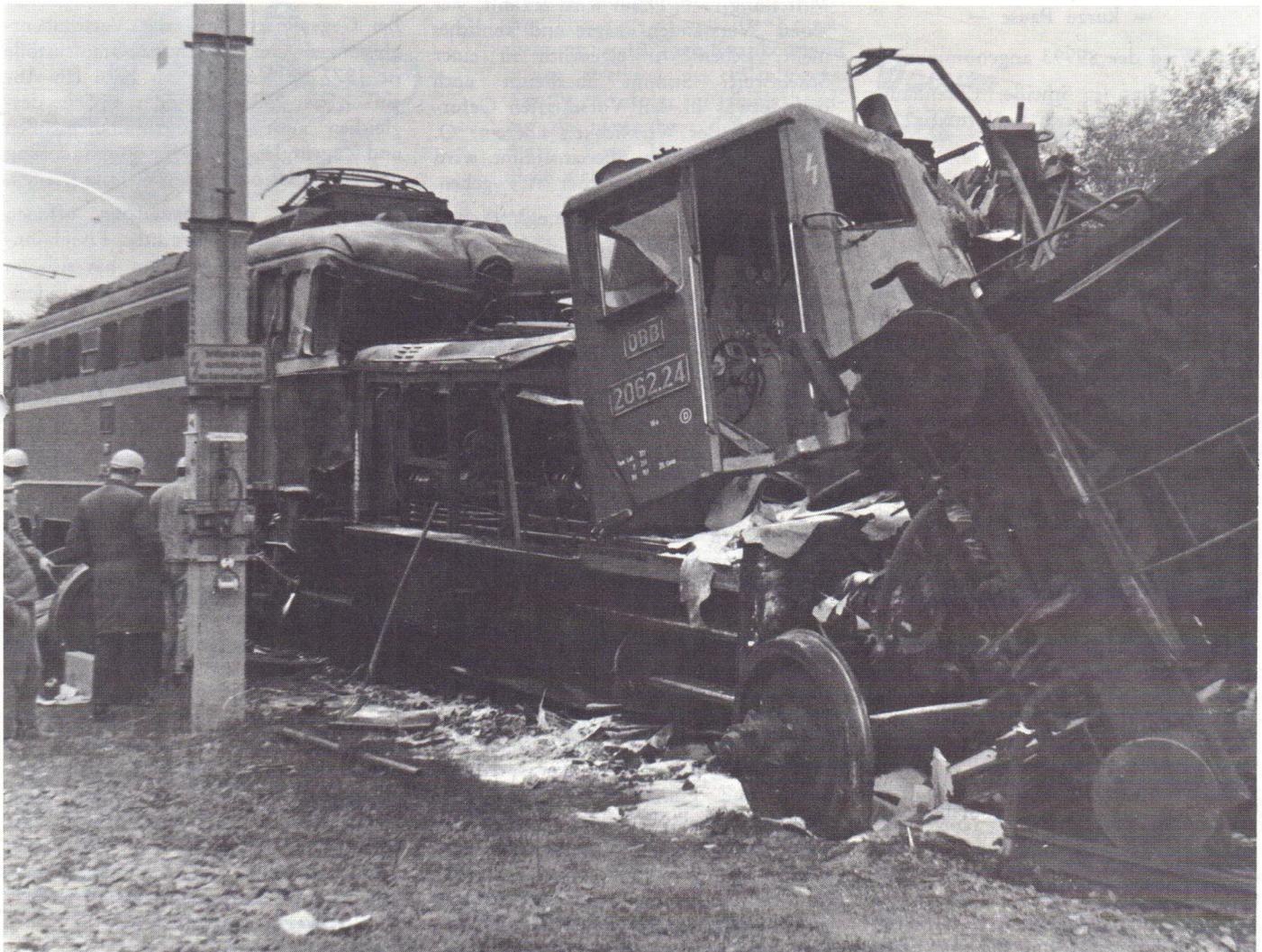


Aus dem Verkehrsgeschehen

„Vorbereitende“ Gespräche!

Bf Leibnitz (Ln), km 246,76, besetzt mit Fdl
Ausweiche Retznei (Re), km 251,75, ferngesteuert
H.- u. Lst. Ehrenhausen, km 253,95, besetzt mit einem Halte- und Ladestellenwärter
Bf Spielfeld-Straß (Sd), km 257,92, besetzt mit Fdl.



Samstag, 17. September 1977 wurden zwischen 6.05 Uhr und 6.20 Uhr mittels Sprachspeicheranlage folgende Gespräche registriert:

Hst.-W. Ehrenhausen (ca. 6.05 Uhr): „Kommt die Sperrfahrt?“

Sd: „Ich weiß nicht, muß Leibnitz fragen!“

Sd: „Mit Ehrenhausen-Fahren ist es nichts, gelt?“

Ln: „Oh ja, jetzt geht es!“

Sd: „Ah, jetzt geht es!“

Ln: Ja, jetzt ging es!“

Sd (nach Rundaufruf): „Ist Z 4066 oben?“

Ln: „Ja, nehmen wir: Z 4066 hier, Bf Leibnitz, Sch. . . , um 6.18 Uhr!“

Sd: „Um 6.18 Uhr, Gleis zwischen Spielfeld und Retznei gesperrt. Sperrfahrt 1, 84898 ab Spielfeld ab um 6.18 Uhr.“

Ln: „Um 6.00 Uhr schreiben wir, Za, es verkehrt Z 49489!“

Sd: „Wann wurde der eingelegt?“

Ln: „Um 6.00 Uhr!“

— kurze Pause —

Ln: „Wird der 89993 angenommen?“

Sd: „... Das ist Scheiße. Ehrenhausen fahr'n tu' ich auch ... Kruzifix!“

Ln: „Ach so, ja!“

Sd: „Fahr'n wir einmal bis Retznei, Ernst!“

Ln: „Ja, ... (unverständlich)“

Ln: „390? 89993 ab Leibnitz voraussichtlich ab um 19, ab Retznei neuerliche Abmeldung!“

— nach kurzer Pause —

Ln: „Karli, wir können jetzt ohne weiteres bis Retznei fahren und die Annahme um 18 nehmen!“

Sd: „Ja, sowieso, darf kommen, ja!“

Wissen Sie, wofür diese Gespräche vorbereitend waren?

Dafür:

Um 6.30 Uhr stieß in der H. u. Lst. Ehrenhausen der mit 100 km/h fahrende Lokomotivzug 89993 mit dem auf Gleis 3 verschiebenden Bedienungszug 84898 zusammen. Dabei verkeilten sich die Triebfahrzeuge erheblich ineinander, zwei Güterwagen wurden zertrümmert, ein weiterer schwer beschädigt.

Die beiden Triebfahrzeugführer wurden schwer verletzt — Tfz-Führer August Muhr schwebte wochenlang in Lebensgefahr, Tfz-Führer Helmut Höggerl mußte

mittels Hubschraubers vom Krankenhaus Wagna in die Universitätsklinik Graz geflogen werden — ein Verschieber erlitt leichte Verletzungen.

Siebenstellige Schadenssumme. Einsatz zahlreicher Feuerwehren. Hilfszüge. Pressereporter am Unfallsort.

Bei einer Dienstesauffassung wie im ggst. Fall (Sch. . .) muß es früher oder später zu einem Ereignis kommen.

Glauben Sie, nach Kenntnis der Ursache des ggst. Ereignisses, daß es ziemlich egal ist, ob Fernsprechdisziplin gehalten wird oder nicht? Fernsprechdisziplin ist nur ein Teilgebiet der Disziplin und einer gewissenhaften Dienstleistung im allgemeinen. Im ausführenden Verkehrsdienst haben Sie an sich selbst strengste Maßstäbe anzulegen, sonst werden Sie und ihre Partner kaum anstandslos die gestellten Aufgaben bewältigen können.

Im geschilderten Fall liegt eine Tonbandaufzeichnung vor. Was bekommt man im Zuge von Erhebungen aber normalerweise aufgetischt? Das klingt ungefähr so: „Gemäß V 3, Pkt. . . , teilte ich dem Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes das und das mit. Dieser wiederholte die Mitteilung . . .“. Dann wird erzählt, wer wozu „Verstanden“ sagte und ähnliches mehr. Leben wir eigentlich in einer Scheinwelt? Stimmt überhaupt noch irgendetwas in den Vorschriften Gefordertes mit der Wirklichkeit überein? O, ja. Aber dort wo es übereinstimmt, wird es kaum Anstände solcher Art geben.

Im Anschluß an abgehaltene Verkehrsfachprüfungen pflegte ein Vorsitzender im abgelaufenen Jahr den frischgebackenen Fahrdienstleitern stets noch einige Worte mitzugeben. Nicht, um sich selbst reden zu hören oder die Prüflinge noch zu langweilen. Vielmehr aus der Überzeugung heraus, daß ein in diesem für den Kandidaten sehr entscheidenden Augenblick gesagtes ernstes Wort in einigen Fällen doch dem jungen Menschen als Stütze dienen kann.

Und um dieses Gerippe rankte sich die kurze Ansprache, die nach den Leistungen der Prüflinge entsprechend modifiziert wurde:

Sehr schöner Beruf, der von den Mitgliedern einer Prüfungskommission sehr gerne ausgeübt wurde. — Sehr ernster Beruf, in dem auch die geringste Nachlässigkeit schwerwiegende oder sogar tödliche Folgen haben kann. Fernsprechdisziplin und Einhalten vorgeschriebener Wortlaute sind Grundlagen verlässlicher Dienstesaussübung. Warnung vor dem Einfluß „erfahrener Kollegen“, die Erfahrung mit Schlamperei verwechseln und die nur zu oft zu bitterer Erfahrung werden kann.

An alle unsere Mitarbeiter im ausführenden Verkehrsdienst, ganz gleich wie lange sie schon ihre verantwortungsvolle Aufgabe erfüllen, richten wir hiemit neuerlich den eindringlichen Appell: Ersparen Sie sich durch anständige und korrekte Dienstleistung eine solche bittere Erfahrung und den Ihnen anvertrauten Menschen die noch viel, viel bittereren Früchte dieser Erfahrung.

Ein Blick auf die Verkehrsunfallstatistik

Die Unfallhäufigkeit hat allgemein im Jahre 1977 eine gegenüber dem Vergleichszeitraum 1976 merkliche Abschwächung erfahren. Diese Entwicklung ist vor allem auf die von den Direktionen gesetzten Maßnahmen, aber auch auf die verstärkte Überwachungstätigkeit sowie auf eine Verminderung des Verkehrsaufkommens zurückzuführen.

Bei Gegenüberstellung der Verschiebungsgleisungen und Verschiebungszusammenstöße ist 1977 im Vergleich zu 1976 ein Absinken um 253 Fälle, oder 17,5%, desgleichen auch bei Zugzusammenstößen und Zugentgleisungen eine Verminderung um 20 Fälle, oder 28,6%, festzustellen.

Die Anzahl der gemeldeten offenen Schranken und unbewachten Eisenbahnkreuzungen bei Zugfahrten hat sich im Vergleichszeitraum um 5,5% vermindert.

Trotz dieses erfreulichen Trends ist es im Interesse der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb notwendig, im Dienstunterricht durch Aufklärung und Schulung auf die Mitarbeiter einzuwirken, daß es gelingt, diese erfreuliche Entwicklung fortzusetzen.

Als besorgniserregend ist die Zunahme der Ereignisse „Unerlaubtes Überfahren von haltzeigenden Hauptsignalen“ sowie der sonstigen, sogenannten folgenlosen Anstände zu bezeichnen. Die Steigerung im Jahre 1977 gegenüber dem Vorjahr beträgt 11,4% bzw. 6,1%. Durch diese Ereignisse ist nicht nur eine Beeinträchtigung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb gegeben, sondern es wird auch der Pünktlichkeitsgrad im Zugverkehr negativ beeinflusst. Es werden daher von allen Mitarbeitern entsprechende Anstrengungen notwendig sein, um diesen „Schönheitsfehler“ in der Gegenüberstellung der Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik der beiden letzten Jahre auszumerken!

Sind Sie mit den Änderungen dieser Dienstvorschriften schon entsprechend vertraut?

V 2

V 3

V 23

V 28

ZSV

Verschubunfall eines „Weichenkontrollors“

Donnerstag, 23. 2. 1978, um 11.50 Uhr, geriet im Bahnhof Wien Süd Fbf der, als Weichenaufseher eingeteilte 31jährige Lohnbedienstete A., verheiratet, 1 Kind, beim Umstellen des Z 61533 (Tfz 1042.26, 162 Tonnen/22 Achsen) hinter den 1. geschobenen Wagen, wobei er eine Abtrennung des rechten Unterschenkels, ca. 10 cm oberhalb des Knöchels erlitt.

Der Verunglückte wurde mit der Rettung in das Unfallkrankenhaus Meidling eingeliefert.

Zug 61533 ist im Bahnhof Wien Süd Fbf auf Gleis 102 um 11.45 Uhr angekommen. Verschubaufseher E. war vom Fahrdienstleiter beauftragt worden, Zug 61533 über Gleis 500 nach Gleis 114 umzustellen. Als E. auf den Platz kam, war diese Verschubbewegung bereits unter unbefugter Leitung des Weichenaufsehers A. im Gange.

Die örtlichen Verhältnisse ließen eine Mitfahrt des vorgesehenen Verschubleiters nicht mehr zu; die Verschubfahrt war ihm buchstäblich davongefahren. Aus später angeführten Motiven betrachtete E. somit den Fall als für ihn erledigt und ging unbeschwert in seine Unterkunft zurück.

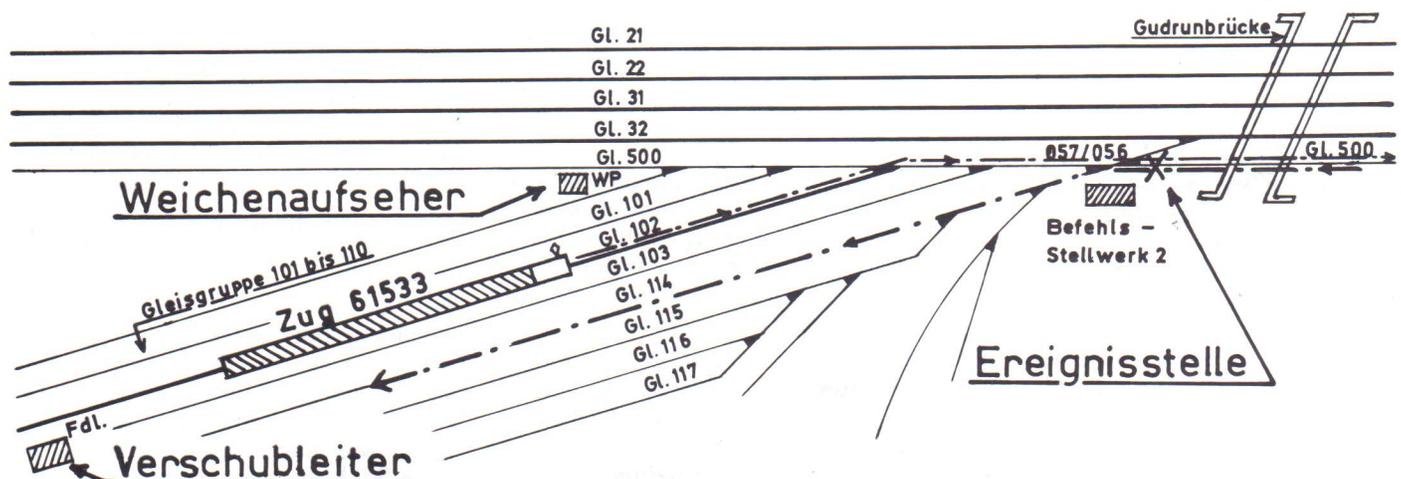
Zurück zum Weichenaufseher. Dieser fuhr auf dem Tfz des Verschubteiles mit und sprang im Bereich der Gudrunbrücke ab, um für die anschließende geschobene Verschubbewegung auch als Spitzenverschieber fungieren zu können. Nach Freifahren der Weiche 056/057 gab er Haltsignale und leitete in weiterer Folge mit dem Signal „Herkommen“ die Fahrt nach Gleis 114 ein. Beim Aufspringen auf das vordere Gitter-Trittbrett des 1. Wagens rutschte A. aus, hielt sich mit letzter Kraft am Handgriff fest, wurde mitgeschleift und stürzte schließlich auf den Bahnkörper, wo er von der 2. Achse des 1. Wagens überfahren wurde.

A. ist für den Verschubdienst nicht geprüft; er hatte diesen Verschub, seinen eigenen Angaben zufolge, eigenmächtig durchgeführt.

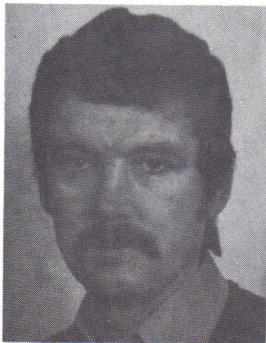
Die mit diesem Arbeitsunfall Befassten stellen sich natürlich die Frage: Wie kann es zu einer solchen unberechtigten Handlungsweise kommen? Wurde vom Verunglückten diese für den Weichenaufseher nicht vorgesehene verschubdienstliche Tätigkeit tatsächlich das erstmal vorgenommen? Vielmehr dürften für diese Handlungsweise örtliche Verhältnisse und gegenseitige Unterstützung — eine Hand wäscht die andere — zwischen Verschubbediensteten und Weichenaufseher maßgeblich sein.

Es ist nunmehr vorgesehen, die auf dem Dienstposten „Weichenaufseher“, ortsüblich „Weichenkontrollor“ genannt, verwendeten Bediensteten über die in der Bahnhof-Dienstordnung vorgeschriebene, fallweise Mithilfe beim Umstellen von Zügen eingehend zu schulen, und die Tätigkeiten genau abzugrenzen.

Wir sind mit dieser Maßnahme selbstverständlich einverstanden und dürfen hoffen, daß es durch entsprechende Überwachung seitens der örtlich Aufsichtführenden und der Kontrollorgane zu keinem ähnlichen Unfall mehr kommen wird.



Müssen? Nein, aber wollen!



Nachts vom 22. zum 23. September 1977 geht es im Bf Haag, wie man so sagt, rund. Schon untermittags gab es dreimalige Gleissperre des Streckengleises 2 zwischen den Bf Haag und St. Valentin sowie des Bf-Gleises 2 in Haag zur Durchführung von Fahrleitungsarbeiten. Um 21.45 Uhr beginnt die zur Vornahme von Oberbauarbeiten angeordnete Sperre des Streckengleises 2 zwischen den Bf St. Peter-Seitenstetten und Haag. Diese soll bis 4.50 Uhr andauern. Auch ein Arbeitszug ist im Einsatz. Zu allem Überfluß ist aber auch noch eine empfindliche Fahrleitungsstörung aufgetreten. Während der Durchfahrt des Zuges 241 im Bf St. Valentin um 20.16 Uhr wurde die Fahrleitung über Gleis 1 auf einer Länge von ca 100 m heruntergerissen, desgleichen die Querverbindung zum Gleis 2 und etliches mehr. Jeder kann sich den Knopf vorstellen, der in kürzester Zeit beisammen war. Und von beiden Richtungen rollte Zug um Zug an. Um 22.40 Uhr heißt es kapitulieren. Die mit Verkehrs- und Bauanweisung verfügte Gleissperre St. Peter-Seitenstetten—Haag muß nach Abbrechen der Arbeiten, aufgehoben werden. Somit wurde auch der Arbeitszug nicht mehr benötigt.

Für Zugführer Ludwig Kaßberger, Heimatbahnhof Amstetten, wäre der Fall jetzt erledigt. Rasch nach Hause, die Bahn vergessen und hinein ins Bett.

Vielleicht spielte Zugführer Kaßberger auch mit diesem Gedanken. Seine Entscheidung hat er aber schon in wenigen Sekunden gefaßt. Er kann sich in die Lage des Fdl oder des Stellwerkswärters hineinendenken, denn er ist Eisenbahner. Ihm ist's nicht gleichgültig, wie die Verkehrsabwicklung im Bf Haag weitergeht. Befehlstellwerk, besetzt mit einem Fdl; Wärterstellwerk, besetzt mit einem Stellwerkswärter — und dazwischen liegt eine Menge Arbeit. Zgf Kaßberger stellt sich spontan für anfallende Tätigkeiten zur Verfügung. Und was es da alles gibt:

Züge sind zu vereinigen, Befehle sind zu überbringen, Wagensicherungsmittel sind zu entfernen und zu versorgen, Fahrzeuge sind zu unterlegen, und, und, und ...

Um 0.50 Uhr ist der Wirbel vorbei. Der Fdl ist erleichtert, die Betriebsabwicklung wurde durch die Hilfe Kaßbergers ganz wesentlich gefördert. Jetzt kann er, wenn auch mit großer Verzögerung den Dienst einstellen, beruhigt nach Hause fahren und zu Bett gehen.

Herr Kaßberger wurde von der Bundesbahndirektion Wien schriftlich belobigt.

Wir schließen uns dem Lob der Dion uneingeschränkt an und danken Herrn Kaßberger ebenfalls für seine beispielgebende Einsatzfreude. Unser Dank gilt gleichzeitig aber auch allen Mitarbeitern, deren ähnliche Handlungsweise uns nicht bekannt wurde oder wird.

Aus anderer „Sicht“ Der Dienst im Postwagen

Aus einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung: „... wurde von 4.00—4.50 Uhr der Vershub des als ‚mit Personen besetzt‘ ordnungsgemäß gekennzeichneten Bahnpostwagens, Kurs 208 Wien—Drosendorf, mit derartiger Rücksichtslosigkeit durchgeführt, daß nicht nur Gegenstände verschiedener Art im Wagen umhergeschleudert wurden, sondern auch die körperliche Sicherheit der Bahnpostbediensteten in hohem Maße gefährdet war.“ Dies war Anlaß, unter Teilnahme des Verkehrsarbeitsinspektorates eine Besprechung abzuhalten. Die Postbediensteten wurden angewiesen, sich während der Vershubarbeiten umsichtig zu verhalten und die Arbeit einzustellen. Die Feststellung der Generalpostdirektion, „... daß eine zwar ordnungsgemäß angekündigte Vershubbewegung deren sorglose Durchführung und lange Dauer jedoch keineswegs ausschließt“, kann dennoch nicht bestritten werden.

Wie erleben nun die „Leute“ in einem Postwagen den Betriebsablauf wirklich? Einem Mitarbeiter des IdB wurde die Gelegenheit geboten, die „Bahnpost 208“ im Postwagen von Wien Südbf nach Bf Wien Nord zu begleiten.

Es ist 1.45 Uhr. In der Posthalle des Postamtes 1103 herrscht reges Treiben. Elektrokarren ziehen pausenlos voll beladene Anhänger, im Postjargon „Rollen“ genannt, zu den einzelnen Postkurs-

wagen. Mit lautem Geschepper werden die leeren Fahrzeuge wieder zur Beladestelle zurückgestellt.

Der zweiachsige F 85000 ist laut DV V 2 mit dem Signal 23 „Wagen besetzt“ ordnungsgemäß gekennzeichnet und die Innenbeleuchtung eingeschaltet. Mit etwas Akrobatik gelingt es dem IdB-Mitarbeiter in das Wageninnere zu gelangen; er muß nämlich einen Berg von Säcken, die aus den Rollen in den Wagen geworfen werden, überklettern. Im Wagen arbeiten 3 Postbedienstete: der Dienstleiter, ein Kursbegleiter und ein Hilfsbediensteter. Bereits um Mitternacht haben sie den Dienst angetreten. Unterwegs werden sich ihre Wege teilen und erst abends wieder treffen. In der folgenden Nacht sind die 3 Beamten wieder eingeteilt, manchmal innerhalb einer Woche sogar ein drittes Mal.

Der 208er Postkurs ist eine „Kleine Post“. „Große Posten“ fahren z. B. nach Graz. Der Unterschied besteht hauptsächlich in der Lademenge und damit im Zusammenhang in der Anzahl der Begleiter.

Bei der „Kleinen Post“ nach Drosendorf handelt es sich keineswegs um eine „stille Post“, wo man sich richtig ausruhen könnte. Alles eher als das! Aus Belastungsgründen kann kein 4-achsiger Postwagen zum Einsatz kommen. Obwohl — es ist Mitte August — das Transportvolumen einen saisonbedingten Tiefstand hat, sind die Raumverhältnisse nur als ausreichend zu bezeichnen. Der IdB-Mitarbeiter bleibt die ganze Zeit im sogenannten großen Raum, der sowohl als Auffangraum, als auch Raum für das nach Bahnhöfen und Haltestellen geordnete Lagern der Postsäcke und der großen Pakete dient. Die drei Beamten arbeiten im kleinen Raum. In diesem befinden sich Paktische, eine Schreibfläche, ein Regal für das Einordnen der Briefe und Postkarten sowie eine Laufschiene, auf der für jedes zu bedienende Abgabepostamt ein geöffneter Sack aufgehängt ist. Auch die Post-Einwurfslitze führen in diesen Raum. Angenommen werden alle gewöhnlichen Briefe und Postkarten. Einschreibsendungen dann, wenn sie entsprechend frankiert sind. Auf alle beim Postwagen angenommenen Sendungen wird sogleich der Poststempel aufgedrückt.

Die Arbeiten der Beamten werden äußerst flott ausgeführt. Ein Sack nach dem anderen wird aus dem Auffangraum in den kleinen Raum geholt, die Verschnürung flugs aufgeschnitten und der Inhalt auf den Paktisch geleert. Sodann erfolgt die Aufteilung dieser Post, wie Päckchen, kleine Zeitungsbündel usw. Mit gekonntem Schwung wandert jedes einzelne Stück in eines der hungrigen Sack-

mäuler. Als bald muß auch der eine oder andere satte Sack schon gegen einen leeren ausgetauscht werden. Der volle Sack wandert an die vorgesehene Stelle im großen Raum. Unsichtbare Trennungslinien teilen die Poststücke für die einzelnen Stationen. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse kann die Feinaufteilung für die weiter entfernte Ausladestrecke erst unterwegs erfolgen.

Der Dienstleiter hat inzwischen in seiner Büroecke einen kleinen Berg Briefpost aufgeschüttet und beginnt damit, die Fächer des Regals zu füllen. Es ist wichtig, daß kein zu großer Rückstand entsteht, weil immer wieder eine beladene Rolle vor die Tür geschoben wird und neuerlich Säcke bzw. große Pakete in den Wagen geworfen werden. Der Zeitdruck wird den Kollegen der Post übrigens auch bei der Rückfahrt zu schaffen machen. Genauso, wie jetzt nach Abgabeämtern sortiert wird, muß Richtung Wien eine Aufteilung nach Bundesländern vorgenommen werden. Bleiben einzelne Stücke unsortiert, so ist eine gesonderte Übergabe zwecks Behandlung in der „Umleitung des Amtes 1103“ notwendig. Diese Unregelmäßigkeit ist vom Dienstleiter zu protokollieren. Bis zum Abend dauert es aber noch lange. Viel Arbeit ist noch bei der Hinfahrt zu verrichten, ehe im Wendebahnhof die Ruhezeit genutzt werden kann.

Ein Blick auf die Uhr: 3.45 Uhr. Mit dem Verschubbeginn ist in Kürze zu rechnen. Im kleinen Raum ist das bahnteigseitige Fenster offen. Um 3.50 Uhr nehmen die Postbediensteten auf Hockern Platz, auch dem IdB-Mitarbeiter wird eine solche Sitzgelegenheit zur Verfügung gestellt. Es wurde nämlich bereits der Ruf eines Verschiebers: „Wir fangen mit dem Verschub an!“ vernommen. 3.54 Uhr: Der Verschieber geht beim Wagen vorbei und ruft freundlich „Guten Morgen“ zum Fenster herein.

Das Entkuppeln der Fahrzeuggruppe ist zu hören, dann setzt sich der Wagen in Bewegung. Die Postbediensteten wissen ziemlich genau über den folgenden Verschubablauf Bescheid. Auch der IdB-Mitarbeiter kennt annähernd die Reihenfolge der Verschubbewegungen. Trotzdem ist es für einen Betriebsbediensteten ein eigenartiges Gefühl, gewissermaßen abgeschlossen von der Außenwelt zu sein. Türen und Fenster sind jetzt geschlossen.

Der Gesichtskreis ist äußerst beschränkt. Gezogen ... geschoben ... das Tzf umfährt die Wagengruppe ... geschoben?, nein, eher abgestoßen.

4.10 Uhr: Unser Wagen steht am Ende eines Bahnsteiges. Draußen steht schon wieder ein Postkarren, wir bekommen Nachschub. Was werden die Postbeamten jetzt tun? Jedem ist klar, daß der Verschub noch nicht zu Ende ist; mit den anderen Postwagen wird fleißig verschoben. Die 3 Männer beginnen sofort mit der Arbeit, sind in etwa 20 Minuten fertig und nehmen wieder ihre Plätze ein. Zeitungen werden gelesen, etwas geplaudert.

4.37 Uhr: Vollkommen unvorbereitet, ein heftiger Anprall. Die Postbediensteten zucken mit keiner Wimper, der IdB-Mitarbeiter wäre fast vom Hocker gefallen. Gezogen ... geschoben ... Bremsprobe ... geschoben ... gezogen ... geschoben ... ?

Die Fahrt von Wien Südbf nach Bf. Wien Nord verläuft ohne Zwischenfall.

Um 5.10 Uhr werden wir im Ausgangsbahnhof des Zuges 2202, der die Bahnpost nach Drosendorf befördern wird, an den Zug geschoben. Die Verschublokomotive fährt weg. Der IdB-Mitarbeiter verweilt noch einige Minuten im Wagen und verabschiedet sich sodann von den Postkollegen, die bereits auf das Eintreffen des Elektrokarrens warten, der noch vom Ausgangspostamt nachgeschickte Briefpost bringen wird.

Was hat die Mitfahrt im Postwagen uns gebracht? Ein ÖBB-Bediensteter hat eine

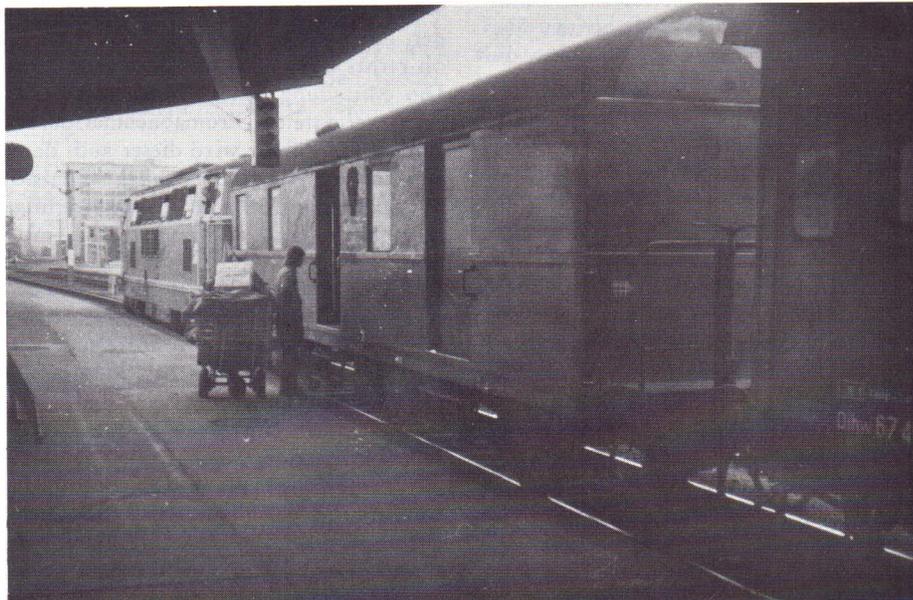
halbe Nacht in einem Postwagen verbracht, die Kontakte zur Post verbessert und dabei 3 nette Kollegen von der Post kennengelernt. Weltbewegende Erkenntnisse? Nein! Es soll auch von uns nicht die Welt bewegt werden. Aber zum Nachdenken anregen!

Auch in den Reihen der Postbediensteten gibt es „Unfälle“ und vermutlich auch Leute, die sich vielleicht gerne ein paar Tage herausholen wollen. Mit solchen Mitarbeitern im Team haben die anderen wenig Freude. Solche Kollegen halten sich auch nicht lange bei der Bahnpost. Aber ein langjähriger Bahnpostfahrer erzählt, daß er im Laufe seiner Tätigkeit unzählige Beulen davongetragen hat.

Eine Meldung darüber hat er nie erstattet. Vielleicht kann ein bißchen Nachdenken unserer Mitarbeiter beim Verschub den Bediensteten der Bahnpost so manche Beule ersparen. Vielleicht sogar noch Ärgeres!

Als Verschubbedienstete sind Sie es gewohnt, zu schauen und immer wieder zu schauen. Und wie wichtig die gegenseitige Verständigung ist, das brauchen wir Ihnen kaum zu erklären, sondern höchstens hin und wieder in Erinnerung zu rufen.

Die Postler arbeiten in ihrer abgeschirmten Welt und sind entweder auf eine Verständigung über den Verschub oder



Die Bahnpost 208 ist bereits an die Spitze des Zuges gereiht. Soeben ist das Tzf an den Zug gefahren. Der Tzf-Führer widmet seine Aufmerksamkeit dem kuppelnden Verschieber. Die durch Zuruf verständigten Postbediensteten haben im Wagen Platz genommen. Der Ladearbeiter ist wegen des Besspannens und eines bevorstehenden Zurückschiebens etwas vom Wagen zurückgetreten. In wenigen Sekunden wird der Verschub beendet sein. Sodann werden die gelben Fahnen eingezogen. Die Zugfahrt kann beginnen.

auf einen Schutzengel angewiesen. Bei der Mitfahrt im Postwagen wurde deutlich, was die Generalpostdirektion in dem Schreiben mit der „langen Dauer“ gemeint hat. Vor Beginn des Vershubes ordnungsgemäße Verständigung. Dann 4.10—4.37 Uhr Stillstand. Dazwischen werden zwangsläufig Ladearbeiten durchgeführt. Und dann: rums!

DV V 3

63. Vor Beginn einer Vershubbewegung hat der Vershubleiter zu achten, daß g) Leute, die sich in oder auf Fahrzeugen befinden, rechtzeitig verständigt werden.

Glauben Sie nicht, daß eine neuerliche formlose Warnung am Platz gewesen wäre? Durch diese unterbliebene Warnung wurde die einzige gefährliche Situation heraufbeschworen.

In dieser Phase ergeben sich auch immer wieder Unfälle. Das gleiche Gefahrenmoment entsteht, wenn zum Beispiel ein Postwagen von der Beladestelle abgezogen, auf einem Gleis beigestellt und nach längerer Zeit der Wagensatz des Zuges an den Postwagen gestellt wird. Ähnlich ist es auch oft beim Übergang eines Postwagens von einem zu einem anderen Zug. Fällt ein Zuruf bei Wiederaufnahme des Vershubes wirklich so schwer? Auch eine kurze Mitteilung, wie: „Der Vershub ist fertig!“, als Entwarnung würde als Zeichen gegenseitigen Verständnisses in bestimmten Fällen nicht schaden sondern vielmehr die Sicherheit dieser Leute wesentlich erhöhen.

Unsere Bitte an die betroffenen Mitarbeiter (Verschieber, Vershubleiter, Vershubaufsicht): Diskutieren Sie über diesen Artikel. Was könnten Sie besser machen, um einen zweckmäßigen und sicheren Betriebsablauf zu gewährleisten? Schutzengel sind heutzutage ziemlich überlastet und nur für Ausnahmefälle verfügbar.

PS: Anlässlich der Neuerstellung einer Unfallverhütungsvorschrift wurde in der Zwischenzeit seitens der Post- und Telegrafverwaltung folgendes verfügt:

„Abgestellte Bahnpost-, Postbei- und Gepäckwagen sind während der Durchführung von Ladetätigkeiten (z. B. mittels Gabelstaplers oder Anbringung von Ladebrücken zu Rampen u. dgl.) durch den aufsichtführenden Postbediensteten an jeder Längsseite des Wagens über die Puffer mit roten Fahnen zu kennzeichnen. Während der Dauer der Durchführung solcher Ladetätigkeiten hat sich der aufsichtführende Postbedienstete in unmittelbarer Nähe dieses so gekennzeichneten Wagens aufzuhalten. Befinden sich mehrere Schienenfahrzeuge in einer Gruppe aufgestellt, sind jeweils die beiden äußeren Fahrzeuge zu kennzeichnen.“

Fahrleitungsschäden

Die meisten unserer Leser versehen auf Strecken mit elektrischem Betrieb Dienst. Sie werden uns bestätigen, daß man manchmal mit der Fahrleitung seine liebe Not hat. Der Zug soundso hat „abgeräumt“. Möglicherweise war ein „schadhafter Stromabnehmer“ die Ursache, daß auf mehrere Kilometer schwere Schäden an den Fahrleitungsanlagen entstanden sind. Oder war vielleicht ein geringfügiger, von niemandem bemerkter oder ein nicht erkannter Fahrleitungsschaden das auslösende Moment dafür und die dabei entstandene Beschädigung der Stromabnehmer eine Folge des Ereignisses? Diese Frage ist für unsere Kollegen der technischen Dienste oft schwer lösbar.

Wir Betriebsbediensteten können da kaum mitreden; das ist auch nicht unsere Aufgabe.

„Unmöglich!“ werden Sie sagen. Schränken Sie es ein auf „fast unmöglich“. Nehmen Sie an, es würde durch unsere Aufmerksamkeit zu jeder dreißigsten Fahrleitungsstörung gar nicht kommen. Das wäre ein Erfolg, der zu Stolz berechtigen würde. Fahrstraßenprüfung und Zugbeobachtung sind Anlässe, bei denen der Blick auf die Fahrleitung einfach dazu gehört. Weichenkontrolle oder Weichenbesichtigung geben den Bahnhofbediensteten Gelegenheit, die verschiedenen Fahrleitungsverbindungen aus der Nähe zu beobachten. Aufenthalte auf der Strecke oder in Bahnhöfen ermöglichen es der Zugmannschaft, einmal zu schauen, ob rechts oder links oben etwas lose ist. Die Mitteilung eines Verschiebers über einen vermuteten Stromabnehmerschaden an den Tzf-Führer wird dieser auch dann dankbar zur Kenntnis nehmen, wenn sich die Sorge des Kollegen als unberechtigt herausstellt. Und so weiter.

Trotzdem werden diese Entdeckungen eher Zufallstreffer bleiben. Etliche Fahrleitungskurzschlüsse sind aber auch auf Irrtümer oder Versehen des Schaltbefugten zurückzuführen, wenn er Schaltungen vorzunehmen hat, für die es eines Schaltauftrages nicht bedarf. Wiederholt mangelt es auch an präziser Kenntnis des Schaltplanes, oder es kommt zu „Übersetzungsfehlern“ vom Schaltplan in die Wirklichkeit. Nicht nur durch Fahrleitungskurzschlüsse, die bei Einfahrt eines Tzf mit angehobenem Stromabnehmer in einen abgeschalteten und geerdeten Fahrleitungsabschnitt oder durch Abschalten eines Ladegleisschalters, während sich in dem Gleis ein Tzf mit angehobenem Stromabnehmer befindet, entstehen, sondern auch durch Einfahrten in

abgeschaltete, nicht geerdete Abschnitte können erhebliche Schäden herbeigeführt werden.

El 52

90. Es ist verboten, eine Fahrleitung durch einen Schalter mit Erdkontakt auszuschalten, während sich darunter ein elektrisches Triebfahrzeug mit angehobenem Stromabnehmer befindet. Es besteht sonst die Gefahr, daß der Öffnungslichtbogen, der den Leerstrom des Triebfahrzeugumspanners unterbricht, auf den Erdkontakt hinübergezogen wird und Kurzschluß verursacht. Muß ausnahmsweise bei angehobenem Stromabnehmer ausgeschaltet werden, ist vorher der Triebfahrzeugführer aufzufordern, den Hauptschalter zu öffnen.

91. Beim Überschleifen eines Streckentrenners, der einen unter Spannung stehenden Fahrleitungsabschnitt gegen einen geerdeten abgrenzt, entsteht Kurzschluß, der eine Gefährdung von Personen und Anlagenteilen zur Folge haben kann. Die Einfahrt elektrischer Triebfahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer in Gleise, deren Fahrleitung abgeschaltet und geerdet ist, ist daher verboten.

Elektrische Triebfahrzeuge dürfen auch in abgeschaltete, aber nicht geerdete Fahrleitungsabschnitte (z. B. an Baustellen) mit angehobenem Stromabnehmer nicht einfahren, weil ein entstehender Lichtbogen eine Beschädigung der Trennstelle zur Folge haben kann. Hingegen dürfen Schutzstrecken mit angehobenem Stromabnehmer befahren werden, weil hier die Ausschaltung des Hauptschalters des Triebfahrzeuges vorgeschrieben ist.

92. Wenn Züge in Bahnhöfen bei abgeschalteter Bahnhoffahrleitung einfahren oder aus solchen Bahnhöfen ausfahren sollen, müssen sie vorher von der Abschaltung verständigt werden. Für den Bereich der abgeschalteten Fahrleitung ist das Senken der Stromabnehmer anzuordnen. Außerdem sind die Stromabnehmersignale 71, 72 und 73 aufzustellen, wenn die Abschaltung voraussichtlich länger als zwei Stunden dauert und mehrere Züge davon betroffen werden. Die Triebfahrzeugführer haben für das rechtzeitige Senken der Stromabnehmer Sorge zu tragen.“

Nur durch gründliche Ausbildung und Einschulung sowie besondere Sorgfalt der Schaltbefugten können Schaltfehler mit möglicherweise verhängnisvollen Auswirkungen vermieden werden.

Zur Erinnerung:

Verschub bei elektrischem Betrieb:

DV V 3, Pkt. 133

Zugfahrten bei gänzlich oder teilweise abgeschalteter Fahrleitung in Bahnhöfen:

DV V 3, Pkt. 296—298

Besondere Bestimmungen für Strecken mit elektrischem Betrieb:

DV V 3, Pkt. 325—327

Noch eine Kostprobe, was so an einem einzigen Tag der Fahrleitung alles zu Leide getan wird. Es sind nur jene Ereignisse angeführt, die aufgrund der betrieblichen Auswirkungen ein Eingreifen der ZVÜ notwendig machten. Die betrieblichen Folgen sind den schriftlichen Berichten der ZVÜ an den Herrn Betriebsdirektor entnommen. Die +-Werte sind Verspätungen oder Mehrverspätungen der Züge im unmittelbaren Ereignisbereich. Anschlußverspätungen im Reisezugverkehr sind ebensowenig aufgenommen, wie die Auswirkungen im Güterverkehr, die noch bis auf den Folgetag ausstrahlen.

Montag, 18. Juli 1977

Bahnhof Kirchstetten

Arbeiten an oder in der Nähe der Fahrleitung erfordern die Abschaltung über den Bf-Gleisen 2 und 4. Der Fahrdienstleiter kommt dem Schaltauftrag: „Kirchstetten, Schalter 206 ausschalten, Name des Schaltauftragsberechtigten“, nach. Kurz danach läßt der Wärter des Stellwerkes 2, der ebenso wie auch der Versubleiter, vom geänderten Schaltzustand nicht unterrichtet wurde, die Fahrt einer Arbeitslok, des Tfz 1141.01, von Gleis 3 nach Gleis 2 zu. Auf der Weichenverbindung 53/54, das ist die Verbindung der Gleise 1—2, brennen Fahrdrabt und Trageil ab, der Streckentrenner wird beschädigt. Fahrleitungsstörung 11.45 Uhr bis 13.30 Uhr.

Höhe des Sachschadens ca. S 5000,—.

Betriebliche Folgen: Falschfahren der Züge 1163 und 745 Böhmeimkirchen—Kirchstetten. Z 1163 +75, Z 745 +17, Z 228 +26, Z 742 +8, Z 2003 +3, Z 2014 +48, Z 65314 +59 Minuten.

Wels Vbf

Um 15.37 Uhr fuhr das Tfz 1010.11 als Lokzug 74013 von Gleis 50 in Richtung Linz ab. Da Gleis 8 wegen Fahrleitungs-

arbeiten abgeschaltet und geerdet war, mußte der Lokomotivzug über eine Hilfsfahrstraße („Große Umfahrung“) abgefertigt werden. Dabei hatte der Fahrdienstleiter übersehen, daß wegen Abschaltung der Gruppe 447 (Trageilwechsel) auch ein Teil des Gleises 1 a, das vom Lokzug befahren wurde, stromlos und geerdet war. Das Tfz verursachte somit einen Fahrleitungskurzschluß, als dessen Folge brannten die Stromverbinder ab. Durch den entstandenen Kurzschluß lösten im Unterwerk Attnang der Leistungsschalter Wien 2 und in der Kuppelstelle Marchtrenk die Leistungsschalter 1 und 2. Der zur gleichen Zeit im Bahnhof Marchtrenk aus Gleis 3 ausfahrende Zug 44047 mit Tfz 1042.45 fuhr daher nach Befahren der Weichenverbindung 61/62 im Bereich des Stellwerkes 2 in den spannungslosen Fahrleitungsabschnitt. Hierbei wurde von dem Stromabnehmer des Tfz ein Lichtbogen über den Streckentrenner der Weichenverbindung gezogen, in dessen Folge der Stabilisator des Trenners abbrannte; ebenso der Fahrdrabt über Gleis 2. Weiters riß das Trageil der Fahrleitung über Gleis 1 durch starkes Anbrennen. Durch die herabfallenden brennenden bzw. glühenden Fahrleitungsteile wurde ein Böschungsbrand verursacht, der durch die Freiwillige Feuerwehr Marchtrenk gelöscht werden mußte.

Betriebliche Folgen: Während der Instandsetzungsarbeiten Abwicklung des gesamten Zugverkehrs zwischen Marchtrenk und Wels über Wels Vbf (Gleis 1 a) mit Diesel-Tfz bis 17.45 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt war das Streckengleis 2 Marchtrenk—Wels wieder befahrbar und ab 18.20 Uhr konnte der Betrieb wieder zweigleisig mit Elektro-Tfz abgewickelt werden.

Z 228 +97, Z 142 +111, Z 262 +62, Z 644 +34, Z 624 +40, Z 226 +23, Z 623 +71, Z 165 +81, Z 221 +29, Z 643 +90, Z 469 +30, Z 141 +28 Minuten, Ausfall Z 721 Wels—Linz. 7 Personenzüge wurden bis zu 120 Minuten, 8 Güterzüge bis zu 190 Minuten verspätet.

Hall i. Tirol — Innsbruck Hbf

Um 17.00 Uhr quert ein Lkw der Firma Junker auf einer Gemeindestraße die Westbahn. Der aufgebaute Kran streift die Fahrleitung über beiden Streckengleisen, wodurch diese leicht beschädigt

wird. Kurz darauf passiert Zug 164 die Ereignisstelle, und schon ist der gehobene Stromabnehmer des 4010.18 beschädigt. Die Besatzung des Motorturmwagens leistet Blitzarbeit. Um 17.56 Uhr rollt der erste Zug, um 18.10 Uhr ist die Störung behoben. Trotzdem — betriebliche Folgen: Z 164 +64, Z 468 +55, Z 1425 +63, Z 1480 +12, Z 85 +37, Z 5054 +88 (vereinigt mit Zug 5111 +28), Z 5110 +55, Z 5033 +29, Z 41800 +42, Z 49826 +150 Minuten.

Abgesehen davon, daß Ereignisse vorstehender Art durchaus geeignet sind, Menschen in größte Gefahr zu bringen, und daß fast immer die Stromabnehmer beteiligter Tfz demoliert werden, wird deutlich, welche Tragweite die betrieblichen Auswirkungen haben. Die drei Ereignisse sind noch nicht als schwer zu klassifizieren. Dennoch resultierte aus deren Summe eine Beeinträchtigung des Zugverkehrs von Hegyeshalom bis Bregenz und von Kufstein bis Brenner mit Auswirkung nach allen Richtungen auch über die Grenzen.

Jetzt fehlt noch ein Abschluß zu dem Artikel. Wie wäre es mit einer kleinen Empfehlung, basierend auf der Erfahrung des Schreibers: „Die ‚rote Hexe‘ (= Motorturmwagen des Fahrleitungsmeisters) war bei uns verhaßt, weil sie so oft durch die Gegend fuhr, und heißest herbeigeseht, wenn wir im eigenen Bahnhof eine Störung hatten. Selbst zu den unmöglichsten Tages- oder Nachtzeiten — das kann guten Gewissens geschrieben werden — war die Partie in kürzester Zeit zur Stelle. Die Besatzung der Turmwagen (in verschiedenen Fahrleitungsmeisterbereichen) war immer freundlich und zuvorkommend. Diese Freundlichkeit haben wir schamlos ausgenützt. Während betrieblich bedingter Stehzeiten ließen wir uns vom Fahrleitungsaufseher technische Details erklären und bei bevorstehenden Arbeiten zu erwartende außergewöhnliche Schaltzustände genau erläutern: Einmal, zweimal, mehrmals. Anstandslose Abwicklung des Verkehrs während oft komplizierter Fahrleitungsarbeiten gründete sich auf diese Gespräche.“

Die Schnelligkeit und auch die Freundlichkeit der Fahrleitungspartien haben sich nicht geändert. Und es gibt noch immer Stehzeiten, während der auch Sie als Betriebsbediensteter Zeit für einen kleinen Privatunterricht haben.

Rechtzeitige Bremsbedienung verhindert schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!

Mehr MVM bedeuten mehr Erfolg für die Bahn!

Ein Jahr Marktveränderungsmeldung (MVM). Und wir Eisenbahner haben bereits bewiesen: Auch wir können aggressive Verkaufspolitik betreiben. Der Verkaufsapparat funktioniert aber nur dann optimal, wenn alle Verkaufsstellen kooperieren. Zusammenarbeit hilft schwierige Situationen meistern.

Der Informationsfluß muß gerade im Verkaufsgeschehen rasch erfolgen. Dafür gibt es die Marktveränderungsmeldung. Ihr System ist unkompliziert und unbürokratisch — deshalb ist ein besonders rasches, flexibles Reagieren auf Marktveränderungen möglich. Die Bahnhöfe, die Direktionen, die Geschäftsstelle Graz und die Verkaufsdirektion arbeiten Hand in Hand — zum Vorteil des Kunden, zum Vorteil der Bahn.

Viele Mitarbeiter haben rasch ihre wichtige Aufgabe erkannt. Wenn ihnen gravierende Veränderungen auffallen oder sie Anzeichen dafür erkennen, kommt die MVM als Alarmmeldung zum Einsatz. Die Transportberater können in Aktion treten. Binnen kürzester Zeit, manchmal schon am Tag nach dem Erhalt der MVM, verhandeln sie mit dem Kunden. Grundlage dafür war der Ausbau des Transportberaterstabes und die Schaffung neuer Stützpunkte in wichtigen Industriegebieten. Die Bahn kommt zum Kunden. Passiv auf den Kunden zu warten, können wir uns nicht leisten.

Die erfolgte Tarifangleichung an das allgemeine Preisniveau hat eine zusätzliche Verschärfung der Konkurrenzsituation zur Folge. Wir alle müssen deshalb noch besser auf unseren Kunden achten, ihn noch besser betreuen. Marktveränderungsmeldungen werden noch wertvoller.

Der Konkurrenzkampf ist hart, aber wir werden bestehen. Wir können jedoch noch besser bestehen, wenn wir die Konkurrenz kennen — durch die MVM, in welche Name, Standort und Lkw-Anzahl, soweit bekannt, eingetragen werden sollen.

Sehr wichtig ist auch die Bekanntgabe der in Erfahrung gebrachten Preise und Konditionen des Konkurrenzunternehmens, was bisher nur vereinzelt erfolgte.

Den Eintragungen über den Grund der Veränderung ist ebenfalls mehr Bedeutung beizumessen. Speziell durch diese Angaben wird dem Transportberater schon vor dem Gespräch mit dem Kunden die Möglichkeit geboten, Lösungsvorschläge und Angebotsvarianten vorzubereiten.

Der harte Kampf um das Transportgut zwingt uns auch, noch mehr Augenmerk als bisher, auf weniger große Betriebe zu legen. Die bisher eingesandten Marktveränderungsmeldungen enthalten fast ausschließlich Angaben über Veränderungen bei Kunden mit mehreren tausend Tonnen Jahresaufkommen. Aber auch Kunden mit z. B. „nur“ 500—1000 Tonnen im Jahr sind für uns schon interessant. Die Summe der mittelgroßen Kunden bestreitet nämlich einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen.

MVM, mit Angaben über Kunden, bei denen Transporte gewonnen werden können oder Angaben über neu zu gewinnende Kunden waren bisher eher selten, obwohl gerade das Dazugewinnen neuer Kunden von großer Bedeutung ist. Jede neue Tonne bedeutet bessere Auslastung des Wagenparks, mehr Leistung für die Bahnhöfe und natürlich eine bessere Kosten- und Einnahmensituation für die ÖBB. Mehr Einnahmen heben die Wirtschaftlichkeit der Bahn — zeigen allen wie leistungsfähig wir sind — und das muß unser gemeinsames Ziel sein.

Selbstverständlich soll uns auch keine Tonne verlorengehen. Noch zeigen die eingesandten MVM größtenteils nur den Kompletterverlust von Transportsubstrat auf. Wir wollen aber auch reagieren, wenn z. B. statt 6500 t nur mehr 5500 t per Bahn befördert werden. Deshalb: Auch bei teilweiser Abwanderung von Transportgütern lohnt es sich, diesen Umstand mittels der MVM aufzuzeigen.

Erfolge fallen niemandem in den Schoß. Wir alle müssen den Transportmarkt ständig und genau im Auge behalten, um rechtzeitig und rasch geeignete Maßnahmen ergreifen zu können.

Die MVM gibt den Anstoß für gezielte Bemühungen um alte und neue Kunden.

Darum: Zeigen Sie Ihr Engagement für den Erfolg der Bahn. Scheuen Sie nicht den Griff zur MVM. Schaffen Sie mit uns die Grundlage für mehr Einnahmen. Der Einsatz lohnt sich. Wir profitieren alle davon, wenn die Bahn erfolgreich ist.

Unser Ziel: Neue Transporte gewinnen — gefährdete Transporte halten — abgewanderte Transporte für die Schiene zurückgewinnen.

Mittel zum Ziel: Die Marktveränderungsmeldung.

Das Wort hat die Bundesbahndirektion Linz

Wie wir im vergangenen Winter wieder feststellen mußten, hat es verschiedene Mängel bei der Wasserfüllung der mit einem gelben Ring gekennzeichneten Personenwagen gegeben, weil die Bestimmungen der ZSV Einlage Ord. Nr. 10 von den Schaffnern nicht beachtet wurden. So werden diese Wagen mit Wasserkannen ausgerüstet, obwohl eine solche Ausrüstung nicht vorgesehen ist. Statt der Behälter werden die Kannen mit Wasser gefüllt. Hält sich jedoch ein Bahnhof an die Bestimmungen der ZSV, vergessen die Schaffner das Wasser vor Erreichen des Endbahnhofes abzulassen, sodaß es zu Frostschäden an Behältern und Leitungen durch gefrierendes Wasser kommt und solche Wagen aus dem Verkehr gezogen und einer Werkstätte zur Reparatur zugeführt werden müssen.

In der heutigen Zeit kann wohl den Reisenden das Anfassen der doch sehr unansehnlichen, neben der Abortmuschel stehenden Wasserkannen nicht mehr zugemutet werden; auch ist das Waschen der Hände dann nicht möglich, wenn — wie es hin und wieder vorkommt — der Verschluß des Wasserablaufes im Waschbecken fehlt. Durch unzureichendes oder überhaupt unterlassenes Nachspülen von Wasser tritt außerdem eine enorme Verschmutzung der Abortmuscheln und des Fallrohres ein.

Da der Großteil der vierachsigen Reisezugwagen mit einem gelben Ring gekennzeichnet ist, könnte die Ausrüstung mit Wasserkannen in diesen Wagen entfallen und die Benützung der Waschanlagen durch die Reisenden wäre wesentlich hygienischer. Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Wasserfüllung während der kalten Jahreszeit ist jedoch, daß die Zugbegleiter entsprechend unterwiesen werden. Dieses Thema müßte daher im Dienstunterricht eingehend behandelt werden.

Bezüglich der Versorgung von Fahrzeugen mit Trinkwasser wird folgendes in Erinnerung gerufen:

Zur Füllung bzw. Nachfüllung der Wasserbehälter in den Speise-, Restaurations- und Buffetwagen darf nur Trinkwasser verwendet werden.

Die mit dem Füllen bzw. Nachfüllen von Wasser befaßten Bediensteten sind eingehend zu unterrichten, welche Leitungen Trinkwasser führen.

Die Deckel der Unterflurhydranten, aus denen Trinkwasser entnommen werden kann, sind mit blauer Farbe gekennzeichnet.

In den Ausgangsbf sind die Füllschläuche und Wasserbehälter bei geöffnetem Entleerungshahn zuerst durchzuspülen. Der Entleerungshahn darf erst ungefähr 10 Sekunden nach Austritt des Wassers aus dem Entleerungsrohr geschlossen werden.

Die Bediensteten der Wagenreinigung haben sich mit dem Küchen- und Buffetpersonal, dem die Betätigung des Entleerungshahnes obliegt, zu verständigen.

In Unterwegsbf sind die Füllschläuche vor dem Nachfüllen der Behälter ebenfalls kurz durchzuspülen.

Wir freuen uns . . .

Herr Franz SCHICHL aus München reiste in Begleitung seiner Gattin am Sonntag dem 25. 9. 1977, mit Z 746 von Wien Westbf nach Pöchlarn. Aus einem netten Brief an den Herrn Generaldirektor geht folgendes hervor:

Anlässlich der Fahrkartenüberprüfung fragte der Schaffner Herrn Schichl, ob dieser die Fahrausweise noch benötigte — es war nämlich bereits der letzte Geltungstag der beiden Länder-Netzkarten. Dem Wunsch des Ehepaares Schichl, die Karten als Andenken behalten zu dürfen, stimmte der Schaffner gerne zu. Familie Schichl stieg in einem Hotel in Pöchlarn ab. Im Zug 746 wurde eine Geldbörse gefunden. Der Schaffner, der Personenkassier im Bf Pöchlarn und ein bißchen Spürsinn . . .

Am Folgetag beim Frühstück wurde Frau Schichl vom Hotelier gefragt, ob ihr die Geldbörse fehle. Sie hatte den Verlust noch gar nicht bemerkt.

Das Dankeschön der Familie Schichl geben wir gerne weiter!

* * *

Eine Salzburger Tageszeitung veröffentlichte einen von Herrn Dr. Ernst KERNER aus Salzburg verfaßten Leserbrief und betitelte diesen mit „Vorbildliche Bundesbahn“.

Dr. Kerner reist in Begleitung seiner Gattin am 17. 11. 1977 mit dem TS 114 „Hohensalzburg“ von Graz nach Salzburg. Im Bf Salzburg Aigen kommt es wegen eines Tfz-Schadens zu einem längeren Aufenthalt, allerdings an einer zum Aussteigen von Reisenden nicht vorgesehenen Stelle. Die Familie des Dr. Kerner wohnt ziemlich in der Nähe. Wie günstig wäre es, gleich hier auszusteigen! Der Zugführer gibt auch sofort die dazu notwendige Zustimmung. Er selbst ist auf

die Sicherheit der beiden Reisenden bedacht, hilft ihnen aus dem Wagen und trägt das Gepäck zum Aufnahmsgebäude. Dort nimmt dem Reisenden auch noch der Fahrdienstleiter die gewünschte Taxi- bestellung ab.

In dem Leserbrief heißt es auszugsweise und gekürzt: „Ich danke nochmals auf diesem Wege den beiden Herren sehr herzlich aber auch der Generaldirektion der ÖBB, die offenbar Wert auf einen kundenwerbenden Service legt.“

Auch wir danken den beiden Mitarbeitern und ersuchen gleichzeitig — wie es anlässlich der Veröffentlichung positiver Notizen stets sein sollte — die Herren Vorstände um Prüfung des Sachverhaltes solcher Notizen und gegebenenfalls Würdigung der in der Öffentlichkeit lobend hervorgehobenen Dienstleistung der Mitarbeiter.

Möge das Verhalten dieser Mitarbeiter beispielgebend auf jene Mitarbeiter Einfluß nehmen, die Hilfsbereitschaft nur von anderen erwarten!

Unser Dank gilt aber auch Herrn Dr. Kerner, der trotz einer, seine Reise beeinträchtigenden Unregelmäßigkeit an dem Bemühen und der Hilfsbereitschaft unserer Mitarbeiter nicht vorbeigesehen hat.

* * *

Aus einer Glosse in einer Wiener Tageszeitung geht folgendes hervor:

Am 29. 1. 1978 wurde der Zug 6114 wegen eines Triebwagenschadens 50 Minuten verspätet. Zwei Frauen aus Wien fuhren von Arbing nach Hause und wollten in St. Valentin vom Z 6114 in den E 645 umsteigen. Damit im Zusammenhang wird eine Reihe von Mitarbeitern lobend erwähnt:

Der Zugführer des Z 6114 veranlaßte das Zuwarten des Eilzuges. Der Tzf-Führer des Z 6114 bemühte sich, die Verspätung aufzuholen.

Ein Mitarbeiter des Bf. St. Valentin wartete bereits und geleitete die zwei Damen bei Eis und Schnee sicher zu dem Anschlußzug, und er fand dabei nette Worte.

Der Schaffner des Eilzuges stand schon bei der Wagentüre bereit und half den beiden beim Einsteigen.

Der Tfz-Führer des E 645 schaffte es, daß der Zug trotz der erlittenen Verspätung planmäßig in Wien eintraf.

Der Glossist schließt:

„Viele fahren in die Ferien, diese und nächste Woche, in Österreich. Ich wünsch' ihnen allen eine so nette Eisenbahn . . .“

* * *

Abschließend bringen wir noch einen Leserbrief aus einer Grazer Tageszeitung, dessen Titel wir an den Schluß gestellt haben. Damit wollen wir unseren Mitarbeitern einen weiteren Ansporn geben.

„Daß die Bemühungen der ÖBB um den Fahrgast auch wirklich ernst gemeint sind, möge eine Begebenheit aus dem Eilzug E 638 (Villach—Wien) vom Samstag, dem 4. Februar 1978, zeigen: Durch das freundliche und unbürokratische Verhalten der Fahrdienstleiter von

Bruck an der Mur und Leoben Hbf ist zwei Grazer Schikursen das umständliche Umsteigen mit Schikursgepäck in Bruck an der Mur erspart worden. Der reservierte Waggon der beiden Klassen, die zum Teil mit Fieberkranken reisten, wurde ohne vorherige Bestellung auf Ersuchen der Begleitlehrer in Bruck an der Mur an den Anschlußzug P 4035 nach Graz angehängt, obwohl er eigentlich nach Wien hätte weiterfahren sollen.

Für die unerwartete Hilfsbereitschaft, die als Selbstverständlichkeit bezeichnet wurde, danken wir den Fahrdienstleitern der beiden Bahnhöfe und dem Schaffner des Eilzuges sehr herzlich.

Für die BAfAL der Schulschwestern Graz-Eggenberg:

Gerlinde Grund

Für den Polyt. Lehrgang für Knaben Graz-Nord:

Dir. d. PLG Imo Herbst

Ein Lob den ÖBB!“

Arbeitnehmerschutz

Entwicklung der Unfallrate im Bahnhofsdienst

Der ausführende Betriebsdienst ist sowohl hinsichtlich der durchzuführenden Arbeiten als auch des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen mit besonderen Gefahren verbunden. Es ist daher notwendig, daß die in Betracht kommenden Mitarbeiter entsprechend ausgebildet sind, über die betreffenden Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften laufend geschult werden und daß bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf die Gefahren in den einzelnen Bereichen durch die Vorgesetzten und örtlichen Aufsichtsführenden hingewiesen wird:

Die Entwicklung der Unfallrate in den Jahren 1974—1976 hat bewiesen, daß gerade dieses, der Unfallverhütungswerbung entgegenkommende Bestreben, nämlich persönliche Kontakte zu fördern, zum Erfolg führen kann, zumal fast alle Arbeitsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Die Anzahl der Arbeitsunfälle, die durch sachliche Mängel oder durch höhere Gewalt verursacht oder zumindest begünstigt werden, ist verschwindend klein.

Aufgrund der vom Zentralen Sicherheitstechnischen Dienst gewonnenen, erfolgversprechenden Erkenntnisse muß es für uns alle (s. Pkt. 2.1.1.3. des Heftes 2) eine verpflichtende Aufgabe sein, durch persönliche Einflußnahme zum gegebenen Zeitpunkt einen Beitrag zugunsten der Sicherheit zu leisten.

Betrachten wir die Arbeitsunfälle des Vorjahres, so muß man leider feststellen, daß sich die Anzahl der persönlichen

Unfälle im Bahnhofsdienst (das sind Betriebs- und Kommerzieller Dienst), wie bereits schon in der Folge 4/77 des IdB angedeutet wurde, um 5,2% gegenüber 1976 erhöht hat.

Während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen haben 240 Mitarbeiter (6 Tote, 70 Schwer- und 164 Leichtverletzte) einen Arbeitsunfall erlitten, dies ist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 7,1%. Bei den sogenannten Bagatelleunfällen ist ebenfalls eine kaum erklärbare Steigerung von 25% feststellbar. Im kommerziellen Bereich ist erfreulicherweise ein Rückgang um 21 Arbeitsunfälle, d. s. ca. 6,3% eingetreten.

Vergleicht man aber auch die erbrachte Verkehrsleistung 1977 mit den Vorjahren und berücksichtigt man außerdem die verbesserten Arbeitsbedingungen in einzelnen Bereichen und vor allem die zur Verfügung gestellten Schutz- und Arbeitskleider, so ist die nicht mehr vertretbare Entwicklung noch negativer zu bewerten.

Die Wegunfälle haben sich um 19,7% erhöht. Dies ist die ungünstigste Entwicklung der Wegunfälle im Bf-Dienst seit eh und je; 4 Verkehrstote, 81 Schwer- und 152 Leichtverletzte.

Auch wenn einzelne Mitarbeiter von statistischen Auswertungen nicht viel halten, so können doch die mit diesen Angaben in Zusammenhang stehenden Erwerbsverminderungen, Schmerzen, Sorgen u. dgl. nicht wegdiskutiert werden. Die Auswertungen des Sicherheitsbeamten I für den Betriebsdienst stützen sich auf die vorgelegten Meldungen der Sicherheitsbeamten III. Geringfügige Änderungen gegenüber der endgültigen Personal-Unfallstatistik sind jedoch möglich.

Vieles wurde Ihnen jetzt an den Kopf geworfen! Prozentuelle Steigerungen, zahlenmäßige Zunahmen. Alles genau erfaßt! Dazu eine Frage: Wieviel Unfälle wären tatsächlich eingetreten, wenn wir die leicht vermeidbaren abziehen könnten? Wir können mit keiner konkreten Zahl aufwarten. Aber mit Sicherheit können wir behaupten, daß eine beachtliche Verbesserung in der Gesamtanzahl der Arbeits- und Wegunfälle eingetreten wäre.

Der Zentrale Sicherheitstechnische Dienst ist zur Erkenntnis gekommen, daß für das nicht mehr vertretbare Ansteigen der Arbeitsunfälle die Einstellung der Mitarbeiter zur Unfallverhütung und insbesondere auch die Qualität der Dienstleistung maßgeblich ist. Diese Feststellung stützt sich vor allem auf die Begleitumstände bei einer Vielzahl von Arbeitsunfällen. Man darf daher die echte Unfallverhütung nicht isoliert betrachten, sondern muß vielmehr auf Maßnahmen bedacht sein, die eine korrekte Dienstleistung jedes einzelnen Mitarbeiters gewährleisten. Es darf daher das Ersuchen auch an Mitarbeiter und Dienststellen anderer Fachdienste gerichtet werden, sich an der Bekämpfung von Arbeitsunfällen durch entsprechendes Verhalten und unmißverständliche Vorgangsweise zu beteiligen.

Der Unfall eines Verkehrsbediensteten mit tödlichem Ausgang in jüngster Zeit gibt Anlaß, auf die Bedeutung der Bestimmungen der Punkte 2.2.1.1. und 2.2.2.1. des Heftes 2 der DV A 40 sowie des Punktes 18 der DV V 3 hinzuweisen. Welche Folgen die Mißachtung dieser grundlegenden Bestimmungen nach sich ziehen kann, wird gerade im konkreten Fall deutlich, über den wir nach Abschluß der Ermittlungen in der nächsten Folge des IdB berichten werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß Nichtbehandlung aber auch das Verschweigen oder die unrichtige Darstellung eines Trunkenheitsanstandes als schweres Dienstvergehen zu werten ist. Die Redaktion des IdB vertritt mit Rücksicht auf die großen Gefahren, die durch Alkoholgenuß für den Bediensteten selbst und die Mitbediensteten entstehen, mit Nachdruck die Ansicht, daß jede Duldung eine falsch verstandene Kollegialität darstellt. Sollte ein „Außenseiter“ einen Trunkenheitsanstand setzen, ist der Beanstandete vom Betreten der Bahnanlagen abzuhalten und nötigenfalls vom Bahngelände zu entfernen. Die vorgeschriebenen Proben sind durchzuführen oder verlässlich zu veranlassen.

**Geh' und stehe nicht im Gleis,
der Tod
ist dieses Leichtsinns Preis!**



EIN ALTER HUT

DV A 40, Pkt. 1.14.7 „... Die richtige Ermittlung der Unfallursachen ist für die Durchführung der Unfallverhütungsarbeit von großer Bedeutung; um die Unfallursachen genau festzustellen zu können, soll die Erhebung des Unfalles möglichst kurze Zeit nach Eintritt bzw. Bekanntwerden des Unfalles erfolgen...“ ist doch einleuchtend!

Trotzdem sieht die Praxis etwas anders aus.

Gleich einige Beispiele:

13.9. erleidet ein Güterzugschaffner in einem Unterwegsbahnhof einen Knöchelbruch.

Am 28. 9. wird die Sibe-Meldung (richtig: „Meldung des Sicherheitsbeamten über einen Personal- oder

Wegunfall“) im Heimatbahnhof ausgefertigt. Unter „Unfallursachen“ scheint auf, daß der Bedienstete mit dem Fuß in eine Vertiefung geraten war. Dauer der Arbeitsunfähigkeit 40 Tage. Nach Vorlage der Sibe-Meldung wurde die mutmaßliche Ereignisstelle untersucht. Es konnte keine Unregelmäßigkeit festgestellt werden.

16.9. Während einer Unterwegsausladung fällt die Sicherheitsstange der Schiebetür des Gepäckwagens herunter. Dem Zugführer wird dadurch eine Beule am Hinterkopf zugefügt. Am 19. 9. muß sich der Bedienstete krank melden — 10 Tage Krankenstand. Im Heimatbahnhof wird am 22. 9. die Sibe-Meldung erstellt. Angegebene Ursache: Technischer Mangel! Hierauf wurde die sofortige Untersuchung des unterwegs befindlichen Fahrzeuges angeordnet. Es konnte keine Unregelmäßigkeit festgestellt werden.

20.9. In einem Unterwegsbahnhof kommt ein Güterzugschaffner infolge Unebenheit des Bahnsteiges zu Sturz. Am Folgetag erfolgt die Krankmeldung — 10 Tage Krankenstand wegen Prellung des Ellenbogens. Am 29. 9. erfolgt im Heimatbahnhof die Aufnahme der Sibe-Meldung. Eine Unebenheit besteht nicht mehr.

Die drei Fälle — bedauerlicherweise sind es Dutzende — sollen Ihnen zu denken geben. In jedem einzelnen Fall wäre eine sofortige Meldung unbedingt erforderlich gewesen. Auch wenn weder Krankmeldung, ja nicht einmal ärztliche Untersuchung notwendig geworden wäre. Wie wichtig wäre es doch gewesen, sofort (und nicht erst „nach einer Woche sofort“) die Unfallquellen zu beseitigen. Auch hätte in weiterer Folge der Sicherheitsbeamte III des Ereignisbahnhofes mitwirken müssen. Vielleicht ist in den Tagen nach einem der angeführten Unfälle der eine oder andere Kollege in die selbe Grube gefallen und wurde nur durch glückliche Umstände nicht verletzt. Möglicherweise hat auch ein anderer Bediensteter — ein Gepäckarbeiter oder Wagenreiniger — die gleiche Stange auf den Schädel oder in den Rücken bekommen. Glück gehabt! Ein harter Schädel ist eben viel wert!

Sehen Sie, gerade diese Kleinigkeiten sind die Fundamente einer wirksamen Unfallverhütung. Es ist nämlich gar nicht so ausgeschlossen, daß bereits vor den Arbeitsunfällen sich jemand an der gleichen Stelle „derstessen hat“ (=gestolpert

ist) oder die Wucht der unzureichend gesicherten Stange verspüren mußte. Ein paar Worte, wenige Handgriffe und schon wäre der Ordnungszustand hergestellt gewesen.

AKTIVE UNFALLVERHÜTUNG!

Diese zu betreiben, nehmen wir uns vor! Sie, Sie und ich. Stoßen Sie sich nicht daran, daß das Schlagwort, sprachlich gesehen, zuviel des Guten ist. UNFALLVERHÜTUNG wäre auch genug. Bei der Unfallverhütung selbst untätig, also inaktiv zu sein, geht ja gar nicht. Vielleicht sind wir aber doch etwas zu wenig aktiv, suchen nur große Gefahrenherde und achten auf die Kleinigkeiten nicht. Auf jene Kleinigkeiten, deren Abstellung uns zwar einige Minuten Arbeit kosten, deren Nichtbeachtung im Falle unserer Inaktivität für den Kollegen aber eine Lebensgefahr bedeuten könnte. Daher:

Unfallverhütung aktiv!

Warum wird nichts unternommen?

„Unfallverhütung wird sehr ernst genommen, wenn es um das Tragen von Helm und Schuhen geht; warum nicht auch, wenn die Verwaltung dafür zuständig ist, Unfallgefahren zu beseitigen?“ So schreibt ein Zugführer, der mit Recht darüber aufgebracht ist, daß eine neu angebrachte technische Einrichtung (ein Schaltkasten) im Dienstabteil eines Steuerwagens, an der körperlich große Mitarbeiter mit dem Kopf anstoßen könnten, noch immer nicht in eine andere Lage gebracht wurde. Er selbst hatte schon etwa 5 Wochen vorher darüber in der vorgesehenen Form Meldung erstattet.

Hat er Ihnen nicht aus der Seele geschrieben? Wie oft ist es Ihnen schon so ergangen? Sie haben auf einen Mangel hingewiesen, Sie haben vielleicht sogar eine Lösung vorgeschlagen. Dann haben Sie es noch einmal versucht, und schließlich haben Sie resigniert. Kein Mensch hat Ihnen gesagt, warum das so sein muß oder nicht anders sein kann. Ja, Sie wissen bis heute nicht, ob sich überhaupt jemand mit Ihren Gedankengängen auseinandergesetzt hat.

Daß es nicht so sein darf, ist uns allen klar. Unfallquellen jeder Art sind möglichst sofort auszumerzen. Ist das nicht möglich, so ist in geeigneter Weise auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Im ungünstigsten, jedoch weitaus häufigsten Fall, wird entsprechende Schulung und in weiterer Folge eigene Vorsicht der einzig mögliche Unfallschutz sein. Beweis dafür ist doch die große Anzahl von Heften der Unfallverhütungsvorschrift. Im eingangs zitierten Fall gab es eine — zwar nur unvollkommene — technische Lösungsmöglichkeit, die jedoch erst gefunden werden mußte. Der Zugführer hatte auch vollkommen recht, den Anstand erneut aufzuzeigen. Wir würden uns wünschen, daß alle Kollegen mit offenen Augen auf ihrem Arbeitsplatz nach Gefahrenquellen Ausschau hielten und die paar Minuten für die Meldung erübrigten — oder wenn möglich, natürlich eine sofortige Bereinigung herbeiführten.

Doch von einem würden wir abraten, nämlich von der Vereinfachung Unfallverhütung — Zuständigkeit — Verwaltung. Das erinnert ein wenig an einen Cola-Automaten. In den Schlitz „Beiseitigung einer Unfallquelle“ wird der Wunsch eingeworfen, das übrige regelt der Automat, und zwar sofort.

Schade, so ist es leider nicht!

Bei grundsätzlichen Entscheidungen ist es selbstverständlich und muß es auch sein, daß die „Verwaltung“ in Erscheinung tritt. Wie könnte es aber in dem durch den Zugführer aufgezeigten Fall

gewesen sein? (In Wirklichkeit war es wahrscheinlich etwas anderes):

Nehmen wir an, der Heimatbahnhof des Zugführers wäre Graz Hbf, die Triebwagengarnitur hingegen wäre bei der Zgfltg. Wien Süd beheimatet. Dem Zugführer fällt der Mißstand auf der Fahrt von Graz nach Wien auf. Er befaßt — vollkommen richtig — sofort den Sibe im Endbahnhof. Dieser verschafft sich Klarheit darüber, daß eine akute Gefahr nicht gegeben ist und daß außerdem eine sofortige Lösung ganz unmöglich ist.

Der betreffende Zugführer ist sehr gewissenhaft und erstattet nach Ankunft im Heimatbahnhof ebenfalls Meldung. Nun erfolgt Kontaktaufnahme der beteiligten Außendienststellen untereinander: Bahnhof Graz Hbf — Zugförderungsleitung Graz — Zugförderungsleitung Wien Süd — Bahnhof Wien Südbahnhof. Dazwischen liegt auch noch eine Direktionsgrenze.

Jedenfalls, nach anderthalb Monaten erlangt die Hauptwerkstätte Floridsdorf, wo eine Änderung des Zustandes herbeigeführt werden könnte, Kenntnis davon, daß Bedienstete durch die Anbringung des Schranke behindert werden. Und jetzt erst können Fachleute befaßt werden, die sich den Kopf zerbrechen, ob es eine befriedigende Änderungsmöglichkeit gibt. Bis zur Verwirklichung einer Lösung mußte notgedrungenmaßen weitere Zeit verstreichen. Mußten neben der Bewältigung anderer Probleme doch auch die Interessen anderer Kollegen ge-

wahrt werden. Das „Innenleben“ des Kastens bedarf der häufigen Wartung. Ein Anbringen in zu großer Höhe würde wieder für den Erhaltungsbediensteten eine Unfallgefahr bedeuten.

Trotzdem, nach dem Gelesenen werden Sie sicherlich der Ansicht sein, daß beim Ingangsetzen der Maschinerie Zeit hätte gespart werden können. Wir auch!

Darum ein Appell an alle mit dem Arbeitnehmerschutz befaßten Mitarbeiter: Streben Sie, wenn an Sie selbst — vielleicht auch nur ganz ausnahmsweise — ein Problem der Unfallverhütung herangetragen wird, die raschestmögliche Erledigung an. Wenn Sie aber der Meinung sind, die Sache falle nicht in Ihre Zuständigkeit, so bemühen Sie sich, die richtige Stelle ausfindig zu machen und leiten Sie die Angelegenheit dorthin weiter. Für viele Dinge gibt es einfache Lösungen, aber ausgerechnet der Mitarbeiter, welcher diese verwirklichen könnte, erhält davon keine Kenntnis.

Besondere Freude werden jedenfalls alle dafür Verantwortlichen mit der Feststellung: „Unfallverhütung wird sehr ernst genommen, wenn es um das Tragen von Helm und Schuhen geht“, haben. Das heißt, es wurde von unseren Mitarbeitern erkannt, wie wichtig die Verwendung der Schutzkleider zur Unfallverhütung oder zumindest für die Minderung der Unfallfolgen ist. Und auch von der „Verwaltung“, die immerhin beträchtliche Mittel für die unentgeltliche Beteiligung der Mitarbeiter flüssig halten muß.

Gut sichtbare

Warnanstriche

Warnanstriche

Warnanstriche

erhöhen die Sicherheit

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