

Aus dem Verkehrsgeschehen



**Das sind die Folgen,
wenn der Fdl und
ein Stww auf die
Fahrstraßenprüfung
verzichten!**

**Zusammenstoß zweier
Güterschnellzüge
im Bf Frastanz
am 6. Februar 1981**

**ein toter und sieben
verletzte Mitarbeiter —**

**zirka
20 Millionen Schilling
Sachschaden**



Durchgehen des Tfz 1041.07 am 21. 1. 1981 im Bf Mallnitz-Obervellach

Am Ereignistag sollte das mit Z 4945 im Bf Mallnitz-Obervellach auf Gleis 1 angekommene Tfz über Gleis 3 für den abgehenden Z 4946 gewendet werden. Der Tfz-Führer, der bei der Fahrt des Z 4945 im Tauerntunnel vor der Einfahrt in das Gefälle die Wirksamkeit der durchgehenden Bremse erprobte und auf der vorliegenden Strecke bei der Zusatzbremse keinen Mangel feststellen konnte, fuhr nach dem Abkuppeln aus Gleis 1 mit einer Geschwindigkeit von ca. 25 km/h. Bei Annäherung an den Weichenbereich – das Ende des Verschubwagens lag hinter dem Vershubsignal V 56 – betätigte der Tfz-Führer die Zusatzbremse, doch stellte er keine spürbare Bremswirkung fest, und als er das Führerbremseventil in die Schnellbremsung brachte, merkte er ebenfalls keine Geschwindigkeitsverminderung. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Tfz bereits im starken Gefälle. Nach Anziehen der Handbremse beim vorderen Führerstand gab der Tfz-Führer noch vor der Einfahrt in den Dösentunnel Gefahrensignal und eilte anschließend zum hinteren Führerstand, um auch dort die Handbremse anzuziehen. Auf dem Weg zurück zum vorderen Führerstand sprach die Sifa an. Durch das Ansprechen des Druckluftschaltzylinders durch die Schnell-

bremsung und Ansprechen der Sifa war der Steuerstromkreis unterbrochen und die Betätigung der E-Bremse wirkungslos. Vor der Blockstelle Ma 1 versuchte er daher die E-Bremse vergeblich einzuschalten, wobei er das Führerbremseventil in die Fahrtstellung brachte und die Fahr-Brems-Walze in die B-Stellung.

Der Druck in der Hauptluftbehälterleitung war unter 5 bar gefallen, und der Kompressor lief andauernd. Nach mehrmaligem erfolglosen Nachstellen der Handbremse – an ein Ansprechen der Indusi kann sich der Tfz-Führer nicht erinnern – erreichte das Tfz bis zum Einfahrsignal des Bf Kaponig eine Geschwindigkeit von ca. 60 km/h, danach nahm die Geschwindigkeit jedoch rasch zu und das Tfz näherte sich mit ca. 90 km/h dem Bf Kaponig.

Inzwischen hatten die Fdl der angrenzenden Bf das Durchgehen des Tfz festgestellt, wobei dem Fdl Kaponig zunächst eine Rotausleuchtung des Streckenabschnittes Mallnitz-Obervellach–Blockstelle Ma 1 aufgefallen war und er den Fdl Mallnitz-Obervellach über die Ursache sofort kontaktierte. Während letzterer die Zugleitung verständigte, stellte der Fdl von Kaponig, nachdem er die Rotausleuchtung des Streckenabschnittes Blockstelle Ma 1–Kaponig wahrnahm, die Fahrstraße auf Gleis 3 ein und brachte das Einfahrsignal in Freistellung. Unter Wahrnehmung von Gefahrensignalen lief er zweimal mit 2

Hemmschuhen dem Tfz entgegen und legte sie am Einfahrgleis auf. Bei der Einfahrt des Tfz in den Bf merkte der Fdl, daß sich der Tfz-Führer am vorderen Führerstand zum Abspringen bereitmachte. Dies veranlaßte ihn, die noch aus Gleis 3 auf die Strecke gestellte Fahrstraße in das Stumpfgleis 3b zu stellen. Während dieser Tätigkeit des Fdl war der Tfz-Führer bereits abgesprungen, und die Hemmschuhe wurden abgeworfen. Das Tfz fuhr gegen den Gleisabschluß im km 51,994 und kam 50 m danach, nachdem es sich in das Erdreich gebohrt hatte, zum Stillstand. Der Zugleiter hatte nach Bekanntwerden des Durchgehens über die Zugfunktafel „An Alle“ die Tfz-Führer der Z 41022 und 43020 sofort zum Anhalten veranlaßt, wobei diese nach der Ausfahrt im Bf Penk auf der Falkensteinbrücke bzw. beim Einfahrsignal des Bf Kolbnitz zum Stillstand kamen.

Der Unfall ist auf einen Mangel der mechanischen Klotzbremsanlage (schlecht gesicherte Spannschlösser) zurückzuführen, der – obwohl in kurzen Abständen von der Werkstätte immer wieder behoben – nicht richtig erkannt wurde. Der Triebfahrzeugführer hätte jedoch, nachdem er keine Bremswirkung mit der Druckluftbremse festgestellt hat, bei folgerichtiger Handlungsweise mit der E-Bremse des Triebfahrzeuges die Folgen wesentlich herabmindern können. Durch den in ihm ausgelösten Schock war er dazu nicht mehr in der Lage.



Achtet auf die Einhaltung des Rauchverbotes

in den Nichtraucherabteilen und Nichtraucherwagen!

Entgleisung des Z 6802 zwischen den Bf Winterbach und Laubenbachmühle am 11. 2. 1981

Mittwoch, 11. 2. 1981, um 6.40 Uhr, entgleisten zwischen den Bf Winterbach und Laubenbachmühle das Triebfahrzeug und 4 Reisezugwagen des Z 6802 (Mariazell–St. Pölten Hbf). Das Tzf und 1 Wagen stürzten über das Buchberggrabenviadukt ca. 10 m in die Tiefe. Bei dem Ereignis fand der Tzf-Führer den Tod. 8 Reisende wurden zum Teil schwer verletzt.

Geschätzter Sachschaden: über 3 Mio. Schilling.

Die Entgleisung, die unter den Reisenden glücklicherweise keine Toten forderte, hatte sich bereits angekündigt, z. B.:

– **Mitterbach:** Haltepunkt um etwa 60 m überfahren.

– **Annaberg:** Nach der Abfertigung nochmals angehalten, wonach der Tzf-Führer durch Augenschein die Kupplung zwischen Lok und anschließendem Wagen prüfte.

– **Nach Winterbach:** Reduktion des Fahrtempos fast auf Schrittgeschwindigkeit (Aussage von Reisenden)

und dann

– **Überhöhte Geschwindigkeit** im Bereich der Entgleisungsstelle (zugelassen 35 km/h, gefahren ca. 50–60 km/h).

Diese überhöhte Geschwindigkeit, allein ursächlich für die Entgleisung und den Absturz der Fahrzeuge, war Gegenstand eingehender Untersuchungen in technischer und personeller Hinsicht.

Die technischen Untersuchungen sind noch nicht restlos abgeschlossen.

Personell ist jedoch das gerichtsmmedizinische Protokoll über das Er-

gebnis der Obduktion der Leiche des Tzf-Führers, in das der Erhebungskommission der BBDion Wien beim Staatsanwalt St. Pölten Einsicht gewährt wurde, aussagekräftig genug.

Ein Auszug:

Der Untersuchte ist in direktem unmittelbarem causalem Zusammenhang mit dem Unfallereignis an schwersten Knochen- und Weichteilverletzungen und vor allem an einem traumatischen Abrisß der Brustschlagader gestorben.

Es bestanden keine präexistenten krankhaften Veränderungen. Es konnte kein morphologischer Hinweis für eine Anfallerkrankung, einen Kreislaufkollaps oder ein sonstiges, die Handlungsfähigkeit behinderndes organisches Leiden gefunden werden.

Es konnte im Venenblut, lt. Gutachten des Institutes für gerichtliche Medizin der Universität Graz, ein **Blut-Alkoholgehalt von 1,7‰** festgestellt werden.



Jahr der Behinderten

„Behinderung“ – ein im Jargon des ausführenden Betriebsdienstes geläufiges Wort, das einen unangenehmen Beigeschmack hat. Behinderungen, da denkt unsereins an Schneetreiben, an die Folgen außergewöhnlicher Ereignisse oder aber an eine zu beantwortende Betriebsanfrage („Warum wurde die Fahrt des TS durch eine Verschubfahrt behindert?“). An behinderte Züge infolge einer BETRA oder den behinderten Fahrgaststrom durch Betonierarbeiten auf den Bahnsteigen. An alles, nur an nichts Gutes.

Die Proklamation des Jahres 1981 zum Jahr der behinderten Menschen durch die Vereinten Nationen hat unsere Gedanken aus den beruflichen Bahnen in die allgemein gängige Denkweise gelenkt. Das heißt aber ganz und gar nicht, daß sich die Eisenbahner nicht um Behinderte kümmern. Vielmehr sind wir lediglich aus der Tarifiktion heraus oder nach den Angaben im Zugbildeplan an eigene, spezifischere Wörter gewöhnt: „Körperbehinderte“, „Kriegsblinde“ usw.

Zum „Jahr des Kindes“ haben wir seinerzeit im IdB geschrieben (Nr. 3/79). Sogar in der Zuschrift einer ausländischen Vereinigung wurde damals gelobt, daß es ein Anliegen der Österreichischen Bundesbahnen ist, sich um die Kinder zu kümmern.

Sich in besonderer Weise auch der Behinderten anzunehmen, ist unser aller Anliegen. Schließlich fallen allein in unserem kleinen Staat 300.000 Menschen unter diesen Begriff. Behinderungen verschiedenster Art sind es, die eigentlich von jedem Mitmenschen verlangen, erforderlichenfalls einer betroffenen Person hilfreich zur Seite zu stehen. Da ist der Gelähmte, der sich nur auf Rädern vorwärtsbewegen kann, der Blinde, der Taube, der geistig Beeinträchtigte... Sie alle wollen oder müssen fallweise mit der Bahn fahren. Vorbildlich, wie in verschiedenen Dingen, soll auch hier der Eisenbahner in der ersten Reihe der Hilfestellenden stehen.

In einer gut organisierten Kampagne im Fernsehen, im Rundfunk, in der Presse, auf Plakatwänden, in den Schulen und auf der Straße wurden die Probleme der Behinderten anlässlich des ihnen gewidmeten Jahres ausgiebigst erörtert. Jeder auch nur halbwegs Interessierte hatte Gelegenheit, sich nach Bedarf zu informieren.



Das IdB ist nicht berufen, dazu noch ausführlichere Erläuterungen zu geben. Wir wollen auch nicht ermahnen, weil wir, das soll wiederholt werden, wissen, daß jeder im Außendienst das Möglichste zur Unterstützung eines Behinderten tut. Es kommt nur darauf an, zu wissen wie. Die einschlägigen Medienberichte werden dabei helfen. Vielleicht ein paar Denkanstöße: Der von Dipl.-Ing. Heydbauer, einem Mitarbeiter der Elektrotechnischen Direktion, konstruierte FTs (Fahr- und Tragsessel) hat sich bewährt. Wir erinnern an das IdB 1/77. Sollte irgendwo noch ein Bedarf in den Gebrauchsanweisungen bestehen – es lagern noch geringe Restbestände. Die für den behinderten Reisenden wissenswerten Angaben können dem österreichischen Kursbuch entnommen werden („Sonderservice für Körperbehinderte“). Hilfeleistung wird beim Aus- oder Zuladen notwendig werden, aber auch bei Überwindung fast jedes Niveauunter-

schiedes im Bahnhofsbereich, besonders Unter- oder Überführungen zu Bahnsteigen, da ja kaum wo entsprechende Fahrspuren bestehen. Rollstuhlgerichte Einrichtungen sind übrigens durch ein eigenes Bildsymbol gekennzeichnet.

Denken Sie daran, daß ein tauber Mensch (gelbe Armbinde mit schwarzen Punkten) die Lautsprecheransage nicht hören kann, besonders, wenn eine Einfahränderung verfügt wurde. Sorgen Sie dafür, daß diese Dame oder dieser Herr, falls keine Begleitperson sich darum kümmert, verlässlich verständigt wird. Deutlich artikulierte, langsame Sprache wird meist einwandfrei verstanden, Gesten werden hilfreich sein.

Der blinde Reisende (gelbe Armbinden mit schwarzen Punkten, weißer Stock) wird, falls er öfter in Ihrem Bahnhof oder Ihrer Haltestelle ein- oder aussteigt, ohnehin von Ihnen bewundert werden, mit welcher ausgeprägter Sicherheit er sich bewegt. Wahrscheinlich kennt er Kleinigkeiten des Bahnsteiges besser als Sie. Ist die Dame oder der Herr hingegen fremd, dann wird Ihre Hilfe und Wegberatung dankbar angenommen werden. Wenn Sie den Blinden begleiten, so führen Sie ihn zweckmäßig am stockfreien Arm. Sollten Sie es nicht ganz richtig machen, so wird Sie der Blinde bitten, es anders zu tun. Und noch eins: Sollten Sie ihm beim Weggehen „Auf Wiedersehen“ oder „Auf Wiedersehen“ gewünscht haben, so brauchen Sie sich deswegen nachher nicht zu genieren wegen der Unbedachtlichkeit. Der Gruß verliert nichts an

Österreichische Bundesbahnen

Bahnhof: _____
(Stempel)

Abteil für Körperbehinderte

Freie Plätze dürfen nur durch den Schaffner mit anderen Reisenden besetzt werden. Diese Plätze sind jederzeit Körperbehinderten freizugeben.

Z 1301 Zerst Körperbehinderte - A 5 q - HD Wien - Auflagejahr (letzte Zahl maßgeblich): 1984 82 82 81 80

Liebenswürdigkeit, nur versteht der Blinde damit aus seiner „Sicht“ (sprachlich ebenso widersinnig) das Abtasten, Erfassen und Erkennen der Umwelt im Rahmen seiner Möglichkeiten.

Sollten Sie einmal die Gelegenheit haben, einer Gruppe geistig behinderter Kinder etwas erklären zu dürfen und Sie finden – was Ihnen nach kurzer Zeit gelingen wird – die richtigen Worte, dann werden Sie selbst erstaunt sein über die glücklichen Kindergesichter (und die Freude der begleitenden Personen!).

Achten Sie in Ihrem Wirkungskreis auch darauf, daß den Auflagen der Zugbildepläne A und B hinsichtlich des Abteilvorbehaltes für Körperbehinderte entsprochen wird:

In jedem Schnell- und Eilzug ist tunlichst ein Abteil oder eine entsprechende Platzgruppe 2. Klasse für Körperbehinderte vorzubehalten (Wagengattung AB Abt. 9, Wagengattung B Abt. 2). Der betreffende Wagen wird

im Zp A durch ein Dreieck in der Spalte 1 gekennzeichnet (Δ).

Die Bestimmungen für Personenzüge in den Zp B weichen directionsweise geringfügig voneinander ab. Auf einen Nenner gebracht: Das Abteil (bei Wagen ohne Abteil eine Bankreihe) soll etwa in der Mitte des Stammteiles, bei Triebwagenzügen mit Anhängern in diesen vorgesehen werden. Das



Abteil oder die Bankreihe soll sich möglichst in der Nähe einer Eingangstür befinden. Die Kennzeichnung erfolgt einheitlich mit Vordruck Z 1303, der auf das Wagenfenster aufgeklebt wird und von außen und innen lesbar sein muß. In den modernen Triebzügen findet man auch schon ein eigenes Piktogramm (Muster).

Das war ein kleines Sammelsurium von Gedanken zum Jahr der Behinderten. Der Möglichkeit zu helfen sind keine Grenzen gesetzt. Vielleicht haben Sie dazu noch nützliche Anregungen, die wir gegebenenfalls auch gerne weitergeben, um sie der Verwirklichung näherzubringen.

Die Möglichkeit, den behinderten Reisenden zu helfen, werden wir alle als leichte Verpflichtung gerne auf uns nehmen. Es wird für uns auch keineswegs der 31. Dezember 1981 der letzte Tag sein, unsere Hilfsbereitschaft zu beweisen, genauso wenig, wie der 1. Jänner 1981 der erste Tag des Helfens war.

Winterübung des Österreichischen Bundesheeres 1981

In einem der drei „besonderen Bedrohungsräume“ Österreichs (so die Bundesheer-Terminologie), dem oststeirischen Raabtal, übte im Februar d. J. das Österreichische Bundesheer.

Der Ansicht von Militärfachleuten zufolge ist nämlich die Oststeiermark im Fall eines Angriffes aus dem ungarischen Raum in Richtung Adria besonders gefährdet, weshalb die Manöver der Bereitschaftstruppe in diese Gegend verlegt wurden. Auch sollte diese Bereitschaftstruppe das Gelände der gefährdeten Räume unter Gefechtsbedingungen kennenlernen.

Neben den Verbänden aus Niederösterreich beteiligten sich auch Einheiten der steirischen Landwehrregimenter 54 und 55 (Graz und Sankt Michael) sowie des Grazer Versorgungsregimentes 2, Teile der Fliegerdivision und Einheiten Kärntner, Salzburger und Tiroler Truppen an der Übung.

Es wurden hiebei von den **Verladebahnhöfen**

Klagenfurt Hbf, Furth-Palt, Melk,

Spratzern, Göpfritz, Gmünd NO, Sigmundsherberg, Mistelbach, Felixdorf, Salzburg Hbf, Kufstein und St. Johann in Tirol

nach den **Zielbahnhöfen**

Gleisdorf, Feldbach, Fehring, Jennersdorf und Fürstenfeld sowie umgekehrt (Auf- bzw. Rückmarsch) jeweils ca. 4000 Soldaten, 195 Kettenfahrzeuge und 615 Räder-

fahrzeuge (mit einer Nettotonnage von 7268 Tonnen) befördert.

Um diesem Beförderungsauftrag gerecht werden zu können, waren 48 Volltransporte (bei Auf- und Rückmarsch je 24), 7 Leerwagenzüge und 70 Dienstzüge erforderlich. Zur Beförderung der Soldaten und der Fahrzeuge waren 66 vierachsige Reisezugwagen und 450 Güterwagen verschiedener Gattungen sowie beim

Verladung der Ungetüme





Unterwegs zur „Front“

Ein Blick in die Mil-ZÜ im Bf Fehring



Aufmarsch 42 und beim Rückmarsch 47 Elektro- und Diesel-Tfz im Einsatz. Alle Züge des Aufmarsches konnten pünktlich oder mit Vorsprung (durchschnittlich minus 16,7 Minuten) ans Ziel gebracht werden. Beim Rückmarsch wurden von 24 Volltransporten nur 2 verspätet, alle anderen mit Vorsprung eingebracht (durchschnittlich minus 119 Minuten). Insgesamt konnte ein Pünktlichkeitsgrad von 96% erzielt werden.

In einem Schreiben an die Österreichischen Bundesbahnen würdigte der Kommandant der 3. Panzergrenadierbrigade, Oberst des Generalstabes Richard Bondi, die von unseren Mitarbeitern erbrachte Leistung wie folgt:

Erstmals hat die gesamte 3. PzGren-Brig, verstärkt durch Teile aus dem ganzen Bundesgebiet, zu einem Übungsvorhaben mit Eisenbahntransport verlegt.

Dank der ausgezeichneten Planungsarbeit und exakten Durchführung dieser Verlegung durch die ÖBB, konnte die Truppe ausgeruht den Übungsraum erreichen. Nach Übungsende hat der Transport in die Heimatgarnisonen so reibungslos funktioniert, daß der vorgesehene Zeitrahmen erheblich unterschritten werden konnte.

Es ist mir ein Bedürfnis, mich für Ihre Geduld bei der mehrmaligen Änderung des Transportablaufes, bedingt durch überraschende Verstärkungen, besonders zu bedanken.

Als Kommandant der 3. PzGrenBrig und Übungsleiter möchte ich den für die Planung und Durchführung des Eisenbahntransportes Verantwortlichen im Namen aller Angehörigen der Brigade besonders danken und darf Sie ersuchen, diesen Dank auch an Ihre Bediensteten weiterzugeben.

Kennntnisnahme des IdB

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10/1957 wurde angeordnet, daß jeder zum Lesen des Blattes verpflichtete Bedienstete die Kennntisnahme unterschrieben zu bestätigen hat. Diese Anordnung wird für das IdB mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Mit dieser Änderung ist kein Verbot verbunden. Das heißt, wo z. B. das

IdB kursiert, bevor es in eine den Mitarbeitern zugängliche Sammlung einverleibt wird, kann es sehr wohl zweckmäßig sein, wenn der einzelne Leser durch Unterschrift zum Ausdruck bringt, daß einer Weitergabe von ihm aus nichts mehr im Wege steht. Aber das ist ja selbstverständlich.

Zu den Motiven: Jeder Mitarbeiter muß die für seinen Dienst geltenden Vorschriften einhalten und sie daher kennen. Er wird also im eigenen Interesse trachten, von Hilfsmitteln Gebrauch zu machen. Daß ein Mitarbei-

ter des ausführenden Betriebsdienstes das Informationsblatt „Der Betrieb“ als Hilfsmittel ohne Unterschriftszwang heranziehen wird, ist naheliegend. Andererseits wäre es doch absurd, jemanden zwingen zu wollen, etwas für ihn vielleicht Uninteressantes zu lesen und die Unterschrift als Vollzugsmeldung zu werten.

Neben dem „Nurunterschreiben“ aus Desinteresse wurden leider auch Fälle bekannt, wo Mitarbeiter so unter Zeitdruck gesetzt wurden, daß der

als gestört zu betrachten bzw. die EK gilt als nicht bewacht. Die Züge sind von der Störung mit V-Befehl zu ver- ständigen.

Damit sind wir auf einen kleinen Ab- stecher mitten im Kapitel

Verhalten bei Störungen von Siche- rungsanlagen für EK

(DV V 3, Pkt. 320 ff.).

Hier ist für den Wärter der Pkt. 322 von großer Bedeutung:

„Ist eine Schranken- oder Blinklicht- anlage gestört und ist zur Zeit der Meldung ein Schienenfahrzeug von einem Nachbarbahnhof bereits abge- fahren, so hat der zuständige Bedien- stete – je nach Lage der EK – das Schienenfahrzeug entweder selbst an- zuhalten und den Führer des führen- den Triebfahrzeuges (KI-Führer) von der Störung zu verständigen und zu beauftragen, vor der betreffenden EK anzuhalten und erst nach Abgabe des Signals ‚Achtung‘ die Fahrt fortzu- setzen. Der Zug ist vom Blockwärter mit V-Befehl, von den übrigen Bahn- wärtern nur mündlich zu verständigen.“

Zurück zu unserer Vorausmeldung:

Die Zeit der Vorausmeldung trägt der Schrankenwärter im Vorausmeldevor- merk ein.

Weicht die tatsächliche Ab-(Durch)- fahrtszeit von der vorausgemeldeten Zeit ab, so ist die tatsächliche Zeit ungesäumt nachzumelden. Die voraus- gemeldete Zeit wird diesfalls leserlich durchgestrichen, die nachgemeldete Zeit daneben oder darüber geschrie- ben.

Wortlaut der Vorausmeldung:

„Zug . . . voraussichtlich ab (Minuten der Abfahrtszeit)“

So und nicht anders!

Von besonderer Bedeutung für den Schrankenwärter ist die Neuregelung des Vorsprungfahrens.

Pkt. 475

„Alle Beteiligten müssen danach stre- ben, die planmäßigen Verkehrszeiten einzuhalten.“

Bei verspäteten Zügen ist die Fahr- zeit bis zum Erreichen der Fahrplan- geschwindigkeit zu kürzen. Sind Fahr- zeitüberschreitungen (z. B. durch Langsamfahrstellen) zu erwarten, so darf auch bei nicht verspäteten Zügen die Fahrzeit gekürzt werden.“

Der Triebfahrzeugführer wird also – aus eigenem – die Fahrplangeschwin- digkeit anstreben, um ein Vorsprung- fahren zur Abdeckung der Verluste kommender Langsamfahrstellen zu er- reichen. **Von diesem Vorsprungfahren kann der Schrankenwärter nur über das Vorausmelden Nachricht erhalten!**

Sperrfahrten (DV V 3, Pkt. 568 ff.)

Sperrfahrten werden nicht eingeleitet. Der Schrankenwärter wird vor dem Ablassen einer Sperrfahrt vom FdI be- nachrichtigt. Falls nicht ohnehin eine schriftliche Anordnung über die zu führende Sperrfahrt aufliegt, sind die beteiligten Bahnhof- und Strecken- bediensteten über die Zeit der Abfahrt, das Ziel der Hinfahrt und die späteste Rückkehr bzw. späteste Ankunft im Nachbarbahnhof zu unterrichten.

Sperrfahrten (ausgenommen KI) sind wie Züge vorauszumelden, die Vor- gangsweise bei gestörten EK-Siche- rungseinrichtungen ist ebenso wie bei Zügen.

Sperrfahrten KI erhalten die ent- sprechenden Weisungen in der Fahrt- anweisung (Spalte 7).

Kleinwagenfahrten

(DV V 3, Abschnitt VI)

Aus Punkt 535:

„Die Fahrt des KI ist den Strecken- bediensteten anzukündigen. In der An- kündigung ist die Verkehrszeit, Ver- kehrsstrecke, auf zweigleisigen Strecken auch das befahrene Gleis, ferner die Zahl der mitgeführten Anhänger sowie die Zulassung der Fahrt im be- setzten Blockabschnitt anzugeben.“

Kann einem Schrankenwärter oder Bewacher von EK die KI-Fahrt nicht angekündigt werden oder läßt die Zweckbestimmung der Fahrt (z. B. Vornahme länger dauernder Arbeiten auf der Strecke) das rechtzeitige Be- dienen einer Schranken- oder Blink- lichtanlage nicht mit Sicherheit er- warten, so sind dem KI-Führer in der Fahrtanweisung die betroffenen Schranken- und Blinklichtanlagen als gestört bekanntzugeben.“

Pkt. 548:

„Vor EK mit gestörten Schranken- oder Blinklichtanlagen hat der KI-Füh- rer anzuhalten, das Signal ‚Achtung‘ zu geben und, wenn es der Straßen- verkehr zuläßt, die Fahrt vorsichtig fortzusetzen.“

Übrigens: Bei Fahrten von Gleismaß- und Prüfgeräten mit einem Gewicht bis 70 kg brauchen Schranken- und Blinklichtanlagen nicht bedient zu werden. Bei Befahren von EK, die mit Schranken- oder Blinklichtanlagen ausgestattet sind, hat der KI-Führer im Bedarfsfall die Bewachung durch- zuführen (Pkt. 556 g).

Zusammenfassung

In einem Streifzug durch das Arbeits- gebiet unserer Schrankenwärter hätte noch mancherlei Platz: die gesetz- lichen Grundlagen (EKVO 1961), das Merkblatt für Maßnahmen bei gestör- ten oder beschädigten Sicherheits- einrichtungen bei Eisenbahnkreuzun- gen, die Meldung von Störungen und selbstverständlich die ZSB 7 „Siche- rung von Eisenbahnkreuzungen“ – Bestimmungen, die einem Schranken- wärter in Fleisch und Blut übergegan- gen sein müssen.

Wir appellieren an die Mitarbeiter im Schrankenwärterdienst, sich stets ak- tiv am Betriebsgeschehen zu betei- ligen. Nicht nur abwarten, bis eine Vor- ausmeldung eintrifft. Der Schranken- wärter hat von der Vorschrift her das Recht, umfassend über alle Unregel- mäßigkeiten – Verspätungen, geän- derte Reihenfolgen usw. – rechtzeitig informiert zu werden. Sollten seine Gesprächspartner säumig sein, so ist es sein Recht, aber auch seine im Dienste der Sicherheit gebotene Ver- pflichtung, sich über die Betriebslage zu erkundigen. Nicht der Zwang eines Vorschriftenpunktes, vielmehr der Geist der geltenden Vorschrift, näm- lich selbständig zu denken und im vorgegebenen Rahmen selbständig so zu handeln, daß das vorgegebene Ziel – optimale Sicherheit für die uns anvertrauten Menschen und Werte – erreicht und die gestellte Aufgabe korrekt gelöst wird, soll die treibende Kraft für Ihre Aktivität sein.

Diesen den Schrankenwärttern ge- widmeten Beitrag wollen wir nicht ab- schließen, ohne uns bei jenen Schran- kenwärttern zu bedanken, die es bei keinem Zug verabsäumen, auch die Zugbeobachtung (ZSB 14) gewissen- haft vorzunehmen und dadurch die Bahn schon oft vor großem Schaden bewahrt haben. Wir möchten aber die wenigen Desinteressierten gleich- zeitig ernsthaft ermahnen, auch diesen Teil ihrer Aufgabenstellung korrekt zu erfüllen.

Die Gendarmerie gibt das Gleis nicht frei

Schon der Titel allein ist für die meisten Verkehrsbediensteten ausreichend, die Erinnerung an ein außergewöhnliches Ereignis zu wecken, nach dem Polizei oder Gendarmerie die Weiterfahrt eines Zuges stark verzögert oder sogar den Verkehr auf einer Bahnstrecke für längere Zeit lahmgelegt haben. In wiederholten Kontakten mit dem Bundesministerium für Inneres konnte ganz allgemein oder in konkreten Fällen Erleichterung geschaffen werden. Kontakte dieser Art auf regionaler oder örtlicher Basis sind naturgemäß wirkungsvoller. Regional deshalb, weil der Bereich überschaubarer ist und das Vorstellungsvermögen eines mit der Eisenbahnmaterie nicht vertrauten Gesprächspartners nicht überfordert wird. Einem leitenden Beamten des Landesgendarmeriekommandos Tirol wird es weit näher gehen, wenn ihm die Folgen der Unterbrechung des Nahverkehrs aus Telfs-Pfaffenhofen um 6 Uhr morgens gemeldet wird, zumal er vielleicht selbst den rechtzeitigen Dienstantritt einiger seiner Beamten gefährdet sieht. Ein zum gleichen Fall in Wien angesprochener Beamter wird sich von der Sache her zwar genauso gründlich einsetzen. Die Zweckmäßigkeit der von ihm als Nichteisenbahnfachmann erteilten Aufträge bleibt aber doch von der räumlichen Distanz belastet.

Was die örtlichen Kontakte betrifft, so ist deren zu erwartende Effizienz außer jeder Frage. Sind die beiden Partner doch auf gegenseitige Unterstützung angewiesen. Nur sollte auch hier die Kontaktnahme der Vorstände mit den zuständigen Exekutivdienststellen regelmäßig erfolgen, um Kommunikationsmängel im Ernstfall auf alle Fälle auszuschließen. Aber auch deshalb, um den in Betracht kommenden ÖBB-Bediensteten die Scheu vor dem Umgang mit der „Obrigkeit“ zu nehmen. Mit dem erhebenden Gendarmen nur zu reden, wenn er etwas fragt, mag zwar meist bequem sein – gut ist es sicher nicht. Das hat nichts damit zu tun, daß es den Mitarbeitern im Außendienst nicht gestattet ist, sich über Ursache oder Schuldfrage zu äußern. Dieser Grundsatz bleibt unangetastet. Gemeint sind vielmehr die Hunderten Beratungs- und Hilfestellungsmöglichkeiten, die in letzter

Konsequenz den Österreichischen Bundesbahnen zugute kommen. Etwa die Herstellung von Fernsprechanbindungen zu Bahndienststellen, die Beschaffung ergänzender Personaldaten, die Auskunft über zu erwartende Zugpausen und vieles mehr. Und immer wieder der Hinweis auf die enormen betrieblichen Folgen einer Gleissperre.

Beispielsweise hat sich das gute Einvernehmen der Bundesbahndirektion Linz mit dem Landesgendarmeriekommando Oberösterreich, regional gesehen, bestens bewährt. Zwei Ereignisse im Bundesland Salzburg boten Anlaß zur Fühlungnahme dieser Direktion mit dem Landesgendarmeriekommando Salzburg. In Schlagworten skizzieren wir nachstehend, was die Österreichischen Bundesbahnen zu sagen hatten und was die Gendarmerie dazu meint, so daß Sie sofort erkennen, worauf es ankommt.

1. ÖBB: 27. 10. 1980, 3.51 Uhr, Seekirchen-Mattsee-Hallwang-Elixhausen, ein 21jähriger Student wird vom Z 248 tödlich überfahren. Weiterfahrt durch Gendarmerie erst um 5.15 Uhr erlaubt. Z 248 +84 Min. Leichenteile im Gleis 2, Gleissperre bis 6.50 Uhr. Erhebliche Verspätung im Zugverkehr.

Gendarmerie: Gendarmerie erst 19 Min. nach dem Ereignis, d. i. um 4.10 Uhr, verständigt. Eintreffen am Unfall wegen ungenauer Ortsangabe verzögert. Die Weiterfahrt des Zuges 248 erfolgte einvernehmlich mit dem Bahnhofvorstand, der aus Pietätsgründen vorerst die Wegschaffung der Leichenteile für notwendig hielt, erst um 5.15 Uhr.

2. ÖBB: 13. 11. 1980, 11.00 Uhr, Abzw. Kasern-Hallwang-Elixhausen, ein 18jähriger Beschäftigungsloser legt sich vor Z 41555, Abtrennung des Kopfes, Selbstmord. Z 41555 +99 Min. Die Weiterfahrt war vorher vom erhebenden Sicherheitsorgan nicht gestattet worden. Gleis 1 bis 12.38 Uhr gesperrt. Große Zugverspätungen.

Gendarmerie: Wegen der durch eine falsche Ortsangabe erforderlichen Suche nach dem Güterzug und der schwierigen Zufahrtsmöglichkeiten trafen die erhebenden Gendarmeriebeamten erst um 11.45 Uhr an der Unfallstelle ein. Hätte der Fdl eine richtige oder zumindest genauere Beschreibung des Unfallortes abgegeben, wäre diese Verzögerung unterblieben. Da eine

Identitätsfeststellung nicht möglich war, der Verdacht einer strafbaren Handlung nicht ausgeschlossen werden konnte und zu dieser Zeit weder ein Untersuchungsrichter noch ein Staatsanwalt erreichbar waren, wurde mittels Funk eine Patrouille der Kriminalabteilung angefordert. Der Lokomotivführer erhob gegen die damit verbundene längere Stehzeit des Zuges auf ausdrückliches Befragen keinen Einwand.

Sie sehen also, wie wichtig die rascheste Verständigung ist. Dabei spielt aber die Ortsangabe eine große Rolle. Vergessen Sie nie, daß der Gendarm straßenorientiert denkt. Um Ihnen das mit einem möglichen Beispiel zu veranschaulichen. Nehmen Sie eine Landkarte, etwa im Maßstab 1:200.000 zur Hand, das genügt vollkommen. Gesetzt den Fall, es handelt sich um ein Ereignis auf der Pottendorfer-Linie, nördlich des Bf Wampersdorf. Mit großer Sicherheit wird ein unerfahrener Fdl das Ereignis auf der dortigen EK anzeigen: „Eisenbahnkreuzung zwischen Wampersdorf und Ebreichsdorf.“ Mit genau derselben Wahrscheinlichkeit wird das Gendarmeriefahrzeug mit lautem Geheul zu der Eisenbahnkreuzung zwischen Wampersdorf und Ebreichsdorf hinbrausen. Wenige Minuten später gibt es den ersten Ärger. Das Einsatzfahrzeug befindet sich nämlich im Süden des Bf Wampersdorf (Richtung Pottendorf-Landegg). Selbstverständlich hat der Fdl gemeint „zwischen Bf Wampersdorf und Bf Ebreichsdorf“. Selbstverständlich hat der Gendarm gemeint: „zwischen Gemeinde Wampersdorf und Gemeinde Ebreichsdorf“.

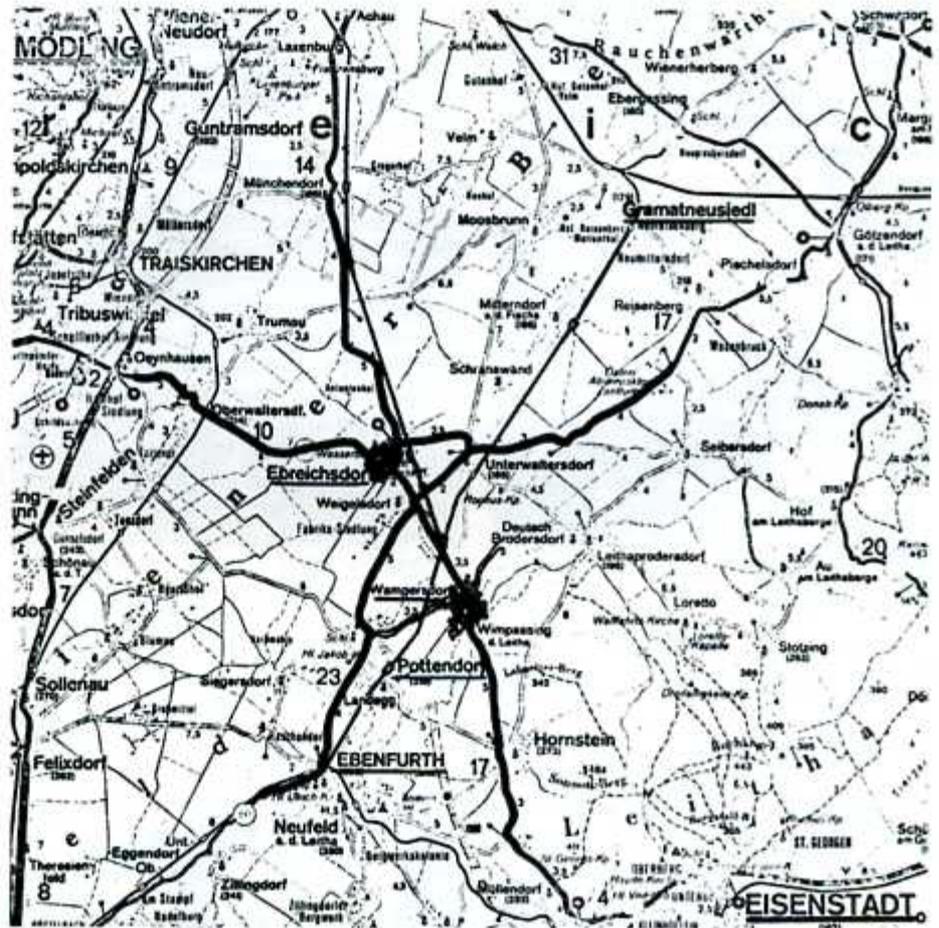
Wie wichtig wäre es in einem Fall, wie wir ihn als Modell dargestellt haben, wenn der Bahnhofvorstand mit dem Gendarmeriepostenkommandanten schon längst die anzuwendende Ortsbeschreibung vorsorglich fixiert hätte. Wir nehmen an, daß es in dem gestellten Fall in Wirklichkeit ohnehin längst geschehen ist.

Aber auch an Ort und Stelle nach Eintritt eines Ereignisses: Dem Fdl wird es kaum möglich sein, sich an eine auf der Strecke liegende Unfallstelle zu begeben. Der Vorstand oder ein anderer befähigter Mitarbeiter (Einsatzleiter) können durch Anwesenheit am Unfallort Wunder wirken. Im Nahbereich von Linz konnte durch zufälliges Erscheinen des damaligen Leiters des Erhebungsdienstes der Transportabteilung Linz eine möglicherweise Stunden dauernde Gleissperre

abgewendet werden. Auch dem Vorstand des Bf Floridsdorf ist es vor einiger Zeit gelungen, eine Lahmlegung des Schnellbahnbetriebes hintanzuhalten. Er war von zu Hause geholt worden und kam gerade zurecht, um mit der Polizei zu vereinbaren, wie diese nächst der Brücke über die Donau agieren konnte, ohne daß Personen durch die in Abständen von wenigen Minuten verkehrenden Züge in Gefahr gerieten. Eine Gleissperre erwies sich überhaupt nicht als notwendig.

Wenn nun der Tzf-Führer eines ohne Zugbegleitmannschaft verkehrenden Zuges in einen Unfall verwickelt ist, so hat der so viel zu tun, daß ehestens Unterstützung vonnöten ist. Einer Frage nachzugehen, wie sich die Verhaltung seines Zuges auf die Betriebsabwicklung auswirkt, wird dem Tzf-Führer zeitmäßig gar nicht möglich sein. In Anbetracht der großen psychischen Belastung durch den Unfall und die möglicherweise schon laufende polizeiliche Einvernahme wird ihm das Problem der Zugverspätung in vielen Fällen in dieser Ausnahmesituation wirklich nicht vorrangig erscheinen.

Andererseits ist es schon vorgekommen, daß die Gendarmerie gestattet hat, vor Bergung der im Gleis liegenden sterblichen Überreste eines Menschen die Unfallstelle mit geringer Geschwindigkeit zu befahren. Oft sind zu diesem Zeitpunkt schon etliche Züge dort gefahren, ehe der Unfall entdeckt wurde. Es wäre doch etwas



widersinnig, von dem Angebot der Gendarmerie aus Pietätsgründen nicht Gebrauch zu machen.

So unangenehm diese Vorfälle sind – an bestimmten Unfallbereichen treten Selbstmorde auf der Schiene sogar

gehäuft auf –, wir müssen uns damit auseinandersetzen. Überlegen auch Sie schon vorher, was zweckmäßigerweise zu tun wäre, wenn es wieder einmal heißt: „Die Gendarmerie gibt das Gleis nicht frei.“

Ein bißchen Rechtskunde

Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über die Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland.

Artikel 8

(1) Die Reisenden werden im Eisenbahndurchgangsverkehr in Zügen befördert, die in der Bundesrepublik Deutschland unter Bahnverschluß zu halten sind.

(2) Im Eisenbahndurchgangsverkehr ist es Reisenden verboten, ein- oder auszusteigen, Waren in den oder aus dem Zug zu verbringen sowie Zoll- oder Bahnverschlüsse zu öffnen. Die Bedieneten der beiden Eisenbahnverwaltungen haben die Einhaltung dieser Verbote zu überwachen und bei Zuwiderhandlungen zur Wiederherstellung des diesem Vertrag entsprechenden Zustandes, erforderlichenfalls unter Anwendung unmittelbaren Zwanges, einzuschreiten, wobei sie die sonst für sie maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften anzuwenden haben. Wird eine Ausnahme von diesen Verboten notwendig oder wird ein Verbot übertreten, so hat der Zugführer, sofern Grenzkontrollorgane nicht anwesend sind,

eine Niederschrift aufzunehmen, von der je eine Ausfertigung den zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten unverzüglich zuzuleiten ist.

Der Vertrag, aus dem wir den Artikel 8 zitiert haben, wurde am 15. 12. 1971 in Bonn zwischen den Bevollmächtigten der Republik Österreich, a. o. und bev. Botschafter Dr. Wilfried Gredler, und Sektionschef im Bundesministerium für Verkehr, Dr. Robert Stanfel, und der Bundesrepublik Deutschland, Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Dr. Paul Frank, und Ministerialdirektor im Bundesministerium für Verkehr, Dr. Wolfgang Vaerst, vereinbart. Nach Genehmigung durch den Nationalrat trat der Vertrag am 1. 7. 1974 in Kraft. Die Verlautbarung

erfolgte im Bundesgesetzblatt 96. Stück, ausgegeben am 21. 6. 1974, unter Nr. 331.

Was war der Anstoß, Ihnen diese Bestimmungen in Erinnerung zu rufen?

Am 9. 12. 1980 stieg während des Aufenthaltes des Z 140 im Bf Rosenheim der Kellner des Speisewagens aus und erwarb zwei Stangen Zigaretten. Er wurde dabei vom Bundeszollinspektor und dem Generalinspektor der Zollwache beobachtet. Die Zigaretten wurden durch den Kellner ohne Stellung beim Zollamt Kufstein in das österreichische Zollgebiet eingebracht. Von der eingeschalteten Zollfahndung beim Zollamt Innsbruck wurde der Sachverhalt geklärt und einer Bereinigung zugeführt. Daraufhin wandte sich die Finanzlandesdirektion Tirol an das Hauptzollamt Rosenheim, mit dem Ersuchen, derartige Verstöße, allenfalls aber auch

Schmuggelpraktiken größeren Umfanges, durch Überwachungsmaßnahmen zu unterbinden. Auch mußte die Bayerische Grenzpolizei nachträglich in Kenntnis gesetzt werden.

Nun könnte man versucht sein, das Ganze damit abzutun, daß es sich um eine zwischen ISTG-Personal, Zollbehörde und anderen bahnfremden Stellen zu erledigende Angelegenheit handelt. So ist es eben nicht! Mit Schreiben der Finanzlandesdirektion Tirol, des Bundesministeriums für Finanzen und unseres Anschluß- und Gemeinschaftsdienstes wurden wir aufgefordert, die Mitarbeiter an die aus dem zitierten Absatz (2) erwachsenden Pflichten zu erinnern. Übrigens, der zweite und dritte Satz dieses Absatzes sind sogar verfassungsändernd. Mit aller Strenge wird den Bediensteten von DB und ÖBB aufgetragen, die Einhaltung der Verbote des Ein- und Aussteigens, des Ver-

bringens von Waren in den oder aus dem Zug sowie des Öffnens von Zoll- oder Bahnverschlüssen zu überwachen. Unter Anwendung der sonst für sie maßgeblichen innerstaatlichen Rechtsvorschriften ist dabei sogar die Anwendung unmittelbaren Zwanges verlangt.

Der Eisenbahndurchgangsverkehr über die DB-Strecke Salzburg-Rosenheim-Kufstein ist für unser Fahrplangefüge zu einer nicht wegzudenkenden Einrichtung geworden, eine Ausweitung wird nach dem Bau der Rosenheimer Kurve eintreten. Aber auch durch Streckenunterbrechungen erzwungene Umleitungen über andere Strecken Bayerns treten immer wieder auf. Die klaglose Durchführung des Korridorverkehrs erfordert eben auch die Beherrschung und Befolgung der für die Belange des Durchgangsverkehres eigens geschaffenen Rechtsvorschriften.

Informationstagung für Richter und Staatsanwälte

Am 28. 1. 1981 fand in Graz eine Informationstagung für die Richter und Staatsanwälte des Landes Steiermark statt. Der Einladung der veranstaltenden Direktion Villach waren rund 40 Richter und Staatsanwälte gefolgt, darunter beinahe alle hochrangigen Richter des Landes Steiermark unter Führung der Senatspräsidenten des Straflandesgerichtes Graz und des Oberlandesgerichtes Graz. Folgende Kurzvorträge waren vorge-

- Präsident Hofrat Dipl.-Ing. Johann Pontasch
„Die Organisation der ÖBB und die Bedeutung des Verkehrs in der menschlichen Gesellschaft“
- Dir.-Rat Dipl.-Ing. Schubert
„Zugförderungs- und Werkstätten-dienst der ÖBB“
- Ing. Gschwandtner
„Sicherungsanlagen der ÖBB“
- Erwin Lemmerer
„Betriebsvorschriften“

Im Anschluß an die Kurzvorträge wurden das Zentralstellwerk Graz Hbf und die Zugförderungsleitung Graz besichtigt.

Im Vortrag über Betriebsvorschriften konnte den anwesenden Richtern und Staatsanwälten ein Bild über die Besonderheiten der Betriebsvorschriften, die besonderen Umstände, unter denen sie angewendet werden müssen, sowie über die Grundzüge der Reform der Betriebsvorschriften vermittelt werden. Die Aufnahme war über Erwarten gut. In den anschließenden Gesprächen konnte überaus großes Interesse festgestellt werden. Die Tatsache, daß die Betriebsvorschriften nicht ohne weiteres mit Gesetzen und anderen Regelwerken verglichen werden können, dürfte nunmehr von allen Anwesenden richtig erkannt worden sein. In den Gesprächen war es auch möglich, die Gerichtsurteile aus letzter Zeit, die unseren Vorstellungen nicht entsprechen haben, zu diskutieren. In den abschließenden Worten des Senatspräsidenten Dr. Wolf ist dies sehr deutlich zum Ausdruck gekommen. Präsident Dr. Wolf hat versichert, daß unter dem Eindruck der Informationstagung bei den künftigen Entscheidungen nicht nur die Grundsätze der Betriebsvorschriften, die ja als Zielvorgaben angesehen werden müssen, heran-

gezogen werden, sondern daß alle Entscheidungen auch auf die Vorhersehbarkeit und Zumutbarkeit abgestellt werden. Das Problem der Sachverständigen konnte zumindest diskutiert werden, Verständnis hierfür ist sicherlich vorhanden. Eine Reihe von Kontakten konnte hergestellt werden, die sicher in Hinkunft noch vertieft werden können.

Es wird von Vorteil sein, wegen des großen Erfolges dieser Informationstagung, auch in den anderen Bereichen Tagungen in ähnlicher Form durchzuführen, um dem Informationsbedürfnis Rechnung zu tragen, vor allem aber, um die Gedankengänge der Betriebsvorschriften und die Besonderheiten des ausübenden Betriebsdienstes den Richtern und Staatsanwälten nahebringen zu können. Für künftige Entscheidungen der Gerichte darf nach den Erfahrungen der Tagung in Graz erwartet werden, daß sowohl die Belange des Unternehmens als auch die Belange der einzelnen Mitarbeiter besser als bisher Berücksichtigung finden können.

Abschließend kann festgestellt werden, daß auch der Gesamteindruck des Unternehmens ÖBB auf die Richter und Staatsanwälte, der durch die Tagung vermittelt wurde, als äußerst gut bezeichnet werden kann.

Lichtbildausweise für Tfz-Führer

Jeder zur Bedienung eines Triebfahrzeuges berechnete Mitarbeiter ist mit einem diese Berechnung dokumentierenden Lichtbildausweis ausgestattet.

Mit den Dienstanweisungen der Generaldirektion Z. 52-36/1-1980 vom 13. 2. 1981 und 52-36/2-1980 vom 13. 3. 1981 wurden die Bundesbahndirektionen und alle Zugförderungsdienststellen ausführlich über die mit der Einführung der Ausweise verbundenen Modalitäten unterrichtet.

Die vom Maschinendienst verfügte Pflicht eines Tfz-Führers, sich, wenn notwendig, unaufgefordert dem Maschinenmeister, dem Remisenwärter, dem abzulösenden Tfz-Führer oder einem Kontrollorgan gegenüber mit diesem Ausweis zu legitimieren, wird äußerst streng gehandhabt und verträgt keine Toleranz. Auf einen Nenner gebracht – bei persönlicher Ablöse: kein Ausweis = keine Dienstübergabe; bei Übernahme des abgestellten Tfz: kein Ausweis = keine Triebfahrzeugschlüssel.

In vielen Fällen werden die Triebfahrzeugschlüssel vom Fdl ausgegeben. Auch hier gilt: kein Ausweis = kein Triebfahrzeugschlüssel. Das hat

mit einer Schikane nichts zu tun und soll auch nicht dazu ausarten. Sind Tfz-Führer und Fdl eng befreundet, so wird die Ausweiseleistung an den Fdl im Abstand von wenigen Tagen nicht unbedingt notwendig sein. Noch einige wenige Fälle wird es geben, wo der Fahrdienstleiter auf das Vorweisen des Ausweises fallweise guten Gewissens verzichten wird dürfen – aber wirklich nur wenige. Hand aufs Herz: Ist es wirklich eine arge Mehrbelastung? Schließlich weisen Sie ja auch einem gut bekannten Schaffner Ihre Dienstfreikarte oder Ihren Auswärtsgebührenzettel vor, auch wenn diesem bekannt ist, daß Sie die Fahrt zu Recht ausüben und im Besitz des Fahrausweises sind.



Kampf dem Alkohol — international



Arbeitnehmerschutz

Entwicklung der Unfallrate im Jahr 1980

Im Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Folge 3/1980 „Sicherheit zuerst“ wurde auf Grund der vorgelegten Meldungen für den Sicherheitsbeamten bereits auf das verhältnismäßig starke Ansteigen der Arbeitsunfälle im Betriebsdienst, aber auch der Wegunfälle gegenüber dem Vorjahr 1979 aufmerksam gemacht. Aus diesem Grunde wurden auch alle auf diese Entwicklung einflußnehmenden Stellen und berufenen Organe ersucht, alle Mittel einzusetzen, die geeignet erscheinen, dieser sowohl für die Mitarbeiter als

auch für das Unternehmen sehr nachteiligen Entwicklung Einhalt zu gebieten. Obwohl wir davon überzeugt sind, daß in vielen Bereichen der Unfallverhütung dienende Aktivitäten gesetzt werden, ist es nicht gelungen, diesen negativen Trend zu unterbinden.

Aus der graphischen Darstellung (auf dieser Seite unten) können Sie die Entwicklung der Arbeitsunfälle der letzten drei Jahre selbst vergleichen. Leider handelt es sich nicht nur um eine Verschlechterung hinsichtlich der Anzahl der Arbeitsunfälle, sondern – wie die Vergleiche auf Seite 15 zeigen – auch um eine wesentliche Zunahme der Unfälle mit schweren Folgen in bestimmten Arbeitsbereichen.

Wie aus der vorläufigen Personalunfallstatistik zu entnehmen ist, hat sich im Jahre 1980 die Anzahl der Arbeits-

unfälle auch bei den Zugbegleitern und im Wagenreinigungsdienst merkbar erhöht. Teilweise war hierfür das Nichttragen von Schutzkleidern ursächlich bzw. wurde hiedurch die Schwere der Unfälle erheblich beeinflußt.

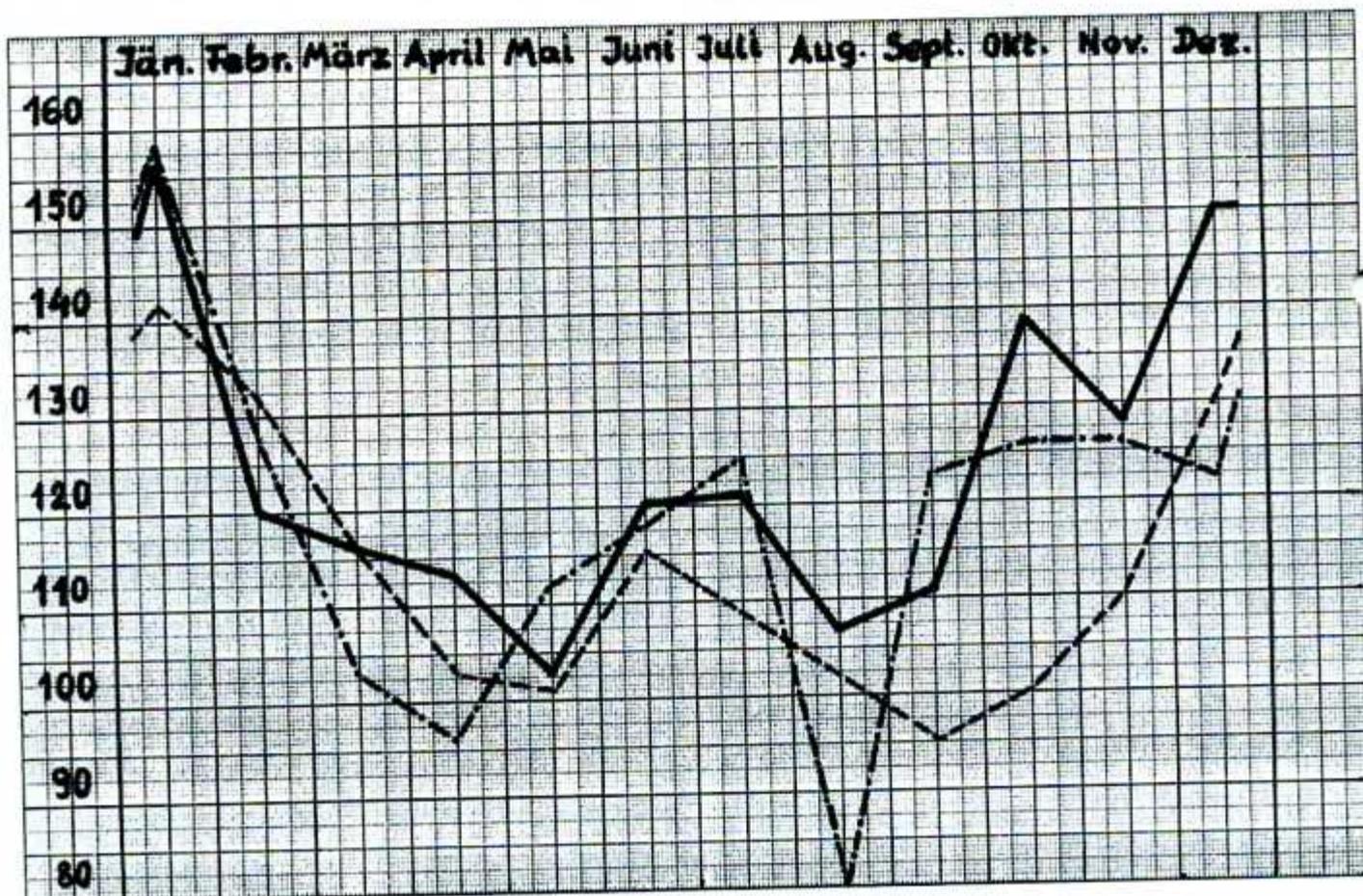
Bezüglich der verletzten Körperteile darf festgehalten werden, daß im Vorjahr

die Fußverletzungen um 16,6%, die Handverletzungen um 2,1% und die Kopf- und Halsverletzungen um 7,7% gegenüber 1979 zugenommen haben.

Die Arbeitsunfälle, die bei Zusammenstößen von Zügen bzw. von Verschubteilen, bei Entgleisungen, Zusammenprallen oder Streifungen von Fahr-

Personalunfälle

--- 1978
 - - - 1979
 ——— 1980



zeugen verursacht wurden, haben sich von 66 im Jahre 1979 auf 87 im Jahre 1980 (d. s. 31%) erhöht.

Es wird daher unsere gemeinsame Aufgabe sein, gerade in jenen Bereichen, in denen im Vorjahr eine

ungünstige Entwicklung eingetreten ist, für eine wirksame Unfallverhütung zu sorgen.

Wir ersuchen daher alle örtlich Aufsichtführenden, die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, im besonderen

aber die Bahnhofsvorstände, dafür zu sorgen, daß durch entsprechende Aktivitäten die Mitarbeiter in geeigneter Form praxisnah angesprochen und von der Notwendigkeit eines unfall-sicheren Verhaltens überzeugt werden.

Jahr	Kuppeln			Hemmschuhlegen			Auf- und Abspringen von bewegten Fahrzeugen			Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen			Wagenreinigungsdienst			Sonstige Arbeitsunfälle			Summe			Gesamtsumme
	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	
1976	3	26	94	1	9	20	1	30	87	5	72	147		16	37		66	209	10	219	594	823
1977	2	31	78		8	21		35	69	6	70	164		7	41		65	279	8	216	652	876
1978	1	31	94		3	15		27	75	2	60	154		13	43		65	229	3	199	610	812
1979	3	26	116		7	23		29	92	1	52	126		10	51	5	56	269	9	180	677	866
1980	1	32	128		8	22		33	82	5	68	170	1	25	51	2	67	239	9	233	692	934

Jahr	Betrieb				Kommerzieller Dienst				Wegunfälle				Zwischensumme			Gesamtsumme
	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Summe	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Summe	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Summe	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	
1978	3	199	610	812		63	230	293	1	75	170	246	4	337	1010	1351
1979	9	180	677	866		76	252	328	5	78	140	223	14	334	1069	1417
1980	9	233	692	934		54	242	296	2	87	166	255	11	374	1100	1485

Anlässlich der Internationalen Eisenbahner-Arbeitsschutzwochen 1981 vom 6.-24. 4. 1981 wurde in verschiedenen Bereichen der im Rahmen der UIC hergestellte und wegen des für technische Dienststellen gegebenen Aussagewertes von den ÖBB angekaufte Film „Sicherheit kennt keine Grenzen“ vorgeführt.

Dieser wird zur Auflockerung des Dienstunterrichtes oder für Unfallverhütungsaktionen auch in nächster Zeit eingesetzt werden.

Hinsichtlich des Nichttragens des Schutzhelmes durch Kollegen der Schweizerischen Bundesbahnen, wo eine Trageverpflichtung nicht besteht, darf bemerkt werden, daß dort die Anzahl der Kopfverletzungen im 5jährigen Durchschnitt merkbar über der der ÖBB liegt.

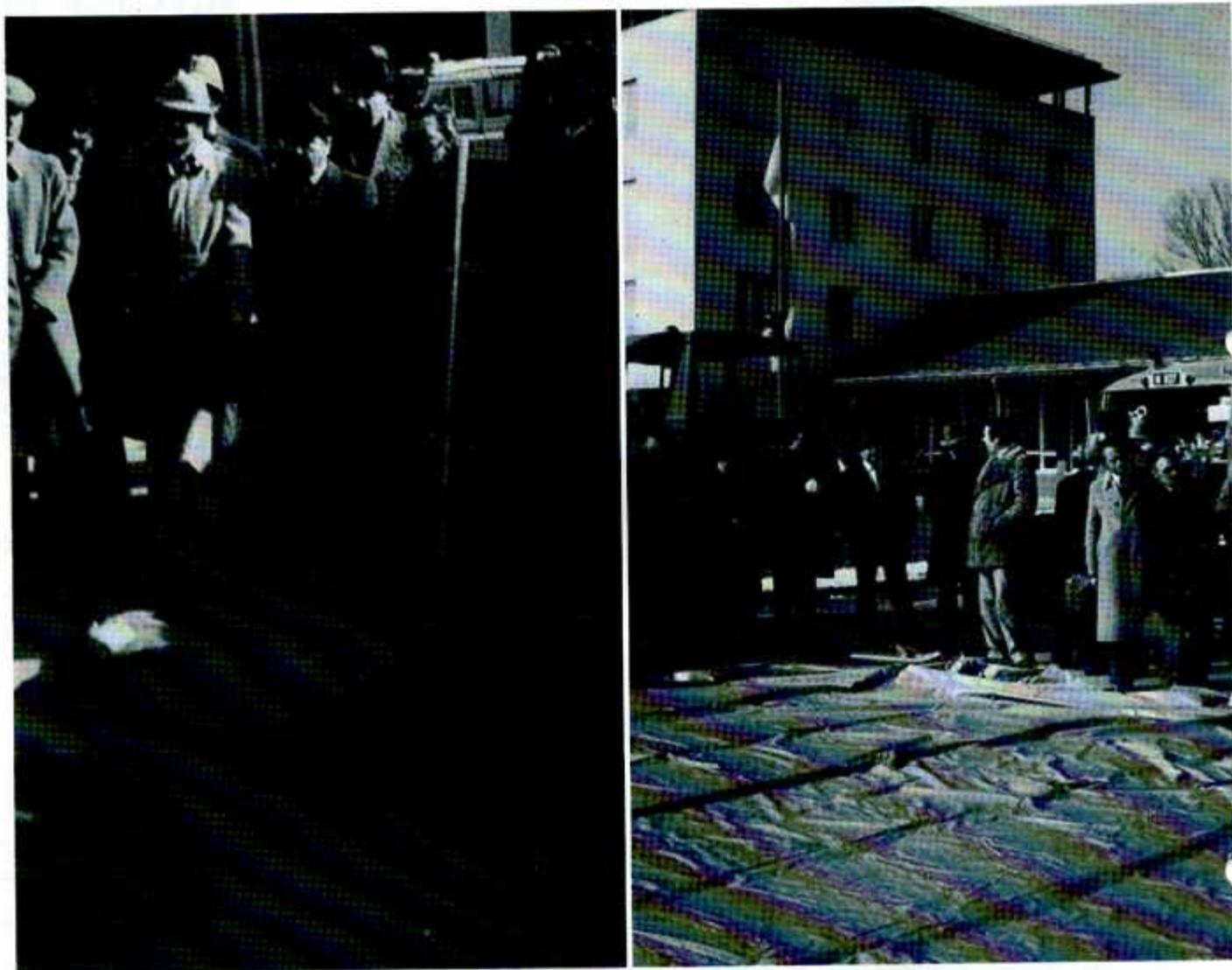
Die Präsentatoren werden ersucht, auf die bestehenden Diskrepanzen zwischen den bestehenden ÖBB-Vorschriften und den Gegebenheiten bei anderen Bahnen hinzuweisen.

Nicht andere fragen – sondern Kopfschutz tragen!

Schwerpunktprogramm

Der Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere aber, im Zusammenhang damit, der wirksamen Beseitigung der Folgen außergewöhnlicher Ereignisse kommt besondere Bedeutung zu.

Im Rahmen der diesjährigen Seminare für Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst in der Bundesbahnakademie Neulengbach Markt (24.–27. 2. und 3.–6. 3. 1981) wurden die Teilnehmer in der Landesfeuerweherschule Tulln mit dem Gesamtproblem konfrontiert und von Fachleuten in der Verwendung von Vorsorgegerätschaften unterwiesen.



Es wird daher mit Rücksicht auf die Wahrung der Sicherheit bzw. auf die Verringerung von Unfallfolgen Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst sein, in nächster Zeit ihr Wissen hinsichtlich des richtigen Verhaltens im Umgang mit gefährlichen Gütern sowie des praktischen Einsatzes von Vorsorgegeräten schwerpunktmäßig allen in Betracht kommenden Mitarbeitern zu vermitteln.