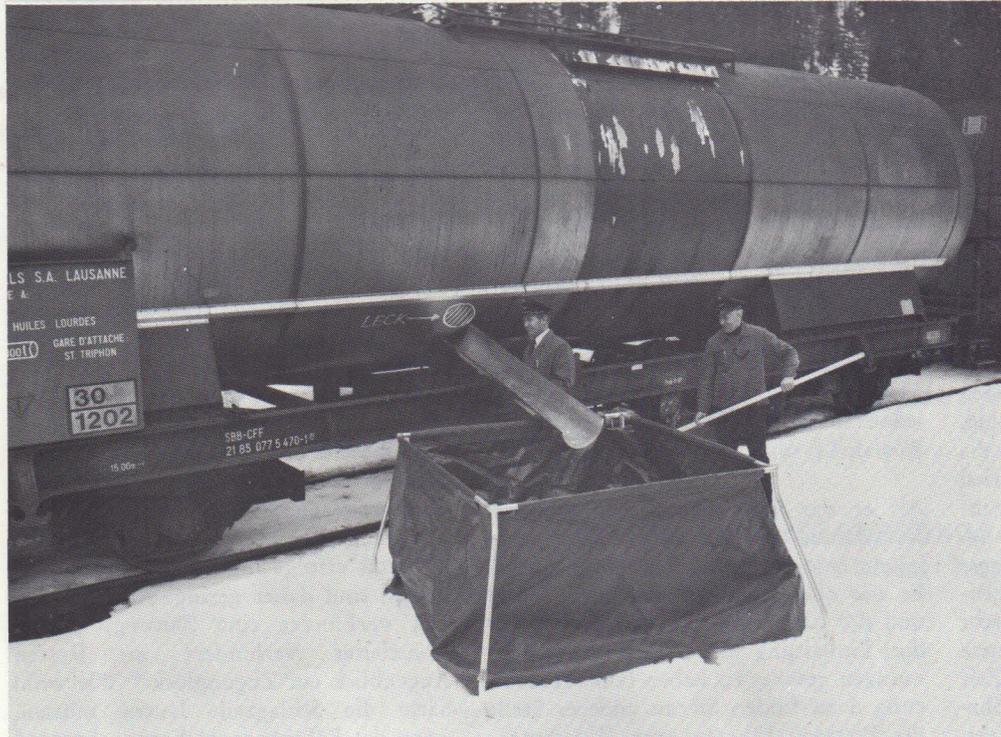
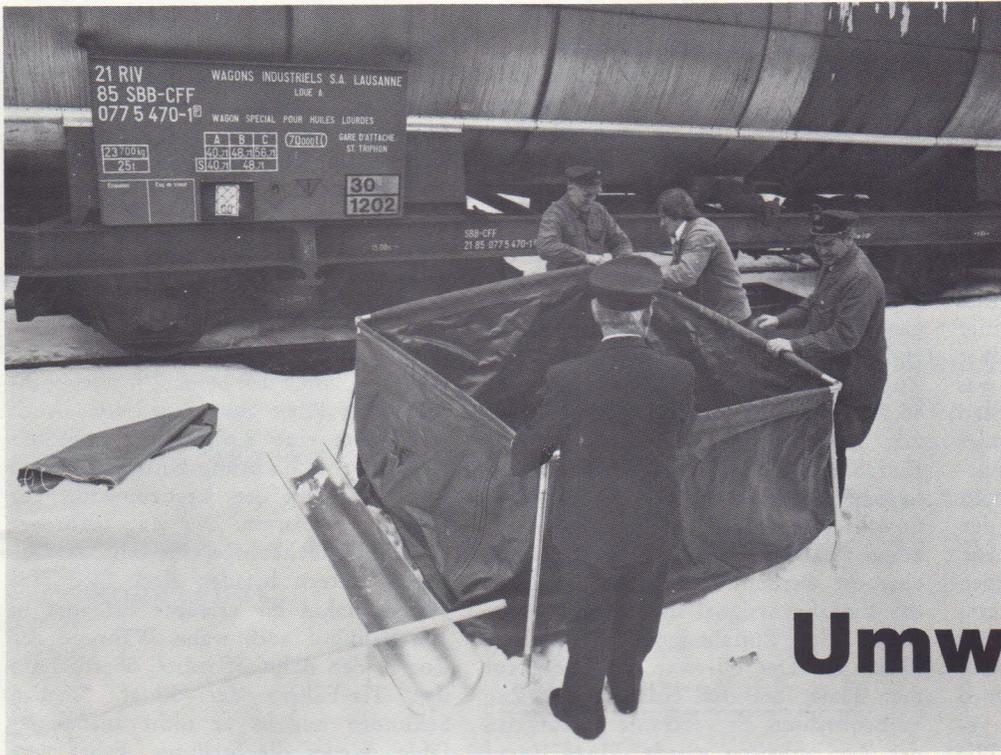


Der **Betrieb**

Informationsblatt der Betriebsdirektion

4 | 78



Umweltschutz

Für
den

muß
jeder
Handgriff
sitzen

Aus dem Verkehrsgeschehen

Rechts und links der Donau

ereignete sich in Oberösterreich in kurzem Abstand je ein Zugzusammenstoß. Jeder der beiden Fälle zeigt mit einer Deutlichkeit sondergleichen, daß Mitarbeiter im ausführenden Verkehrsdienst auch nicht auf einige Sekunden unkonzentriert sein dürfen, wenn verkehrsdienstliche Handlungen vorzunehmen sind. Es wird aber auch anschaulich, wie sehr jeder von uns auf die Gewissenhaftigkeit, die Beobachtungsgabe und das Reaktionsvermögen der Partner im Verkehrsgeschehen angewiesen ist, was natürlich voraussetzt, daß die Arbeit als Zusammenarbeit im Sinne einer echten Partnerschaft ausgeübt wird. Man muß sich immer bewußt sein, daß der Partner vieles nicht wissen kann, was ich selber weiß; immer darüber nachdenken, was den Partner zu einer unerwünschten Handlungsweise verleiten könnte oder was er aus meinem eigenen Tun schließen könnte, wenn ein Sprechkontakt nicht besteht — dies gehört zu den Feinheiten unseres Berufes. Je nachdem, in welchem Ausmaß es dem einzelnen Mitarbeiter, über das obligate Beherrschen und Befolgen der Vorschriftenbestimmungen hinaus, gelingt, sich auch auf den Berufspartner einzustellen, wird es auch gelingen oder mißlingen, gefährliche Situationen zu meistern. Wie es zu solchen Gefahrenmomenten kommen und was daraus entstehen kann, wollen wir Ihnen nunmehr schildern.

Der Fall 1 rechts der Donau — im Bf Windischgarsten. Wegen eines Hochofenschadens im Werk Linz der VOEST-Alpine muß Flüssigseisen aus dem Werk Donawitz nach Linz transportiert werden. Um diese Transporte zu ermöglichen, wurden Torpedowagen aus der Bundesrepublik Deutschland angemietet. Während die Vollzüge wegen der hohen Achslast über Selzthal, Kleinreifling, St. Valentin verkehren, werden die Leerwagen über Klaus nach Selzthal geleitet. Neben besonderen Vorkehrungen, wie Reihungsvorschriften oder Bereithaltung von speziellen Aufgleisungsfahrzeugen für den Fall einer Entgleisung, muß unbedingt darauf Bedacht genommen werden, daß die Transporte stets in einer kürzestmöglichen Zeit vorgenommen werden, um zu gewährleisten, daß das Ladegut im flüssigen

Aggregatzustand verbleibt. Aber auch die Innentemperatur der leeren Torpedowagen muß bei Ankunft im Werk Donawitz zur Ermöglichung der sofortigen Wiederbeladung noch mindestens 1000 Grad Celsius betragen. Daher ist sowohl Voll- als auch Leerzüge ein bestimmter Vorrang eingeräumt. Am 5. 9. rollte eine solche Leergarnitur von Linz Stahlwerke in Richtung Leoben Donawitz. Die Zuglänge betrug 130 m. Im Bf Windischgarsten war um 14.02 Uhr ein aus Selzthal kommender Güterzug mit 360 m Länge auf Gleis 2 eingefahren; infolge dieser Länge blieb die Einfahrweiche besetzt. Das war die Ausgangssituation für die folgenden Schwierigkeiten. Der Fdl ließ nicht etwa den Zug teilen, sondern gestattete nach etwa 15 Minuten dem herannahenden Gegenzug mit den Torpedofahrzeugen die Einfahrt nach Gleis 1. Die im Schutzweg liegende Weiche 7 konnte wegen der unvollständigen Einfahrt des Kreuzungszuges nicht in die erforderliche Stellung gebracht werden. Der Torpedozug traf das Einfahrvorsignal in Stellung „Vorsicht“, das Einfahrtsignal in Stellung „Frei“ an. Der Fdl war rechtzeitig auf dem Platz, um den einfahrenden Zug zu beobachten. Er vertraute darauf, daß der Zug anhalten würde. Einen Zuruf an die Zugmannschaft über die eintretende Verzögerung fand er offensichtlich nicht notwendig. Der Tzf-Führer dürfte durch das neutrale Verhalten des Fdl beruhigt gewesen sein. Er sah, daß der Kreuzungszug bereits am Platz stand. Eine weitere Kreuzung ist in diesem Bahnhof aus Platzgründen nicht möglich. Gegenüber anderen Güterzügen hatte sein Zug ohnehin Vorrang. Es war ein gefährlicher Trugschluß anzunehmen, daß trotz der Vorsichtstellung des Einfahrvorsignales nun schon die Durchfahrt gestattet wäre, was jedoch nicht der Fall war, weshalb das Ausfahrtsignal „Halt“ zeigte.

Als er das haltzeigende Ausfahrtsignal wahrnahm, gab er Gefahrensignal und leitete sofort eine Schnellbremsung ein. Es war aber schon zu spät. Sein Fehler und der des Fahrdienstleiters, nicht für die Einhaltung der Schutzwegbestimmungen gesorgt zu haben (eine Erläuterung dazu finden Sie an anderer Stelle des Blattes), führten zum Zusammen-

stoß. Entgleiste und umgestürzte Güterwagen, schwere Fahrzeugschäden, Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs und eine schwere Verletzung des schuldhaft beteiligten Tzf-Führers waren die Folgen. Die heißen Torpedowagen blieben heil, mußten aber nun mit höchster Eile über Linz und die Route der Volltransporte umgeleitet werden. In der Hitze des Gefechtes vergaß der Fdl zu allem Überfluß, die gemäß Richtlinien vorgesehenen Anzeigen zu erstatten, was dazu führte, daß in den Zeitungen auffällig bedeutet wurde, daß der Zusammenstoß vertuscht werden hätte sollen!

Am 13. 9. hat es wieder „getuscht“ — Fall 2 —, links der Donau, in Gaisbach-Wartberg. Aber nur ganz leise. Auch hier sollte eine Kreuzung abgewickelt werden. Aus Richtung Summerau wird um 0.45 Uhr der Kreuzungszug auf Gleis 1 eingelassen. Der Zug befördert durchwegs Fahrzeuge, die mit gefährlichen Gütern beladen sind. Der Tzf-Führer nahm die erlaubte Einfahrt in den Bahnhof noch wahr. Während der Zug in den Bahnhof rollte, übermannte den Tzf-Führer der Schlaf. Wenige Sekunden nur ist er nicht aufnahmefähig. Weder die Stellung „Fahrt verboten“ des Gleisperrlichtsignals, noch die Haltstellung des Ausfahrtsignals dringen in sein Bewußtsein. Der Fdl steht auf dem Platz. O Schreck! Der Zug brems ja nicht! Der Fdl zögert keine Sekunde. Mit ein paar Sätzen ist er beim Schaltgerüst und schaltet die Bahnhoffahrleitung ab. Das bewirkt u. a. das Fallen des Hauptschalters bei den Tzf der einfahrenden Züge. Blitzartig ist der Tzf-Führer durch das unverkennbare Geräusch wieder hellwach und leitet Schnellbremsung ein. Zu diesem Zeitpunkt ist auch der auf Gleis 4 einfahrende Gegenzug, ein Bezirksgüterzug, bereits unter der Bahnhoffahrleitung. Auf das Fallen des Hauptschalters reagiert auch dieser Tzf-Führer mit einer Schnellbremsung. Der Zusammenstoß erfolgt mit etwa 3 km/h. Die Folgen sind daher gering. Am nächsten Tag verkündet eine Zeitung: „Fahrdienstleiter verhindert im letzten Augenblick ein Zugunglück.“ Wie wohl hätte die Schlagzeile lauten müssen, wenn der Fdl gerade in diesem „letzten“

Augenblick Denkpause gehabt hätte? Entsetzlich!

Die beiden Fälle drängen auch wieder das Problem gefährlicher Güter in den Vordergrund, die uns immer mehr zur Beförderung anvertraut werden. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Bahn mit Abstand die sicherste Beförderung bietet und somit die Gefahren für die Umwelt niedrig gehalten werden können. Denken Sie bei allen Ihren Handlungen auch daran. Machen Sie sich auch immer wieder Gedanken, was zu tun wäre, wenn... Das heißt nicht, den Teufel an die Wand zu malen! Das heißt, sich der großen Verantwortung bewußt zu sein. Sprechen Sie mit Ihrem Vorstand anläßlich eines Kontrollganges oder bei anderer Gelegenheit über die Sicherheitsvorkehrungen. Sagen Sie ihm, was Ihnen notwendig erscheint! Als Vorstand wird sich für Sie gewiß auch die Möglichkeit bieten, mit dem Kommandanten der örtlichen Feuerwehr einmal zu sondieren, welche Geräte im Bedarfsfalle zur Verfügung stehen. Sie können mit ihm ohne weiteres die Liste der gefährlichen Güter oder das Kärtchen aus dem IdB besprechen. Vielleicht hat er Interesse, die Ölwehrgeräte Ihres Bahnhofes zu besichtigen oder zu testen, inwieweit über ein Gut anhand des Verzeichnisses der gefährlichen Güter auf Bahnebene Auskunft zu erhalten ist. Solche Kontakte sind uns stets willkommen!

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst sind selbstverständlich eingeladen, den Bericht über die beiden Ereignisse nach verschiedenen Aspekten hin auszuwerten. Auffrischung der Vorschriftenkenntnisse, Handhabung der Rettungseinrichtungen, Ölwehrmittel u. dgl. sind die Voraussetzung für eine korrekte Dienstleistung und stete Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter.

PS:

Bei einer am Tag nach dem Ereignis im Bf Windischgarsten durch ein Organ der GD vorgenommenen Kontrolle wurden sicherheitsgefährdende Mißstände festgestellt (mehrfach unterlassene Fahrstraßenprüfung, Unregelmäßigkeiten bei der Signalbedienung, von der Vorschrift abweichende Lautsprecherdurchsagen, mangelhafte Sicherung abgestellter Fahrzeuge).

Hingegen stellen überwachende Stellen dem Bf Gaisbach-Wartberg bestes Zeugnis aus.

Fällt es Ihnen nicht auch schwer anzunehmen, nur der Zufall wäre den beiden Ereignissen und deren Ausgang Pate gestanden.

Verschub unbegleiteter Triebfahrzeuge

Erläuterung zu DV V 3, Punkte 62, 71 und 97

Das richtige Verhalten des Triebfahrzeugführers sowie des Stellwerkswärters (Fahrdienstleiters) bei Durchführung unbegleiteter Triebfahrzeugfahrten wirft offenbar immer noch Probleme auf.

DV V 3, Pkt. 62

Der Verschubleiter ist für zweckmäßige, rasche und betriebssichere Verschubdurchführung verantwortlich. Er hat den Verschubbediensteten die Verrichtungen zuzuteilen.

Alle am Verschub Beteiligten sind tunlichst über die Verschubbewegungen zu verständigen. Die Verständigung ist unerlässlich, wenn die Signalabgabe nicht ausreicht oder besonders vorsichtig verschoben werden muß (z. B. Verschubbewegungen mit und an Wagen, die mit Personen besetzt sind). Die Stellwerks-(Weichen-)wärter sind von jedem Verschub in ihrem Stellbereich zu verständigen.

Der Verschubleiter muß die Verschubbewegung gut überblicken und sich mit den beteiligten Bediensteten verständigen können. Über örtliche Besonderheiten (s. Bf-Do) hat er den Tzf-Führer zu verständigen.

Beim Verschub unbegleiteter Triebfahrzeuge ist der Stellwerkswärter (Fahrdienstleiter) Verschubleiter. Aufgrund der vorgenannten Bestimmung sind die beim Verschub Beteiligten tunlichst über die Verschubbewegungen zu verständigen.

Wie weit muß nun tatsächlich der Stellwerkswärter den Triebfahrzeugführer unterrichten und was bedeutet das Wort „tunlichst“?

Im Gegensatz zu den Fällen, in denen eine Verständigung zwingend vorgeschrieben ist, bedeutet das Wort „tunlichst“, daß die Verständigung wünschenswert ist, die Notwendigkeit jedoch im Einzelfall geprüft werden muß. Die Verständigung des Triebfahrzeugführers ist ja nicht immer nur eine Frage der Betriebssicherheit; in vielen Fällen ist eine Verständigung des Triebfahrzeugführers wegen einer flüssigeren Betriebsabwicklung erforderlich. Ein Triebfahrzeugführer, der über den Verschubvorgang genau informiert ist, wird zweifellos die Verschubabwicklung beschleunigen können. Diese Beschleunigung käme jedoch nicht zum Tragen, wenn aufgrund der örtlichen Verhält-

nisse die Verständigung des Triebfahrzeugführers sehr zeitaufwendig ist. Dies wird vor allem beim Verschub unbegleiteter Triebfahrzeuge zutreffen, da die Regelung dieser Verschubvorgänge häufig mittels Signalen erfolgt.

„Tunlichst“ bedeutet also:

Ist die Verständigung aus Gründen der Sicherheit notwendig, so muß sie durchgeführt werden. Lassen andere Gründe die Verständigung zweckmäßig erscheinen, ist im Einzelfall zu entscheiden, ob die Verständigung durchzuführen ist oder nicht.

Der Stellwerkswärter (Fahrdienstleiter) muß sich auch darüber klar sein, mit welchen Verschubbewegungen der Triebfahrzeugführer rechnet. Häufig werden Fahrten unbegleiteter Triebfahrzeuge ja aufgrund einer Triebfahrzeugfahrordnung bzw. eines Triebfahrzeugumlaufplanes durchgeführt. Erfolgt die Fahrt nach den genannten Unterlagen, dann ist eine weitere Verständigung des Triebfahrzeugführers nicht erforderlich. Dies trifft auch dann zu, wenn ein unbegleitetes Triebfahrzeug auf ein besetztes Gleis eingelassen wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Die sicherste und schnellste Verschubdurchführung ergibt sich zweifellos dann, wenn der Triebfahrzeugführer genau über die Verschubbewegungen im Bilde ist.

- Erfolgt die Fahrt nach der Triebfahrzeugfahrordnung bzw. nach dem Triebfahrzeugumlaufplan, ist eine gesonderte Verständigung des Triebfahrzeugführers in keinem Fall erforderlich.
- In allen anderen Fällen muß überlegt werden: Ist die Verständigung aus Sicherheitsgründen erforderlich (z. B. besonders vorsichtig durchzuführender Verschub), dann muß sie vorgenommen werden. Sonst muß nach Zweckmäßigkeitsgründen vorgegangen werden.

DV V 3, Pkt. 71

Für die Beobachtung des Verschubweges sind verantwortlich: Der Verschubleiter und die am vordersten Fahrzeug befindlichen Bediensteten (Triebfahrzeugmannschaft bzw. Spitzenverschieber); die Triebfahrzeugmannschaft nur dann, wenn sie sich bei einem Triebfahrzeug mit räumlich getrennten Führerständen auf dem vordersten Führerstand befindet. Werden Hindernisse festgestellt, so ist die Verschubbewegung sofort einzustellen.

Die Fahrgeschwindigkeit beim Verschub ist so zu bemessen, daß an der beabsichtigten Stelle sicher angehalten werden kann; sie soll in der Regel 25 km/h nicht übersteigen und bei ungünstigen Verhältnissen noch 15 km/h betragen, sofern nicht zwingende Gründe, z. B. unsichtiges Wetter, Weichen, weitere Einschränkungen der Geschwindigkeit erfordern.

Nach dem bisher Gesagten kann man davon ausgehen, daß der Triebfahrzeugführer in der Regel über die durchzuführende Fahrt verständigt sein wird. Ist der Triebfahrzeugführer in Einzelfällen über die zu befahrenden Gleise nicht verständigt, so ändert dieser Umstand nichts an seiner Verpflichtung zur Beobachtung des Verschubweges. Entscheidend dabei ist, daß der Triebfahrzeugführer mit Hindernissen rechnen muß. **Der Triebfahrzeugführer darf nicht erwarten, daß die zu befahrenden Gleise immer frei sind.** Die Geschwindigkeit beim Verschub muß so bemessen werden, daß vor Hindernissen oder haltgebietenden Signalen sicher angehalten werden kann.

Ausfertigung des Zugdienstzettels

Erläuterung zur DV V 20 und DA über die Führung von Güter- und Dienstzügen ohne Zugbegleitmannschaft

Bei Überprüfung von Zd für Ferngüterzüge, die ohne Zugbegleitmannschaft verkehren, mußten wiederholt leicht vermeidbare Unzukömmlichkeiten festgestellt werden; eine Erläuterung der diesbezüglichen Vorschriftenbestimmungen soll der Beseitigung dienen.

Es werden vielfach für ein und denselben Zug oft bis zu drei Zd ausfertigt.

DV V 20

1.1.2.

Zd sind für alle Zugfahrten — ausgenommen Lokomotivzüge ohne Beigabe von Wagen sowie Fahrten von Schneeräumfahrzeugen und Schwerkleinwagen gemäß ZSV — auf den im Abschnitt II enthaltenen Strecken zu führen.

2.2.25.

Züge mit demselben fahrplanmäßigen Abfahrtstag können in einem Zd nachgewiesen werden, sofern die Eintragungen in diesem Zd noch zur Gänze Platz finden.

Nach Abschluß der Eintragungen für eine Zugfahrt ist in der nächsten freien Zeile der Spalte 1 ein waagrechtlicher Strich zu ziehen. In der darauffolgenden Zeile ist mit den Eintragungen für die nächste Zugfahrt zu beginnen.

Das bedeutet, daß lediglich ein Zd vom Zugausgangs- bis zum Zugendbahnhof — unabhängig von einer etwaigen gänzlichen Neubildung des Zuges in einem Frachtwechselbahnhof — zu führen ist.

Im Zusammenhang mit der Überprüfung der Zd wurden auch die Zugzettel dahingehend durchgesehen, ob bei einem Wechsel des Zug-Tfz oder dessen Mannschaft die entsprechenden Eintragungen vom Tfz-Führer durchgeführt werden.

DA, Zl. 32422-77

3.1.

Sind Eintragungen in den Zugpapieren durchzuführen, so hat der Zugvorbereiter diese dem Tfz-Führer abzuverlangen. Die Übergabe (Übernahme) erfolgt beim Tfz. Wechsel des Zug-Tfz (auch Mannschaftswechsel) hat der übernehmende Tfz-Führer im Zugzettel zu vermerken. Vor Antritt der Weiterfahrt sind die Zugpapiere wieder dem Tfz-Führer zu übergeben.

4.3.

Im Endbf hat der Zugvorbereiter bzw. der Zugführer aufgrund der Eintragungen im Zugzettel zu prüfen, ob hinsichtlich des Zug-Tfz unterwegs eine Änderung eingetreten ist (z. B. Lokwechsel, Mannschaftswechsel). Zutreffendenfalls sind diese Änderungen in den Zugdienstzettel einzutragen. Für die Eintragungen gelten die Bestimmungen des Punktes 2.3.

Daraus ergibt sich, wie im Falle eines Tfz- bzw. Mannschaftswechsels vorzugehen ist. Bedauerlicherweise wird in vielen Fällen eine Übertragung in den Zugdienstzettel nicht durchgeführt. Eine Nachforschung über die Ursache ergab, daß von den Triebfahrzeugführern im Zugzettel zwar Tfz-Reihe, Ordnungsnummer des Tfz, Name des Tfz-Führers sowie Nummer der Heimatdienststelle — wie vorgesehen — vermerkt werden; es fehlt jedoch in einer großen Anzahl

der überprüften Zugzettel die Angabe, in welchem Bahnhof der Wechsel des Triebfahrzeuges bzw. der Mannschaft stattgefunden hat.

Der Zugvorbereiter im Endbf ist daher nicht in der Lage, die Änderungen eines Tfz- bzw. Mannschaftswechsels in den Zd einzutragen.

Im Zugzettel muß daher unbedingt jener Bahnhof angeführt werden, in dem der Tfz-(Mannschafts-)Wechsel stattgefunden hat.

Leider mußte auch festgestellt werden, daß trotz ordnungsgemäßer Eintragung in den **Zugzettel** das letzte am Zug gewesene Zug-Tfz im **Zugdienstzettel** nicht eingetragen war, obwohl bei einigen der überprüften Züge sogar ein Zugführer beim Zug war.

Da der Zugdienstzettel die wichtigste Unterlage für die Leistungserfassung, Strecken- und Dienststellenbewertung darstellt, muß an die damit befaßten Mitarbeiter appelliert werden, auch die Bestimmungen für die Eintragung der Triebfahrzeuge genauestens zu beachten und die Eintragungen auch tatsächlich durchzuführen. Die Schulungsbeamten werden ersucht, im Dienstunterricht wiederholt die aufgezeigten Unregelmäßigkeiten zu besprechen und auf eine bessere Führung der Zd hinzuwirken.

Fahrstraßenprüfung

Erläuterung zu DV V 3, Punkt 264

Die seit 28. Mai d. J. geänderten Bestimmungen über die Fahrstraßenprüfung sollen bezüglich des Schutzweges noch einmal in Erinnerung gerufen und erläutert werden.

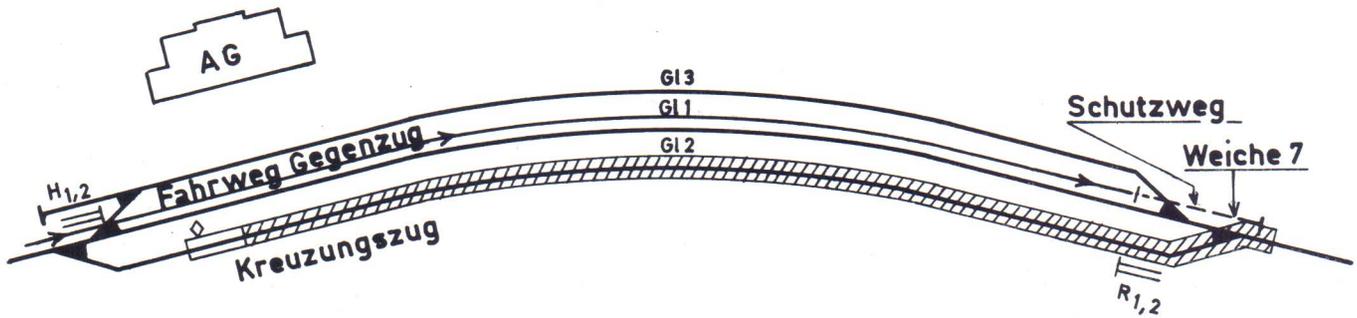
DV V 3, Pkt. 264

Bei der Fahrstraßenprüfung ist festzustellen, ob **SEHRANKEITEN ZU**

- a) der Fahrweg und dessen Grenzmarken frei sind
- b) die zum Fahrweg gehörenden Weichen und die Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen
- c) im Schutzweg liegende Weichen und, wenn vorgeschrieben, zugehörige Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen (s. jedoch Pkt. 268).

Die Länge des Schutzweges ist in der Bahnhofdienstordnung festgelegt. Die Länge des Schutzweges beträgt — von Ausnahmefällen abgesehen — 50 m. In der Regel entfällt der Schutzweg überhaupt, wenn die Einfahrgeschwindigkeit nicht mehr als 40 km/h beträgt und das

Bf Windischgarsten



Ende des Einfahrgleises mit einem Signal gekennzeichnet ist. Maßgebend für die Bemessung des Schutzweges ist die am zugehörigen Hauptsignal zulässige Geschwindigkeit (Streckenhöchstgeschwindigkeit bzw. signalisierte Geschwindigkeitsbeschränkung). Die in der Bf-Do festgelegte Länge des Schutzweges kann für einen einzelnen Zug nicht verändert werden.

Daraus ergibt sich:

Ist ein Schutzweg vorgeschrieben und wird bei untauglichem Signal gefahren, so ändert das nichts an der Länge des Schutzweges.

„Es ist festzustellen, ob im Schutzweg liegende Weichen richtig stehen.“ Warum müssen eigentlich im Schutzweg liegende Weichen richtig stehen? Die Überlegungen, die zur Schaffung des Schutzweges geführt haben, gehen davon aus, daß haltzeigende Signale nicht überfahren werden. Kommt es in Ausnahmefällen zum Durchrutschen eines Zuges, so muß sichergestellt werden, daß es dabei nicht zu Flankenfahrten kommt. Der Sinn des Schutzweges liegt darin, in einem gewissen Abstand hinter dem Ende des Einfahrgleises Flankenfahrten zu verhindern. Es sind daher andere Fahrten (Zug-, Vershub- und Kleinwagenfahrten) in den Schutzweg hinein und im Schutzweg verboten.

Der Schutzweg darf besetzt sein. Wäre der Schutzweg jedoch über die Flanke besetzt, so käme es durch einen etwa durchrutschenden Zug noch immer zu einer Flankenfahrt. Dies zu verhindern ist der Sinn der Bestimmung, daß im Schutzweg liegende Weichen richtig stehen müssen. Steht eine im Schutzweg liegende Weiche nicht richtig, so wird den Bestimmungen über die Fahrstraßenprüfung nicht entsprochen und eine gefährliche Situation geschaffen.

In letzter Zeit kommt es vor, daß bei Kreuzungen der überlange Kreuzungszug zuerst einfährt und in den Schutzweg des Gegenzuges ragt. Der Bestimmung, daß im Schutzweg liegende Weichen richtig stehen müssen, kann dann

für die Einfahrt des Gegenzuges nicht mehr entsprochen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, daß sich die Fahrdienstleiter darüber klar sind, daß eine solche Situation unter allen Umständen vermieden werden muß. Durch Einfahränderungen, Kreuzungsvereinbarungen, Abfahrtregelungen vom Nachbarbahnhof muß getrachtet werden, dem überlangen Zug erst als Gegenzug die Einfahrt zu gestatten.

Ist aber einer der seltenen Fälle eingetreten, in denen eine derartige Situation nicht mehr vermieden werden konnte, so ist eine ordnungsgemäße Fahrstraßenprüfung für den Gegenzug nicht mehr möglich. Es liegt eine Situation vor, die in der Vorschrift nicht vorgesehen ist. Die einzige Möglichkeit zur Bereinigung ist die Verständigung des Triebfahrzeugführers. Ein besonderer Wortlaut für diese Verständigung des Triebfahrzeugführers ist nicht vorgesehen; es wird eben notwendig sein, dem Triebfahrzeugführer die Situation zu schildern und dann die Einfahrt zu gestatten. Die Verständigung „Einfahrt auf besetztes Gleis“ darf nicht angewendet werden, da es sich bei der geschilderten Situation nicht um eine Einfahrt auf besetztes Gleis handelt.

Geöffnet ... geschlossen ...

Unsere Mitarbeiter, welche Schranken zu bedienen haben, sind um ihren Dienst nicht zu beneiden. Dichter Zugverkehr, erschwerende örtliche Verhältnisse, überhandnehmender Straßenverkehr, beschränkter Auffangraum vor der EK usw. sind Fakten, die den Schrankenwärterdienst keineswegs erleichtern. Immer wachsam, stets auf die Sicherheit bedacht sein u. dgl. sind Anforderungen, die jeder für die Bedienung von Schranken Zuständige selbstverständlich erfüllen muß.

Ist eine abgeschränkte EK von der Bedienungsstelle weit entfernt, so bedeutet dies, daß diese vom Wärter auch nicht eingesehen werden kann. Dies bedeutet aber auch, daß die Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 316, 2. Absatz, anzuwenden sind:

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

Bei einer von der Bedienungsstelle aus einzusehenden EK ist es schon leichter. Der erste Absatz des gleichen Punktes lautet: „Soweit Schranken nicht durch Schienenfahrzeuge betätigt werden, sind sie im allgemeinen 3 Minuten vor dem zu gewärtigenden Eintreffen eines Schienenfahrzeuges zu schließen. Weniger als 3 Minuten vorher nur dann, wenn die notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, wie ausreichende Sicht auf das Schienenfahrzeug oder zuverlässige und rechtzeitige Ankündigung des Schienenfahrzeuges durch hörbare oder sichtbare Zeichen; solche Schranken sind in der Bf-Do besonders anzuführen.“

Bei Schranken in nächster Nähe der Bedienungsstelle hat der Wärter oft seine liebe Not mit den Straßenbenutzern. Jeder von uns weiß, welche Streiche uns das Zeitgefühl spielt. Das Stehen vor einem geschlossenen Schranken wird immer als sehr lange empfunden. Die Aussagen, wie lange der Schranken geschlossen war, bewegen sich dann von „eine halbe Stunde“ bis zu dem berühmten „unendlich lange“. Dementsprechend gibt es auch Unmutäußerungen, die der Schrankenbediener mit Fassung tragen muß. Während Sie gerade diese Zeilen lesen, wird möglicherweise bei unzähligen Schranken auf die ÖBB, auf den Wärter und auf alles, was damit zusammenhängt, entsetzlich geschimpft.

Eine kleine Episode aus Bregenz: Der Wärter des Stellwerkes auf der Einfahrseite aus Richtung Dornbirn bedient

einen Zugschranken, der sich in unmittelbarer Nähe der Bedienungsstelle befindet. Eine große Tafel setzt die Straßenbenützer davon in Kenntnis, daß mit dem fortschreitenden Bau des Verschiebebahnhofes Wolfurt die Behinderungen des Straßenverkehrs in Brezgenz geringer sein werden. Außerdem wird um Verständnis gebeten. Der Schranken wird gesenkt. Ein Fußgänger (F) trifft ein und wartet. Nach einigen Sekunden kommt ein Radfahrer (R) dazu. Ein Blick nach rechts in den Bahnhof, dann zum Fußgänger:

R.: „Jetzt habe ich genug; ich gehe in die Hütte und haue dem Eisenbahner eine runter.“

F.: „Warum?“

R.: „Jeden Tag komme ich um diese Zeit zum geschlossenen Schranken. Schauen Sie dorthin. Im Bahnhof steht der Personenzug, und der fährt erst in zwei Minuten ab.“

F.: „Ich an Ihrer Stelle würde zuerst nach links schauen!“

R.: „Warum?“

In diesem Augenblick saust ein von links kommender einfahrender Schnellzug vorbei. Das Gespräch ist zu Ende. Leider hat der Fußgänger nicht mehr erfahren, ob sich der Radfahrer nun etwas gedacht hat — und wenn ja, was. Unsere Schrankenwärter sind aber Kummer gewohnt und reagieren sowohl auf Schimpfworte, wie auf hysterisches Hupen mit Sachlichkeit und lassen sich keineswegs zu unüberlegten Handlungen hinreißen.

Anders wird die Situation schon, wenn Einsatzfahrzeuge angehalten werden müssen. In manchen Gemeinden erfolgt bei lebenswichtigen Ausfahrten von Rettung oder Feuerwehr eine Benachrichtigung des auf die Schrankenbedienung einflußhabenden Bahnhofes. Hat der Schrankenbediener die Möglichkeit, etwa durch Verschiebung die Fahrt eines Einsatzfahrzeuges zuzulassen, so wird er dies ohnehin aus eigenem tun.

Nur ja nicht hasardieren! Wir kennen die Gewissensfrage. Bis zum Eintreffen des Zuges bei der EK sind wahrscheinlich noch 2 Minuten Zeit. Im Rettungsfahrzeug wird möglicherweise ein in Lebensgefahr schwebender Patient befördert. Jede Minute ist für ihn kostbar. Hier siegt nur zu oft das gute Herz unserer Mitarbeiter. Rasch wird dem Einsatzfahrzeug das Passieren der EK ermöglicht. Und gerade dann kommt der Zug daher. Noch ist der Rettungswagen über die Gleise gekommen, und der Schranken konnte im letzten Moment noch heruntergelassen werden. Schweißperlen auf der Stirn, mit schlotternden Knien

steht unser Kollege vor der Kurbel. Fast hätte er durch sein Bestreben zu helfen — möglicherweise ein Menschenleben zu retten — noch viel Ärgeres angerichtet. Die Bundesbahndirektion Villach stellte dem IdB den Bericht eines Rotkreuzfahrers über einen solchen Vorfall zur Verfügung. Auszugsweise und sinngemäß heißt es in der Meldung: „Der Patient war nur teilweise ansprechbar, und wir haben sofort die Verladung in den Krankentransportwagen vorgenommen. Um ca. 5.30 Uhr erreichten wir bei eingeschaltetem Blaulicht auf der Bundesstraße die Eisenbahnkreuzung. Der Schranken war zu dieser Zeit geschlossen. Ich habe kein Folgetonhorn betätigt. Der Schrankenwärter ist aus dem Schrankenwärterhaus gekommen und hat den Schranken geöffnet, sodaß ich annehmen konnte, daß die Durchfahrt für mich frei ist.“

Ich setzte mein Fahrzeug in Bewegung, beobachtete die Strecke und mußte bei Erreichen der Schrankenanlage mit dem halben Fahrzeug feststellen, daß der Zug in unmittelbarer Nähe des Fahrzeuges heranbrauste. Ich trat das Gaspedal voll durch und konnte so einen Zusammenstoß mit dem vorüberrasenden Zug verhindern. Ich habe den Patienten (Anmerkung: Im Fahrzeug befanden sich insgesamt vier Personen) wohlbehalten im Krankenhaus abgeliefert und das Fahrzeug unbeschädigt abgestellt.“

Damit es nicht einmal anders ausgeht, appellieren wir an unsere Kollegen, denen auch die Bedienung von Schranken obliegt, ihre Handlungen an dem Gebot absoluter Sicherheit auszurichten. Genau Kenntnis der Vorschriftenbestimmungen und deren Befolgung sind die Grundlage.

Zugluft im „Schlieren“-Wagen

In den Inlandreisezugwagen der Bauart „Schlieren“ fühlen sich Reisende oft durch Zugluft belästigt und machen Undichtheiten an den Fenstern geltend. Aus diesem Grund wurde von der Maschinendirektion ein Meßprogramm erstellt, um der Sache auf den Grund zu kommen. Die sodann an zwei Tagen erfolgten Meßfahrten brachten folgendes Ergebnis:

Ein ganz geringfügiges Öffnen des Fensters — etwa 2 mm! — genügt, um die Lufteintrittsgeschwindigkeit an der Fensterunterseite zu verstärken. Es liegt dann nämlich der Abstreifgummi im Fensterkanal nicht mehr dichtend am Fensterrahmenunterteil an.

Beklagt sich also ein Reisender über an der Fensterunterseite auftretende Zugluft in einem Wagen der Bauart „Schlieren“, so kann diese durch festes Hochdrücken des Fensters in der Regel unterbunden werden. Wir bitten daher insbesondere die mit der Fahrkartenüberprüfung befaßten Mitarbeiter, den Reisenden auch bei der Lösung dieses Problems behilflich zu sein.

Beitrag des Werberreferats

Aus gegebenem Anlaß ...

Neben unseren Bemühungen, die Beförderungsleistungen möglichst kundengerecht und nachfragekonform zu produzieren, müssen wir auch trachten, sie an die gewünschten Kundengruppen zu verkaufen. Die ÖBB weiten daher alljährlich ihre Werbe- und Informationstätigkeit aus. Dazu bedarf es aber auch der vielfältigen Anstrengungen im direkten Kundenkontakt, bei den Kassenschaltern, als Zugbegleiter in den Zügen, als Auskunft- oder Aufsichtsbeamter usw.

Da derartige Werbe- und Verkaufsförderungsaktionen oft nur einzelne Bereiche oder Regionen betreffen, ist eine generelle Information aller Bahnhöfe, Verkehrs- und Verkaufsstellen nicht sinnvoll und wirtschaftlich. Die Mitarbeiter im Kundenverkehr werden aber öfters mit Anfragen nach solchen Aktivitäten konfrontiert.

Es wurden daher bei den Bundesbahndirektionen und bei der Geschäftsstelle Graz jene Stellen festgelegt, die imstande sind, die auftauchenden Anfragen zu klären, bei verschiedenartigen Problemen beratend einzuspringen und allenfalls die benötigten Informationen bei der Generaldirektion einzuholen.

Hier sind diese Telefonanschlüsse:

BBDion Wien Abt. IV/K	
Personenverkehr	868/4951
Güterverkehr	868/4603
BBDion Linz Abt. IV/K	
Personenverkehr	867/470
Güterverkehr	867/356
BBDion Innsbruck Abt. IV/K	863/5445
BBDion Villach Abt. IV/K	869/5457
Gst. Graz	855/345
	oder 218

Die Bitte aus unserer Veröffentlichung: Merken Sie die für Ihren Bereich in Betracht kommenden Nummern in Sichtweite am Arbeitsplatz vor, denn **„informierte Kunden sind zufriedene Kunden“!**

Die Anbringung ist vorgeschrieben, wenn bei einem Wagen die durchgehende Bremse oder die Handbremse oder beide fehlerhaft bzw. unbrauchbar sind. Unbrauchbare Druckluft- oder Saugluftbremsen sind auszuschalten. Ist nur die durchgehende Bremse untauglich, so wird der linke Abriß des Gebrechenzettels vor der Anbringung abgetrennt. Betrifft die Untauglichkeit nur die Handbremse, so ist der rechte Teil abzutrennen. In dieser Form ist der Gebrechenzettel auch zu verwenden, wenn der Aufstieg zum Bremserhaus oder zur Bremserplattform so beschädigt ist, daß bei dessen Benützung Unfallgefahr besteht. Die Handbremse gilt diesfalls als unbrauchbar. Die Anbringung des „R 1“ erfolgt wieder beiderseits an den Langträgern, bei untauglicher Handbremse unter dem Bremserhaus bzw. unter der Bremserplattform.

Nun zum weißen Gebrechenzettel R 2; das ist wieder ein seltener Gast. Er wird dann verwendet, wenn bei einem Wagen die Hauptluftleitung unbrauchbar ist. Schließlich zum Rotzettel. Der rote Gebrechenzettel „Rotzettel“ ist (unbeschadet des dem technischen Wagenaufsichtsdienst vorbehaltenen weiteren Zwecks) zu verwenden, wenn Wagen lauffähig geworden sind oder wenn sie aus Betriebsrücksichten (!) oder über besondere Anordnung den Bahnhof nicht verlassen dürfen. Wird ein Wagen in einem Bahnhof beschädigt oder eine Beschädigung festgestellt, dann hat der **Bahnhof** den Wagen zunächst mit einem Rotzettel zu bezetteln und von der zuständigen Zugförderungsdienststelle die weitere Behandlung zu verlangen. Zugbegleitbedienstete verwenden also diesen Zettel nicht. Die Anbringung erfolgt wieder beiderseits an den Langträgern. Die Rotzettel können aber auch in die Zettelhalter eingelegt werden.

Wenn Sie feststellen oder vermuten, daß die Beschädigung eines Wagens nicht zuläßt, dieses Fahrzeug auf die Strecke übergehen zu lassen, so zögern Sie nicht, die Abbeförderung durch Anbringung des Rotzettels zu verhindern. Ein weiterer Grund kann auch die abgelaufene Revisionsfrist sein. Bei langdauernder Hinterstellung von Fahrzeugen, z. B. Privatwagen, wird es vorkommen, daß sogar eine ganz wesentliche Fristüberschreitung entsteht. Sogar Wagen mit Gleitachslagern stehen noch herum. Eine Abbeförderung so eines Fahrzeuges mit abgelaufener Revisionsfrist — das könnte auch irrtümlich geschehen — würde nach kurzer Entfernung schon zum Heißlaufen führen. Ein Stückchen Papier könnte, wie im

obigen Beispiel angedeutet, einen Unfall verhindern. Der wegen schadhafte Auftrittes angebrachte Zettel R 1 kann Ihrem Kollegen, der auf der Wagen-seite, wo das Trittbrett in Ordnung ist, aufsteigen will, um die Handbremse zu bedienen und dann auf der gegenüberliegenden Seite abzustiegen beabsichtigt hätte, das Leben oder die Gesundheit erhalten. Berücksichtigen Sie das bitte auch, wenn Sie überlegen, ob Sie sich die Arbeit antun sollen oder nicht. Und vor allem haben Sie keine Scheu, den Kollegen vom technischen Wagenaufsichtsdienst in das Geschäft zu pfeuschen; die werden Ihnen für eine korrekte Arbeit dankbar sein.

Nichtraucherwagen, Nichtraucherabteile

ÖPT, § 13 (1)

Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beförderungen, die über den Nahverkehr hinausgehen, in jedem Zuge für jede Wagenklasse eine angemessene Anzahl von Wagen oder Abteilen für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen und als solche innen kenntlich zu machen; ist in einem Zuge von einer Wagenklasse nur ein Abteil vorhanden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dieses als Nichtraucherabteil kenntlich zu machen.

ÖPT, § 13 (2)

Die Eisenbahn ist berechtigt, im Nahverkehr ausschließlich Wagen für Nichtraucher zu führen. Diese Wagen sind als solche innen kenntlich zu machen.

ÖPT, § 25 (1)

Den Reisenden ist es verboten, in Nichtraucherwagen oder Nichtraucherabteilen zu rauchen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Reisenden, welche das Rauchverbot nicht beachten, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

AB I Der Betrag ist mit fünfzig Schilling festgesetzt.

Wenngleich diese Bestimmungen als hinlänglich bekannt gelten können, zeigt eine Flut von mündlichen oder fernmündlichen und eine erhebliche Anzahl von schriftlichen Beschwerden, daß viele unserer Mitarbeiter wegschauen oder darüber hinwegsehen, wenn in Nichtraucherabteilen oder Nichtraucherwagen,

aber auch in Warteräumen geraucht wird. Ganz zu schweigen von jenen unrühmlichen Ausnahmen, in denen Bedienstete selbst gegen die zitierten Verbote verstoßen.

Zur Klarstellung:

In einem Nichtraucherabteil ist das Rauchen auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gestattet. Es ist dabei unerheblich, ob es sich um ein kleines Abteil oder ein Großraumabteil handelt. Ist in einem Großraumwagen keine Trennwand vorhanden und ein Teil der Plätze als Raucher, der andere als Nichtraucher bezeichnet — das kommt in TEE-Zügen vor — so ist das Rauchen im Wagenteil, in dem die Nichtraucherplätze situiert sind, nicht gestattet, so als ob eine Trennwand bestünde.

Hat ein Wagen Raucher- und Nichtraucherabteile, wie es im internationalen Verkehr (RIC-Wagen) und bei den meisten vierachsigen Wagen des Inlandverkehrs üblich ist, so besteht kein Verbot, in den Einstiegräumen und auf dem Seitengang vor den Nichtraucherabteilen zu rauchen. Sie werden aber in manchen Fällen solche Gangstellen mit einer Anschrift „Bitte hier nicht zu rauchen“ oder mit ähnlichem Text versehen finden. Hier ist es dem Reisenden überlassen, ob er dieser Bitte nachkommen will oder nicht.

Anders verhält es sich, wenn ein Wagen zur Gänze als Nichtraucher bezeichnet ist. Auf unseren Strecken sind das alle VT der Reihen 5046 und 5146, eine große Anzahl zweiachsiger Wagen und eine derzeit noch geringe Anzahl vierachsiger Fahrzeuge des Inlandverkehrs. Hier herrscht eindeutiges Rauchverbot im gesamten Wagen, Einstiegräum und Gänge also eingeschlossen. Es steht Ihnen nicht zu, jemandem das Rauchen in einem solchen Fahrzeug zu gestatten.

Auch dann nicht, wenn im Nahverkehr eben nur etwa ein VT 5046 allein verkehrt!

Wegen Wagenmangels kommt es fallweise vor, daß die Bezeichnungen zur Erzielung eines richtigen Verhältnisses von Raucher- und Nichtraucherplätzen durch Überkleben geändert werden. Diese Methode ist absolut nicht zu empfehlen, weil der Zigarettenrauch über lange Zeit im Wageninneren haftet. Außerdem leiden die Pictogramme und Anschriften durch das Überkleben, so daß unter Umständen der Wagen zur Erneuerung der Anschriften vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden muß. Darüber hinaus wird es auch noch verabsäumt, alle Überklebungen restlos zu entfernen, wodurch es zu

Streitfällen kommen kann. Kommen Sie in die peinliche Lage, einen solchen Streit schlichten zu müssen, dann hat Ihre Entscheidung zu lauten: es gilt die zu diesem Zeitpunkt bestehende Innenanschrift.

Zu den Verstößen gegen das Rauchverbot in den Wagen kommt es in den seltensten Fällen aus Absicht (in Wartebäumen ist das schon etwas anders!). Oft ist es Gedankenlosigkeit — ein Raucher zündet sich eben aus Gewohnheit eine Zigarette an. Ausländische Reisende handeln oft nach den Gepflogenheiten ihrer Heimat. Vielfach sind sie sogar des Lesens unkundig. Eine kurze Anrede oder Aufklärung, und schon ist der Fall geritzt. Die Angesprochenen sind Ihnen meist sogar dankbar, weil Ihnen der Haß der Mitreisenden zu spät aufgefallen wäre oder überhaupt unbegreiflich bliebe.

Und für die Hartnäckigen gibt es ohnehin die bewährte ABI (spricht: fünfzig Schilling).

Gönnt dem Raucher seinen geliebten Rauch! Aber: Der rechte Qualm am rechten Ort!

Ein bißchen Rechtskunde

Der Verwaltungsgerichtshof hat folgenden Spruch gefällt:

§§ 19, 28 Abs. 2 StVO

Das Verbot des Überquerens eines Gleises unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges stellt keine Vorrangregel zugunsten von Schienenfahrzeugen dar.

Unsere Vermutung, daß diese Erkenntnis für viele, ja sogar für die meisten unserer Leser nicht uninteressant sein dürfte, wurde uns vom Rechtsdienst durch eine Darstellung des Sachverhaltes, der zu dem Spruch geführt hat, bestätigt. Wie Sie erkennen werden, können Sie sowohl als Lenker eines Straßenfahrzeuges, sei es als Fahrer eines Dienstfahrzeuges, auf der Fahrt vom und zum Dienst oder bei privaten Fahrten, als auch als Führer, Fahrer oder Begleiter eines Schienenfahrzeuges an Berührungspunkten mit der Straße, z. B. Eisenbahnkreuzung, durch die Beachtung der Aussage profitieren.

Zunächst ist es notwendig, daß wir Ihnen über den damaligen Vorfall berichten:

Eine Fahrzeuglenkerin überquerte mit ihrem Fahrzeug auf einer Wiener Kreuzung — für Kenner der Örtlichkeit: es

handelte sich um die Kreuzung Wittelsbachstraße — Rustenschacherallee im zweiten Wiener Gemeindebezirk — unmittelbar vor dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges (Straßenbahn) die Gleise und bog nach links (in die Rustenschacherallee) ab. Dadurch beging sie eine Verwaltungsübertretung und wurde gemäß § 99, Abs. 3 lit. a der Straßenverkehrsordnung bestraft. Mit der verhängten Geldstrafe war die Lenkerin keinesfalls einverstanden. In ihrer Beschwerde führte sie an, daß der Führer des herannahenden Straßenbahnzuges ihr ein deutlich erkennbares Zeichen zum Überqueren der Gleise gegeben habe. Im Gegensatz dazu stehen die Aussagen des Straßenbahnbediensteten. Es wäre vom Lenker des Schienenfahrzeuges kein Handzeichen gegeben worden. Um einen Verkehrsunfall zu verhindern, habe dieser vielmehr wegen der behindernden Fahrweise der Beschwerdeführerin eine Notbremsung einleiten müssen.

Jetzt wird es spannend. Wem wird mehr Glauben geschenkt werden? Dem Meldungsleger? Der Lenkerin? Und das wird Sie wahrscheinlich überraschen:

Es ist belanglos, ob der Zug durch Notbremsung angehalten werden mußte oder nicht. Da nicht in Abrede gestellt wurde, daß die Pkw-Lenkerin zur Tatzeit und am Tatort vor einem „herannahenden Straßenbahnzug“ die Straßenbahngleise überquert hatte, stand eine Übertretung des § 28, Abs. 2 vorletzter Satz der Straßenverkehrsordnung 1960 außer Zweifel. Dort heißt es, daß unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges die Gleise nicht überquert werden dürfen. Diese Gesetzesstelle wurde ausschließlich im Interesse anderer Straßenbenützer, insbesondere der Fußgänger, in die Straßenverkehrsordnung 1960 aufgenommen. Damit soll sichergestellt werden, daß der Fußgänger, für den ja durch das herannahende Fahrzeug die Sicht beeinträchtigt ist, nicht der Gefahr ausgesetzt wird, von anderen Fahrzeugen niedergestoßen zu werden.

Also, wichtig!

Das Verbot des Überquerens eines Gleises unmittelbar vor oder unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges stellt keine Durchbrechung der Vorrangregel (§ 19, StVO) dar. Daraus folgt, daß der Fahrer eines Schienenfahrzeuges (selbstverständlich gilt das auch für einen Spitzenschaffner oder Spitzenschieber) nicht auf einen Vorrang verzichten kann, der ihm nicht zukommt.

Wir freuen uns ...

Aus der Bundesrepublik Deutschland erreichte uns ein Brief von Ing. Thomas Sergé Fotter, der voll des Lobes über einen Zugführer des Bf Wien Südbahnhof ist:

„Sehr geehrte Herren, anlässlich zahlreicher längerer Dienstreisen ist mir Ihr Beamter, Herr Kobieda, besonders positiv aufgefallen: Nicht nur, daß dieser Ihr Bediensteter sich um zahlreiche andere Passagiere in bemerkenswerter Weise gekümmert hat; auch mir gegenüber hat er sich in vorbildlicher Art und über das mir in anderen Ländern gewohnte Maß hilfsbereit, freundlich und unkonventionell verhalten.

Ihnen von der ÖBB und Ihrem Herrn Kobieda hierfür mein Kompliment!“

* * *

Am 24. Juli 1978 brachte es Betriebsfernmelder Hans Freund des Bf Mödling zuwege, daß ein Stein vom Herzen unseres Schnellbahnfahrergastes Michael Kreitmayr fallen konnte. Herr Kreitmayr ist beim ÖAMTC tätig. Auf der Heimfahrt vergaß er im Zug seine Tasche, deren Inhalt für ihn einen wesentlichen Wert darstellte. Durch umsichtiges Handeln des Mitarbeiters Freund konnte die Tasche aus der zur Zeit des Bekanntwerdens des Verlustes schon wieder nach Liesing unterwegs befindlichen Garnitur geholt werden. Eine halbe Stunde später war die Tasche schon wieder in Händen des Eigentümers. Ihm danken wir, daß er sich die Mühe gemacht hat, aus diesem Anlaß sogar ein in netten Worten gehaltenes Telegramm an den Pressechef der ÖBB zu richten.

* * *

Herr Karl Holzinger aus Wien reiste am 3. 8. 1978 mit dem „Transalpin“ von Feldkirch nach Wien. Nach Salzburg begab er sich in den Speisewagen. Dort beobachtete er, wie eine junge Dame an einem Einzeltisch platznahm und ihren kleinen Koffer, der niemanden behinderte, unter den Tisch stellte. Gleich darauf ging es los — der Kellner weigerte sich, die Dame zu bedienen, weil der Koffer im Speisewagen nichts verloren hätte; die Dame bekam einen Wutanfall. Schließlich rief der Kellner über den Zuglautsprecher den Zugführer herbei. Dieser verhielt sich ruhig und korrekt und trug schließlich das Zankobjekt, nämlich den Koffer, in das anschließende Abteil. Der Friede war wieder hergestellt. Herr Holzinger

schreibt sinngemäß: Allgemeinen Beifall fand das Verhalten des Zugführers, der zwar das Gesicht des Speisewagenbediensteten wahrte, aber doch den Zankgrund aus dem Weg schaffte. Der Schaffner dieses Zuges war übrigens der seinerzeit im Fernsehen vorgestellte „freundlichste Schaffner Österreichs“; also ein dem Expreszug „Transalpin“ durchaus entsprechendes Team.

* * *

Für ein Lichtspieltheater ist es eine kleine Katastrophe, wenn der abzuspieldende Film nicht einlangt. Lange schon hatte das Kino Lichendorf für den 16. 7. 1978 die Aufführung des Filmes „Heidi“ in der Nachmittagsvorstellung, das ist um 14.30 Uhr, vor angekündigt. Am Vortag um 10 Uhr war die Expreszugsendung mit dem Filmkarton noch nicht im Bestimmungsbahnhof Weitersfeld an der Mur eingelangt. Dem Besitzerehepaar Johann und Maria Roy stieg eine fürchterliche Ahnung auf. Die von Bf Spielfeld-Straß aus eingeleiteten Ermittlungen ergaben, daß die Sendung nach Weitersfeld unterwegs war, allerdings nach Weitersfeld NÖ. Es wurde Weisung gegeben, die Sendung raschestens nach Spielfeld-Straß zu senden. Am Sonntagmorgen, 16. 7., um 8 Uhr schon, intervenierte Herr Roy beim Bf Spielfeld-Straß. Wo würde denn der Film schon sein? Vielleicht schon in Spielfeld-Straß? Nein, nein! Telefonate konnten die Position wieder klären: im Bf Wien Nord. Eine kurze Rechnung: bei normaler Beförderung Ankunft in Spielfeld-Straß gegen 17 Uhr. Jetzt kam Leben in die Reihen unserer Mitarbeiter: Der Beamte bei der Expresgutabfertigung in Wien Nord setzte sich in seinen Pkw und brachte das Filmgut persönlich zum Südbahnhof. Die Beförderung von Wien nach Graz erfolgte mit einem dafür nicht vorgesehenen Städte-schnellzug. In Graz wartete auf dem Hauptbahnhof ein Kollege des Bahnmeisterpostens Spielfeld-Straß, der mit seinem Pkw den Film direkt nach Lichendorf brachte. Wenige Minuten später als geplant konnten sich die Lichendorfer Kinder bereits an dem Film erfreuen. Normalerweise greift ein so auf die Folter gespannter Empfänger zur Feder und schreibt einen geharnischten Beschwerdebrief. Frau Roy hat tatsächlich zur Feder gegriffen, aber, um sich für den „vorzüglichen Kundendienst“ der vorgenannten Bundesbahnangestellten (Anm. der Red.: In dem Brief sind die Kassiere des Bf Spielfeld-Straß, der Bedienstete der Expresgutabfertigung Wien Nord und der Mitarbeiter des Baudienstes namentlich genannt) herz-

lich zu bedanken. Wieder einmal hat es sich bewiesen: auch wenn einmal etwas danebengeht — ehrliches Bemühen unserer Mitarbeiter wird von unseren Kunden oft und oft höher bewertet als ein irgendwo aufgetretenes Versagen.

* * *

Zwei Seelen wohnen wieder einmal in unserer Brust. Ob eine davon schwarz und die andere weiß ist? Wir glauben es nicht! Doch zur Sache. Eine auf-lagenstarke Tageszeitung lobt als „Licht-blick am Mittwoch“ einen Triebfahr-zeugführer unter Namensnennung: „Ein Bravo dem Lokführer. Der Mann ist ein echter Eisenbahner.“ Nach einer anstrengenden Bergtour keuchen am 28. 8. 1978 fünf Bergsteiger aus Linz — auch einen Hund haben sie mit sich — in Bad Ischl zum Bahnhof. Unbe-dingt wollen sie den Zug 3431 erreichen. Auf die Sekunde um 13.43 Uhr setzt sich dieser in Bewegung. 300 m haben noch gefehlt. Der Tfz-Führer kann vom Führerstand aus die Personengruppe daherhetzen sehen. Er hält den Zug noch einmal an und läßt die nun über-glücklichen Bergwanderer zusteigen. Der positive Eindruck, den der Glossist über die Österreichischen Bundesbahnen an-läßlich dieses Vorfalles verbreitet, kommt übrigens auch in der den Bahn-hof Bad Ischl betreffenden Formulie-rung: „auf dem hübschen, jetzt reno-vierten Bahnhof“, zum Ausdruck. Jetzt wissen Sie auch, was es mit den zwei Seelen für eine Bewandnis hat. Auf der einen Seite: größtmögliche Pünktlich-keit, Vorschriftentreue und alles mit Blickrichtung Sicherheit! Auf der an-deren Seite unsere Kunden, um die zu werben wir nicht ermüden dürfen. Die Glosse war natürlich überdies eine nicht zu unterschätzende Werbung. Von der menschlichen Seite gar nicht zu reden. Es wäre für uns selbstverständlich viel einfacher gewesen, über die Begebenheit nicht zu schreiben. Vielleicht wäre es fast niemandem aufgefallen. Außerdem bringen wir ja ohnehin bei weitem nicht alle einschlägigen Notizen oder Zuschrif-ten. Na, und dann hätte uns vielleicht einer unserer Leser einen Brief geschrie-ben, hätte den Zeitungsausschnitt beige-legt und angefragt, wie sich denn das IdB dazu stellt. Und dann hieße es Farbe bekennen. Also selbstverständ-lich sind wir für die Einhaltung der Vorschriften und für die Wahrung absoluter Sicherheit. Wir wissen aber ganz genau, daß unsere Mitarbeiter fall-weise die Verantwortung auf sich neh-men und aus menschlichen Gründen Taten der geschilderten Art setzen. Im konkreten Fall hat der Tfz-Führer Um-

sicht walten lassen: An der erneuten Anhaltestelle war gefahrloses Zusteigen möglich. Der Fahrdienstleiter befand sich auf dem Platz. Dem Tfz-Führer war bekannt, daß im nächsten Bahnhof, Mitterweißenbach, durch Kürzung des Aufenthaltes wieder eine pünktliche Ab-fahrt möglich sein wird. Also gilt auch hier der Titel der Rubrik: „Wir freuen uns.“

* * *

Am 21. 8. 1978 vertrat im Bahnhof Selzthal Fdl Feldhammer den Bahn-hof-aufsichtsbeamten. Mit Zug 3510 um 9.03 Uhr war ein Kind, etwa 12 Jahre dürfte das Mädchen alt gewesen sein, angekommen. Um 9.08 Uhr haben zwei Züge Abfahrt:

Z 806 nach Linz auf Bahnsteig 1 a und Z 510 nach Salzburg mit Kurswagen nach Dortmund auf Bahnsteig 1 b.

Für einen Ortsunkundigen ist es im Bahnhof Selzthal ohnehin etwas ver-wirrend, erst recht für ein Kind. Das Kind steuert den Zug 510 an. Unsere Mitarbeiter sind vielfach gute Men-schenkennner und haben meist auch ein Gefühl des Unbehagens, wenn irgendwo etwas nicht zu stimmen scheint. Herr Feldhammer fragt das Kind über das Ziel. Hildesheim. Auf einem Zettel sind alle Züge (über Linz) vermerkt. Gerade da fährt auch schon Z 806 aus. Wahr-scheinlich hatten auch die bei Z 510 laufenden DB-Wagen das Kind ange-zogen. Jetzt gibt es Tränen. Herr Feld-hammer setzt das Kind in sein Auto und fährt dem Zug 806 nach. In Klaus ist die kleine Hanna-Maria Baumann im richtigen Zug. Für diese Hilfestellung bedankte sich Herr Kirchenmusikdirek-tor Johannes Baumann schriftlich. Am Schluß des Briefes ist in zierlicher Hand-schrift angefügt: „Vielen Dank für die Fahrt von Selzthal nach Klaus. Hanna-Maria Baumann.“

* * *

Wie Ihnen erinnerlich, wurde im ÖBB-Journal 10/1978 ein an den Herrn Generaldirektor gerichteter Brief der VOEST-Alpine veröffentlicht, in wel-chem die anstandslose Beförderung der Flüssigeisensendungen in der Relation Leoben Donawitz—Linz Stahlwerke hervorgehoben wird.

Nun erreichte ein Telegramm der VOEST-Alpine den Leiter der Abtei-lung Güterzug-, Verschub- und Beförde-rungsdienst bei der Generaldirektion an-läßlich der Beendigung des Transportes von Pipeline-Röhren über ÖBB-Strek-

ken. „Es sind nun alle Waggon- sendungen mit Pipeline-Röhren in Österreich. Die entgegenkommende und bevorzugte Behandlung dieser 2014 Waggonen durch die ÖBB — oft unter Zeitdruck und Schwierigkeiten — hat eine reibungslose Abwicklung ergeben. Es gab keinen Stillstand beim Abladen und der Rohrverlegung aus Transportgründen!“ Neben der planenden Stelle in der Generaldirektion, den disponierenden Stellen der Bundesbahndirektionen Linz und Wien sowie der ÖBB-Vertretung Passau wird unseren Mitarbeitern, die in folgenden Entladestellen tätig bzw. für diese Verkehrsstellen verantwortlich waren, besonderer Dank ausgesprochen:

Oberweiden, Stripfing, Gänserndorf, Deutsch-Wagram, Wolkersdorf, Stetten, Sierndorf, Absdorf-Hippersdorf, Zwettl, Krems an der Donau, Summerau, Rohrbach-Berg, Aigen-Schlögl.

Auch wir danken den Mitarbeitern, daß sie wieder einmal die Leistungsfähigkeit der ÖBB wirksam demonstriert haben und betonen, daß der Erfolg nur durch einwandfreies Funktionieren des ganzen Räderwerks—Zugbegleiter und Verschieber, Aufsichtsbeamte oder Vorstände, technischer Wagendienst, Betriebskontrolle, Transiteure und, und, und . . . möglich war.

Der persönliche Einsatz aller Beteiligten hat sich gelohnt!

* * *

Frau Professor Trude Kepler gratuliert den ÖBB zu „so einem Personal“ und meint damit den Zugführer („lt. Brustschild“) des Zuges 753 am 16. 10. 1978. Weiters hofft sie, „daß es viele davon gibt“. Eine Palette positiver Handlungen während der Zugfahrt wird in dem Schreiben angeführt, das Frau Professor Kepler auch im Namen aller Mitreisenden an die Generaldirektion gerichtet hat. Das beginnt schon bei der Beantwortung verschiedener die Reise betreffender Fragen auf dem Ausgangsbahnhof, Wien Südbf. Während der Fahrt bis Bad Tatzmannsdorf weiß der Zugführer immer eine freundliche Antwort auf die zahlreichen ihm gestellten weiteren Fragen. Während der Fahrt half er sodann, den Reisenden das Handgepäck in den direkten Wagen zu tragen. Dazu ist zu sagen, daß es sich vorwiegend um Kurgäste, meist nicht mehr junge Leute handelte. Eine Dame war entsetzt, weil das von ihr aufgegebene Reisegepäck nicht im gleichen Zug „mitreiste“. Der Zugführer beruhigte die Dame und konnte ihr auch zusagen, die Gepäckstücke mit dem nächsten Zug nachbringen zu können. Eine andere Dame hatte das Mißgeschick, ihre Brille im Zug zurückgelassen zu haben. Als sie den Verlust bemerkte, eilte sie zurück zum Bahnhof. Gerade beim Eintreffen der Verlusträgerin auf dem Bahnhof fuhr die bereits von Oberschützen zurück-

kehrende Zuggarnitur ein, und der Zugführer überreichte der Dame sogleich die Brille.

Frau Professor Kepler meint, daß sich der Zugführer so menschlich verhalten hat, daß es „sicher über seine Dienstvorschriften hinaus“ geht. Nun, der Zugführer ist der Redaktion des IdB bekannt. Das Lob ist ihm in der Zwischenzeit wahrscheinlich schon längst übermittelt worden. Nicht nur uns, sondern auch ihm wird der Brief unserer Reisenden Freude bereitet haben. Nur, daß seine Handlungsweise über den Rahmen der Dienstvorschriften hinausgeht, dem wird er in seiner Bescheidenheit — natürlich auch freundlich — widersprochen haben. Er vertritt nämlich die Auffassung, man könne den Dienst so oder anders ausüben. Für ihn persönlich und für viele andere ist aber die Entscheidung „so und nicht anders“ längst gefallen. Und zu „so einem Personal“ kann man den ÖBB wirklich gratulieren.

Verkehrssicherheit erfordert NÜCHTERNHEIT!

Meidet
den
Alkohol

Ein kleiner Rätselspaß

Auflösung vom letzten Heft

M	U	R	I	D	B	V	A	I
U	V	I	P	E	S			
T	H	R	I	S	T	O	R	L
T	A	B	P	O	S	T	O	
E	B	K	O	N	T	R	A	K
R	E	S	T	N	A	A	U	T
S	I	T	E	E	G	A	X	
B	O	T	E	N	U	U	N	I
E	R	Z	W	A	G	E	N	C
R	F	G	R	E	N	Z	E	D
G	Z	C	E	G	E	R		

Sind es Windmühlen?

Sie kennen doch das wunderbare Werk von Miguel Cervantes in dem erzählt wird, wie ein verschrobener Ritter, der die damals neue Zeit nicht verstehen konnte, bewaffnet mit einer Lanze, gegen Windmühlen zu Felde zog. So sollen Sie die Sache nicht sehen, wenn wir einige Zeilen über Automobile — diesfalls Personenkraftwagen — zu Ihrer Lektüre bringen.

Fast jeder von uns ist Besitzer eines eigenen Pkw, sei es, weil es ihm Freude macht, weil er das Fahrzeug privat unbedingt braucht — oder, weil er seinen Arbeitsplatz sonst nur unter großen Schwierigkeiten erreichen könnte, eventuell sogar vor oder nach dem Dienst in einem Dienstraum nächtigen müßte oder ähnliches. Denken Sie doch nur an unser Fahrpersonal. Denken Sie an einen Geschäftsführer in einem entlegenen Bahnhof, die vielen Mitarbeiter mit verlängertem Tagdienst. Alle Bediensteten, die vor dem ersten Zug den Dienst beginnen müssen und diesen erst nach dem letzten Zug des Tages einstellen können! Ein eigenes Fahrzeug bringt diesen Kollegen einerseits eine große Erleichterung, bedingt allerdings auch besondere Anstrengung. Nach langer Dienstschrift, total ermüdet, ein Auto noch viele Kilometer zu steuern, führt nicht selten auch zu Wegunfällen. Schwierigkeiten gibt es allerdings häufig in bezug auf die Hinterstellung des Fahrzeuges. Während nämlich unser Mitarbeiter im Dienst steht, ist ja dessen Pkw „außer Dienst“. Also wohin damit? In nur wenigen Fällen stehen eigene Abstellflächen zur Verfügung oder gar Garagen. Meist muß aber das Abstellen auf öffentlichen Verkehrsflächen erfolgen.



So wie auf dem Bild ist es gewiß nicht ideal! Wenn auch der Bahnhofvorplatz Bahngrund ist oder wäre, haben oder hätten Sie selbstverständlich kein Recht, das Fahrzeug entgegen den gesetzlichen oder durch Verordnung geregelten Bestimmungen abzustellen. Das heißt, es gelten Parkverbote, Kurzparkzonen, die Bestimmungen über das Freihalten von Grundstückseinfahrten (auch wenn es sich um eine Einfahrt handelt, deren Benützung an Ihre alleinige Erlaubnis gebunden ist) usw. Und ganz selbstverständlich hat Ihr Fahrzeug auch auf dem Gehsteig nichts verloren.

Es ist schon schlimm genug, wenn sich unsere Kunden über Fahrzeuge auf dem Gehsteig vor dem Bf oder auf den Zugängen zu den Bahnsteigen ärgern, die von den zuständigen Mitarbeitern dort geduldet werden. Ganz arg ist es, wenn solche Fahrzeuge auf Bahnsteigen oder im freien Raum zwischen Gleisen und dem Bahnhof- oder Haltestellengebäude stehen.

Natürlich hat jeder so ein kostbares Eigentum gerne im Blickfeld. Allen möglichen Beschädigungen ist es sonst ausgesetzt. Es könnte ein anderes Fahr-

zeug anfahren. Es könnten auch böse Buben in dem Staub, der sich während der Fahrt angesetzt hat, schreiben und dadurch den Lack zerkratzen. Im Blickfeld käme es mit Sicherheit nicht dazu, abgesehen davon, daß der Staub in diesem Fall vermutlich längst nicht mehr auf dem Auto kleben würde.

Denken Sie an die Abertausenden Arbeiter und Angestellten aller Berufszweige, denen es auch nicht gegönnt ist, ihren Kraftwagen stets neben sich zu haben. Vielleicht steht auch Ihr Pkw, wenn Sie zu Hause sind, in der Laterndgarage, also im Freien, in einer anderen Gasse, als dort, wo Sie wohnen. Was machen Sie denn da?

Besonders nett ist es, wenn — es handelt sich um ein eigenes Erlebnis des Schreibers — folgendes vorfällt: In einem Zwischenbahnhof fährt abends ein Berufsfahrerzug ein. Nach dem Anhalten steigen etwa 50, 60 Reisende aus, einige steigen zu. Zur gleichen Zeit kommt auf dem Erdbahnsteig, in Richtung Aufnahmegebäude fahrend, ein Pkw dem Zug entgegen. Die Lichtlupe hat nicht die erwünschte Wirkung. Fürchtet der in dem Fahrzeug sitzende Fahrdienstleiter, zu spät zur Ablöse zu kommen? Durch zuerst diskretes, dann energisches Hupen verschafft er sich Platz. Doch nicht genug damit, erblickt der Fahrer jetzt im Zug Reisende, die offensichtlich — dem Kennzeichen des Kfz nach zu schließen — von dort herkommen, wo auch der Fdl herkommt. Neuerliches Hupen und Zurufe zu dem bereits ausfahrenden Zug beenden die kleine Einlage. Dann wird das Kfz, wie üblich, zwischen Fahrdienstleitung und Bahnsteig geparkt.

Ganz abgesehen davon, daß die Vorgangsweise des Bediensteten im Hinblick auf die Gefährdung von Personen als leichtsinnig bezeichnet werden muß, ist

Südlicher Bahnhofzugang verparkt, Bahnhofvorplatz St. Michael nahezu leer



sie auch vom kundendienstlichen Standpunkt durch und durch unüberlegt. Das ist ja noch ärger, als wenn ein Werbemanager desjenigen Betriebes, der das Getränk „Trinkgut“ herstellt, Reklame machen würde für ein von der Konkurrenzfirma nach anderem Rezept erzeugtes Getränk „Schledefest“.

Natürlich ist es jedem Mitarbeiter vollkommen unbenommen, mit welchem Verkehrsmittel er zum Dienst reist und warum er sich dafür entscheidet. Die durch das geschilderte Verhalten demonstrierte Aussage: „Mit einem Pkw reise ich bequemer, unabhängiger, genau so rasch...!“, drängt sich den Bahnreisenden doch gewaltsam auf. Dazu noch der Ärger über die Unhöflichkeit des Bahnbediensteten, der im ureigensten Bahnbereich den Vorrang des Automobils erkämpfte und anschließend vom Privileg der Inanspruchnahme eines gesicherten Parkplatzes Gebrauch machte. Wir glauben, daß jeder unserer Leser, auch ein noch so passionierter Autofahrer, sich unseren Überlegungen anschließen muß. Also, weg von diesen üblen Gewohnheiten.

Dann gibt es auch noch ein Wörtchen vom Standpunkt der Sicherheit dazu zu sagen. Das sind jene Fälle, in denen das Kraftfahrzeug knapp neben Türen steht, z. B. vor der Verschieberunterkunft. Der Verschiebleiter führt ein Telefongespräch, sagt dem Stellwerkswärter die nächsten „Schübe“ an und saust dann wie der Blitz auf den Platz hinaus, damit ja die Sicherheit gewahrt ist. Weit kommt er nicht. Er bleibt mit der Kleidung an dem Pkw hängen, und schon liegt er am Boden. Eine leichte Abschür-

fung, nicht der Rede wert, ein Mordsgelächter von in der Nähe stehenden Kollegen, ein Fluch des Gestürzten — und schon ist die Sache wieder vergessen. Vergessen ist allerdings auch, daß die Falle nach wie vor aufgerichtet ist. Oder: Zwischen dem Wärterhäuschen eines Schrankenpostens und dem im Freien befindlichen Antrieb steht das Fahrzeug des Wärters. Das ist nämlich der einzige schattige Platz in der Nähe. Genau 132mal während dieser Dienstschicht wird der Kollege das Fahrzeug umschreiten müssen. Gerne nimmt er das Erschweren auf sich. Einmal muß er sogar herumrennen, weil er ein wenig knapp mit dem Schließen dran ist. Eine Sekunde hatte er trotzdem Zeitverlust. Hätte es nicht die entscheidende Sekunde sein können? Oder: Ein guter Tip! Abstellen des Pkw im Bereich des Schaltgerüsts. Möglichst so, daß die Schalter erst bedient werden können, wenn jemand das Kfz vorher wegfährt. Auf der anderen Seite geht es auch, nur sind dann die Erdungsstangen nicht zugänglich. Liebe Freunde, hier lauert bereits der Tod. Sie haben es nicht verbrieft, daß er, weil es gerade Ihr Fahrzeug ist, nicht zuschlägt. Dann allerdings würden Sie sich daran nie wieder erfreuen können — gerade das aber sollen Sie!

Schließlich gibt es noch die unguuten Fälle, wo Privatpersonen daraufgekommen sind, daß man im Bereich unbesetzter Halte- oder Ladestellen mit geringem Verkehrsaufkommen einen Bahnsteig als störungsfreie Arbeitsfläche oder das Nebengleis als eine Art Putzgrube verwenden kann. Ob das in

Weppersdorf-Kobersdorf, in Naglern-Simonsfeld, oder irgendwo im Westen ist, hat keine Bedeutung. Es gehört radikal abgestellt. Nur, wer soll es abstellen, wo doch kein Mitarbeiter an Ort und Stelle für Ordnung sorgen kann? Hier kann uns nur die Meldung der Zugmannschaft im nächsten Bahnhof helfen, diese Ordnung auch durchzusetzen. Wahrscheinlich wird ein Einschalten der Gendarmerie oder Polizei unumgänglich sein.

Damit wäre die Attacke zu Ende geritten. Nochmals: Keine Attacke kontra Automobil. Ebenso eindeutig: Eine Attacke pro Eisenbahn.

Vorrang haben:

- die persönliche Sicherheit der Kunden und Mitarbeiter
- die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes
- die Ordnung im Bereich der den Kunden zugänglichen Flächen und im Bereich der Arbeitsplätze
- Hochschätzung unserer Kunden.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf das Eisenbahngesetz, wonach gemäß § 57 innerhalb der Eisenbahnanlagen ein den Eisenbahnbetrieb störendes Verhalten verboten und nach § 54 strafbar ist. Als störendes Verhalten ist jedes Verhalten anzusehen, das die Sicherheit gefährdet, aber auch ein solches, durch das den Reisenden die Benützung der Bahn verleidet werden könnte.

Durch das Verständnis unserer Mitarbeiter werden wir auch diese Hürde nehmen.

Wurden für den Winter alle Vorsorgemaßnahmen getroffen?

Beachte DV V 3, Punkte 595 und 596!

Arbeitnehmerschutz

Zum Thema Spitzenverschieber

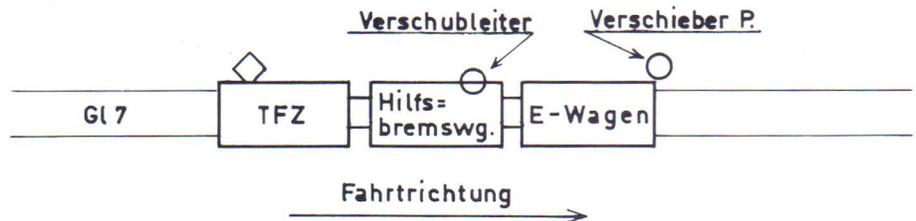
Freitag, 2. 6. 1978, um 22.00 Uhr, wurde im Bf Niklasdorf der 24jährige Lohnbedienstete Josef P. von einem geschobenen Vershubteil niedergestoßen, geriet dabei unter den ersten Wagen und erlitt eine Abtrennung des linken Vorfußes.

Am Ereignistag bekam Verschieber Josef P. vom Vershubleiter den Auftrag, während der Zerlegung des Z 79554, die nach den Gleisen 5 bis 13 abzustößenden Wagengruppen mit Hemmschuhen aufzufangen. P. ging von der Verschieberunterkunft zwischen den Gleisen 7 und 9 zu dem zwischen den beiden Gleisen in Höhe des Aufnahmegebäudes stehenden Hemmschuhständer, um die erforderlichen Hemmschuhe zu holen. Zur gleichen Zeit fuhr das Tfz der Bf-Reserve mit einem Hilfsbremswagen und einem leeren E-Wagen aus Gl 5 gezogen über den Weichenbereich des Stw 1 und sodann nach Gl 7, geschoben, um an den dort stehenden Z 79554 anzufahren. Für diese Vershubfahrt wurde die Leitung des Vershubes vom ständigen Vershubleiter einem Verschieber (Aushänger) übertragen.

Während der geschobenen Vershubfahrt auf Gleis 7 befand sich der gleichzeitig die Funktion des Spitzenverschiebers ausübende Vershubleiter auf der Plattform des als 2. Wagen gereihten Hilfsbremswagens.

Der zwischen den Gleisen 7 und 9 in Richtung Hemmschuhständer gehende Verschieber P. war der Meinung, er befinde sich zwischen den Gleisen 5 und 7. Da er vom Anfahren der Reserve an den auf Gleis 7 stehenden Z 79554 informiert war, trat er, ohne Ausschau zu halten, in der irrigen Annahme, nach Gleis 5 auszuweichen, knapp vor dem herannahenden Vershubteil gegen Gleis 7, wurde dabei vom ersten Wagen erfaßt und zu Boden geschleudert, wobei der linke Fuß von der ersten Achse überrollt wurde. Der Vershubleiter beobachtete den Vershubweg — im Sinne der Fahrtrichtung links — vom 2. Wagen aus und konnte daher den zwischen den Gleisen gehenden P. sehen.

Als der das Fehlverhalten des Verschiebers wahrnahm, gab er sofort Warnrufe und gleichzeitig Haltsignale an den Tfz-



Führer ab. Aufgrund der Haltsignale wurde vom Tfz-Führer sofort eine Schnellbremsung eingeleitet, woraufhin der mit geringer Geschwindigkeit fahrende Vershubteil nach ca. 1/2 Wagenlänge angehalten, aber der Unfall nicht mehr verhindert werden konnte.

DV V 3, Pkt. 64

Bei Vershubteilen, bei denen sich die Tfz-Mannschaft nicht auf dem vordersten Fahrzeug oder bei Tfz mit räumlich getrennten Führerständen nicht auf dem vorderen Führerstand befindet, hat sich ein Vershubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug bzw. vorderen Führerstand so aufzuhalten, daß er den

Vershubweg überblicken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann. Als Spitzenverschieber darf nur ein hierzu geeigneter Bediensteter verwendet werden.

Sinngemäß ist bei Tfz in Vielfachsteuerung vorzugehen.

Neben dem unbestrittenen Selbstverschulden des Verschiebers P. ist am Ereignis die Mißachtung der Bestimmungen des Pkt. 64 der DV V 3 durch den Vershubleiter mitursächlich; denn ein echter Spitzenverschieber hätte durch unmittelbares Eingreifen, wie Warnung des Mitarbeiters auf kürzeste Distanz, Hinderung am Betreten des befahrenen Gleises u. ä. den Unfall möglicherweise verhindern können.

Hier fehlt Ihr praxisnaher Beitrag!

Auch an das sollten Sie denken!

An

Frau.....

B e s c h e i d

gemäß § 367 des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes
(ASVG) in der derzeit geltenden Fassung.

Der Unfall, den Ihr Ehegatte, am.....
erlitten hat und an dessen Folgen er am selben Tage verstorben
ist, kann nicht als Arbeitsunfall im Sinne des § 175 ASVG aner-
kannt werden.

Es wird daher die Gewährung des Bestattungskostenbei-
trages und der Hinterbliebenenrente aus der Unfallversicherung
abgelehnt.

B e g r ü n d u n g :

Ihr Ehegatte wurde am..... im Dienst, als er
Gleisanlagen überquerte, von einer mit erhöhter Schrittge-
schwindigkeit fahrenden Lokomotive erfaßt und zur Seite ge-
schleudert. Er erlitt dabei tödliche Verletzungen.

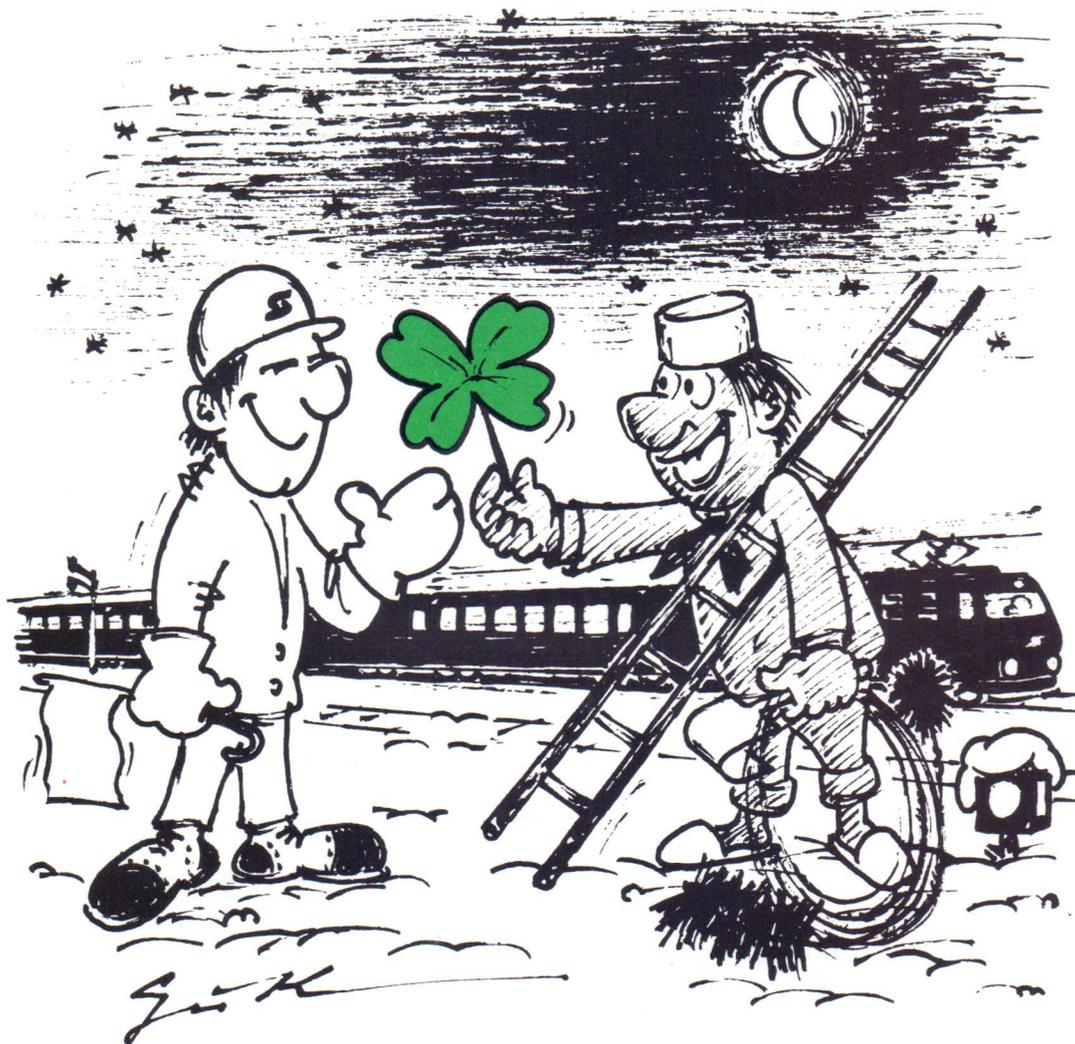
Die geführten Erhebungen ergaben, daß zum Zeitpunkt
des Todes Ihres Ehegatten ein Blutalkoholgehalt von‰
vorlag.

Da durch die übermäßige Alkoholisierung der Zusammen-
hang mit der Betriebstätigkeit gelöst erscheint, liegt ein
Arbeitsunfall nach § 175 ASVG nicht vor.

VERSICHERUNGSANSTALT
der österreichischen Eisenbahnen

*Ein glückliches, unfallfreies
Jahr 1979*

wünschen allen unseren Lesern die Mitarbeiter der Redaktion des IdB.



Um das Ziel „unfallfrei“ zu erreichen
sollen Ihnen auch 1979
die Schutzkleider eine große Hilfe sein!