Verschubfunk.
- Verbesserung der Qualität der tragbaren Verschubfunkgeräte und der Akkumulatoren sowie der Wartungs- und Reparaturmöglichkeiten.
- Ausmusterung der bei den technischen Diensten derzeit noch im Einsatz stehenden bahneigenen Wagen mit einer geringeren Lauffähigkeit als  $V_{max} = 80 \text{ km/h}$ .

## Schlußwort

Der Leiter des Seminars, **BB-Direktionsrat Reitmayr**, dankte abschließend allen Seminarteilnehmern für die geleistete Arbeit und für die fruchtbringende Mitarbeit im Rahmen der sehr sachbezogen geführten Diskussionen.

Er betonte, es obliege nun der für die Gestaltung dieses Seminars verantwortlichen Abteilung „Güterzug-, Verschub- und Beförderungsdienst“, eine Realisierung der im Maßnahmenkatalog zusammengefaßten Vorschläge zu erwirken und diesbezüglich Kontakte mit anderen Fachdiensten aufzunehmen.

Die Veranstalter des 7. Fachlichen Seminars der Betriebsdirektion ersuchten uns, darauf hinzuweisen, daß der Vorstand des Bf St. Pölten Hbf, **Herr Grübl**, den Dienstitel „BB-Zentralinspektor“ trägt. (IdB 3/77, Seite 3)

## Betafeln der Züge

Im Ausgangsbef eines Zuges hastet eines Abends, es ist schon Jahre her, ein ausländischer Reisender zu einem abfahrerbereiten Zug. „Wo fahren Waggon hin?“, ruft er einem des Weges kommenden Bediensteten zu.

Der Bedienstete — mit dem Lauf dieses Zuges nicht vertraut — zeigt auf die einzige in Augenhöhe angebrachte Wagenanschrift und klärt den Reisenden auf: „Sie lesen! Waggon fahren nach Nefajčari!“.

Ja, das kann passieren, wenn das Wagenlaufschild fehlt. Der Waggon fuhr damals nach Košice, die Wagenhälfte mit der besagten Anschrift war für Nichtraucher bestimmt. Im internationalen Verkehr gilt das RIC.

### § 51

1. Jeder Regelwagen, einschließlich Schlaf- und Speisewagen, mit Ausnahme der Gepäck- und Postwagen, ist vom Wageneigentümer an den seitlichen Außenwänden mit einem Wagenlaufschild zu versehen; dieses Schild ist außer an Schlaf- und Speisewagen in der Nähe jeder rechten Einstiegtür anzubringen. Verstärkungswagen müssen mit Wagenlaufschildern oder ausnahmsweise mit Anschlagzetteln versehen sein, auf denen in gut leserlich Druckschrift Abgangs- und Bestimmungen beschrieben sind.

8. Die im Verkehr „Auto im Reisezug“ verwendeten Autotransportwagen sollen möglichst ebenfalls mit Schildern oder Anschlagzetteln versehen werden, deren Angaben bezüglich des Laufwegs auf die dienstlichen Erfordernisse beschränkt sein können.

### Fahrdienstleiter, Schaffner, Betafler!

So —————>

werden die Vorreiber, mit denen ein Großteil der oberen Schilderhaken unserer Personenwagen ausgestattet ist, ihren Zweck **nicht erfüllen!**

Die Vorreiber dienen doch dazu, in lotrechter Stellung ein Losreißen der Richtungsschilder durch den bei Begegnung raschfahrender Züge entstehenden Luftwirbel zu verhindern.

Überprüft daher stets gewissenhaft — und zwar auf **beiden Seiten** des Zuges — die Sicherung der Richtungsschilder. Nur so können schwere Unfälle vermieden werden!

Mangelhafte Anbringung von Richtungsschildern hat schon mehrmals Menschenleben gekostet!

Für den Inlandverkehr gilt folgendes:

Grundsätzlich sind die Wagen beiderseits mit je einem Richtungsschild zu betafeln. Bei Wagengruppen mit gemeinsamen Zielbf genügt es, wenn nur der erste und der letzte Wagen betafelt sind.

Bei Zügen der Wiener Schnellbahn entfällt die Betafelung.

Die Betafelung wird, je nach den örtlichen Verhältnissen, von sogenannten Betaflern durchgeführt oder ist von anderen Bediensteten mitzubesorgen.

### DV V 3

465. Bei Reisezügen müssen sich die Schaffner überzeugen, daß die Personenwagen richtig betafelt sind.

181. g) Insbesondere hat der Fdl darauf zu achten, daß . . . den Bestimmungen über das Betafeln der Züge entsprochen wird. . .

Zur „richtigen“ Betafelung gehört natürlich auch das sichere Befestigen der Wagenlauf- und Richtungsschilder. Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/56 finden wir den am Fuße dieser Seite stehenden Beitrag.

Der Artikel wurde damals unter dem Eindruck eines tragischen Ereignisses veröffentlicht. Bei der Begegnung zweier Züge in der Gegend von St. Valentin wurde ein nur mangelhaft befestigtes Richtungsschild durch den Fahrtwind losgerissen und in ein Seitenfenster gewirbelt. Ein Mädchen, die Tochter eines Bf-Vorstandes, das sich in Nähe dieses Fensters befand, wurde durch das Schild geköpft.

Im heurigen Sommer reiste ein leitender Beamter der GD in einem Triebwagen-schnellzug auf der Westbahn. Er war

seinerzeit mit der Erhebung des geschil-derten Unfalles befaßt gewesen und das Ereignis war ihm ziemlich nahe gegangen. Außerdem redigierte er damals das Verkehrs-Unterrichtsblatt.

Mit höchstzulässiger Geschwindigkeit sauste also der TS durch die Gegend. Aus irgendeinem Anlaß öffnete der GD-Beamte unterwegs das Fenster. Da stockte ihm der Atem. Soeben begann sich das Richtungsschild seines Wagens, von einem Haken losgelöst, aufzubiegen. Ungesäumt veranlaßte er das sofortige Anhalten des Triebwagenzuges. Ihm gelang folgender Schnappschuß.



Das Bild ist in Farbe von größter Aussagekraft. Ihrer Phantasie bleibt es überlassen, die Wirkung der Farbe zu er-setzen.

Betafler! Eine wichtige Funktion im Räderwerk des Bahnbetriebes wurde Ihnen übertragen. Ihr Irrtum, besonders, wenn er von anderen Mitarbeitern nicht



rechtzeitig korrigiert wird, kann für Reisende zu großen Unannehmlichkeiten führen. Unterlassenes oder fehlerhaftes Anbringen der Richtungsschilder oder der Wagenlaufschilder kann dazu führen, daß Reisende ihr Ziel nicht rechtzeitig oder nur unter Schwierigkeiten erreichen, daß vielleicht sogar Wagen unterwegs in einem falschen Bf abgekuppelt oder einem anderen als dem vorgesehenen Zug beigegeben werden.

Ein mangelhaft befestigtes Richtungsschild könnte die Ursache sein, daß jemand sein Ziel — wie damals — überhaupt nicht erreicht. Die mangelhafte Befestigung muß dabei nicht zwangsläufig auf eine Nachlässigkeit des Mitarbeiters zurückzuführen sein. Sie könnte z. B. auch dadurch bewirkt sein, daß ein Haken oder ein Vorreiber abgebrochen ist. Diesfalls also keineswegs an der Stelle ein Richtungsschild anbringen; das Gebrechen ist unbedingt zu melden! Bemerken Sie unterwegs ein Gebrechen, so nehmen Sie die Tafel sofort ab oder veranlassen Sie deren ungesäumte Abnahme.

Als Kömner Ihres Faches vermissen Sie natürlich noch etliche weitere Bestimmungen des RIC, die sich auf das Betafeln beziehen. Neben den äußeren Wagenlaufschildern gibt es noch innere Wagenlaufschilder, äußere und innere Nummernschilder; fallweise werden Sie noch weitere Kennzeichnungen durchzuführen haben. Sie wissen sicherlich auch, daß ein ÖBB-Ersatzwagen für einen nicht eingelangten ausländischen Kurswagen mit eigenen Wagenlauf- und Nummernschildern zu betafeln ist.

Im Falle eines Wagengebrechens, das zur Aussetzung eines ausländischen Wagens führt, sind dessen Schilder abzunehmen und für die Betafelung des ÖBB-Ersatzwagens zu verwenden. Wichtig ist ferner, daß Sie bei e n d e n Personenwagen fremder Verwaltungen eventuell angebrachte ÖBB-Schilder einziehen.

Selbstverständlich sorgen Sie im Heimatbf auch für die Reinhaltung der Tafeln. Vergessen Sie dabei nicht auf die Pflege der Rückseite der Wagenlauf- und Richtungsschilder.

Die Arbeit des Betaflers steht im wahren Sinne des Wortes im Blickpunkt des Reisenden. Mit Ihrer Arbeit kann sein erster Ärger beim Besteigen eines Zuges, aber auch — und so wäre es wünschenswert — seine erste Freude verbunden sein. Für Ihre sorgfältige, der Information und Sicherheit der Reisenden dienende Tätigkeit, ob Sie diese nun ausschließlich ausüben oder z. B. als Schaffner oder Verschieber nur mitbesorgen, wollen wir Ihnen hier ein Dankeschön sagen.

# Ihr Zug-Begleiter

Für den Winterfahrplanabschnitt 1977/78 wurden von der Österreichischen Verkehrswerbung Ges. m. b. H. gemeinsam mit der Betriebsdirektion der ÖBB, wie gewohnt, die Faltfahrpläne „Ihr Zug-Begleiter“ aufgelegt. Bei entsprechender Einteilung reicht die den in Frage kommenden Bahnhöfen übermittelte Anzahl dieser Exemplare zur Beteiligung der Reisenden in den Zügen aus. Es ist daher Vorsorge zu treffen, daß dieser Fahrplanbehelf durch das zuständige Personal (Platzanweiser, Schaffner) jedem interessierten Reisenden in entsprechender Form überreicht wird.

Das bedeutet aber nicht, daß mit den Faltfahrplänen verschwenderisch umgegangen werden darf. Im Gegenteil, denn ein Nachdruck innerhalb der Fahrplanperiode ist wegen der hohen Auflagekosten keinesfalls vertretbar. Es ist daher auch sicherzustellen, daß die gelagerten Prospekte Unbefugten nicht zugänglich sind.

Besonderes Augenmerk ist auch darauf zu richten, daß für die Unterwegsbetreuung die Zugbegleitbediensteten rechtzeitig und regelmäßig mit den notwendigen Behelfen „Ihr Zug-Begleiter“ versorgt werden.

## Meldung über Wagengebrecchen

Schon wiederholt wurde im IdB — vormals VUB — auf die Wichtigkeit der Meldung über Schäden an Wagen hingewiesen. Gebrechenvormerk und Muster X sind Ihnen bestens vertraut und den persönlichen Kontakt zum technischen Wagenaufsichtspersonal wissen Sie zu schätzen. Diesmal soll die DV M 31, insbesondere die Bestimmungen des Punktes 78, in Erinnerung gerufen werden.

### DV M 31:

78. Hat eine Partei eine Wagenbeschädigung verursacht, so sind im Gebrechenvormerk die von dieser zu tragenden Ersatzbeträge nach dem Verzeichnis der Ersatzbeträge für Wagenbeschädigungen in den Gebrechen-

vormerk einzutragen. Der Bahnhof bzw. Schaffner hat die Ersatzbeträge, gegebenenfalls auch die Beförderungsgeldgebühr und die Gebühr für Überstellung in die Werkstätte hereinzubringen und die Verrechnung im Gebrechenvormerk zu vermerken. Soweit in dem Verzeichnis keine Preise festgesetzt sind, ist durch die zuständige Werkstätte spitz abzurechnen.

Falls die Kostenabrechnung von der Werkstätte vorzunehmen ist oder ein Ersatzbetrag nicht sofort zur Gänze hereingebracht werden kann, ist im Gebrechenvormerk darauf gesondert hinzuweisen und eine entsprechende schriftliche Anerkennung der Partei einzuholen. Bis zur endgültigen Kostenabrechnung ist gleichzeitig ein Voranschuß in Höhe des voraussichtlichen Aufwandes einzuheben und seine Verrechnung durch den Bahnhof im Gebrechenvormerk zu bestätigen.

In Übergangsbahnhöfen ist es wichtig, daß beim Eintritt von Wagen mit „meldepflichtigen Gebrechen“ bereits von der übergebenden Bahn Gebrechenzettel angebracht wurden. Gemäß DV M 31, Pkt. 72 n) sind Schäden, für deren Behebung bzw. Ersatzkosten eine Partei aufzukommen hat, immer „meldepflichtig“. Übrigens sind im Pkt. 72 dieser Vorschrift die „meldepflichtigen Gebrechen“ in den Absätzen a)–r) erschöpfend aufgezählt. Hinsichtlich des Absatzes e) „Fehlen von Teilen der elektrischen Heizung (Kabel, Steckdosen usw.) und von Riemen oder Kardantrieben der Lichtmaschinen“ ist zu bemerken, daß das Fehlen des Lichtmaschinenriemens nicht „meldepflichtig“ ist.

**Wichtig!** Wir haben „meldepflichtig“ immer unter Anführungszeichen gestellt, um einem Irrtum vorzubeugen. Sie mel-

den selbstverständlich alle aufgetretenen Gebrechen in zweckmäßiger Weise: Persönlich zur sofortigen Behebung, sonst durch Eintragung in die Schadenliste oder mit Gebrechenvormerk. Sie brauchen sich dabei keine Gedanken zu machen, ob das Gebrechen im Punkt 72 angeführt ist oder nicht. War das Gebrechen im Sinne der DV M 31 „nicht meldepflichtig“, so bedeutet das für den Wagenmeister, daß er zwar den Gebrechenvormerk nicht ergänzt und weiterleitet, jedoch sehr wohl für sofortige Instandsetzung oder Bezeichnung des Wagens zu sorgen hat. Für „meldepflichtige Gebrechen“ im Sinne der DV M 31 muß jedoch ein Gebrechenvormerk erstellt werden. Wo Wagenmeister nicht zur Verfügung stehen, hat der Zugführer oder ein Bahnhofbediensteter den Teil 1 des Gebrechenvormerks auszufertigen.

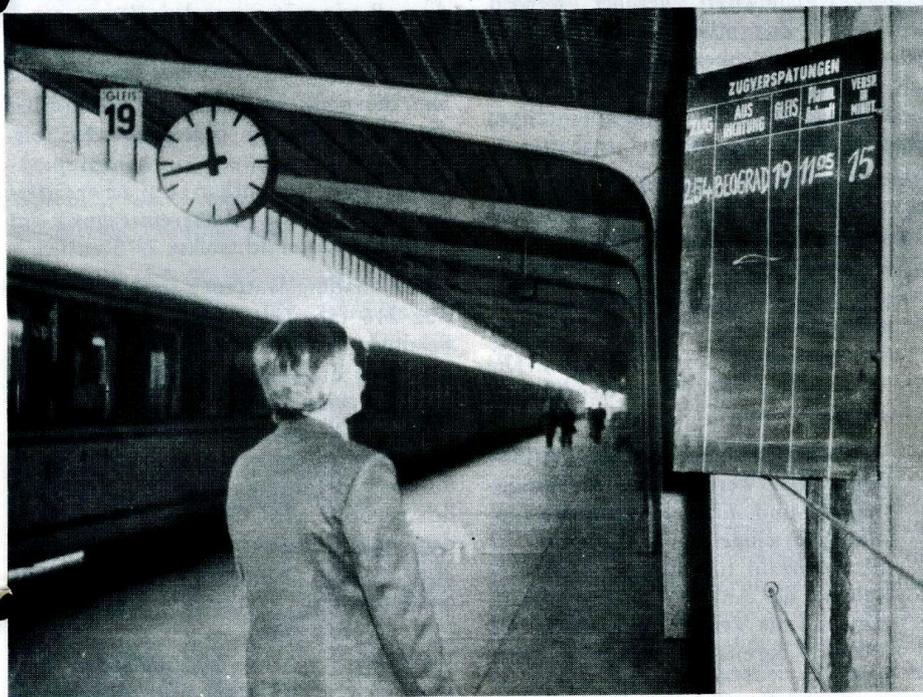
## Und wieder aktuell!

Wasserfüllung bei Personen-, Gepäck- und Postwagen

Kennzeichnung mit grünem Ring:



gelbem Ring oder gelber Scheibe:



Welche Überlegung wird dieser Reisende wohl anstellen? Was würden Sie sich an seiner Stelle denken?

Ergebnis der Marktforschung:

- 68 % der Bahnbenützer sind mit der Pünktlichkeit der Bahn zufrieden, nur 8 % echt unzufrieden.
- 70 % der Geschäftsreisenden erachten die Information der Reisenden bei Verspätungen und Unregelmäßigkeiten für unzureichend.

Von der Mehrzahl der Reisenden wird auch die Begründung der Verspätung durch Lautsprecheransagen im Zug und auf Bahnhöfen erwünscht; aber auch mündlich durch das Personal wünschen

die Reisenden, in entsprechender Form über Grund und Ausmaß der Verspätung informiert zu werden.

DV V 3

**341. Verspätungen personenbefördernder Züge von 10 Minuten oder mehr, sind möglichst frühzeitig auf der Verspätungstafel anzuschreiben und durch Lautsprecher (siehe ZSV) anzusagen. Bekanntzugeben ist die Verspätung, mit der der Zug voraussichtlich eintreffen wird. Die Anschrift ist nach Ankunft des Zuges zu löschen. Bei Verspätungen von 15 Minuten oder mehr, sind die Reisenden in geeigneter Form auch über die Ursachen zu unterrichten.**

SCHAFFNER!

Vor Erreichen des Jugendbahnhofs Wasserbehälter entleeren!

Fällt unterwegs bei einem Wagen die Heizung aus oder wird ein Wagen ausgesetzt, so sind die Wasserbehälter bei diesem Wagen sofort zu entleeren!

BAHNHOFBEDIENSTETE!

Im Jugendbahnhof bzw. Abstellbahnhof sofort überprüfen, ob alle Wasserbehälter entleert sind.

# Dienstvorschrift für die Ermittlung der Zugleistungen

## 3. Änderung

Seit 1. Jänner 1975 ist die derzeit gültige DV V 20 „Dienstvorschrift für die Ermittlung der Zugleistungen“ in Kraft. Die Neufassung dieser Dienstvorschrift war mit umfangreichen Änderungen in der Leistungserfassung, zugleich aber auch mit sehr wesentlichen Erleichterungen für den Zugführer verbunden. Die inzwischen am 1. 1. 1976 und am 1. 1. 1977 erfolgten Änderungen bezogen sich jeweils nur auf die Angaben im Abschnitt II; die Bestimmungen des Abschnittes I blieben davon unberührt.

Was war nun die Ursache dafür, daß die 3. Änderung auch eine — zum Teil sehr einschneidende — Neufassung einiger Punkte des Abschnittes I vorsieht?

Zunächst war hiefür der Umstand ausschlaggebend, daß bei der Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft die Eintragung aller bei einem Zug verwendeten Tfz im Zd nicht möglich ist. Die diesbezüglichen Änderungen in der Leistungserfassung wurden jedoch nicht auf die mit dem Tfz-Führer allein geführten Züge beschränkt, sondern einheitlich für alle Züge festgelegt.

Weiters war es auch notwendig, die kommende 8. Änderung zur DV V 3 entsprechend zu berücksichtigen. Durch die Verlegung des Inkraftsetzungstermines dieser Verkehrsvorschriftenänderung auf 28. Mai 1978 war es außerdem auch noch erforderlich, die Gültigkeit der damit zusammenhängenden Änderungen der DV V 20 gleichfalls mit diesem Zeitpunkt festzusetzen, während alle übrigen Änderungen mit 1. 1. 1978 in Kraft treten.

Das vorliegende 3. Änderungsblatt beinhaltet somit nicht nur Änderungen beider Abschnitte, sondern innerhalb des Abschnittes I auch solche, die zu verschiedenen Zeitpunkten wirksam werden. Zur Unterscheidung sind jene Änderungen, deren Gültigkeit im Hinblick auf die 8. Änderung zur DV V 3 mit 28. Mai 1978 festgelegt wurde, im Änderungsblatt nicht nur gesondert angeführt, sondern darüber hinaus auch durch einen senkrechten Randstrich gekennzeichnet. Die betreffenden Punkte wurden den geänderten V 3-Bestimmungen angepaßt, ohne daß damit jedoch eine grundsätzliche Änderung bei der Ausfertigung des Zd verbunden ist.

Welche sind nun die gravierenden Änderungen gegenüber der bisherigen Vorgangsweise?

Vorerst wird im letzten Absatz des Punktes 2.1.1 darauf hingewiesen, daß bei Güter- und Dienstzügen, die ohne Zugbegleitmannschaft geführt werden, der Zd vom Zugvorbereiter auszufertigen ist. Die Obliegenheiten des Zugvorbereiters sind in der „Dienstanweisung über die Führung von Güter- und Dienstzügen ohne Zugbegleitmannschaft“ enthalten.

Den Kern der 3. Änderung stellt aber die Neufassung der Punkte 2.2.5 und 2.2.6 dar. In der Praxis bedeutet dies:

- Das Zug-Tfz ist — so wie bisher — immer einzutragen. Die Kennzahl für die Eigentumsverwaltung ist weiterhin der Anlage 4 zu entnehmen. Die Kennziffer 1 für die Verwendung ist bereits im Text aufgenommen.
- Von allen weiteren beim Zug befindlichen Tfz werden nur vielfachgesteuerte und nicht dienstbereite (geschleppte) eingetragen. Auch hier ist die Kennzahl für die Eigentumsverwaltung der Anlage 4 zu entnehmen, während die Verwendungskennziffer 0 bzw. 9 bereits im Punkt 2.2.6 enthalten ist.
- Vorspann-, Nachschiebe- und Zwischen-Tfz — gleichgültig, ob arbei-

tend oder dienstbereit — bleiben somit unberücksichtigt. Die Leistungen dieser Tfz werden vom Tfz-Führer im Lokleistungsblatt nach gesonderten Richtlinien erfaßt.

Die schon bisher gegebene Möglichkeit, in einem Zd mehrere Züge nachzuweisen, ist nunmehr im neuen Punkt 2.2.25 enthalten.

Zu beachten ist dabei:

- Der fahrplanmäßige Abfahrtstag aller eingetragenen Züge muß mit dem im Kopf des Zd vermerkten Kalendertag übereinstimmen.
- Der Platz im Zd muß noch für alle Eintragungen einer weiteren Zugfahrt ausreichen.
- Zwischen den Eintragungen der einzelnen Züge ist jeweils über die gesamte Breite der Spalte 1 (Zugnummer) ein waagrechter Strich zu ziehen.

Außerdem wird darauf hingewiesen, daß diese Bestimmung nur bei Zügen anzuwenden ist, deren Verkehrsstrecke sich auf einen Direktionsbereich beschränkt.

Um die neue Situation, vor allem aber die Vereinfachung gegenüber der bisherigen Vorgangsweise an einem praktischen Beispiel sichtbar zu machen, greifen wir auf die Mustereintragung im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/75 zurück.

Die Annahme lautete:

Zug 216 fährt von Klagenfurt Hbf bis Salzburg Hbf mit dem DB-Tfz 110 217-4 als Zug-Tfz. Von Villach Hbf bis Mallnitz wird als zweites Tfz das ÖBB-Tfz 1141.05 verwendet, wobei dieses bis Pusarnitz dienstbereit fährt und ab dort zur Beförderung des Zuges tatsächlich benötigt wird. In Villach Hbf werden Wagen beigegeben, in Velden a. W., Villach Hbf, Spittal/M., Mallnitz und Schwarzach/St. Veit ändert sich die Anzahl der Reisenden.

Vergleichen wir die nachstehenden Eintragungen, so ist schon rein optisch eine sehr wesentliche Reduzierung feststellbar.

ZUGDIENSTZETTEL																								Abgabebahnhof:		Tfz-Statistik									
Jahr		Tag		Name und Heimatbahnhof des Zugführers:																				Salzburg Hbf											
1975		11		Müller Sb																															
Zugnummer		Zugart		Reihe		Ordnungsnummer		Verwendungskennziffer		Strecke		Meiesterkilometer		Personenwagen		Güterwagen						Anzahl der Reisenden		Nichtverladen Güterwagen		Privatwagen		Abfahrtszeit		Ankunftszeit		Heimatdienststelle der Tfz-Mannschaft		Verschub	
216		11		110		27141		1		9011		1729		24		eigene ohne EU		fremde ohne EU		EUROP		150		311		1604		2549							
														bel		leer		bel		leer		180		670		1701		1648		2861					
																						206													
																						228													
																						346													
																						415													

ZUGDIENSTZETTEL																								Abgabebahnhof: Salzburg Hbf				Tfz-Statistik											
Jahr		Monat		Tag		Name und Heimatbahnhof des Zugführers: Müller Sb																																	
1978		11		11																																			
Zugnummer		Triebfahrzeug		Reihe		Ordnungsnummer		Veränderung		Strecke		Höchstgeschwindigkeit		Mittelgeschwindigkeit		Personenwagen		Güterwagen						Anzahl der Reisenden		Haltetonnen		Bruttotonnen		Privatwagen		Abfahrtszeit		Ankunftszeit		Heimatdienststelle		Verschub	
2116		11		80		110		27141		9011		3336		3639		4		24		eigene ohne EU		fremde ohne EU		EUROP		150		311		1605		2541		h					
																		bel		bel		bel		180		670						2020							
																		56						206															
																								238															
																								346															
																								415															

Die Eintragungen in den Spalten 3—6 (Triebfahrzeug) beschränken sich auf die einmalige Aufnahme der Angaben für das Zug-Tfz. Jene in den Spalten 9—28 beziehen sich auf die Änderung der Anzahl der Reisenden sowie auf die geänderte Zugzusammensetzung ab Villach Hbf, wobei hier (3. Zeile) gleichzeitig in der Spalte 8 eine andere Streckenübergruppe zu vermerken ist.

Die Verwendung des zweiten Tfz bleibt also hinsichtlich der Führung des Zd völlig unberücksichtigt, was besonders bei den Eintragungen in den Spalten 29—32 (Tfz-Statistik) zum Ausdruck kommt. Die Abfahrts- und Ankunftszeit wurde der geänderten Fahrplanlage angepaßt.

Die vorliegende Änderung soll auch zum Anlaß genommen werden, abermals auf die Wichtigkeit einer genauen Führung des Zd hinzuweisen. Die Aufschreibungen stellen die Grundlage für Statistiken und Wirtschaftlichkeitsüberprüfungen dar. So basiert auch die Laufleistungsübersicht der Tfz auf den Eintragungen im Zd.

Vom Maschinendienst wurde aufgezeigt, daß eben diese Laufleistungsübersicht der Tfz, die für den Werkstättendienst die Grundlage der gesamten Erhaltung darstellt, nicht die hierfür erforderliche Genauigkeit aufweist. Wenn hier z. B. Zugleistungen infolge unrichtiger Eintragungen bei Tfz aufscheinen, die sich zu diesem Zeitpunkt in der Hauptwerkstätte befinden, so läßt dies auf eine sehr sorglose Führung der Zd schließen. — Nicht nur die Tfz-Reihe, sondern auch die Ordnungsnummer ist von Bedeutung!

Überblicken wir abschließend die Möglichkeiten auf dem Gebiet der Leistungserfassung, so ist eine weitere Vereinfachung sicher denkbar. Absolute Voraussetzung dafür ist allerdings eine entsprechend genaue und sorgfältige Führung des Zd! Denn: Je größer die Vereinfachung, desto größer auch die Bedeutung der übrigen Eintragungen!

## Wir freuen uns . . .

In einem Brief an eine Wiener Tageszeitung schilderte Herr Rudolf HANNY folgende Begebenheit: Frau und Herr Hanny hatten in Hartberg Urlaub gemacht. Am 29. 8. 1977 fuhren sie mit Zug 2704 nach Wien zurück. Im Zug bemerkte Frau Hanny, daß sie die Schlüssel zu ihrer Wiener Wohnung in der Pension zurückgelassen hatte. Der Schaffner wußte Rat. Er begleitete im Bf Friedberg, wo der Zug 26 Minuten Aufenthalt hat, die Reisende in die Fahrdienstleitung. Ein kurzes Ferngespräch, die Pensionsinhaberin setzt sich in einen Pkw, und nach wenigen Minuten waren die Schlüssel wieder in Händen von Frau Hanny. Zurück zum Zug. Frau Hanny ist gehbehindert. Als es ihr nicht möglich war, das Trittbrett des Wagens zu erklimmen, sorgte der Schaffner mit einer improvisierten Einstiegshilfe für sicheres Einsteigen der Reisenden.

Am 4. 10. 1977 lobte in der Sendung „Was ist los in Österreich“ der Moderator, Herr Greher, im Anschluß an die Informationen der Zentralen Verkehrsüberwachung die Österreichischen Bundesbahnen. Er war von einer Auslandsreise zurückgekehrt und zog einen Vergleich zwischen einer anderen Bahnverwaltung und den ÖBB, über dessen Ergebnis wir uns nicht zu schämen brauchen.

„Als Urgroßmutter verschlief . . .“ ist die Überschrift einer Glosse in einer Tageszeitung. Die Dame um die es sich handelt, mußte am 11. 9. 1977 ihren Urnenkel, wie jedes zweite Wochenende, von Wien nach Eggenburg in das Heim Lindenhof bringen. Ihr Mittagsschlafchen dauerte etwas zu lange, weswegen die Reise erst mit dem Abendzug angetreten werden konnte. Und dann standen Urgroßmutter und der Knabe auf dem Bahnhof in Eggenburg. Taxi war keines zu bekommen; was nun? Der Bahnhofswart sprang helfend ein: Er setzte die

beiden in seinen Pkw und fuhr los. Zunächst wurde der Bub zum Lindenhof gebracht. Was weiter? Das Hotel war geschlossen! Der Bahnhofswart bemühte sich so lange, bis er ein nettes Privatquartier für die Urgroßmutter ausfindig gemacht hatte und diese dort untergebracht war. Wie wir vom örtlichen Bf-Vorstand erfahren, hat sich das hilfsbereite Vorgehen unseres Mitarbeiters in der Stadt Eggenburg sehr rasch und angenehm herumgesprochen.

Frau Sophie SENITZA aus Wien bedankte sich in einem Brief an den Herrn Betriebsdirektor für die Menschlichkeit und Hilfsbereitschaft von ÖBB-Bediensteten. Frau Senitza, die gehbehindert ist, reiste am 15. 9. 1977 von Wolfsberg nach Wien Südbf und sollte bereits um 18.00 Uhr in der Inneren Stadt sein. Frau Senitza erkundigte sich beim Bf-Vorstand, wo sie am besten einsteigen solle, da in Zeltweg nur wenig Zeit zum Umsteigen zur Verfügung steht. Der Vorstand beriet die Dame, wies aber gleich darauf hin, daß insgesamt Viermal umzusteigen wäre (Wolfsberg 4544 — Zeltweg 4204 — Knittelfeld 4258 — St. Michael 517 — Bruck/Mur 152 — Wien Südbf). Und trotzdem verlief die Reise angenehm. Der Vorstand des Bf Wolfsberg hatte nämlich dafür vorgesorgt, daß in allen Umsteigebahnhöfen ÖBB-Bedienstete (Schaffner, Bf-Bedienstete, in Bruck/Mur der Fahrdienstleiter) die Reisende und deren Handgepäck in den richtigen Zug brachten.

Auch wir bedanken uns bei den beteiligten gewesen Mitarbeitern, aber auch bei allen Bediensteten, deren Obsorge unseren gebrechlichen oder hilfebedürftigen Reisenden die Zuversicht gibt, mit den ÖBB nicht nur sorgenfrei reisen zu können, sondern nach dem Reisen häufig auch über angenehme Kontakte und Erlebnisse mit ÖBB-Bediensteten erzählen zu können.

# Arbeitnehmerschutz

## Wanderer unterwegs

An einem schönen Sommertag macht ein dienstfreier Sicherheitsbeamter (Vertreter) eine ausgedehnte Wanderung und langt nachmittags in Schleinbach ein, von wo er die Heimreise mit dem Zug antreten will. Obwohl noch fast eine Stunde vor der Abfahrtszeit, unterbricht der Halte- und Ladestellenwärter sofort seine Jause, um dem beim Schalter stehenden Bahnkunden mit erwähnenswerter Freundlichkeit den verlangten Fahrausweis auszustellen. Auf dem Bahnsteig gibt es eine schöne Bank, wo sich der Wanderer zufrieden niederläßt.

ner mit dem Verschub. „Die tragen ja keinen Schutzhelm. Wanderer, jetzt mußt du doch etwas tun, und zwar sofort!“. Der Wanderer eilt in den Dienstraum, stellt sich bei dem Zugführer als Sicherheitsbeamter vor und fragt ihn, ob er wisse, daß seine Mannschaft ohne Helm verschiebt. Der Zugführer saust sofort auf den Platz, der wandernde Sicherheitsbeamte geht zufrieden zu der Bank zurück und freut sich, daß er durch seine zufällige Anwesenheit einen Beitrag zur Unfallverhütung geleistet hat. Er beobachtet noch, daß ein Schaffner (dieser gehört einem anderen Heimatbf an als die übrige Zugbegleitmannschaft) seine

Der Sibe ist verzagt. Er verständigt die Zugleitung, die sofort dafür sorgt, daß unterwegs nur mehr der helmtragende Schaffner kuppelt und auf Wagen mitfährt und daß die Verschubarbeiten besonders überwacht werden.

Ein ähnlicher Vorfall hat dem Sicherheitsbeamten schon etwas eingetragen, nämlich den Ruf, durch Wanderkleidung gatarnt, den Bediensteten aufzulauern. Hat der Bedienstete, der diesen Eindruck gewann, eigentlich auch die Gegenspieler des als Wanderer getarnten Sicherheitsbeamten hinsichtlich Verkleidung kritisch betrachtet? Als Selbstmörder getarnte, Verschubdienst leistende Schaffner (zugegeben, auch die Halbschuhe waren modisch)! Ein Blick in den Spiegel hätte ihm — außer Konkurrenz — einen als Selbstverstümmeler getarnten Tfz-Führer gezeigt (Riemchensandalen sind sehr angenehm zu tragen).

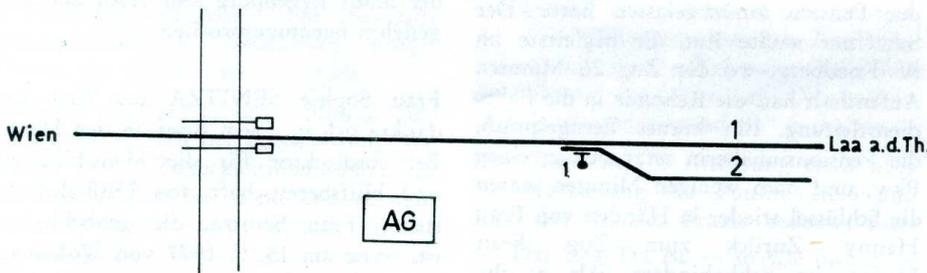
Im Jahr 1976 konnte ein Tiefstand an persönlichen Unfällen verzeichnet werden. Das kommt nicht von ungefähr. Die Arbeit einiger Sicherheitsbeamten I oder II allein wäre sinnlos, wenn nicht die Sicherheitsbeamten III und IV und die Vertrauensleute für den Arbeitnehmerschutz, ohne Rücksicht, ob im oder außer Dienst, Gefahrenquellen aller Art (technische, menschliche) erkennen und beseitigen. Aber auch alle genannten Personengruppen müßten an ihrer Aufgabe scheitern, wenn Sie nicht selbst mithelfen. Bei der Unfallverhütung liegt noch immer die Hauptlast bei jedem einzelnen. Nur hat das noch nicht jeder einzelne erkannt.

1977 ist leider wieder ein Ansteigen der Unfallzahlen bemerkbar. Dazu trägt bei, daß noch nicht jeder einzelne erfaßt hat, worum es bei der Unfallverhütung geht.

Als Sicherheitsbeamter IV oder III kennen Sie die Ihnen in Angelegenheit Arbeitnehmerschutz anvertrauten Bediensteten meist gut, auch Ihre Kollegen kennen Sie. Nicht immer oder selten kennen die Kollegen den Sicherheitsbeamten II oder I und noch weniger deren Vertreter. Trotzdem wird es vorkommen, daß auch Sie fallweise ein Mitarbeiter nicht erkennt, oder über Ihren Aufgabenkreis nicht Bescheid weiß. Und gerade jetzt, wo sie dienstfrei sind, nehmen Sie eine Unfallquelle wahr, die sofort beseitigt werden müßte, oder ein gefährliches Fehlverhalten eines Kollegen. Was sollen Sie jetzt tun?

Zunächst alles, was nach Freizeit aussieht (Enkelkind, Einkaufstasche, Shorts)

## HuLst Schleinbach



Plötzlich ist aus Richtung Laa a. d. Th. das Geräusch einer Diesellok zu hören. „Das kann nur der Bezirksgüterzug nach Stadlau sein, der mit Vorsprung fährt und noch vor dem Personenzug kommt“, denkt sich der Wanderer. Da der Schranken nicht geschlossen wird, ist anzunehmen, daß Verschubarbeiten verrichtet werden. Der Zug fährt ziemlich rasch ein. Der Tfz-Führer steht auf der rechten Seite im Führerstand, die Zugbegleitmannschaft in Fahrtrichtung links auf den Trittbrettern. Haltsignale werden gegeben, vom Tfz-Führer aber nicht wahrgenommen. Die durchgehende Bremse wird vom Zug aus betätigt. Der Zug kommt beim Aufnahmegebäude zum Stillstand. Kurzes Wortgeplänkel. Zurückschieben. Nach Überfahren der Weiche 1 Haltsignale. Der Tfz-Führer ist auf der anderen Seite. Irgendwo weit hinten kommt der verschiebende Zug wieder zum Stillstand. „Gar gut klappt aber die Verständigung innerhalb der Zugmannschaft nicht“, denkt der Wanderer bei sich, „aber mische dich doch nicht bei jeder Kleinigkeit ein, einmal bist du ja auch dienstfrei.“

Während sich der Zugführer in den Dienstraum begibt, beginnen die Schaff-

chutzkleider gewissenhaft trägt. Das ist doch eine schöne Sonntagsgeschichte!

Aber sie ist noch nicht zu Ende. Nicht nur, daß ein Schaffner weiter ohne Schutzhelm verschiebt, tritt nun auch der barhäuptige Zugführer ins Gleis und versieht Kuppelarbeiten. Diese beiden Bediensteten führen offensichtlich keine Helme mit. Nach beendetem Verschub wird der Schranken geschlossen. Dem Tfz-Führer wird der Abfahrauftrag zugerufen. Der schon etwas erstaunte Sicherheitsbeamte bedeutet der Zugmannschaft, daß eine Bremsprobe durchgeführt werden muß. Obwohl ein Wagen im Zugverband eingereiht wurde, wird nun widerwillig die vereinfachte Bremsprobe durchgeführt und zwar aus unerklärlichen Gründen an dem hinter dem Gepäckwagen gereihten Fahrzeug. Nach Belehrung durch den Sicherheitsbeamten wird von den Schaffnern die Bremsprobe, wie in der DV M 26 vorgeschrieben, an dem beigegebenen und dem letzten Fahrzeug des Zuges vorgenommen. Der Zugführer sitzt im Gepäckwagen und beteiligt sich an der Bremsprobe nicht. Nachdem er vom Bahnsteig her den Ruf „Bremse in Ordnung“ vernimmt, erteilt er wieder den Abfahrauftrag.

nach Hause tragen, sich ordentlich adjustieren und dann eingreifen? Oder erst in der nächsten Dienstschiebt? In der Freizeit Wahrgenommenes überhaupt nicht als wahrgenommen betrachten? Oder, was meinen Sie dazu?

## Zunahme der Arbeits- und Wegunfälle

Während im Jahre 1974 die Unfallrate im Verkehrs- und Kommerziellen Dienst noch 43,2 betrug, konnte 1975 mit 37,1 das beste Ergebnis seit eh und je erreicht werden. Dieses Ergebnis verdient mit Rücksicht auf die damals erbrachte Verkehrsleistung besondere Beachtung. Leider erhöhte sich die Unfallrate 1976 auf 37,4.

Die vorläufige Auswertung der Meldungen über Arbeits- und Wegunfälle in den Monaten Jänner bis Juli 1977 zeigt gegenüber dem Vergleichszeitraum 1976 bedauerlicherweise eine weitere negative Entwicklung. Die Anzahl der Arbeitsunfälle allein im ausführenden Verkehrsdienst hat sich um 17, die der Wegunfälle im Verkehrs- und Kommerziellen Dienst um 15 erhöht.

Das Ansteigen der Arbeits- und Wegunfälle gegenüber dem Vergleichszeitraum 1976 ist für alle mit der Unfallverhütung befaßten Stellen und Mitarbeiter beunruhigend, zumal für diesen negativen Trend trotz verbesserter Ausstattung des Personals mit Schutzkleidern und einem stark rückläufigen Verkehrsaufkommen, keine Ursachen erkennbar sind. Feststellbar ist lediglich, daß die Arbeitsunfälle fast ausschließlich auf menschliches Versagen zurückzuführen sind.

Im angeführten Zeitraum hat sich die Anzahl der Arbeitsunfälle mit tödlichem Ausgang von 5 auf 6, jene der Wegunfälle von 0 auf 2 erhöht. Die Unfälle mit schweren und leichten Folgen sind von 639 auf 660 angestiegen. Die Zunahme beträgt somit im Durchschnitt 3,3 %. Die Wegunfälle haben im Vergleichszeitraum um 12,6 % zugenommen. Lag in den Vorjahren die Unfallhäufigkeit beim „Auf- und Abspringen“ und beim „Kuppeln“, so liegt die ungünstige Entwicklung nunmehr überwiegend in der Relation „Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen“. Diese unerfreuliche Entwicklung hat leider auch in den Monaten August bis Oktober keine Besserung erfahren. Es ist daher zu befürchten, daß die Anzahl der Arbeits- und Wegunfälle 1977 die des Vorjahres übersteigen wird.

Um dieser untragbaren Entwicklung Einhalt zu gebieten, muß es eine Verpflichtung der örtlichen Aufsichtsführenden, der Sicherheitsbeamten und Kontrollorgane sein, auf die Einhaltung grundsätzlicher Vorschriftenbestimmungen besonders zu achten.

Unsere gemeinsame Zielsetzung, eine Verminderung der Arbeits- und Wegunfälle zu erreichen, wird nur dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn sich jeder einzelne zur Mitarbeit an der echten Unfallverhütung bekennt und auch bereit ist, für Leben und Gesundheit unserer Mitarbeiter eine Leistung zu erbringen.

Wie schon erwähnt, ist für die Unfälle fast ausschließlich menschliches Versagen ursächlich. Wir müssen daher versuchen, gerade diese Unfälle durch gezielte Schulung und entsprechende Unfallverhütungswerbung in den Griff zu bekommen. Den mit Abstand größten Erfolg bringt das persönliche Gespräch an Ort und Stelle, darüber hinaus ist auch die Werbung und Motivation für den Gedanken der Unfallverhütung durch Einsatz zweckmäßiger Werbemittel erfolgversprechend.

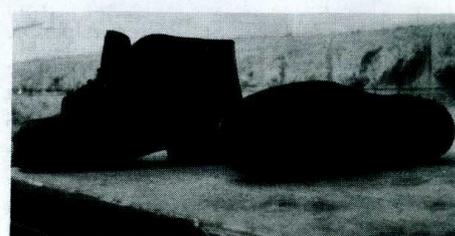
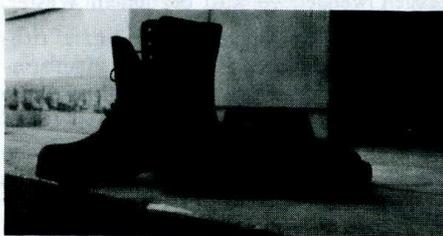
Leider muß immer wieder in verschiedenen Bahnhöfen festgestellt werden, daß die für den Arbeitnehmerschutz vorgesehenen Aushangkästen nicht werbewirksam gestaltet sind. In den Kästen befinden sich teilweise Aushänge und

Informationen, die weder einen Aktualitätswert besitzen noch geeignet sind, den Mitarbeiter auf bestimmte Gefahren aufmerksam zu machen.

Es ist Aufgabe des Sicherheitsbeamten III, den Aushangkasten möglichst oft mit entsprechendem Material über aktuelle Ereignisse (auch aus dem eigenen Bahnhof) und wichtigen Informationen des Arbeitnehmerschutzes auszustatten. Mit ausdrucksvollem Bildmaterial, wie Zeichnungen, Skizzen zur verbesserten Darstellung, Abbildungen aus Fachzeitschriften, Mitteilungsblatt „Sicherheit zuerst“ und dergleichen werden gute Erfolge erzielt.

Darüber hinaus stehen auch die von der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen aufgelegten Plakate zur Verfügung. Eine Zusammenfassung derselben finden sie in „Sicherheit zuerst“, Folge 2/77. Die beste Werbewirksamkeit wird dann erreicht, wenn das Werbematerial möglichst oft gewechselt wird. Erforderliche Plakate, die auch an geeigneten, im Blickfeld der Mitarbeiter befindlichen Stellen angebracht werden können, insbesondere in Schulzimmern, Aufenthaltsräumen, Warteräumen zu bahnbetriebsärztlichen Ordinationen usw., sind unter Angabe der Plakatnummern und der Stückzahl beim zuständigen Sicherheitsbeamten II oder bei der Versicherungsanstalt, Basa 11135, anzufordern.

## Das sind sie,



die Sicherheitsschuhe, die wir unseren mit Verscharbeiten befaßten Mitarbeitern zur Verfügung stellen. Noch vor einigen Jahren war das nicht der Fall. Die Unfallverhütungsvorschrift schrieb vor, daß hohes, festes Schuhwerk zu tragen sei. Die Beschaffung oblag den Bediensteten ganz allein. Die Schuhindustrie kam dem Bedürfnis kaum entgegen. Milano hieß eine Schuhsorte, die richtungsweisend war. Lang und schmal, den damaligen Designern gefiel es so. Klarerweise fanden es daher alle anderen auch schick. Nur die Füße gingen kaputt. Gerade das war offensichtlich den Designern, der Industrie und verblüffender Weise auch den Trägern egal. Wollte jemand einen „aus der Sicht des Fußes“ passenden Schuh, der auch noch anderen Erforder-

nissen genügen sollte — breiter Vorderteil, gewisse Höhe, Festigkeit, Wetterbeständigkeit — dann mußte er sich wohl oder übel um einen Schuster umsehen, der ihm diesen anfertigte.

Mitte der Sechzigerjahre wurde eine internationale Eisenbahner-Unfallverhütungswoche abgehalten. In einem großen österreichischen Bahnhof war just in dieser Woche wegen schwerer Erkrankung des Sicherheitsbeamten III ein anderer Bediensteter mit der Vermittlung des Gedankengutes der Unfallverhütung beauftragt. Der wollte natürlich dem erkrankten Sicherheitsbeamten keine Schande machen und ihn würdig vertreten. Hunderte Bedienstete des Bahnhofes wurden von ihm persönlich angesprochen,

nicht nur belehrend oder ermutigend, sondern auch fragend und immer wieder fragend. Verschieber, Zugbegleiter, Magazinsbedienstete machten geltend, daß die Polizei ihren Außenbeamten Schuhe zur Verfügung stellt.

Wäre es nicht möglich, auch uns zumindest zu verbilligtem Schuhwerk zu verhelfen? Es soll hier nicht verheimlicht werden, daß damals einzelne Bedienstete es kategorisch ablehnten, überhaupt hohe Schuhe zu tragen, weil sie sich keine Schweißfüße holen wollten. — Gummistiefel trugen sie eigenartigerweise. Das war aber eine verschwindende Minderheit.

Nun, seit einiger Zeit haben wir Sicherheitsschuhe in verschiedener Ausfertigung, die wir den Mitarbeitern in einer der Gefährdung entsprechenden, bereits mehrfach verbesserten Ausführung zur Verfügung stellen — **kostenlos** —.

In den nächsten fünf Jahren werden die ÖBB um 21 Millionen Schilling Sicherheitsschuhe allein für Betriebsbedienstete einkaufen. Die Ausgaben für die gesamten Schutzkleider — wieder nur für die Mitarbeiter im Betriebsdienst — werden sich auf etwa 45 Millionen Schilling belaufen! Die sind Sie dem Unternehmen wert! Das ist jedoch nur ein Teilbetrag, den wir investieren, um Ihre Gesundheit zu erhalten.

Wieviel ist Ihnen Ihre Gesundheit wert?

Wieviel ist die eigene Gesundheit zum Beispiel den Bediensteten des Bahnhofes St. Pölten Hbf wert?

Fall 1: 18. 7. 1977, St. Pölten Alpenbf. Bezirksgüterzug 71557 nach Laubachmühle (ab Hofstetten-Grünau mit Personenbeförderung) — Abfahrt 10.15 Uhr. Die Zugbegleitmannschaft, ein Zugführer und drei Schaffner des Bf St. Pölten Hbf, melden sich zur festgesetzten Zeit zum Dienst. Der Zugführer und zwei der Schaffner haben leichte Halbschuhe an. Der dritte Schaffner wird unterwegs allein die ganze Verschubarbeit leisten müssen. Übrigens: Es ist ein heißer Tag. Kann man denn da den Bediensteten das Tragen von Sicherheitsschuhen zumuten?

Fall 2: 19. 7. 1977, 0.50 Uhr, St. Pölten Hbf. Ein Verschieber erleidet beim Abspringen eine Fußverletzung. Der Sicherheitsschuh zeigt Spuren eines Rades. Im Krankenhaus müssen drei Zehen amputiert werden. Haben unserem Kollegen die Sicherheitsschuhe geholfen?

Fall 3: 20. 7. 1977, St. Pölten Hbf. Der Sicherheitsbeamte II besucht den Bahnhof. Allein schon die Fälle 1 und 2 geben dazu Anlaß. Außerdem ist die Verschubpartie im Dienst, in deren Dienstschrift sich der Unfall am Vortag ereignet hat. Es ist zu erwarten, daß unter dem Eindruck des Geschehenen die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift genauestens beachtet werden. Schnecken! Der Herr Verschubmeister geruht Sandalen zu tragen. Die von ihm abgefaßten Sicherheitsschuhe hat er nicht in seiner nahe dem Arbeitsplatz gelegenen Wohnung, sondern in seiner Zweitwohnung in Pöchlarn verwahrt. Kann man als Vorgesetzter so hartherzig sein, dem Bediensteten die Gelegenheit zu verwehren, die Schuhe von dort zu holen?

Fall 4: 21. 7. 1977, St. Pölten Alpenbf., Zug 71557. Wir kennen die näheren Verhältnisse bereits. Zugführer und alle drei Schaffner treten den Dienst mit Halbschuhen bekleidet an. Sie hätten die Sicherheitsschuhe zwecks Umtausches abgegeben. Von einem der Schaffner ist bekannt, daß ihm der Materialbeamte den Umtausch der kotigen Schuhe abgelehnt hat. Übrigens: Es gießt in Strömen. Könnte man den Bediensteten bei Regen das Tragen der Sicherheitsschuhe zumuten?

Die an den Schluß der Fälle 1—4 gestellten Fragen sind selbstverständlich albern, verdeutlichen aber den gedanklichen Engpaß, in welchen ein Mensch, bei dem Versuch, eigenes beharrliches Fehlverhalten zu rechtfertigen, gedrängt wird.

Wir muten zu, daß die Schutzkleider getragen werden — also bei jedem Wetter.

Wir wären zu ängstlich, die einzige richtige Entscheidung des Sicherheitsbeamten II, dem Verschubmeister die weitere Dienstesausübung auf die Dauer des Tragens von Sandalen zu untersagen, in Frage zu stellen — im Interesse des Verschubmeisters.

Wir behaupten, daß im Fall 2 die Sicherheitsschuhe dem Kollegen vor weit schwereren Unfallfolgen bewahrt haben, — auch ohne Beweis. Der Beweis wurde vielfach bei ähnlichen Unfällen oder Beinahe-Unfällen anderer Mitarbeiter geliefert.

Mit den Beweisen, das ist so eine Sache. Man kann versuchen, mit dem vorhandenen Material mit Gewalt etwas zu beweisen oder auch das Gegenteil zu behaupten. Wir könnten darlegen, daß auf einem bestimmten Bahnhof seit dem Tragen der Sicherheitsschuhe die Fußverletzungen nach Zahl und Schwere zu-

rückgegangen sind. Der Gegenspieler könnte vielleicht Kenntnis haben, wie viele Bedienstete des gleichen Bahnhofes sich der Schutzkleider gar nicht bedienen. Und siehe da, ausgerechnet von diesen Bediensteten hätte gar nie einer eine einschlägige Verletzung erlitten — und gerade diese Bediensteten hätten die Statistik so aufgemöbelt. Nein, so einfach geht das wirklich nicht! Noch weniger zulässig sind natürlich Schlüsse, die sich der Logik etwa so bedienen: „Das Tragen von zehen- oder fersenfremen Freizeitschuhen ist nicht gestattet“ (IdB 2/77), folglich ist das Tragen aller anderen Arten von Freizeitschuhen gestattet. In dem betreffenden Artikel, der sich übrigens mit Schutzkleidern überhaupt nicht auseinandersetzt, war aber auch nicht erschöpfend aufgezählt, welches Schuhwerk von jenen Mitarbeitern, die keine Sicherheitsschuhe zu tragen verpflichtet sind, nicht getragen werden dürfen. Es soll mit diesen beiden Beispielen nur aufgezeigt werden, daß die Gefahr, Trugschlüssen zu erliegen, stets lauert, und wir uns durch solche bewußten Fehlinterpretationen nicht beeindrucken lassen sollten.

Zurück zu den Sicherheitsschuhen: Die Ausgabe von 21 Millionen Schilling ist nicht als Subvention für die Schuhindustrie gedacht. Wir wollen, daß sich der Betrag amortisiert und zwar in der Art amortisiert, die viel mehr wert ist, als alles Geld auf Erden, nämlich in ihrer

**Gesundheit!**

## - - letzte meldung - -

der Kopflose wieder aufgetaucht (siehe IdB 2/1977). Diesmal sogar mit ganz leichten Freizeitschuhen. Gesichtet vom Sibe I-Vertreter am 22. Juli 1977 um 15.25 Uhr im Bahnhof Amstetten.

**Wo sonst noch?**

**Dringend Ausschau halten!**

**Denn da muß etwas  
geschehen,  
bevor etwas passiert!**

**Denkt doch an Morgen,  
Unfälle bringen  
Kummer und Sorgen!**