

## Die Zugbeobachtung bleibt



– sowohl im Sommer wie im Winter –



**ein Fundament der Sicherheit!**

# Aus dem Verkehrsgeschehen



**Das sind  
die Folgen:**

wenn

1. der Fahrdienstleiter trotz bevorstehender Durchfahrt eines Gütereilzuges auf dem Nachbargleis eine gefährdende Verschiebbewegung zulässt (anstatt den Verschieb einzustellen),
2. der Verschiebleiter die Leitung des Verschiebes unterläßt,
3. der Spitzenverschieber den Verschiebeweg mangelhaft beobachtet.

## Zusammenprall des Z 416 mit Lkw im Bahnhof Nendeln am 26. 2. 1980

Dienstag, 26. 2. 1980, um 9.38 Uhr kam es im Bf Nendeln auf liechtensteinischem Staatsgebiet auf einer mit fernbedienter Vollschrankenanlage gesicherten EK zum Zusammenprall des Z Ex 416 „Beograd-Basel-Express“ mit einem Schweizer Lkw. Hierbei erlitten der 18jährige Lkw-Lenker, der den Führerschein erst seit etwa drei Wochen besaß (!), schwere, eine Reisende und der Tzf-Führer leichte Verletzungen. Der Sachschaden beläuft sich auf ca. S 26 Mio. Der durchgehende Zugverkehr zwischen Feldkirch und Buchs (SG) war bis 16.15 Uhr desselben Tages unterbrochen; mehrere Schnellzüge mußten über St. Margrethen umgeleitet und für die lokalen Reisezüge Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

Nach dem Stand der Erhebungen zur Zeit der Manuskripterstellung ist ein Verschulden des Schrankenbedieners (zu spätes Schließen) und des Lkw-Lenkers (Einfahrt in die EK bei bereits ca. 10 Sekunden rotblinkender Vorblinkeinrichtung) gegeben.

Über den Grad der jeweiligen Schuldhaftigkeit wird ein Gericht des Fürstentums Liechtenstein befinden.

Dieses Ereignis gibt Anlaß, den besonders an die Schrankenbediener, aber auch an die Straßenverkehrsteilnehmer unter den Mitarbeitern gerichteten Appell im IdB 1/79 in Erinnerung zu rufen und die neue Vorschriftenlage, dargestellt im IdB 4/79, Pkt. 7.4 genauestens zu beachten.



Die

**Vorläufigen betrieblichen Bestimmungen über die Verwendung des Zugfunks in der Zugfunkstrecke Schwarzach-St. Veit—Villach Hbf/Westbf**

sagen im Pkt. 3.4 sinngemäß folgendes aus:

Aufträge und Meldungen, die sonst über Signalfernsprecher zu geben sind, sind über Zugfunk zu geben und dürfen vom Triebfahrzeugführer nur bei Stillstand des Zuges entgegengenommen werden. Voraussetzung ist aber, daß hierzu durch Vermittlung der Zugfunkzentrale mittels Selektivrufes eine Verbindung zwischen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer hergestellt wird.

Werden so grundlegende Bestimmungen nicht peinlich genau eingehalten, dann kann es dazu kommen:



Dienstag, 29. 1. 1980 um 17.28 Uhr überfuhr Lz 68305 (Tfz 1043.09 und 1042.02, Böckstein—Spittal-M.) unerlaubt das haltzeigende Ausfahrtsignal im Bf Penk sowie den etwa 120 m danach befindlichen Gleisabschluß 2 und stürzte auf die anschließende Böschung. Glücklicherweise wurde niemand verletzt, es entstand jedoch erheblicher Sachschaden.

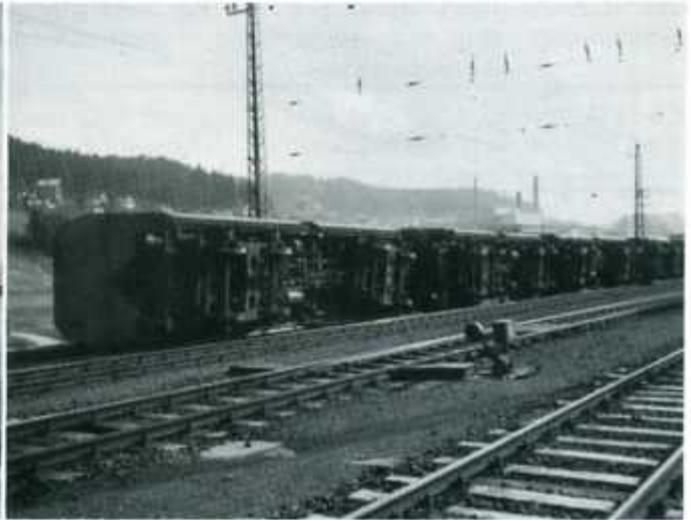
**Verschubentgleisung im Bahnhof Kirchbichl am 13. 3. 1980**

Im Bahnhof Kirchbichl kippten am 13. 3. 1980 fünf vierachsige offene Selbstentladewagen der PKP beim Überstellen von einer Anschlußbahn auf Gleis 1 um (Fads 3151 6968 156-8, 256-6, 221-0, 856-3 und 481-0). Die Ur-

sache für dieses Ereignis war ein unerlaubter Eingriff durch die Empfängerfirma in die Bauart der Wagen — Entfernung des Verbindungsbolzens der zentralen Entleerungsvorrichtung — und die dadurch ermöglichte unrichtige, einseitige Entleerung der Wagen. Diese Wagen dürfen jedoch immer nur beidseitig entladen werden. Bei der Entladung dieser Wagen sind unbedingt die dafür vorgesehenen

Klappenbetätigungen zu benutzen, weil nur diese hydraulischen oder mechanischen Steuereinrichtungen eine einseitige Entleerung der Wagen verhindern.

Die im IdB 4/74 veröffentlichte Erläuterung wird hiedurch nicht berührt, da sie sich nur auf Fad-Wagen älterer Bauart und auf unvorhergesehenen Ladegutverlust auf der Strecke bezieht.



## Erläuterungen und Auslegungen zu Betriebs- vorschriften

Einem vielfach geäußerten Wunsch entsprechend, werden authentische Auslegungen und Erläuterungen zu Betriebsvorschriften künftig jeweils fortlaufend numeriert im IdB verlaublich. Eine Sammlung der verlaublichen Auslegungen und Erläuterungen wird als Sonderdruck aufgelegt werden.

1. zu DV V 2, § 13, Absätze 31 und 37  
Wie muß sich ein Triebfahrzeugführer verhalten, der ein Hauptsignal (Lichtsignal) in Freistellung antrifft, wenn gleichzeitig am betreffenden Signal das Ersatz- oder Vorsichtssignal erscheint?

DV V 2, § 13 (31)

Das Ersatzsignal verständigt den Zug über die Untauglichkeit von Haupt- und Schutzsignalen; es erlaubt die Vorbeifahrt an diesen Signalen.

DV V 2, § 13 (37)

Das Vorsichtssignal hat die gleiche Bedeutung wie das Ersatzsignal. Darüber hinaus beauftragt das Vorsichtssignal den Zug, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren (s. ZSB).

Gemäß DV V 3, Punkt 240 gelten als untauglich:

DV V 3, Punkt 240

Als untauglich gelten

- Signale, die nicht auf Frei („Hauptsignal Frei“) gestellt werden können
- Signale, die nicht auf Halt („Vorsicht“) gestellt werden können
- erloschene Lichtsignale.

Bei in Freistellung untauglichen Lichtsignalen sind die Grünlichtlampen zu entfernen.

Grundsätzlich kann daher ein in Freistellung untaugliches Lichtsignal nicht angetroffen werden, Freistellung und Ersatz- bzw. Vorsichtssignal schließen einander aus.

**Beim Fahren auf dem falschen Gleis gelten jedoch Sonderregelungen.**

DV V 3, Punkt 368

Für Züge, die das falsche Gleis befahren, gelten — sofern nicht eigene Signale vorgesehen sind — in der Regel die für das richtige Gleis bestimmten Hauptsignale unbeschadet ihrer Stellung und ihres Standortes als untauglich. Ob Deckungssignale für Züge, die das falsche Gleis befahren, im Einzelfall bedient werden oder ebenfalls als untauglich zu gelten haben, sowie eine etwaige besondere Art der Erlaubniserteilung zur Vorbeifahrt an solchen Signalen verfügt die Bundesbahndirektion (Bf-Do).

Die betreffenden Hauptsignale gelten also in jedem Fall als untaug-

lich. Für die Art der Erteilung der Erlaubnis zur Vorbeifahrt gilt DV V 3, Punkt 368

- mit Ersatz-(Vorsichts-)signal darf die Erlaubnis zur Vorbeifahrt grundsätzlich nur dann gegeben werden, wenn sich nicht Züge gleicher Fahrtrichtung auf dem richtigen und auf dem falschen Gleis befinden. Das Ersatz-(Vorsichts-)signal darf jedoch diesfalls angewendet werden, wenn einer der beiden sich dem Hauptsignal nähernden Züge mit A- bzw. B-Befehl wie folgt verständigt wurde

... signal des (Betriebsstelle) ... untauglich. Fahrerlaubnis einholen. Ersatz-(Vorsichts-)signal darf nicht beachtet werden.

- die Verständigung eines auf der Strecke lieengebliebenen Zuges darf mit dem unter b) vorgeschriebenen Wortlaut auch fernmündlich erfolgen. Für die Weiterfahrt des lieengebliebenen Zuges gelten die Bestimmungen unter c).

Bei einem lieengebliebenen Zug brauchen die Hauptsignale, die sich für diesen Zug bereits in Freistellung befinden, nur dann zurückgestellt werden, wenn besondere Gründe hierfür vorliegen.

Die richtige Vorgangsweise kann an einem Beispiel erläutert werden (Abb. 1):

### Blockposten

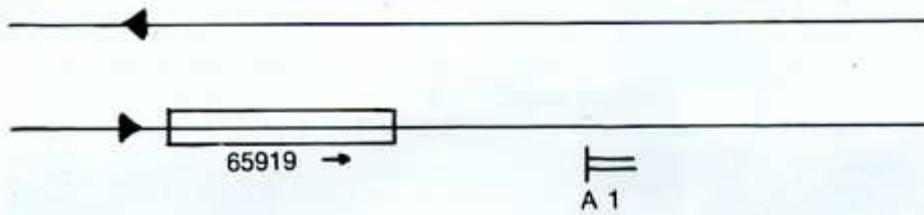


Abb. 1

### Blockposten

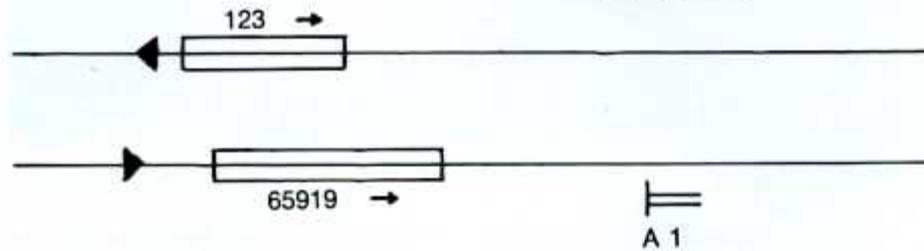


Abb. 2

Auf der Fahrt befindet sich Z 65919, das Blocksignal A 1 zeigt bereits „Frei“. Z 65919 bleibt wegen eines Bremsanstandes liegen und wird gemäß DV V 3, Punkt 368, b) und d) verständigt.

Die Rückstellung des Blocksignals A 1 ist nicht notwendig (Abb. 2).

Z 123 wird auf dem falschen Gleis abgefertigt. Auf Grund der Verständigung des Z 65919 darf für Z 123 am freizeigenden Blocksignal A 1 das Ersatzsignal eingeschaltet werden.

**Da im geschilderten Fall die Anwendung des Ersatz- bzw. Vorsichtssignals an einem freizeigenden Lichthauptsignal möglich und zulässig ist, kann diese Signalsituation nicht von vornherein als bedenklich angesehen werden. Der Triebfahrzeugführer wird sich so zu verhalten haben, wie dies bei untauglichen Hauptsignalen vorgeschrieben ist.**

#### 2. zu DV V 2, § 30, Absatz 4

Verschiebende Triebfahrzeuge müssen nach vorne das Spitzensignal tragen. Diese Bestimmung soll die Sicherheit verschiebender Triebfahrzeuge verbessern und die Sicherheit unserer Mitarbeiter im Gleisbereich vergrößern. Ist das Spitzensignal unvollständig oder erloschen, so ist diese Sicherheit nicht mehr gegeben. Kann die Reparatur des Spitzensignals nicht an Ort und Stelle erfolgen, muß das verschiebende Triebfahrzeug — nach Abstellen der Wagen und nach einer etwa erforderlichen

Gleisräumung — unverzüglich getauscht werden.

#### 3. zu DV V 2, § 37, Absätze 13 und 14 DV V 2, § 37 (13)

Grundsätzlich darf je Gleis und Richtung nur ein Signal „Haltepunkt“ verwendet werden, das entsprechend der größtmöglichen Länge der personenbefördernden Züge aufgestellt wird. Wo das Halten der Züge nach der Zuglänge geregelt werden muß, darf je Gleis und Richtung zusätzlich ein tragbares Signal verwendet werden. Diesfalls ist vor dem ersten Signal anzuhalten.

#### DV V 2, § 37 (14)

Die Bundesbahndirektion darf den Entfall des Signals verfügen. Ergeben sich dadurch örtliche Schwierigkeiten, so können zur Orientierungshilfe Tafeln mit Längenangaben am Bahnsteigdach, Masten und dergleichen, angebracht sein (Bf-Do).

Daraus ergibt sich:

Ein tragbares Signal „Haltepunkt“ darf nur in Bahnhöfen und dort nur für Gleise verwendet werden, für die am Ende des Bahnsteiges ein ortsfestes Signal „Haltepunkt“ angebracht ist.

#### 4. zu DV V 3, Punkt 72

DV V 3, Punkt 72

Untaugliche Verschieb-, Schutz- und Sperrsignale sollen sich in Haltstellung befinden. Von der Untauglichkeit dieser Signale müssen der Verschiebleiter, die Triebfahrzeugmannschaft und der Spitzenverschieber verständigt werden.

Über den Standort eines Hauptsignals ohne Verschiebsignal, den Standort eines untauglichen Verschieb-(Schutz-, Sperr-)signals oder — bei Verschiebsignalen, die für mehrere Gleise gültig sind — über die in der Bf-Do bezeichneten Stellen (Grenzmarke, Weichenspitze) hinaus darf nur nach Erhalt eines mündlichen (fernmündlichen) Auftrages des Verschiebleiters gefahren werden, den dieser nach Zustimmung des für die Signalbedienung zuständigen Bediensteten für jeden einzelnen Fall gesondert zu erteilen hat.

Die richtige Vorgangsweise bei der Anwendung dieser Bestimmung hat mehrfach Anlaß zu Anfragen gegeben (Abb. 3).

Signal „Verschubverbot“ zeigt an DV V 2, § 23, Absatz 3

Das Signal zeigt an, daß über den Standort des Verschiebsignals — bei Signalen, die für mehrere Gleise gültig sind, über die in der Bf-Do bezeichnete Stelle (Grenzmarke, Weichenspitze) — hinaus nicht verschoben werden darf.

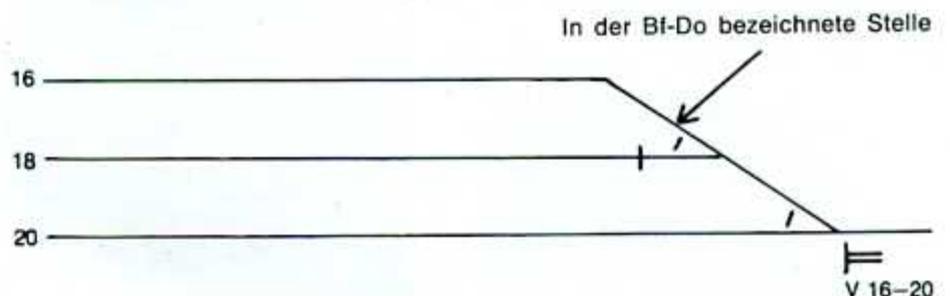


Abb. 3

Signal „Verschubverbot aufgehoben zeigt an

DV V 2, § 23, Absatz 5

Das Signal zeigt die Zulässigkeit einer Verschubfahrt an, der Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Fahrt muß gesondert erteilt werden. Befindet sich das Verschubsignal am Standort eines Hauptsignals oder Wartesignals, hebt das Signal „Verschubverbot aufgehoben“ das Verschubverbot eines solchen Signals auf.

Zeigt Signal V 16—20 „Verschubverbot aufgehoben“, können — wie bisher — Handsignale des Verschubleiters gegeben werden, ein besonderer Auftrag nach DV V 3, Punkt 72 ist nicht erforderlich!

Die Bestimmungen des Punktes 72 betreffen:

- Hauptsignale ohne Verschubsignal
- untaugliche { Verschubsignale  
Schutzsignale  
Sperrsignale

Ist also das Verschubsignal V 16—20 untauglich, darf über die in der Bf-Do bezeichnete Stelle nur nach den Bestimmungen des Punktes 72 verschoben werden.

Nach DV V 3, Punkt 72 muß der Auftrag des Verschubleiters für jeden einzelnen Fall gesondert erteilt werden, für die Zustimmung des für die Signalbedienug Zuständigen wird dies nicht verlangt!

zum Beispiel (Abb. 4):

Der Verschubteil soll von Gleis 3 nach Gleis 2 zum Abholen von Wagen fahren und wieder nach Gleis 3 schließen.

Der Verschubleiter vereinbart mit dem Wärter des Stellwerkes 2 den durchzuführenden Verschub, wobei er die Zustimmung zur Vorbeifahrt an den Signalen R 3 und R 2 erhält. Bei jeder einzelnen Verschubbewegung erteilt er nun — nach Prüfung des Verschubweges — dem Triebfahrzeugführer gesondert den Auftrag zur Vorbeifahrt am jeweiligen Hauptsignal!

Für die Fahrt eines unbegleiteten Triebfahrzeuges ist der Stellwerks-(Weichen-)wärter bzw. der Fahrdienstleiter Verschubleiter. Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an einem Hauptsignal ohne Verschubsignal darf gleichzeitig mit dem mündlichen Auftrag zum Beginn der

Fahrt erteilt werden, wenn der Signalbediener zugestimmt hat.

zum Beispiel (Abb. 5):

Ein Triebfahrzeug soll über Stw 1 von Gleis 1 nach Gleis 5 überstellt werden, die Fahrt erfolgt unbegleitet. Zweckmäßig wird der Fahrdienstleiter die Verschubfahrt anordnen und die Zustimmung des Wärters des Stw 1 abwarten. Darauf wird er den mündlichen Auftrag geben, bis über die Spitze der Weiche 1 und dabei über den Standort des AS H 1 zu fahren.

Für die Rückfahrt nach Gleis 5 genügen Hand-Verschubsignale des Stellwerkswärters. Diese Vorgangsweise ist sinngemäß bei allen Stellbereichen eines Bahnhofes anwendbar, wenn der Auftrag zum

Beginn der Fahrt mündlich oder fernmündlich (mit Verschubfunk) gegeben wird.

Muß ein Zug gemäß DV V 3, Punkt 280 vorziehen, so wird damit häufig das Überfahren des Ausfahrsignals erforderlich.

zum Beispiel (Abb. 6):

Im gezeigten Beispiel muß beim Vorziehen das Ausfahrsignal H 3 überfahren werden. Befindet sich am AS kein Signal „Verschubverbot aufgehoben“, so erlaubt der Zuruf (oder die Verständigung mit Verständigungstafel) zusammen mit dem Signal „Herkommen“ am Standort des Ausfahrsignals auch die Vorbeifahrt am haltzeigenden Hauptsignal. Eine besondere Ver-

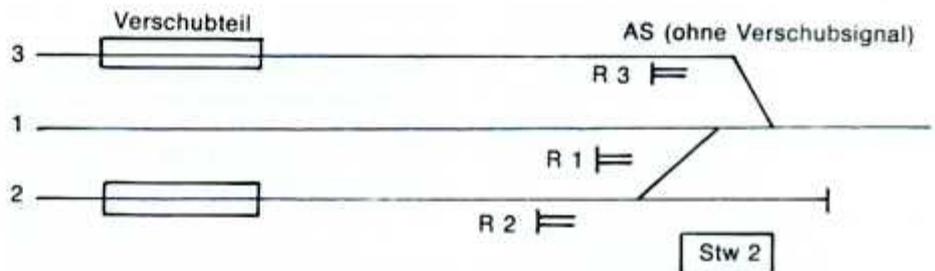


Abb. 4

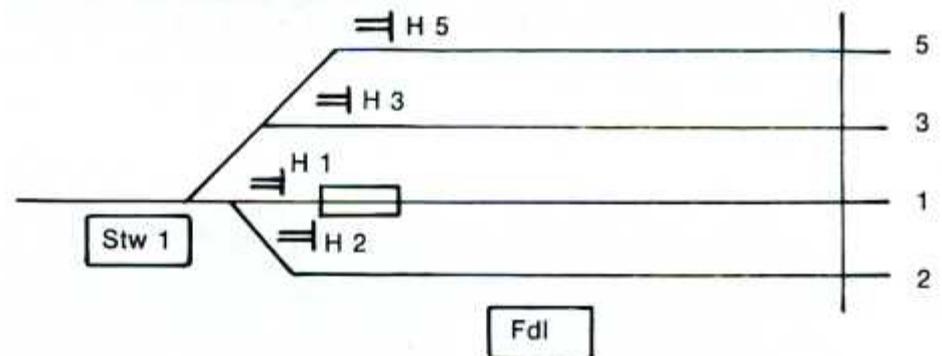


Abb. 5

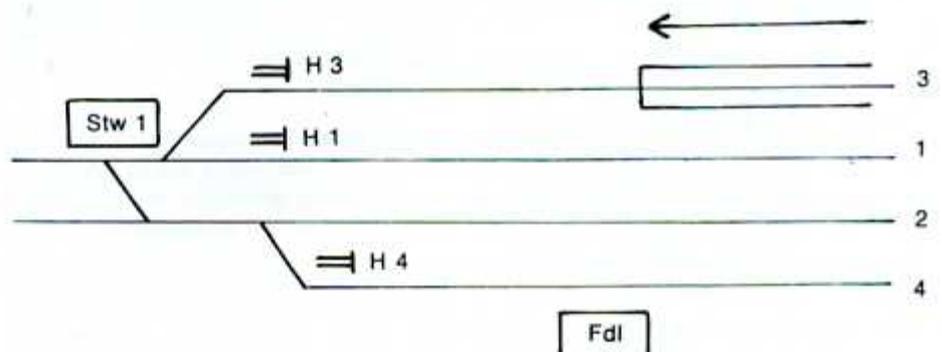


Abb. 6

ständigung nach DV V 3, Punkt 72 ist nicht erforderlich.

5. Auf Wunsch eines Fachdienstes wird die Abb. 21 aus dem 4. Stück des IdB aus 1979 noch einmal — richtiggestellt — wiederholt (Abb. 7).

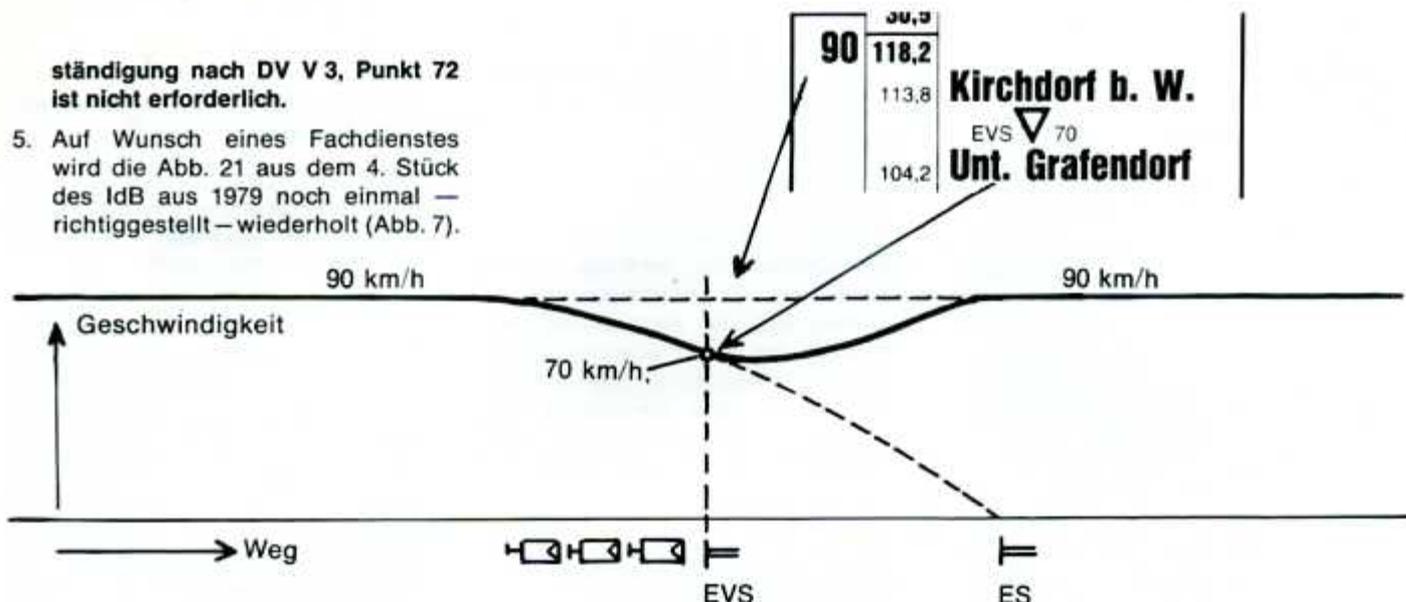


Abb. 7

## RIC-Achskilometerabrechnung

Ursprünglich war beabsichtigt, unseren Lesern eine kleine Arbeitsgruppe innerhalb der Betriebsdirektion vorzustellen, die sich mit der Abrechnung der Laufleistungen der Reisezugwagen im internationalen Verkehr befaßt. Würde das auf Interesse stoßen?

Nach einem Besuch der in Wien tätigen Kollegen wurde uns klar, daß wir hier sozusagen den repräsentativen Schlußstein eines Gewölbes besichtigten, dessen Gedicgenheit und Wert von vielen Bauelementen bestimmt wird. Die Aufmerksamkeit aller Mitarbeiter im Außendienst, die mit der Erstellung der RIC-Schuldnachweise oder anderer, der RIC-Achskilometerabrechnung dienenden Unterlagen befaßt sind, und bei der Auswertung in der Zentrale kann den ÖBB Millionenbeträge bringen. Voraussetzung neben sorgfältiger Wagengebarung im Außendienst bei engem Einvernehmen mit den Dions- und GD-Stellen ist eine lückenlose und irrtumsfreie Führung der Aufschreibungen.

Wie funktioniert in groben Zügen die Achskilometerabrechnung? Grundsatz ist der Naturalausgleich. Das heißt, die Laufleistungen der eigenen Wagen auf dem Netz fremder Bahnen sollen mit den Laufleistungen fremder Wagen auf dem eigenen Netz ausgewogen bemessen werden. Maßeinheit ist der Personenwagenachskilometer (kev).

Also, gesetzt den Fall, ÖBB und SBB würden einen einzigen regelmäßigen

Kurswagenlauf vereinbart haben, Strecke Wien—Basel. Würde die Wagenstellung seitens der SBB erfolgen, so ergäbe sich eine Schuld der ÖBB von täglich 5.928 kev (Buchs—Wien Westbf—Buchs 1.482 km  $\times$  4 ax). Hier ergibt sich schon die Zweckmäßigkeit, den Ausgleich nicht schon nach Abschluß eines Jahres zu verlangen. Geben wir deshalb im Folgejahr den ÖBB die Gelegenheit, den Kurs zu stellen. Die Rechnung geht auf Grund der geographischen Verhältnisse nicht auf. Pro Tag entsteht den SBB nur eine Schuld von 1.560 kev (Buchs—Basel—Buchs 390 km  $\times$  4 ax).

Die Sache funktioniert daher auf internationaler Ebene (früher selbständiger RIC-Verband) jetzt im Rahmen der UIC viel einfacher. Jede Bahn stellt laufend fest, wieviel kev sie anderen Bahnen schuldet. Mit RIC-Muster P „Übersicht der Achskilometerleistungen der Personen- und Gepäckwagen“ werden einer Ausgleichsstelle beim Generalsekretariat der UIC am Ende jedes Fahrplanjahres Schuld und Guthaben bekanntgegeben. Die Ausgleichsstelle erstellt sodann nach Muster Q des RIC die „Zusammenstellung der Gesamtschulden oder Gesamtguthaben an kev.“ Im RIC, § 21 (4) heißt es:

**Eine Bahn, die zweimal nacheinander am Ende eines Fahrplanjahres Schuldnerin gewesen ist, muß ihre Gesamtschuld in bar bezahlen.**

Die Kosten des Achskilometers werden alle zwei Jahre ermittelt und jährlich durch einen Index aufgewertet. Derzeit werden pro Achskilometer

0,175 UIC-Franken berechnet, das entspricht zur Zeit ungefähr 1,07 öS. Um unzählige finanzielle Einzelüberweisungen zu ersparen, bestimmt die Ausgleichsstelle, an wen eine Schuldnerbahn die Beträge zu entrichten hat. Die ÖBB waren praktisch ein Jahrzehnt hindurch nur Schuldnerin und mußten bis vor kurzem stets zahlen.

Zu erwähnen ist, daß Wagen nicht gleich Wagen ist. Für einen Gepäckwagen wird z. B. die Anzahl kev um ein Viertel gekürzt. Bei klimatisierten Personenwagen hingegen (EURO-FIMA-Wagen, Austauschregime Kennzahl 61 u. a.) erfolgt eine Erhöhung um 30%. Das kann die ÖBB nicht beunruhigen, weil wir in Europa einen wesentlichen Anteil an solchen Fahrzeugen stellen. Schlafwagen und etliche andere Fahrzeuge werden überhaupt nach Sonderverträgen abgerechnet und sind in den Naturalausgleich nicht einbezogen. Für Wagen, die im nicht regelmäßigen Verkehr nur „mit Reisenden besetzt sind, die kein Fahrgeld zu entrichten haben“, werden kev nicht berechnet.

**Aufschreibungen.** Die Abrechnung ist weitgehend eine Vertrauenssache, da ja jede Bahn selbst ihre Schulden ermittelt. Nachlässigkeiten bei der Aufschreibung gehen aber meist zwangsläufig in einen finanziellen Nachteil der benutzenden Bahn aus. Die größte Last und Verantwortung liegt bei den Übergangsbahnhöfen. Doch muß auch jeder andere Bahnhof unseres Netzes nach den „Richtlinien für die Aufschreibung und Abrechnung der Laufleistungen der Reisezugwagen im gegenseitigen Verkehr mit den am





die beiden Wagen gleich von dort leer zurückzusenden?

**Wir erinnern:** Wird ein Wagen einer Drittverwaltung außer Dienst in die Heimat zurückgesendet, so hat unbedingt die Bezeichnung mit dem Heimatzettel (RIC-Muster B) zu erfolgen. Begleitpapier ist der Begleitschein (RIC-Muster C).

Welche Kriterien werden von den Kollegen der Mietabrechnung erforderlichenfalls geprüft, um eine korrekte Belastung zu gewährleisten:

- ist der Wagen tatsächlich eingetreten?
- ist der richtige Zielbahnhof ausgewertet?
- hat der Wagen dieses Ziel auch erreicht? (z. B. ein EWP-Lauf über Salzburg nach Klagenfurt mußte wegen Verspätung schon in Villach wenden: Bahnhofnachweis!)
- war die Führung des Wagens gerechtfertigt?
- wurde die Frist für die Benützung nicht überschritten?

Obwohl unsere Darstellung nur einzelne Beispielfälle enthält und daher lückenhaft ist und den direkt mit dem Personenwagenlauf beschäftigten Mitarbeitern eine genaue Kenntnis des RIC und der verschiedensten Dienstweisungen nicht ersetzt, so hoffen wir, daß auch jenen Kollegen, die im Ausnahmefall mit einer RIC-Angelegenheit konfrontiert werden, durch den Beitrag geholfen wurde. Die Profis bitten wir auch weiterhin um größtmögliche Sorgfalt.

## Statistischer Rückblick

Die Anzahl der Verschubereignisse im Jahre 1979 ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 1978 um 18 zurückgegangen, obgleich das Transportsub-

strat im gleichen Zeitraum von 44,9 Mio. t auf ca. 50,1 Mio. t anstieg. Die verschubdienstlich behandelten Wagen stiegen von 16,753.929 im Jahre 1978 auf 17,868.585 im Jahre 1979. Hiedurch ergibt sich in der Anzahl der Verschubereignisse per 100.000 verschubdienstlich behandelte Wagen ein Rückgang von 6,4 auf 5,9.

Im Gegensatz zu dieser positiven Entwicklung steht jedoch die durch außergewöhnliche Ereignisse im Jahre 1979 verursachte Schadenssumme (allein an Bahneigentum) von ca. S 67,8 Mio., die gegenüber dem Jahr 1978 eine Steigerung um 115 % darstellt.

## Keine weißen Mäuse

Es gibt Dinge, die darf es einfach nicht geben — so sagt man. Zwei Vorfälle — voneinander grundverschieden, aber so skurril scheinend, daß beide unter dem gleichen Titel Platz finden:

### Geschichte 1

Ein zum Abstellen von Reisezugwagen dienendes Gleis wird neu verlegt. Vom alten Bestand bleibt nur der Prellbock und das Gleis auf eine Wagenlänge erhalten. Das Gleis wird nach der Übernahme ständig benutzt. Meist werden die Garnituren der angekommenen Frühpersonenzüge bis an den Gleisabschluß geschoben und gegen Abend wieder abgezogen. Das geht viele Wochen so, bis die Tageslänge wieder zunimmt. Ein auf einem etwas entfernteren Gleis mit einem Zug vorbeifahrender Bediensteter glaubt, wahrgenommen zu haben, daß auf beiden Strängen zwischen der alten und der neuen Schiene ein Abstand von wenigen Zentimetern besteht und die Schienen nicht verbunden sind. Dem Bereichs-Verschubmeister kostet das ein Lächeln: „Nein, nein, wir fahren dort jeden Tag; es ist alles in Ordnung.“ Doch am Folgetag fährt der Entdecker wieder vorbei. Es war kein Irrtum. Für die notwendigen Laschen waren nicht einmal die

Bohrungen vorbereitet. Bis zur „Befahrbarmachung“ mußte das Gleis in der notwendigen Länge gesperrt werden.

### Geschichte 2

Ein technischer Bediensteter geht durch einen Personenwagen, der für einen internationalen Nachtschnellzug bestimmt ist. Da scheint ihm doch plötzlich, als baumle von der Decke ein menschliches Bein herab. Noch ein Blick zurück. Das Bein ist weg, die Decke ist normal verschlossen. Was einem doch die Phantasie für Streiche spielt!

Einige Tage später: Ein Reisender besteigt im Ausgangsbahnhof den gleichen Nachtschnellzug. Aus der Deckenverkleidung hängt ein langer Mantelfaden herunter und streift den Reisenden im Gesicht. Dieser Herr ist zwar schon verwundert, holt aber sofort den Schaffner herbei. „Herr Schaffner, da ist ein Mensch in der Verkleidung. Der Faden! Der gehört doch wo dazu!“ Der Schaffner gibt eine ausflüchtige Antwort und geht dann dem Reisenden aus dem Weg. Man hat es wirklich nicht leicht, wenn man Dinge sieht, die es nicht geben darf! Jenseits der Staatsgrenze bemerkt unser Reisender, wie von Polizeiorganen mehrere Personen aus dem Dachversteck geholt werden. „Das kommt öfter vor!“ Der Reisende,

ein Otfahrer, läßt nicht locker. Nach seiner Rückkehr aus dem Ausland versucht er, ÖBB-Mitarbeiter für seine Wahrnehmung zu interessieren. Alle haben Mitleid mit ihm, auch die Beschwerdestelle. Endlich hört ein bereits im Ruhestand befindlicher GD-Beamter den Reisenden darüber klagen, daß ihn bei den ÖBB offensichtlich niemand ernst nimmt. In Zusammenarbeit mit den Fachbeamten für Ausforschung wird nun raschest die Situation abgeklärt, dem Informanten für seine Mühe gedankt und das Notwendige zur Vermeidung derartiger für das Reisepublikum beunruhigender Ereignisse veranlaßt.

Trotz der Verschiedenheit der beiden Geschichten kann man daraus eine Lehre ziehen: Unser Beruf ist begleitet von vielen, vielen Absonderlichkeiten. Einen „Berufsalltag“ im Sinne von „immer dasselbe“ gibt es fast für keinen Betriebsbediensteten. Erfahrene Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes wissen aber nur zu gut, daß man es sich nicht leisten darf, einem scheinbaren Blödsinn nicht nachzugehen. Sonst kann es passieren, daß über mangelhaft befestigte Schienen verschoben wird, daß blinde Passagiere zum Schrecken für andere Reisende kreuz und quer durch die Weltgeschichte fahren und daß noch viel Ungutes eintritt.

## Prost!

Was wurde nicht schon alles über das Verbot des Alkoholgenusses im Dienst auch in unserem Blatt geschrieben. Ängstlich verfolgen wir ständig die Entwicklung der Rate von Trunkenheitsanständen. Bei den persönlichen Unfällen kann durch das vorsichtige Verhalten unserer Mitarbeiter, die Tätigkeit der für den Arbeitnehmerschutz Verantwortlichen, durch technischen Schutz usw. die Unfallrate ganz wesentlich beeinflusst werden. In letzter Konsequenz ist aber die Zielsetzung „kein einziger Unfall“ kaum erreichbar. Anders ist es bei den Trunkenheitsanständen: Fehlverhalten anderer, technische Mängel, höhere Gewalt — all das fällt weg. Nur die eigene Disziplin ist notwendig. Ein Nullstand wäre ohne weiteres denkbar.

38 Trunkenheitsanstände haben Mitarbeiter des Betriebsdienstes im Vorjahr gesetzt, über welche die vorgeschriebenen Meldungen erstattet wurden. Es wäre doch nicht schlecht, auch die paar Sünder bekehren zu können.

Daß es in Wirklichkeit ganz anders aussieht, das läßt ein sehr aufschluß-

reiches Schreiben ahnen, das wir nachstehend abdrucken:

*Sehr geehrter Herr Generaldirektor!  
Bitte werfen Sie diesen Brief nicht un-  
gelesen in den Papierkorb. Wenn Sie  
das tun, um was ich Sie jetzt bitte,  
wird es Ihnen der Herrgott tausend-  
fach vergelten.*

*Bitte geben Sie einen Erlaß zum  
Thema Alkohol im Dienst heraus.*

*Kein Alkoholtrinken im Dienst, da die  
Folgen unübersehbar sind, und  
zwar im dienstlichen sowie im priva-  
ten Bereich.*

*Da es immer wieder zu Unfällen  
kommt, wäre das im Sinne der ge-  
samten Bevölkerung, die die Bahn  
benützt, eine gute Tat.*

*Aber jeder Erlaß ist sinnlos, wenn er  
nicht überprüft wird. Dies schreibe  
ich Ihnen aus folgendem Grund:*

*Ich bin eine von vielen Ehefrauen,  
deren Männer bei den ÖBB beschäf-  
tigt sind, und ich weiß mit Sicherheit,  
daß der konsumierte Alkohol im  
Dienst getrunken wird.*

*Ich ersuche Sie dringlichst,  
meine Bitte zu erfüllen, da ich bereits*

*beim Vorstand angerufen habe, dieser  
Anruf aber leider erfolglos geblieben  
ist.*

*Frohe Weihnachten und alles Gute für  
Sie im neuen Jahr wünscht Ihnen*

*eine ÖBB-Ehefrau und Mutter*

Der Brief schließt mit einem erschüt-  
ternden Nachsatz, den wir aber nicht  
veröffentlichen wollen.

Viel Interessantes ist dem Schreiben  
zu entnehmen. Den Erlaß des Herrn  
Generaldirektors zum Thema Alkohol  
gibt es selbstverständlich bereits  
lange. Die Sprache dieses Erlasses ist  
eindeutig und unmißverständlich.  
Diese Dienstanweisung mußte ver-  
fügt werden, weil manche Bedienstete  
in die Bestimmungen der Dienstord-  
nung, der Vorschriften für den Arbeit-  
nehmerschutz, ja sogar der Betriebs-  
vorschrift zu viel Spielraum hinein-  
interpretierten. Doch wie recht hat die  
besorgte Briefschreiberin mit ihrer  
Feststellung, jeder Erlaß sei sinnlos,  
wenn seine Einhaltung nicht überprüft  
wird.

Wie hoch auch die tatsächliche Zahl  
der Außenseiter sein mag, die nüch-  
ternen Mitarbeiter müssen den Kampf  
gegen den Alkohol unbeirrt weiter-  
führen.

## Zu unserem Artikel

*„Der Kollege“ – was  
ist das?*

(IdB 1/80)

Anläßlich der subjektiven Darstellung  
des unter dem Titel „Der Kollege —

was ist das?“ im IdB 1/80 geschilder-  
ten Vorfalles kam es zu einer Vielzahl  
von Reaktionen unserer Leser, die sich  
mit der gesamten Problematik oder  
mit Teilaussagen beschäftigten. Als  
besonders negativ wurde die unglück-  
liche Formulierung, daß T „Löcher in  
die Luft schaut“, aufgenommen.

Das IdB und der Verfasser des Arti-  
kels stellen dazu fest, daß weder ein  
Angriff auf eine Bedienstetengruppe

noch ein persönlicher Angriff auf den  
Mitarbeiter „T“ beabsichtigt war. Hin-  
gegen war die Motivierung aller Mit-  
arbeiter des ausführenden Betriebs-  
dienstes beabsichtigt, einerseits auch  
scheinbar weniger wichtige Mängel  
aufzuzeigen und andererseits **diese  
Mängel einer raschen Behebung zu-  
zuführen**. Wir hoffen, daß das auch  
trotz der überzeichneten Form gelun-  
gen ist.

## Zugluft im „Schlieren“-Wagen

Es ist bekannt, daß das Dichthalten  
der großen Senkfenster in den  
Schlieren-Wagen schwierig ist. Ander-  
seits wird diese Art von Fenstern von  
unseren Reisenden gegenüber Halb-  
fensterwagen oder nicht zu öffnenden  
Fenstern eindeutig bevorzugt. Durch  
festes Hochdrücken des Fensters ist

es meist möglich, das, vor allem bei  
höherer Geschwindigkeit, auftretende  
Zugluftproblem zu lösen. **Wir ersuchen  
unsere Mitarbeiter, die Reisenden er-  
forderlichenfalls zu beraten oder ihnen  
zu helfen.**

Da aber in vielen Fällen der Zugluft  
trotzdem nicht begegnet werden kann,  
wurde folgende Maßnahme ergriffen:  
Bei jedem sich bietenden Aufenthalt  
in einer Hauptwerkstätte werden die  
bereits abgenutzten seitlichen Plüsch-  
gleitleisten durch Gleitleisten aus

Kunststoff ersetzt. Diese liegen besser  
an den Fensterrahmen an und behal-  
ten die Dichtung bei.

Bei den seit 1977 gebauten Schlieren-  
Wagen verhindert bei eingeschalteter  
Heizung ein bei den Fenstern durch  
hochströmende Warmluft entstehender  
Wärmeverhang das Eindringen von  
Zugluft.

Beabsichtigt ist ferner, die Fenster  
mit Vorsteckscheiben wie bei den  
ersten Triebzügen der Reihe 4010 ab-  
zuschirmen.

## Richtiger Tip: X

Die seit 1969 bei Reisezugwagen des internationalen Verkehrs in Verwendung stehende Schadenliste Muster X (M 31—25) hat sich dort bewährt, wo sich das Zugbegleitpersonal die lächerlich geringe Zeit für die anfallenden Eintragungen nimmt. In dem Bestreben, die Benützung der Bahn für Reisende so attraktiv wie möglich zu gestalten, werden laufend vierachsige Reisezugwagen modernster Ausführung auch für den reinen Inlandverkehr beschafft; eine nennenswerte Anzahl älterer Fahrzeuge wird mit technisch hochentwickelten Geräten und Instrumenten ergänzt.

Nun ist es bei den der Belüftung, Beheizung, Beleuchtung oder Türsicherung dienenden Einrichtungen schwer oder gar nicht möglich, bestimmte Mängel bei Stillstand des Fahrzeuges zu erkennen. Es war daher naheliegend, **allen** normalspurigen vierachsigen Reisezugwagen die Schadenliste beizugeben.

Die Schadenliste ist in der Regel in einer Tasche verwahrt, die an der Innenseite der Tür des Lichtschalt-schranks montiert ist.

Für die Zugbegleiter ist die generelle Ausrüstung der Wagen nur angenehm, da nicht immer erst nachgedacht oder nachgeschaut werden muß, ob im Schadenfall der betreffende Wagen eine Schadenliste mitführt. Angenehm

ist auch, daß die Ausfertigung des Gebrechenvormerks auf dem Vordruck M 31—10 (zusätzlich zur Eintragung im Muster X) nur bei meldepflichtigen Gebrechen gemäß DV M 31, Pkte. 71 bis 74 erforderlich ist.

Anläßlich der Innenuntersuchung (Eingangs- oder Ausgangsuntersuchung) wird vom Wagenmeister in die Schadenliste Einsicht genommen. Nach Möglichkeit werden die eingetragenen Schäden sofort behoben, ansonsten wird für die Behebung verläßlich gesorgt.

Die richtige Anwendung der Schadenliste wird von den Aufsichts- und Kontrollorganen des Maschinen- und Betriebsdienstes laufend überprüft.

## Wir freuen uns

Frau Josefine und Herr Anton Pum aus St. Georgen am Steinfeld fahren über 30 Jahre lang per Bahn zur Arbeit nach St. Pölten. Seit dem letzten Jahresende sind beide im wohlverdienten Ruhestand. Die Ruhestandsversetzung wurde von diesen langjährigen Reisenden zum Anlaß genommen, sich über die stets „äußerst korrekte, zuvorkommende und hilfsbereite“ Betreuung durch den Vorstand des Bahnhofes Spratzern zu bedanken. „Ob es sich nun um die Erteilung einer Auskunft, um die Information der Wartenden über eine Zugverspätung, um die persönliche Mithilfe beim Aus- und Einsteigen alter oder gebrechlicher Personen oder von Müttern mit Kindern und Kinderwagen gehandelt hat bzw. wenn das Ausstellen von Belegen für im Ruhestand befindliche ÖBB-Bedienstete erforderlich war — immer konnte jeder mit der persönlichen, umfassenden und uneigennütigen Hilfe des Vorstandes rechnen.“ Sie sehen also, daß bescheidene, treue Reisende sehr wohl würdigen, wenn unsere Mitarbeiter ihren Dienst sorgfältig und entgegenkommend ausüben. Es bedarf dazu keines Spektakels!

• • •

Die Tochter von Frau Ingeborg Stürgkh aus Wien fuhr am 20. 1. mit zwei kleinen Kindern und entsprechend großem Handgepäck vom Semmering nach Italien zurück. Da der „Romulus“ im Bf Semmering plan-

mäßig keinen Aufenthalt nimmt, wäre ein Umsteigen in Bruck an der Mur notwendig gewesen. Wegen großer Verspätung des Zubringerzuges veranlaßten die Fahrdienstleiter im Bf Semmering das außerplanmäßige Anhalten des Expreszuges. Frau Stürgkh möchte uns „ans Herz legen, diese beiden Beamten, die einmal nicht nach Vorschrift, sondern mit Herz gehandelt haben, zu belobigen“.

(Anm. d. Red.: DV V 41, Pkt. 27)

• • •

Herr Medizinalrat Dr. Alfred Lautner aus Wien reiste anfangs Jänner anläßlich eines Akupunkturkongresses nach Salzburg. Er vergleicht das derzeitige Service und den Komfort der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Zustand, wie er noch vor drei Jahren anzutreffen war, und stellt eine erhebliche Verbesserung fest: „Die Züge fahren auf die Minute pünktlich, das Erste-Klasse-Abteil war peinlich sauber; auch die Toilette. Eine freundliche Dame besorgte über Tonband die Ansage (Frau Chris Lohner; Anm. d. Red.). Alles in allem, meinen Glückwunsch und meine Hochachtung zu den positiven Veränderungen unserer Bundesbahn!“

• • •

Frau Gerda Kupetz aus Wien nimmt wiederholt die Dienste der Zentralen Zugauskunft in Anspruch. Sie schreibt: „Weil ich heute wieder ausgesprochen nett, höflich und hilfsbereit, betreffend eine Meran-Fahrt, betreut wurde, nehme ich dies zum Anlaß, mich endlich einmal auch für diese Zuvorkommenheit zu bedanken. Bisher hatte ich

mit der Zentralen Zugauskunft reichlich nur gute Erfahrungen.“

• • •

Wer selbst schon Patient in der chirurgischen Abteilung eines Krankenhauses war, der weiß, welche Situationen plötzlich eintreten können, die das sofortige Herbeiholen eines Operateurs notwendig machen. Möglicherweise hängt das Leben eines Patienten vom raschen Eintreffen des Spezialisten ab. Deswegen hatte Primarius Dr. Herbert Schastok vom Krankenhaus der Barmherzigen Brüder in Linz, als er am 20. 1. 1980 mit Z 147 nach Wien reiste, sein Personenrufgerät eingeschaltet. Der Zug fuhr ungefähr in Asten-St. Florian, als der Piepston auch schon ertönte. Für den Primararzt signalisierte das: Dringend im Krankenhaus anrufen! Nächster Anhaltebahnhof: St. Valentin. 1 Minute Aufenthalt. Was tun? Dringend nach Wien, dringend das Krankenhaus anrufen — jetzt war guter Rat teuer. Zugführer Haupt (IdB-Lesern ebenso bekannt wie Westbahnreisenden) nahm die Sache in die Hand.

„Wenn notwendig, warten wir die paar Sekunden zu.“ Fahrdienstleiter Aspelmayr reagierte blitzartig. Rückruf im Spital: Lebensgefahr für einen Patienten. Z 147 fuhr auch schon weiter, während der FdI die Zustimmung der ZVÜ zum außerplanmäßigen Anhalten des Z 140 einholte. Er tat das, ohne auf eine Bitte des Arztes zu warten! Dr. Schastok schreibt: „Auf Grund Ihres wirklich zuvorkommenden und freundlichen Personals kam ich

rechtzeitig zur Operation, und dem Patienten geht es bereits bestens."

. . .

Als „Vielreisender in drei Kontinenten“ bezeichnet sich selbst Herr Josef Patsch. Er ist Altösterreicher, geboren 1910 in Nordböhmen; jetzt wohnt er meist in Chicago, aber auch in Bayreuth oder in Schlieb bei Stainz. Während einer Reise von Salzburg nach Graz am 14. 12. wurde Herr Patsch von unseren Mitarbeitern so hervorragend betreut, daß er einen langen Brief über seine Reiseerlebnisse verfaßte.

Das einzige Ersuchen des Reisenden war an den Schaffner des Z 5010 nach Abfahrt in Salzburg um 4.15 Uhr gerichtet. Gewünscht wurde, der Schaffner möge ihn auf das Aussteigen in Bischofshofen aufmerksam machen. Sonst nichts! Was aber geschah tatsächlich? In Bischofshofen wurde vom Schaffner ein Kofferkuli herbeigeholt und mit dem Gepäck des Reisenden

zum Anschlußzug gefahren. Unter Mithilfe des Schaffners vom Z 3553 wurde das Gepäck verladen. Dieser Schaffner bestellte für Selzthal einen Kofferkuli zum Wagen. Ein Mitarbeiter der Gepäckaufbewahrung erwartete schon Herrn Patsch, der mit dem Gepäck zum Z 101 eilte. Auf halbem Wege übernahm der Fahrdienstleiter die Fuhre. Wohlversorgt konnte der Weltenbummler die letzte Etappe der Reise antreten — „im mustergültigen Rollgerät“. Wir danken Herrn Patsch dafür, daß er in Chicago Ablichtungen seiner Reisedarstellung an amerikanische Freunde und zwei Reiseagenturen verteilt hat. Laut dem Bericht will er „weltweit bekannten österreichischen Charme, gesunde, echte steirische Liebenswürdigkeit sowie die Österreichischen Bundesbahnen und ihr Personal weiterempfehlen!“ Von den mittlerweile ausgeforschten vier Bediensteten, deren Kundenfreundlichkeit das Ansehen Österreichs und unseres Unternehmens weit über die Grenze gefördert hat, waren zwei

Steirer und zwei Salzburger, nämlich: Hans Baumann und Emil Wahler aus Selzthal, Stefan Wurzer aus Salzburg und Albert Wührer aus Bischofshofen.

. . .

Herr Dr. Harald Wagner aus Graz verspricht, in seinem großen Bekanntenkreis auf die vorbildliche Betreuung der Reisenden aufmerksam zu machen und bezieht sich dabei auf seine Reise am 15. 1. 1980 von Zürich nach Graz. Da im Liegewagen kein Kaffee zu erhalten war, stieg er in Leoben Hbf mit seinen Begleitern aus. Das mit dem Kaffee ging beim Buffet recht schnell, nur konnte dann die Verkäuferin den Geldschein nicht rasch genug wechseln. Daß der Zug mittlerweile weg war, bildete für den Fahrdienstleiter kein Problem. Die Sicherstellung des Handgepäcks im Zug war Routinearbeit, genauso die Mitteilung an den Schaffner des sodann benutzten Zuges, daß die Fahrkarten der Herren bereits „vorausgereist“ waren.

## Gefahrzettel-Übersicht

Gleichzeitig mit dem IdB 2/80 wird eine Gefahrzettel-Übersicht (gefaltet) ausgeliefert, die eine Beilage zu diesem darstellt. Darüber hinaus kommen ungefaltete Exemplare der Gefahrzettel-Übersicht zum Versand, die in Fahrdienstleitungen und Magazinen, nach Bedarf auch an anderen Stellen ausgehängt werden sollen.

Hiezu die Bestimmungen über das Anbringen der Gefahrzettel gem. Anhang IX des Sonderheftes 1 zum ÖGT I und IGT I, Randnummer 1901:

**(1) Die Gefahrzettel sind auf den Versandstücken, an den Wagen, den Tankcontainern und auf den Kleincontainern aufzukleben oder in einer andern geeigneten Weise zu befestigen. Nur wenn die äussere Beschaffenheit eines Versandstückes es nicht zulässt, dürfen sie auf Pappe oder Täfelchen aufgeklebt werden, die aber mit dem Versandstück fest verbunden sein müssen. Statt Zettel dürfen an den Versandbehältern, an Privatwagen, an Tankcontainern und an privaten Kleincontainern auch dauerhafte Gefahrzeichen angebracht werden, die den vorgeschriebenen Mustern genau entsprechen müssen.**

1901

**(2) Es ist Sache des Absenders, die vorgeschriebenen Gefahrzettel anzubringen:**

- a) auf den Versandstücken, gleichgültig, ob sie als Stückgut oder als Wagenladung aufgegeben werden,
- b) an allen Containern,
- c) an den Wagen, die als Wagenladung aufgegeben werden,
- d) an den Wagen, die Stückgüter enthalten, die der Absender verladen hat.

**(3) In allen anderen Fällen obliegt es der Eisenbahn, die vorgeschriebenen Zettel an den Wagen anzubringen.**

**(4) Auf Versandstücken, Kleincontainern, Grosscontainern und Tankcontainern mit gefährlichen Gütern, die hinsichtlich der Bezettelung den Vorschriften anderer Beförderungsmittel entsprechen müssen, vorher oder nachher jedoch mit der Eisenbahn befördert werden, dürfen zusätzlich zu den im RID vorgeschriebenen Gefahrzetteln auch Gefahrzettel nach den Bestimmungen der erwähnten anderen Vorschriften angebracht werden.**

# Arbeitnehmerschutz

## Skylab

Noch nicht so lange ist es her, deshalb auch noch nicht ganz vergessen. Den Raumfahrtbehörden wurde es immer klarer: die US-Raumstation Skylab gab den Geist auf. Immer näher kam sie der Erdatmosphäre. Beim Eintritt in diese würden die meisten Teile verglühen, große Trümmer aber irgendwo über die Erde verstreut werden. Wo, das würde sich erst Stunden vor dem Absturz abzeichnen — Alaska, Neuseeland, Salzburg; alles war möglich. Erinnern Sie sich noch, was da alles für Vorkehrungen erzwungen wurden? Auf die ÖBB bezogen: Werden die Züge stillstehen? Wo sollen die Reisenden Unterstand nehmen?

Fast überhörte man die nüchternen Rechner. Die Wahrscheinlichkeit, von einem Bestandteil des Raumkörpers getroffen zu werden, war derart lächerlich gering, daß jedes alltägliche Verhalten (Überschreiten der Straße, Essen eines Fisches) ungleich mehr Risiko birgt. Trotzdem: Warum sollten die Menschen eines Gebietes sich nicht schützen wollen, wenn die Gefahr konkrete Formen annimmt?

Warum sollten sich unsere Mitarbeiter eigentlich nicht schützen wollen, wenn sie bei ihrer schweren Tätigkeit von konkreten Gefahren nur so umlauert sind. Ortsfeste Gegenstände in Gleisnähe, Wagenbestandteile usw. sind oft unerwünschte Kontaktstellen zum Verschieber. Wie wird es ausgehen, wenn unser Kollege mit dem

Kopf gegen einen Lichtmast stößt? Weitgehend wird das davon abhängen, ob der Kollege einen Kopfschutz trägt. Gerade weil der Verschieber als Beispiel zitiert wurde, kann gesagt werden, daß in dieser Sparte das Tragen von Schutzkleidern vorbildlich erfolgt. Nicht von allen Mitarbeiter-sparten kann man das behaupten.

Bedenken Sie: Wo Schutzkleider eingeführt wurden, bestand echter Bedarf danach, ein Bedarf, der sich in leidbringender Weise angemeldet hat. Das heißt, mit Blick zum Firmament, es würden Millionen Skylabs abstürzen müssen, bis es zur Verletzung eines bestimmten Mitarbeiters — sagen wir,

des Kollegen Friedrich in St. Veit an der Glan — käme. Und doch: Den Skylab, den fürchten wir. Das harte Eisen, das uns aus nächster Nähe bedroht, mit dem sind wir auf du. Uns kann nichts passieren, meinen wir. Die alltägliche Wirklichkeit sieht anders aus.

Darum: Irgendwann einmal wird wieder etwas Gefährliches vom Himmel fallen. Wenn es geht, so schützen Sie sich möglichst sinnvoll dagegen. Bis dahin versäumen Sie aber ja nicht, sich gegen die Alltagsgefahr zu schützen. Jene Gefahr, die für Sie persönlich millionenfach größer ist, als die Ihnen vom Skylab drohende.



## Ihre Sicherheitsbeamten I und II

Im Betriebsdienst und im Kommerziellen Dienst sind folgende Sicherheitsbeamte I und II bestellt:

### Sibe I

**Betriebsdirektion**  
Schindlegger 98/5610

**Verkaufsdirektion**  
Summerer 98/5997

### Sibe II

BBDion Wien  
Transport-  
abteilung  
Dax 868/12918

BBDion Linz  
Transport-  
abteilung  
Stockart  
867/1319

BBDion  
Innsbruck  
Transport-  
abteilung  
Resch 863/347

BBDion Villach  
Transport-  
abteilung  
Kada 869/1447

## Lebensretter „Schutzhelm“

Ein Beitrag des Vorstandes des Bahnhofes Waidhofen an der Ybbs:

Bei der Entgleisung des Lz 81010 zwischen den Bahnhöfen Lunz am See und Kienberg-Gaming am 7. 3. 1980 im km 56,373 fuhr der Schaffner Ludwig Maderthaler auf dem vorderen Führerstand des Tfz mit. Er hätte die

Aufgabe gehabt, in der Halte- und Ladestelle Pfaffenschlag die abzuholenden Güterwagen an das Tfz anzukuppeln. Dazu hatte Schaffner Maderthaler bereits während der Fahrt seinen Schutzhelm getragen. Er trug zum Zeitpunkt auch warme Bekleidung und seinen Wintermantel.

Durch diese Bekleidung und im besonderen durch den Schutzhelm hatte Maderthaler den schweren Sturz im Tfz mit leichten Verletzungen überstanden.

PS: Bekanntlich wurde bei dem Ereignis ein Mitarbeiter getötet, zwei weitere erlitten schwere Verletzungen.



---

## Da legst' Dich nieder!

Und hier soll sich der Reisende  
informieren?



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