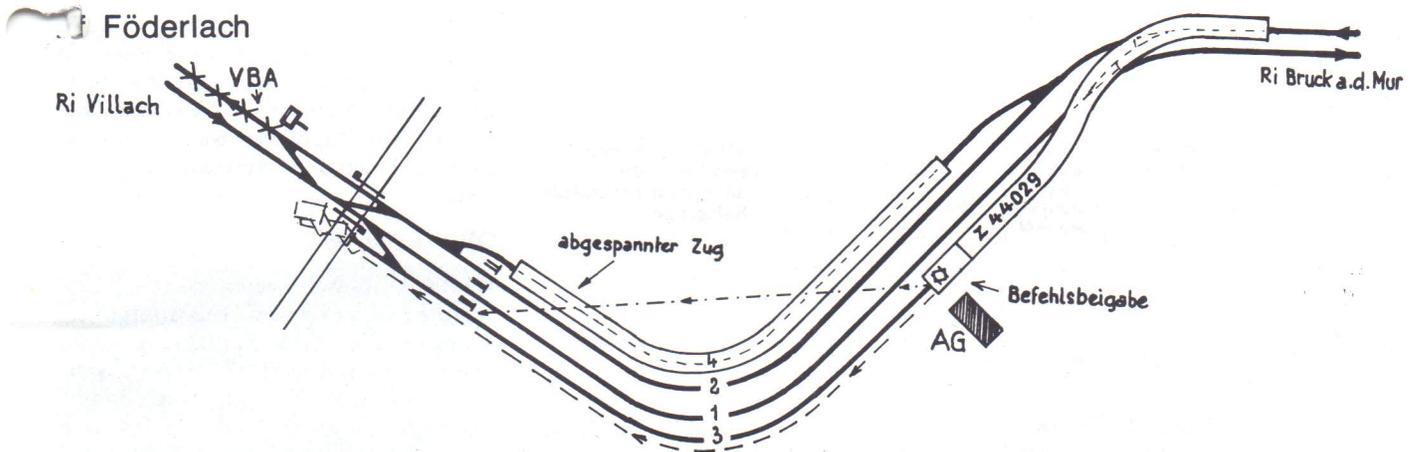
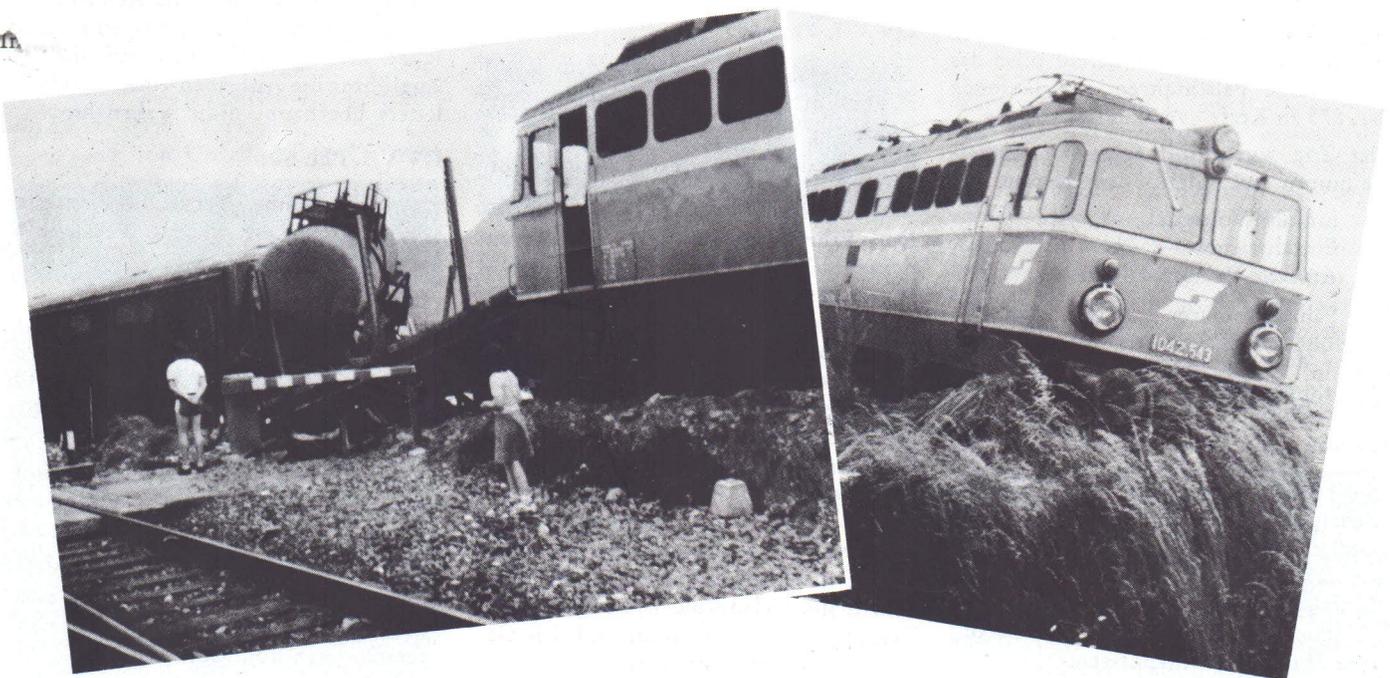


Aus dem Verkehrsgeschehen

Auf uns'rer Wiese steht 'was!



Eine Reihe von Kleinigkeiten, ein grobes Mißverständnis — Ergebnis: anderthalb Millionen Schilling Schaden und Betriebsbehinderungen. Das Ganze dauerte nur wenige Minuten und sah dann so aus, wie Sie es auf der Abbildung sehen können — ein Tfz steht in der Wiese!



Samstag, 10. 6. 1978, um 4.32 Uhr, wurde das Streckengleis 2 zwischen den Bf Förderlach und Villach Hbf. gemäß VBA 60 zur Durchführung einer Schwellenneuanlage gesperrt (es handelte sich um eine zusätzliche Sperre). Der noch ausständige Zug 44029 (Güter-

Da im Bf Förderlach der Zwang zum gleichzeitigen Stellen von Vor- und Einfahrtsignal besteht, stellte der Fdl das Einfahrtsignal so spät auf „Frei“, daß der Tzfz am Einfahrtsignal nicht das Signal 6 b, sondern noch das Signal 5 wahrnahm.

Der Zugführer hob, ohne weiteres Gespräch mit dem Tzf-Führer, den Arm.

Strecke 13 a

1	2	3	4	5	6	7	8
875	Förderlach— Villach Hbf		↔ ↔	nur Z werk- tags Mo—Fr 7.50— 9.35 10.50— 12.20 12.35— 13.40 14.30— 15.45 16.40— 17.55	17. 4.		Strgl 2 gesp VBA Nr 60
	Förderlach —161,44		↔ ↔ 120				Strecken- höchstgeschw
	BI Förder- lach 1		↔ ↔ Block- vorsig und Blocksig aus- nahms- weise nicht beachten ↔ ↔				automatische Blockstelle
	Seebach b V Hst		↔ ↔ rechts aus- u ein- steigen ↔ ↔				Schaffner verständi- gen Reisende; gilt nur für anhaltende Reisezüge
	161,44— 162,21		↔ ↔ 90				Schadh Oberbau
	162,21— Abzw Villach Hbf Stw 1		↔ ↔ 100				Strecken- höchstgeschw

Signal 54: Abfahrbereit

Hochheben der Signalfahne oder eines Armes, bei Dunkelheit der Handlaterne mit weißem Licht

oder

Signal 58: Bremse in Ordnung

... b) bei Tag: Lotrechtes Hochhalten eines Armes ...

Der Tzf-Führer setzte hierauf den Zug in Gang, in der Annahme, es hätte sich um den Abfahrauftrag gehandelt.

Signal 55: Abfahrt

Geringfügiges Hin- und Herbewegen des hochgehaltenen Armes ...

Erfreut über die rasche Reaktion des Tzf-Führers begab sich der Zugführer wieder auf den hinteren Führerstand der Lokomotive. Zu diesem Zeitpunkt ahnte niemand der Beteiligten, daß die **B**strophe des Dramas bereits eingetreten war. Das große Mißverständnis blieb unerkannt. Nach den Weisungen des Fdl an den Zugführer wäre jetzt eine Verschiebung durchzuführen gewesen.

DV V 3, Pkt. 56

Unter Verschiebung versteht man alle beabsichtigten Fahrzeugbewegungen, die nicht Zugfahrten sind. Hierzu gehören auch alle Bewegungen von Zügen im Bf nach jedem beabsichtigten Anhalten, z. B. zum Zwecke grenzfreier Einfahrt ...

Der Tzf-Führer, irreführt durch die völlig unzutreffende Handbewegung des Zugführers und außerdem vom Auftrag des Fdl nicht in Kenntnis gesetzt, verhielt sich, wie bei einer Zugfahrt, ihm fiel daher nicht auf, daß der Zugführer die Aufgaben eines Verschiebleiters überhaupt nicht wahrnahm.

DV V 3, Pkt. 60

... In Bf ohne Verschiebbedienstete obliegt die Leitung des Verschiebes dem Zugführer ...

DV V 3, Pkt. 62

Der Verschiebleiter ist für zweckmäßige, rasche und betriebssichere Verschiebdurchführung verantwortlich ...

... Alle am Verschiebung Beteiligten sind tunlichst über die Verschiebbewegungen zu verständigen ...

... Der Verschiebleiter muß die Verschiebbewegung gut überblicken und sich mit den beteiligten Bediensteten verständigen können ...

zug Wien Matzleinsdorf—Pontebba) mußte deswegen mit A-Befehl über das notwendige Falschfahren „La laufende Nr. 875 in Kraft“ verständigt werden.

Der Zug wurde mit folgenden Signalstellungen auf Gleis 3 eingelassen:

- Einfahr-Vorsignal — 5
- Einfahrtsignal — 4 b
- Ausfahr-Vorsignal — 5.

Der Fahrdienstleiter erwartete den Zug in Höhe seines Dienstraumes auf dem Ostkopf des Bahnhofes, wo auch das Anhalten erfolgte.

DV V 3, Pkt. 279

Soll vor dem im Punkt 277 angegebenen Haltepunkt angehalten werden (außergewöhnlicher Haltepunkt), so ist dies den Zügen durch Belassen des Einfahr-Vorsignals in der Stellung „Vorsicht“ anzukündigen und durch eine Haltscheibe anzuzeigen.

DV V 3, Pkt. 453

Ein Einfahrtsignal in der Stellung „Vorsicht“ zeigt der Zugmannschaft auch an, daß ...

b) ein außergewöhnlicher Haltepunkt zu erwarten ist ...

Der Fahrdienstleiter händigte hierauf dem Tzf-Führer den Befehl aus, wobei er auch die mündliche Verständigung ordnungsgemäß vornahm. Eine Bemerkung über das notwendige Vorziehen und Abwarten einer Kreuzung überhörte der Tzf-Führer. Vorderhand hatte dies auch keinerlei Bedeutung, weil anschließend eine ebenso ordentliche Befehlsübergabe an den Zugführer erfolgte, der in der Zwischenzeit vom hinteren Führerstand des Zug-Tzfz abgestiegen war. Dem Zugführer erteilte der Fahrdienstleiter sodann die Weisung, daß der Zug grenzfrei einzufahren und den Gezug 817 abzuwarten habe.

DV V 3, Pkt. 71

Für die Beobachtung des Verschubweges sind verantwortlich: Der Verschubleiter ...

DV V 3, Pkt. 87

Der Verschubleiter hat die Verschubsignale so zu geben, daß sie vom Tfz-Führer einwandfrei aufgenommen und nur auf den in Betracht kommenden Vershub bezogen werden können ...

Befindet sich der Verschubleiter auf dem Tfz und kann er sich während der Vershubbewegung mit dem Tfz-Führer mündlich verständigen, so dürfen Hand- und Pfeifsignale unterbleiben.

Der Zugführer (=Verschubleiter) fiel also als Sicherheitsfaktor total aus.

Auch bei der irrtümlichen Annahme, es handle sich um eine Zugfahrt, hätte noch immer überhaupt nichts passieren können, wenn der Tfz-Führer aufmerksamer gewesen wäre.

Nach dem vermeintlichen Abfahrauftrag beschleunigte der Tfz-Führer den Zug auf ca. 40 km/h. Wegen eines auf Gleis 4 hinterstellten Zuges war ihm zunächst die Sicht auf das Ausfahrtsignal genommen (siehe Skizze).

DV V 3, Pkt. 368

... Für Züge, die das falsche Gleis befahren, gelten — sofern nicht eigene Signale vorgesehen sind — in der Regel die für das richtige Gleis bestimmten Hauptsignale unbeschadet ihrer Stellung und ihres Standortes als untauglich ...

... Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an den untauglichen Signalen ist durch Signal 29 a, Signal 29 b, fernmündlich am Signalfernsprecher oder mündlich zu erteilen ...

Da dem Tfz-Führer keine andere Mitteilung zugekommen war, mußte er auf das Signal 29 b achten.

Signal 29 b: Vorbeifahrt erlaubt (Lichtsignal)

Abwechselndes Aufleuchten zweier lotrecht untereinander angeordneter weißer Lichter.

Als das Tfz jenen Punkt erreichte, von wo aus das Ausfahrtsignal zu sehen gewesen wäre, war der Tfz-Führer, seinen Angaben zufolge, mit dem Beobachten der Instrumente beschäftigt. Weniger als 200 m vor dem Signal blickte er auf und bemerkte, daß dieses verloschen war und Signal 29 b nicht aufleuchtete.

DV V 2, Pkt. 30

... Bei einem unbeleuchteten Lichtsignal ist unmittelbar vor dem Signal eine Haltscheibe aufzustellen ...

Wann die Rotlichtlampe durchgebrannt war, konnte nicht mehr geklärt werden, da im Laufe der Nacht kein Zug über Gleis 3 in Richtung Villach gefahren und auch dem Fahrdienstleiter auf dem Stellisch keine Unregelmäßigkeit aufgefallen war.

Kurz und gut: Weder die vom Tfz-Führer nach dem ersten Schrecken eingeleitete Schnellbremsung noch das Wirksamwerden der Indusi konnten verhindern, daß Zug 44029 in das Stumpfgleis weiterfuhr, wo das Tfz und drei Güterwagen glattweg den Erdkegel überfuhren. Das Tfz, Reihe 1042, überquerte die anschließende Gemeindestraße und geriet auf eine Wiesenböschung, wobei ein Bretterwagen, ein leerer Kesselwagen und ein mit Altpapier beladener Vierachser folgten. Durch eines dieser Fahrzeuge wurde das Schalthaus der Schrankenanlage zerstört. Gottlob wurde niemand verletzt.

Ein weiteres Glück war, daß die Eisenbahnkreuzung am Samstag und am Sonntag für den Straßenverkehr bedeutungslos war. Erst am Montag mußte sie für Zufahrten zu einem Fleischwerk wieder frei sein. Trotzdem mußte große Eile an den Tag gelegt werden, da u. a. vor der Aufgleisung der Wagen das Entfernen des Ladegutes notwendig war.

Obwohl das Aufgleisen eines Tfz immer als besonders dringend zu betrachten ist, bestand für diese Lokomotive zwar kein extremer Zeitdruck, doch gab es hierbei genug Schwierigkeiten: Ein eigenes Hilfsgleis mußte verlegt werden, um den Rücktransport des Tfz aus der Wiese über die Straße zu ermöglichen.

Sie werden sich jetzt fragen, warum in dem Bericht verschiedene Vorschriftenbestimmungen angeführt wurden, deren Nichteinhaltung auf das Ereignis selbst keinen Einfluß hatte, und das Verschulden von Tfz-Führer und Zugführer liegt doch klar zutage. Wir begannen mit „Eine Reihe von Kleinigkeiten, ein grobes Mißverständnis“. Das grobe Mißverständnis ist klar: Zugfahrt — Vershubfahrt. Wurden Sie bei einer Ihrer Prüfungen vielleicht selbst darüber gefragt. Haben Sie sich recht geärgert über das kleinliche Bohren des Prüfers, wo das eine aufhört und das andere beginnt. War es wirklich kleinlich? Und die Kleinigkeiten. Wer weiß immer so ganz genau voraus, welche Kleinigkeit bedeutungslos bleiben wird. Der Beitrag soll nicht dazu dienen, weitere Schuldige

zu finden. Sie sollten aber doch ein wenig grübeln, ob nicht das peinlich nach Vorschrift erfolgte Anhalten des Zuges mit Haltscheibe die Abgrenzung Zug — Vershubfahrt auch dem Zugführer deutlicher gemacht hätte. Ob nicht bei der Befehlsbeigabe mehr Sicherheit gegeben gewesen wäre, wenn der Zugführer dem Tfz-Führer den Befehl ausgehändigt hätte oder aber, wenn bei der Reihenfolge Fdl an Tfz-Führer, dann erst Zugführer (die in diesem Fall keine Zeitersparnis brachte) der Fdl dem Tfz-Führer alles das unmißverständlich gesagt hätte, was er dann nur dem Zugführer mitteilte. Ob nicht das Rotlicht des Ausfahrtsignals die Reaktionszeit des Tfz-Führers verkürzt hätte. Ob nicht grobe Mißverständnisse bei Ausschaltung aller Kleinigkeiten weitgehend ausgeschlossen worden wären.

Nochmals: wir brauchen keine „weiteren Schuldigen“; noch weniger brauchen wir weitere Unfälle.

Vielleicht hilft Ihnen die Schilderung des Ereignisses, ein fantastischer Bekämpfer auch scheinbar belangloser Vorschriftenwidrigkeiten zu werden.

In diesem Kampf wünschen wir Ihnen viel Erfolg.

Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Auf Grund der besorgniserregenden Häufung von a. g. Ereignissen, die auf Mißachtung grundlegender Bestimmungen der DV V 3 zurückzuführen sind, soll im Interesse einer betriebssicheren Dienstabwicklung erneut — zuletzt im IdB 2/77 — auf die Notwendigkeit der vorschriftsbewußten Dienstleistung entsprechend den Bestimmungen der Pkte. 119—126 DV V 3 hingewiesen werden.

Seit Jahresbeginn haben sich nach Meldungen der Direktionen 9 Fälle von entrollten Fahrzeugen bzw. Fahrzeuggruppen mit zum Teil schwerwiegenden Folgen ereignet: Am 25. 1. in den Bf Mattighofen und Wien Matzleinsdorf, am 24. 3. im Bf Redl Zipf und in Penzing Vbf, am 4. 4. im Bf Feldkirch, am 5. 4. im Bf Rosenbach, am 5. 6. im Bf Innsbruck Hbf, am 8. 6. im Bf Rekawinkel und am 11. 6. im Bf Villach Westbf.

Auf das Ereignis Rosenbach soll näher eingegangen werden; hiebei entstand

an Fahrzeugen, Oberbau, Sicherungseinrichtungen und Ladegut ein Sachschaden von ca. S 350.000,—. Der entstandene Gesamtschaden, der durch umfangreichen Personaleinsatz (Instandsetzungsarbeiten, Umladung des Ladegutes), sowie durch einen nicht erfaßbaren Imageverlust den ÖBB erwachsen ist, muß noch wesentlich höher eingeschätzt werden. Welche Folgen durch einen entrollten Güterwagen entstehen können, sei hier im Detail angeführt.

1. Wagen 21 72 5001649-9 beladen mit Schnittholz von Varese nach St. Margrethen. Mit beiden Achsen entgleist, Wagenkasten total beschädigt. Sendung mußte umgeladen werden.
2. Wagen 21 72 5000830-7 beladen mit Braunkohle von Zenica Zelezara nach Klagenfurt Ostbf. Mit beiden Achsen entgleist, Wagenkasten total beschädigt, Sendung mußte umgeladen werden.
3. Wagen 31 72 1902880-8 beladen mit Sammelgut von Ljubljana moste nach Salzburg Hbf. Mit einem Drehgestell entgleist, Ecksäule und Stirnsäule verbogen, Stirnwand eingedrückt. Sendung mußte umgeladen werden.
4. Wagen 21 81 1510314-3, Kurswagen 4838 von Rosenbach nach Villach Hbf., Pufferfeder gebrochen. Wagen mußte umgeladen werden.
5. Wagen 01 81 1355390-5 Rundkurswagen 1868 von Villach über Viktring, Rosenbach nach Villach, beladen, Bordwände beschädigt.
6. Wagen 21 80 1557436-9 beladen mit 50 Trommeln Bronzepulver 5.275 kg von Salzburg Hbf nach Zagreb. Mit beiden Achsen entgleist, Seitenwand und beide Seitentüren beschädigt. Sendung mußte umgeladen werden.
7. Wagen 01 87 1204003-1 beladen mit 12,5 t Kieselerde von Rosenbach nach Ljubljana Moste. Hauptluftleitung beschädigt. Zur Reparatur in die Wagenwerkstätte gesandt.

Wie kam es dazu?

Am Ereignistag wurde vom Verschieber mit der ständigen Verschieberreserve Rosenbach ein mit Brettern beladener Güterwagen aus Reihungsgründen vorübergehend auf Gleis 10 abgestellt. Da das Gleis 10 in einem Gefälle von 2 bis 8,6‰ liegt, ist eine zweifache Sicherung von abgestellten Wagen vorgeschrieben. Der Verschieber hatte nun den Wagen nur mit einem beschädigten Unterlagskeil gesichert, der beim Abkuppeln des Wagens abfiel, so daß sich der

Wagen in Richtung Stellwerk 1 in das Gefälle in Bewegung setzte. Der Verschieber, der das Entrollen nach ca. 50 m bemerkte, verständigte über Funk den Wärter des Stw 1 und sagte diesem, der Spitzenverschieber des beim Stw 1 stehenden Verschieberteil solle den mit ca. 10 km/h rollenden Wagen mit einem Hemmschuh auffangen. Zu diesem Zeitpunkt setzte sich der aus 19 Wagen bestehende geschobene Verschieberteil bereits in Richtung Gleis 10 in Bewegung. Die vom Stellwerkswärter gegebenen Haltsignale wurden, bedingt durch einen starken Linksbogen und die hohe Böschung, vom Verschieber nicht wahrgenommen. Der Spitzenverschieber, der die Möglichkeit, den Verschieberteil durch das Öffnen des Luftabsperrrahnes anzuhalten, nicht ausnützte, lief nach Gleis 10 a, holte dort einen Hemmschuh, legte diesen auf Gleis 10 zwischen den Weichen 7 und 8 auf, konnte aber den Zusammenstoß nicht mehr verhindern. Der Wärter des Stw 1 stellte, als er bemerkte, daß seine Haltsignale nicht beachtet wurden, die Weiche 8 zur Fahrt nach Gleis 8, es gelang ihm jedoch nicht mehr, die Weiche 7 nach Gleis 10 a umzustellen, so daß der entrollte Wagen zwischen den Weichen 7 und 8 mit dem nach Gleis 8 fahrenden Verschieberteil zusammenstieß. Bei dem Zusammenstoß entgleiste der entrollte Wagen mit beiden Achsen und stürzte um.

Weiters streifte er einen auf Gleis 12 stehenden Wagen und brachte diesen zur Entgleisung. Der erste Wagen des Verschieberteil, beladen mit Kohle, entgleiste und stürzte um. Dadurch wurden bei dem auf Gleis 6 zur Abfahrt bereitstehenden Z 44928 ein Wagen zur Entgleisung gebracht und zwei weitere Wagen beschädigt. Durch die umgestürzten Wagen wurde der Signalmast des Ausfahrtsignales H 8 geknickt und die Drahtzugleitung zur Weiche 8 verlegt.

Die Bahnhofgleise 6, 8, 10 und 12 waren bis 6. 4. 1978, 15.40 Uhr, gesperrt; 6 Güterzüge wurden bis zu 180 Min verspätet.

Der Verschieber, dem bisher zufriedenstellende Dienstleistung attestiert wurde, wurde vorübergehend vom Verschieberdienst abgezogen und im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen. Das Verhalten des Verschiebers wurde als grobfahrlässig gewertet.

Ein weiterer Bedarf an Schaubildern ist bei der zuständigen Stelle der BBDion anzufordern.

Das Wort hat die
Bundesbahndirektion Villach

Fahrstraßenprüfung so oder so?

Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, ist die Fahrstraße durch die dazu Verpflichteten in der Regel durch Augenschein zu prüfen. Diese Bestimmung ist in der Verkehrsvorschrift schon seit Jahrzehnten enthalten. Jahrzehntelang wird demnach die Fahrstraße durch Augenschein geprüft. Wenn sich hierbei alle Mitarbeiter korrekt verhalten, kann man wohl mit Recht die Gewißheit haben, daß allfällige Fahrthindernisse festgestellt werden. Aber hat man sich nicht selbst schon ertappt, daß man zwar geschaut und doch nichts gesehen hatte? An zwei Ereignissen, die sich in letzter Zeit im Bereich der Direktion Villach zugetragen haben, soll aufgezeigt werden, wie beizusammen Leistung und Fehlleistung liegen können und wie weit auseinander sich die daraus resultierenden Folgen bewegen. Es soll damit dargestellt werden, wie wichtig es ist, daß man nicht nur schaut, sondern auch sieht und das Gesehene auch richtig erfaßt und verarbeitet.

Fall 1:

Im Bahnhof Fürnitz mit vier Verkehrsgleisen wird ein Güterzug wegen Platzmangels vorübergehend auf Gleis 2 abgespannt. Nach einer längeren Zugspause ist dort außerplanmäßig eine Kreuzung abzuwickeln. Weil es örtlich so üblich ist, daß bei Kreuzungen der zuerst einfahrende Zug Gleis 2 befährt, gibt der Fdl die Einfahränderung bekannt und begibt sich anschließend auf den Platz, um seinen Prüfbereich durch Augenschein zu prüfen. Dabei begibt er sich so weit vor das Aufnahmsgebäude, daß er seinen Prüfbereich einsehen kann. Beim Ausblick nach links und rechts hat er wohl auch die gegenüber vom Aufnahmsgebäude stehenden Wagen bemerkt, jedoch nicht gesehen, daß es sich hier um die Besetzung des Gleises 2 handelte. Er hat es mit Gleis 4 verwechselt. Nach diesem oberflächlichen Augenschein gibt der Fdl die Einfahrt auf das besetzte Gleis 2 frei. Es erfolgt ein Zusammenstoß, der einen Millionenschaden verursacht. Auf weitere in diesem Zusammenhang gesetzte Fehlleistungen soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Fall 2:

Im Bahnhof Neumarkt i. St. mit vier Verkehrsgleisen — es ist Normalverkehr, alle Gleise sind frei — begibt sich der Fdl während des Nachtdienstes auf den

Platz, um die Fahrstraße für eine Durchfahrt auf Gleis 2 zu prüfen. Weil er seine Aufgabe sehr gewissenhaft wahrnimmt, geht er bis zum Gleis 2 und schaut nach links und rechts. Beim Augenschein nimmt er auf eine Entfernung von 100 m in Höhe des Gütermagazins einen Gegenstand wahr, den er bei früheren Fahrstraßenprüfungen nicht gesehen hatte. Bei näherer Nachschau kann er feststellen, daß sich ein Betrunkener in selbstmörderischer Absicht auf das Gleis gelegt hatte. Mit Gendarmerieeinsatz wird der Lebensmüde vom Gleis entfernt und so vor dem Überfahren gerettet. Hätte der Fdl seine Fahrstraßenprüfung nicht so sorgfältig durchgeführt, wäre das Überfahrenwerden des Betrunkenen unvermeidbar gewesen. Mögliche Folgen eines solchen Ereignisses kann man sich unschwer ausdenken.

Zusammenfassend kann man also mit Recht sagen, daß es lohnend ist, sich richtige Verhaltensweisen, insbesondere bewußtes Schauen, anzugewöhnen.

Beschädigung von Transportgütern

Die verladende Wirtschaft wurde Mitte 1978 bei Herrn Generaldirektor vorstellig und verwies allgemein auf die hohe Anzahl von Transportschäden. Gleichzeitig wurde unmißverständlich zum Ausdruck gebracht, daß dieser Zustand für die Wirtschaft auf die Dauer untragbar ist und die weitere Abwanderung guter Bahnkunden unvermeidlich sein wird.

Auf Grund der allgemeinen wirtschaftlichen Rezession mußte ein deutlicher Rückgang des Transportsubstrates verzeichnet werden. Trotz dieser Entwicklung und der laufenden Verbesserung der Anlagenverhältnisse, der Verlademethoden sowie der Arbeitsbedingungen durch Einsatz moderner, technischer Fördermittel ist ein nennenswertes Absinken der Anzahl der Transportschäden bisher ausgeblieben.

Konkret ergibt dies nach den Auswertungen von ZVR folgendes Bild:

Reklamationen wegen Beschädigung, gänzlichen oder teilweisen Verlustes in den Monaten Jänner bis März 1975 bis 1978 (Anzahl der Einreichungen ohne Lieferfrist):

1. Jänner — 31. März 1975	2.204
1. Jänner — 31. März 1976	2.085
1. Jänner — 31. März 1977	2.092
1. Jänner — 31. März 1978	2.075

Diese Zahlen lassen erkennen, daß die kritische Haltung der verladenden Wirtschaft gegenüber den ÖBB nicht zu Unrecht besteht.

Es wird daher des besonderen Einsatzes aller Mitarbeiter bedürfen, damit durch eine weitestgehend anstandslose und kundenfreundliche Transportleistung der Zielsetzung des Unternehmens, das Transportaufkommen zu erhöhen, zumindest aber den derzeitigen Marktanteil zu halten, entsprochen werden kann.

Hiezu noch ein Beitrag der Verkaufsdirektion:

1977 bei Zement: S 116.000,— für Beschädigungen

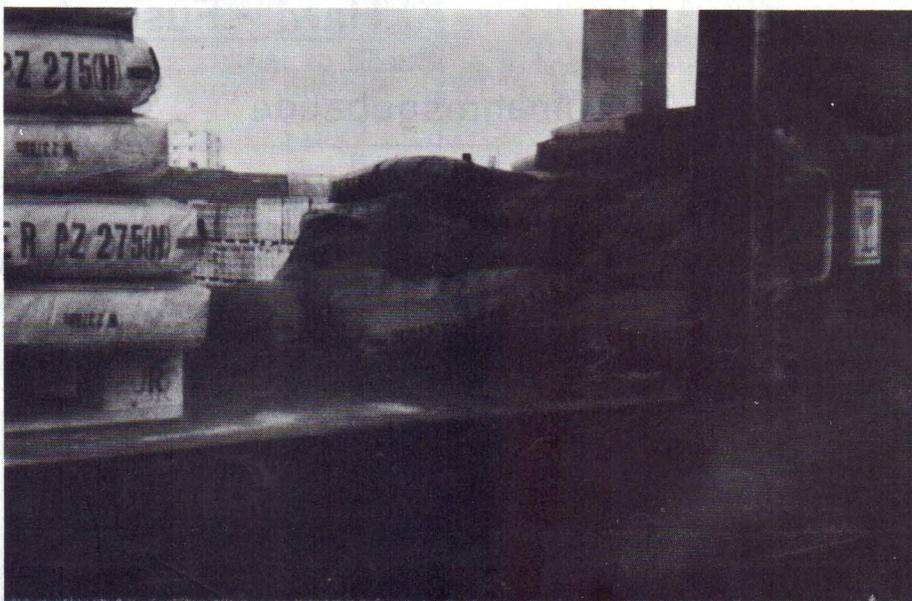
Reklamationen in der Höhe von S 116.000,— wurden im Jahre 1977 alleine bei Transporten von Sackzement bei den ÖBB eingereicht. Hauptursache: Verschubstöße mit einer Auflaufgeschwindigkeit von bis zu 11 km/h. Spitzenreiter dieser traurigen Bilanz war eindeutig der Linzer Raum. So trat alleine die Fa. Hatschek (Zementfabrik Gmunden) mit Forderungen für Ersatzleistungen von fast S 40.000,— an die ÖBB heran. Finden Sie nicht, daß man diese Beträge sinnvoller verwenden könnte?

Doch es geht um wesentlich mehr als um eine fünfstellige Erstattungssumme. Es geht vor allem darum, daß durch die beschädigten 117 Sendungen durchschnittlich ungefähr jeden 3. Tag ein Kunde verärgert wurde. Und dies zu einem Zeitpunkt, in dem wir uns insbesondere bei diesem Produkt in einem harten Verdrängungswettbewerb mit der Straße befinden, wobei auch die gegenüber

dem Lkw relativ zahlreichen Beschädigungen zum ständigen Sinken unserer Marktanteile an den Zementtransporten beitragen.

Um diese Entwicklung zu stoppen, wurden neue Verladetechniken entwickelt (Kammernverladung) und diese den verladenden Industriebetrieben empfohlen. Nach langwierigen und zähen Verhandlungen erklärte sich die Industrie bereit, diese Verladempfehlungen anzuwenden, wodurch bereits eine merkbare Verringerung der Beschädigungen erzielt werden konnte. Die Vertreter der Zementbranche wiesen jedoch auch darauf hin, daß sie damit das Ihre zur Erhaltung der Transporte für die Schiene beigetragen haben, und daß es jetzt an uns, an den ÖBB, liege, weitere Verbesserungen der Transportqualität zu erreichen.

Angesichts dieser Tatsache ist es unbedingt erforderlich, die Anzahl der Beschädigungen noch weiter zu reduzieren. Die ÖBB planen daher insbesondere bei Zementtransporten, aber auch bei anderer Sackware in größerem Ausmaß als bisher Stoßmesser einzusetzen. Dieser leider notwendigen Maßnahme kann jedoch nur eine flankierende Bedeutung zukommen. Viel wichtiger ist, daß Sie, werter Kollege, im Betriebsdienst auf Ihrem Arbeitsplatz alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um derartige Beschädigungen zu vermeiden. Denn nur durch zufriedene Kunden können wir unsere Transportanteile wieder ausweiten, was auf längere Sicht gesehen für jeden einzelnen von uns nicht nur mehr Anerkennung bedeutet, sondern auch von existenzieller Notwendigkeit ist.



Signal 60: Grenzfrei

DV V 2, Pkt. 109

Wiederholtes waagrechtes Weghalten der Signalfahne, bei Dunkelheit der Handlaterne mit weißem Licht — ist vom Schlußschaffner in den in der Tafel B 11 verzeichneten Bf zu geben, sobald das letzte Fahrzeug mit Zugschlußsignal grenzfrei (große Grenzmarke) steht.

Wenn nötig, sind zusätzlich zwei kurze Pfliffe, ein langer und wieder ein kurzer Pfiff zu geben.

Das Signal darf entfallen, wenn der Zuruf „Grenzfrei“ genügt.

Für Mitarbeiter, die nicht in einem in der Tafel B 11 aufscheinenden Bahnhof ihren Dienst versehen, mutet dieses Signal etwas exotisch an. Natürlich hat jeder irgend eine Vorstellung, warum dieses Signal notwendig ist: Mittelstellwerk, schlechte Sichtverhältnisse, einfache Sicherungsanlagen.

Ein Blick in die Tafel B 11 erleichtert die Gedankengänge.

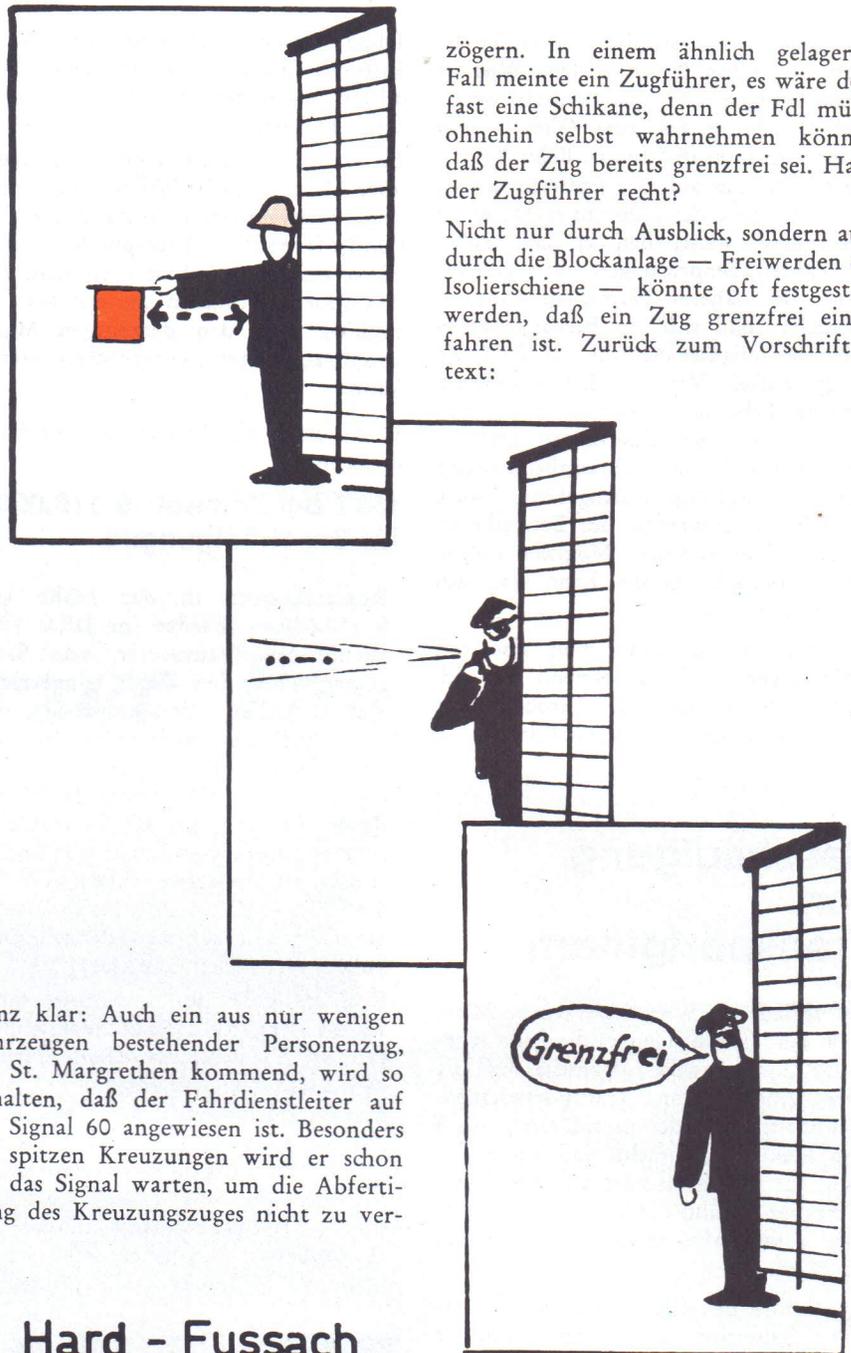
Dieser oder jener Bahnhof ist Ihnen gewiß selbst bekannt, und Sie können die örtliche Notwendigkeit der Abgabe des Signals 60 selbst durchschauen. Meist wird tatsächlich der Grund sein, daß die Bedienung von Signalen und bzw. oder Weichen dem Fahrdienstleiter oder Geschäftsführer allein obliegt.

Eine Skizze des Bf Hard-Fussach soll bei der weiteren Erläuterung helfen:

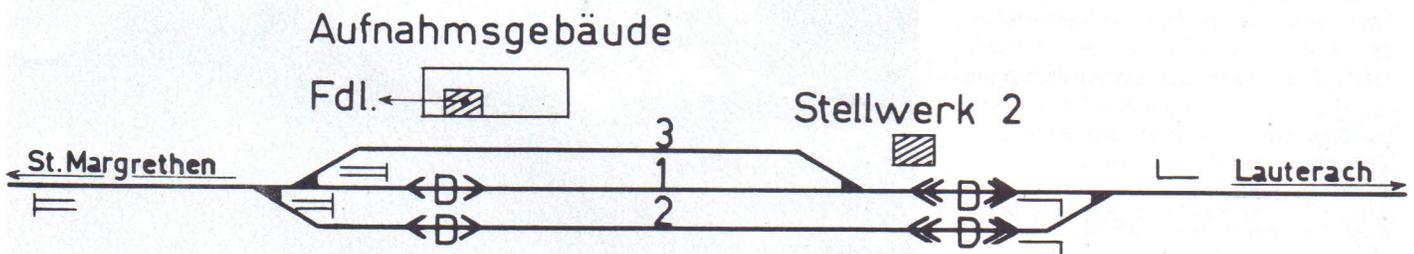
Ganz klar: Auch ein aus nur wenigen Fahrzeugen bestehender Personenzug, aus St. Margrethen kommend, wird so anhalten, daß der Fahrdienstleiter auf das Signal 60 angewiesen ist. Besonders bei spitzen Kreuzungen wird er schon auf das Signal warten, um die Abfertigung des Kreuzungszuges nicht zu ver-

zögern. In einem ähnlich gelagerten Fall meinte ein Zugführer, es wäre doch fast eine Schikane, denn der Fdl müßte ohnehin selbst wahrnehmen können, daß der Zug bereits grenzfrei sei. Hatte der Zugführer recht?

Nicht nur durch Ausblick, sondern auch durch die Blockanlage — Freiwerden der Isolierschiene — könnte oft festgestellt werden, daß ein Zug grenzfrei eingefahren ist. Zurück zum Vorschriften-text:



Hard - Fussach



Die Tafel B 11 schreibt vor:

Bahnhof	Die grenzfreie Einfahrt ist zu melden		
	bei (Zuggattung)	aus Richtung	an
Hard-Fussach	allen Zügen	St. Margrethen	Fdl
	Güterzügen	Lauterach	Stw. 2

„... sobald das letzte Fahrzeug mit Zugschlußsignal grenzfrei steht.“

Hier liegt also der Haken — mit Zugschlußsignal — !! Und ohne die Feststellung, daß ein Zug die Signalzugschlußstelle mit Zugschlußsignal überfahren hat, gibt es natürlich kein Zurückstellen des Einfahrsignals, es sei

denn, das Signal gelangt selbsttätig in die Haltstellung. Auf gar keinen Fall darf die Rückmeldung (Rückblockung) abgegeben werden. Da bei bestehender Signalabhängigkeit die im Fahrweg liegenden Weichen zwangsläufig in der richtigen Stellung festgehalten werden, können bei unterbliebener Abgabe des Signals „Grenzfrei“ solche Weichen nicht umgestellt werden, obwohl vom Bediener einwandfrei erkannt werden kann, daß weder die Weichen noch deren Grenzmarken verstellt sind.

Also noch einmal die Bedingungen:

Grenzfrei mit Zugschlußsignal

Wir wollen uns wieder dem Beispiel Hard-Fussach zuwenden und die zweite Zeile der zugehörigen Eintragung in der Tafel B 11 kommentieren.

Aus Richtung Lauterach ist die grenzfrie Einfahrt nur bei Güterzügen zu melden. Aus der Skizze erkennen Sie, daß der Fahrdienstleiter natürlich auch bei anhaltenden Zügen dieser Fahrtrichtung — egal um welche Zuggattung es sich handelt — kaum eine Chance hat, das Zugschlußsignal zu erkennen. Das ist aber ganz belanglos, denn für die Feststellung der vollständigen Einfahrt ist in diesem Fall der Wärter des Stellwerkes 2 verantwortlich. Bei Reise- und Dienstzügen ist nach der möglichen Zuglänge sichergestellt, daß bei Einhaltung des planmäßigen Haltepunktes das letzte Fahrzeug bereits beim Stellwerk 2 vorbeigefahren ist. Bei Güterzügen hingegen ist dies nicht immer der Fdl. Das heißt, das letzte Fahrzeug kommt bei langen Güterzügen noch vor dem Stellwerk 2 zum Stillstand. Allerdings macht es das Fehlen eines Schlußschaffners bei den meisten Güterzügen notwendig, auf die Abgabe des Signales 60 verzichten zu müssen. Um welchen Preis? Natürlich nicht um den Preis der Sicherheit, sondern nur um den eines Zeitverlustes. Der Stellwerkswärter stellt am Standort des letzten Fahrzeuges die vollzogene Einfahrt fest und begibt sich sodann schleunigst in das Stellwerk, um die Blockbedienung vorzunehmen. Steht der Zug nicht grenzfrie, so ist er dafür verantwortlich, daß gefährdende Fahrten unterbleiben (DV V 3, Pkt. 281). Fehlt das Zugschlußsignal, so meldet er den Sachverhalt unverzüglich dem Fdl (DV V 3, Pkt. 309).

Gutes Erfassen des Sinnes von Vorschriftenbestimmungen erleichtert die Bereitschaft zu deren richtigen Anwendung. Bereitschaft unserer Mitarbeiter im Sinne unseres Beitrages + IdB-Beitrag = Beitrag zur Sicherheit und Pünktlichkeit.

Erläuterungen zu den Pkt. 47 u. 50 der DV V 3

Bezeichnung von Vor- und Nachzügen

Auf Grund der 8. Änderung der DV V 3, gültig ab 28. Mai 1978, ist auf bestimmten Strecken die Bezeichnung „Vz“ bzw. „Nz“ nicht mehr zulässig. Es wurde angefragt, wie bei Instradierungen vorzugehen ist, wenn die Führung von Vor- oder Nachzügen angeordnet werden muß.

Dazu wird erläutert:

Das Verbot, Vor- und Nachzüge auf bestimmten Strecken mit „Vz“ bzw. „Nz“ zu bezeichnen, darf nicht so aufgefaßt werden, daß die Führung von Vor- oder Nachzügen nicht mehr zulässig sei. Die Führung von Vor- oder Nachzügen kann selbstverständlich angeordnet bzw. festgelegt werden. **Ist es nach den Bestimmungen des Punktes 50 der DV V 3 erforderlich, eine Zugnummer von der Zugleitung einzuholen, so ist dies die betriebliche Durchführung einer bereits festgelegten Maßnahme, die dem einleitenden Befehlsbahnhof obliegt.**

Bei Instradierungen, Anordnungen der Zugleitung, Vereinbarungen der betreffenden Bahnhöfe kann daher ohne weiteres auf allen Strecken die Bezeichnung „Vz“ bzw. „Nz“ verwendet werden. Wird der Zug eingeleitet, ist die neue Zugnummer einzuholen. Bei allen rein betrieblichen Aufträgen, Meldungen und sonstigen Gesprächen wird dann die neue Zugnummer verwendet. Auf den erforderlichen Zusatz: „ist Vz (Nz) Zug (Nr.)...“ bei Einleitung, Zugankündigung und Anschrift an der Merktafel wird besonders hingewiesen. **Wesentlich ist, daß solche Züge gemäß DV V 3, Punkt 47, Bedarfzüge bleiben, die Bezeichnung „Sonderzug“ und die Anwendung der Bestimmungen für Sonderzüge ist nicht zulässig.**

Grundsätzlich braucht die von der Zugleitung vergebene Zugnummer der Zugmannschaft nur mündlich mitgeteilt werden; der Zusatz „ist Vz (Nz) Zug (Nr.)...“ ist selbstverständlich auch dabei notwendig.

Die von der Zugleitung vergebene Zugnummer kann nur **einen** bestimmten Vor- bzw. Nachzug bezeichnen, wobei Direktionsgrenzen unberücksichtigt bleiben. Ändert sich die ursprüngliche Bezeichnung des Vor- bzw. Nachzuges (z. B. durch Umlegen des Zuges), so

muß von der Zugleitung eine neue Zugnummer eingeholt werden. Die Zugmannschaft wird diesfalls mit A-Befehl verständigt.

Zum Beispiel:

1. Ein Ganzzug soll von Salzburg Gnigl nach Villach Westbf verkehren.
 - Instradiert wird: Es verkehrt Salzburg-Gnigl — Schwarzach-St. Veit Nz 43658, Schwarzach-St. Veit — Villach Westbf Z 78125 (Bedarfszug).
 - Eingeleitet wird: Salzburg-Gnigl — Schwarzach-St. Veit Z 97031 (Zugleitungsnummer) mit dem Zusatz: „ist Nz 43658“, Schwarzach-St. Veit — Villach Westbf Z 78125.
2. Der Zug wird im Bf Hallein stark verspätet. Aus Zweckmäßigkeitsgründen muß der Zug umgelegt werden.
 - Entweder bietet sich neuerlich der Verkehr als Nachzug an, z. B. Nz 43935, dann ist das Einholen einer neuen Zugleitungsnummer erforderlich z. B. 97032 (mit dem Zusatz „ist Nz 43935“),
 - oder der Zug kann in den Plan eines Bedarfszuges umgelegt werden (z. B. 49925).

0:0

Mit Beginn des heurigen Sommerfahrplanes wurden etliche Güterzüge bestimmt, die entweder im ganzen Lauf oder in Teilstrecken auf Grund der geänderten Vorschriftenbestimmungen ohne Zugbegleitmannschaft geführt werden.

Verschiedene organisatorische Maßnahmen und verkehrsdienstliche Vorsorgen waren anlässlich dieser Umstellung zu treffen.

Etwas, worüber auch in diesem Zusammenhang eigentlich gar kein Wort zu verlieren wäre, ist die Zugbeobachtung. Sie wissen, wie ernst diese zu nehmen ist, daß eine Reihe von spektakulären Ereignissen durch gewissenhafte Zugbeobachtung hätte verhindert werden können, aber auch, daß eine Unzahl von Anständen (mögliche Folgen von gering bis sehr groß) durch das Pflichtbewußtsein unserer Mitarbeiter tatsächlich abgewendet wurde.

Und dabei ist es doch ganz einfach. Es wird keine Heldentat verlangt, ja nicht einmal eine besondere Leistung. Nur **schauen!** Das klingt fast verächtlich. „Hat der nichts besseres zu tun, als zu

schauen?“ Diese Frage können Sie sogar von Mitarbeitern unseres Unternehmens gestellt bekommen. Wegen dieser Frage haben Bahnhof- oder Streckenbedienstete sogar Hemmungen, ihrer Pflicht nachzukommen. Wie sonst wäre es zu erklären, daß Bedienstete bei Annäherung eines Zuges hinter den Blockapparat eilen, wie besessen in einer Tasche zu wühlen beginnen, oder — wie immer wieder festgestellt werden kann — während der Vorbeifahrt des Zuges in Zeitschriften vertieft sind.

Die Antwort auf die Frage ist eindeutig: „Es wäre das Allerschlechteste überhaupt, nicht zu schauen.“

Zu den Komponenten, die eine sorgfältige Zugbeobachtung noch unerlässlich machen, wie Vergrößerung der Entfernung zwischen den besetzten Verkehrsstellen, Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit, tritt nun noch die Führung der Züge ohne Zugbegleitmannschaft. Bei den im Gefahrsfall notwendig werdenden Anhaltmaßnahmen muß natürlich der Umstand des Fehlens von Schaffnern und Zugführern in die Überlegungen einbezogen werden. Also sorgfältige Beobachtung — rasches und richtiges Handeln!

Dieser Aufruf wurde nicht nur so geschrieben, sondern, wie es so schön heißt, aus gegebenem Anlaß: Am ersten Tag der Gültigkeit der neuen Bestimmungen wurde ein langer TEEM-Zug bei der Durchfahrt in einem Verschiebebahnhof von einem Mitarbeiter des IdB beobachtet. Der Zug führt — so sieht es die GZV vor — auch Wagen mit lebenden Tieren im Transit durch Österreich. Diese Fahrzeuge bilden einen erheblichen Anteil des Zuges. Wegen starker Sonneneinstrahlung war das mit einem Fahrdienstleiter besetzte Abzweigstellwerk auf der Ausfahrseite des Verschiebebahnhofes fast total verdunkelt, eine Zugbeobachtung erfolgte nicht. Gerade im Bereich dieses Stellwerkes — es besteht dort eine Langsamfahrstelle mit $v = 30 \text{ km/h}$, auch war es vor einem Weichenumbau eben dort zu ungeklärten Zugentgleisungen gekommen — wäre die Zugbeobachtung leicht möglich gewesen und hätten Anhaltmaßnahmen verhältnismäßig einfach bewerkstelligt werden können.

Seit der damaligen Beanstandung führt der Bedienstete die Zugbeobachtungen sehr gewissenhaft durch. Hoffentlich nicht, um einer weiteren Beanstandung zu entgehen, sondern aus der Erkenntnis, wie ungeheuer wichtig diese Aufgabe zwecks frühzeitigen Erkennens von Unregelmäßigkeiten und somit zur Wahrung der Sicherheit ist.

Drei geehrte Mitarbeiter

Für den 10. Mai 1978 hat der Präsident der Bundespolizeidirektion Wien, Doktor Reidinger, unsere Mitarbeiter Herbert Breinl (Überwachungsbeamter in der Zentralen Verkehrsüberwachung), Zugführer Johann Trotz und Schaffner Werner Schoderböck (beide Bf Wien Westbf) zu sich gebeten, um deren umsichtiges Handeln in Belangen der öffentlichen Sicherheit entsprechend zu würdigen.



Dieser Ehrung lag folgender Anlaß zugrunde: Der ZVÜ war gemeldet worden, daß über Wunsch der Polizei ein bestimmter Zug in einer angegebenen Strecke nicht außerplanmäßig angehalten werden sollte. Der ZVÜ-Überwachungsbeamte traf zunächst die nötigen Veranlassungen, setzte sich aber dann ungesäumt mit dem Sicherheitsbüro ins Einvernehmen, um der Polizei die zweckmäßigste Unterstützung seitens der ÖBB gewähren zu können.

Nachdem die ZVÜ in Kenntnis der genauen Umstände war, konnte durch Vermittlung eines Bahnhofes auch die Zugbegleitmannschaft davon informiert werden. Durch überlegtes Verhalten des Zugführers und des Schaffners und improvisierte Verständigung des Fahr-

dienstleiters eines Durchfahrbahnhofes war es möglich, daß bei Ankunft im Endbahnhof drei auf internationaler Basis arbeitende Verbrecher verhaftet werden konnten.

Bemerkenswert ist, wie rasch und unauffällig die Polizeiaktion dank des Mitwirkens unserer Kollegen vonstatten ging: Nicht einmal die in nächster Nähe befindlichen Mitreisenden oder die auf dem Bahnsteig wartenden Personen erfaßten die gegebene Situation.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Erfolg der Aktion, bezogen auf die Mitwirkung von ÖBB-Bediensteten, folgenden Umständen zu verdanken ist:

- Interesse unserer Mitarbeiter an Sicherheit und Ordnung
- ausreichende Information seitens der Polizei
- strengste Diskretion unserer Mitarbeiter
- überlegtes Handeln der Beteiligten.

Es freut uns, daß der Herr Polizeipräsident die drei hauptsächlich beteiligten ÖBB-Bediensteten persönlich für ihr Verhalten ausgezeichnet hat. Wir gratulieren ihnen zu dieser Auszeichnung herzlich und danken auch den übrigen Mitarbeitern, die zum positiven Ausgang dieser Aktion beigetragen haben.

Tag- und Nacht-Schaltung

Wiederholte Beschwerden von Tzf-Führern, aber auch Beobachtungen der zuständigen Aufsichtsbediensteten veranlassen uns, auf die fallweise schlechte Sichtbarkeit von Lichtsignalen in verschiedenen Bereichen und auf die damit verbundenen Betriebsbehinderungen hinzuweisen.

Dieser Umstand wird besonders durch säumige oder überhaupt unterlassene Bedienung der Tag-Nacht-Schaltung der Lichtsignale verursacht, wodurch einerseits bei Tag die Signale nicht auf die vorgeschriebene Entfernung sichtbar sind (Nacht-Schaltung) und andererseits bei Nacht durch zu grelles Licht (Tag-Schaltung) eine äußerst unangenehme Blendung der Tzf-Führer entsteht.

Es ist daher zwingend notwendig, daß alle mit der Bedienung von Signalen befaßten Mitarbeiter den Bestimmungen über die Beleuchtung der Signale besonderes Augenmerk zuwenden.

Von der einwandfreien Sichtbarkeit der Signale hängen

SICHERHEIT

(deutliche Erkennbarkeit des Signalbildes)

und

PÜNKTLICHKEIT

(Geschwindigkeitsverminderung bei zu spätem Erkennen)

wesentlich ab.

Aufsichts- und Kontrollorgane werden mit Rücksicht auf eine kurzfristige Herstellung des Ordnungszustandes ersucht, wahrgenommene Unregelmäßigkeiten im kurzen Wege zu bereinigen.

ACHTUNG!

Bei unsichtigem Wetter auch nachts die Tag-Schaltung verwenden!

Wir freuen uns . . .

Daß auch durchaus negative Vorfälle ein positives Echo finden können, wenn unsere Mitarbeiter sich um einen Ausweg bemühen, hat sich einmal mehr bewiesen.

Am 13. Mai reisten sechs Personen im Zug 230 „Romulus“, aus Venedig kommend, nach Leoben. Sie waren auf der Heimfahrt nach Linz bzw. Eferding und wollten mit dem „Beograd-Expres“, Z 498, von Leoben Hbf weiterfahren.

Obwohl der Romulus nur gering verspätet war, wartete der Beograd-Expres den Anschluß nicht ab.

Über den weiteren Vorgang schreibt eine auflagenstarke Zeitung als „Lichtblick am Mittwoch“:

„Die Reisenden wurden daraufhin in einen Eilzug verfrachtet, der Richtung Bischofshofen unterwegs war. Die Gruppe sollte über Linz nach Steyr fahren. Freilich, im Zug selbst sah die Sache weniger einfach aus. Der Schaffner mußte mitteilen — da war es etwa 21 Uhr —, daß die Reisenden in Linz um drei, in Steyr um sechs Uhr morgens eintreffen würden.

Außerdem wäre eine Umwegkarte zu lösen . . .

Stimmung auf dem Nullpunkt.

Auch den Schaffner ließ das nicht ruhen. In Trieben stieg er aus, telefonierte mit Selzthal, und es spielte sich dann folgendes ab: Als der Eilzug in Selzthal ankam, stand da auf einem anderen Gleis ein Erzzug. Zwischen Lok und Güterwagen hing ein geheizter Personenzug. Bahnpersonal schleppte das Gepäck zu diesem Zug, ohne Stopping's über Kleinreifling nach Steyr, die vier Eferdinger aber wurden mit „ihrem“ Waggon in St. Valentin an den Posteilzug Richtung Linz angehängt. Wo ein (guter) Wille, da ein Schienenweg . . .“

* * *

Herr Leo Löwenberg aus Wien reiste am 10. 6. 1978 von Wien über Pöchlarn nach Kienberg-Gaming. Aus einem in sehr netten Worten gehaltenen, an die Generaldirektion gerichteten Schreiben zitieren wir auszugsweise:

„Mit großer Freude nahm ich am Samstag, 10. 6. 1978, um ca. 18.00 Uhr, in Kienberg-Gaming meine im Zug Pöchlarn—Kienberg-Gaming, Ankunft 9.30 Uhr (Zug 6906, Anm. d. Red.), vergessene Kleinbildkamera vom Herrn Bahnhofsvorstand wieder in Empfang. Ich bedanke mich vielmals beim Hrn. Bahnhofsvorstand und dem Hrn. Zugschaffner, der meine Kamera abgegeben hatte.

Als Pensionist wäre es mir nicht so bald möglich gewesen, mir wieder eine neue Kamera anzuschaffen. Nochmals vielen herzlichen Dank.“

Den Dank des Herrn Löwenberg wollen wir hiemit an die Beteiligten weitergeben, aber auch auf alle jene Mitarbeiter ausdehnen, die täglich ebenso gewissenhaft und kundenfreundlich ihren Dienst versehen, jedoch niemand sich der Mühe unterzieht, uns darüber zu schreiben.

PS: Es zeigte sich hier einmal mehr die Wichtigkeit einer ordnungsgemäßen Fundkontrolle und Innenuntersuchung der Reisezugwagen aus kundendienstlicher Sicht.

Die mit der Fahrkartenüberprüfung befaßten Mitarbeiter werden eingeladen, während der Fahrt und im Endbahnhof ihrer Züge den zurückgelassenen oder verlorenen Gegenständen mit Rücksicht auf die Wahrung des Ansehens unseres Unternehmens besonderes Augenmerk zu widmen.

Ö1, Ö3 oder Regional - Vielleicht auch etwas für Sie!

ÖPT § 25

(2) Den Reisenden ist es, sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt, verboten, in Personenzugwagen Rundfunk- und Fernsehempfangsgeräte, Geräte zum Abspielen von Tonbändern, Tondrähten, Schallplatten oder dergleichen zu betreiben. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Reisenden, welche dieses Verbot nicht beachten, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

AB II

- Der Betrag ist mit fünfzig Schilling festgesetzt.
- Das Betreiben von Rundfunkempfangsgeräten sowie Geräten zum Abspielen von Tonbändern, Tondrähten oder Schallplatten fällt nicht unter die Bestimmungen des Abs. 2, wenn diese Geräte für Mitreisende unhörbar betrieben werden.

Unmittelbarer Anlaß, diese Bestimmung durch das IdB in Erinnerung zu rufen, war ein Gespräch mit einem Odfreier, der die Gewohnheit hat, für die ÖBB positive Erlebnisse entsprechend zu verbreiten, über unangenehme Wahrnehmungen hingegen die zuständige Bahndienststelle zu informieren, nicht ohne vorher zu ersuchen, daß von einer Ahndung von Verfehlungen in den aufgezeigten Fällen abgesehen werden solle.

Der Stammkunde berichtet, daß er in einem Eilzug von Innsbruck in Richtung Wien gereist sei. Seine Schwester, die äußerst lärmempfindlich ist, begleitete ihn auf dieser Reise. In dem Großraumabteil befand sich auch eine junge Dame, die sich alsbald der Musik aus ihrem mitgeführten Rundfunkempfänger er-

freute. Wenig später stieg ein männlicher Reisender zu — offensichtlich ein vom oder zum Dienst fahrender ÖBB-Bediensteter. Dieser veranlaßte sofort das Abschalten des Gerätes. Doch kaum war dieser Reisende wieder ausgestiegen, ging das Spektakel von neuem los. Zwar kam der Bereichsschaffner wiederholt vorbei. Ihn störte jedoch das EVO-widrige Verhalten der jungen Dame in keiner Weise. Als diese nach langer Fahrt ausstieg, wurde sie noch — wogegen absolut kein Einwand besteht — vom Schaffner freundlich verabschiedet.

Es soll hier betont werden, daß von unserem Stammkunden das dienstliche Verhalten der Zugbegleitmannschaft des in Rede stehenden Zuges absolut positiv geschildert wird, wobei er auch auf einen Vorfall im Zug hinweist, wo einem plötzlich erkrankten Reisenden durch Zugführer und Schaffner in rührender Weise Hilfe geleistet wurde.

Wie mögen die Gedankengänge der an unerlaubtem Radiospielen in Zügen Beteiligten oder der dadurch Betroffenen wohl laufen?

Vielleicht so? . . .

Junger Mann mit Radioapparat: „Zu Hause komme ich überhaupt nimmer zum Radiohören. Im Zug ist das fein. Da habe ich sowieso nichts anderes zu tun. Beim Lesen ruiniert man sich die Augen. Der Kassetenteil ist überhaupt in Ordnung. Wenn die ein blödes Programm haben, schalte ich um auf das Band.“

Gleichaltriger Freund: „Heute ist es fesch! Der Günter hat wieder die Musik mit. Da vergeht die Fahrt viel schneller.“

Ein anderer Reisender: „ — Wann's a We' braucht's . . .“ — Das Lied hör' ich gern, besonders in der Früh! Gut, daß die Buben so etwas spielen und nicht Beat und solches.“

Noch ein Reisender: „Wenn ich denen etwas sage, dann kriege ich wahrscheinlich eine freche Antwort. Außerdem muß ich nicht nur heute mit den Burschen im gleichen Waggon fahren, sondern alle Tage. Vielleicht sagt ein anderer etwas.“

Eine Reisende: „Gerade heute plagt mich wieder die Migräne. Und dieses fürchterliche Geplärr. Das halte ich nicht aus. Ab morgen fahre ich wieder mit meinem Mann im Auto mit. Daß sich da der Schaffner nicht kümmert. Es ist zum Wahnsinnigwerden.“

Der Schaffner: „Die mit dem Radio sind ganz nette Burschen. Wenn es so Strolche wären, denen würde ich schon helfen. Aber so sage ich nichts. Es beschwert sich auch nie jemand. Nein,

nein, den Leuten gefällt es. Hin und wieder ist es jemanden nicht recht. Wenn mir dann jemand etwas sagt deswegen, dann schaffe ich schon Ordnung.“

Und so klar sind die Bestimmungen, wie sich die Reisenden zu verhalten haben — wir haben sie eingangs zitiert. Diese Verhaltensregeln wurden selbstverständlich nicht dazu geschaffen, um Reisende schikanieren zu können. Aber Radiomusik verträgt eben nicht jedermann zu jeder Zeit. Der eine fühlt sich nicht recht wohl, dem anderen sagt die Art der Musik nicht zu, wieder ein anderer möchte gerne etwas arbeiten; obwohl an und für sich alle diese Personen selbst gerne Radio hören.

Für unsere Mitarbeiter ist das dienstliche Verhalten in der Dienstvorschrift K 1 geregelt:

DV K 1, Pkt. 838

Fernsehhörgeräte dürfen in Zügen auf keinen Fall betrieben werden. Den Reisenden ist es aber gestattet, Rundfunkempfangsgeräte, Tonbandgeräte, Plattenspieler u. dgl. in einer für den Mitreisenden nicht vernehmbaren Weise (Kopfhörer) abzuhören. Reisende, welche diese Vorschriften nicht beachten, sind zur Einstellung ihres ordnungswidrigen Verhaltens aufzufordern. Kommen sie dieser Aufforderung nicht nach, so hat der Schaffner den im § 25 AB II des OPT festgesetzten Betrag einzuhellen und hierfür einen Schaffnerblankofahrschein auszufertigen.

Einer höflichen Bitte, die bestehenden Ordnungsvorschriften einzuhalten, kommt fast ein jeder Reisender nach, zumal oft nur Unkenntnis der Bestimmungen des OPT und des Umstandes, daß auch die Bahn selbst durch diese gebunden ist, dazu führen, daß Verstöße vorkommen. Der für Unbelehrbare tarifarisch festgelegte Betrag von 50 Schilling wird auch die letzten Schwierigkeiten beseitigen.

Auf die Möglichkeit, Kopfhörer zu verwenden, wird so mancher gar nicht gedacht haben. Empfehlen Sie es doch dem Reisenden. Es gibt jetzt schon Einohrhörer, die nur wenige dag wiegen und einen lächerlich kleinen Platz einnehmen.

Wenn Sie Schaffnerdienst versehen, ist Ihre Aufgabe äußerst vielfältig. Sie sind vieles in einer Person:

das beste Werbematerial, Berater, Beschützer . . . ein richtiger Tausendsassa. Eines allerdings noch, nämlich Garant für die Ordnung in Ihrem Bereich. Ein erheblicher Teil unserer Kunden schätzt Sie gerade wegen dieser Eigenschaft!

✚ Korridorzug ✚

Die personenbefördernden Korridorzüge der ÖBB über die DB-Strecke Salzburg Hbf — Rosenheim — Kufstein sind in den Fahrplänen für den öffentlichen Gebrauch mit dem Symbol ✚ gekennzeichnet. Die zugehörige Anmerkung lautet:

Korridorzug, Zoll- und sicherheitspolizeiliche Kontrolle möglich. Amtlicher Lichtbildausweis für Reisende über 16 Jahre erforderlich. Ein- und Aussteigen auf deutschem Gebiet verboten.

Der Korridorverkehr über Rosenheim wird gemäß „Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Führung von geschlossenen Zügen der ÖBB über Strecken der DB in der Bundesrepublik Deutschland“ abgewickelt. In diesem Abkommen ist auch festgehalten, daß eben jeder Reisender über 16 Jahre einen — so heißt es im Text des Abkommens — mit Lichtbild versehenen amtlichen Ausweis bei sich tragen muß. Über Aufforderung durch polizeiliche Organe ist er verpflichtet, seine Identität nachzuweisen.

AUSWEIS
amtlich + mit Lichtbild versehen

Diese Bedingungen sind erfüllt z. B. bei:

- Reisepaß
(darf bis zu 5 Jahre abgelaufen sein)
- Personalausweis
- Führerschein
- Hochschülerschein.

Bitte beachten Sie, daß der „Ausweis zur Fahrt mit Personalfahrkarten“ zwar in Eisenbahnerkreisen gern „Personalausweis“ genannt wird, jedoch nicht als amtlicher Ausweis gilt. Ebenso haben andere von den ÖBB ausgestellte Ausweise aller Art keinen amtlichen Charakter.

In diesem Zusammenhang erinnern wir daran, daß das ÖBB-Zugbegleitpersonal angewiesen ist, über alle Verstöße gegen das genannte Abkommen, die zu einem Einschreiten bundesdeutscher Grenzorgane führen, im Heimatbahnhof schriftlich Meldung zu erstatten. Neben der Verletzung der Ausweispflicht kann es sich dabei um unbefugtes Aus- oder Einsteigen, Zollvergehen u. a. handeln.

Ein kleiner Rätselspaß

Waagrecht:

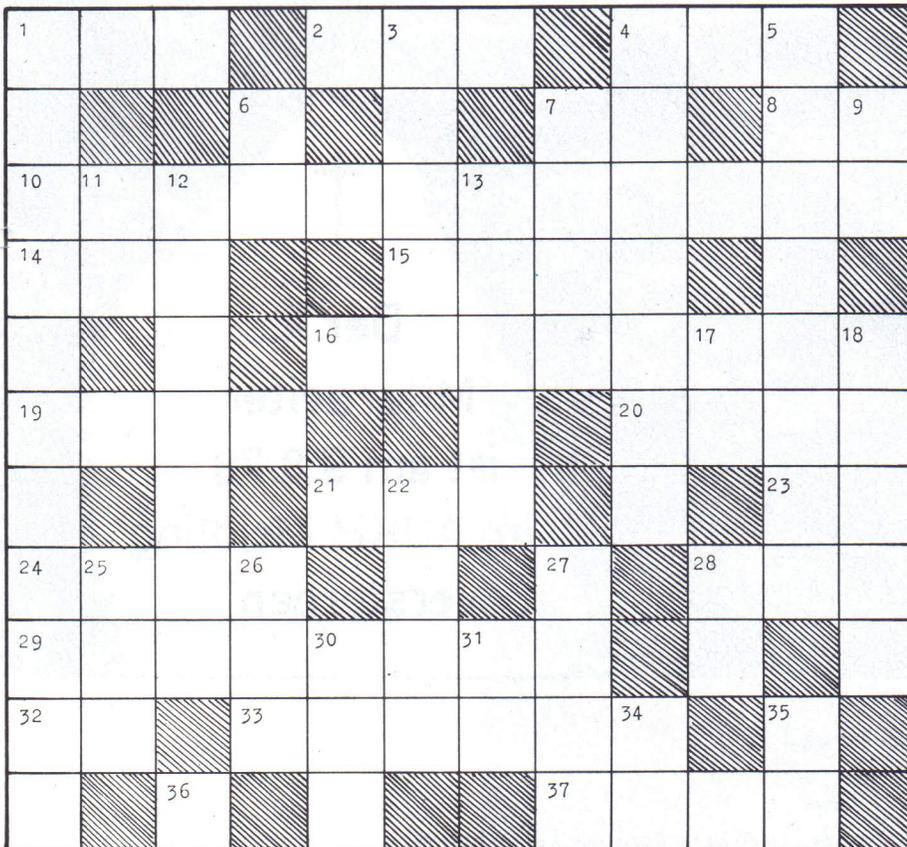
- 1 Wenn Sie von Jugoslawien über Kotoriba nach Ungarn ausreisen, überqueren Sie diesen Fluß.
- 2 Sie sind im Begriff darinnen zu schreiben.
- 4 Eine Gruppe des Bundesministeriums für Verkehr mit ständigem Kontakt zu allen ÖBB-Dienststellen.
- 7 Bei dieser Zentralstelle befindet sich u. a. auch die Schriftleitung für den Almanach der österreichischen Eisenbahnen.
- 8 Solche Züge befördern kein Reisegepäck oder Expressgut und warten keine Anschlüsse ab.
- 10 Bei der Reihe 1044 handelt es sich um ein solches Fahrzeug.
- 14 Sie stellen etwas in Listenform auf und kürzen das so ab.
- 15 Diese Institution hat zum Schutz ihrer Mitarbeiter angeordnet, daß während der Verladung mittels Gabestaplern etc. die Eisenbahnfahrzeuge mit Signal 25 zu kennzeichnen sind.

- 16 Dieses Wort können Sie statt 4 senkrecht verwenden.
- 19 Dorthin ist ein Wagen gekommen, wenn der Transiteur einen roten Strich auf dem Begleitpapier anbringt.
- 20 Diese Bremsstellung gibt es bei Vakuumbremsen.
- 21 Der „Mediolanum“ ist ein solcher.
- 23 So kürzen die Mitarbeiter bei den Überwachungs- oder Dispositionsstellen den Begriff „Achsen“ ab.
- 24 Seiner werden wir uns möglicherweise zur Vereinbarung einer Kreuzung bei völlig gestörter Verständigung bedienen müssen.
- 28 „Einfarbig, nicht gemustert“ wird es im Wörterbuch definiert. Es gibt allerdings auch eine zugehörige Verität.
- 29 Züge mit solchen Wagen haben oft bis zu 180 Achsen.
- 32 Dieser Stempel wird vom Kollegen bei der Personenkasse verwendet und hat etwas mit der Fahrtrichtung zu tun.

- 33 Im Bahnhofverzeichnis der österreichischen Eisenbahnen finden Sie einen Bahnhof aber auch eine
- 36 Dieser Buchstabe bewirkt, daß der Tzf-Führer bei Reisezügen trotz hochsommerlicher Temperaturen die Heizung einschalten muß.
- 37 Über diesen Grenzbahnhof kommen Sie auf schnellstem Weg nach Karlsbad. In der Landessprache heißt er Cheb.

Senkrecht:

- 1 Eine Seilbahn führt dort hinauf. Die Talstation befindet sich in ... Obdorf.
- 3 Zeitgemäße Form der ehemaligen Zugüberwachung.
- 4 Wird bei der Aufgabe einer Sendung abgeschlossen.
- 5 Auch das befördern wir! Der Chemiker nennt es auch 2,2,4-Trimethylpentan.
- 6 Was für Sie die ÖBB sind, das ist für den finnischen Kollegen die Lösung.
- 7 Zwischen Stunden- und Minutenziffern stehen im Kursbuch fallweise drei verschiedene Zeichen. Auf welche Beförderung beziehen sich diese?
- 9 Die Tätigkeit dieser Mitarbeiter ist in DV V 21 umrissen.
- 11 Flurbrände in Bahnnähe sind infolge der umweltfreundlichen Traktion schon sehr selten. In welcher Maßeinheit wurde das Ausmaß oft angegeben?
- 12 Da gibt es Personenzüge, die in Waidhofen an der Ybbs ausgehen. Ein Teil fährt nach Opponitz und weiter. Wohin wohl der andere?
- 13 In dieser Maßeinheit ist das Bremsgewicht angegeben.
- 17 Zu der Haltestelle dieses Namens gelangen Sie mit der LV.
- 18 Zuviel davon im Blut führt zur Toxiämie.
- 22 Vor mehreren Jahren fuhr der „Transalpin“ in Zürich nicht den Hauptbahnhof an. Wo stiegen die Reisenden aus und zu?



- 25 Mitteilungen der ZVÜ können Sie fallweise auch über diese Einrichtung erreichen.
- 26 So hieß der „Gemeinsame Markt“ früher.
- 27 Unsere Kollegen vom AMTRAK können damit etwas mehr anfangen. Dort heißt es allerdings ounce.
- 28 Diese Wagengattung wird ein Verfrachter eventuell für nässeempfindliche, staubförmige und feinkörnige Güter benützen. Verladung: rinfusa. Entladung: mit Hilfe von Druckluft.
- 30 Es ist schwer, die Länge eines Bogens zu messen. Aber wenn, dann in ...
- 31 Dieses französische Vorwort können Sie manchmal in Bahnhofnamen finden. Es bedeutet nichts anderes als „in“.
- 34 Und das hat sich aus 26 senkrecht entwickelt.
- 35 Bei dieser Bahn sind die Mitropafahrzeuge eingestellt.
- 36 Dieser Buchstabe entspricht dem Omega der alten Griechen und soll den Schluß symbolisieren.
- Vielleicht hat Sie das Rätsel angeregt, da und dort ein wenig herumzublättern. Dann hat sich auch für den „Erfinder“ das Sonntagsvergnügen gelohnt!

8. August 1978

ein schwarzer Tag



So sieht das Ergebnis aus, wenn der Mensch versagt!

Daher:

Warn' früh genug als Sicherungsposten, sonst kann es den Mitarbeitern das Leben kosten!

Arbeitnehmerschutz

Zum Beitrag

Entwicklung der Unfallrate im Bahnhofsdiens

im IdB 2/78.

„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.“

So schrieben wir in der vorigen Ausgabe. Jetzt sind wir also am Zug. Der Unfall hat es in sich. Einen richtigen Reißer oder, wenn Sie wollen, Knüller könnte man da schreiben. Aber auch einen sehr rührseligen Artikel. Profi-Journalist müßte man sein! Gerade das ist keiner von uns. Trotzdem hoffen wir, daß die folgenden Zeilen mithelfen, dem von uns angestrebten Ziel eine breite Basis zu schaffen:

Nie wieder ein ähnliches Ereignis!

Kurz zum Hergang:

Ein Zugführer sollte um 23.20 Uhr ab Sb einen Güterzug führen. Um etwa 17.45 Uhr ging im Bf Sr ein anonymer Anruf ein, wonach der Zugführer, welcher zu dieser Zeit in der Zugbegleiter-Unterkunft schlief, nicht nüchtern sei. Nachdem beim Fahrmeister ein Ersatzzugf. angefordert worden war, wurde vor 21 Uhr der schon wache, der Trunkenheit verdächtige Bedienstete angewiesen, mit einem Personenzug von Sr nach Sb zu fahren und dort beim Fahrmeister vorzusprechen. Die Zugbegleitmannschaft des Personenzuges wurde außerdem angewiesen, auf die Sicherheit des wahrscheinlich alkoholisierten Bediensteten zu achten. In Sb angekommen begab sich dieser zum Fahrdienstleiter, welcher ihn über die bereits veranlaßte Ersatzstellung nochmals unterrichtete und neuerlich aufforderte, sich zum Fahrmeister zu begeben. Wenige Sekunden später wurde der Zugführer beim Überschreiten eines Gleises von

einem Tfz erfaßt, zur Seite geschleudert und so schwer verletzt, daß er kurz nach Einlieferung in die neurochirurgische Station verschied.

Schuld an dem Unfall ist der tödlich Verunglückte selbst. Er trug auch die Schuld für die Alkoholisierung.

Hier könnte der Beitrag enden. Das IdB hat noch ein wenig herumgehört. Wie war denn der uns persönlich nicht bekannt gewesene Mitarbeiter aus der Sicht seiner dienstlichen Umgebung? — Ein beliebter Kollege. Besonders geschätzt wurde seine Dienstfreundlichkeit und Gewissenhaftigkeit. Sein Tod hat auch im dienstlichen Bereich eine nicht zu übersehende Lücke aufgerissen. In der letzten Zeit vor dem Unfall hatten manche das Gefühl, als hätte er schwer an etwas zu tragen, als könne er irgend etwas nicht bewältigen — und auch die unbestimmte Ahnung, er würde irgendwo Trost suchen!

Hat irgend jemand mit ihm einmal darüber gesprochen, ihm zugehört, ihn ermuntert, ermahnt, gewarnt? Über zulässiges Verhalten außer Dienst ist abgesehen von den Bestimmungen eines Paragrafen der Dienstordnung nichts in unseren Vorschriften ausgesagt. Darum geht es auch gar nicht. Es geht darum, daß der Kollege jetzt tot ist.

Ob er im Dienst immer frei von Alkohol war? Wir wissen es nicht. Wir kennen nur den Vorfall in Sr bzw. Sb. Nachträglich kann man sagen, es wäre noch besser gewesen, ihn mit einem Strick anzubinden als mit den getroffenen Sicherheitsvorkehrungen wegzuschicken. Nur hilft es nichts mehr.

Nachträglich könnte vielleicht auch einer sagen, er hätte ihn schon kurz vorher zur Meldung bringen können, es aber aus Prinzip nicht getan. „Ich zeige niemanden an!“ Jemandem, der solche Prinzipien hat, dem sagt der Verfasser dieses Beitrages, der natürlich auch einen persönlichen Stil der Dienstesausübung hat und oft genug mit der Frage der Zweckmäßigkeit des Übersehens, Überhörens und Vertuschens konfrontiert war:

„Wir sind davon überzeugt, daß der Kollege, über dessen Unfall wir nunmehr berichtet haben, bestimmt jedem hätte verzeihen können, der über ihn wegen Verdachtes der Trunkenheit Meldung erstattet und dadurch vielleicht sein Leben gerettet hätte; er kann aber keinem mehr verzeihen, der eine solche Meldung unterlassen hat!“

Durchführung der Internationalen Eisenbahner-Unfallverhütungswochen 1978 bei der BBDion Linz:

Vom Sicherheitsbeamten II der Transportabteilung der Bundesbahndirektion Linz wurden im Rahmen der IEUVV schwerpunktmäßig die Bahnhöfe Linz Hbf, Linz Fbf, Linz Vbf, Attnang-Puchheim, Stainach-Irdning, Selzthal und Salzburg-Gnigl besucht und überprüft. Die dabei festgestellten Unfallquellen technischer und baulicher Natur wurden niederschriftlich erfaßt und die Schreiben den zuständigen Fachdiensten mit der Bitte um Abhilfe zugeleitet. Anlässlich der Begehung der Anlagen wurden die einzelnen Arbeitsabläufe, speziell jene des Verschub- und Magazindienstes, überwacht und wahrgenommene Verstöße gegen die Unfallverhütungsbestimmungen an Ort und Stelle abgestellt. In Gesprächen wurden die Mitarbeiter und das Aufsichtspersonal aktiviert und motiviert, stets unfallsicher zu arbeiten. Dem ordnungsgemäßen Zustand und dem vorschriftsmäßigen Tragen der Schutzkleider wurde dabei besonderes Augenmerk geschenkt. Besonders der Devise „Ordnung am Arbeitsplatz“ wurde in fast allen Großbahnhöfen unseres Bereiches in der Form Rechnung getragen, daß die Anlagen gesäubert und sämtlicher Unrat eingesammelt wurde; hiezu wurden auch spezielle Fahrten durchgeführt.

Die überwiegende Anzahl der persönlichen Unfälle ereignete sich während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen durch Stürze, Stolpern und Umkippen mit den Füßen (DV A 40 Heft 2 Punktegruppe 2.5.2), beim Auf- und Abspringen (DVA 40 Heft 3 Punktegruppe 3.5), beim Kuppeln (Punktegruppe 3.6) und beim Aufenthalt auf bewegten Fahrzeugen (Punktegruppe 3.4). Im Magazin- und Ladedienst wurde beim Umgang mit Gütern häufig gegen die Bestimmungen der Punktegruppe 4.2 der DV A 40 Heft 4 verstoßen (vorwiegend Hand- und Fingerletzungen durch Einklemmen). Eine sehr ungünstige Entwicklung ist

bei den Wegunfällen (DV A 40 Heft 2 Punktegruppe 2.3) festzustellen. Hier überwiegen die Straßenverkehrsunfälle; jedoch auch bei Benützung öffentlicher Verkehrsmittel und beim Aufenthalt auf den öffentlichen Verkehrsflächen am Weg vom und zum Dienort kommt es immer wieder aus Unachtsamkeit zu Unfällen, vorwiegend zu Fußverletzungen.

Bei Gesprächen mit den Vorständen, den Sicherheitsbeamten III und den Personalvertretern für den Arbeitnehmerschutz wurde immer wieder die Meinung vertreten, daß die Ursachen fast aller persönlichen Unfälle im Fehlverhalten und in Fehlleistungen der Betroffenen begründet sind. Vor allem Übermüdung, Konzentrationsschwäche, Hast und Eile, Gefahrenblindheit und Mißachtung grundlegender Vorschriftenbestimmungen sind immer wieder die Ursache persönlicher Unfälle. Wir sind der festen Überzeugung, daß wir diese Unfallquellen nur durch ständiges Überwachen der Arbeitsabläufe und durch positives Einwirken auf unsere Mitarbeiter auf Dauer wirksam bekämpfen können.

Die Unfallverhütungswochen wurden von den damit Befassten in unserem Bereich mit vollem Einsatz durchgeführt und unsere Bemühungen und Anregungen sind zweifellos auf fruchtbaren Boden gefallen. Die IEUVW sind daher als sehr positiv zu bewerten und als absolut taugliches Mittel anzusehen, unsere Mitarbeiter aufzurütteln und ihnen den Begriff „Sicherheit“ und „Unfallverhütung“ als lebenswichtiges Gedankengut für ihre verantwortungsvolle und gefährliche Tätigkeit mit auf den Weg zu geben.

Weiters wurde eine Aktion mit den neu aufgelegten und den noch vorhandenen gewesenen Unfallverhütungsplakaten an den werbewirksamen Stellen unserer Bahnhöfe gestartet. Die Aushangkästen für den Arbeitnehmerschutzdienst wurden mit neuem, aktuellen und vor allem dienststellenbezogenem Werbematerial neu gestaltet. Die Tonbildschau läuft auch nach den IEUVW noch etwa sechs Monate im Dienstunterricht der Großbahnhöfe, weil mit dem einen zur Verfügung stehenden Vorführgerät in zweiwöchigem Zeitraum die Bildserie nicht allen Mitarbeitern gezeigt werden konnte. Künftig sollten mehrere Bildserien und Projektoren für diesen Zweck zur Verfügung stehen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die BBD Linz in einem ORF-Interview (Österreich-Bild vom 17. 4. 1978 — Verschubablauf im Bf Linz Vbf im

Rahmen der IEUVW) einen wesentlichen Beitrag zu diesem aktuellen Thema für ganz Österreich geleistet hat.

Obwohl die Redaktion des IdB von der erfolgreichen Durchführung der Internationalen Eisenbahner-Unfallverhütungswochen auch bei den übrigen BBDionen überzeugt ist, möchten wir den Bericht der Dion Linz stellvertretend für alle Dionen vorstellen und sind sicher, daß der hierin eingeschlagene Weg, den Gedanken der Unfallverhütung allen Mitarbeitern noch näher zu bringen, erfolgversprechend ist.

Zum Thema „Schutzkleider“

Als ob es eine Schande wäre, Schutzkleider zu tragen! Welche Energie und Phantasie manche Mitarbeiter dafür entwickeln, Argumente zu finden, daß sie die zum Schutz ihrer Gesundheit, vielleicht sogar des Lebens, erzeugten und zur Verfügung gestellten Schutzkleider nicht tragen müssen. Gegenüber Kontrollorganen werden entsprechende Abwehrrsätze schon bereitgehalten. Aber auch gegen sich selbst, gegen sein eigenes, besseres Wissen werden mühselig Entschuldigungen zusammengebastelt.

Das sieht dann so aus:

„Im Dpl. I. Tag 18, führe ich den GmP-Zug 71228 von Mis-Nh mit einer Fahrzeit von 103 Min. Anschließend führe ich von 13.08 bis 21.08 Uhr nur reine Personenzüge, übernachte in Nh und führe am nächsten Tag wieder einen Personenzug von Nh-Mis. Das Tragen der Sicherheitsschuhe auch bei GmP-Zügen (laut Sibe II) läßt sich an solchen Dienstplantagen schwer verwirklichen, da auch auf tadellose Bekleidung jener Bediensteter größter Wert gelegt wird, die Kontakt mit den Reisenden haben.“

Dieser bereits hektografierte Text, fein säuberlich auf eine Meldekarte aufgeklebt, wurde von Zugführern an die Bundesbahndirektion eingesandt. Wie groß muß doch das Gefühl „Mir kann nichts geschehen“ bei diesen Mitarbeitern sein. Wenn man da noch weiter an dem Beispiel herumdoktert, dann kommt es zu einem noch größeren Mißverhältnis. Nämlich, fast eine Stunde beträgt die reine Fahrzeit des Zuges. Also ist die über die Füße her drohende

Gefahr auf nicht einmal eine Stunde begrenzt. Und was sollte denn wirklich, bei etwas Vorsicht, in dieser Zeitspanne passieren?

Das geht dann logischerweise noch weiter! Vor kurzem trat ein Zugführer in den wohlverdienten Ruhestand. Uns damals sehr Jungen war er für Korrektheit und Freundlichkeit bekannt. Ihn konnte man im Dienst immer mit hohen, festen Schuhen mit breitem, niedrigem Absatz sehen. Schon zu einer Zeit, als die Beschaffung und Erhaltung des Schuhwerks nicht ganz einfach und billig war. Später trug er selbstverständlich die Sicherheitsschuhe. Jetzt könnte man ihm höhnisch sagen, daß er über drei Jahrzehnte unnötig schwere Schuhe an sich herumgeschleppt habe und dabei hatte er ohnehin keinen einzigen Unfall gehabt.

Das geht zu weit. Wir sagen dem Zugführer i. R.: „Nicht nur für Ihre Korrektheit und Freundlichkeit, sondern auch für das vieljährige vorbildliche Verhalten im Sinne der Unfallverhütung möchten wir uns herzlich bedanken. Ihr Beispiel hat dazu geführt, daß unzählige Neue sich daran orientiert haben.“ Einige der damals Neuen sitzen jetzt auf Plätzen in der Verwaltung oder bei der Gewerkschaft, wo weiterhin die eindeutige Auffassung besteht, daß die Gesundheit des Menschen sein kostbarstes Gut ist, aber auch, daß die Erhaltung dieser Gesundheit etwas kostet. Nicht nur Geld, sondern auch die Überwindung von Bequemlichkeit. Daß ein Sicherheitsschuh nicht so schön anzuschauen ist, wie ein modischer Lackschuh, daran gibt es keinen Zweifel. Trotzdem wird kein Reisender daran Anstoß nehmen, wenn Sie, mit Sicherheitsschuhen bekleidet, die Fahrkartenüberprüfung durchführen. Tadellose Adjustierung, freundliches Verhalten, fachliches Können werden dem Reisenden bestimmt mehr bieten, als nichts von dem und dafür Halbschuhe! Und daß Sie der Empfehlung der DV A 40, Pkt. 2.7.3.1. hinsichtlich des Schuhwerkes in jenen Fällen folgen, in denen Sicherheitsschuhe nicht vorgeschrieben sind, das wollen wir sehr hoffen. Um Ihnen Recherchen zu ersparen: Der Verfasser dieses Beitrages hält sich daran.

Aber auch mit den Köpfen gibt es Probleme.

In manchen Montagehallen ist das Tragen von Helmen Pflicht. Die in den Hallen Tätigen sind sich der Gefahren bewußt, die durch schwebende Lasten oder herabfallende Teile drohen. Kommen Besucher, so gilt bei ÖBB-Anlagen

Besuchern von Einrichtungen, Bau-
stellen, Werkstätten usw. der ÖBB
sind von der örtlich zuständigen
Bundesbahndienststelle Schutzhelme
zur Verfügung zu stellen, wenn der
Aufenthalt mit einer in 2.7.7.1. ge-
nannten Gefährdung verbunden ist.

Der Helmtragepflicht weichen nicht
einmal Menschen aus, die ansonsten
gewohnt sind, eine Krone auf dem
Haupt zu tragen. Und das ist sicher
nicht von ungefähr, einem Staatschef
das Tragen eines Helmes zuzumuten.

Um so verwunderlicher ist es, daß es
vor kurzem zu einem Wortwechsel
zwischen dem örtlichen Aufsichtsfüh-
renden in einer ÖBB-eigenen Wagen-
werkstätte und dem eine Verschubfahrt
in die Halle begleitenden Aufsichts-
verschubmeister kam. Dieser beharrte auf
seinem „Recht“, einen Schutzhelm nicht
tragen zu müssen.

Ein sehr zweifelhaftes „Recht“! Das ist
schon eine gewaltige Sache, sagen zu
können: „Ich habe das Recht, mit dem
bloßen Kopf gegen ein Eisenstück ren-
nen zu dürfen.“ Wir bitten Sie: Tun
Sie es nicht! Damit Sie Ihren Kopf
weiterhin auch zum Denken benutzen
können. Und bei der Gelegenheit auch
zum Überdenken von Fragen der Un-
fallverhütung.

Sind es wirklich „immer dieselben“?

Fast hätten wir einen Sicherheitsbeam-
ten III, nämlich den des Bf Wien Südbf,
und auch andere Verantwortliche dieses
Bahnhofes zur Verzweiflung gebracht.
In drei Beiträgen des IdB 2/78 wurde die
Dienststelle genannt: Schwere Verlet-
zung eines Weichenaufsehers. Verschub
mit Postwagen, Verzögerung bei der
Beseitigung von Unfallquellen. Da muß
doch — so meinen die Verantwortlichen
des Bahnhofes — ein Leser des IdB
absolut den Eindruck gewinnen, als
ginge es auf diesem repräsentativen
Bahnhof drunter und drüber.

Daß es nicht so ist, und wie es zu
diesem Anschein kommen konnte, wol-
len wir unseren Lesern in diesem Bei-
trag nahebringen.

Wien Südbf hat einen Personalstand
von etwa 1600 Mitarbeitern. Über-
schlagen Sie einmal, wieviel kleine
Dienststellen das schon allein aufwiegt.
Dazu kommt noch, daß die Zugbegleit-
bediensteten dieses Bahnhofes planmäßig
in 6 Bundesländern Österreichs, Liege-
wagenschaffner überdies in mehreren
Staaten Europas, anzutreffen sind. Aber

auch die flächenmäßige Ausdehnung des
Bahnhofes selbst ist erwähnenswert,
werden doch fünf Wiener Gemeinde-
bezirke berührt!

Um bei diesen Dimensionen Unfällen
im allgemeinen, Personalunfällen spe-
ziell, entgegenzuwirken, bedarf es schon
einer echten Anstrengung. Neben dem
ständigen Einwirken auf die Mitarbei-
ter, einen persönlichen Stil zu pflegen,
der Unfällen jeder Art entgegenwirkt,
müssen natürlich die Anlagen so oft
als möglich auf das etwaige Vorhanden-
sein neuer oder bisher nicht erkannter
Unfallquellen untersucht werden. Das
reicht vom Dachraum eines Stellwerkes
über die weitausgedehnten Verschieber-
bahnsteige, Rampen und Magazin-
flächen bis zu uralten Weichen und
Gleisanschlüssen in entlegenen Winkeln
der Abstell- und Ladegleise. Anschluß-
bahnen erstrecken sich mehrere Kilo-
meter weit in verbautes Gebiet. Gleis-
anlagen fremder Dienste (2 Material-
magazine, 2 Zugförderungsleitungen,
1 Hauptwerkstätte, 2 Streckenleitungen,
1 Fernmeldestreckenleitung etc.) wer-
den ebenso wie die zahlreichen Bestand-
plätze vom Verschub des Bahnhofes
befahren. Gute, oftmalige Kontakte zu
diesen Dienststellen sowie zu möglichst
vielen anderen Bahnhöfen sind eines
der Geheimnisse, wie Unfällen „außer
Haus“ wirksam begegnet werden kann.
Dazu kommt die persönliche Aussprache
mit den Mitarbeitern während des
Dienstunterrichtes, wo aktuelle Unfälle
vorgetragen und diskutiert werden.
Selbstverständlich ist auch der Sicher-
heitsbeamte III dabei anwesend. Auch
der Vorstand des Bahnhofes ist häufig
beim Dienstunterricht anzutreffen. Er
unterstreicht durch seine Anwesenheit
die Wichtigkeit des betriebsnahen
Dienstunterrichtes und steht den Mit-
arbeitern während der sachlichen Dis-
kussion zur Klärung örtlicher Probleme
zur Verfügung. Ernst genommen werden
auch die Aussprachen mit dem Auf-
sichtspersonal, örtliche Sicherheitsaus-
schüsse und alle sinnvollen Aktivitäten,
die zur Senkung der Anzahl der Un-
fälle beitragen. Eine zwar sinkende,
aber noch immer 56,6 betragende Unfall-
rate befriedigt weder den Vorstand —
der übrigens für seine Verdienste auf
dem Gebiet der Unfallverhütung schon
ausgezeichnet wurde — noch den sei-
nen Anschauungen eifrig folgenden „Stab“.
Die Redaktion des IdB erkennt diesen
zähen Kampf vollkommen an. Wir
haben auch schon zu Beginn vorigen
Jahres erläutert, warum wir die Namen
von Verkehrsstellen ausschreiben (keine
Prangerfunktion!). Auch ist unser Ziel
unverändert, möglichst viele Mitarbeiter
mit Unfällen und ihren Begleitumstän-

den zu konfrontieren, um ihnen eine Kor-
rekturmöglichkeit ihres allenfalls eben-
so unrichtigen Verhaltens zu bieten.
Nun, woher sollen die der Aufklärung
dienenden Beispiele genommen werden?
Abgesehen von der Möglichkeit, Fälle
zu konstruieren, können Niederschriften
der Zusammenfassungen aus Erhebungs-
geschäftsstücken verwendet werden.
Weiters bieten sich die Meldungen der
Sicherheitsbeamten über Personalunfälle
an und selbstverständlich auch Beiträge
der Bundesbahndirektionen. Fallweise
erhalten wir auch von Schulungsbeamten
für den Verkehrsdienst verfaßte Arti-
kel. Uns sind aber auch Zuschriften
jedes Lesers willkommen. Dabei legen
wir nur Wert auf die sachliche Richtig-
keit. Über Formulierung oder äußere
Form brauchen Sie sich als Einsender
keinesfalls den Kopf zu zerbrechen.

Viele Beiträge werden aber vom IdB-
Team auf Grund eigener Wahrnehmungen
verfaßt. Nachdem zwei Mitarbeiter
dieses Teams lange selbst in Wien Südbf
Dienst versehen haben (und sich zudem
noch mit diesem Bahnhof verbunden
fühlen), ist es natürlich, daß auch das
Material für das IdB des öfteren aus
Quellen dieses Bahnhofes geschöpft wird.
Nochmals zu den drei Beiträgen in der
Ausgabe 2/78:

Schwere Verletzung eines Weichenauf-
sehers,

Verschub mit Postwagen,

Verzögerung bei der Beseitigung von
Unfallquellen.

Hand aufs Herz! Könnte nicht alles,
was in diesen Artikeln geschildert
wurde, fast genau so auf einem anderen
Bahnhof in Österreich vorkommen?

Verletzung eines Kollegen in Graz...

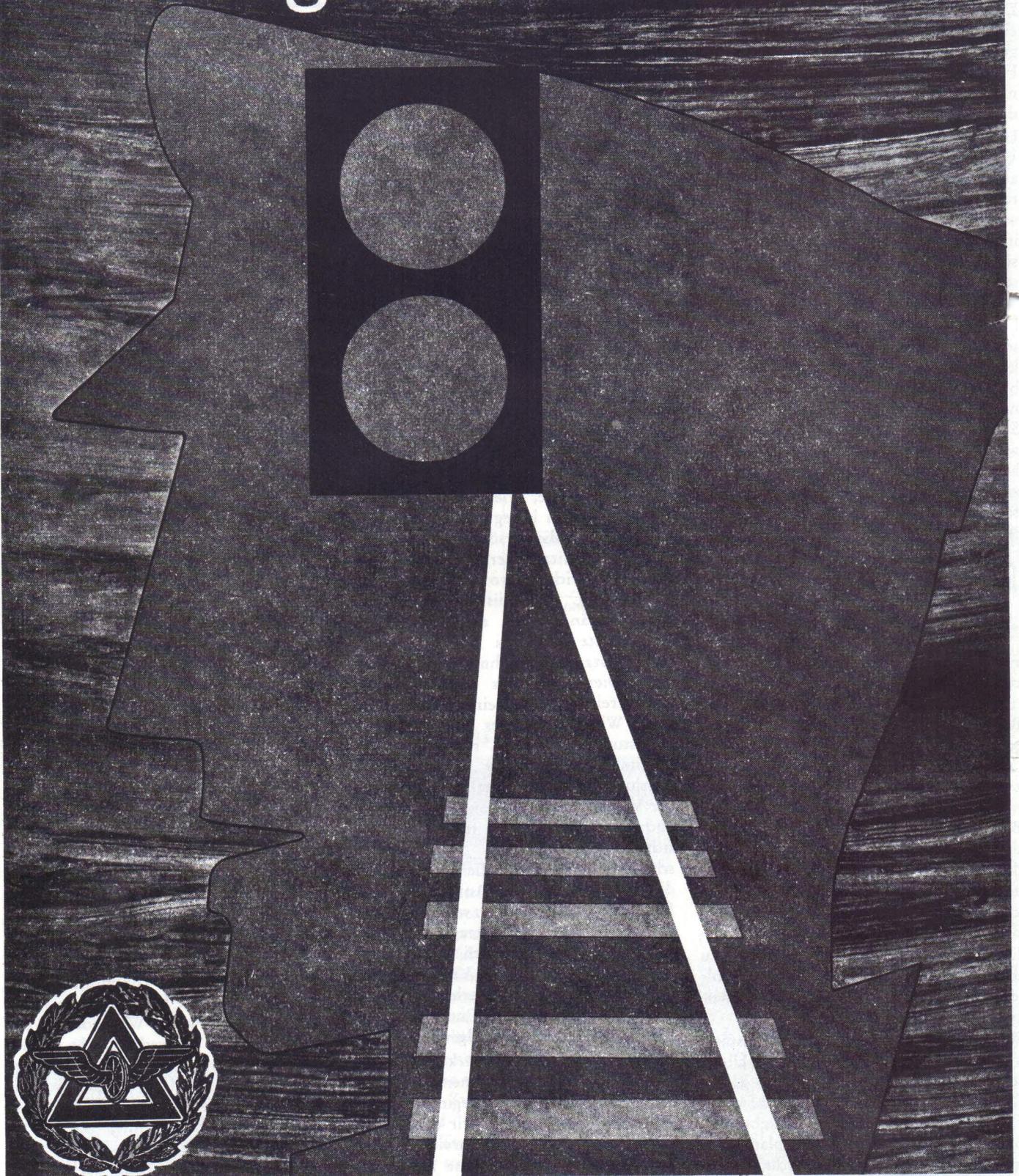
Verschub mit Postwagen in Dornbirn...

Beseitigung von Unfallquellen in
Summerau...

Wäre vielleicht auf Ihrem Bahnhof oder
auf Ihrem Dienstplatz etwas, das
raschest abgestellt oder umorganisiert
werden müßte, damit nicht ein Sach-
verhalt entsteht, der es wert wäre, ein
langes Lehrbeispiel darüber zu verfas-
sen. Da ist es uns schon lieber, wenn
Sie sofort zweckentsprechende Maßnah-
men setzen und uns eine theoretische
Abhandlung darüber zukommen lassen,
was passieren hätte können, wenn nichts
getan worden wäre. Wir hoffen, daß
wir die Dinge ins rechte Licht rücken
konnten. Mit der Schilderung echter
Begebenheiten wollen wir lediglich er-
reichen, daß Sie, werte Leser, von allen
IdB-Beiträgen, wer immer sie verfaßt
hat und wo der jeweilige „Tatort“ auch
liegt, durch entsprechende Verwendung
und darüber hinaus geführte Diskussio-
nen weitgehend profitieren.

63

vorsicht ist klugheit
klugheit ist 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.