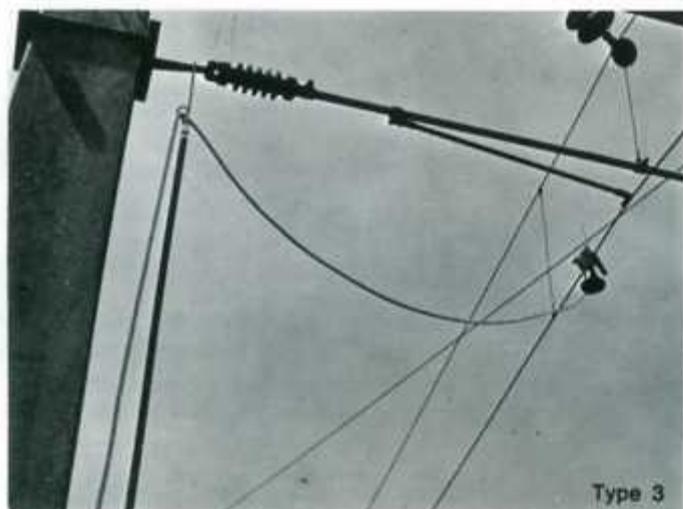


Der Betrieb

Informationsblatt der Betriebsdirektion

4/80



Neuaufgabe der E (Elektrobetriebsvorschrift) mit 1. Jänner 1981

Die wichtigsten Neuerungen



EL 52 Elektrobetriebs- vorschrift

Mit Jahresbeginn 1981 wird die derzeit gültige DV E152 aus dem Jahr 1968 durch die neue EL 52 „Elektrobetriebsvorschrift“ ersetzt, wobei für den ausführenden Betriebsdienst die Ausgabe V der EL 52 – „Elektrobetriebsvorschrift, Ausgabe für den Betriebsdienst“ – treten wird. In den dazu ergehenden Einführungsbestimmungen wird auf alle wesentlichen Änderungen hingewiesen werden.

Das IdB will Sie schon jetzt auf sehr wichtige Neuerungen aufmerksam machen:

Zunächst heißt es Abschied nehmen von dem altvertrauten Begriff „Erdungsstange“. Als „Erdungsstange“ wird in Zukunft nur ein Teil der „Erdungs- und KurzschlieBvorrichtung“ – kurz „Erdungsvorrichtung“ bezeichnet werden. Durch die neuen Erdungsvorrichtungen sollen nach und nach die bisher in Verwendung stehenden Geräte ersetzt werden. Das heißt also, daß sowohl noch „Erdungsstangen“ alter Bauart, als auch zwischenzeitlich beschaffte Erdungsvorrichtungen, wie die im IdB 3/79 beschrieben, in Gebrauch bleiben.

Nachstehend finden Sie genaue Beschreibungen der Erdungsvorrichtungen der Typen 3 (mit zweiteiliger Teleskoperdungsstange) und 4 (mit einteiliger Erdungsstange).

Gebrauchsanleitung für Bahnerdungsvorrichtung der Type 3

1. Die Erdungs- und KurzschlieBvorrichtung, in weiterer Folge kurz Erdungsvorrichtung genannt, dient vorwiegend zum profillfreien Erden von Fahrdrähten und Kupferseilen und wird fallweise auf Hilfsfahrzeugen des E-Dienstes mitgeführt.

Die Erdungsvorrichtung ist für einen Kurzschlußstrom von 20 kA und die im Fahrleitungsnetz vorgegebenen Abschaltzeiten bemessen.

2. Die Erdungsvorrichtung ist zusammengebaut aus:
 - 2.1 einer zweiteiligen (Tele-

skop-)Erdungsstange, bestehend aus Handhabe, Isolierteil, Stangenoberteil und einem Bajonettverschluß,

- 2.2 einer schraubbaren Fahrdrähterdungsklemme mit Tastbügel und einem Gummित्रichter über der Betätigungsspindel,
- 2.3 einem hochflexiblen Kupfer-Erdungsseil mit 70 mm²,
- 2.4 einer Schienenfußerdungsklemme.

3. Fahrdrähterdungsklemme

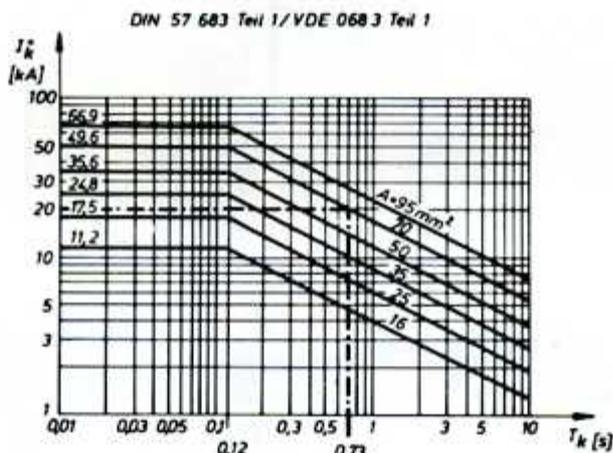
- 3.1 Anschluß darf **nur** an Fahrdrähten und Seilen mit 70 und 95 mm², ausgenommen Stahl- und Niostaseilen, erfolgen,
- 3.2 ist fest anzuziehen,
- 3.3 Einhängen in andere Seilquerschnitte sowie in Rohre ist verboten.

4. Schienenfußerdungsklemme

- 4.1 Befestigung darf nur am Schienenfuß erfolgen,

Teil	Benennung	Bemerkung
10.3	E-Stg zweiteilig mit Bajonettverschluß, 2500/4750	
9	Schienenfußerdungsklemme	
6	Erdseil komplett	
2	Fahrdräht Erdungsklemme mit Gummित्रichter	

gearbeitet	Fach Bw	<i>[Signature]</i>	Wien, am 1.7. 1980 <i>[Signature]</i> Elektrotechn. Direktion, Abt. 2	Österreichische Bundesbahnen
gezeichnet	Typ. Bw	<i>[Signature]</i>		
geprüft	12. März 80	<i>[Signature]</i>		
normgeprüft				
GO geprüft				
Maßstab		1:50		
Erdungsvorrichtung Type 3				



Seiltemperatur 20°C
 Seilendtemperatur 400°C

$A = 4,1 \cdot \sqrt{T_k}$ für $T_k \geq 0,12\text{ s}$

Hierin bedeuten:

A Seilquerschnitt in mm^2

I_k maximaler Anfangs-Kurzschlußwechselstrom in kA nach VDE 0102 Teil 1

T_k Kurzschlußdauer in s

- 4.2 Schienenfußumfassung und Kontaktspindel ganz öffnen,
- 4.3 Offene Klemme bis zum Anschlag unter den Schienenfuß schieben,
- 4.4 Schienenfußumfassung und Kontaktspindel fest anziehen.

5. Vor jedem Gebrauch ist die gesamte Erdungsvorrichtung auf einwandfreien Zustand zu kontrollieren (siehe DV A 40). Bei Beschädigung ist die sofortige Reparatur zu veranlassen.

6. Die optische Trennung von

- 6.1 Handhabe und Isolierteil erfolgt durch einen „Schwarzen Ring“ (es ist keine Begrenzungsscheibe – Handschutzscheibe – vorhanden),
- 6.2 Isolierteil und Stangenoberseite erfolgt durch einen „Roten Ring“.

7. Bei Benützung der Erdungsvorrichtung zu beachten:

- 7.1 Schienenfußerdungsklemme muß fest angeschlossen sein,
- 7.2 Erdungsstange darf nur im Bereich der Handhabe (unterhalb des „Schwarzen Ringes“) angefaßt werden,
- 7.3 Erdungsseil darf nicht berührt werden,
- 7.4 Berührung des zu erdenden Anlageteiles mit der Erdungsstange unterhalb des Roten Ringes ist zu vermeiden,
- 7.5 vor dem Einhängen der Fahrdrähterdungsklemme ist mittels Tastbügel die Freischaltung festzustellen. Dies hat nach Möglichkeit an Rohren, Seitenhaltern, Keilendklemmen o. ä. Teilen zu erfolgen.

8. Der Seilquerschnitt 70 mm^2 gewährleistet auch bei Versagen einzelner Schutzeinrichtungen im Unterwerk bzw. bei zweimaliger Kurzschlußbeanspruchung im Fahrleitungsnetz einen ausreichenden Schutz.

Tritt nach Kurzschlußbeanspruchungen am Erdungsseil eine Verfärbung der durchsichtigen PVC-Umhüllung (diese wird weiß oder braun) auf, so ist das Erdungsseil auszutauschen.

9. Erdungsstangen sind gegen direkte Witterungseinflüsse (Sonne, Re-

gen, Schnee usw.) geschützt unterzubringen.

10. Zur Wahrung einer optimalen Sicherheit ist die Erdungsstange (Isolierteil) bei Verschmutzung mit siliconhaltigen Mitteln zu reinigen.

11. Beim Anbringen der Erdungsvorrichtung ist zu beachten:

11.1 Nichtprofilfreie Erdung:

11.1.1 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme an der Schieneninnenseite,

11.1.2 Bekanntgabe jeder Erdungsstelle an den zuständigen Betriebsbediensteten (Fdl, Gf, etc.) mit genauer Ortsangabe (Gleisbezeichnung, Streckenkilometer, Mastnummer) gem. DV V 3, Pkt. 535.

11.2 Profillfreie Erdung:

11.2.1 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme an der Schienenaußenseite,

11.2.2 Abziehen der Erdungsstange nach Anschluß der Fahrdrähterdungsklemme von der Betätigungsspindel,

11.2.3 Erdungsseil und Erdungsstange profil-

frei anbringen (z. B. mittels Seil-Einhängehaken am Tragrohr oder Richtseil). Die Erdungsstange muß auch dabei von der Arbeitsstelle aus sichtbar sein.

11.3 Ein- oder zweischienige Gleisisolierung:

11.3.1 Ist die geerdete Schiene einwandfrei zu erkennen:

11.3.1.1 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme am Schienenfuß der geerdeten Schiene.

11.3.2 Ist die geerdete Schiene nicht einwandfrei zu erkennen:

11.3.2.1 Anbringen einer „Erdungsvorrichtung zum Überbrücken von Fahrschienen“ (zwei Schienenfußerdungsklemmen, die mit Erdungsseil 70 mm^2 verbunden sind),

11.3.2.2 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme der Erdungsvorrichtung an einem Schienenfuß.

färbung der durchsichtigen PVC-Umhüllung (diese wird weiß oder braun) auf, so ist das Erdungsseil auszutauschen.

- 9. Erdungsstangen sind gegen direkte Witterungseinflüsse (Sonne, Regen, Schnee etc.) geschützt unterzubringen.
- 10. Zur Wahrung einer optimalen Sicherheit ist die Erdungsstange (Isolierteil) bei Verschmutzung mit silicohaltigen Mitteln zu reinigen.

11. Beim Anbringen der Erdungsvorrichtung ist zu beachten:

11.1 Nichtprofilfreie Erdung

- 11.1.1 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme an der Schieneninnenseite,
- 11.1.2 Bekanntgabe **jeder** Erdungsstelle an den zuständigen Betriebsbediensteten (Fdl, Gf etc.) mit genauer Ortsangabe (Gleisbezeichnung, Streckenkilometer, Mastnummer) gem. DV V 3, Pkt. 535.

11.2 Ein- oder zweischienige Gleisisolierung:

11.2.1 Ist die geerdete Schiene einwandfrei zu erkennen:

- 11.2.1.1 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme an der Schieneninnenseite der geerdeten Schiene.

11.2.2 Ist die geerdete Schiene nicht einwandfrei zu erkennen:

- 11.2.2.1 Anbringen einer „Erdungsvorrichtung zum Überbrücken von Fahrstienen“ (zwei Schienenfußklemmen, die mit Erdungsseil 70 mm² verbunden sind),
- 11.2.2.2 Anschließen der Schienenfußerdungsklemme der Erdungsvorrichtung an einer Schieneninnenseite.

Teil	Benennung	Bemerkung
10.2	E-Stg einteilig mit fixierbarem Bajonetver. 5000mm	
10.2	E-Stg einteilig mit fixierbarem Bajonetver. 4000mm	
9	Schienenfußerdungsklemme	
6	Erdseil komplett	
2	Eahdraht Erdungsklemme	

bearbeitet	Feb. 80	<i>[Signature]</i>		Wien, am 17. 1980	Österreichische Bundesbahnen
gezeichnet	Feb. 80	<i>[Signature]</i>		<i>Prozole</i>	
geprüft	12. März 80	<i>[Signature]</i>		Elektrotech. Direktion Abt. 2	
normgeprüft					
GD geprüft					
Maßstab		1:50 Erdungsvorrichtung Type 4			

Die Auslieferung der beschriebenen Geräte ist bereits im Gange. Anlässlich des Austausches wird selbstverständlich von den Fachleuten des Elektrobetriebsdienstes eine Unterweisung jener Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes erfolgen, die für die Erdung zu sorgen haben.

Besonders wichtig scheint uns auch folgendes:

Zu dem bestehenden Grundsatz, daß für die Wiedereinschaltung eines Schalters nur jener Schaltbeauftragte den Auftrag erteilen darf,

der den Ausschaltbefehl gegeben hat, gibt es auch jetzt eine Reihe von Ausnahmen (Pkt. 131), deren Berechtigung leicht erkannt werden kann. Neu wird die Ausnahme a) im Punkt 131, die sich mit Schaltbefehlen des Lastverteilers im Übertragungsleitungsnetz beschäftigt, auf Schaltbefehle des Kommandoraumwärters eines Unterwerkes im Fahrleitungsnetz — sogenannte **Unterwerksschaltbefehle** — erweitert. Mit Inkrafttreten der neuen Vorschrift sind **Unterwerksschaltbefehle** nicht mehr an eine und dieselbe Person gebunden!

Nachstehend jene Beispiele für die Meldung und deren Verbuchung bei der Durchführung von Schaltaufträgen, entsprechend der Neufassung in der Anlage 8 der Elektrobetriebsvorschrift, die für den Fdl in Betracht kommen:

Beispiele

für die Meldung und deren Verbuchung bei der Durchführung von Schaltungen.

1. Schaltauftrag eines Schaltauftragsberechtigten

Am 9. Mai um 15.20 Uhr will der Schaltauftragsberechtigte (Sab) Müller vom Bahnhof Saalfelden aus im Bahnhof Leogang den Schalter 104 ausschalten lassen.

Er ruft deshalb nach Verbuchung des Schaltauftrages den Fahrdienstleiter (Fdl) des Bahnhofes Leogang, Huber, an, der sich meldet mit: „Hier Bahnhof Leogang, Huber.“ Sab Müller antwortet: „Hier Schaltauftragsberechtigter Müller im Bahnhof Saalfelden; Starkstromschaltung: Leogang 104 Ausschalten, Müller.“

Der Fdl verbucht diesen Auftrag und wiederholt ihn wörtlich. Nach Gegenbestätigung des Sab durch das Wort „Richtig“ führt sodann der Fdl den Schaltauftrag durch.

Danach verbucht er den Vollzug und meldet ihm dem Sab im Bf Saalfelden mit den Worten: „Leogang 104 ist AUS, Huber.“ Sab Müller verbucht und wiederholt diese Worte und setzt hinzu: „Verstanden, Müller.“

Die Ortsnamen sind bei der Verbuchung des Schaltauftrages voll auszuschreiben.

Die Verbuchungen in den beiden Tagebüchern für den elektrischen Schaltdienst sehen wie folgt aus:

Zeit			Sprechstelle		Schaltauftrag	Name des		
Tag	Std	Min	empfangende	gebende	Auftrag oder Meldung	UW	Gebenden	Empfangenden
9.5.	15	20	Le	Saa(Flm)	Leogang 104 AUS		Müller	Huber
	15	23	Saa(Flm)	Le	Leogang 104 ist AUS		Huber	Müller

2. Schaltauftragsübergabe an einen anderen Schaltauftragsberechtigten

Der in Punkt 1 auf „Leogang 104“ gegebene Schaltauftrag durch den Sab Müller soll infolge Ablösung dem Sab Bauer übergeben werden.

Der Sab Müller ruft deshalb nach Verbuchung der Übergabe den Fdl des Bf Leogang, Huber, an, der sich gemäß Pkt. 1 meldet. Sab Müller antwortet: „Hier Schaltauftragsberechtigter Müller im Bf Saalfelden; Schaltauftrag Leogang 104 AUS geht über auf Schaltauftragsberechtigten Bauer.“

Der Fdl Leogang verbucht die Mitteilung wie einen Schaltauftrag und wiederholt diese.

Die Eintragungen in den beiden Tagebüchern für den elektrischen Schaltdienst sehen wie folgt aus:

Zeit			Sprechstelle		Schaltauftrag	Name des		
Tag	Std	Min	empfangende	gebende	Auftrag oder Meldung	UW	Gebenden	Empfangenden
9.5.	17	25	Le	Saa(Flm)	Schaltauftrag "Leogang 104			
					AUS" geht über auf Bauer		Müller	Huber

3. Schaltauftragsübergabe an das Unterwerk

Der im Punkt 2 an den Schaltauftragsberechtigten Bauer übergebene Schaltauftrag „Leogang 104 AUS“ soll infolge länger dauernder Arbeiten an das Unterwerk Saalfelden übergeben werden.

Der Sab Bauer ruft deshalb nach Verbuchung der Übergabe den Fdl des Bf Leogang, Schmid, an, der sich gemäß Pkt. 1 meldet. Sab Bauer antwortet: „Hier Schaltauftragsberechtigter Bauer im Bf Saalfelden; Schaltauftrag Leogang 104 AUS geht über auf Unterwerk Saalfelden, Bauer.“

Der Fdl Leogang verbucht die Mitteilung wie einen Schaltauftrag, setzt als Kennzeichnung dieser Übergabe an das Unterwerk („Unterwerksschaltauftrag“) im Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst in der Spalte „UW“ ein „X“ und wiederholt diese.

Die Eintragungen in den beiden Tagebüchern für den elektrischen Schaltdienst sehen wie folgt aus:

Zeit			Sprechstelle		Schaltauftrag	Name des		
Tag	Std	Min	empfangende	gebende	Auftrag oder Meldung	UW	Gebenden	Empfangenden
10.5.	6	22	UW Saa	Saa(Flm)	Schaltauftrag "Leogang 104			
					AUS" geht über auf UW			
					Saalfelden	X	Bauer	Meier

Anschließend verständigt der Sab Bauer den Kommandoraumwärter des UW Saalfelden, Meier, von dieser Übergabe. Die Eintragungen in den beiden Tagebüchern für den elektrischen Schaltdienst sehen wie folgt aus:

Zeit			Sprechstelle		Schaltauftrag	Name des		
Tag	Std	Min	empfangende	gebende	Auftrag oder Meldung	UW	Gebenden	Empfangenden
10.5.	6	20	Le	Saa(Flm)	Schaltauftrag "Leogang 104			
					AUS" geht über auf UW			
					Saalfelden	X	Bauer	Schmid

4. Unterwerksschaltauftrag über Anforderung eines Örtlich Schaltbefugten (Ausschaltauftrag)

Über Anforderung eines „Örtlich Schaltbefugten“ gemäß Anlage 5 soll durch das Unterwerk Saalfelden die Fahrleitung über dem Streckengleis 2 zwischen den Bf Leogang und Saalfelden abgeschaltet werden.

Der diensthabende Kommandoraumwärter des UW Saalfelden, Meier, muß deshalb unter anderem den Schalter 204 im Bf Leogang ausschalten lassen. Er ruft daher nach Verbuchung des Schaltauftrages den Fdl des Bf Leogang, Hofer, an, der sich gemäß Pkt. 1 meldet. Kommandoraumwärter Meier antwortet: „Hier Unterwerk Saalfelden, Meier, Starkstromschaltung, Unterwerksschaltauftrag: Leogang 204 Ausschalten, Meier.“

Der Fdl verbucht diesen Auftrag, setzt als Kennzeichnung dieses „Unterwerksschaltauftrages“ im Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst in der Spalte „UW“ ein „X“ und wiederholt den Auftrag wörtlich.

Nach Gegenbestätigung des Kommandoraumwärters durch das Wort „Richtig“ führt sodann der Fdl den Schaltauftrag durch.

Weiterer Vorgang analog Punkt 1.

Die Verbuchungen in den beiden Tagebüchern für den elektrischen Schaltdienst sehen wie folgt aus:

Zeit			Sprechstelle		Schaltauftrag	Name des		
Tag	Std	Min	empfangende	gebende	Auftrag oder Meldung	UW	Gebenden	Empfangenden
8.6.	16	25	Le	UW Saa	Leogang 204 AUS	X	Meier	Hofer
	16	28	UW Saa	Le	Leogang 204 ist AUS	X	Hofer	Meier

5. Unterwerksschaltauftrag über Anforderung eines Örtlich Schaltbefugten (Einschaltauftrag)

Der gemäß Punkt 4 abgeschaltete Fahrleitungsschalter „Leogang 204“ soll nach Beendigung der Arbeiten und nach „Freimeldung“ des Gleises durch den „Örtlich Schaltbefugten“ gemäß Anlage 5 vom Unterwerk wieder eingeschaltet werden.

Im Unterwerk ist aber nicht mehr Meier diensthabender Kommandoraumwärter, sondern Berger hat den Dienst übernommen. Laut Pkt. 131 der DV EI 52 kann auch Berger als diensthabender Kommandoraumwärter den Schalt-

auftrag „Leogang 204“ geben. Er ruft deshalb nach Verbuchung des Schaltauftrages den Fdl des Bf Leogang, es versieht Hofer Dienst, an, der sich gemäß Pkt. 1 meldet. Kommandoraumwärter Berger antwortet: „Hier Unterwerk Saalfelden, Berger, Starkstromschaltung, Unterwerksschaltauftrag: Leogang 204 Einschalten, Berger.“

Der Fdl verbucht diesen Auftrag, setzt als Kennzeichnung dieses „Unterwerksschaltauftrages“ im Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst in der Spalte „UW“ ein „X“ und wiederholt den Auftrag wörtlich.

Nach Gegenbestätigung des Kommandoraumwärters durch das Wort „Richtig“ führt sodann der Fdl den Schaltauftrag durch.

Weiterer Vorgang analog Pkt. 1.

Die Verbuchungen in den beiden Tagebüchern für den elektrischen Schaltdienst sehen wie folgt aus:

Zeit			Sprechstelle		Schaltauftrag	Name des		
Tag	Std	Min	empfangende	gebende	Auftrag oder Meldung	UW	Gebenden	Empfangenden
9.6.	6	55	Le	UW Saa	Leogang 204 EIN	X	Berger	Hofer
	6	58	UW Saa	Le	Leogang 204 ist EIN	X	Hofer	Berger

Beachten Sie die UW-Spalte im Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst (siehe Beispiele 3 bis 5)! Neu sind auch die Abkürzung „Sab“ für den Schaltauftragsberechtigten sowie der Begriff „Örtlich Schaltbefugter“ (Zusammenfassung der Begriffe „überwachender Bahnbediensteter“ und „bahnfremde Aufsichtsperson“).

Erläuterung einiger Fachausdrücke

Freischaltung = Ab- oder Ausschaltung

Tastbügel = Bestandteil der Fahrdrahterdungsklemme und ragt über diese hinaus

Abschaltzeit = Ausschaltzeit der Leistungsschalter im UW im Kurzschlußfall (max. 0,5")

Profilfreie Erdung (gemäß Punkt 11.2, Type 3) = Im Bereich des Fahrdrahtes bleibt das Lichtprofil auch bei profillfreier Erdung immer eingeschränkt; echte profillfreie Erdung nur durch Sondermaßnahmen

Liebe Leser! Die EL 52 ist eine jener Vorschriften, die zu kennen, zu befolgen und praktisch zu beherrschen absolut lebenswichtig, im wahrsten Sinne des Wortes, ist. Beim Studium der Neufassung werden Sie feststellen, daß durch die Änderung wieder ein Schritt in Richtung Sicherheit und Praxisnähe gegangen wurde.

Das IdB wünscht Ihnen bei der Anwendung der neuen Vorschrift viel Erfolg!

Für die lachliche Beratung danken wir Herrn Ing. Kohel von der Elektrotechnischen Direktion. Die Redaktion.

In eigener Sache

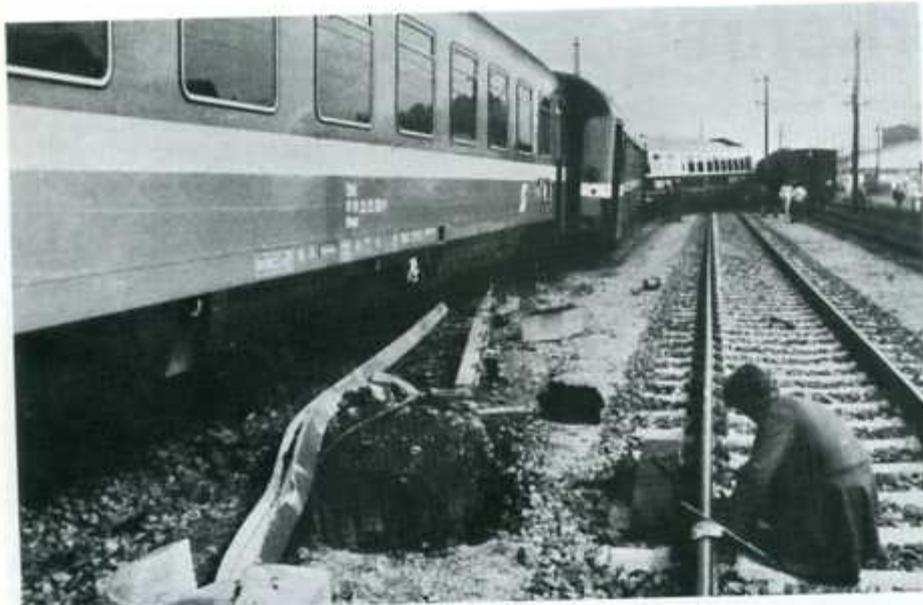
Verschiedene Ereignisse und Vorfälle erfordern aus Aktualitätsgründen eine ehestmögliche Behandlung im IdB, so daß es nicht immer möglich ist, den Abschluß der Erhebungen abzuwarten. Die Sachverhaltsdarstellungen gründen sich diesfalls auf den Stand der Erhebungen zum Zeitpunkt der Drucklegung. Es ist daher durchaus möglich, daß bei Erscheinen des IdB – das ist zumindest mehrere Wochen später – bereits eine andere Sachverhaltsdarstellung angebracht wäre. Nur wenn die Effizienz des ursprünglichen Beitrages beeinträchtigt erscheint, wird eine neuerliche Behandlung im IdB erfolgen.

Durch diese Feststellung bleibt selbstverständlich die Beantwortung Ihrer an uns gerichteten Briefe – sei es im IdB oder durch an Sie persönlich adressierte Schreiben – unangetastet.



Ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches, unfallfreies Jahr 1981

wünscht allen Lesern die Redaktion des IdB



Als schließlich die erste Fahrmöglichkeit bestand, konnte das Tzf des Z 261 mit den heil gebliebenen ersten zwei Personenwagen abgefertigt werden. (Daß versucht wurde, die Fahrt ohne Ausfahrtsignal ohne schriftlichen Befehl zu vollziehen, sei nebenbei auch erwähnt.)

Gefahren wurde als TS 145 „Tirolerland“ mit zusätzlichen Aufenthalten in Breitenschützing und Lambach, während die Reisenden des Z 261 schon mit dem Wagensatz aus Z 140 in Richtung Wien als Z 261 vorausgefahren waren. In unseren zwei Wagen befanden sich nun die im Schienenersatzverkehr mit mehreren Bussen nach Schwanenstadt angereisten Fahrgäste des Z 145. Die Wagen waren so gesteckt voll, daß schon im Bf Lam-

bach Reisende auf dem hinteren Führerstand des Tzf – natürlich unter Aufsicht – untergebracht werden mußten.

Ab Wels fuhr der Zug schließlich als E 645 bis Wien weiter. In Linz angekommen, wurden ebenfalls stark besetzte Wagen beigegeben, dabei ein Kurswagen Dortmund–Budapest. Offenbar wegen der Überbesetzung des Zuges entschloß man sich im Bf Linz Hbf zu der Durchsage über Lautsprecher, die Reisenden nach Wien mögen den Ex 229 „Johann Strauß“, der in Kürze fällig war, benutzen. Das war eine Erleichterung! Kaum hatte sich das Volk auf den Bahnsteig ergossen, kam schon die kalte Dusche. Wegen Verspätung des Ex 229 – ca + 15 Minuten – mögen

die Reisenden wieder einsteigen, so hieß es über Lautsprecher. Also, alle wieder hinein in den Pferch!

Ja, so allmählich kam unser Zug aus dem Nahbereich der Entgleisung. 180 km entfernt kann doch niemand mehr konfus sein. Glaubt man! Der Fahrdienstleiter auf dem Bahnsteig in St. Pölten ist nur schwer davon zu überzeugen, daß er es mit dem Zug 645 und nicht mit dem Z 261, der bereits gefahren war, zu tun hatte. Er erfuhr es aber über Lautsprecher, nämlich durch die Verständigung. Z 645 habe das Vorfahren 229 abzuwarten. Darüber haben sich die Reisenden im Zug wohl ganz besonders gefreut!

Daß aber nicht nur auf der Ostseite (vom Ereignisort gesehen) manches nicht geklappt hat, wundert ohnehin niemanden mehr. So sei, das wurde dem Herrn Bundesminister für Verkehr berichtet, im Bf Attnang-Puchheim nach dem Ereignis den Reisenden ein Zug „in den nächsten fünf Minuten“ angekündigt worden. 90 Minuten hätte es gedauert – ohne jedweden Hinweis – bis der Zug tatsächlich ankam.

Liebe Mitarbeiter!

Manches von dem Geschilderten wird nach Abschluß der Erhebungen vielleicht etwas anders ausschauen. Die Fehlhandlungen und Ungereimtheiten, der doch weitaus zu geringe Kundendienst, all das bleibt aufrecht. Doch das Allerwichtigste: Nicht anprangern oder verurteilen! Sondern besser machen! Viel, viel besser machen!

Kleine Ursachen...

Entgleisung des Zuges 77712 im Bf Bludenz am 20. 9. 1980 infolge Radreifenbruches bei einem FS-Güterwagen.



Bremsprobe — wozu?

Wann und wie Bremsproben durchzuführen sind, ist in der Vorschrift eindeutig geregelt. Doch immer wieder fallen manche unserer Mitarbeiter in die Versuchung, den Sinn der Bremsprobe anzuzweifeln. Es werden weniger zeitraubende Methoden geboren. Kurze Strecken, geringes oder gar kein Gefälle verleiten dazu, auf die Bremsprobe überhaupt zu verzichten. Irgendwann einmal fällt es irgend jemandem auf (vgl. IdB 1/77, IdB 4/77). Die Frage „Bremsprobe — wozu?“ stellt sich aber nicht immer in dieser vordergründigen Form. In diesem Beitrag stellen wir Ihnen einige Fälle zum Thema Bremsprobe vor. Sie werden, besonders am ersten Beispiel, erkennen, daß es nicht immer so einfach ist, die latente Gefahr richtig abzuschätzen. Eine kleine Gewissenerforschung wird guttun. Hätten Sie es anders gemacht? Wie anders?

Spätwinter 1979, Z 43658 (Rumänien—Schweiz) wird an einem Donnerstag um 16.30 Uhr vom Tfz-Führer im Bf Fieberbrunn wegen mangelhafter Bremswirkung angehalten. Beim 10. Wagen wird ein nicht offener Luftabsperrrahn vorgefunden, dessen Handgriff abgebrochen ist. Nach 44 Minuten Aufenthalt (Öffnen des Hahnes mittels Zange und volle Bremsprobe) kann die Fahrt fortgesetzt werden. Gut ist's gegangen; nichts ist geschehen! — Schon etwa 10 Stunden vorher war der Grundstein zu dem Anstand gelegt worden.

Bei der Zugbildung im Bahnhof Penzing Vbf wurde als 10. Wagen von der Zugspitze der Wagen 01 81 151 3 078-5 gereiht. Dabei wurde vom Kuppler

offensichtlich übersehen, daß der vordere Luftabsperrrahn zu und dessen Handgriff abgebrochen war. Da die Ackermann-Bohrungen durch Schmutz verschlossen waren, kam es in der Folge zu keinem Luftverlust. Ebenfalls war durch den Umstand, daß der Luftwechsel im geschlossenen Zustand Luft, wenn auch nur in geringem Ausmaß, durchließ, ein Auffüllen der Hauptluftleitung im ganzen Zug möglich. Nachdem vom Tfz-Führer nach dem Ankuppeln des Triebfahrzeuges bei der Bremsprobe Undichtheit festgestellt wurde, konnte nach dem Luftschlauchwechsel beim 3. Wagen die Dichtheitsprobe beim Zug durchgeführt werden. Der Wagenmeister gab daraufhin das Signal „Bremsen anlegen“ und begann mit der Bremsprobe, obwohl er sich von den gem. DV M 26 (Pkt. 177) vorgeschriebenen Voraussetzungen dafür nicht überzeugt hatte. Die volle Bremsprobe mit Ausgangsuntersuchung im Bahnhof Penzing Vbf wurde demnach nicht ordnungsgemäß durchgeführt.

Bei der Fahrt von Penzing nach Linz wurde vom Tfz-Führer festgestellt, daß die Bremse nicht „gut“ war. Er führte den Zug aber bis Linz Hbf weiter und teilte dem ablösenden Tfz-Führer mit, daß der Zug keine gute Bremswirkung habe. Dieser nahm die Mitteilung zur Kenntnis und führte den Güterzug weiter. Bedingt durch die Streckenverhältnisse und die geringen Geschwindigkeitsverminderungen kam es auch bis zum Blockposten Hallwang-Elixhausen 2 beim Bremsen zu keinen Schwierigkeiten. Beim Bf Hallwang-E. 2 betrug der Anhalteweg jedoch trotz Schnellbremsung (mit Sand) ca. 2,2 km. Der Tfz-Führer nahm daraufhin eine Bremsstörung an, führte den Zug, zwar mit 30 km/h — jedoch ohne Untersuchung — bis Salzburg weiter.

Dort teilte er seine Wahrnehmung dem ablösenden Tfz-Führer mit, worauf von diesem eine Bremsprobe verlangt wurde.

Der Wagenmeister hat laut Zuguntersuchungsplan bei Z 43658 eine Laufkontrolle durchzuführen. Bei der Einfahrt des Zuges konnte der Wagenmeister nichts Außergewöhnliches bemerken. Er stellte allerdings fest, daß die Bremsklötze des hinteren Zugteiles anlagen. Er führte eine Dichtheitsprüfung durch, welche ordnungsgemäß verlief. Ohne jedoch das Lösen der Bremsen abzuwarten, begab er sich zur Zugspitze und befragte den Tfz-Führer über die Art der Störung. Dabei stellte er fest, daß die vordersten Wagen des Zuges wieder gelöst waren, gab daraufhin das Signal „Bremsen anlegen“ und überprüfte den Zustand der angelegten Bremsen. Dabei wurden 3 Wagen mit untauglicher Bremse festgestellt und bezettelt. Vom Zugschluß her gab der Wagenmeister „Bremsen lösen“. Da der Lösevorgang zögernd vor sich ging, wurde der Tfz-Führer aufgefordert, den Leitungsdruck zu erhöhen. Nach der Druckerhöhung lösten die Bremsen aus und der Wagenmeister stellte den gelösten Zustand aller Bremsen fest. Der Wagenmeister hat die volle Bremsprobe, obwohl diese als Folge einer Störung verlangt worden war, äußerst mangelhaft durchgeführt, weshalb er den Schaden nicht erkennen konnte. Er hat wohl eine Durchgangsprüfung durchgeführt, sich jedoch weder vom Zustand der gelösten Bremsen überzeugt noch die Stellung der Luftabsperrrähne überprüft.

Der den Zug weiterführende Tfz-Führer glaubte nun, daß die Bremse in Ordnung sei. Bei der Bremsung beim Einfahrtsignal des Bahnhofes



Saalfelden hätte er jedoch erkennen müssen, daß die Bremswirkung äußerst mangelhaft war. Aus dem Industriefilzen ist ersichtlich, daß trotz Schnellbremsung aus einer Geschwindigkeit von 60 km/h bis zum Stillstand ein Bremsweg von 700 m vorhanden war. Im Bahnhof Saalfelden teilte der Tzf-Führer dem Vorspanntriebfahrzeugführer mit, daß die Bremse „nicht gut“ sei. Während der Fahrt durch den Bahnhof Hochfilzen leitete der Führer des Vsp-Tzf eine Betriebsbremsung ein, worauf der Zug langsamer wurde. Er löste den Zug jedoch nicht aus, da er ja vom Zugtriebfahrzeugführer aufmerksam gemacht worden war, daß die Bremse „schlecht“ sei, und ließ ihn mit ca. 50 km/h durch den Bahnhof rollen. Als sich nach Hochfilzen die Geschwindigkeit steigerte, senkte er den Leitungsdruck auf 3,5 bar, und als keine Bremswirkung zu verspüren war, leitete er sofort eine Schnellbremsung ein, worauf der Zug im Bahnhof Fieberbrunn zum Stillstand kam.

Wer wirft jetzt den ersten Stein? Freiwillige werden gesucht!

Wesentlich einfacher waren die Vorbedingungen, die am 6. 6. 1980 zu einem schweren Zugzusammenstoß nächst der Haltestelle Wiesenschwang-Oberndorf führten. Die Folgen des Ereignisses konnten sich sehen lassen! Fünf Kollegen verletzt. Viele Stunden lang mußte gearbeitet werden, bis ein im Führerstand eines der drei beteiligten Tzf eingeklemmter Tzf-Führer aus einer qualvollen Lage endlich befreit werden konnte. Sach-

schaden mehrere Millionen OeS. Umleitungsverkehr über Bayern.

Im Bf Kitzbühel wurde der Bedienungszug 83071 für das „Hartsteinwerk Kitzbühel“ fertiggestellt. Schon beim Schließen des Zuges trat eine Bremsstörung auf. Die vermeintlich „an der Luft befindlichen“, an das Tzf gereihten Wagen konnten nicht sofort auf den bereitstehenden hinteren Zugteil geschoben werden, weil das Lösen nach dem Vorziehen von einem benachbarten Gleis zu lange gedauert hatte. Was tut man in dem Fall? „Abzupfen“, das heißt Betätigen der Lösezüge. Wie die vor der Abfahrt „durchgeführte Bremsprobe“ aussah, das wird vor Gericht ausführlich diskutiert werden. Tatsache ist, daß der Zug im Gefälle von annähernd 17‰ nicht gebremst und vor der Anschlußbahnweiche nicht zum Stillstand gebracht werden konnte. 2 km weiter erfolgte der Zusammenstoß mit dem beim Blocksignal Wiesenschwang-O. stehenden Z 69712 (2 Tzf an der Zugspitze).

Noch tragischer war der Ausgang eines weiteren gleichartigen Anstandes, nämlich das Durchgehen des Z 72030 am 19. 10. 1979 (IdB 1/80) — 3 Tote, 3 Schwerverletzte —, zwei Überlebende zählen zu den Schuldigen. Der Tzf-Führer wurde zu S 64.000,—, ein Schaffner zu S 55.000,— Geldstrafe verurteilt. Wie im IdB 1/80 versprochen, machen wir Sie nun mit der Ursache und der Schuldfrage vertraut.

„Ursache: Mangelhafte Durchführung der Bremsprobe nach der Zugbildung bzw. unterlassene Bremsprobe nach

der Beigabe von drei Wagen im Ausgangsbahnhof, daher überhöhte Geschwindigkeit im Gefälle infolge Fehlens der durchgehenden Bremsung und Abbremsung des Zuges durch das Tzf allein.“

So steht es in der gemäß DV V 26 von der Dion erstellten Zusammenfassung. Und wie steht es mit der Schuldfrage?

„Nach Fertigstellung des Zuges im Bf Waldmühle um etwa 11.20 Uhr wurde vom Tzf und den Schaffnern in Abwesenheit des Zgf (Anm.: der bei dem Ereignis den Tod erlitt) eine äußerst sorglose und mangelhafte Bremsprobe durchgeführt. Aus diesem Grund und, da es außerdem der Tzf unterlassen hatte, sich von der richtigen Stellung der Luftabsperrhähne zwischen dem Tzf und dem benachbarten Fahrzeug zu überzeugen, konnte es unbemerkt bleiben, daß der Luftabsperrhahn des nach dem Tzf erstgereihten Wagens nicht ordnungsgemäß geöffnet war.

Anschließend begab sich die gesamte Zugmannschaft zum Essen in die Werkskantine der Perimoozer AG. Nach der Rückkehr der Zugmannschaft um ca. 11.45 Uhr, unterließ der Zgf, trotz einer inzwischen erfolgten Beigabe von 3 Wagen durch den Werksversuch, die Durchführung einer vereinfachten Bremsprobe; ebenso unterließ es der mitverantwortliche Tzf-Führer, auf die Durchführung der Bremsprobe zu dringen.

Obwohl dem Tzf die Meldung ‚Bremse in Ordnung‘ nicht von dem Bediensteten, welchem die Ausführung der Bremsprobe oblag, gegeben wurde, befolgte er ohne Bedenken den Abfahrtauftrag.

Der Zgf ist seinen Obliegenheiten bei der Ausführung der vollen Bremsprobe nicht nachgekommen. Außerdem hat er es unterlassen, die Anordnung zur Durchführung einer vereinfachten Bremsprobe nach erfolgter Wagenbeigabe zu treffen, diese auszuführen und dem Tzf die Meldung ‚Bremse in Ordnung‘ mündlich zu geben.

Der Tzf hat es unterlassen, sich von der richtigen Stellung der Luftabsperrhähne zwischen Tzf und dem benachbarten Fahrzeug zu überzeugen, außerdem führte er widerspruchlos ohne Anwesenheit des Zgf, dem die Ausführung der Bremsprobe oblag, mit den Schaffnern allein eine solche durch, nahm von diesen die Meldung ‚Bremse in Ordnung‘ entgegen und befolgte den Abfahrtauftrag, ohne auf



die Anordnung einer vereinfachten Bremsprobe nach erfolgter Beigabe von 3 Wagen zu dringen. Ein (Anm.: später verurteilter) Schaffner hat es als Zugbegleiter und mithelfender Bediensteter bei der Ausführung der Bremsprobe unterlassen, den in seinem Bereich befindlichen Luftabsperrhahn des ersten nach dem Tzf gereihten Wagens vollständig zu öffnen

und sich bei der Erprobung der Bremsen von deren einwandfreiem Arbeiten zu überzeugen. Zwei weitere Schaffner (Anm.: bei dem Ereignis getötet) haben es als Zugbegleiter und mithelfende Bedienstete bei der Ausführung der Bremsprobe unterlassen, sich bei der Erprobung der Bremsen von deren einwandfreiem Arbeiten zu überzeugen."

3 Kollegen sind tot, eine Kollegin und zwei Kollegen erlitten schwere Verletzungen, eine steinalte Pensionistin wurde leicht verletzt. Einer der verletzten Schaffner erfuhr erst lange Zeit nach dem Ereignis die ganze Tragik.

Ist die Frage im Titel dieses Artikels damit beantwortet? Eine deutlichere Antwort gibt es wohl nicht mehr!

Kennzeichnung der Handgriffe zu den Luftabsperrhähnen

Die im Punkt 35 der Dienstvorschrift M 26 angeführte Farbkennzeichnung der Kupplungsköpfe der Luftleitungen ist wohl noch vorgesehen jedoch international nicht verbindlich. In Hinblick wird bei den ÖBB auf diese Kennzeichnung und auch auf die bisher übliche Farbkennzeichnung der Handgriffe der zugehörigen Luftabsperrhähne verzichtet. Fabriksmäßig werden diese Handgriffe nur mehr schwarz oder in der Farbe des Untergestells ausgeführt.

Ölauffangwagen — nur für Mineralölprodukte?

Im Anschluß an ein außergewöhnliches Ereignis wurde vom Bf St. Pölten Hbf angefragt, ob es statthalt ist, die Ölauffangwagen auch für die Zwischenlagerung anderer flüssiger Chemikalien zu verwenden. Im konkreten Fall handelte es sich um Schwefelkohlenstoff (chemische Formel CS₂). Der anfragende Bahnhof wies dabei auf die Aussage der Empfängerfirma hin, daß Behälter, in denen Schwefelkohlenstoff transportiert bzw. gelagert wurde, mehrere Jahre nicht für andere Zwecke verwendet werden dürfen. Außerdem sind ja für die Beförderung von Schwefelkohlenstoff in Kesselwagen verschiedene Auflagen des RID zu beachten (Anhang XI, Punkte 3.2, 3.3.1, 3.3.2 und 3.5).

Wir haben Herrn Dipl.-Ing. Dr. Kietabl von der Zentralen Materialstelle

(Materialprüfanstalt) zu Rate gezogen, der sich als Chemiker mit der Materie beschäftigt hat. Seiner Antwort entnehmen wir, daß bei einem Unglücksfall jeder zum Umfüllen geeignete Behälter herangezogen werden sollte. Die Ölauffangwagen könnten demnach zur Aufnahme von brennbaren und giftigen Stoffen, bei Vorhandensein einer entsprechenden beständigen Innenbeschichtung auch von ätzenden Stoffen verwendet werden. Die endgültige Entscheidung muß aber die Stelle treffen, unter deren Verantwortung der Einsatz durchgeführt wird — meist also die Feuerwehr.

Voraussetzung für den vielseitigen Einsatz der Ölauffangwagen ist aber die unbedingt saubere, rückstandsfreie Reinigung der Kessel nach jeder Verwendung. Nur so können gefährliche chemische Reaktionen ausgeschlossen werden.

Bildsymbole

... sollen dazu dienen, in unmißverständlicher Form dem Informationssuchenden eine Auskunft zu geben. Sprachunkundige, nicht mehr ganz sehtüchtige oder selbstverständlich in Eile befindliche Personen sind für die zweckmäßige Anbringung von Pictogrammen dankbar. Gepflegte Pictogramme beleben und verschönern meist auch das Bild von Fahrzeugen oder Anlagen.

Leider gibt es immer wieder Leute, die überall herumkratzen oder kritzeln müssen. Die Werkstätten führen Klage, daß viele, viele Pictogramme an oder in Fahrzeugen ersetzt werden müssen, weil versucht wurde, diese abzuschaben oder unkenntlich zu machen. Von der fallweise noch immer anzutreffenden ärgerlichen Maßnahme,

durch Überkleben der Pictogramme einen Raucherwagen zum „Nichtraucher“ zu machen oder umgekehrt, wollen wir diesmal gar nicht reden. Vielmehr davon, daß es manchen Reisenden ein Vergnügen bereitet, mittels eines spitzen Gegenstandes eine Beschädigung herbeizuführen. Nun sind aber die teuren Folien so vorzüglich haftend, daß der „Täter“ Muße braucht, um sie herunterzubekommen. Wir bitten deshalb unsere Zugbegleitbediensteten, ihnen diese Muße nicht zu gönnen. Auch mit der ISTG wurde diesbezüglich Kontakt aufgenommen, da selbst im Speisewagen sich Pictogramme sozusagen nicht sicher fühlen dürfen.

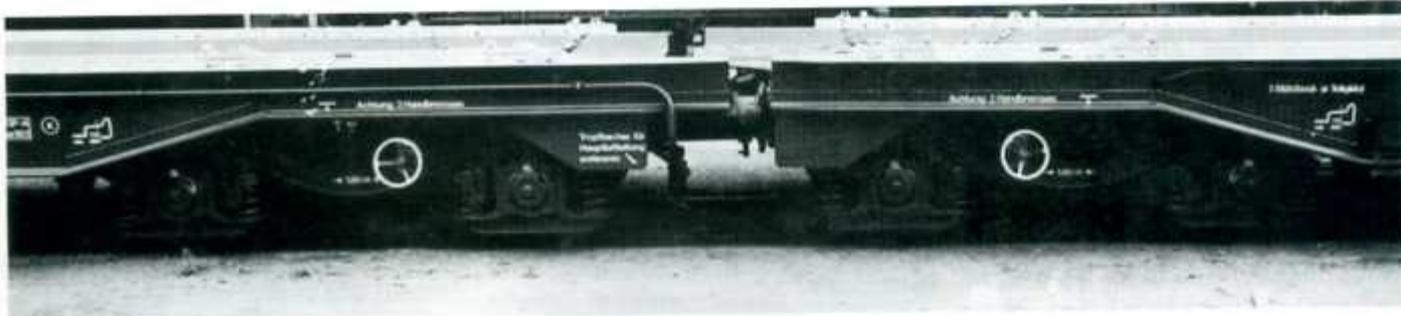
Eines ist auch selbstverständlich: ein Pictogramm ersetzt weder Notizbuch noch eine mündliche Dienstübergabe. Wie das zu verstehen ist? Bei einigen Erste-Klasse-Wagen, die in der Hauptwerkstätte eintrafen, mußten alle Bildzeichen an den Abteiltüren ausgetauscht werden, weil darauf verschiedene Angaben eingraviert (normal darauf zu schreiben geht ja nicht) waren, wie „2 lbk“ oder „1 lbk, 2 Sbg“. Also bitte: Schont die Pictogramme!

Große Meldekarte

Die Lagerdrucksorte V 26-12 „Große Meldekarte“ wird aus Vereinfachungsgründen nicht mehr nachgedruckt; sie ist jedoch aufzubauchen. Künftighin darf daher für alle meldepflichtigen Vorkommnisse die „Kleine Meldekarte“ (V 26-11) verwendet werden.

Sollte sie in einzelnen Fällen nicht ausreichen, ist ein zusätzliches formloses Beiblatt zu verwenden.

Die Änderung der DV V 26 wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.



Niederflurwippenwagen Saads 4911

Ein nach den Richtlinien von ÖBB und UIC durch die Waggonfabrik Talbot in Aachen konstruierter Niederflurwippenwagen ist neu auf unseren Schienen zu finden.

In der technischen Beschreibung heißt es, die vierachsige Niederflurwippenwagen-Einheit sei ein Eisenbahnwagen für den Transport von Sattelauflegern auf den europäischen Eisenbahnstrecken. Mit ihm können die nach den EG-Vereinbarungen gebauten Sattelaufleger schnell und sicher übernommen und auf der Schiene transportiert werden. Die Verladung erfolgt über die Kopfenden der Wagen von fahrbaren oder festen Kopframpen aus.

Sie können aus dem abgedruckten Bildmaterial erkennen, daß mehrere dieser Wagen mittels Kurzkupplung zu einer Einheit gekuppelt werden können. Dabei können die Kopfstücke

(Pufferbohlen) bis zur unteren Endlage abgesenkt sein. Anders ist es, wenn mit einem gewöhnlichen Fahrzeug gekuppelt werden soll.

Die Anschrift „Achtung! So nicht kuppeln“ und eine entsprechende Zeichnung an der Stirnseite des Niederflurwagens weisen darauf hin. Das heißt, beim Kuppeln mit gewöhnlichen Fahrzeugen muß sich das Kopfstück in der oberen Endlage befinden. Das Kuppeln erfolgt diesfalls mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung. Aus begrifflichen Gründen muß das Endkopfstück des Schlußwagens eines Zuges ebenfalls in der oberen Endlage sein.

Die Kurzkupplungen bestehen aus Schraubekupplung, Zwischenstück, Gabelstange und Pythonfeder. Zwischen den Wippenwagen (Kurzkupplung) sind gummigefederte Puffer diagonal angeordnet.

Die Radvorleger

zum Festlegen der Lkw-Reifen sind in den vier Ecken der Wippe angeordnet. Sie sind so ausgebildet, daß sie im

niedergeklappten Zustand von den Lkw-Reifen überfahren werden können. Nach Auffahren des Lkw werden sie von Hand hochgestellt und sichern den Lkw-Reifen gegen Verschiebung in Längsrichtung. Eine unterhalb der Radvorleger angebrachte Zahnstange ermöglicht das Anpassen an die verschiedenen Reifendurchmesser.

Verzurrung

Der Sattelaufleger wird durch 4 und der Stützbock zusätzlich durch 2 Zurrketten gegen seitliches Abkippen gesichert. Die am Stützbock befestigten Zurrketten sind mit Spanschlössern ausgerüstet und werden in die auf den seitlichen Wagenlangträgern angebrachten Ösen eingehangen und festgezurr. Die 4 Zurrketten zur Festlegung des Sattelauflegers sind auf den Wagenlangträgern verschieb- und verstellbar befestigt. Sie werden zur Verzurrung in eigens an den Sattelauflegern angebrachte Ösen nur lose eingehangen.

Einen Artikel über diese Wagentype finden Sie auch im ÖBB-Journal, Ausgabe 9/80, auf Seite 18.



Hauptdaten der Einheit:

Eigengewicht	ca. 38 t
Sattelauflegergewicht	2 × 38 t
Tragfähigkeit	max. 90 t
Gesamtgewicht	max. 128 t
Achsdruck	max. 16 t
Länge über Puffer	31,87 m
Drehzapfenabstand	11,60 m
Abstand über die äußeren Achsen	28,65 m
Höhe der Ladeebene über S. O. (Wagen leer, Neuzustand)	410 mm
Höhe der Puffer über S. O.	1020 mm
Drehgestellbauart	Y-31 mod.
Radstand	1,80 m
Raddurchmesser	0,73/0,68 m
Druckluftbremse	SS-fähig, Bauart O-GP-A 8 × 10"
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Kleinster Kurvenradius	80 m
Lademöglichkeit	Sattelaufleger

Wir freuen uns . . .

An den Herrn Präsidenten der Bundesbahndirektion Wien schrieb ein Reisender aus Schweinfurt, nämlich Herr Klaus Paul: Im Vorjahr hatte der Reisende „einige kleine Unbequemlichkeiten“ auf seiner Reise mit den ÖBB gehabt. Am 30. 5. 1980 fuhr Herr Paul mit Begleitung von Würzburg über Wien nach Győr, wo er das Amt eines Taufpaten übernahm. Die Rückfahrt erfolgte am 6. 6. nach Wien mit Zug 466 und am nächsten Morgen weiter nach Passau. Herr Paul ist voll des Lobes über Hin- und Rückfahrt. Besonders an der Grenze seien er und seine Begleiter aufs vornehmste von unseren Mitarbeitern bedient worden, die auch bereitwilligst gute Auskunft erteilten. „Es tat wohl, von den Beamten gut bis Wien begleitet worden zu sein. Wien haben wir diesmal in bester Erinnerung und freuen uns schon auf den nächsten Besuch; natürlich mit der Bundesbahn.“

. . .

Nun etwas aus Vorarlberg: Herr Heinrich Kunhenn aus Frankfurt (Main) verbringt seit 15 Jahren gemeinsam mit seiner Frau den Urlaub in Vandans im Montafon. Heuer wollte er den Urlaub am 20. 5. antreten, glaubte aber, darauf verzichten zu müssen. Der Grund war, daß zu diesem Datum der Kurswagen Kiel—Schruns nicht verkehrt. Frau Kunhenn, nun schon 77 Jahre alt, ist so gehbehindert, daß sie das Umsteigen nicht leisten wird können. Wenn Herr Kunhenn nun schreibt: „Sie haben uns eine sehr, sehr große Freude bereitet. Nicht nur wir, sondern auch alle meine Freunde und Bekannten, denen ich Ihr Schreiben zur Kenntnis gebracht habe, waren darüber erfreut. An eine solche nette und großzügige Erledigung haben wir nicht geglaubt“, so ist das die Antwort auf einen Brief des Bahnhofes Bludenz, in dem es heißt: „Wir wollen Ihnen gerne das Umsteigen in Bludenz erleichtern und werden am 20. Mai bei Ankunft des E 541 einen Stufentritt bereithalten und auch für die Verbringung Ihres Gepäcks zum Montafonerzug sorgen. Wir wünschen Ihnen eine angenehme Reise.“ **Bravo Bludenz!**

. . .

Das altösterreichische Herz unseres Reisenden Dr. Kurt Weschta, dem Sohn eines Oberoffizials der Kaiser-

Ferdinands-Nordbahn, erwärmt sich immer wieder bei Reisen „mit großzügigem Seniorenpaß in komfortablen ÖBB-Zügen“. Die weitere Schilderung überlassen wir Dr. Weschta: „Mich freut und erfreut also immer wieder jede Reise mit den angenehmen und pünktlichen Zügen der ÖBB. Ich käme mir aber schäbig vor, erwähnte ich nicht lobend Höflichkeit, Hilfsbereitschaft und Aufmerksamkeit eines Ihrer Herren, um so mehr, als ich jetzt bereits die zweite Reise mit ihm erlebt habe: Es ist für ihn selbstverständlich, einen angenehmen guten Morgen und eine gute Weiterreise zu wünschen und nach eventuellen Wünschen zu fragen. Ich beobachte ihn, wie er einer Dame mit Gipsbein das Gepäck abnahm, sie in den Waggon begleitete, anderen unbeholfeneren Passagieren beim Ein- und Aussteigen behilflich war und sich in den Waggon begab, um das schwere Gepäckstück herauszuholen. Es ist für ihn selbstverständlich, während der Reise nachzufragen, ob man sich wohl fühle, ob die Temperatur entspreche, er fragt vor dem Zielbahnhof, ob er beim Herabheben des Gepäcks oder sonstwie behilflich sein könne. Dies alles geschieht unaufdringlich, in vollendeter Form, und ich habe beobachtet, wie sehr sich viele ältere Leute über dieses Benehmen gefreut haben. Wahrlich, dieser Herr (etwa 40, helle Augen, viel hellgraues Haar, etwa 172) ist geeignet, irgendwo als Pädagoge für den Nachwuchs eingesetzt zu werden!“ Auslösender Faktor für diesen netten Brief waren die Reiseerlebnisse von Dr. Weschta im Zug 634 am 8. Juni 1980.

. . .

Über „wirklich ungewöhnlichen Dienst am Kunden“ berichtet Dipl.-Ing. Eugen Makarius aus Wien. In Venedig wußte niemand Bescheid über die Möglichkeit der Autobeförderung in der Strecke Villach—Wien. Schließlich nannte man Herrn Dipl.-Ing. Makarius eine Abfahrtszeit, 17.42 Uhr. Bei seinem Eintreffen in Villach Hbf noch vor 17 Uhr stellte sich heraus, daß die Abfahrt schon um 17.10 Uhr fällig war. Es war nicht nur zu spät für diesen Zug, vielmehr stand auch kein Laderaum mehr zur Verfügung. Vorstand und Fahrdienstleiter sorgten dafür, daß der Reisende und seine Familie in einem reservierten Abteil des „Romulus“ Platz nehmen konnten und auch ihr Gepäck dort untergebracht wurde. Am nächsten Tag wurde das

Auto in Villach verladen und der in Wien befindliche Dipl.-Ing. Makarius von der stattgefundenen Verladung fernmündlich benachrichtigt. Bei Zug 430 konnte er sein Fahrzeug auf dem Südbahnhof in Empfang nehmen. Vorzüglicher Kundendienst in Villach Hbf am 7. 6. 1980!

. . .

Höchste Anerkennung findet der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Dornbirn (13. und 16. 6. 1980) für gute Betreuung von in- und ausländischen Besuchern der Hohenemser „Schubertiade“. Obwohl er das Verkehrsgeschehen — dauernd bewegten sich Züge, Lautsprecherdurchsagen mußten getätigt und die Sicherungsanlage bedient werden — keineswegs vernachlässigte, schenkte er auch den ankommenden Reisenden seine Aufmerksamkeit. Wegen des Bahnhofumbaus war es für diese schwierig, das umfangreiche Handgepäck zum abholenden Fahrzeug auf den Bahnhofvorplatz zu bringen. Der FdI kümmerte sich sofort darum, daß den Reisenden geholfen wurde. Genauso besorgt war er anlässlich der Abfahrt der Gruppe. „Wenn man auf Reisen solche Erfahrungen macht, vermag man den guten Ratschlag der ÖBB ‚Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn!‘ aus vollster Überzeugung zu befolgen und anderen zu empfehlen“, schreibt dazu Herr Dr. Georg Mailath-Pokorny aus Wien.

. . .

Über die „Reise des Doktor Alfredo“, eines Priesters aus Goa, schreibt eine Tageszeitung: In Sauerbrunn traf ein Telegramm mit dem Wortlaut „Bitte, komme Südbahnhof Wien Dienstag 9 Uhr. Alfredo.“ bei einer ihm bekannten Familie ein. Der „Remus“ hält aber auch in Wiener Neustadt. Viel praktischer wäre es daher... Doch wer sagt das dem geistlichen Herrn? Im Bf Wiener Neustadt wurde dem Fahrdienstleiter das Problem erklärt. „Schreib auf!“ sagte er telefonisch zu seinem Kollegen in Leoben Hbf, „Dr. Alfredo Masquita, ein großer schlanker Inder, soll in Wiener Neustadt aussteigen und nicht bis Wien fahren.“ Die Schaffner des Zuges 234 bekamen in Leoben Zettel mit diesem Text, der schlanke Inder war rasch gefunden. Fröhlich winkend fuhr Alfredo in den Bahnhof Wiener Neustadt ein, wo er freudig erwartet wurde.

Arbeitnehmerschutz

Ich hatt' einen Kameraden

+ 22° C, Tageshelle, keine Sichtbehinderung.

9.24 Uhr: ein Weichenreiniger sieht einen Zug herannahen, er tritt aus dem Gleis und will das benachbarte Gleis überschreiten.

9.25 Uhr: Öltopf und Pinsel stehen verlassen neben der Weiche. Bein ab, Unterleib zerrissen. Unser Kamerad ist tot, überrollt von einem abgestoßenen Wagen.

Infolge Außerachtlassung grundsätzlicher Bestimmungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit während des Aufenthaltes im Bereich der Gleise hat er seinen Unfall selbst verschuldet.

Es lag eine Außerachtlassung der Bestimmungen der DV A 40 vor.

Der Bedienstete war mit den erforderlichen Heften der DV A 40 beteiligt worden.

Personal- oder Fremdverschulden sowie ein sachlicher Mangel liegen nicht vor.

„Vor dem Unfall habe ich den Schmierer, glaube ich, nicht bemerkt. Ich weiß aber, daß er öfters unaufmerksam war, und ich mußte ihn mit einem Signalhorn aufmerksam machen. Das war auch heute der Fall. Das war 45 Minuten vorher. Ich habe den Mann vom Sehen und nach dem gelben Gewand gekannt.“

Der Mitarbeiter war mit Sicherheitsschuhen beteiligt, trug sie aber zur Zeit des Unfalles nicht.

Im 21. Lebensjahr war er, als er beschloß, weit fort vom Elternhaus die Arbeitswoche zu verbringen.

Mindestens 35 Jahre seines Lebens wollte er uns ein guter Kamerad sein.

13 Arbeitstage waren ihm vergönnt, mit uns gemeinsam den Dienst bei den ÖBB auszuüben. Er hätte es gern länger getan.

Ziemlich verwirrend. Viele, viele Gesichter, Leute in Zivil, Leute in Uniform; gelbe Kleidung, blaue Kleidung. Einige Tage später alle in schwarzer Kleidung. Warum nur alle in schwarzer Kleidung?

So viele Gleise, Weichen, der Fahrdienstleiter...

Vor ein paar Tagen hatte er noch Schienen, Wechsel und Vorstand dazu gesagt.

„Die vielen Waggons, Lokomotiven, Draisinen. Immer pfeifen sie mich an. Ich passe schon auf. Ob die mich leiden können? Zumindest ein paar von ihnen. Schuhe haben sie mir auch geschenkt. Hohe, feste, harte. Für den Winter wahrscheinlich. In ein paar Monaten kenne ich mich aus wie die anderen. Nicht so gut wie der Uralte (er wird schon an die Fünzig sein), der immer Schani zu mir sagt. Aber sicher so gut wie die Jungen. Hansi sagen s' zu mir. Uj! Da kommt ein Lastzug. Die Dosen stell' ich nieder und geh' übers andere Gleis. Sicher ist sicher! — Haben s' alle zu mir g'sagt. Um Gottes willen, was war das?“

Und dann ist es schwarz geworden. Ganz schwarz. Tragen darum ein paar Tage später alle Menschen schwarze Kleidung?

Er wär' uns ein guter Kamerad geworden, der Hansi. Alles haben wir ihm gegeben, Vorschriften, Schuhe, gute Ratschläge. Zwei Tage nach seinem Dienstantritt haben wir ihn geprüft, ob er alles weiß. Uns tut er so leid, der Hansi. Und erst seine armen Eltern. Es muß schrecklich für sie sein!

Uns tröstet nur, daß wir nicht schuld sind an dem Unfall vom Hansi. Morgen soll ein Neuer kommen, für den Hansi.

Und was meinen Sie?

In der Zeitschrift „Betriebssicherheit“, Ausgabe 3/80, findet sich ein Beitrag mit dem Titel „Unfallursachen offiziell... und was manchmal dahinter steckt“. In den Unfallmeldungsformularen, so heißt es in dem Artikel, liest man eine Fülle verschiedenster Ursachen: Stolpern, Ausgleiten, Herabstürzen, Hängenbleiben, Abrutschen u. dgl. mehr. Diese Formulare entsprechen unserer „Meldung der Sicherheitsbeamten über einen Personal- oder Wegunfall“. Vergleichbar sind auch die in dieser Meldung aufscheinenden Ursachen.

Die Zeitschrift schreibt also weiter: „Eine Unfallursache wird man aber auch in Tausenden derartigen Formularen vergeblich suchen; nämlich das sachliche und einfache Wort **Schlamperei**.“ Der Autor meint, es wäre klar, daß niemand diesen harten, aber wahren Ausdruck verwenden will. Das wäre zwar ehrlich, werfe aber kein gutes Licht auf den, der den Unfall erlitten hat und den (— übersetzt —) Vertrauensmann für den Arbeitnehmerschutz, den Sicherheitsbeamten und die ganze Dienststelle.

Auch auf die Ausreden, warum Mängel nicht sofort beseitigt wurden, warum eben eine Schlamperei entstanden ist, geht der Autor ausführlich ein. Es sind Allerweltsausreden, vom ahnungslosen „Ich habe das nicht gesehen“ über die verschiedenen „Ich wollte...“ bis zu dem verstockten „Na und?“ oder „Das ist nicht meine Aufgabe“.

Liebe Leser, wie ist es denn bei uns? „Eigene Vorsicht = bester Unfallschutz!“ Den Spruch in Ehren. Wir können Ihnen dessen Beachtung nicht genug empfehlen. Jeder kann aber jedem helfen, dabei erfolgreich zu sein. Indem jeder Schlampereien seines eigenen Wirkungskreises rücksichtslos ausmerzt. Geschieht das Beseitigen eines Mißstandes sofort, dann kann man auch nicht mehr von Schlamperei sprechen.

Das IdB wäre an Ihrer Meinung zu dem Thema sehr interessiert!