

Aus dem Verkehrsgeschehen

Und wieder zwei schwere Schrankenanstände!

Schwerer Unfall auf Bahnübergang Veitingergasse in Wien Schranken offen, Frau zerstückelt



Einer der wenigen nicht automatisch betriebenen Bahnschranken über die Verbindungsbahn befindet sich in Wien-Hietzing, Veitingergasse. Dienstagabend kam es an dieser Stelle zur Katastrophe, als ein Pkw von einem Güterzug erfaßt und mitgeschleift wurde. Die 23jährige Brigitte Cermak aus Wien-

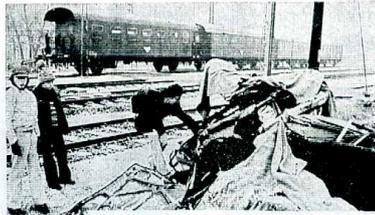
Von O. Wiesner

Döbling wurde bei dem Unglück getötet, ein Mann, der bei Redaktionsschluß noch nicht identifiziert war, mit schwersten Verletzungen in ein Krankenhaus gebracht.

Eine Kommission untersuchte noch in den Nachtstunden, warum der junge Schrankenwärter Ludwig Schauer den Übergang freigegeben hatte, obwohl ein Zug auf der Strecke nach Penzing war.

Ironie des Schicksals: Opfer und Schuldiger sind namensverwandt

Schranken zu schließen vergessen: Kollision Zug - Auto kostete Brüderpaar das Leben



geklärt werden, ob es Rudolf Fuchs oder seine Gattin war — genug, um den Bahnübergang unbesorgt zu überqueren. Obwohl die Anlage gut beleuchtet war, dürfte nämlich keiner der Wageninsassen einen Blick auf die Gleise getan haben. Nur Sekundenbruchteile danach wurde das Auto von der Lok eines Güterzuges erfaßt, etwa 80 Meter weit mitgeschleift, gegen einen Signalmast geschleudert und in zwei Teile gerissen (Bild).

Rudolf Fuchs wurde dabei aus dem Fahrzeug geschleudert, wogegen seine Frau und sein Bruder von der Rettung aus dem Wrack geborgen wurden. Für Peter Fuchs kam jede Hilfe zu spät. Er starb noch auf der Unfallstelle. Rudolf und Elfriede Fuchs wurden lebensgefährlich verletzt ins Landeskranken-

Zug-Todesfallen

Obwohl Schrankenwärter aussterben

Der eingeschlafene Schrankenwärter von Attnang-Puchheim, der Sonntag früh einen Unfall mit zwei Toten verursacht hatte, machte seinen 344 oberösterreichischen Kollegen zusätzlich Angst: Kaum einer will noch derart unterdotierte und verantwortungsvolle Posten. Doch die Todesfälle bleiben!

„In vierzig Jahren wird es auf der Westbahnstrecke wohl keinen handbetriebenen Schranken mehr geben“, rechnet OBB-Direktionsrat Dipl.-Ing. Gottfried Rohm der „Oberösterreich-Kronen-Zeitung“ vor. „Schneller ist es nicht zu

Schrankenwärter Alfred Fuchs im Krankenhaus eingeliefert. Er hatte hock erlitten.



hat, sein Bruder starb unmittelbar nach der Einlieferung ins Haus Vöcklabruck, Elfriede überlebte mit schwersten Verletzungen. Auch der Schrankenwärter 30jährige Alfred Fuchs (es eine zufällige Namensgleichheit ins Spital gebracht werden hatte einen schweren

erlitten. hat der Schrankenwärter fündigung des planmäßigen zugs ordnungsgemäß entgegenkommen. Er wartete aber noch schlief dabei kurz ein.

Unglück von Attnang-Puchheim das schwerste Unglück auf sicherten Bahnübergang seit 1. November 1975

cht der „Presse“ (ewi). Die Unachtsamkeit Schrankenwärters kostete am Sonntagmorgen zwei Menschen das Leben, eine Frau wurde lebensgefährlich verletzt. Um 0,45 Uhr im Bereich des Bahnübergang-Puchheim der Güterzug; Buchs — Wien gegen den 24jährigen Rudolf Fuchs Personenzug. Der OBB-Bedienstete Schließung der Schrankenrabsäuml.

am Bahnübergang Schranken blieb

en Güterzuges konnte erst nach der Kollision die Gleise einleiten. Der Pkw Meter mitgerissen und vollständig zerstört. Peter Fuchs war

eingeschlafen: Zwei Tote

und „ja“ war die Antwort. Daraufhin liefen beide Männer auf die Gleise. Lokführer Fritz Hartmann (24) hatte inzwischen seine schwere Garnitur durch eine Notbremsung im Stehen gebracht. Die Bundesbahner hasteten durch den Nebel über den Schattentamm. Dann sahen sie die Trümmer: der Wagen war in Stücke zerlegt, die Lok hatte ihn achtzig Meter weit mitgerissen, ehe das Wrack an einem Signalmast hängengeblieben war. Sein Bruder tot und seine Gattin bewußtlos in den Resten des Autos.

Das war zuviel für die Nervenkraft des schuldigen Schrankenwärters: Alfred Fuchs, der verheiratet ist und zwei Kinder hat, brach mit einem schweren Schock unter Weinkrämpfen zusammen. Er mußte ins Vöcklabruck Krankenhaus eingeliefert werden. Dort war Rudolf Fuchs verstorben, noch ehe eine Notoperation begonnen hatte. Und dort bemühen sich die Unfallärzte seither verzweifelt um das Leben von Elfriede Fuchs.

Alfred Fuchs konnte Sonntag mit tag das Spital wieder verlassen. bei der Gendarmerei gab er die Ursache seines „Versagens“ zu Protokoll: „Ich war weder müde, noch gar alkoholisiert, aber ich habe mir zu warm eingehüllt, so daß mir die Augen zugefallen sind.“ Der Mann plagt sich mit schwersten Vorwürfen.

„Pro Jahr kommt es im Direktionsbereich Linz etwa zweihundertmal vor, daß Schranken bei durchfahrenden Zügen offenbleiben“, gibt Unfallreferent Johann Aichinger der „Kronen-Zeitung“ gegenüber zu: „Abhilfe bringen nur Unter- oder Überführungen sowie automatische Schrankenanlagen.“ Eine Automatik ist bei uns unmöglich“, weiß aber der Attnanger Bürgermeister Franz Bogner: „Da wären die Schranken tagsüber immer zu — nur durch vorschriftswidriges Zuwarten bleibt der Straßenverkehr aufrecht.“



▲ 120 Züge pro Bahnwärterschicht passieren diese Schrankenanlage in Attnang, an der sich gestern das Unglück ereignete. Würden die Schlagdämme vor-schriftsmäßig stets drei Minuten vor ankommenden Zügen geschlossen, käme der Autoverkehr zum Erliegen. Deshalb wird oft noch zugewartet — und deshalb soll eine Überführung gebaut werden.

Fotos: Alfred Harrer

Übergang Schranken offen

Dresden



Diese Trümmer blieben vom Personenzug übrig

Foto: Kabla

Schranken offen — Zug gegen Auto!

Eine Tote und ein Schwerverletzter bei Unglück in Hietzing

Die Unachtsamkeit eines Schrankenwärters dürfte Dienstag nachmittag der 24jährigen Brigitte Cermak aus Döbling das Leben gekostet haben. Die Frau wollte um 17.15 Uhr mit ihrem Auto den Bahnübergang der Verbindungsbahn zwischen West- und Ostbahn in Hietzing, Veitingergasse, überqueren. Das Fahrzeug wurde von einem Lastzug erfaßt und total zertrü-

mer. Brigitte Cermak war auf der Stelle tot, ihr Beifahrer — ein noch nicht identifizierter, etwa 35jähriger Mann — erlitt schwerste Verletzungen. Zwei Züge waren angeköpft gewesen, der Schranken ging jedoch schon nach dem 1. Zug hoch. Als Brigitte Cermak daher über die Schienen fuhr, wurde ihr Auto gerammt und in Stücke gerissen.

Am 26. 11. 1978 und am 26. 12. 1978 ereigneten sich zwei schwere Schrankenanstände, die wiederum die große Verantwortung, die den Schrankenbedienern auferlegt ist, verdeutlichen. Die Schrankenwärter entscheiden sozusagen über Leben und Tod.

Sonntag, 26. 11. 1978, um 0.45 Uhr, prallte im Bf Attnang-Puchheim Z 41671 bei geöffneten Schranken gegen einen eben die Gleise der EK im km 242.843 überquerenden Pkw. Dabei wurden der Lenker und ein Beifahrer auf der Stelle getötet. Eine weitere Person — es handelte sich um die Gattin des Lenkers — wurde so schwer verletzt, daß sie am 30. 11. 1978 verstarb.

Der Schrankenwärter hatte 2 Minuten vorher vom Fdl die Verständigung über das Vorsprungfahren (-60 Min) und die Abmeldung „voraussichtlich ab 0.45 Uhr“ ordnungsgemäß erhalten, mit dem Schrankenschließen jedoch noch zugewartet und war eingekickt.

Dienstag, 26. 12. 1978, um 17.08 Uhr, kam es zwischen Bf Maxing und der Abzw. St. Veit a. d. Wien auf der EK „Veitingergasse“ ebenfalls bei offenen Schranken zum Zusammenprall des Z 72210 mit einem Pkw. In dem Kfz befanden sich zwei Personen und zwar eine Frau, die zerstückelt wurde, und ein Mann, der lebensgefährliche Verletzungen erlitt. Wer den Wagen gelenkt hatte, konnte bisher nicht zweifelsfrei geklärt werden.

Der Schrankenwärter hatte nach Vorbeifahrt des Z 61535 den Schranken geöffnet und auf den auf dem Nebengleis herannahenden Z 72210 vergessen.

Soweit die Kurzschilderung zweier Ereignisse bei offenen Schranken von den

insgesamt 567 gemeldeten Schrankenanständen des Jahres 1978. Wie aus der grafischen Darstellung ersichtlich, hat sich die Anzahl dieser Anstände gegenüber den beiden Vorjahren deutlich verringert. Wenn man aber bedenkt, daß, gemäß dem Bestreben der ÖBB, einerseits viele beschränkte EK aufgelassen und durch Unter- oder Überführungen ersetzt, andererseits von Hand bediente Schrankenanlagen durch voll- oder halbautomatische Anlagen ersetzt wurden, so ist die durch Personalverschulden verursachte Anzahl solcher Anstände in Anbetracht der möglichen Folgen bei weitem zu hoch.

Schrankenbediener!

Verfolgt gewissenhaft den Zugverkehr und laßt Euch durch keinerlei Einflüsse vom rechtzeitigen Schrankenschließen abhalten! Die gleiche Aufmerksamkeit ist für das Öffnen der Schrankenanlage erforderlich.

Die bezughabenden Bestimmungen sind eindeutig:

DV V 3, Pkt. 316.

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

solche Schranken sind in der Bf-Do besonders anzuführen.

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

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

Bestehende Bedienungsanweisungen sind zu beachten.

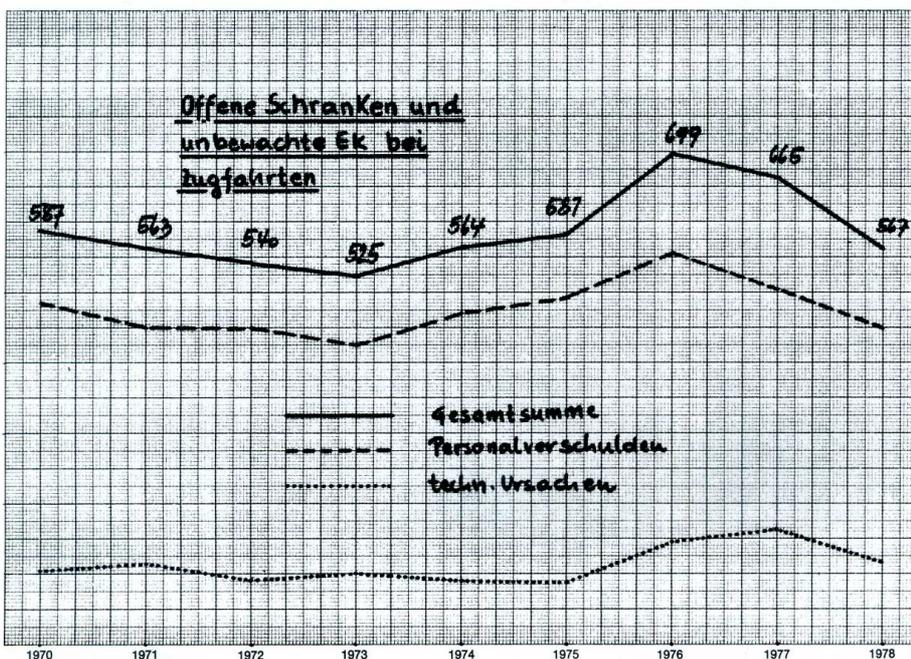
DV V 3, Pkt. 317.

Ein bereits geschlossener Schranken darf vor Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges nur dann geöffnet werden, wenn dies ohne Gefährdung des Straßenverkehrs möglich ist. Bemerkt oder erfährt der Schrankenwärter beim Schließen eines Schrankens, daß Personen, Fahrzeuge oder Tiere zwischen den Schrankenbäumen eingesperrt werden, so hat er das Schließen zu unterbrechen, bis sie den Gefahrenraum verlassen haben. Bei einem bereits geschlossenen Schranken sind diesfalls die Schrankenbäume entsprechend hoch anzuheben oder ganz zu öffnen und neuerlich zu schließen; erforderlichenfalls ist die Notauslöseinrichtung zu betätigen.

Auf Strecken mit verbindlichem Abmelden gelten anstatt der Bestimmung der DV V 3, Pkt. 316, 3. Absatz die d. ZSV, Einlage 28.

Straßenverkehrsteilnehmer!

Im Zusammenhang mit EK, jedoch aus der Sicht der Straßenbenützer, appellieren wir an alle Mitarbeiter, die beruflich oder privat, zum Dienst oder im Urlaub mit ihrem Kfz unterwegs sind — und derer sind heute gar nicht wenige — die Bestimmungen der StVO, soweit sie EK betreffen, und die der EKVO genauestens zu beachten. Im Hinblick auf die sukzessive Weiterführung der Automatisierung an Schrankenanlagen, z. B. an 6 EK entlang der Verbindungsbahn im XIII. Wiener Gemeindebezirk im Jänner und Februar dieses Jahres, wird auf die Wichtigkeit der Beachtung



der haltgebietenden Vorblinkeinrichtungen besonders verwiesen. Auf zweigleisigen Strecken — vielleicht haben Sie schon eine ähnliche Erfahrung gemacht — kann es bei der Begegnung von Zügen im Nahbereich einer solchen automatisch oder halbautomatisch gesicherten EK dazu kommen, daß der eine Zug die EK gerade passiert hat und den Öffnungsmechanismus des Schranken auslöst, während der andere den Schließkontakt befährt. Dies bewirkt, daß sich die Schrankenbäume heben, die Vorblinkeinrichtung aber weiter rotes Blinklicht zeigt, bis sich, nach der entsprechenden Vorblinkzeit, die Schrankenbäume wieder schließen.

Für disziplinierte Verkehrsteilnehmer wird eine solche Situation kein Problem darstellen, aber . . .

Also nocheinmal an alle Mitarbeiter als Straßenverkehrsteilnehmer:

Seid Vorbild für die anderen Verkehrsteilnehmer, besonders auf EK!

Über Veranlassung des Verkehrs-Ombudsmannes des ÖAMTC, Herrn Prskawetz, wurde in Tageszeitungen und sinngemäß auch im Rundfunk folgender Appell an die Straßenbenutzer gerichtet.

Halt, solange es rot blinkt

Wer an einem Bahnschranken losfährt, noch ehe das allenfalls daneben angebrachte rote Blinklicht verlöscht, spielt mit dem Leben: Im nächsten Augenblick nämlich können sich bei mehrgleisigen Bahnübergängen die Schrankenbalken wegen eines Gegenzuges wieder senken und das Fahrzeug, dessen Lenker zu früh startete, ist auf den Schienen eingeschlossen.

Auf diese Möglichkeit macht der ÖAMTC-Verkehrssicherheitsdienst die Kraftfahrer angesichts eines Konstruktionsmerkmals aufmerksam, das den in Österreich vielfach installierten automatischen Bahnschranken zu eigen ist. Wird der Schranken von einem Eisenbahner mit einer Handkurbel betätigt, so bleibt er bei Annäherung eines Gegenzuges selbstverständlich geschlossen. Bei automatischen Schranken jedoch kann es vorkommen, daß Zug Nr. 1 den Kontaktbereich verläßt (worauf sich der Schranken öffnet), Zug Nr. 2 hingegen wenige Sekunden später das neuerliche Schließen des Schranken bewirkt. Sicherheit bietet bei solchen Bahnübergängen nur die Beachtung des roten Blinklichtes. Es leuchtet auf, noch ehe sich der Schrankenbalken senkt und ist daher auch dann, wenn zufällig zwei Züge fast gleichzeitig den Übergang passieren, ein zuverlässiges Warnsignal.

Daher:

- **Keinesfalls Gas geben, auch wenn die Schrankenanlage scheinbar bereits geöffnet ist.**
- **Sich gar unter dem hochgehenden Schrankenbalken durchzuschwindeln, ist bodenloser Leichtsin.**
- **Nicht nervös werden, auch wenn andere Autolenker, die in der Kolonne stehen, zu hupen beginnen: Das rote Blinklicht ist ein absolutes Haltesignal.**

Derartige Schrankenanlagen werden übrigens derzeit entlang der Strecke der Wiener Verbindungsbahn im 13. Bezirk montiert.

Neuerungen bei den Belastungstafeln

Beitrag der Maschinendirektion

Im Verkehrsunterrichtsblatt 6/1975 wurde dieser Artikel, „Neuerungen bei den Belastungstafeln“, erstmalig veröffentlicht. Da der Maschinendienst die Wortlaute der Zeichenerklärung verschiedenen neuen Erkenntnissen anpassen mußte, wurde es erforderlich, eine Neufassung zu erarbeiten, die nunmehr vorliegt.

Aufnahme der Angabe „ $v_{max} = \dots$ “; diese Angabe drückt die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges aus.

In der 1. Spalte wird in der Überschrift angefügt „Verkehrsstellen“. Die angeführten Verkehrsstellen begrenzen jeweils einen Belastungsabschnitt. Bei der bisherigen Schreibweise müßten häufig Verkehrsstellen zweimal angegeben werden.

Im einzelnen bedeuten die Zeichen:

A = Anfahrergrenzl. Befindet sich in einem Belastungsabschnitt eine Verkehrsstelle, ein Einfahr- oder Blocksignal oder ein Steigungsabschnitt auf der Strecke und darf ein dort zum Stillstand gebrachter Zug mit der in der Belastungstafel angegebenen Regelbelastung nicht mehr anfahren, so wird in der Belastungstafel diese Bahnstelle mit der Bezeichnung „A“ aufgenommen, wobei in der jeweiligen Spalte „Regelbelastung“ mit dem Zusatz „A“ jene Be-

lastung angegeben ist, mit welcher der Zug an dieser Stelle noch anfahren darf. Dieser Wert wird als Anfahrergrenzl. bezeichnet. Ist das tatsächliche Zuggewicht höher als die Anfahrergrenzl., so darf der Zug ohne Hilfs-Tfz von dieser Bahnstelle nicht abfahren. Wenn in Einzelfällen nur die Anfahrergrenzl. (also ohne Regelbelastung) angeführt ist, so ist daraus ersichtlich, wie hoch das entsendete Hilfs-Tfz belastet werden darf.

Belastungstafeln

Zeichenerklärung:

- A Anfahrergrenzl. (Bei größeren als den mit A bezeichneten Belastungen darf in der Verkehrsstelle A ohne Hilfs-Tfz nicht angefahren werden.)
- + mit Dezimalzahl (z. B. + 1,5) Fahrzeitüberschreitung in Minuten gegenüber der berechneten Fahrzeit des unterstrichenen Tfz mit Regelbelastung.
- Twg ... Triebwagen allein.
- * höchstmögliche Regelbelastung mit Rücksicht auf die Adhäsionsverhältnisse.

Beispiel:

BzG 72332 *		B.T. 463 b					
		Klein Schwechat	—	—	538		
23/26	60	2,5 Kledering Stw. 1.... S	—	—	42	4,0	3,0
		1,7 Abzw. Kledering	—	—	45 ₅	3,5	2,5
		2,0 Simmering Ostbahn ..	—	—	48 ₅	3,0	2,0
		1,3 Wien Südbf Spitz	—	—	51	2,5	1,4
14/15	50	0,8 Wien Südbf Fbf	—	—	53	2,0	1,0
37/41	60	3,4 Wien Matzleinsdorf ..	558	—	—	5,0	3,7
11,7		Fahrzeit: — St. 20 Min.	Aufenth.: — St. — Min.		Zus.: — St. 20 Min.		

Zug 72332 mit Tfz Reihe 1042 fährt von Klein Schwechat nach Wien Matzleinsdorf nach BT 463 b. Tatsächliches Zuggewicht 650 t. Die Regelbelastung für die Reihe 1042 beträgt 1000 t (Tfz 1042 ist unterstrichen, was bedeutet, daß es für die Berechnung der Fahrzeitentafel herangezogen wurde). Zug 72332 wird nun ausnahmsweise an der Bahnstelle „A“ (Einfahrsignal im km 0,549) angehalten. Die Weiterfahrt ohne Hilfstfz ist unzulässig, weil das Zuggewicht (650 t) höher ist als die Anfahrergrenzlast (550 t). Als Hilfstfz wird ein Tfz der Reihe 2062 verwendet. Für dieses Tfz ist eine Regelbelastung in der BT 463 b nicht vorgesehen, weil es infolge der wesentlich kleineren Leistung für die planmäßige Führung der Züge nicht in Betracht kommt. In der Spalte der Reihe 2062 ist angegeben „A 145“. Das

bedeutet, daß das Tfz 2062 beim Anfahren 145 t Zuggewicht befördern darf.

550 t (Anfahrergrenzlast der Reihe 1042) + 145 t (der Reihe 2062) = 695 t. Das tatsächliche Zuggewicht beträgt 650 t, Zug 72332 darf also mit beiden Tfz in der Steigung anfahren.

Handelt es sich um ein mindertaugliches Tfz, so sind bei der Ermittlung der Anfahrergrenzlast die Bestimmungen der Tafel A 3, Punkt 3 sinngemäß anzuwenden.

Mit dem Zeichen „+“ in der Belastungstafel wird für notwendige Ausnahmefälle eine Fahrzeitüberschreitung angegeben. Das kann z. B. vorkommen, wenn ein Tfz zum Einsatz gelangt, dessen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit kleiner ist als die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit oder auch dann, wenn Tfz

ausnahmsweise ein größeres Zuggewicht befördern sollen, als dies sonst aufgrund der Fahrzeitberechnung möglich wäre. In beiden Fällen ist damit im allgemeinen eine längere Fahrzeit als jene der Fahrzeitentafel die Folge, sofern nicht im Fahrplan des Zuges entsprechende Fahrzeitreserven eingebaut sind. Das Ausmaß der Fahrzeitüberschreitung aus den genannten Gründen ist diesfalls bereits errechnet und wird in der Belastungstafel hinter dem Zeichen „+“ angegeben (siehe BT 463, Tfz 1062).

Das Zeichen „+“ bedeutet, daß hier die höchstmögliche Regelbelastung mit Rücksicht auf die Adhäsionsverhältnisse angegeben ist, d. h. für diesen Belastungsabschnitt für das betreffende Tfz auch in anderen Belastungstafeln gleicher oder anderer Zuggattungen (Zugarten) keine höheren Regelbelastungen mehr vorgesehen sind. Hierzu muß ergänzt werden, daß die Anwendung der Bestimmungen des Punktes 173 der DV V 3 auch in diesen Fällen zulässig ist.

173. Bei personenbefördernden Zügen darf bei schwacher Besetzung (etwa 70 % der Sitzplätze oder weniger) noch ein Zuggewicht abbefördert werden, das um höchstens 5 % über der Regelbelastung liegt. Die Zugmannschaft ist hievon mit A-Befehl zu verständigern:

„Wegen schwacher Besetzung Regelbelastung laut BT . . . von . . . bis . . . nicht überschritten.“
Änderungen in der Zugbesetzung, die eine solche Vorschreibung nicht mehr zulassen, hat der Zugführer dem Fdl bekanntzugeben.

Güterzüge		B.T. 463 b		Vmax = 60 km/h						
Belastungsstrecke (Verkehrsstellen)	Hilfs- werte	Regelbelastung und Belastungsbeschränkung in Tonnen für ein Triebfahrzeug der Reihe								
	$\frac{s}{v}$	1040 1041	1141	<u>1042</u>		1046	2043 2143	2050	2062 2067	
Wien Matzleinsdorf A Einf. Sig. (km 0,248)	$\frac{11}{50}$	900 A 680	950 A 800	<u>1000</u> A 850		350	630	750	A 210 A 340	
Wien Südbf Fbf	$\frac{4}{60}$	900	950	1000		350	630	750		
Kledering (Stw. 1)	$\frac{3}{60}$	800	900	1000		500	630	750		
Klein Schwechat	$\frac{4}{60}$	800	900	1000		380	630	750		
Groß Schwechat A Einf. Sig. Kl. Schw.	$\frac{16}{30}$	800* A 650	850* A 650	<u>1000</u> * A 700		500* A 380	500 +0,8	520	A 200 A 300	
Klein Schwechat A Einf. Sig. Kledering	$\frac{13}{35}$	800 A 700	850 A 750	1000 A 850		400	500	600		
Kledering (Stw. 1)	$\frac{5}{58}$	820	900	1000		250	500	600		
Wien Südbf Fbf A Einf. Sig. (km 0,549)	$\frac{22}{40}$	820* A 550	900* A 550	<u>1000</u> * A 550		250	500 A 400	600 A 450	A 145 A 245	
Wien Matzleinsdorf										

Machen Sie es auch so?

Die folgende Geschichte hat einen ganz fürchterlichen Nachteil: Sie ist wahr!

Nach einer Periode schönen, warmen Wetters sind sie plötzlich da. Der Schnee und die Kälte. 8° C unter dem Gefrierpunkt zeigt das Thermometer. Wird „der Erste“ — gemeint ist der erste Personenzug nach Wien — wegen vereister Weichen Verspätung haben. Die Reisenden würden das schon einsehen. Nun, den Sekundenzeiger kann man sich heute ausnahmsweise nicht nach diesem Zug, der um 6.00 Uhr in Wien ankommen soll, richten. Trotzdem ist die Verspätung zu unbedeutend,

um auch nur nachteilig erwähnt zu werden. Geht es doch auf der Straße schon drunter und drüber. Mit planmäßiger Ankunft in Wien ist zu rechnen. Wir können schon stolz sein auf unsere ÖBB.

Im Zug ist es behaglich warm. Vorwiegend Arbeiter fahren mit diesem Zug. Insgesamt mögen es etwa 500 Reisende sein. Daß es sich um zweiachsige Wagen handelt, die auch schon etliche Jahre auf dem Buckel (diesfalls Dach) haben, stört niemanden. Die Fahrgäste kennen einander. Manche sind schon zum Plaudern aufgelegt, während andere noch in ihre Mäntel eingehüllt dösen oder recht gut schlafen.

Kurz vor Einfahrt in den Bahnhof vor dem Endbahnhof kommt Leben in die Menge. Etliche kleiden sich an, weil sie jetzt aussteigen wollen, andere, weil bis zum Endbahnhof auch nur mehr höchstens fünf Minuten Fahrzeit bevorstehen.

Der Zug wird langsamer und kommt zum Stillstand. Stirntüren werden geöffnet. Reisende begeben sich auf die Plattformen, kommen aber gleich wieder zurück in den Wagen. Wir sind erst beim Signal. „Er derf no' net eine!“ (Anm.: Grund des kurzen Anhaltens war eine Blockstörung). Doch schon geht es weiter. Aber nach etwa 400 Metern hält der Zug wieder. Das Triebfahrzeug steht beim Stellwerk. Jetzt haben es die Reisenden gleich bemerkt, daß der Zug noch immer nicht im Bahnhof ist.

Ein Bereitschaftshabender des Unfallerhebungsdienstes befindet sich ebenfalls im Zug. Für ihn ist der Sachverhalt klar. Nach dem Anfahren beim Einfahrtssignal gewann der Zug nicht genügend Schwung, so daß das E-Tfz im spannungslosen Abschnitt bei einer Brückenbaustelle zum Stillstand kam. Jetzt wird gleich der Bereichschaffner auftauchen und den Kunden etwas sagen. Wie geschickt wird er sich dieser Aufgabe entledigen? Schon beim Einsteigen hatte der Bereitschaftshabende beide Schaffner gesehen, anlässlich der Revision den einen nochmals: Tadellose Burschen, ordentlich adjustiert, bestes Benehmen, die Dienstleistung gibt keinen Grund zur Klage! Doch nach etwa 7 bis 8 Minuten ist noch immer kein Schaffner in Sicht. Für den Bereitschaftshabenden wird es nun höchste Zeit, nach dem Rechten zu sehen. Raus aus dem Wagen, runter auf das Schotterbett und den Zug entlang nach vorne. Da, zwei Fahrzeuge weiter sieht er den einen Schaffner. Trotz grimmiger Kälte steht dieser

auf einer offenen Plattform. Warum wohl der Zug an dieser Stelle stehen mag? Der Schaffner weiß es nicht. Daher weiß er natürlich auch nicht annähernd, wie lange es dauern wird. Und ebenso natürlich konnte er die Reisenden auch nicht unterrichten. Der Bereitschaftshabende setzt den Schaffner in Marsch, damit er beim Tfz-Führer nach dem Grund forschen kann, und beauftragt ihn, ungesäumt die Reisenden zu verständigen. Weiter geht er auf dem Schotterbett. Noch einige Wagen nach vor, da ist auch schon der andere Schaffner. Ihm dürfte in der Zwischenzeit schon erbärmlich kalt geworden sein, denn auch er zieht es vor, auf der offenen Plattform zu stehen. Das Frage-, Antwort- und Weisungsspiel beginnt neuerlich. Alles wiederholt sich. Auch der zweite Schaffner trollt sich zur Lok. — Da schickt der Herr den Jockel aus! Also maschiert der Bereitschaftshabende weiter zur Lok. Einer der beiden hat diese bestiegen, der zweite harrt neben dem Tfz aus. Gleich darauf ist es sozusagen amtlich, warum der Zug hier steht. Wie lange noch? Achselzucken. Dabei kann man sich mühelos mit dem Stellwerkswärter verständigen. Neuerliche Aufforderung an die zwei Schaffner im Beisein des bereits vom Zuschluß herbeikommenden Zugführers, nun endlich und schleunigst für die Verständigung des reisenden Publikums zu sorgen. Kein Erfolg. Offensichtlich wissen beide nicht, wie sie das machen sollen.

Der Bereitschaftshabende ersucht nun den Stellwerkswärter um Weitergabe einer Mitteilung im Wege des Fahrdienstleiters an die Zentrale Verkehrsüberwachung. Auf diese Mitteilung wartet die ZVÜ noch heute!

Da naht auch schon die Hilfslok, eine Diesellok vom Verschub des vorgelegenen Frachtenbahnhofes. Ein Ruf des begleitenden Verschiebers, der sich wie „Herrn Gfraster“ oder so ähnlich anhört, schallt durch's morgendliche Wien. Wie weit allerdings das Tfz vorgespannt bleibt, das weiß zur Zeit überhaupt niemand. Jeder hofft, daß es bis zum Wiener Kopfbahnhof sein wird, aber wer das anschaft, ist vollkommen undurchsichtig. Also notiert sich der Zugführer die Lokdaten. Kuppeln, Bremsprobe, Mitteilung über den Inhalt eines Befehles (der übrigens zu dieser Zeit bereits überholt ist) und auf geht's, 600 m weiter bis zum Haltepunkt.

Nur 17 Minuten hat der Zauber gedauert. Doch wie verändert hat sich in der Zwischenzeit die Stimmung im Zug.

Erregt wird durcheinandergerufen. Viele haben auf Anschlußzüge reflektiert. Die meisten in Wien um diese Zeit abfahrenden Züge sind im Kursbuch mit Kreispunkt ⊙ gekennzeichnet, Schnellbahnzüge können ohnehin keine Anschlüsse abwarten. Da gibt es aber andere Züge, die wohl warten würden, wenn das Zuwarten begründet wäre.

Das sind Züge, in Relationen, bei denen die nächste Fahrmöglichkeit nach drei oder vier Stunden besteht. Da wird diskutiert. Nervöse Handbewegungen. Es gibt Leute, die schauen in einer Minute an die zehn Mal auf die Uhr. Zunächst war Freude eingekehrt. Die Fahrt geht weiter. Jetzt aber Skepsis. Die vorgesehene Minute Aufenthalt ist schon vorbei. Fenster werden geöffnet. Zurufe an den Fahrdienstleiter, der Richtung Zugspitze schreit. Zugegeben, es sind nicht samt und sonders feine Wortlaute. Eine Menge der fragenden Personen wäre aber schon für einen kleinen Anhaltspunkt oder einen kurzen Rat dankbar. Doch der Fahrdienstleiter schreit. Alles an ihm ist Würde.

Das Schicksal aber nimmt seinen Lauf. Palaver. Das Vorspann-Tfz wird abgespannt. Wahrscheinlich erlaubt der anstehende Verschub es nicht, daß ohne Verzögerung bis in den Personenbahnhof gefahren wird. So wird also die Diesellok voraus fahren zum Frachtenbahnhof, während bei unserem Zug wieder die Bremsprobe durchgeführt wird. Oder vielleicht doch nicht? Während die Schaffner in der Fahrdienstleitung Schutz suchen, weicht die Diesellok auf das Nachbargleis aus. Es ist jetzt endgültig gelungen, alles zu verhauen: Dem Personenzug ist die Diesellok im Weg, dieser der Personenzug. Aus dem Weg gehen nach wie vor die Schaffner den Reisenden.

Dann geht es doch los. Mit nur 27 Minuten Verspätung ist der Zug am Ziel. Einige Reisende schauen fassungslos auf die Zugzielanzeige, wo gerade noch erkennbar ist, daß auf dem Gleis der gewünschte Anschlußzug gestanden war.

Bewundernswert unsere Reisenden, daß es ihnen recht ist, wenn ihnen niemand etwas über Verzögerungen sagt, daß sie sich nicht beschweren, weil sich niemand um Anschlußwünsche kümmert und daß es ihnen auch recht ist, auf Fragen keine Antwort zu bekommen. Und daß sie uns unbegrenzt lange die Treue halten.

Würden Sie es auch so machen?

Ein Schach den Langfingern

Auf eines hoffen wir inständig: daß zum Zeitpunkt des Erscheinens des IdB nicht die zum Jahreswechsel 1978/1979 zu beobachten gewesene erfreuliche Entwicklung schon wieder in das Gegenteil umgeschlagen hat.

Mit diesem Satz haben wir das Pferd so richtig beim Schweif aufgezümt, dadurch aber hoffentlich Ihre Neugierde erweckt.

Diebstähle an Reisenden waren vor Jahren so selten, daß sie wegen der Seltenheit Aufsehen erregten. Mit der Beschäftigung einer riesigen Zahl von Gastarbeitern in der Bundesrepublik Deutschland begannen auch Diebstähle in Zügen im Bereich der ÖBB bekanntzuwerden. Fast ausschließlich handelte es sich um Transitzüge der Tauernroute. Fremde Menschen, fremde Moralbegriffe und auch andere Auffassungen über die Strafverfolgung erschwerten die Aufklärung, ja machten sie in den meisten Fällen unmöglich. Die Dunkelziffer war gewiß nicht unbedeutend. Intensive Kontakte der zuständigen Bundesbahndirektion mit den Sicherheitsbehörden und mühevoller Kleinarbeit führten so weit, daß sich die Diebe ein anderes Betätigungsfeld suchen mußten. Das war die Südbahn und die Westbahn. Schwerpunkte bildeten sich in Innsbruck Hbf und Linz Hbf, wo sogar Raubüberfälle verzeichnet werden mußten. In der zweiten Jahreshälfte 1978 war es dann schon so weit, daß die Diebstähle wieder Aufsehen erregten, jetzt allerdings wegen deren Häufigkeit. Es verging fast kein Tag, an dem nicht mindestens ein Diebstahl an einem Reisenden einer unserer Dienststellen gemeldet wurde.

Ein gezielter Einsatz von Sicherheitsorganen auf Bahnhöfen und in Zügen machte sich bezahlt. Aus Linz konnte zum Jahreswechsel die Presse berichten, daß sich die Reisenden wieder ohne Gefahr für ihr Eigentum auf dem Hauptbahnhof bewegen können. Über Wochen wurde auch kein einziger Diebstahl in Zügen gemeldet, obwohl gerade der Feiertagsverkehr zu Weihnachten und zu Neujahr ein sprunghaftes Ansteigen hätte erwarten lassen.

Wir wollen den Erfolg der Sicherheitsorgane nicht schmälern. Im Gegenteil,

jeder von uns, ob im Außen- oder Zentraldienst, freut sich aufrichtig darüber, daß die Aktion so eingeschlagen hat. Auch die in vielen Verkehrsstellen von den regionalen Behörden zur Verteilung oder zum Aushang gelangenden Handzettel bzw. Plakate, in denen die Reisenden vor kriminellen Elementen gewarnt werden — gefolgt vom richtigen Verhalten der Reisenden selbst — sind nicht zu unterschätzen.

Wir haben allerdings Grund genug, das dienstefrige, überlegte, scharfsinnige und fallweise auch sehr mutige Verhalten unserer Mitarbeiter nicht geheimzuhalten. Es beweist sich immer und immer wieder, daß in einem von **pfllichtbewußten** Zugbegleitbediensteten betreuten Zug ein Dieb geringe Chancen hat. Das Risiko ist für ihn einfach sehr hoch:

- durch das ständige Durchgehen unserer Mitarbeiter wird der Dieb verunsichert, günstige Gelegenheiten werden durch das Erscheinen des Schaffners oder Zugführers vermasselt;
- die Wahrscheinlichkeit, daß unsere Mitarbeiter durch Personsbeschreibung und Angaben über den benützten Fahrausweis die Ausforschung des Täters nach vollbrachter Tat ermöglicht, ist ziemlich groß;
- die Festnahme einzelner Krimineller mit Hilfe unserer Mitarbeiter in deren Funktion als Eisenbahnaufsichtsorgane spricht sich in Ganovenkreisen mit der Geschwindigkeit eines Lauffeuers herum.

Hier einzelne Fälle, in denen unsere Mitarbeiter den Verbrechern das Leben schwer gemacht haben:

19. 10. Im Jugoslawia-Express wurden zwei aus Jugoslawien nach Deutschland reisende Frauen bestohlen. Sie wenden sich an den Zugführer und geben eine Beschreibung zweier mutmaßlicher Täter. Der Zugführer erbittet das Einschreiten der Gendarmerie im Bf Bischofshofen. Auf der Fahrt dorthin führte er eine Fahrkartenüberprüfung durch. Beim Verlassen des Abteils, in dem zwei Männer sitzen, auf die die Personsbeschreibung paßt, versperrt er unauffällig die Abteiltür. Tatsächlich hätten sich die beiden in Bischofshofen still und leise empfehlen wollen. Durch die Tür ist das nicht möglich, und der Freiheitsdrang ist groß. Während der Zug langsam in den Bahnhof einfährt,

springen die beiden Täter aus dem Fenster. Doch die in der Polsterung versteckte Diebsbeute wird schon während der Fahrt nach Salzburg aufgefunden.

26. 11. Wir zitieren die Tiroler Tageszeitung vom 30. 11. „Der Zivilcourage zweier Eisenbahner ist es zu verdanken, daß ein Dieb kurze Zeit nach der Tat entlarvt werden konnte. Der 22 Jahre alte Herbert Drechsler aus Salzburg hatte im Städteschnellzug einem Mitreisenden aus Feldkirch die Reisetasche gestohlen und am Bahnhof Kufstein mit seiner Beute den Zug verlassen. Aufgrund einer Personsbeschreibung, die der Bestohlene telefonisch aus dem bayerischen Rosenheim übermittelte, konnten der Fahrdienstleiter Georg Weidner und der Fernschreiber Josef Ottenschläger noch am Bahnsteig den Täter auffindig machen. Der Aufforderung, mit zur Fahrdienstleitung zu kommen, leistete Drechsler allerdings keine Folge und suchte sein Heil in der Flucht. Der Dieb hatte aber keine Chance gegen die Sprinterqualitäten der beiden Eisenbahner, konnte noch am Bahnhofsvorplatz eingeholt und bis zum Eintreffen der Gendarmerie festgehalten werden. Drechsler wurde angezeigt und schließlich wieder auf freien Fuß gesetzt.“

8. 12. In der Stunde 2 bemerkt ein im Z 249 reisender Diplomingenieur den Verlust seiner Brieftasche. Sein Verdacht richtet sich gegen einen im Zug befindlichen Mann. Der Schaffner nimmt sich sofort der Sache an. Der Verdächtige ist aber der reinste Unschuldengel. Bereitwillig läßt er sofort seine Oberkleidung durchsuchen. Soviel Unschuld macht den Schaffner noch mißtrauischer. Höflich, aber sehr bestimmt, veranlaßt er den Mann, sich des Schuhwerks zu entledigen. Na, und beim Ausziehen eines Sockens kommt auch schon ein Blauer zum Vorschein. Weil unsere Diebe doch oft ziemlich phantasielos sind, ist das Auffinden der restlichen Barschaft sowie der Brieftasche nur mehr ein Kinderspiel. Verwahrungsort: wieder einmal der Abfallbehälter im Abort.

Aus diesen Kostproben können sie entnehmen, daß es durchaus möglich ist, den Langfingern — sogar in einem Kampf gegen viele unbekannte Gegner — nicht nur ein Schach zu bieten, sondern sie manchmal auch matt zu setzen. Wenn dann schließlich keine Gegner mehr da sind, werden weder Sie noch wir darüber traurig sein.

Über die Schulter geschaut

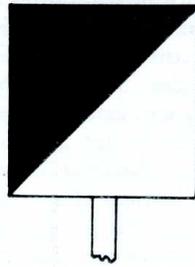
haben wir dem abgebildeten Mitarbeiter. An der Spange erkennen Sie unschwer, daß es sich um einen Zugführer handelt. Würden wir jetzt weiterfragen, wo die Aufnahme gemacht wurde, so müßten die meisten unserer Leser vermutlich passen. Versuchsweise haben wir das Bild einigen Bediensteten vorgelegt und diese Frage gestellt. Wurde getippt, dann auf irgendeinen Führerstand. Tatsächlich handelt es sich um die Kabine des Zugführers in einem Zug der Zahnradbahn von Puchberg am Schneeberg nach Hochschneeberg. Bergfahrend befindet sich der Zugführer an der Spitze des geschobenen Zuges, zu Tal am Zugschluß. Wenn sie das Instrumentarium auf dem Bild betrachten, können Sie schon wieder zu falschen Schlüssen kommen. Gut, den Scheibenwischer zu erkennen, das ist leicht.



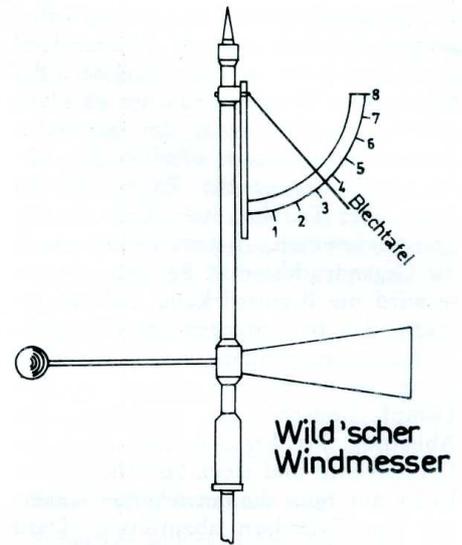
Was ist aber das Handrad links? Die Handbremse etwa? Nein, nein! Damit bedient der Zugführer oder Schaffner die Windschutzvorrichtung. Bei Normalbetrieb ist das Rad gegen unbeabsichtigte Betätigung mit Kette und Spange festgehalten. An bestimmten sturmgefährdeten Stellen der Strecke sind beiderseits außerhalb der Fahr-schienen Fangschienen in U-Eisenform montiert. Der Beginn der Windschutz-

strecke ist durch eine quadratische Scheibe, die — in diagonaler Teilung — schwarz und weiß gestrichen ist, gekennzeichnet.

Der Zugführer beobachtet unterwegs die Stellung der Wild'schen Windmesser.



Laienhaft beschrieben sind das an einer Stange angebrachte Blechtafeln, die bei Windstille durch die Schwerkraft abwärts hängen, bei Wind aber, entsprechend dessen Stärke, gegen die Waagrechte gehoben werden. Der Ausschlag kann von einem Viertelkreisbogen, der mit acht Stiften versehen ist, abgelesen werden.



so sorgt der Zugführer für das Anhalten des Zuges vor der Windschutzstrecke. Um sich mit der Lokomotivmannschaft zu verständigen, bedient der Zugführer mit einer Signalleine von seiner Kabine aus die Tzf-Pfeife. Sofort nach dem Anhalten werden durch Zugführer und Schaffner die Handbremsen der Wagen fest angezogen. (Auf dem Bild können Sie neben der rechten Hand des Zugführers den Handgriff der Handbremse wahrnehmen.) Hier ist zu bemerken, daß — ausgenommen in Gefahrsfällen — die Handbremse nur zum Festhalten der stillstehenden Fahrzeuge verwendet werden darf. Eine Betätigung während der Fahrt würde nicht nur einen Schaden an dieser Bremsenrichtung, sondern auch die Gefahr des Auseinanderziehens der Steifkupplung oder einer Entgleisung der Wagen nach sich ziehen. Zurück zur Windschutzvorrichtung: Durch Drehen der Schraubenspindel werden nun die unter dem Personenwagen befindlichen Fangarme, deren Enden mit Rollen ausgestattet sind, gesenkt. Bei der Weiterfahrt werden diese Rollen dann in den U-Eisen der Fangschiene laufen, wodurch verhindert wird, daß durch den Sturm eines der leichten Fahrzeuge vom Gleis abgehoben und über den Hang gekippt wird.

Eine Vielzahl von Besonderheiten verkehrsdienstlicher Art ist von der Zugmannschaft noch zu beachten.

Demnach ist Stift 1 mit Windstille, Stift 8 mit heftigem Sturm gleichzusetzen.

Während 1 bis 4 Stifte keine besonderen Maßnahmen bedingen, darf bei 7 oder 8 Stiften weder die Berg- noch die Talfahrt angetreten werden. Unterwegs befindliche Züge dürfen bei Stift 7 oder 8 die Fahrt über die windgefährdeten Stellen nicht fortsetzen. Zeigt nun aber der Windmesser Stift 5 oder 6,

Verwunderliche Dinge gibt es da in Hülle und Fülle. Zum Beispiel, daß in den Buchfahrplänen bei den Fahrplanhöchstgeschwindigkeiten von 10 km/h bei der Bergfahrt und 8 km/h bei der Talfahrt (diese Angaben sind etwas ungenau, doch würden Details zu weit führen) stets ein Bremsausmaß von 100 % schnellwirkend (!) vorgeschrieben ist. Stellen Sie sich das einmal vor:

100 % schnellwirkend und das bei Fahrzeugen aus dem vorigen Jahrhundert! Und jetzt wird es noch kurioser: das vorhandene Bremsausmaß ist ebenfalls 100 % schnellwirkend. Im normalen Bremsbetrieb erfolgt nämlich die Abbremsung des ganzen Zuges, ob bei Berg- oder Talfahrt, nur durch die Lokomotivbremsen, hauptsächlich durch die Gegendruckbremse. Bei dieser Bremse wird die Bremswirkung dadurch erreicht, daß bei entgegen der Fahrtrichtung ausgelegter Steuerung die lebendige Kraft des fahrenden Zuges in den Dampfzylindern Luft verdichtet. Die Ableitung ins Freie erfolgt über ein Drosselventil und einen Schnelldämpfer. Es ist nur noch die entstehende Wärme aus den Zylindern abzuführen. Dazu muß Kühlwasser in die Zylinder eingespritzt werden. Die Wärmeabfuhr erfolgt durch Verdampfung dieses Kühlwassers.

sich im Wasserkasten der Lokomotive genügend Wasser für die Talfahrt befindet. Zur Ergänzung der Vorräte befinden sich Wasserstationen „Am Hengst“ (zirka 5 km von Puchberg entfernt) und in der Ausweiche Baumgartner. Aber auch dorthin muß das Wasser rechtzeitig mit der Bahn in Wasserwagen gebracht werden. Die Wasserversorgung des Schneeberghotels und anderer Häuser erfolgt ebenfalls per Bahn. Daß das in der Zeit des Spitzenverkehrs ganz erhebliche Schwierigkeiten verursacht, können Sie sich denken. Steht doch nur ein ganz kleiner Fahrpark zur Verfügung. Und schauen Sie einmal im Kursbuch nach, wie groß die Fahrzeit ist! — Es soll aber gleich dazu gesagt werden, daß die meisten Fahrgäste bei gutem Bergwetter nicht eine Minute dieser Fahrt missen wollen! — Nochmals zum Thema „Wasser“: Der Scheeberg, selbst Wasserlieferant für

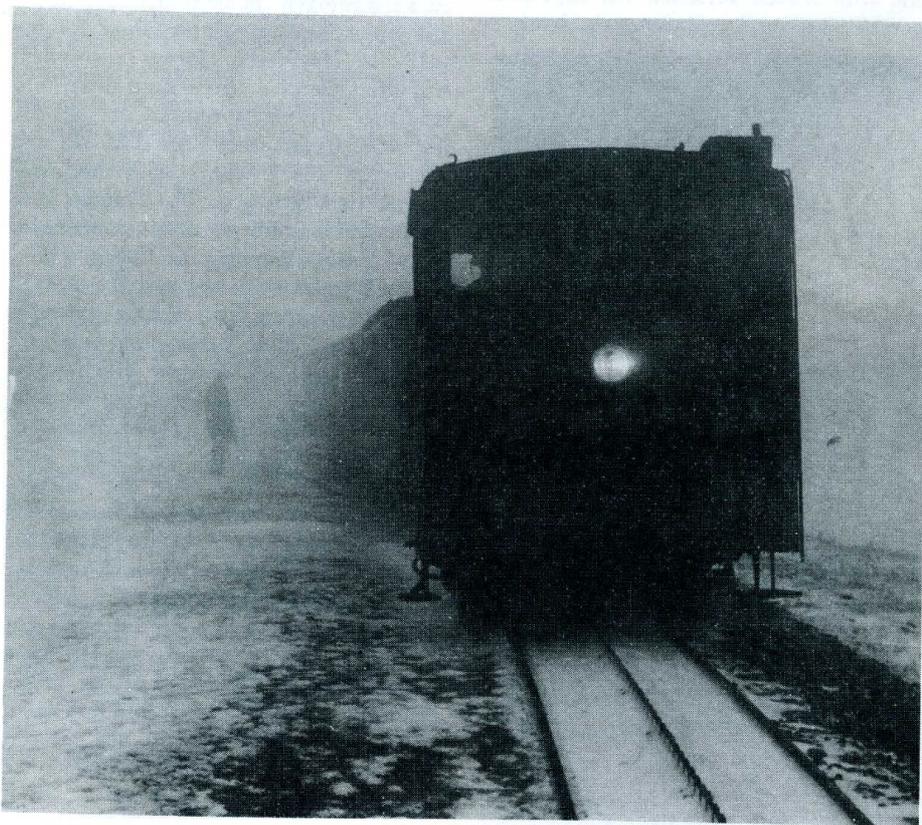
ser Bild entstand an einem Hochsommerstag.

Im Tal war herrlicher Sonnenschein. Liebliche Wölkchen, die sich um den majestätischen Berg rankten, hatten für die Zugmannschaft genügend Aussagekraft, um Reisende mit leichter Kleidung vor unliebsamer Überraschung zu bewahren. Die Berührung mit den Naturgewalten wurde dann für die bunt zusammengewürfelte Gesellschaft aus aller Herren Länder ein unvergeßliches Erlebnis und entschuldigte für die fehlende Fernsicht.

Unsere Mitarbeiter des Zugbegleit-, Lokfahr- und Bahnerhaltungsdienstes hängen selbstverständlich an „ihrer“ Bahn. Gern wird den Reisenden auf die verschiedensten Fragen Auskunft gegeben. Viele Erschwernisse nehmen die Kollegen auf sich, um recht vielen Menschen eine Fahrt mit der Zahnradbahn zu ermöglichen: im Sommer spärliche Freizeit, jederzeit mit warmer Kleidung unterwegs (hohes, festes Schuhwerk **anzuordnen**, ist hier völlig überflüssig), Verrichten außergewöhnlicher Arbeiten (Schneeschaufeln, Eiszerhacken, Aufgleisungsarbeiten) und noch vieles mehr. Und immer besorgt sein, daß niemand schutzlos auf dem Berg bleibt. Das außerplanmäßige Anhalten eines Zuges zur Aufnahme eines verletzten Touristen ist eine Selbstverständlichkeit. Die Zugmannschaft ist sogar durch die Vorschrift verpflichtet, nach gegebenen Zeichen Ausschau zu halten.

Jetzt sind wir Ihnen aber doch schuldig, zu sagen, nach welchen Vorschriften auf dieser Hochgebirgsbahn der Dienst versehen wird. Der Grundstock sind die DV V 2 und V 3 sowie die ZSV. Alles was anders ist und alle zusätzlichen betrieblichen Vorschriften sind in der vorläufigen DV V 11 zusammengefaßt. Noch über verschiedenste Dinge gäbe es zu erzählen. Je nach Ihrem Fachgebiet oder Ihrem persönlichen Interessen hätten Sie bestimmt diese oder jene Frage. Unsere Mitarbeiter des Bahnhofes und der Zugförderungsstelle Puchberg am Schneeberg werden Ihnen gerne Rede und Antwort stehen. Nur sollten Sie eines bedenken: An schönen Wochenenden während der Sommersaison oder bei gutem Bergwetter ist es nur möglich einen kleinen Teil der Tausenden Personen zu befördern, die gerne eine Fahrt mit der Zahnradbahn erleben wollten. Daß an solchen Tagen für ein nützliches Gespräch keine Zeit bleibt, ist wohl einleuchtend.

Sollten Sie diese interessante Bahn benutzen, wünschen wir Ihnen schon jetzt gute Fahrt!



Damit ist ein Stichwort gefallen: Wasser. Wasser ist eine Kostbarkeit auf dem Schneeberg und auch auf der Fahrt dorthin und wieder zurück. Kühlwasser und Speisewasser für den Kessel sind die Grundvoraussetzung dafür, daß die Fahrt überhaupt vor sich gehen kann. Mit den Vorräten aus dem Wasserkasten der Lokomotive und dem Wasserbehälter des anschließenden Wagens muß die Tzf-Mannschaft so haushalten, daß bei Ankunft am Hochschneeberg der Behälter des Wagens leer ist und

Hunderttausende Bewohner der Stadt Wien, dürstet. Wie unglaublich das klingt. Wasser ist auch der Grund, warum bei extrem schlechten Wetterbedingungen bis zur Bergstation und noch ein Stück weiter bis zum Schneeberghotel der ÖBB gefahren wird; wir haben das Versorgungsproblem schon vorher angezogen. Und wie rasch der Zug aus strahlendem Wetter auf seiner einsamen Fahrt in eine Waschküche, ein Schneegestöber oder noch viel Ärgeres gerät, das wollen viele nicht wahr haben. Un-

Kürzlich fiel uns folgender Bericht aus einer Monatsschrift in die Hände, der ein heikles Thema

**aus der Sicht eines Bahnfremden behandelt, und den wir Ihnen nicht vor-
enthalten wollen:**

Beurteilen Sie selbst, inwieweit die geschilderten Arbeitsvorgänge von unseren Vorschriften abweichen.

Man darf nicht kuppeln wie man will

Einer meiner Mitarbeiter, ein Lokomotivführer, hat mich eingeladen, ihn von Wien nach Villach und zurück auf dem Führerstand zu begleiten. So begeben wir uns in Besitz einer „Erlaubniskarte“, die nur in besonderen, begründeten Fällen zu erhalten ist, und in Besitz einer gültigen Fahrkarte — denn eine Fahrt auf der Lokomotive befreit nicht von der Zahlung des Fahrpreises — auf den Wiener Südbahnhof.

Ich kann es mir leisten, knapp vor der Abfahrt des Zuges zu kommen. Der Lokomotivführer hingegen ist schon lange im Dienst. Zunächst mußte er sich in der „Zugförderung“, das ist eine Mischung von Remise und Werkstätte, zur vorgesehenen Zeit beim Maschinenmeister melden. Dann mußte er die zugewiesene Lokomotive überprüfen.

Jeder Autofahrer ist gesetzlich verpflichtet, vor Antritt der Fahrt sein Fahrzeug auf Betriebssicherheit zu kontrollieren. Aber wer tut das schon? Wer überprüft jedesmal Lenkung, Bremsen, Lichtanlage, Reifen? Ein Lokomotivführer aber kontrolliert sein Triebfahrzeug vor Fahrtbeginn. Zuerst wird der mechanische Teil untersucht, dann folgt der elektrische Teil. Die Lokomotive wird „durchgeschaltet“.

Spitzenverschieber

Nach der Überprüfung beginnt der Verkehr, und zwar mit der Vz, mit der „Verkehrszuwartezeit“. Das ist die Zeit zwischen der Abfahrt des Triebfahrzeuges von der Zugförderung und der Abfahrt des Zuges vom Bahnhof. Für den Lokomotivführer, den ich begleitete, war eine Vz von 15 Minuten vorgesehen.

Der Lokomotivführer darf sich, wenn er von der Zugförderung an den Wagensatz am Bahnsteig fährt, nicht schon auf dem Führerstand befinden, von dem aus er später den Zug steuern wird. Auch bei kurzen Fahrten und innerhalb des Bahnhofes muß er stets auf dem in Fahrtrichtung vorne befindlichen Führerstand sein. Nur wenn Wagen geschoben werden, der Triebfahrzeug-

führer also ohnedies nicht unmittelbar nach vorne sieht, darf er den Führerstand frei wählen. Dann darf er aber nicht allein fahren, sondern vorne auf den geschobenen Wagen muß sich ein Eisenbahner mit dem mehrdeutigen Titel „Spitzenverschieber“ befinden, der das Gleis beobachtet und Verschubsignale gibt.

Nun wird die Lokomotive an die bereitstehenden Wagen angekuppelt. Auch das geschieht nicht nach Belieben, sondern es ist genau vorgeschrieben. Zur Sicherheit des Kupplers ist besonders folgender Punkt der „Verkehrsvorschrift“ zu beachten:

„Zum Ankuppeln langsam anrollender Fahrzeuge darf sich der Verschubbedienstete zwischen den Puffern des stillstehenden Fahrzeuges aufstellen. In aufrechter Haltung darf er nur dann in das Gleis und aus demselben treten, wenn die Fahrzeuge mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, ansonsten nur in gebückter Stellung, wobei Kupplerhandgriffe zu benutzen sind. Fehlen beim stillstehenden Fahrzeug Kupplerhandgriffe, so darf nur bei Stillstand der Fahrzeuge in das Gleis getreten werden.“

Berufsdilemma

Wenn der Kuppler schon beim Wagen steht und auf die Lokomotive wartet, ist diese Vorschrift leicht einzuhalten. Fährt aber der Kuppler mit der Lokomotive mit, muß er eine Wagenlänge weit laufen, während die Lokomotive anhält oder nur ganz langsam fährt. Oder aber der Kuppler muß gebückt und unter Verwendung der Kupplergriffe ins Gleis treten.

Leider wird diese Vorschrift nicht selten übertreten. Das hat sich wiederholt schwer gerächt. Mancher Kuppler ist schon zwischen Puffern erdrückt worden.

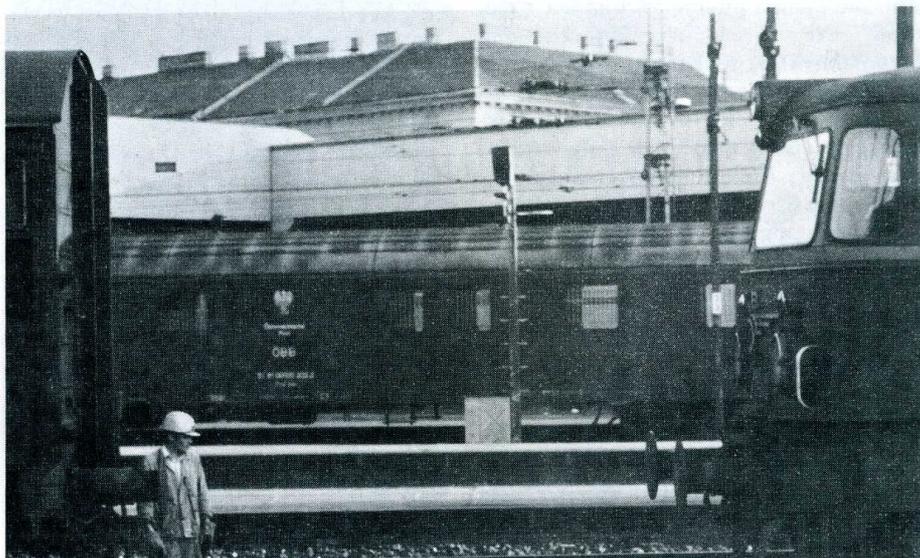
Das ist eines der Beispiele für das Dilemma, in dem der Eisenbahner steht. Ein Arbeiten immer genau nach Vorschrift verlangsamt den Betrieb. Arbeiten nach Vorschrift ist ja deshalb auch eine Art Streikmaßnahme. Handeln nach Vorschrift ist nicht immer bequem, und durch Handeln nach Vorschrift kann man sich bei Kollegen unbeliebt machen, kann man von Kollegen ausgelacht werden.

Durch Handeln gegen die Vorschrift gefährdet der Eisenbahner aber sich und andere. Deshalb wird durch Betrieb und Gewerkschaft immer wieder auf Einhaltung der Vorschriften gedrängt.

Seitenpuffer kommen weg

Sicherheit soll natürlich nicht nur durch Vorschriften erreicht werden, sondern mindestens ebenso durch Maßnahmen, auch wenn sie aufwendig sind. Deshalb werden zunehmend Mittelpufferkupplungen eingeführt. Ein Umbau der Fahrzeuge ist aber mit hohen Kosten verbunden. Die Schwierigkeit liegt auch darin, daß die meisten Fahrzeuge allgemein und international einsetzbar sein müssen. Es müssen alle Lokomotiven und Wagen gleichzeitig und innerhalb kürzester Zeit umgebaut werden.

Der internationale Eisenbahnverband hat schon wiederholt Termine für den Umbau auf Mittelpufferkupplungen festgesetzt. Jedesmal aber haben Eisenbahnverwaltungen erklärt, daß sie außerstande wären, den Termin einzuhalten. Infolgedessen ist der Zeitpunkt des Umbaus immer wieder verschoben worden. Inzwischen ist man bei den ÖBB dazu übergegangen, Fahrzeuge, die nur lokal eingesetzt werden und oft gekuppelt werden, mit Mittelpufferkupplung auszurüsten, und zwar die Autoüberstellzüge auf der Tauernstrecke und Schnellbahnzüge.



Vorschrift im Detail

Der D 239, mit dem ich fahre, hat keine Mittelpufferkupplung. Der Kuppler verbindet Lokomotive und Wagen zunächst mit der Schraubenkupplung. „Einhängen“ sagen dazu die Eisenbahner, während das Abkuppeln „Aushängen“ heißt. Sogar eine anscheinend so einfache Tätigkeit ist bis ins Detail vorgeschrieben, und der Kuppler muß auch auf Wagenlänge und Umdrehungen der Schraubenkupplung achten. In der Vorschrift heißt es:

„Grundsätzlich sind alle Fahrzeuge eines Zuges straff zu kuppeln, d. h. nach Berühren der Pufferscheiben im geraden Gleis sind noch zwei volle Spindelumdrehungen zu machen. Triebfahrzeuge — ausgenommen Triebwagen zur Personenbeförderung — sowie Wagen mit einer Länge über Puffer von mehr als 24 m sind nicht straff zu kuppeln; diesfalls ist nach Berührung der Pufferscheiben nur eine volle Spindelumdrehung zu machen.“

Ist diese Tätigkeit ordnungsgemäß verrichtet, muß der Kuppler noch die Bremsschläuche für die Luftdruckbremse und schließlich die elektrische Kupplung verbinden.

Bügel ab

Bei den meisten Zügen dient die elektrische Kupplung nur der Wagenheizung. Sie wird deshalb auch „Heizkupplung“ genannt und bei diesen Zügen nur im Winter verwendet. Der Strom für die Beleuchtung wird Batterien entnommen, die jeder Reisezugwagen mitführt. Komfortable Züge führen Wagen, die ganzjährig Frischstrom aus der Fahrleitung brauchen: Speisewagen und Wagen mit Klima-Anlage.

D 239 ist ein Zug mit solchen Wagen. Ehe die Heizkupplung verbunden wird, muß der Triebfahrzeugführer den Stromabnehmer senken. Ein Ausschalten des Hauptschalters würde zwar auch genügen, aber wenn es um die Sicherheit geht, ist man bei der Bahn besonders streng. Außerdem kann durch das Senken des Stromabnehmers der Kuppler sich durch eigenen Augenschein davon überzeugen, daß kein Strom durch die Heizleitung fließen kann.

Der Zug steht fertig gekuppelt am Bahnsteig. Abfahren darf er aber noch nicht, denn: vor dem Fahren wird gebremst . . .

PS: Bei dem versierten Bahnfremden handelt es sich um einen — Priester, dem Referenten der österreichischen Bischofskonferenz für Bahn und Post.

Ein bißchen Rechtskunde

Unser Beitrag befaßt sich diesmal mit dem Schließen der Vorlegestangen.

Zur Erinnerung:

DV V 3, Pkt. 466:

„. . . Der Aufenthalt Reisender auf Trittbrettern darf nicht, auf offenen Plattformen nur dann geduldet werden, wenn die Wagen überfüllt sind und die Vorlegestangen geschlossen werden können. Vor Abfertigung haben sich die Schaffner davon zu überzeugen, daß die Seitentüren (Vorreiber) und tunlichst auch die Vorlegestangen ordnungsgemäß geschlossen sind.“

Die dazu im Verkehrs-Unterrichtsblatt Nr. 12/1966 gegebene Erläuterung gilt vollinhaltlich weiter. Dort heißt es sinngemäß, daß selbstverständlich jeder Schaffner verpflichtet ist, vor Abfahrt eines Zuges alle Türen (daß bei automatischen Türen andere Spielregeln gelten, soll hier nur der Ordnung halber bemerkt werden) bzw. Vorlegestangen zu schließen. Nur wenn z. B. ein Reisender erst unmittelbar vor Ingangsetzen des Zuges zusteigt und es dabei unterläßt, die Vorlegestangen zu schließen, dann wird es dem Schaffner innerhalb des planmäßigen Aufenthaltes meist nicht mehr möglich sein, zu dem betreffenden Wagen zu gehen, um seiner Verpflichtung nachzukommen. Der letzte Satz des Pkt. 466 heißt also nicht, daß die Vorlegestangen nur nach Belieben zu schließen sind, sondern **immer, sofern es nicht besondere Umstände unmöglich machen**. Ist das Schließen einer Vorlegestange wegen unmittelbar nach dem Zusteigen eines Reisenden erfolgter Abfahrt nicht mehr möglich gewesen, so ist der Schaffner selbstverständlich verpflichtet, diese Vorlegestange während der Fahrt — und zwar so bald als möglich — zu schließen. Das Wort „tunlichst“ in diesem Zusammenhang bedeutet somit keine Erleichterung, sondern lediglich eine betriebsbedingte Maßnahme.

Eine nicht geschlossene Vorlegestange war ursächlich für den schweren Unfall eines Reisenden im Sommer 1970. Fast sieben Jahre lang sollte dieser Unfall sodann die Gerichte in allen Instanzen beschäftigen.

Lesen Sie bitte anschließend den Spruch des Obersten Gerichtshofes. Die paar zum Verständnis notwendigen Fachausdrücke sind zwar ohnehin aus dem Text

abzuleiten, doch wollen wir die Erläuterung bzw. die Zuordnung für den konkreten Fall gleich vorwegnehmen:

Kläger (Erst- und Zweitkläger) = die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt und die Pensionsversicherungsanstalt

Drittkläger = Revisionswerber = der verunfallte Reisende

Beklagte = ÖBB

Untergерichte = I. und II. Instanz

Erstgericht (I. Instanz) = Landesgericht für Zivilrechtssachen in Wien

Berufungsgericht (II. Instanz) = Oberlandesgericht Wien

OGH = Oberster Gerichtshof

227. — § 3 StVO, § 7 EKHG, § 44 Abs 3 EISBG

1. Ein Fahrgast der Eisenbahn kann in analoger Anwendung des § 3 StVO darauf vertrauen, daß die vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind.
2. Ein allfälliges Mitverschulden des fahrlässigen Fahrgastes an einem durch die Nichteinhaltung einer Sicherheitsvorschrift durch Eisenbahnbedienstete verursachten Unfall kann vernachlässigt werden oder ist doch äußerst gering anzusetzen.
3. Die Beweislast für ein allfälliges Mitverschulden trifft die Eisenbahnunternehmung.
OGH 10. 3. 1977, 2 Ob 5/77.

Am 10. 7. 1970 stürzte der Drittkläger auf der Südbahnstrecke als Fahrgast des Personenzuges 2919 vor der Einfahrt dieses Zuges in den Bahnhof Baden von der hinteren Plattform des Wagens 3. Von den Rädern der nachfolgenden Wagen wurden ihm beide Beine im Bereich der Oberschenkel abgetrennt.

Die Kläger erheben deshalb Schadenersatzanspruch gegen die Republik Österreich (ÖBB) als Beklagte, und zwar die erst- und zweitklagenden Parteien gem § 332 ASVG, der Drittkläger unmittelbar.

Dem Grunde nach haben die Kläger ihr Begehren darauf gestützt, daß der Drittkläger kurz vor der Einfahrt des Zuges in die Station Baden die nach außen auf die Plattform aufgehende hintere Waggontür geöffnet habe, um sich auf das Aussteigen vorzubereiten. Obwohl sich der Drittkläger mit der linken Hand am Ver-

bindungsgestänge zwischen den Wagons festgehalten habe, sei er infolge eines plötzlichen Ruckes des Zuges von der Plattform geschleudert worden. Dies habe nur deswegen geschehen können, weil das Sicherungsgestänge nach der Ausstiegsseite vorschriftswidrig nicht geschlossen gewesen sei. Die beklagte Partei hafte als Betriebsunternehmer nach den Bestimmungen des EKHG für den Schaden des Klägers.

Der OGH hat die uneingeschränkte Haftung der ÖBB bejaht.

Aus den Entscheidungsgründen: Die Untergerichte sind von der Feststellung ausgegangen, daß der Waggon einen Ruck machte und dadurch der Drittkläger von der Plattform fiel. Das Berufungsgericht hat lediglich näher ausgeführt, wieso es zu einem solchen Ruck gekommen sein kann. In der Rechtsrüge bekämpft der Drittkläger die Ansicht, daß ihm ein Verstoß gegen § 44 Abs 3 Eisenbahngesetz vorzuwerfen sei. Ein Aufenthalt in Vorbereitung des Aussteigens könne nicht als „Verweilen“ angesehen werden, zumal sich der Unfall unmittelbar nach dem Betreten der Plattform ereignet habe. Ob die Absicht des Drittklägers auf ein darüber hinaus reichendes Verweilen gerichtet war, sei überdies unerheblich, weil es zu einem solchen nicht gekommen sei. Es sei auch unrichtig, daß ein Fahrgast die Plattform überhaupt nicht betreten dürfe, wenn er nicht eindeutig erkennen könne, daß diese gesichert sei. Nach den Verkehrsvorschriften der ÖBB und den Weisungen an das Zugpersonal sei das Gestänge immer zu schließen, wenn dies nicht durch besondere Umstände unmöglich gemacht werde. In analoger Anwendung des § 3 StVO müsse daher auch ein Fahrgast bis zum Erkennen des Gegenteils darauf vertrauen können, daß das Sicherungsgestänge geschlossen sei. Da nach § 44 Abs 3 EishG nur das Verweilen auf einer ungesicherten Plattform verboten sei, könne dies nicht auch schon für das Betreten einer solchen Plattform gelten. Das Berufungsgericht dürfe nicht unter Berufung auf das Sachverständigen Gutachten ausführen, es könne sich um keinen besonders starken, über das normale Ausmaß hinausgehenden Ruck gehandelt haben, weil das Erstgericht seine diesbezügliche Feststellung entgegen dem Gutachten des technischen Sachverständigen auf

Grund der Aussage des Drittklägers als Partei getroffen habe. Die Meinung, der Drittkläger sei deshalb sorglos in eigenen Angelegenheiten vorgegangen, weil er sich nicht ausreichend festgehalten habe, sei daher beweismäßig nicht gedeckt. Überdies wäre die vom Berufungsgericht geforderte Sorgfalt gegenüber eigenen Gütern schon dadurch erfüllt, daß der Revisionswerber sich festgehalten habe. Ein qualifiziertes Anhalten könne nicht verlangt werden. Da das festgestellte Offenstehen des Sicherungsgestänges vom Drittkläger zweifellos bei der herrschenden Dunkelheit nicht erkannt worden sei, könne von ihm auch nicht verlangt werden, daß er sich von vornherein auf einen solchen Umstand einstellen mußte. Es sei im Gegenteil die Verletzung der Verkehrsvorschrift der ÖBB und der Weisungen an das Zugpersonal als wesentliches Verschuldenselement zu betrachten, das den Unfall überhaupt erst ermöglicht habe. Trete sohin die immense Gefahr, die durch das fahrlässige Verhalten des Zugpersonals geschaffen worden sei, zu der allgemeinen Betriebsgefahr hinzu, die sich im vorliegenden Fall im Auftreten eines Ruckes manifestiert habe, so trete demgegenüber ein allfälliges Mitverschulden des Revisionswerbers in den Hintergrund und könnte, sofern es nicht zur Gänze zu vernachlässigen sei, nur mit 10 % angesetzt werden.

Auszugehen ist von der Vorschrift des § 44 Abs 3 EishG, wonach das Verweilen auf einer ungesicherten Plattform untersagt ist. Wenn ein aus dem Waggon kommender Fahrgast die Plattform ungesichert antrifft, muß er daher wieder in das Wageninnere zurückgehen, bis der Zug anhält. Auf einer gesicherten Plattform hätte also der Drittkläger ohne weiteres so lange verweilen dürfen, bis der Zug im Bahnhof angehalten hätte. Von vornherein brauchte der Drittkläger nicht damit zu rechnen, daß die Plattform vorschriftswidrig nicht gesichert sein werde. Eine Feststellung, daß er nach Betreten der Plattform in der Dunkelheit das Offenstehen des Gestänges sogleich erkannte oder erkennen mußte, ehe er abstürzte, wurde nicht getroffen.

Die Beklagte trägt die Beweislast für das ein Mitverschulden begründende Verhalten des Drittklägers. Dieser Beweis ist ihr nicht gelungen.

Dem wäre eigentlich gar nichts mehr hinzuzufügen. Vielleicht kann aber die folgende Schilderung eines Erlebnisses durch einen Mitarbeiter des IdB auch dazu beitragen, Ihnen noch einmal vor Augen zu führen, wie wichtig es ist, auf die Schließung der Vorlegestangen zu achten:

„In einem Triebwagenzug, der mehrere Beiwagen mit offenen Plattformen führte, fuhr ich in meiner Freizeit nach Hause. Es war früher Nachmittag, und etliche Schüler befanden sich ebenfalls schon auf der Heimfahrt. Ich selbst stand im Inneren eines Beiwagens und schaute bei der hinteren Stirntür hinaus. Nach dem ersten fahrplanmäßigen Aufenthalt blieb die linke vordere Vorlegestange des folgenden Beiwagens offen. Ich bemühte mich im Dienst zwar immer um größte Genauigkeit. Aber in der Freizeit, als Privatperson, hinauszu gehen, um eine Vorlegestange des Nachbarwagens zu schließen, das tat ich selten, vielleicht überhaupt nie, so genau weiß ich das nicht mehr. An diesem Tag tat ich es aber doch, trotz des Sturmes der draußen herrschte. Gegen den Sturm ankämpfend, arbeitete ich mich zurück auf meinen Platz und schaute wieder hinaus. Nach einigen Minuten Fahrt guckte ein kleines Mädchen zum gegenüberliegenden Stirntürfenster nach vorne hinaus. Freundlich nickte die Kleine zum Gruß. Es war die Tochter eines damaligen Oberlandesgerichtsrates, der ich bekannt war. Darum ist mir, im Zusammenhang mit dem Rechtsthema, auch der Vorfall wieder eingefallen. Noch einige Minuten vergingen, und der Zug fuhr bereits im Einfahrweichenbereich des nächsten Anhaltebahnhofes. Die Geschwindigkeit mag noch immer 80 km/h betragen haben. In diesem Moment — drückte das Mädchen die Schnalle der Stirnwand nieder, was zur Folge hatte, daß die Tür infolge des Sturmes aufgerissen und das Kind, noch immer die Schnalle in der Hand, im Bogen in die Ecke zwischen Vorlegestange und Stirnwand des Wagens geschleudert wurde. Das Kind — möglicherweise in Erinnerung an eine Praterbelustigung — lächelte immer noch. Seit damals ist das Schließen von Vorlegestangen eines meiner Steckenpferde.“

Könnten Sie sich nicht auch einem imaginären „Verein für das Schließen von Vorlegestangen“ zugehörig fühlen?

Unsere Leser meinen:

Die Meinung der Redaktion muß sich nicht immer mit der Meinung unserer Leser decken.

Herr Friedrich Riegler ist bei einer Streckenleitung tätig. Er ist kein „Pflichtleser“ des IdB. Vielmehr hat er sich dessen Lektüre zur Gewohnheit gemacht, um so die Sorgen seiner im Betriebsdienst arbeitenden Kollegen kennenzulernen und dadurch die dienstlichen Kontakte zu den Betriebsbediensteten sinnvoller und reibungsloser gestalten zu können. Herr Riegler korrespondiert seit Jahren mit dem IdB.

So war einmal das Thema eines seiner Briefe die Belästigung der Nichtraucher durch Reisende, welche auf den Gängen von Nichtraucherabteilen rauchen. Wir haben Herrn Riegler damals angekündigt, daß auch wir dies für sinnvoll halten und es probeweise beabsichtigt ist, einzelne Vierachser des Inlandverkehrs zur Gänze als Nichtraucher zu bezeichnen. Das ist in der Zwischenzeit geschehen. Jetzt schreibt unser Leser:

„Mich interessierte es, wie es in den reinen Nichtraucher-Wagen zu reisen ist. Ich fuhr deshalb mit E 606 von Wien Westbf nach Pöchlarn. Dieser Zug bestand aus elf vierachsigen Wagen, davon waren vier reine Nichtraucher-Wagen (Bauart Schlieren). In den Einstiegräumen sind die Aschenbecher abmontiert und die Einstiegräume selbst mit dem Pictogramm ‚Nichtraucher‘ versehen. Das Rauchverbot wird beachtet. Es ist wirklich angenehm, in einem solchen Zug zu reisen. Eine Belästigung durch rauchige Luft ist nicht mehr der Fall. Soweit ich es feststellen konnte, bewähren sich diese Wagen.“

Dazu können wir feststellen, daß die Maßnahme von unseren Reisenden positiv beurteilt wird.

Wenig heiter geht es im Brief des Herrn Riegler weiter. Das anschließende Thema heißt Transportverluste und Transport-schäden und wird eingeleitet mit einer langen Aufzählung solcher Fälle, die

aber alle nur einen einzigen Empfänger betreffen. Da wird zum Beispiel berichtet, wie Oberbauarbeiten verschoben werden mußten, weil ein ganzer Talbotwagen verschwunden war. Oder: Eine komplette Schweißausrüstung verschwand auf dem Weg zur Revision. Ein Jahr konnte der Schlosser keine autogenen Schweiß- oder Schneidarbeiten vornehmen!

Und dann die vielen, vielen Beschädigungen.

Wir zitieren aus der Aufzählung:

„Bei einer Zement-Weitersendung am 6. 10. 1978 von einer Bahnmeisterstelle an eine andere wurden während des Transportes 10 Säcke Zement über den ganzen Wagenboden zerstreut, davon 8 Säcke zerrissen, obwohl der Wagen mit dem Gefahrzettel Nr. 10 versehen und außerdem mit ‚Abstoßen und Abrollen verboten‘ beschriftet war.“

Wir erinnern: 1977 bei Zement S 116.000,— für Beschädigungen (IdB 3/78).

Herr Riegler hat weiter das Wort:

„Von der Firma Hatschek ist am 12. 10. 1978 ein Wagen mit Well-Eternitmaterial in Ordnung eingelangt. Beim Überstellen des Wagens vom Einfahrgleis auf das Gleis 2 in der 16. Stunde bei Zug 70856 wurden 9 Stück Well-Eternitplatten, 2,5 m lang und 25 Stück Well-Eternit-Firstkippen beschädigt, obwohl der Wagen mit dem Gefahrzettel Nr. 10 bezettelt war! Für die beschädigte Ware mußte Ersatz privat teuer eingekauft werden. Der Arbeitsvorgang hätte sich sonst beträchtlich verzögert.“

Herr Riegler folgert:

„Freilich wird man Transport-schäden und Transportverluste nie ganz verhindern können. Sie sollten aber auf ein noch vertretbares Maß reduziert werden.“

Dazu meine Meinungen, Anregungen und Vorschläge:

Der Einbau von Stoßmessern wäre bei fast allen Waggons notwendig, kommt aber bestimmt zu teuer. Deshalb meine ich, daß der Verschub viel besser überwacht gehört.

Ob man Revisoren nicht zum Teil zweckmäßiger für die Überwachung des Verschubdienstes in größeren Bahnhöfen einsetzen sollte?

Eine wesentliche Voraussetzung für eine solche strengere Überwachung des Verschubdienstes aber wäre, daß alle Wagen mit zerbrechlichen Gütern, wie sie in der DV K 3 angeführt sind, auch mit dem entsprechenden Gefahrzettel (z. B. Nr. 10) oder Aufschriften (‚Abstoßen und abrollen verboten‘) versehen sind.“

Soweit die Meinung des Herrn Riegler. Auch wir sind über die Zunahme der Transportschäden mehr als besorgt. Viele von Ihnen werden in letzter Zeit anlässlich des Dienstunterrichts mit Vorträgen im Rahmen der Aktion „Absatzförderung“ konfrontiert worden sein und haben im Anschluß daran die Gelegenheit zur Diskussion genutzt. Dabei wurde deutlich der bindende Zusammenhang zwischen dem ständigen Schwund des Transportvolumens und schlechter oder unsicherer Transportleistung herausgearbeitet. Aus diesem Teufelskreis herauszukommen ist riesig schwer. Unmöglich aber nur dann, wenn Sie, lieber Mitarbeiter, im Verschub-, Bahnhof-, Magazinsdienst nicht daran interessiert wären. Bringen Sie diejenigen zur Raison, denen noch immer nicht dämmert, daß durch ihr schlampiges Arbeiten die Existenz vieler Mitarbeiter bedroht ist. Zunächst einmal die der jungen Kollegen, in weiterer Folge . . . Nein, dazu darf es nicht kommen.

Die Redaktion geht davon aus, daß jeder Mitarbeiter, an welcher Stelle auch immer, eine das Unternehmen fördernde Leistung zu erbringen hat.

Es ist Verpflichtung jedes Aufsichtsbediensteten, Schulungs- und Kontrollorganes für entsprechende Motivation der Uneinsichtigen zu sorgen. In einer Arbeitsgruppe darf es keine Außenseiter geben. Nur durch gute und vernünftige Zusammenarbeit ist es möglich, die unbedingt erforderliche Qualität der Transportleistung zu verbessern. Denn gerade die Qualität unserer Beförderungsleistung ist das Fundament für die zu forcierenden Verkaufsbestrebungen.



Erlauschtes

Ein Expresszug verläßt Wien in der 21. Stunde. Je weiter die Fahrt gegen Westen führt, desto dichter wird der Schneefall. Nach Wels liegen schon etwa 10 cm Schnee. Planmäßiger Aufenthalt in einem der Fremdenverkehrsorte zwischen Wels und Schärding.

Personen der Handlung:

die Zugdienstfrau (Z),
ein Schaffner (S).

S öffnet die Seitentür und steigt aus. Auf dem Bahnsteig zepzelt er etwas herum, als ob er einen dringenden Weg hätte. Z steht im Wagen bei der offenen Tür.

Z: „Hast' 'leicht Halbschuh' an.“

S: „Jo.“

Z: „Macht dir der Schnee nixe?“

(Anm.: Das Gespräch geht selbstverständlich in Mundart weiter, aber wer weiß schon, wie man die schreibt.)

S: „Ja, weißt du, ich habe nicht geglaubt, daß es schneien wird.“

Z: „Aber es ist doch Winter!“

S: „Trotzdem, bei Schnellzügen zieh' ich immer Halbschuhe an. Bei Personenzügen ist das anders. Da hab' ich bei Schlechtwetter feste Schuhe an.“

Z: „Na, so was!“

S: „Feeeeeertig.“

Na, so was!

Wir freuen uns . . .

Herr Dr. Gerald Seitlinger, ein leitender Angestellter der VOEST-Alpine, war erfreut über die Hilfsbereitschaft eines Bahnsteigschaffners. In einem Brief der VOEST-Alpine an den Herrn Generaldirektor heißt es dazu:

„Am 11. 11. 1978 konnte Herr Seitlinger durch einen Flugausfall nicht wie geplant von Zürich via Frankfurt nach Linz fliegen, sondern mußte nach Wien und von dort mit dem Zug (9.45 Uhr) nach Linz weiterreisen.“

Da der Anschluß äußerst knapp war und er seine Familie von der Änderung des Zeitplanes verständigen wollte, fragte er den Bahnsteigschaffner, Herrn Toifl, wo es am Bahnsteig eine Möglichkeit zum Auswärtstelefonieren gäbe. Dieser meinte, es sei schwer möglich und bot sich, ohne aufgefordert zu werden, an, das gewünschte Telefonat zu erledigen. Es hat dann bestens geklappt; er erkundigte sich sogar um 12 Uhr mittags nochmals, ob Herr Seitlinger gut angekommen ist.

Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, Ihnen, sehr geehrter Herr Generaldirektor, unseren Dank für das freundliche und hilfreiche Entgegenkommen des Herrn Toifl auszusprechen.“

In eigener Sache freuen wir uns darüber, daß es bei den betroffenen Mitarbeitern starken Anklang findet, wenn im IdB lobend erwähnten Mitarbeitern von ihrem Vorstand oder von einem von diesen beauftragten Beamten in einem persönlichen Gespräch eine Anerkennung ausgesprochen wird. Bei diesem Gespräch bietet sich nebenbei auch die Gelegenheit, auf Umstände einzugehen, die aus innerbetrieblichen Erwägungen doch etwas anders zu regeln gewesen wären. Dabei werden oft genug auch für den Vorgesetzten wertvolle Schlüsse gezogen und können diese bei Parallelfällen berücksichtigt werden.

An der Wiege des IdB

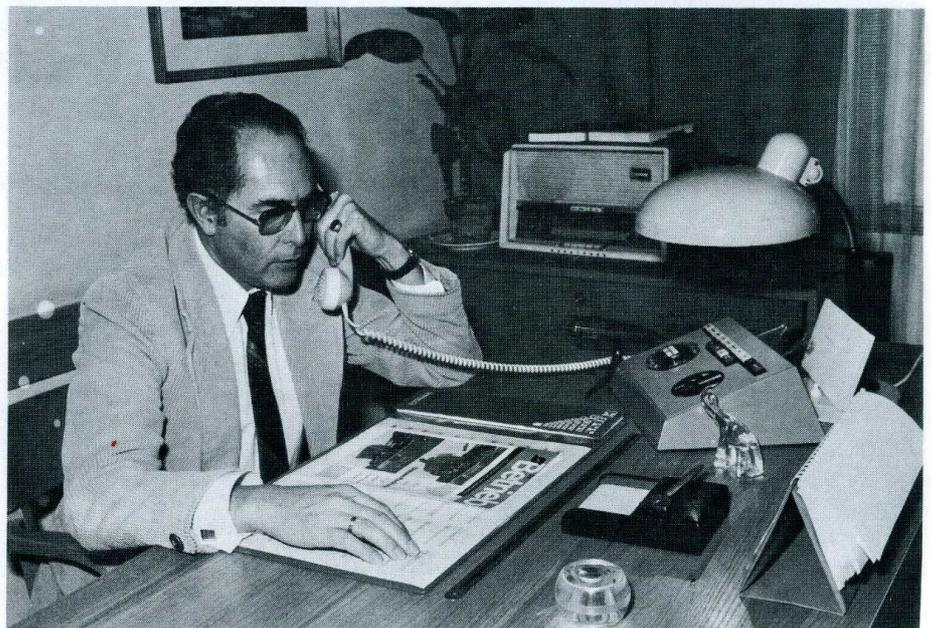
Zahlreiche Anrufe erreichen uns, die Fragen über die Gestaltung des IdB zum Gegenstand haben. Wie es zur Abfassung der Artikel kommt, sowie über deren Grundlagen haben wir Ihnen ja schon im IdB berichtet. Das Bildmaterial — soweit es nicht aus Erhebungsunterlagen stammt — wird uns von unseren Lesern oder von den Fachbeamten der Bundesbahndirektionen zur Verfügung gestellt. Oft stammen Schnappschüsse von den Mitarbeitern des IdB selbst. In allen Fällen wird dem Informationsgehalt vorrangige Bedeutung beigemessen. Die Bildqualität leidet oft darunter, daß Farbfotos in Schwarzweiß abgedruckt werden müssen. An

einzelnen Bildern werden Sie allerdings auch die Hand des Meisters (Namen wie Surdej oder Seelmann sind Ihnen von den Fotos im ÖBB-Journal bekannt) erkennen.

Die fallweise humoristische Auflockerung durch Einschaltung einer Karikatur des langjährigen Mitarbeiters der ZVÜ, Kurt Skudnigg, fand ebenfalls stets Anklang. Daß die Zeichnung zu den Neujahrswünschen in der Ausgabe 4/78 aus der Feder des bekannten Karikaturisten Guk stammt, das hätten Sie auch ohne Signierung zweifellos erkannt!

Nicht minder zahlreich sind jene Anrufe, die sich mit der drucktechnischen Gestaltung beschäftigen und in denen lobend das harmonische Bild, die sorgfältige Wahl der Schriftart und -größe und die sinnvolle Anordnung der Artikel erwähnt wird. Nun, dazu ist zu sagen, daß in Besprechungen zwischen Mitarbeitern der IdB-Redaktion und den Verantwortlichen der Wiener Hausdruckerei der ÖBB — die HD Wien befindet sich in einem Anhängsel des Wiener Westbahnhofes — die Wünsche der Redaktion hinsichtlich thematischer Einordnung etc. deponiert werden. Vieles davon ist in die Praxis umsetzbar, für manches müssen Ersatzlösungen gefunden werden.

Wie dann das IdB — Ihr IdB — nach der anschließenden gestalterischen und drucktechnischen Behandlung letztlich wirklich aussieht, ist auch für uns immer wieder eine erfreuliche Überraschung. Und für die Mühe, die sich die Mitarbeiter in der Hausdruckerei geben, um aus „dem Rohling“ das IdB zu machen, bitten wir, stellvertretend für die Belegschaft der HD Wien deren Chef, Druckereileiter Frais,



und den für den Satz zuständigen, Herrn Blažiček (links im Bild) mit seiner Arbeitsgruppe



vor den Vorhang.

Das entgegengebrachte Verständnis der beiden leitenden Herren hat wesentlich dazu beigetragen, die im Heft 1/77 dargestellte Zielsetzung des Informationsblattes zu erreichen.





Zwischen
Illusion
und
Realität
besteht meist
ein himmelhoher Unterschied!

Erkennen Sie immer rechtzeitig die Grenze?

