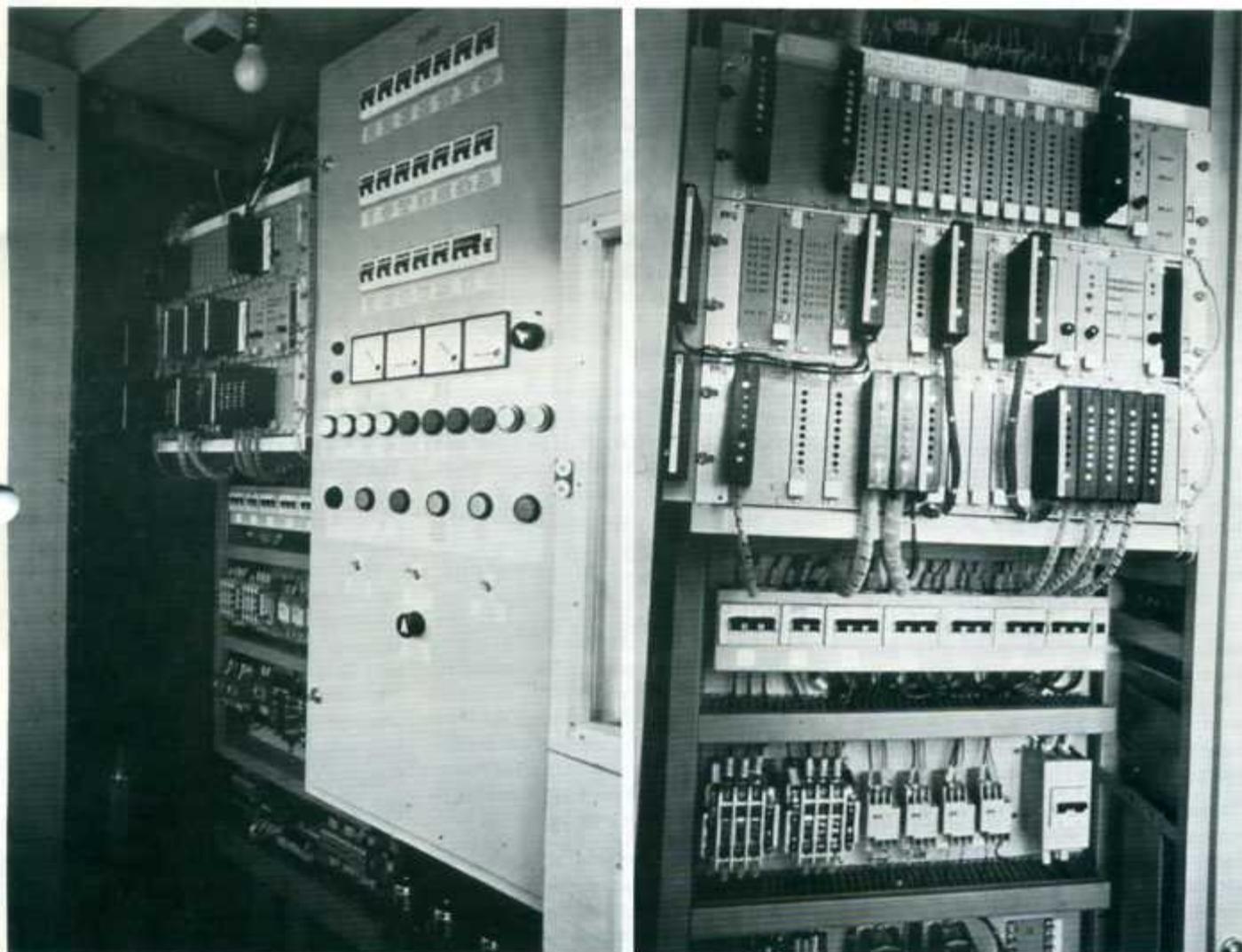


Die Schaltzentrale für angenehmes Reisen



Vorschau auf die Heizperiode 1979/80

Zugheizung

Der Beitrag wurde unter Mitwirkung der Bundesbahndirektion Linz und des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst beim Bf Feldkirch gestaltet.

Schon wieder hat die Heizperiode begonnen. Wir erinnern uns an den vergangenen Winter: Tage extremer Kälte, Perioden heftigen Schneefalls, Reisen in behaglich warmen Zügen. Oder daran: Anfangsschwierigkeiten zu Beginn der Heizperiode; dann Feuchtigkeitskurzschlüsse, „niedergegangene“ WEBASTO-Wagen, eingefrorene Dampfheizkuppelungen. Oder daran: eigener persönlicher Einsatz zur Beseitigung von Schwierigkeiten, Beobachtung überlegten, richtigen Handelns anderer Kollegen. Oder auch daran: persönliches Versagen beim Auftreten einer Schwierigkeit infolge Unkenntnis, Beschwerden von Reisenden, eigene Reise in einem saukalten Zug oder einem überheizten Wagen.

Und jedes Jahr wissen wir es wieder ganz genau. Am Anfang gibt es immer Schwierigkeiten. Sei es, daß die Kälte unvermutet hereinbricht und uns überrascht. Oder sei es, daß es ohnehin schon kontinuierlich kälter wird, aber jeder hofft, daß es „morgen schon besser gehen wird“. Keiner tut etwas, weil sich noch niemand beschwert hat. Dann ist das Maß voll; ein Riesenkrach und plötzlich funktioniert alles bestens. Und jedes Jahr wissen wir auch das ganz genau: Zu Beginn der nächsten Heizperiode darf und wird uns das nicht wieder passieren. Ja, ja; so ist das mit den guten Vorsätzen!

Dieser Beitrag kann jedoch nur Denkanstöße geben. Das Gebiet Zugheizung ist so umfangreich und erfordert die gründliche Kenntnis verschiedener Vorschriften — nicht nur der blauen, vielmehr etlicher schwarzer; z. B.: M 31, M 36, Dienstbeihilfe 836/11, 836/21, 836/31 und verschiedene Merkblätter oder Dienstanweisungen. Jeder Mitarbeiter muß natürlich nicht alles zum Thema Heizen wissen. Über des seine Tätigkeit Betreffende muß er aber rechtzeitig, bevor ihm die Aufgabe zur selbständigen Dienstleistung übertragen wird, ausreichend unterwiesen werden.

Haben Sie keine Scheu, aus der Dienstpostensammlung eine der Vorschriften kurz zu entlehnen und wieder einmal nachzulesen. Ebenso wenig wie die Dienstpostensammlung ein Museum ist, kann man behaupten, die zitierten Unterlagen wären trocken und kaum lesbar. Vergessen Sie, daß es Sie davor geekelt hat, weil Sie für eine Prüfung daraus lernen mußten. Und Sie werden

staunen, wie Ihnen Ihre Arbeit bei besserem Wissen Spaß macht. Haben Sie es eigentlich wirklich notwendig, wenn Ihnen ein anderer — das kann auch ein versierter Bahnfremder sein — zu spüren gibt, daß er viel mehr weiß als Sie?

Auch wir vom IdB haben einen guten Vorsatz. Nämlich hin und wieder ein kleines Kapitel herauszugreifen und soweit es unser technisches Wissen und Verständnis erlauben, Ihnen zu kommentieren. Doch jetzt nur Wichtiges in sehr geraffter Form.

Als Heizzeit gilt

1. September bis 15. Juni.

Die Heizung hat bei Temperaturen von $+10^{\circ}$ abwärts zu erfolgen. Achten Sie auch auf die Möglichkeit tieferer Temperaturen auf der zu befahrenden Strecke. Denken Sie auch daran, daß des Nachts oder sehr zeitig in der Frühe die Menschen mehr unter der Kälte leiden, und auch dann, wenn sie mit durchnässten Kleidern einsteigen.

Während der Heizzeit dürfen sich nur Wagen im Verkehr befinden, deren Heizeinrichtung den vorgeschriebenen Untersuchungen bzw. Prüfungen unterzogen wurde. Der Vollzug der Untersuchung wird vermerkt:

- elektrische Heizung (oder Leitung) — an den Blinddosen
- WEBASTO-Heizung — am Klappdeckel des Heizgerät-Schutzkastens
- Dampfheizung (oder -Leitung) — an den Kopfstücken.

Die Heizeinrichtungen der Personen-, Gepäck- und Postwagen mit Drehgestellen müssen während des ganzen Jahres betriebsbereit sein.

Aus der Anlage 2 der DV M 36 ist zu ersehen, welche Stromarten und Netzspannungen bei den einzelnen Bahnen zur Anwendung kommen; im EWP finden Sie eine farbige Darstellung der Streckennetze in bezug auf Heizsysteme.

Besondere Beachtung ist dem Vorheizen zu schenken. Vor Abfahrt des Zuges soll die Abteilwärme 20°C betragen. Wo Triebfahrzeuge zum Vorheizen herangezogen werden, ist vom Bahnhof rechtzeitig mit der Zugförderungsdienststelle die Vorheizzeit zu vereinbaren.

Während des Vorheizens ist darauf zu achten, daß die Heizeinrichtungen der Wagen eingeschaltet sind, bei Warmluftheizungen ein vorhandener Umstellhebel auf „Umluft“ gestellt ist. Türen, Fenster und Lüftungsklappen müssen selbstverständlich geschlossen gehalten werden. Auf den Heizerfolg ist laufend

zu achten. Bei manchen Heizungen ist für die Beheizung eine entsprechende Ladung der Lichtbatterien notwendig. Überbeanspruchung muß vermieden werden.

Selbst bei wohltemperiert bereitstehenden Zügen werden Reisende — besonders solche, die nur fallweise die Bahn benutzen — zunächst nicht zufrieden sein. Je kälter es draußen ist, desto heißer wird es ihnen beim Betreten des Wagens im Wageninneren vorkommen. Pelzkleidung und schwere dahergeschleppte Koffer tragen zu diesem Eindruck bei. Der weitere Ablauf ist etwa folgender: Schimpfen auf die Affenhitze — Aufreißen aller Fenster, eventuell auch Türen — nach ca. fünf Minuten Ablegen der Überkleidung. Nach zwei Tagen Schreiben eines Beschwerdebriefes, daß es im Zug bis zum Zielbahnhof saukalt war, daß man sich deswegen eine Erkältung zugezogen hat, daß man auch nur mehr mit dem eigenen Autofahren werde.

Auch der Reisende ist nur ein Mensch. Wie wär's mit einem kleinen Gespräch von Mensch zu Mensch. Nur dadurch können Sie in den vorher geschilderten teuflischen Mechanismus eingreifen.

Nicht so: „Machen S' des Fenster zua, oba g'schwind.“ Das wäre, mit Recht, ein weiterer Beschwerdepunkt. Vorausgesetzt, daß nicht wirklich eine um 10 oder 15 Grad zu hohe Temperatur im Wagen herrscht, so erklären Sie doch den Reisenden (vor allem unseren älteren Kunden), wie das ist mit der vermeintlichen Hitze. Sagen Sie ihnen auch, wenn während eines folgenden Vershubes oder einer sonstigen Heizunterbrechung mit einem Absinken der Temperatur zu rechnen ist. Auch daß in zweiachsigen Wagen schon mehrmaliges Öffnen der Stirntüren während der Fahrt zu einem gewaltigen Wärmeverlust führt, der kaum mehr wettgemacht werden kann. Oder, daß in Schlierenwagen die Möglichkeit zum Betätigen des Lüfters besteht, hingegen das Öffnen eines Fensters um wenige Zentimeter an dessen Unterseite eine unzumutbare Zugbelastung bringt.

Der Fdl hat zu überprüfen, ob ein Zug ordnungsgemäß vorgeheizt ist. Während der Fahrt überprüfen die Zugbegleiter ständig die Heizung. Reicht die Heizleistung nicht aus, so ist im nächsten Anhaltebahnhof der Tzf-Führer zu verständigen; ggf. sind einzelne Wagen vorübergehend abzuschalten. Gebrechen sind je nach Sachlage an den nächsten Bahnhof mit technischem Wagenaufsichtspersonal vorzumelden oder dort zu melden. Eine Vormeldung, ein

Wagenmeister solle wegen eines Heizdefektes zum Zug kommen, ist unnütze Arbeit, wenn nicht gleichzeitig genaue Daten über den Wagen, die Bauart der Heizung, die Art der Störung und eventuell über bereits erfolgte Behebungsversuche ebenfalls vorgemeldet werden. Bedienen Sie sich doch der „Kleinen Meldekarte“! Vergessen Sie nicht, auch kleine Schäden zu melden. Wenn keine Schadenliste vorhanden ist, auf jeden Fall einen Gebrechenvormerk ausstellen! Finden Sie es bitte nicht für lächerlich, etwa einzuschreiben: „Heizkörper bei Platz 55 heizt nicht“ oder „Abteilschalter im Abteil 3 hat Wackelkontakt“ oder „Thermostat im ... funktioniert nicht“. Fürchten Sie nicht, als pedant verschrien zu werden. Glauben Sie uns: Diese Art ist uns und vor allem den Reisenden lieber als eine andere, über die uns leider allzuoft Beschwerdeführer Nachricht geben: „... mit berechtigter Empörung erzählte der Schaffner, daß der gleiche Fehler schon vor drei Wochen bestanden hat ...“ Und dann kommt man wieder darauf, daß eine saubere Meldung schon vor drei Wochen durch den Empörten und zwischendurch von anderen Gleichgesinnten leider unterblieben ist. Vielleicht hat es einer „dem Wagenmeister, dem Loisl“ gesagt. Der Loisl hat halt dann auch vergessen oder den Fehler „da weiter hinten in einem Abteil“ nicht gefunden.

Die Abteilschalter dürfen auch von den Reisenden bedient werden. Trotzdem ist der Schaffner für die Regulierung der Temperatur zuständig. Das ist auch ganz klar. Manche Reisende getrauen sich nicht, im Abteil einen Schalter zu bedienen. Na, und in einem Großraumabteil gehört schon eine gehörige Portion Mut dazu, als Reisender die Temperatur zu regeln, ohne vorher die Meinung von an die 40 Mitreisenden erforscht zu haben. Hingegen wird die Manipulation des Schaffners meist gerne akzeptiert, besonders wenn sie von einer netten Frage, wenn auch fast nur pro forma, begleitet ist. Durch rechtzeitiges Eingreifen des Schaffners wird auch verhindert, daß die Reisenden — das gilt wieder speziell für Großraumwagen — die Fenster aufreißen, wodurch Energie in beachtlichem Ausmaß vergeudet wird.

Nun noch zu den wichtigsten Heizungsarten:

Elektrische Zugheizung

Der Strom wird geliefert

— aus dem Fahrdrat über ein Elektro-Tfz

- aus einer ortsfesten oder fahrbaren Vorheizanlage
- von einem Heizgenerator, der sich auf einem Diesel-Tfz oder in einem E-Heizwagen befindet.

Bei Verwendung von Vorheizanlagen ist auf das Anbringen des Signales „An die Vorheizanlage angeschlossen“ aus Sicherheitsgründen und, um eine Beschädigung der Anlage zu vermeiden, unbedingt zu achten. Um bei extrem winterlichen Verhältnissen Schwierigkeiten zu vermeiden, ist es notwendig, das ordnungsgemäße Schließen der Deckel nichtbenötigter Kupplungsboxen stets zu prüfen und erforderlichenfalls von Hand aus zu schließen.

Es gelten folgende Vorheizzeiten:

Außentemperatur	Vorheizzeiten für Wagensätze, die vorwiegend aus	
	2achs. Wagen	4achs. bestehen
ab +10° C u. darunter	20 Min.	30 Min.
ab 0° C u. darunter	30 Min.	50 Min.
ab -5° C u. darunter	45 Min.	70 Min.
ab -10° C u. darunter	60 Min.	90 Min.
ab -15° C u. darunter	75 Min.	120 Min.
ab -20° C u. darunter	90 Min.	150 Min.

Die elektrischen Vorheizanlagen in Zugausgangsbf internationaler Reisezüge und in Bf, in denen regelmäßig internationalen Zügen Kurswagen beigegeben werden, haben während des ganzen Jahres betriebsbereit zu sein. Das Heizen des Zuges wird sodann vom Zug-Tfz besorgt. Lokomotiven in Vielfachsteuerung gelten als ein Tfz. Ist die Heizeinrichtung des Zug-Tfz fehlerhaft oder reicht dessen Heizleistung nicht aus und ist die eines anderen im Zug befindlichen Tfz größer, so kann die Heizung von einem anderen Tfz des Zuges vorgenommen werden. Sind Tfz, die keine Heizleistung abgeben, an die Heizleitung angeschlossen, müssen deren Heizschütze **unter allen Umständen geöffnet sein**. Befindet sich auch am Zugschluß ein Tfz oder ist dort ein Heizwagen gereiht, so darf, wenn die Heizleistung des Zug-Tfz nicht ausreicht, der Zug zusätzlich vom Zugschluß aus geheizt werden. Der Zug ist diesfalls durch Trennen der Heizkupplung in zwei Heizbereiche aufzuteilen.

Wagen, bei denen außer der elektrischen Zugheizung noch sonstige Einrichtungen mit Strom aus der Zugheizleitung versorgt werden, tragen das Zeichen ee im RIC-Raster. ÖBB- und DB-Wagen haben auch den Kennbuchstaben „z“. Der Tfz-Führer wird durch Eintragung

des „z“ in den Bremszettel (wenn Sie es ihm zusätzlich auch mündlich mitteilen, ist es kein Fehler) über das Mitführen solcher Fahrzeuge und damit über die Notwendigkeit der Heizbedienung bei jeder Außentemperatur unterrichtet. Das Einschalten darf selbstverständlich erst nach Erhalt des Auftrages „Heizung ein“ erfolgen.

Wagen mit Klimaanlage sind 60 Minuten vorzuklimatisieren, wenn nicht gemäß Tabelle über die Vorheizzeiten allgemein eine längere Zeit vorgeschrieben ist. Berücksichtigen Sie bitte, daß bei einer Unterbrechung der Energieversorgung von mehr als 10 Minuten bereits eine Beeinträchtigung der Klimatisierung eintritt. Bei unvermeidlichem längeren Verschiebung oder sonstiger Störung der Stromzufuhr sind erforderlichenfalls durch Bedienstete rechtzeitig die Fensternotklappen in den Abteilen und Seitengängen zu öffnen und bei Wiedereinschalten der Klimaanlage zu schließen.

Werden „z“-Wagen in einem Zug mitgeführt, so ist bei den anderen Fahrzeugen, in denen eine Heizung nicht beabsichtigt ist, der Hauptschalter auszuschalten. Das Ausschalten der Abteilschalter genügt nicht, weil Gänge oder Aborträume davon nicht erfaßt sind.

WEBASTO-Heizung

Als Brennstoff dient ein Gemisch von Dieselöl, Petroleum und Spiritus. Mischungsverhältnis 50 : 50 : 2. Es darf nur gefilterter Brennstoff verwendet werden, der frei von Wasser (!) und sonstigen Verunreinigungen sein muß. Zum Füllen der Brennstoffbehälter ist ein Trichter mit Sieb zu verwenden. Verschütteter Brennstoff aus dem Heizgeräte-Schutzkasten ist sorgfältig zu entfernen.

Die Temperaturregelung erfolgt durch Ein- oder Ausschalten des Gerätes (oder eines der Geräte) und durch Betätigung des Umstellhebels Umluft — Frischluft. Allgemein soll unter -5° C Außentemperatur die Stellung „Umluft“ verwendet werden. Manche Fahrzeuge (z. B.: Schmalspurwagen) haben auch Abteilschalter.

Sind mehrere Heizeinrichtungen eingebaut, so dürfen diese nicht gleichzeitig gestartet werden. Das heißt, es darf nie mehr als eine Meldelampe „Glühen“ (gelb) anzeigen. Ist im Bahnhof ohne technisches Wagenaufsichtspersonal oder auf der Strecke infolge zu schwacher Batteriespannung das Starten nicht mög-

lich, so können als Kniffe angeraten werden:

- Ausschalten der Beleuchtung während des Startens.
- Starten während der Fahrt.

Bei WEBASTO-Wagen ist es besonders wichtig, auf den Zustand der Lichtbatterien zu achten: Sparsame Verwendung der Beleuchtung. Oftmalige Beobachtung der Merklampe (rot) im Schaltkasten. Bei Flugschnee kann das Nichtaufleuchten oder Flackern der Merklampe (das An- und Abschalten der Lichtmaschine ist deutlich hörbar!) auf ein Rutschen des Dynamoriemens hindeuten und die Störung im günstigen Fall behoben werden.

Dampfheizung

Viele Kollegen staunen nur, wenn von der Dampfheizung gesprochen wird, die es dem Hörensagen nach im „fernen Osten“ gegeben haben soll. Andere denken mit Schrecken daran, wie sie sich noch selbst damit herumbalgen mußten. Für viele andere gehört die Dampfheizung auch heute noch zum täglichen Winterbrot.

Woher der Dampf?

- Vorheizanlagen (fahrbar oder ortsfest)
- Dampflokomotiven
- Heizkessel in Diesel-Tfz
- Heizkessel in Heizwagen

Der vorletzte Punkt ist eben auch heute noch Realität und nicht Rarität.

Einige Hinweise:

Vor Beginn der Heizung darauf achten, daß bei Wagen mit Hochdruckheizung die Abteilstellhebel auf „Kalt“ stehen, bei Fahrzeugen mit Niederdruckheizung muß der Zentralstellhebel auf „0“ („Aus“, „Kalt“) stehen, die Abteilstellhebel oder -schalter werden auf „Warm“ gestellt.

Auf das Einlegen von Dichtungsringen beim Anbringen der Gummiheizkupplung ist zu achten. Dichtungsringe der Metallheizkupplungen legt der technische Wagenaufsichtsbedienstete ein.

Nach Erteilung des Heizauftrages an den Tfz-Führer geht der die Heizung betreuende Bedienstete mit dem Dampf von Wagen zu Wagen mit. Bei den ungeteilten Gummikupplungen wartet er ab, bis das Wasser abgeflossen ist, und schließt, sobald Dampf nachfolgt, den Tropfhahn. Bei selbstschließenden Tropfventilen achtet er auf die Ventilfunktion und bringt ein hängengebliebenes Ventil notfalls mit einem leichten Hammerschlag zum Schließen. Voraus-

setzung ist allerdings genügende Dampfspannung! Beim letzten Wagen angelangt, öffnet der Heizkuppler den Wechsel am Kopfstück solange, bis das Wasser restlos ausgeflossen ist. Sodann wird der Wechsel soweit geschlossen, daß der Dampf gerade noch ausströmen kann. Ist das geschehen, so wird, beim letzten Wagen beginnend, die Heizung in den Wagen eingeschaltet. Jetzt fließt bei den Wasserabscheidern unter den Wagen das Kondenswasser ab, es folgt etwas Dampf, wonach sich die Ventile schließen. Der Heizzustand ist hergestellt.

Vor dem Erreichen des Endbahnhofes stellt der Schaffner wieder die Abteilstellhebel der Hochdruckheizung sowie die Zentralstellhebel der Niederdruckheizung auf „Kalt“ und achtet darauf, daß die Abteilschalter bei letztgenannter Heizung auf „Warm“ stehen. Das ist besonders bei kombinierten Schaltern für Dampf- und E-Heizung notwendig: Friert nämlich der Abteilschalter in Stellung „0“ ein, so ist auch eine E-Heizung nicht möglich!

Bei Frostgefahr ist sofort nach Ankunft im Endbahnhof die Heizleitung mit Druckluft so lange durchzublasen, bis beim letzten Fahrzeug trockene Luft entweicht. Kann das nicht erzielt werden, so ist die Leitung eingefroren. Die betroffenen Wagen müssen durch sofortigen Anschluß an eine Dampfquelle aufgetaut und sodann erneut durchgeblasen werden.

Wir hoffen, daß wir Sie mit dem Streifzug durch das Gebiet Heizen nicht entsondern ermutigt haben. Ein Gebiet, das Sorgfalt und Verständnis verlangt. Sie bringen beides mit. Gelingt es, im kommenden Winter die Zahl der Heizanstände sehr niedrig zu halten? Ganz bestimmt!

Wie entstehen Mißerfolge?

Aus einer deutschen Untersuchung geht hervor, welche Gründe zu innerbetrieblichen Fehlschlägen führen.

Die beiden Hauptursachen sind:

- 22% Unklare, mißverständliche und unzureichende Anordnungen der Vorgesetzten,
- 20% Nachlässigkeit, Unaufmerksamkeit, Arbeitsunlust, mangelhafter Einsatzwille, zu geringes Arbeitstempo und Interesselosigkeit der Mitarbeiter.

Es handelt sich um keine eisenbahn-

spezifische Untersuchung, so daß die Werte, bezogen auf die DB und übertragen auf die ÖBB, doch etwas abweichen dürften. Aber nicht so wesentlich, daß uns diese Feststellungen gleichgültig sein könnten.

Folgender Schluß ist deutlich erkennbar: Zur Erzielung guter Leistungen ist es notwendig, daß Vorgesetzter und Mitarbeiter zusammenarbeiten müssen. Wo von diesem Grundsatz abgegangen wird, geht es daneben.

Nach früherer Diktion hätte es hier zwei Pole gegeben: Vorgesetzter — Untergebener. Je nachdem, von welcher Seite betrachtet, hätten sich noch verallgemeinernde Vorstellungen zugesellt, etwa „böser Vorgesetzter“ — „fauler Untergebener“. Der Status „Mitarbeiter“ ist, wenn ehrlich gemeint, ein guter Schritt, den Hauptursachen des Mißerfolges an den Leib zu rücken. Kein Befehlsempfang ohne Rückfrageerlaubnis, vielmehr eine Entgegennahme eines Arbeitsprogrammes, dessen Zielsetzung und Terminisierung klarliegt. Sofortige Absprache über zu erwartende Schwierigkeiten, Erarbeitung von Lösungsmodellen und jederzeitige Rückfragemöglichkeit im Falle von nachträglich in Erscheinung tretenden Unklarheiten. Das sind einige Vorgangsweisen, die den Stil unserer heutigen Arbeit prägen. Arbeitsausführung mit Elan und Sorgfalt und die Einbringung von Ideen der Mitarbeiter folgen bei diesem Stil auf dem Fuße.

Ist das nicht der Fall, so ist zunächst selbstkritisch, dann kritisch zu prüfen, ob nicht vielleicht nur mit Schlagworten operiert wurde oder ob etwa doch nicht die richtige Person auf dem richtigen Platz steht.

Über eines müssen wir uns auch klar sein. Bis auf ganz wenige Ausnahmen ist jeder von uns einmal Vorgesetzter, einmal Mitarbeiter. Das heißt, daß jeder von uns sich ganz genau im klaren sein muß, wie sehr seine Einstellung, seine Leistung, seine Auftragserteilung, seine Arbeitserfüllung zum Entstehen von Mißerfolgen beitragen kann.

Drehen wir, wenn notwendig, den Spieß und nachstehend die Wörter unserer Ursachenfeststellung um:

Hauptursachen für den Erfolg:

1. Klare, unmißverständliche und ausreichende Anordnungen der Vorgesetzten,
2. Sorgfalt, Aufmerksamkeit, Arbeitslust, großer Einsatzwille, ausreichendes Arbeitstempo und Interesse der Mitarbeiter.

Gar nicht so schwer, nicht wahr?

Aus dem Verkehrsgeschehen

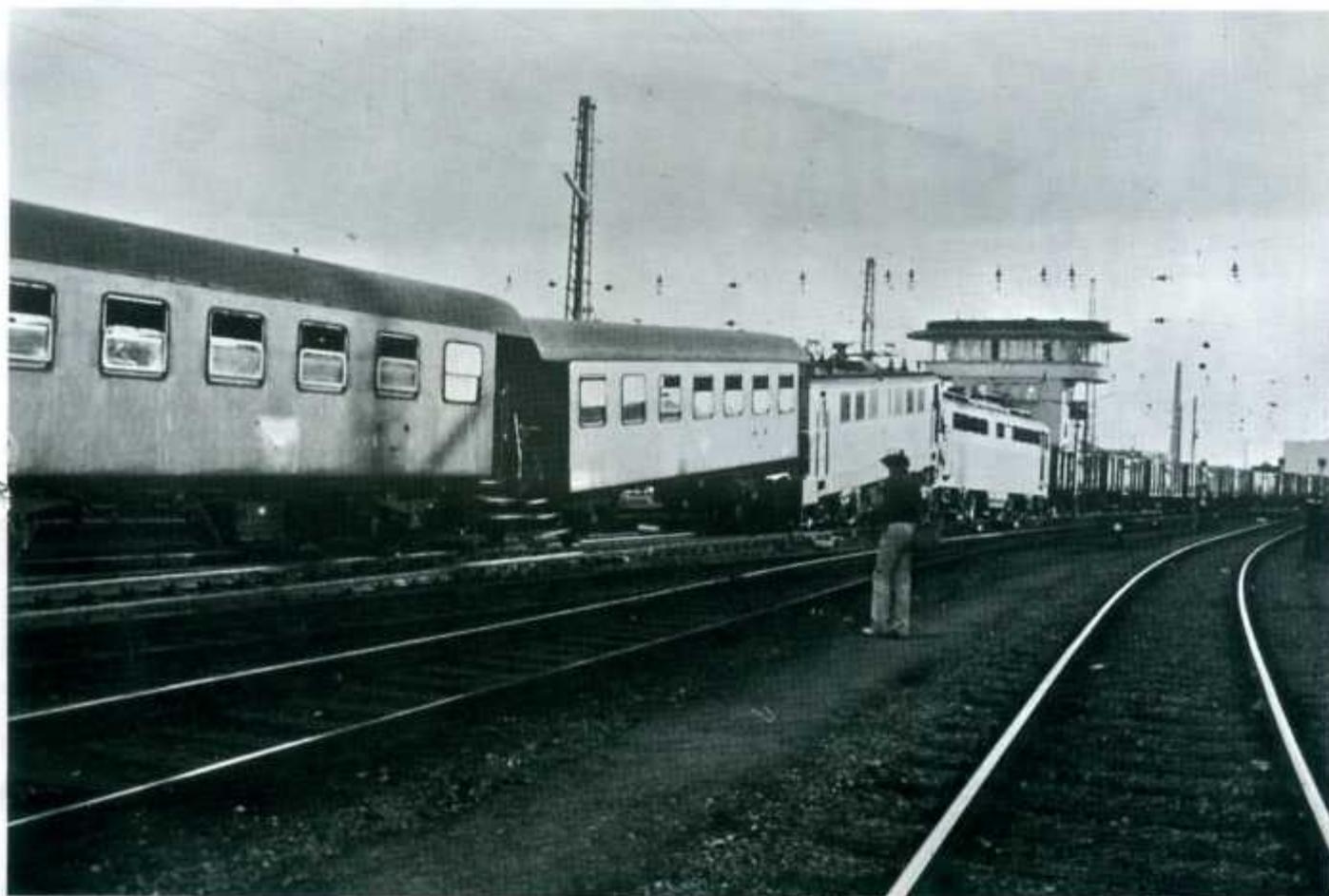


Bild 1

An sich sprechen die Bilder 1 bis 4 bereits eine überaus deutliche Sprache, doch wie kam es zu den Ereignissen? Hierzu eine Kurzschilderung:

Bild 1:

Dienstag, 29. 5. 1979, um 17.24 Uhr, stieß im Bf Wels im Bereich des Stw 2 der aus Gleis 8 ausfahrende, mit 310 Reisenden besetzte Personenzug 3340 (Linz Hbf — Andorf) mit dem nach Gleis 4 einfahrenden Nz 45319 (Phosphatzug DB — Linz Stickstoffwerke, ca. 1.600 t) zusammen. Im Personenzug wurden 45 Reisende und der Zugführer leicht, ein weiterer Reisender schwer verletzt. Sachschaden ca. S 2,5 Mio!

Ursache: Mangelhafte Fahrstraßenprüfung durch den Stellwerkswärter bei vermeintlicher Blockstörung.

Bild 2:

Donnerstag, 28. 6. 1979, um 15.58 Uhr, entgleisten im Bf Steindorf b. Straßwalchen 4 Güterwagen eines geschobe-

nen Verschiebebaues, wovon 3 umstürzten. Durchgehender Verkehr auf der Westbahnstrecke bis 21.13 Uhr des glei-

chen Tages unterbrochen. Schaden ca. S 350.000,—!

Ursache: Umstellen der noch von

Bild 2



Fahrzeugen besetzten Weiche 58; Spitzenverschieber am 3. Wagen des geschobenen Vershubteiles!

Bild 3 und 4:

Donnerstag, 12. 7. 1979, um 6.11 Uhr, stieß im Bf Wien Matzleinsdorf der nach Gleis 26 einfahrende Zug 50063 mit einem von Gleis 28 kommenden, gezogenen Vershubteil zusammen. An beiden Tfz sowie an 2 entgleisten ČSD-Güterwagen entstand schwerer Sachschaden, ca. S 400.000,—.

Ursache: Mangelhafte Verständigung der beteiligten Bediensteten untereinander, insbesondere bezüglich VershubEinstellung.



Bild 4



Bild 3

Transport gefährlicher Güter

Über die Vielfalt der Güter, die wir transportieren, macht sich mancher Mitarbeiter vielleicht so seine Gedanken, über die Gefährlichkeit einiger dieser Güter aber sicher zu wenig. Dies beweist die oft sorglose Behandlung von Sendungen mit gefährlichen Gütern, vor allem beim Vershub. Gegenständliche Bilder zeigen ein Ereignis, bei dem „nur“ Ammoniak ausfloß bzw. umgepumpt werden mußte. Weit gefährlichere Inhalte waren bei nachstehenden Ereignissen mit „im Spiel“:

22. 3. 1978 Bf Ebenfurth, schwere Beschädigung eines mit Phosphor beladenen Kesselwagens

— Vershubstoß

436

1381

24. 3. 1978 Bf Penzing Vbf, Umstürzen eines mit Butan beladenen Kesselwagens

— Vershubstoß

23

1011

29. 4. 1979 Bf Rosenbach, schwere Beschädigung eines mit Vinylchlorid beladenen Kesselwagens

— Vershubzusammenstoß.

239

1086

Allein Umlade-(Umfüll-)Kosten S 100.000,—.

Daher:

Schwerpunktprogramm für den nächsten Dienstunterricht:

1. Fahrstraßenprüfung (inklusive VershubEinstellung)
2. Spitzenverschieber
3. Umstellen der Weichen beim Vershub
4. Heizen und Klimatisieren der Reisezugwagen



10. 7. 1979 Bf Wien Matzleinsdorf, Verschiebung des mit Perchloräthylen (ohne Kennzeichnungstafel) beladenen Behälters eines Kesselwagens um 1,5 m

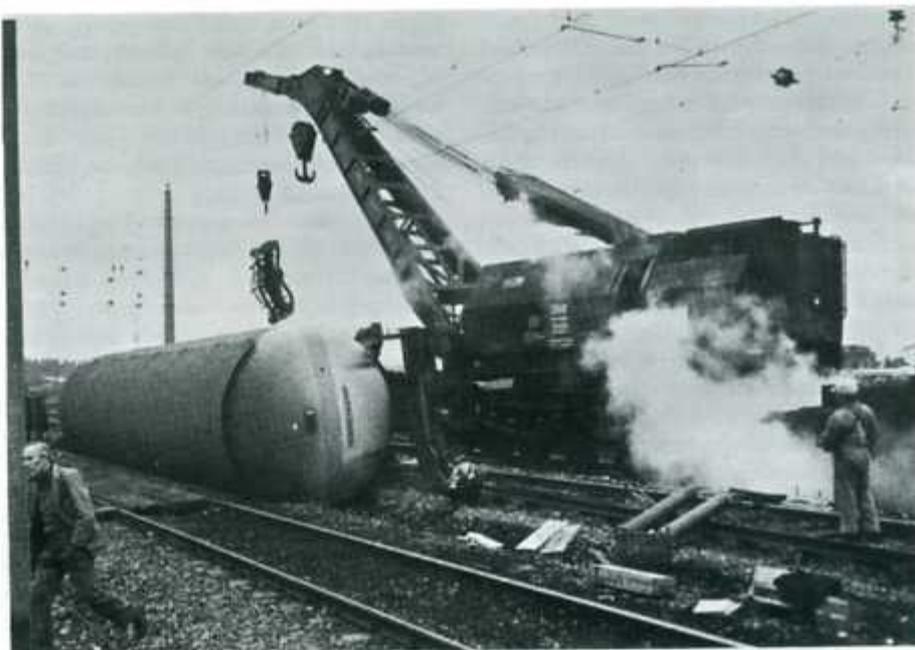
— Anprall des trotz Aufschrift „Abstoßen und Abrollen verboten“ abgestoßenen(!) Wagens an abgestellte Wagengruppe.

17. 7. 1979 Bf Feldkirch, schwere Beschädigung eines mit Natronlauge

88
1824

beladenen Kesselwagens und leichter Ladegutaustritt

— Mangelhafte Sicherung vorübergehend abgestellter Wagen, Entrollen, Zusammenstoß mit einfahrendem Güterzug.



Aber auch Positives gibt es zu vermelden:

Am 16. 6. wurde im Bf Kaponig ein beim Ablaßstutzen undichter Wagen des Zuges 44911, beladen mit Vinylacetat

33
1301

vom dortigen Feuerwehrkommandanten binnen kürzester Zeit abgedichtet; bei der später im Bf Villach Westbf durchgeführten Kontrollverwiegung festgestellter Ladegutverlust: 580 kg.

Daß dieses Ereignis ohne weitreichende Folgen blieb, ist der aufmerksamen Zugbeobachtung durch den Verschubbediensteten Heinrich RITSCHER zu verdanken, der bei Ausfahrt des Zuges 44911 im Bf Böckstein (nach Abstellen des Vorspann-Tfz) einen eigenartigen, stechenden Geruch verspürte. Seine umgehende Meldung ermöglichte wirksame Maßnahmen.

Gleisbesetzungstafeln

Im Punkt 274 der DV V 3 heißt es unter anderem:

Wird ein Hauptgleis im Bf durch einen Zug, eine Vershubfahrt, eine Fahrzeuggruppe, einzelne Fahrzeuge oder einen Kl voraussichtlich länger als 15 Minuten besetzt, so müssen der

Fdl und jeder Bedienstete, dessen Prüfbereich besetzt ist,

- Hilfssperren zur Verhinderung von Zugfahrten auf das besetzte Gleis und
- das Schild „Gleis... besetzt!“ anbringen.

Die Dion kann Ausnahmen genehmigen (Ersatz der Hilfssperren durch Gleisbesetzungstafeln oder klappbare Gleisnummerntafeln bzw. Anwendung des in b) genannten Schildes allein).

Zur Erteilung dieser Ausnahmegenehmigung ist die Dion in vielen Fällen deshalb benötigt, weil die Art der Sicherungsanlage es gar nicht zuläßt, der Auflage unter a), nämlich Anbringen von Hilfssperren, nachzukommen.

Denken Sie an die zahlreichen Befehlswerke österreichischer Bauart in den Fahrdienstleitungen. Natürlich wäre es möglich, mittels Blocktastensperre das Drücken der Blocktaste des Befehlsabgabefeldes zu verhindern. Das heißt aber weiters, daß unter Umständen vor

jeder Einfahrt auf eines der freien Hauptgleise der Fdl die Hilfssperre kurzfristig wegnehmen muß, um die Befehlsabgabe vollziehen zu können, wenn auch nur ein Gleis besetzt ist. Andererseits ist der Aussagewert unbedeutend, da ja nicht signalisiert wird, auf welches der Gleise eine unbeabsichtigte Einfahrt verhindert werden muß und die Auslese nicht erst bei der Blocktaste, sondern vielmehr bei Einstellung des Schubknopfes erfolgt. In den Wärterstellwerken der gleichen Anlage ist es problemlos. Hier hat der Wärter die Möglichkeit, durch Anlegen eines Sperringes das Umlegen des zum besetzten Gleis gehörenden Fahrstraßenknebels und so den Verschuß der Fahrstraße zu verhindern.

Wie wird also dem Fdl geholfen? Zwar hat er das Schild „Gleis... besetzt!“ angebracht. Vielleicht auch ein zweites oder drittes für weitere besetzte Gleise. Durch irgendeine Handlung wird eines der Schilder verdeckt... Hier wird die Direktion geprüft haben, welche weitere Erinnerungsmöglichkeit dem Fdl dienlich sein könnte und auch die zweckmäßigste Anordnung getroffen haben. Das könnte sein: Verwendung einer Gleisbesetzungstafel.

Wie sieht eine solche Tafel aus? Eine einheitliche Ausführung gibt es nicht. Die Bahnhofsanlagen und die Arbeitsplätze sind so verschieden, daß auch die Gleisbesetzungstafeln verschieden aussehen müssen. Es wird aber doch immer wieder Fälle geben, die es erlauben, das zweckentsprechende Modell eines anderen Bahnhofes „zu Hause“ anzuwenden. Unsere betroffenen Kollegen haben dafür auch außer Dienst ein offenes Auge. Für den Bf Gmünd NÖ wurde eine Gleisbesetzungstafel vom zuständigen Betriebskontrollor erarbeitet.



Diese wird von den Mitarbeitern gerne verwendet und sogar liebevoll mit dem Namen des Spenders bezeichnet. Der mobile Kasten sitzt mit Saugnäpfen auf dem Tisch. Freie Gleise sind durch schwarze Gleisnummern gekennzeichnet. Ist ein Gleis als besetzt zu kennzeichnen, so wird ein mittels Magnetplättchen haftendes Schild, eloxalrot, mit dem weißen Aufdruck „Gleis... besetzt“ darübergelegt. Als besonderen Luxus weist die Einrichtung noch eine kleine blendungsfreie Leuchtstoffröhre auf.

Der Bk wurde bei der Anfertigung durch die Signalstreckenleitung Wien, Zugförderungsstelle Gmünd und die Werkstatt des Elektromeisters unterstützt.

Wir dürfen hoffen, daß vorstehender Beitrag eine kleine Anregung zur zweckmäßigeren Gestaltung einer auf Ihrem Arbeitsplatz zu verwendenden Gleisbesetzungstafel ist.

Übrigens: Im Rahmen der Vorschriftenänderung zum 1. 6. 1980 wird der 1. Absatz des Punktes 274 der DV V 3 wie folgt geändert werden:

„274. Wird ein Hauptgleis im Bahnhof durch einen Zug, einen Vershubteil, eine Fahrzeuggruppe, einzelne Fahrzeuge oder einen Kl voraussichtlich länger als 10 Minuten besetzt, so müssen alle **Bedienstete, denen ein Fahrstraßenprüf-bereich zugewiesen ist,**

- a) } — wie derzeitige V 3
 b) }
 anbringen.“

Zum Jahr des Kindes

„Tag des Brotes“, „Woche der Erziehung“, „Weltgesundheitstag“, „Jahr des Balkantourismus“ und was es da sonst noch gibt. Gehören Sie zu denen, die sagen, man müsse eben die Feste feiern, wie sie fallen, oder jenen, denen eine solche Aktion schon von vornherein zuwider ist? Wahrscheinlich brauchen wir aber in der Vielfalt der Aufgaben, Ablenkungen, aber auch Unannehmlichkeiten unserer rastlosen Welt doch hin und wieder solche vorgegebenen Fixpunkte, in Form eines propagierten „Tages“, einer zu etwas erklärten Woche oder eines ganzen Jahres, um uns Problemen zuzuwenden, die scheinbar fernab unserer Tätigkeit im Alltag bestehen. Das ist so, wie wenn jemand schon ein Jahrzehnt nicht den Sternenhimmel betrachtet hat. Die Gestirne

sind so weit weg. Auf den Gedanken, selbst auf einem Himmelskörper zu wohnen, ist zuletzt der Lehrer in der Schule gekommen, später ein Herr von Däniken — aber was soll's? Und doch, wenn Sie wissen, daß in nächster Zeit ein Komet auftauchen wird, dann blicken auch Sie oft zum Himmelszelt, um diesen zu orten und beginnen sich nach einiger Unsicherheit freudig zurechtzufinden. Es ist belanglos, ob Sie Sterne oder Sternbilder als Beteigeuze, Alpha Centauri, „Großen Jäger“ oder „Siebenheanlerin“ wiedererkennen. Die Beziehung ist wieder hergestellt. Nur — ein Komet kommt nicht weiß wie oft vorbei. Da heißt es dann nachhelfen. Ein kleiner Satellit gefällig? Jede Nacht von — bis zu sehen zwischen — und, große Leuchtkraft, Position so und so — Hilfsziel der Patscherkofel oder der örtliche Fernsehsendemast. Und schon klappt es!

In Ermangelung eines geeigneten Kindes, das die Welt in Atem hält oder zumindest zum Nachdenken anregt, wurde daher quasi ein Satellit eingesetzt, das Gesicht eines Musterkindes, und das „Internationale Jahr des Kindes“ für 1979 proklamiert. Doch, geht das die Leser des IdB etwas an? Natürlich schon — allgemein gesehen. Aber auch berufsspezifisch! Und dazu wollen wir Ihnen einige Gedanken vermitteln und Ihnen durch Skizzierung einiger Vorfälle Anregung geben, wie Sie im eigenen Wirkungsbereich „pro Kind“ wirken können.

Wir wollen uns nicht darüber verbreitern, wie wertvoll das Kind ist, für die Familie, für die Gesellschaft usw., sondern vielmehr berufsbezogen bleiben. Es muß uns zunächst klar sein, daß uns das Kind von heute schon in unwahrscheinlich kurzer Zeit als Erwachsener gegenübersteht. Erlebnisse des Kindes mit der Eisenbahn werden unauslöschlich für das ganze Leben dieses Menschen seine Beziehung zur Eisenbahn prägen. Jetzt wird der Grundstock gelegt, ob wir in wenigen Jahren einem treuen Kunden oder einem Eisenbahnfeind, voll von Aversion gegen alles was auf Schienen fährt, gegenüberstehen. Jetzt wird auch schon manchem Kind, Mädchen oder Bub, die Richtung für eine spätere Berufswahl gewiesen. Auf jeden Fall wird aber schon jetzt bestimmt, ob ein späterer Mitarbeiter die Vorstellung von Ordnung, Freundlichkeit, Korrektheit als Einstand in den Beruf des Eisenbahners mitbringt und auch die dafür höchst notwendige Berufung fühlt. Oder, ob der junge Mensch an Hand jetziger Wahrnehmungen die irrige Meinung mitbringt, er trete in einen

Lebensabschnitt der Bequemlichkeit und des Müßigganges. An dieser Irrmeinung wird er früher oder später scheitern und außerdem seinen Mitbediensteten vorher noch Kopfzerbrechen und Unannehmlichkeiten bereiten.

Was tat sich so um das Kind in letzter Zeit. Zunächst ist Ihnen allen aufgefallen, daß sich die ÖBB in den Dienst der Aktion „Glück für das Kind“ stellten. Unsere Mitarbeiter an den Schaltern verkauften eifrig die Teilnahmekarten und dienten so der guten Sache. Auch manche Schaffner führten Teilnahmekarten mit und ermöglichten so den Reisenden auf bequeme Weise das Mitspielen.

Die ÖBB stehen dem Kind natürlich auch insofern offen, als Führungen für Kinder- und Jugendgruppen im Bahnbereich gerne organisiert werden. Bei einer solchen Führung überraschte z. B. ein blinder Jugendlicher den betreuenden ÖBB-Mitarbeiter durch die Sachkundigkeit in der eifrigen Fragestellung. Äußerst interessant ist, daß dem Weltgesundheitsstag 1979 die zentrale Ausrichtung auf die Erhaltung der Gesundheit des Kindes zugesprochen wurde. Gerade dieser Aspekt ist für das IdB und seine Leser als vorrangig zu betrachten. Müssen wir doch stets bemüht sein, die Unfallgefahren von Kindern bestmöglich fernzuhalten. Denken Sie an die vielen, vielen Schulkinder — das Wort Schulpendinger dürfte gerade modern sein. Nur auf wenigen Bahnhöfen gibt es Jugendwarterräume. Aber auch wenn ein Kind von Vater und/oder Mutter oder Großmutter begleitet wird, schenken die Begleitpersonen manchmal dem Kind nicht die der Umgebung anzupassende erhöhte Aufmerksamkeit.

Einen interessanten schriftlichen Erfahrungsaustausch hatten wir mit Herrn Johr, dem Präsidenten deutscher Elternvereine in München. Bei dieser Gelegenheit erging an uns u. a. die Anfrage, ob in Nahverkehrswagen der ÖBB eigene Haltegriffe für Kinder vorhanden wären. Nun, auch die ÖBB haben diesen Wunsch bisher noch nicht realisieren können. Die Konstruktionsabteilung in der Maschinendirektion wird das Problem aber im Auge behalten. Herr Johr spricht sich sehr lobend darüber aus, daß die Österreichischen Bundesbahnen bemüht sind, die Mitarbeiter auf die besonderen Anforderungen bei der Beförderung von Kindern hinzuweisen und die notwendige Motivation zu setzen. Er zeigt sich daher auch erfreut über wiederholte Beiträge einschlägiger Art in unserem Informationsblatt.

Sie erinnern sich ja an diese Beiträge. Im vorletzten IdB war zum Beispiel von

den Vorlegestangen die Rede. Anlaß zu dem Artikel war der Unfall eines Erwachsenen — meistgefährdet sind aber doch die Kinder. Auch mit den Einstiegen in Verbindung steht eine Anordnung, die mit Fahrplanwechsel Sommer 1979 wirksam wurde: Leer und abgesperrt im Inlandsverkehr rollende Personenzüge sind mit Richtungsschildern mit der Aufschrift „Abgesperrt“ (in roter Farbe) zu betafeln. Bei Wagengruppen erfolgt eine Betafelung des ersten und letzten Fahrzeuges der Gruppe. Wo besondere Schwierigkeiten diese Maßnahme nicht zulassen, ist vorgesehen, entsprechende Beklebezettel an den Wagentüren anzubringen. Da Kinder einerseits oft aufmerksamere Beobachter sind als Erwachsene, andererseits meist so behende agieren, daß sie noch, bevor es dem Schaffner möglich ist, deren Aufsteigen auf abgesperrte Fahrzeuge durch Zuruf zu verhindern, die offenen Plattformen erklimmen, glauben wir, diese Maßnahme nicht zuletzt im Interesse unserer jungen Reisenden gesetzt zu haben.

Hand auf's Herz! Wie Sie ganz jung waren, hat Sie da nicht die Eisenbahn fasziniert? Haben Sie nie verbotenerweise einen Bremssitz erstiegen oder die

Funktion eines Lösezuges zu ergründen versucht? Wenn nein, dann haben Sie mit größter Wahrscheinlichkeit nicht in Bahnhofnähe gewohnt. Damals war möglicherweise die Elektrifizierung noch nicht so weit fortgeschritten wie heute. Doch wie oft gibt es heute schwerste, manchmal tödliche Stromunfälle von Kindern. Der Dion Wien hat das keine Ruhe gelassen. Ein Merkblatt wurde entworfen und allen Schulen im Bereich dieser Bundesbahndirektion zugeleitet. Das Merkblatt hat eingeschlagen. Die Unterrichtspersonen haben den Inhalt mit den Kindern besprochen und Notwendiges erläutert. So mancher kleine Frosch kam mit dem Merkblatt heimgehüpft und forderte energisch von den Eltern auch deren fachlichen Rat ein. Schulen in Gemeinden außerhalb der Direktionsgrenzen baten ebenfalls um Überlassung dieser Merkblätter. Nun geschah etwas Besonderes: Da sollte die Schule in Kematen im Bezirk Amstetten Merkblätter bekommen. Diese landeten in Kematen an der Kreams. Dort sind die Lehrer einen anderen Weg gegangen. Die Schüler mußten sich selbst Gedanken über den Inhalt des Merkblattes machen. Und dann schrieben die Kinder einen Brief an die Bundesbahndirektion Linz.

Merkblatt



über die Gefahren der Hochspannung im Bahnbereich

Die Bahnanlagen sind kein Spielplatz!

Betritt die Bahnanlagen nur in den Bereichen, die der gesamten Öffentlichkeit zugänglich sind (Bahnsteige usw.). Solltest Du aber aus irgendwelchen Gründen unversehens in den Verbotsbereich des Bahnbetriebes kommen, so denk daran, daß nicht nur von rollenden Schienenfahrzeugen Lebensgefahr droht; auch im Fahrleitungsnetz lauert der Tod!

Du vermeidest schmerzhaftes Verletzen und einen qualvollen Tod nur bei genauester Beachtung nachstehender Hinweise:

1. Glaube nie, eine elektrische Leitung sei spannungslos, glaube vielmehr immer das Gegenteil!
2. Berühre keine Leitungen und nichts, was mit Leitungen in Berührung steht! Ungefährlich ist nur der vom Boden aus erreichbare Teil der Leitungsmaste.
3. Komme weder selbst, noch mit Dingen, die Du berührst, an Leitungen näher heran als auf **drei Meter!** Besteige darum in der Nähe von Leitungen keine Dächer, Bauwerke, Gerüste, Maste, Bäume oder sonst hochgelegene Punkte, insbesondere auch solche von Fahrzeugen aller Art (offene Wagen, hohe offene Bremssitze, Kesselwagen) und sei sehr vorsichtig, wenn Du lange Gegenstände trägst (Fahnen usw.)!
4. Spritze Leitungen unter keinen Umständen an, wirf nichts von Brücken herab!

Die Österreichischen Bundesbahnen bitten Dich im Interesse der Erhaltung Deiner Gesundheit um Beachtung dieser Regeln.

Bundesbahndirektion Wien

Herausgegeben von der Bundesbahndirektion Wien für alle im Direktionsbereich gelegenen Schulen!

Druck HD Wien

Kematen 1978 12 21

Donnerstag, 27. DEZ 1978
L. 3

Sehr geehrte Herrn der Bundesbahndirektion

Sie haben uns ein Blatt geschickt mit Vorschriften, wie wir uns bei Bahnanlagen verhalten müssen. Wir Kinder der 3. Klasse Volksschule in Kematen an der Krens haben das Merkblatt in der Zeit von 3 Tagen umgearbeitet, weil wir Ihre Vorschriften leider nicht verstanden haben. Das war sehr viel Arbeit, aber dafür wissen wir jetzt, was wir bei Bahnanlagen nicht tun dürfen.

Mit diesem Brief schicken wir Ihnen das Merkblatt, das wir gemacht haben. Wir bitten Sie, (den) das Merkblatt, das wir geschrieben haben, an alle Schulen in Österreich zu schicken, weil sonst viele Kinder die Vorschriften auf dem Merkblatt, das Sie geschrieben haben, nicht verstehen.

Es grüßt Sie
die 3. K. der Volksschule Kematen

Das von den Kindern erarbeitete Merkblatt hätte folgenden Text:

Merkblatt für Kinder

Die Bahnanlagen sind kein Spielplatz. Du sollst die Bahnanlagen nur dort betreten, wo alle Leute gehen dürfen. Denk daran, daß nicht nur der fahrende Zug, sondern auch der Strom in der Fahrleitung lebensgefährlich sein kann. Wenn du folgende Regeln beachtest, dann wird dir nichts passieren.

1. Du sollst nie glauben, daß in einer elektrischen Leitung der Strom ausgeschaltet ist.
2. Berühre keine Leitungen wenn sie herunterhängen oder auf dem Boden liegen.
3. Gehe ja **nicht** näher als drei Meter an die elektrische Anlage heran. (Nicht hinaufklettern! Vorsicht beim Drachensteigen!)
4. Spritze Leitungen nie an, wirf nichts von Brücken auf die Bahn hinab. Bitte, beachte diese Regeln, damit Du gesund bleibst.

Wenn es auch nicht zur Veröffentlichung des vorgeschlagenen Merkblattes kommen wird, so betrachten wir die Arbeit der Kinder für deren persönliches Verhalten als unerschätzbar.

Spielende Kinder im Gleisbereich, das ist höchste Alarmstufe. Wir sind einem bahnfremden Anrufer dankbar, der uns über seine Wahrnehmung Mitteilung machte, daß in der Nähe der von ihm benutzten Eisenbahnkreuzung bei der Haltestelle Muckendorf-Wipfing wiederholt Kinder in Gleisnähe zu beobachten seien. Tatsächlich dient dort eine Schottergrube als Tummelplatz für Kinder, mit Hobbyhaus und allem Drum und Dran. Im Spiel vergessen dann manchmal die Kinder die Gefahrgrenze. Zur Abhilfe wurde sofort mit der örtlichen Schule Kontakt aufgenommen.

Wie wichtig das war, zeigte ein tödlicher Unfall wenige Tage danach im Bereich der Wiener Schnellbahn. Buben hatten Indianer gespielt. Einer legte sein Ohr auf die Schiene, um das Funkenroß herannahen zu hören. Wenige Sekunden später war das Kind tot.

Nun noch ein Fall, wie es nicht sein darf. Schauplatz ist der Bahnhof Feldbach. Auf dem zweiten Gleis zieht ein Triebwagen der Steiermärkischen Landesbahnen etwa 15 Güterwagen am Aufnahmegebäude vorbei nach Osten. Der auf dem Bahnsteig stehende IdB-Mitarbeiter traut seinen Augen nicht. Jenseits des fahrenden Verschubteiles, in

geringem Abstand von diesem, fahren ein Kind im Volksschulalter auf einem Kinderfahrrad und ein noch kleineres Kind auf einem Dreirad neben den Fahrzeugen einher. Begleitet werden sie von einer älteren Frau, vielleicht der Großmutter. Schließlich ist der Verschub beendet. Die Großmutter hütet brav die Kleinen. Kind 1 parkt das Fahrrad, indem es dieses quer zur Gleisachse an das Kennzeichen „Haltepunkt“ des durchgehenden Hauptgleises anlehnt und solcherart das „H“ verdeckt. Das Kind begibt sich in das Gleis, auf dem übrigens schon der Eilzug „Oststeirer“ fällig ist, um dort von Schwelle zu Schwelle zu hüpfen. Das kleinere Kind stellt das Dreirad in dem weiter entfernten Hauptgleis ab, um sich dort genüßlich niederzulassen und mit den schmierigen Schottersteinen zu spielen. Da strahlt die Omi! Der IdB-Mann weniger. Auf dem Bahnsteig wimmelt es vor Menschen. Der IdB-Mann wird jetzt hinein und die im Gefahrenbereich verweilende Dame ansprechen und sie veranlassen, mitsamt den Kindern einen geeigneteren Spielplatz aufzusuchen. Doch dann überlegt er sich das Ganze. Wenn er das nachträglich dem Fahrdienstleiter zur Kenntnis bringt, wird ihn dieser als kleinen Münchhausen einstufen, Konsequenzen aber nicht ziehen. Also stellt er zwei „Posten“ auf, die er anweist, auf die Sicherheit der spielenden Gruppe zu achten. Der IdB-Mann begibt sich in die Fahrdienstleitung. Beim Fahrkartenschalter herrscht so großer Andrang, daß der auch Schalterdienst vershende FdL den Besucher durch 4 Minuten nicht wahrnimmt. Dann verläßt der IdB-Mann unverrichteter Dinge wieder die Fahrdienstleitung. Wie er auf den Platz kommt, räumt soeben die Großmutter mit den zwei Kindern das Feld, weil sie vermutlich in der Ferne bereits den Eilzug herannahen gesehen hat.

Also, mit Kinderliebe oder Freundlichkeit zu Kindern in dem von uns propagierten Sinn hat das nichts zu tun. Weder anlässlich des Verschubes, noch bei der Fahrstraßenprüfung hat irgend jemand an dem haarsträubenden Tatbestand Anstoß genommen.

Etliche Beispiele, positive und negative, die uns zum Jahr des Kindes gerade eingefallen sind, haben wir Ihnen nun vortragen. Während der Lektüre ist Ihnen sicher eine Reihe eigener Erlebnisse eingefallen, die Sie ohne Mühe in das Thema „Jahr des Kindes“ einordnen können. Durch Ihr Verständnis soll es auch gelingen, im „Jahr des Kindes“ ein positives Ergebnis zu erzielen. Positiv für das Kind, positiv aber auch für unser Unternehmen.

Wir freuen uns . . .

Frau Elisabeth Kownatzki aus Berlin war begeistert über das Verhalten unserer Vorarlberger Kollegen und schickte uns einen Reisebericht über eine Fahrt mit der Bregenzerwald-Bahn zu. Lesen Sie bitte selbst:

„Fahrt mit der Bregenzerwald-Bahn.

Von Wasserburg am Bodensee unternahmen wir — vier ältere Damen — eine kleine Spritztour in den Bregenzer Wald. Zu zweien hatten wir bereits einige Tage zuvor die schöne Fahrt mit der Schmalspurbahn an der Bregenzer Ache entlang gemacht. Nun wollten wir unseren beiden Kameradinnen diese entzückende Fahrt nach Bezaun zeigen. Wir starteten morgens mit dem Schiff der Bodenseeflotte nach Bregenz. Nach unseren Berechnungen mußten wir das Züggle gerade noch erreichen können. Die Einfahrt in den Hafen von Bregenz verzögerte sich jedoch aus unerfindlichen Gründen etwas. Wir fürchteten also, den Zug nicht mehr zu erreichen, zumal es bis zum Bahnhof ein ganzes Stück Weges ist und viel Volk unterwegs war. So sehr wir uns auch sputeten, sahen wir nur noch, wie das Zügglein sich in Bewegung setzte. Der nächste Zug ging erst zur Mittagszeit, so daß uns für einen Aufenthalt in Bezaun nur wenig Zeit verblieben wäre. Als wir den Bahnsteig erreichten, standen da noch zwei Damen, auch außer Atem. Sie hatten Gepäck bei sich, da sie in Bezaun zu bleiben gedachten. Der Stationsvorsteher sah unsere Ratlosigkeit und meinte, da könne Abhilfe geschaffen werden. „Wir halten eben den Zug auf der übernächsten Station an.“ Gesagt, getan. Er telefonierte mit dem Kollegen dort und riet uns, rasch ein Taxi dorthin zu nehmen. Also charterten wir in Eile zwei Taxis auf dem Bahnhofsvorplatz für uns insgesamt sechs Weibsen. Die Fahrer gaben Gas und brausten mit uns los. Als wir zum Bahngelände kamen, sahen wir schon unser Züggle stehen. Mit Hallo wurden wir von den dortigen Beamten begrüßt. Schnell wurden die Taxis entlohnt und rein ging's ins Züggle. Dankend und winkend fuhren wir aus dem Bahnhof, wo man uns so freundlich und hilfsbereit empfangen hatte, hinauf ins landschaftlich so reizvolle Tal der Bregenzer Ache, wo die Bahn direkt neben dem glitzernen Fluß alle seine Windungen mitmacht, ungestört von einer Straße. Dann genossen wir ein paar schöne Stunden in dem freundlichen Bergort. Die beiden anderen Damen waren froh, an ihrem Bestimmungsort rechtzeitig angekommen zu sein. Abends erlebten wir noch einmal die Schönheiten der Fahrt

am schäumenden Fluß, bis kurz vor Bregenz ein heftiger Regen einsetzte, der uns nun nichts mehr anhaben konnte.“

Wir haben uns bei Frau Kownatzki für das Schreiben bedankt und unserer Gewißheit Ausdruck gegeben, daß sie bei ihren weiteren Fahrten mit den Österreichischen Bundesbahnen viel Erfreuliches erleben wird. Wenngleich es allerdings nicht möglich sein wird, auf unseren Hauptstrecken einen Kundendienst in der geschilderten Art zu bieten.

* * *

Für dieses Erfreuliche (siehe oben) sind unsere Zugführer und Schaffner die beste Garantie. Das geht aus einer Reihe von Zuschriften hervor.

Zum Beispiel schreibt Frau Grete Tölgyesi aus Timmersdorf:

„Ich wollte am 18. 12. 1978 von Wien Südbahnhof mit dem Zug um 12.35 Uhr über Leoben nach Treibach heimfahren. Ich war bereits im Zug, verstaute mein Gepäck, und da bemerkte ich zu meinem Entsetzen, daß ich meine Handtasche, in der sich ca. S 4500,—, 1 Scheckkarte, mein Seniorenausweis, 1 Personalausweis, 1 Brille sowie sämtliche Wohnungsschlüssel befanden, vermißte.

In meiner großen Verzweiflung und Ratlosigkeit verließ ich wieder den Zug! Da ich mehrere Gepäckstücke hatte, dachte ich, daß ich die Tasche beim Wechseln der Gepäckstücke von einer Hand zur anderen irgendwo stehen ließ. Freundlicherweise ließ mich jemand telefonieren, so daß meine Cousine zum Bahnhof kam und meine Heimreise mit dem Zug um 15.00 Uhr bezahlte. Mein Mann erwartete mich bereits am Bahnhof in Leoben, und nun kam die große Freude für mich, denn es war wie ein Wunder, als ich hörte, daß ein Schaffner meine Handtasche in Leoben abgegeben hat.“

* * *

Einer großen Tageszeitung entnehmen wir nachstehende Notiz:

„Nicht nach Fahrplan.

Eine Frau über 80 und gehbehindert löste am 24. 12. in Spielfeld-Straß für den aus Belgrad kommenden Zug um 10.00 Uhr eine Fahrkarte nach Wien.

Im Zug bittet sie den Schaffner, ihr dann in Meidling beim Aussteigen behilflich zu sein. Darauf antwortet der Schaffner, daß der Zug in Meidling ja nicht halte. Die Frau wurde aber dort erwartet und war deshalb völlig fassungslos.

Der Schaffner bemühte sich nun um die Frau und erreichte, daß der Zug tatsächlich in Meidling kurz halt machte.

Auf diesem Wege sei der Bundesbahn und dem Schaffner für dieses außerordentliche Entgegenkommen vielmals gedankt. Österreich ist einmalig.“

Zu diesem Fall ist zu bemerken, daß es sich um eine in der WZV vorgesehene Maßnahme gehandelt hat. Die Vormeldung durch den Schaffner war selbstverständlich notwendig. Was aber für die alte Dame viel mehr wog, war, daß sich der Schaffner um sie sorgte und sozusagen als Schutzherr fungierte. Ein Eisenbahner, dem es das wichtigste Anliegen war, sich um sie, die betagte Frau, zu kümmern!

* * *

Was schreibt Herr Franz Krehan aus Pottschach? Bitte:

„Als Nichtautofahrer fahre ich öfter mit der Bundesbahn und bin von den Schaffnern immer höflich und korrekt angesprochen worden. Am 26. 1. 1979 fuhr ich wieder im Eilzug E 634 (ab Ternitz um 13.52 Uhr) in Richtung Wien. Was ich da an Liebenswürdigkeit und Entgegenkommen seitens des Zugführers gesehen, gehört und erfahren habe, veranlaßt mich, Ihnen diese Zeilen zu schreiben. Nicht nur, daß die Reisenden freundlich angesprochen wurden, wurden sie, besonders die älteren Reisenden, nach dem Gepäck befragt; der Zugführer trug sogar die Gepäckstücke und half beim Aussteigen; während der Fahrt wurde immer der nächste Haltebahnhof angekündigt usw. Wir Reisenden waren über so viel Höflichkeit und Liebenswürdigkeit derart überrascht und haben uns aus Erstaunen nur gegenseitig angesehen und gefragt, wieso es so etwas gibt.“

Auch dazu haben wir eine Bemerkung. Der Villacher Zugführer, um den es sich handelt und der den ständigen Südbahnreisenden ein Begriff ist, wurde wegen seines vorbildlichen Kundendienstes schon wiederholt gelobt und war auf Grund der positiven Publikumsreaktion auch schon persönlicher Gast des Herrn Betriebsdirektors.

* * *

Frau Emilie und Herr Martin Anderl aus Wien fuhren am 27. 1. mit Z 240 und am 3. 2. im Z 505. Hier der Kommentar der beiden zufriedenen Bahnfahrer:

„Nun denken Sie sicher, daß es eine Beschwerde gibt. Aber, Sie irren! Wir möchten Ihnen zu diesem vorbildlichen Schaffner, der in beiden Zügen Dienst machte, gratulieren. Strenge Dienstauffassung, geduldig, höflich und fröhlich mit den Fahrgästen.

Da kann man nur sagen:

Reise weise und auch heiter mit einem netten ÖBB-Zugbegleiter.

Mit besten Grüßen zwei zufriedene Bahnfahrer.“

* * *

Frau Hildegard Haynisch aus Wien schildert ebenfalls in einem Brief ihre Reiseeindrücke. Am 10. 2. fuhr Frau Haynisch mit Vz 705/645 von Bad Mitterndorf nach Wien Westbf. Über den Schaffner schreibt sie:

„So etwas von Freundlichkeit und Zuverlässigkeit, bei einem derartigen Andrang, zu Alt und Jung ist erwähnenswert, und ich will hoffen, daß einige von den Leuten dieses Waggons an Sie geschrieben haben. Dieser Herr hat sich um jeden angenommen, bis jeder seinen Platz hatte, war beim Unterbringen des Gepäcks behilflich und äußerst freundlich zu Damen und Herren.“

* * *

Und weiter geht's:

Betreff: ÖBB-Schaffner — höflich, zuvorkommend und freundlich.

Sehr verehrte Herren,

als ständige Besitzerin einer 5000-km-Bank — seit Bestehen dieser Einrichtung — bin ich viel mit der Bahn unterwegs und kann auf gewisse Erfahrungswerte in der Konfrontation mit dem Zugpersonal der ÖBB hinweisen.

Am 7. 3. 1979 fuhr ich um 13.37 von Innsbruck mit dem D 241 nach Zell am See. Ich befand mich in einem Waggon der 1. Klasse und wurde von einem überaus höflichen Schaffner auf ein leerstehendes Abteil der 1. Klasse aufmerksam gemacht. Dieser Aufforderung kam ich sehr gerne nach und fühlte mich dort auch viel wohler. Der Schaffner half mir beim Wechseln in dieses Abteil und damit nicht genug! In Zell am See — meinem Endziel — war er wieder zur Stelle und half mir beim Aussteigen und wünschte mir zusätzlich einen angenehmen Aufenthalt.

Diese Serie von Annehmlichkeiten veranlassen mich,

1. diesem Schaffner, dessen Namen ich nicht kenne, ein ganz großes „Danke schön“ über Ihre Stelle zu sagen und
2. Ihnen, sehr verehrte Herren, zu sagen, daß man Sie beglückwünschen darf zu solchen Dienstnehmern.

Ich hatte Gelegenheit, in diesem Zug mit deutschen Fahrgästen zu reden und darf in deren Namen auch ein äußerst positives Urteil über diesen Schaffner Ihnen mitteilen.

Es ist dies nicht das erstemal, daß ich vom Zugpersonal der ÖBB sehr angenehm behandelt wurde, und ich glaube, ein besseres Aushängeschild kann sich die ÖBB nicht wünschen, als ein so vorzügliches Reservoir an liebenswürdigen

Schaffnern, womit ich gerne nochmals ein herzliches „Danke schön“ sage.

Mit freundlichen Grüßen!
Elfriede Krakowitzner

* * *

Die Hilfsbereitschaft des Bahnhofwartes im Bahnhof Neumarkt in Steiermark war für die steirische Ausgabe einer verbreiteten Tageszeitung wert, erörtert zu werden. Der Bericht über eine Skilanglauf-Veranstaltung wurde mit folgendem Absatz eingeleitet:

„Milwine Outrata quartierte sich bereits am Freitag ein. Sie kam mit Langlaufskiern, einer Tasche und einem Rucksack im Neumarkter Bahnhof an. Dann allerdings begannen für sie die Probleme: Die ewig junge Dame — Jahrgang 1917 — wußte nicht weiter, der Bahnhofvorstand sprang hilfsbereit ein. Er verständigte den Cheforganisator Hubert Weinseiß, dieser wieder bestellte für Frau Outrata ein Taxi, das sie gratis nach Zeutschach brachte.“

In diesem Zusammenhang scheint uns erwähnenswert, daß uns der Bahnhofvorstand sofort nach dem Erscheinen der Zeitung davon verständigte, daß es der Bahnhofwart war, der sich in lobenswerter Weise um die Sportlerin gekümmert hatte. Er wollte nicht mit IdB-Federn geschmückt werden, die ihm nicht gebühren. Oder gebührt ihm vielleicht doch eine davon? Trifft vielleicht hier wieder einmal das Sprichwort: „Wie der Herr, so 's G'scherr“, zu?

* * *

Die ÖBB-Vertretung im Bahnhof Brennero/Brenner ist Herrn Dr. Wilhelm Steidl, Stadtrat der Landeshauptstadt Innsbruck, hilfreich zur Seite gestanden. Erfreut und dankbar schildert Herr Dr. Steidl den Vorfall in einem Brief an den Präsidenten der Bundesbahndirektion Innsbruck. Auf der Fahrt im „Mediolanum“ von Mailand nach Innsbruck bemerkte Dr. Steidl, daß er seine Geldtasche samt wichtigen Papieren in einem Mailänder Hotel zurückgelassen hatte. Während der kurzen Aufenthalte in italienischen Bahnhöfen versuchte er über die Bahnpolizei feststellen zu lassen, ob die Brieftasche gefunden worden war. Im Grenzbahnhof angekommen, lief er zum Verbindungsbeamten der ÖBB. Dieser konnte während des Aufenthaltes des TEE-Zuges nicht nur in Erfahrung bringen, daß seine Sachen sichergestellt waren, sondern erreichte vielmehr, daß ein FS-Beamter die Brieftasche vom Hotel abholen und nach Innsbruck senden werde. Am nächsten Tag konnte, dank des Wirkens unseres Verbindungsbeamten, Herr Stadtrat Dr. Steidl, wie versprochen, in Innsbruck sein Eigentum in Empfang nehmen.

Abgetakelt

Nach 98 Jahren des Bestandes wurde mit Ende des Fahrplanjahres 1978/1979 am 26. Mai 1979 das Streckengleis der Aspangbahn zwischen den Bahnhöfen Zentralfriedhof und Maria Lanzendorf stillgelegt. Z 2702 Aspang—Wien Nord, ab Maria Lanzendorf um 11.08 Uhr, war der letzte Zug. Diesem folgten in kurzen Intervallen noch zwei Bahnbaumaschinen. Dann wurde in Höhe des Einfahrvorsignals des Bf Maria Lanzendorf das Gleis unterbrochen und mit der Anschwenkung des neu verlegten Streckengleises zum Bahnhof Kledering der Ostbahn begonnen.

Neben vielen anderen Umstellungen dieses Tages war das für Eisenbahnfreunde und an der Eisenbahngeschichte interessierte Leute ein epochales Ereignis. Wie erwartet, waren entlang des Streckenabschnittes etliche Fotografen postiert, die den letzten Zug auf Bilder bannten.

Pünktlich nahte der Zug heran — gemäß Zugbildeplan B ein VT 5044. Uns ist nicht bekannt, ob sich die Fotografen einen geschmückten Zug erwartet hätten oder für Fotohalte dankbar gewesen wären. Das IdB hatte sich Pünktlichkeit erwartet und wurde auch nicht enttäuscht.

Der Beobachter des IdB hätte aber absolut keinen Einwand gehabt, wenn der Zug Richtungsschilder getragen hätte! Leider konnte man sich auch in diesem Fall überzeugen, daß ein Zug ohne Schlußsignal den beteiligten V-Bediensteten überhaupt nicht auffällt und für sie erst interessant wird, wenn zu einer konkreten Beanstandung Stellung genommen werden muß. Auf der zitierten Strecke wurden oft genug ähnliche Wahrnehmungen gemacht. Da waren dann die Schlußsignale irgendwo heruntergefallen und die Richtungsschilder in irgend einem bestimmten Bereich verschwunden.

Um so erfreulicher ist es, daß seit dem Verkehr der Aspangbahnzüge von und nach Wien Südbahnhof jeder Zug betafelt ist und jeder Zug selbstverständlich das vorgeschriebene Zugschlußsignal trägt. Die Zugführer tragen meist die vorgesehene Spange, und selbstverständlich achten die Schaffner jetzt auch darauf, daß die Seitenfalttüren bestimmter Beiwagen während der Fahrt geschlossen gehalten werden. Woran mag das wohl liegen?

Wir freuen uns jedenfalls auch über Selbstverständlichkeiten!

Unsere Leser meinen:

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

Herr Fritsche, dessen Brief wir heute auszugsweise veröffentlichen, ist Vorstand des Bahnhofes Hainfeld. Auch ihm macht offenkundig die Zwiespältigkeit zu schaffen, daß Mitarbeiter oft und oft gerade dann öffentlich gelobt werden, wenn sie verschiedene vorgeschriebene Handlungen, Verrechnungen etc. umgehen oder unterlassen. Wiederholt, auch im letzten IdB, haben wir unsere Meinung dazu in der Rubrik „Wir freuen uns...“ anklingen lassen. Herr Fritsche schreibt zum Thema „Abfertigung von Fundsachen“:

„Der Betrieb‘ bringt immer sehr lobenswerte Beispiele von Kundendienst, die man eigentlich einmal näher betrachten sollte. Es ist kaum bei einem der angeführten Fälle anzunehmen, daß für die Verwahrung bzw. Transportierung dieser Fundsachen eine Gebühr eingehoben wurde. Die Bediensteten scheuen keine Mühe, dem Kunden rasch und zielführend zu seinem Eigentum zu verhelfen. Sie verwenden eigene Fahrzeuge, viel Mühe und lehnen jede Entschädigung dafür ab, was sie als selbstverständlich empfinden.

Es rührt jedes Eisenbahnerherz, wenn man in der Presse derartige Artikel liest, niemand bedenkt jedoch, daß diese Lobesworte nur zustande kommen, wenn ein Bediensteter die Vorschriften umgeht, um den Reisenden helfen zu können. Kaum würde der Reisende die Presse benachrichtigen, wenn er alle Fernspreckgebühren, Verwahrungsgebühren und Transportkosten mit Mehrwertsteuer und Benachrichtigungsgebühr verrechnet bekommt. Offen bleibt nun die Frage: Wer ist der bravere Bedienstete, der, der die Gebühren brav einhebt oder der, der die Sache auf seine Art löst?“

Weiters meint Herr Fritsche, ob es nicht im Interesse des Kundendienstes besser wäre, auf die Einhebung bestimmter Gebühren im Zusammenhang mit der Fundsachengebarung zu verzichten.

Diese Idee hat viel für sich. Nur ist gerade der Funddienst eine aufwendige Sache. Die vorgeschlagene Regelung würde der wirtschaftlichen Führung des Unternehmens entgegenwirken. Der Funddienst wäre zwar bei schlampiger Gebarung durchaus dazu geeignet, Reisende von der Bahn zu vertreiben oder eine Anti-ÖBB-Stimmung zu schaffen. Selbst bei sorgfältiger Führung des Funddienstes, die wir von unseren Mitarbeitern gewohnt sind, ist hingegen auch noch so große Kulanz nur sehr

beschränkt werbewirksam. Dem Vorschlag konnte deswegen, obwohl er in vielen Fällen der Realität näher käme, nicht nachgekommen werden.

* * *

Mit den Bildern haben wir unsere liebe Not. Vom künstlerischen oder fotografischen Standpunkt höchst wertvolle, zum Teil sogar mühsam gestellte Aufnahmen können mit fachlichen Mängeln behaftet sein, die bei Drucklegung einer Zeitschrift nicht erkannt wurden. Selbstverständlich stehen unsere Leser den Bildern im IdB besonders kritisch gegenüber. Das ist gutes Recht und bedeutet für uns, daß wir tatsächlich eine „Leserschaft“ und nicht eine „Durchblätter-“ oder „Überfliegschaft“ haben. Und daß diese Leserschaft gewillt ist, im eigenen Arbeitsbereich es noch besser zu machen.

Weil das IdB für jedermann offen ist, bekommen wir aber oft eine Flut von Anrufen, wenn es am Bildmaterial von Druckwerken, an deren Gestaltung wir nicht einmal entfernt beteiligt sind, etwas auszusetzen gibt. Kritisiert wird zum Beispiel, wenn Personen mangelhaft bekleidet abgebildet werden. Unwillig reagieren die Leser, wenn im Pflichtlesestoff das Bild eines hemdärmeligen Fahrdienstleiters aufscheint oder gar eine unbekleidete Frauensperson bewundert werden muß. Allergische Reaktionen hat die Abbildung von Bediensteten, die offensichtlich von Schutzkleidern noch wenig gehört haben, zur Folge. Sauer werden unsere Leser dann,

wenn die dargestellten Mitarbeiter Sicherheitsbestimmungen, zumindest auf dem Bild, grob verletzen. So geschah es, daß in einer Zeitschrift, deren ausschließliches Ziel es ist, der Sicherheit zu dienen, ein gestelltes „So nicht“-Foto als Titelbild auftauchte, das mit dem Text „Unfallfrei durchs Jahr 1979“ ergänzt war.

Unser Leser Wilhelm F ü r e r ist beim Bahnhof St. Georgen an der Gusen tätig. Seinem Schreiben an uns legte er einen Prospekt der Österreichischen Verkehrswerbung bei.

Auf dem Prospekt sind fröhliche junge Menschen abgebildet, die sich weit aus einem Waggonfenster hinauslehnen. Herr Fürer schreibt: „Ich möchte darauf hinweisen, daß in jedem Zug bei den Fenstern zu lesen ist **Nicht hinauslehnen**“, und er meint, daß an den Aspekt der Sicherheit bei der betreffenden Abbildung nicht gedacht wurde. Und in der Tat: Genau so fröhlich und so, wie auf dem Bild dargestellt, ist es vor einigen Jahren auch während der Ausfahrt eines Eilzuges in Linz Hbf zugegangen. Dabei wurde ein Kind geköpft! Immer wieder kommt es beim Hinausbeugen aus rollenden Fahrzeugen durch Berührung mit ortsfesten Gegenständen zu schweren Kopfverletzungen. Es muß daher stets darauf geachtet werden, daß unsere Kunden durch Bilddarstellungen — sei es auch nur im Unterbewußtsein — zu sicherheitswidrigem Verhalten verleitet werden.

Warnbluse für Sicherungsposten

Im neuen Heft 3 der DV A 40 — „Schutz-(Arbeits-)kleidung und Schutzstücke“ — ist das Tragen der Warnbluse für Sicherungsposten obligatorisch vorgeschrieben. Mit der Auslieferung dieses Heftes ist demnächst zu rechnen.

Mit Rücksicht auf die persönliche Sicherheit wird empfohlen, die Warnblusen ab sofort zu tragen.

Arbeitnehmerschutz

Beitrag des Sibe II der Transportabteilung der Dion Linz:

Wenn wir uns vor Augen halten, daß sich in ganz Österreich im Durchschnitt jährlich über 220.000 Arbeitsunfälle ereignen, können wir erst ermessen, wie wichtig Unfallverhütung ist. Denn neben dem Ausfall an Arbeitskräften und der damit verbundenen Belastung des Volksvermögens stellen sich als Unfallfolgen oft unvorstellbares persönliches und familiäres Leid der Betroffenen ein.

Diese Überlegungen auferlegen uns geradezu die Verpflichtung, alles in unserer Macht stehende zu tun, um die Sicherheit auch in unserem Unternehmen ständig zu erhöhen und die Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Dem wird auch Rechnung getragen: In letzter Zeit werden unseren Mitarbeitern Schutzkleider in optimalem Ausmaß zur Verfügung gestellt. Die ständige Verbesserung der Arbeitsplatzgestaltung ist ebenfalls ein wesentlicher Beitrag zum Arbeitnehmerschutz. Es darf nur niemand dem Trugschluß unterliegen, daß Schutzkleider und verbesserte Arbeitsumwelt schon einen Rückgang der Arbeitsunfälle garantieren.

Deshalb wird an alle, die mit Agenden des Arbeitnehmerschutzes befaßt sind, der dringende Appell gerichtet, in verstärktem Maß dafür zu sorgen, daß jeder einzelne Mitarbeiter aktiv zur Erhöhung der Arbeitssicherheit seinen Beitrag leistet und allgemein mehr sicherheitsbewußtes Verhalten an den Tag gelegt wird.

Die Praxis lehrt uns, daß vor allem drei Kriterien die Sicherheit unserer Mitarbeiter bestimmen und optimalen Schutz gegen Arbeitsunfälle bieten, nämlich:

1. die Behebung aller technischen und baulichen Mängel und damit die Schaffung einer Arbeitsumwelt möglichst ohne Gefahrenquelle,
2. die Ausstattung unserer Mitarbeiter mit Schutzkleidern und Schutzstücken

sowie deren sinnvolle Verwendung und

3. die **Motivation** jedes einzelnen Mitarbeiters, unfallsicher zu arbeiten und selbst immer auf größtmögliche Sicherheit für sich selbst und die Beteiligten zu achten.

Wie schon erwähnt, wird ein immer größerer Kreis unserer Mitarbeiter mit den besten Schutzkleidern, die derzeit am Markte sind, ausgestattet.

Unverständlich dabei ist allerdings, daß einige wenige sich immer noch weigern, die kostenlos und für ihre persönliche Sicherheit beigestellten Schutzkleider zu verwenden. Hier sei auf die gesetzliche Verpflichtung zum Tragen der Schutzkleider und der gesetzlichen Überwachungspflicht der Aufsichtsführenden gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzgesetzes hingewiesen.

Es ist statistisch erwiesen, daß 90% aller persönlichen Unfälle auf Fehlhandlungen und menschliches Versagen der Betroffenen zurückzuführen sind. Gerade deshalb müssen wir unsere Mitarbeiter immer wieder **motivieren, aktivieren und dafür interessieren**, aktiv am Gedanken der Unfallverhütung mitzuarbeiten.

Was sind nun die häufigsten Unfallursachen?

Im Wesentlichen sind es:

UNNÖTIGE HAST und EILE – GEFAHRENBLINDHEIT, BEQUEMLICHKEIT, VORSCHRIFTSWIDRIGES VERHALTEN

und leider auch der

Einfluß von ALKOHOL.

Mit unangebrachter Hast und Eile ist niemandem gedient — weder dem Unternehmen, noch den Bediensteten selbst. Ereignet sich nämlich ein Verkehrs- oder persönlicher Unfall, steht die Zeit, die man durch übereiltes Handeln zu gewinnen glaubte, in keinem Verhältnis zu der Zeit, die sodann für

allfällige Aufräumarbeiten, bzw. für die polizeilichen Ermittlungen nach einem Unfall aufgewendet werden muß. Es darf auch auf keinen Fall geduldet werden, daß sich unsere Mitarbeiter unnötig, sei es nun aus Gefahrenblindheit oder aus Bequemlichkeit in Gefahr begeben; auch ein vorschriftswidriges Verhalten darf unter keinen Umständen toleriert werden.

Wie kann nun hier wirksam Abhilfe geschaffen werden?

Doch in erster Linie nur dadurch, daß sowohl die Dienststellenvorstände, als auch das gesamte Aufsichtspersonal die einzelnen Arbeitsabläufe ständig aufmerksam beobachten und beim Feststellen eines Fehlverhaltens sofort aufklärend und belegend eingreifen!

Wir wissen nicht genau, wie oft Alkoholbeeinflussung als Unfallursache bei den persönlichen Unfällen der letzten Zeit mit im Spiel war, denn aus falsch verstandener Kameradschaft wird diese Unfallursache bzw. der Begleitumstand oft verschleiert oder sogar verschwiegen. Ein schwerer Unfall mit Todesfolge eines alkoholisierten Zugführers im Bf Salzburg Hbf, den Sie ja noch gut in Erinnerung haben — sagt hier mehr als alle Worte. Daher kann und darf es in unserem Betrieb nur eine 0,0-Promille-Alkoholgrenze, und zwar für alle Dienstzweige, geben. Jegliche Toleranz wäre hier fehl am Platz!

Was sind nun die häufigsten Verstöße gegen die einschlägigen Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift?

Immer wieder werden Fuß- und Knöchelverletzungen durch **Umkippen** sowohl beim Auf- und Abspringen von zu schnell bewegten Fahrzeugen, als auch beim unachtsamen Gehen im Bereich der Gleisanlagen verursacht.

Beim **Kuppeln der Fahrzeuge** kommt es immer wieder zum Einklemmen der Finger und zu Verletzungen durch die Kupplungselemente bzw. zu schwersten Verletzungen beim Betreten oder Verlassen des Gefahrenbereiches infolge zu knappen Abstandes in aufrechter Haltung zwischen den zu kuppelnden Fahrzeugen.

Im **kommerziellen Ladedienst** werden sehr viele Unfälle durch Hantieren mit zu schweren Gegenständen hervor-

gerufen. Die Folge sind Verletzungen von Händen und Füßen durch Entgleiten, bzw. unbedachtes Fallenlassen von unhandlichen Gütern. In diesem Zusammenhang konnte festgestellt werden, daß die Sicherheitsschuhe von den Bahnhelfern und Magazinsbediensteten, speziell bei großer Hitze nicht immer getragen werden.

Bei den **Wegunfällen** sind es zum überwiegenden Teil die **Straßenverkehrsunfälle**, bei denen unsere Mitarbeiter z. T. aus Eigenverschulden, aber auch sehr oft aus Verschulden anderer Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen.

Müßte es überhaupt zu solchen Unfällen kommen, wenn jeder Mitarbeiter auf seine persönliche Sicherheit mehr bedacht wäre? Oberstes Gebot für jeden Verkehrsbediensteten muß stets sein, so **ü b e r l e g t** zu handeln, daß dadurch höchste Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte gewährleistet ist — so schreibt es uns die **Verkehrsvorschrift** vor.

Allein durch die Einhaltung dieser Bestimmung und die Forderung der **Unfallverhütungsvorschrift**, wonach jeder Bedienstete verpflichtet ist, weder sich noch andere zu gefährden und auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken, könnte so mancher Unfall vermieden werden!

Die Vorschriftenlage ist klar und eindeutig!

Unsere gemeinsame Zielsetzung muß es daher sein, durch **beispielgebendes Verhalten**, durch **Aufklärung** und **Belehrung** sowie durch **Motivation** unserer **Mitarbeiter** und darüber hinaus durch **entsprechende Überwachung** eine sichere Betriebsabwicklung zu gewährleisten.

Mit der Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb wird es uns gelingen, die Zahl der Arbeitsunfälle auf ein vertretbares Maß zu senken und gleichzeitig größtmöglichen Schutz für das Leben und die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu bieten!

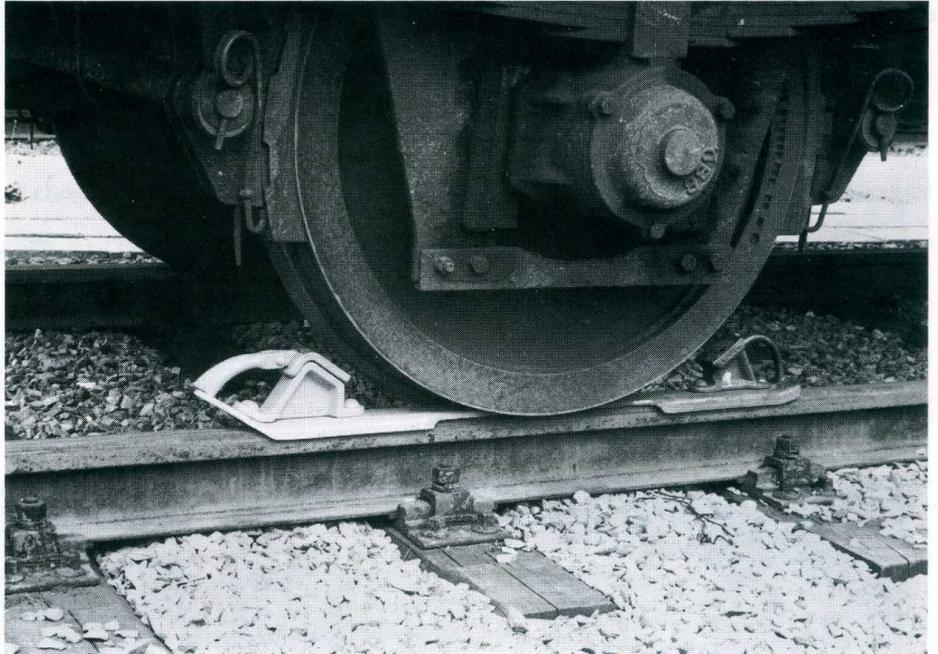
Neue „Hemmschuhe - Form 2“

Mit Schreiben Zl.: 3164-9--1979 vom 1. Juni 1979 wurde bereits ein vollständiger Austausch der derzeit in Verwendung stehenden Hemmschuhe der Form 2 für den Gesamtbereich der ÖBB angekündigt. Der neue „Hemmschuh —

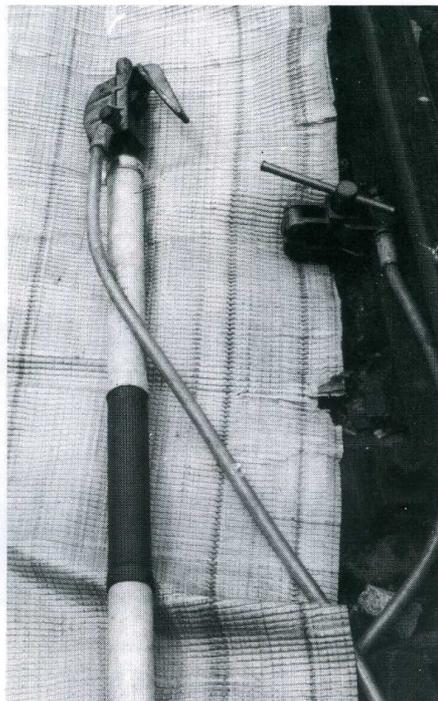
Form 2“ erhält einen Farbanstrich mit Farbton RAL-2004 (reinorange).

Durch diese Farbgebung wird dieser Hemmschuh wesentlich besser sichtbar sein als die bisher in verschiedenen Farben und mit unterschiedlichen Kennzeichnungen ausgelieferten Hemmschuhe, was durch ggstl. Bild auch in Schwarz-Weiß-Darstellung deutlich zum Ausdruck kommt.

In bestimmten Bahnhöfen wurde mit der Umtauschaktion bereits begonnen und diese wird noch im heurigen Jahr abgeschlossen werden.



Erdungsstangen



Mit der Erhöhung der installierten Kraftwerksleitungen, dem Anheben der Nennleistungen der Unterwerke und durch den Parallelbetrieb von Unterwerken über die Fahrleitungsanlagen wurde es erforderlich, auch die Erdungs- und Kurzschlußvorrichtungen (Bahnerdungs- und Kurzschlußvorrichtungen) für Fahrleitungs- und Unterwerksanlagen sowie für die 110-kV- und 55-kV-Anlagen entsprechend auszuführen. Eine dieser neueren Erdungsgarnituren wird hiemit vorgestellt:

Es handelt sich um eine einteilige Erdungsstange aus glasfaserverstärktem Polyesterrohr (Isolierteil 3,5 m, Handhabe 1,5 m lang), die mit einer schraubbaren Fahrdrahterdungsklemme fest verbunden ist. Am anderen Ende des 8 m langen Erdungsseiles befindet sich eine Schienenfußerdungsklemme, die an der äußeren Hälfte des Schienenfußes befestigt wird.

Der Erdungsvorgang ist mit allen derzeit in Verwendung stehenden Erdungsgarnituren gemäß den Bestimmungen der DV El 52 bzw. nach den Weisungen des örtlich zuständigen Fahrleitungsmeisters durchzuführen.

Auch die Regenschutzkleidung verlangt eine entsprechende Wartung und Pflege. Jeder mit einer Regenschutzkleidung beteilte Mitarbeiter wurde mit der von der Erzeugerfirma verfaßten Anleitung beteiit. Da diese jedoch nicht mehr allen Mitarbeitern zur Verfügung steht, wollen wir sie nachstehend in Erinnerung rufen:

PFLEGEHINWEISE FÜR REGENSCHUTZBEKLEIDUNG

=====

aus polyurethanbeschichtetem Baumwollgewebe
(PLOUSTRAM) entsprechend DIN 61 536

Sie haben ein Kleidungsstück erhalten, das für Ihre Arbeit nicht nur funktionsgerecht, bequem und schützend sein will, sondern Ihnen auch noch nach längerem Gebrauch Freude bereiten möchte.

Aus diesem Grund empfehlen wir Ihnen, für die Pflege folgende Hinweise beachten zu wollen:

- 1.) Leichte Verschmutzungen auf der Außenseite der Bekleidung lassen sich meist mit einem feuchten Lappen abreiben. Sie können dafür Seife verwenden und in besonders hartnäckigen Fällen auch Reinigungsbenzin.
- 2.) Bei starken Verschmutzungen geben Sie bitte das Kleidungsstück in eine chemische Reinigung. Entsprechend der eingenähten Pflegeetiketten ist die Reinigungsanstalt lediglich gehalten, die Bekleidung nicht zu waschen, nicht zu chlören, das Pelzfutter (Polyacryl) nicht zu bügeln bzw. nicht höher als 50° C zu trocknen.
- 3.) ZUR BESONDEREN BEACHTUNG
Im Falle des Naßwerdens der Bekleidungsinnenseite durch starken Regen oder Schwitzen soll das betreffende Kleidungsstück sofort nach Arbeitsende zum TROCKNEN aufgehängt werden! Bei Nichtbeachtung ist mit der Bildung von Schimmelpilzbefall zu rechnen, der die Haftfähigkeit der Beschichtung zum Grundgewebe zerstört.