

## Aus dem Verkehrsgeschehen

Zusammenstoß des D 511 mit Wagengruppe zwischen den Bf Rottenmann und Bärndorf-Büschendorf am 14. Dezember 1982



Dienstag, 14. 12. 1982, um 21.47 Uhr stieß der von Bischofshofen nach Graz Hbf verkehrende D 511 zwischen den Bahnhöfen Rottenmann-Bärndorf-Büschendorf mit zwei vom Güterschnellzug 50090 (Graz-Bischofshofen) nach einer Zugtrennung unbemerkt zurückgebliebenen, mit Rundholz beladenen Güterwagen zusammen.

Dabei wurden der 44jährige Triebfahrzeugführer des Schnellzuges getötet, zwei Reisende, der Zugführer und ein ISTG-Bediensteter schwer sowie 8 weitere Personen leicht verletzt.

Das Triebfahrzeug des Zuges 511 entgleiste mit einem Drehgestell, der nachgereichte 4-achsige Reisezugwagen mit je einer Achse an beiden Drehgestellen, 4 Fahrleitungsmaste und der Oberbau

wurden beschädigt. Der Gesamtschaden beträgt ca. S 12 Mio.

Der durchgehende Zugverkehr war bis in die Mittagsstunden des Folgetages unterbrochen und Schienenersatzverkehr zwischen Trieben und Selzthal eingerichtet.

Ein Schnellzug und sechs Güterzüge werden umgeleitet, 13 Güterzüge mußten vorübergehend abgespannt werden. Während der Fahrt des Z 50090 bemerkte der Tfz-Führer einen Druckabfall in der Hauptluftleitung von 5,0 auf 4,7 bar. Trotz Füllstoßes sank der Druck weiter ab, so daß der Zug um 21.10 Uhr ca 200 m vor dem ES des Bf Rottenmann zum Stillstand kam. Der Tfz-Führer begab sich zum Signalfernsprecher und verständigte den Fdl über den Anstand

und die Absicht den Zug abzugehen; er dachte an eine wetterbedingte Unregelmäßigkeit. Der Fdl schloß das Gespräch mit den Worten „Meldest Dich wieder!“ ab. Ein am Tfz anwesender, fahrgastfahrender Tfz-Führer eilte zum Zugschluß, nahm dort ein Herabhängen der Bremskupplung und den offenen Luftabsperrhahn wahr und stellte den Ordnungszustand her. Er bemerkte dabei nicht, daß der Zughaken und das Schlußsignal fehlten und begab sich zurück zum Tfz. Der Tfz-Führer des Z 50090 stellte fest, daß der Zug wieder aufgeladen war, berichtete dem Fdl von den Veranlassungen und führte den Zug ohne weiteren Anstand bis Selzthal.

Fdl Rottenmann sowie beide Stww bemerkten das Fehlen des Schlußsignals des Zuges, der Fdl gab eine diesbezügliche Meldung an den Bf Strechau weiter. Dort registrierte man ebenfalls das Fehlen des Schlußsignals und forderte den kurz vor dem Bf Selzthal gelegenen Schrankenposten 128 zur Wagenzählung auf.

Dem dort tätigen Wärter gelang die Feststellung nicht, so daß eine entsprechende Mitteilung an den Fdl Strechau zurückgegeben wurde. Der Fdl des Bf Selzthal hatte schon vorher auf der Fdl-Linie Gespräche über einen Bremsanstand bei Z 50090 vor Rottenmann und dessen Weiterfahrt mitgehört. Nun bekam er vom Wärter des Stw 3 die Mitteilung über das Fehlen des Schlußsignals beim einfahrenden Z 50090. Er schaltete sich in das auf der FS geführte Gespräch zwischen Schrankenposten 128 und Fdl Strechau ein und fragte: „Was war der letzte Wagen?“ Antwort des Schrankenwärters: „Ein Holzwagen“, (Der Zug hatte ursprünglich am Schluß 5 mit Holz beladene Wagen). Darauf der Fdl: „Paß!“ Dieses Wort faßte der Stellwerkswärter als Erlaubnis zur

Abgabe der Rückblockung auf (Gespräche sinngemäß).

Der Fdl Selzthal nützte die ihm vom Fdl Strechau vorgesperrte Zustimmung für die Fahrt des Z 511 aus und fertigte den Zug ab.

Der Fdl Strechau faßte die eingehende Rückblockung als Bestätigung der Vollständigkeit des Z 50090 auf, worauf die Rückblockungen bis Bärndorf-Büschendorf nachgeholt wurden. Die Fdl Selzthal und Strechau sowie die Tfz-Führer des Z 50090 wurden vom ausführenden Betriebsdienst abgezogen.

Über die Schuldhaftigkeit der einzelnen Beteiligten wird das Gericht entscheiden.



### Verschubzusammenstoß im Bahnhof Wiener Neustadt am 21. 12. 1982

Dienstag, 21. 12. 1982, um 16.28 Uhr kam es im Bf Wiener Neustadt, Gleis 102 zum Zusammenstoß eines aus Tfz (Reihe 2143) und 22 Güterwagen bestehenden, geschobenen Vershubteiles mit einem alleinverkehrenden Tfz (Reihe 1042), wobei 5 Güterwagen entgleisten und sich ineinander verkeilten.

Der am 2. geschobenen Wagen auf der vorderen Bremserbühne mitfahrende Spitzenverschieber wurde durch Überpufferung des 1. Wagens auf der Stelle getötet.

An der E-Lokomotive, an 5 Güterwagen, am Oberbau und an den Sicherungsanlagen entstand zum Teil schwerer Sachschaden, insgesamt ca S 400.000,-.

Zwischen den Bahnhöfen Wiener Neustadt und Bad Fischau war der durchgehende Zugverkehr bis 22. 12., 4.25 Uhr, unterbrochen und Schienenersatzverkehr eingerichtet. Reisezüge erfuhren hiedurch Verspätungen bis zu 60, Güterzüge bis zu 50 Minuten.

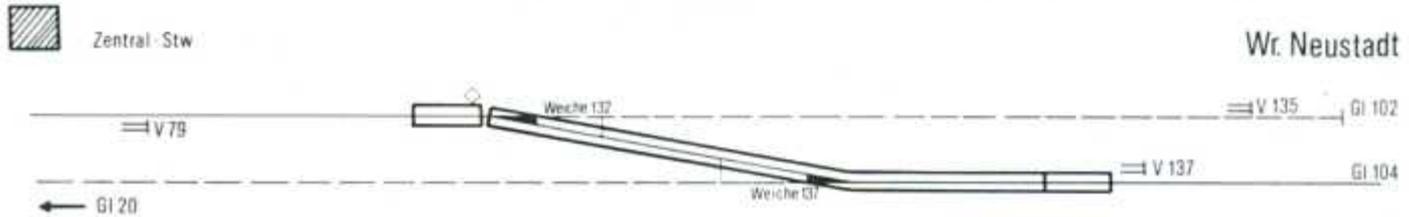
Im Vershubbereich kam es zu beträchtlichen Behinderungen.

Bei der Fahrt des Vershubteiles nach Gleis 104 wurde die Weiche 137 in ablenkender Stellung befahren. Unmittelbar danach bildete der Fdl des Zentralstellwerkes eine Vershubstraße für die Fahrt des für Zug 2927 bestimmten Tfz von Gleis 1 nach Gleis 102 bis zum Vershubsignal V 135. Nachdem der letzte Wagen des Vershubteiles die Weiche 137 überfahren hatte, drückte der Fdl eine Vershubstraße von Gleis 104 nach

Gleis 20. Infolge Nichtfreifahrens der Weichenisolierung blieb die Weiche 137 in der ablenkenden Stellung, das Vershubsignal V 137 in Verbotstellung. Trotzdem gab der Fdl über Vershubfunk Zustimmung an den Vershubleiter für die Fahrt von Gleis 104 nach Gleis 20. Durch die nicht eingelaufene, also für die

beabsichtigte Fahrt unrichtig stehende Weiche 137 gelangte der Vershubteil in den Vershubweg des Tfz's, schnitt dabei die Weiche 134 auf und stieß schließlich im Bereich der Weiche 132 mit diesem zusammen. Dem Ereignis liegt als Ursache die Zulassung der beabsichtigten Vershubfahrt

von Gl 104 nach Gl 20 bei nicht richtiger Stellung der Weiche 137 durch den Fdl sowie Nichtbeachtung des für diese Vershubfahrt gültigen Vershubsignalles zugrunde. Der Fdl war im Zuge von sicherungstechnischen Arbeiten größeren Umfanges in seinem Bereich einer besonderen Belastung ausgesetzt.



## Aus gegebenem Anlaß

Kein schönes Wort, aber aus den Ergebnissen der Kontrollfahrten lassen sich in letzter Zeit einige Schwerpunkte herauslesen, die nicht nur auf einzelne Bahnhöfe oder Strecken beschränkt bleiben. Die Wichtigsten sollen herausgegriffen werden.

### Verwendung nicht genehmigter Unterlagen

In einem Bereich wurden privat hergestellte Buchfahrplanauszüge verwendet. Die Auszüge sind natürlich nicht nach den Erfordernissen des DB 639 erstellt; so fehlen zB die Vorbemerkungen, das Erscheinungsbild der einzelnen Fahrpläne entspricht nicht den nach umfangreichen Tests und Absprachen festgelegten Normen. Völlig ungeregelt ist natürlich der Vorgang bei Änderungen im Fahrplan über Änderungsblätter oder Fahrplananordnungen. **Die Verwendung solcher Fahrpläne kann zu gefährlichen Irrtümern führen und ist daher ausnahmslos verboten!**

In mehreren Bereichen werden zur Information der Triebfahrzeugführer privat hergestellte Zettel verwendet, die neben den vorgesehenen Informationen Angaben über Gewicht, Achsenzahl und vorhandene Bremshundertstel enthalten. In diesem Zusammenhang wird auf die geltende Vorschriftenlage hingewiesen:

#### DV V 3, § 26 (10):

„Ein Bremszettel ist vom Zugführer (Zugvorbereiter) auszufertigen und dem Führer des führenden Triebfahrzeuges zu übergeben

a) bei Mangel an Bremshundertstel

- b) wenn Handbremsen bedient werden
- c) wenn mehr als die Hälfte der bedienten Bremsen des Wagenzuges einflösig ist.

Wird kein Bremszettel ausgefertigt, so muß dem Führer des führenden Triebfahrzeuges die Länge des Wagenzuges sowie die Anzahl der Wagen mit Scheibenbremsen und mit Kunststoffbremssohlen mündlich mitgeteilt werden.“

Die Verwendung der Informationszettel wäre im Ausgangsbahnhof eines Zuges denkbar. Die Problematik liegt darin, daß natürlich die Beigabe weiterer Zettel bei Änderung der Zugzusammensetzung nicht geregelt ist. Es kommt durchaus vor, daß zB ein solcher Zettel in Wien Westbahnhof verwendet wird, bei Änderung der Zusammensetzung des Zuges in Linz Hbf aber **kein** neuer Zettel beigegeben wird. Der Zettel ab Wien Westbahnhof verbleibt aber auf dem Triebfahrzeug und **informiert den ablösenden Triebfahrzeugführer falsch!**

Die Verbesserung der Information des Triebfahrzeugführers ist ein berechtigtes Anliegen; es ist im Verkehrsvorschriftenausschuß in Behandlung. **Bis zu einer eventuellen Regelung kann die Verwendung von Informationszetteln zu Irrtümern führen und ist daher verboten.**

Noch etwas zur Information der Triebfahrzeugführer: Die Angaben, die der Triebfahrzeugführer erhalten **muß**, sind in der DV V 3 aufgezählt. Stellt der Triebfahrzeugführer darüber hinaus eine Frage, zB nach dem Zuggewicht oder nach anderen Angaben über den Zug, so ist eine entsprechende Antwort eine Selbstverständlichkeit. Meinen wir den

Gedanken der Zusammenarbeit aller im ausführenden Betriebsdienst tätigen Mitarbeiter ehrlich, müssen wir doch auch miteinander reden können, auch wenn dies die Betriebsvorschrift nicht ausdrücklich vorschreibt!

### Einleitung und Absage von Zügen

Es ist immer wieder erforderlich, den Zugverkehr dem Aufkommen möglichst flexibel anzupassen. Während des Fahrplanjahres werden zu diesem Zweck – je nach den Gegebenheiten – die tägliche Führung von Bedarfzügen, der Ausfall von Regelzügen oder Änderungen der planmäßig vorgesehenen Verkehrstage angeordnet. Diese Maßnahmen sind notwendig und sinnvoll.

Die Durchführung der angeordneten Maßnahmen geschieht manchmal so, daß Züge **einmal** mit dem Zusatz „baw“ eingeleitet oder abgesagt und mit dem gleichen Zusatz an der Merktafel angeschrieben werden. An den Folgetagen wird nicht mehr neuerlich eingeleitet oder abgesagt. Diese Vorgangsweise kann dann gefährlich werden, wenn Arbeiterrotten angemeldet werden oder EK bewacht werden müssen. Im Zugverzeichnis für Streckenbedienstete ist ebenfalls keine Änderung vorgesehen. **Die genannte Vorgangsweise ist daher unzulässig.**

Für die richtige Vorgangsweise gibt es zwei Möglichkeiten:

- kurzfristig müssen die Züge täglich eingeleitet bzw abgesagt werden. Die Anschriften an der Merktafel müssen dem entsprechen.
- längerfristig müssen die Möglichkeiten zur Änderung der Fahrplanunterlagen – die im DB 639 festgelegt sind – genutzt werden. Damit scheidet sämtliche Probleme aus, da die Fahrplanunterlagen den Verkehrsverhältnissen entsprechen.

## „Nur eine Tür . . .“

Haben wir uns letztlich mit den abgestellten reparaturbedürftigen Personenwagen beschäftigt, so wollen wir uns diesmal ein paar Gedanken über den Reparaturanfall an Güterwagen machen. Sie kennen das Bild, etwa aus der Umgebung von Attnang-Puchheim, von Linz oder Knittelfeld: Ganze Gleise „von Holz bis Holz“ mit Güterwagen belegt, die samt und sonders rote oder blaue Gebrechenzettel tragen. Nicht nur, daß die Gebrechenwagen ihrer Zweckbestimmung entzogen sind, macht auch das Blockieren der Gleise dem Betriebsdienst allerhand Sorgen.

Abgesehen davon, daß bestimmte gleichartige Fahrzeuge gesammelt werden, um sie besser gleichzeitig abberufen zu können — Kollaudierung, Entlastung der zuständigen Werkstätte durch Überstellung an eine andere (Betriebs-)Werkstätte etc. —, stehen in etlichen Bahnhöfen die Gebrechenwagen bunt gemischt beisammen. Wir haben uns vor einer Zeit die Mühe gemacht und auf einigen Gleisen zweier Bahnhöfe eine Bestandsaufnahme durchgeführt.

Was ist dabei aufgefallen? Zunächst die überwiegende Zahl revisionsfälliger Fahrzeuge. Das war erfreulich — nämlich daß kein „Fremdverschulden“ vorlag, also sehr wenige, deren Schaden von einem Zusammenstoß oder einer Entgleisung herrührte. Eine Schlußfolgerung kann jedoch nicht abgeleitet werden, weil die Schadwagenunterteilung auf Grund nur einer Bestandsaufnahme auf den zwei Bahnhöfen in HW-Nähe nicht repräsentativ ist. Im Jahr 1981 mußten an ca. 130.000 Güterwagen Ausbesserungen vorgenommen werden, davon waren 7000 Revisionen = 5,38 Prozent. Am 1. Juni 1982 waren zum Beispiel im Dion-Bereich Villach 197 Wagen abgestellt, davon warteten 81 auf Revision = 41,12 Prozent. (Es ist bis heute nicht möglich, in den Schadwagenmeldungen zwischen „Revisionswagen“ und „sonstigen Schadwagen“, Bedarfsausbesserungswagen zu unterscheiden.) Dabei darf aber nicht vergessen werden, daß Fahrzeuge nach außergewöhnlichen Ereignissen meist vom Hilfszug auf direktem Weg einer Werkstätte beigestellt werden, Gleichfalls ist nicht zu vergessen, daß derart beschädigte Wagen einen empfindlichen Rückschlag im Arbeitsablauf einer Werkstätte bedeuten — es sei denn, wenn sogar eine Ausmusterung notwendig wird.

Weit höher war der Anteil jener Wagen, die durch eine Streifung „beleidigt“ worden sind. Das sind die typischen Schäden: Trittbretter verbogen, Handgriffe abgebrochen, Beschriftung abgeschabt, Türführung oder Regenrinne verbogen. Vorwiegend kommt es dazu bei Ladearbeiten (Zu- und Abfahrt von Lkw oder Ladegeräten).

Weiters fand sich bei den Güterwagen mit Unfallschäden ein verhältnismäßig hoher Anteil an Fahrzeugen, denen der Schaden im Ausland zugefügt worden war. Ob von benachbarten Bahnen auch festgestellt wird, daß ein großer Anteil der Schäden an dort abgestellten Wagen auf außergewöhnliche Ereignisse bei den ÖBB zurückzuführen ist?

Dann fielen uns etliche Güterzuggepäckwagen auf. Diese Fahrzeuge, oft den ganzen Tag oder die Nacht über am Tfz mitgeführt, müssen weit aus mehr Stöße parieren, als irgend ein anderes Fahrzeug. Dazu kommt das doch schon erhebliche Alter dieser Gepäckwagen, das verwendete billige Fensterglas, welches oft schon beim Anstoßen mit der Handlaterne in Brüche geht. Das Aussetzen dieser Wagen führt in weiterer Folge dazu, daß zweiachsige Personenwagen, die ohnehin recht rar sind, für bestimmte Umläufe aber dringend benötigt werden, zum ersatzweisen Einsatz kommen müssen.

Und schließlich sahen wir noch mehrere Wagen, die auf dem Gebrechenzettel „Tür ausgehängt“ als Aussetzungsgrund vermerkt hatten. „Zu unserer Zeit“, sagte da jemand, „hat das der Wagenmeister gleich selber gerichtet.“ Das ist wahr. Nur hat sich seither an der Bauart der Wagen eine Menge geändert. Wie war denn damals bei den alten G der Mechanismus der Schiebetüre? Eine einfache Führung: auf zwei Rädern lief die Tür auf oder zu. Ein etwas kräftiger Stoß und schon sprang eines der Rädchen aus der Schiene, manchmal waren es auch beide. Der Hammerstiel des Wagenmeisters, gekonnt eingesetzt, brachte meist nach wenigen Minuten eine Bereinigung.

Die Türen der modernen Güterwagen sind natürlich anders gebaut und auch ganz anders eingebaut. Sie sind dichter und stabiler: sie bieten dem Ladegut optimalen Schutz und kommen auch der persönlichen Sicherheit der Mitarbeiter weitgehend entgegen. Eine Gefährdung durch die flatternde Tür eines gedeckten Güterwagens ist jetzt

gar nicht mehr denkbar. Diese wohlverankerten Türen hängen sich zwar nur mehr bei echtem Gewalteinfluß aus. Das mit dem Hammerstiel funktioniert aber nicht mehr. Sicherheit hat eben auch hier ihren Preis.

Freilich ist es unangenehm für die Bahn und den Bahnkunden, wenn von einem Nachsprungzug ein Wagen nur wegen dieses kleinen Mangels abgestellt werden muß. Doch gibt es eine Reihe von Kriterien, die es unmöglich machen, an Ort und Stelle die Reparatur vorzunehmen:

Zunächst müßte der Gebrechenwagen gegen Anfahren gesichert aufgestellt werden. Das ließe sich am ehesten bewerkstelligen. Doch braucht man zur Durchführung der Reparatur Personal. Infolge des Gewichtes der Tür ist ein einzelner Mann auf verlorenem Posten. Er könnte sich höchstens eine Verletzung zuziehen. Es müßte daher eine Betriebswerkstätte in der Nähe sein und von dort zum Abstellgleis eine Zufahrmöglichkeit, zumindest mit einem Handwagen, gegeben sein, damit das notwendige Werkzeug, das Schweißgerät etc., herangebracht werden kann. Und eines darf auch nicht vergessen werden: das Aushängen der Tür hat einen handfesten Grund. Ist es durch Gewalteinwirkung geschehen, dann ist mit Bestimmtheit das eine oder andere Bauelement kaputtgegangen. War es ein technischer Mangel, der zum Aushängen beigetragen hat, so muß dieser selbstredend beseitigt werden. Eine Deformation der Tür, eine mangelhafte Aushebesicherung, ein Bruch der Schiebetürrollenbefestigung, all das gilt es zunächst einmal zu diagnostizieren und dann zu beheben. Da es sich dabei um keine ungefährliche Arbeit handelt, hat die Hauptwerkstätte Floridsdorf für deren Wagenwerk Jedlersdorf ein eigenes Hebezeug für das Einhängen der Schiebetüren beschafft. Mit dessen Hilfe sollen Verletzungen der reparierenden Mitarbeiter vermieden und auch eine Erleichterung bei dieser schweren Arbeit geschaffen werden.

*Ab dieser Ausgabe wird in Ausnützung der fortgeschrittenen Technik auch bei der HD Wien ein neues satztechnisches Verfahren (Fotosatz) eingesetzt.*

*Da das IdB das erste in diesem Verfahren hergestellte Druckwerk in unserem Bereich darstellt, wird ersucht, das eventuelle Auftreten kleinerer Mängel zu entschuldigen.*

*Die Redaktion*

## Wir freuen uns . . .

Am 28. 5. in den späten Abendstunden schien es so, als wäre über das Gebiet von Bruck an der Mur die Sintflut hereingebrochen. Ein unscheinbares Bächlein zerstörte binnen weniger Minuten die Gleise der Bahnlinie zwischen Bruck und Leoben auf 800 m Länge. Z 235 entgleiste zwar, kam aber noch so rechtzeitig zum Stillstand, daß kein Personenschaden entstanden ist. Im ersten Wagen dieses Zuges reiste auch Frau Dr. Gertrud Kager mit einer Schülergruppe. Brieflich bedankt sie sich beim Lokomotivführer für sein „umsichtiges Handeln“. Sie schreibt abschließend: „... und empfand deshalb (vom ersten Wagen aus gesehen. Anm. d. Red.) besonders, welch großer Gefahr wir durch Ihr Geschick entgangen waren.“

. . .

Ein weiterer Brief, adressiert an Herrn Generaldirektor-Stellvertreter beschäftigt sich mit einem außergewöhnlichen Ereignis, nämlich dem Zusammenstoß des Z 650 und dem Z 230 zwischen Felixdorf und Leobersdorf am späten Abend des 6. 6. Der Absender ist Reg.-Rat Ing. Erwin Benesch, der Verfasser interessanter Reiseberichte und Wandervorschläge (der Schreiber des IdB besitzt selbst davon eine vierstellige Anzahl). In Touristenkreisen ist Reg.-Rat Benesch stets bahnerwerbend tätig. Er schreibt nun, daß er es nach dem Unfall am 6. Juni diesbezüglich schwer hatte und einiges einstecken mußte. Letzteres wäre ja kein Grund zur Freude. Reg.-Rat Benesch schildert dann, wie er durch den Oberteil eines Seitenfensters des umgestürzten Wagens mit fremder Hilfe ins Freie gekrochen ist. Für den ihm entstandenen Schaden lehnt er übrigens jede Entschädigung ab. Zu Hause angekommen, bemerkt Herr Ing. Benesch den Verlust seiner Brillen. Auf seine später von ihm selbst für sinnlos gehaltene Nachfrage, ob die Brillen gefunden worden wären, folgte nach Nachforschungen eine bejahende Antwort. Reg.-Rat Benesch erwähnt in diesem Zusammenhang die Hilfestellung durch den fernmündlich angesprochenen ÖBB-Beamten. Nach der angegebenen Klappe handelt es sich um den Sachwalter für Prüfungen und Erhebungen bei der Transportabteilung der Dion Wien.

. . .

Weg von den Unfällen, wieder zum Normalbetrieb. Herr Abteilungsinspektor Friedrich Moser machte dem Herrn Präsidenten der Bundesbahndirektion Villach Mitteilung über das vorbildliche Verhalten des Schaffners im Z 210 am 2. 6. Die Gattin des Herrn Moser, körperbehindert, reiste von Villach zu einem Kuraufenthalt nach Bad Hall. In Salzburg Hbf, wo der Schaffner übrigens beheimatet ist, half ihr dieser besorgt bei der Übertragung des Handgepäcks in den weit entfernt stehenden Linzer Zug. Trinkgeldannahme wurde abgelehnt – Ehrensache. „Das hilfsbereite und vorbildliche Verhalten des erwähnten Zugschaffners zeigt, daß es noch Beamte gibt, die außer ihren dienstlichen Obliegenheiten noch zusätzliche Serviceleistungen erbringen, die sie an sich nicht erfüllen müßten.“ Dem Schaffner wurde seitens der Dion Linz bereits Dank und Anerkennung ausgesprochen.

. . .

Am 19. 6. wollten drei Damen aus Wien mit Z 3907 von Windischgarsten nach Selzthal und von dort weiter nach Wien fahren. Als für den Regionalzug eine Verspätung von 15 bis 20 Minuten verlautbart wurde, befürchteten die Damen, den Anschluß an Z 505 zu versäumen, was einen Zeitverlust von zweieinhalb Stunden bedeutet hätte. Durch Intervention des Bahnhofvorstandes und Hilfeleistung seitens der Zugbegleiter beim Umsteigen klappte das Zuwarten des Zuges 505 ausgezeichnet, wofür sich die Damen herzlich bedanken: „Wir freuen uns besonders, da wir Senioren sind und uns das Laufen schwerfällt.“

. . .

Der Beamte vom Platz 17 der Zentralen Zugauskunft am 26. 6. nachmittags war es dem Nichtautobesitzer Karl Schamburek aus Wien wert, einen ausführlichen Brief zu schreiben. Wegen des großzügigen Fullservices. Herr Schamburek nimmt oft die Dienste der ZZA in Anspruch. Seine Anfrage am 26. 6. bezog sich auf eine Reise aus dem Mühlviertel an einem Tag mit geringem Zugverkehr. Die alle Beförderungsmöglichkeiten enthaltende Auskunft beeindruckte Herrn Schamburek außerordentlich. In seinem Lob auf den Beamten des Platzes 17 bringt er auch zum Ausdruck, daß ihm der Kontakt mit einem mürrischen, unhöflichen Beamten nicht eine einzige Zeile wert gewesen wäre.

. . .

Während am 27. 6. im Z 462 ein Ehepaar aus Rio de Janeiro gemütlich im Speisewagen dinierte, wurde der Wagen, in welchem sich das Handgepäck dieser Reisenden befand, in Innsbruck abgehängt. Dann begann das große Weinen. Herr Franz Stadler-Koch, 77jährig, Bürger von Zug, leistete Dolmetschdienste. Er machte den vom Oberkellner der ISTG herbeigerufenen Zugführer mit dem Sachverhalt vertraut. Dieser verständigte während der Durchfahrt den Fdl eines Zwischenbahnhofes. So kam das Gepäck schon mit dem „Franz Schubert“ nachgereist und befand sich nur zwei Stunden nach Ankunft der Eheleute in Zürich in deren Besitz. Herr Stadler-Koch dankt, auch namens der Brasilianer, für die freundliche, dienstbereite und kluge Hilfe. Als P. S. fragt er allerdings: „Wie ließen sich wohl künftig solche unliebsamen Vorfälle durch wirksame Orientierung der betreffenden Reisenden vermeiden?“

. . .

Der Fahrdienstleiter von Treibach-Althofen sowie Fdl und andere Mitarbeiter des Bf Friesach zeichnen sich durch Initiative, freundliches und schnelles Handeln aus, schreibt Dr. Michael Kronegger aus Wien. Seine Gattin hatte am 17. 7. eine schwere Verletzung durch Hundebiß erlitten, war im Friesacher Spital sachkundig operiert und vorbildlich behandelt worden. Der Rücktransport nach Wien durfte aber nur erschütterungsfrei erfolgen, ein Auto kam deshalb nicht in Frage. Die Bahnbeamten besorgten innerhalb eines Tages ein Wagenabteil. „Von der persönlichen Mitwirkung beim Hineinheben der Kranken in den Zug in Friesach bis zum Herausheben aus dem Abteil in Wien Südbahnhof lief die ganze Aktion vorbildlich ab. Herr Dr. Kronberger meint, daß sich die ÖBB in diesem Fall ein Ruhmesblatt von Tatkraft, Hilfsbereitschaft und menschlichem Verhalten einlegen konnte.“ Er bedauert allerdings, daß es im Wiener Südbahnhof keine Sanitätsstelle mehr gibt, lediglich den Bahnhof-Sozialdienst.

. . .

In der gleichen Rubrik lesen wir an einem anderen Tag: „Beim dritten Mal. Ich habe schon wieder eine Eisenbahngeschichte.“ Eine alte Frau hatte in Wien ihren Mann im Spital besucht. Als im Zug 7136 (Wien – Tulln) der Schaffner kam, konnte sie ihre Fahrkarte nicht finden. Die Reisende war so aufgeregt, daß sie der

Schaffner beruhigen mußte. Er kam noch ein zweites und ein drittes Mal. Schließlich sagte die alte Dame zum Schaffner: „Ich fürchte, ich habe die Karte bei meinem Mann im Spital liegengelassen; es war ja meine Rückfahrkarte.“ Darauf der Schaffner: „Ach so, die Rückfahrkarte. Lassen Sie es gut sein; ich glaube Ihnen schon, es ist schon in Ordnung.“ Die alte Frau war überglücklich. Wenn es in dem Fall bestimmt nicht ganz der Vorschrift entsprochen hat; so hat nach unserem Gefühl der Schaffner gewiß als Mensch und als Menschenkenner richtig gehandelt.

• • •

Nur wenige Tage später hatte der Ombudsman aber schon wieder eine Eisenbahnerg'schicht'. „Ich schau schon...“, hieß diese. In unsere Rubrik „Wir freuen uns“ gehört sie nur zur Hälfte. Loyalerweise dürfen wir Ihnen aber auch die erste Hälfte nicht vorenthalten. Zunächst zum Schluß der Geschichte: Ein 16jähriges Mädchen war allein nach Paris gereist, hatte dort 14 Tage bei ihrer Brieffreundin verbracht und kehrte nun, gemeinsam mit einer Gleichaltrigen, nach Wien zurück. Der Schaffner an der Grenze besorgte den Mädchen vorteilhafte Plätze und kümmerte sich um das Handgepäck. Wie war es aber auf der Hinfahrt gewesen. Das Mädchen besaß Liegeplatzkarten ab Salzburg, mußte daher dort umsteigen. Die besorgten Eltern baten in Wien den Schaffner, sich um ihre Tochter ein bißchen zu kümmern. Das Trinkgeld nahm er mit den Worten: „Das ist doch gar nicht notwendig; ich schau' schon!“, gerne an. Das war allerdings das einzig Erwähnenswerte, das er in dieser Angelegenheit tat. Ganz richtig bemerkt dazu der Professor von der Zeitung: „Manche Menschen helfen eben ganz selbstverständlich und von sich aus. Bei anderen kann man Hilfe nicht einmal erkaufen.“

• • •

Mehrere Reisende, darunter Frau Maria Jäger und Frl. Hilde Hölzl äußerten sich in einem Brief an die Dion Linz lobend über den Mitarbeiter Hermann Binder, Haltestellenwärter in Ebensee Landungsplatz. Dem Schreiben nach ist Herr Binder stets bemüht, guten Kundendienst zu üben (Reiseberatung, schriftliche Zusammenstellung günstiger Anschlüsse) und auch sonst äußerst hilfsbereit (Blindenbetreuung). Dem Haltestellenwärter wurde bereits seitens der Dion Dank und Anerkennung ausgesprochen.

• • •

Gleich zu einem anderen Salzkammergutsee. Vom Ferienort für Mittelschüler in St. Wolfgang schrieben der Service-Leiter Dr. Georg Lakner und der Verwalter, Herr Josef Maschek, an die Dion Linz. Gelobt werden die bei der Wolfgangsee-Schiffahrt beschäftigten Mitarbeiter der Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim wegen ihres Verständnisses der Jugend gegenüber und für die stets klaglose Bedienung. Besonderes Lob wird den dort leitend tätigen Mitarbeitern Johann Lienbacher (Träger verschiedener Auszeichnungen) und Rudolf Eisen wegen deren Entgegenkommen und Hilfsbereitschaft gespendet.

• • •

Eine uns namentlich nicht bekannte ältere Dame hat anfangs August 1982 vor etlichen Leuten Stimmung für den Bf Klein Schwechat gemacht. Im Bf Wien Nord verlangte sie eine Fahrkarte nach Kledering. Der Kassier meinte es gut, als er ihr empfahl nach Zentralfriedhof-Kledering zu reisen, weil dorthin wenige Minuten später ein Taktzug fällig war. Der Rat war infolge der örtlichen Verhältnisse im Zielort als denkbar schlecht zu bezeichnen. Dazu kam, daß sich die Trauerkleidung tragende Reisende in der genannten Haltestelle wegen der ihr anders in Erinnerung befindlichen Örtlichkeit weigerte auszusteigen und bis Klein Schwechat weiterfuhr. In diesem Bahnhof wurde die Reisende über die Möglichkeit zum Ziel, einem Steinmetzbetrieb in Kledering, zu gelangen in-

formiert. Die vernünftigste sich anbietende Art war, zu Fuß die 4 km zurückzulegen. Die Frau trug das mit Fassung. Doch die Eisenbahner konnten sich damit nicht abfinden. Noch während die Dame die Toilette aufsuchte, zauberten sie ein Auto herbei und brachten die fehlgeleitete Reisende ans Ziel.

• • •

Herr Franz Jelinek mit Begleitung reiste am 22. 8. mit Z 430 von Villach nach Wien und nahm den Dienst „Auto im Reisezug“ in Anspruch. Die Reisenden beglückwünschten die ÖBB zu der in Villach tätigen Mitarbeiterin Frau Dindl, die sie als eine tüchtige und entgegenkommende Persönlichkeit im Dienste der Österreichischen Bundesbahnen bezeichnen.

• • •

Übrigens sind uns abermals Bilder des Bf Klein Schwechat zugegangen, dessen schmuckes Aussehen wieder einen Reisenden zum Fotografieren gereizt hat. Aus den „Nachrichten der Stadtgemeinde Schwechat“ haben wir entnommen, daß die Gemeinde zum Blumenschmuck beigetragen hat und daß zum Bahnhofsvorstand gutes Einvernehmen besteht. Bezüglich des Blumenschmuckes ist das besonders interessant, weil der Bahnhof Klein Schwechat gar nicht im Gemeindegebiet dieser Stadt liegt, sondern bereits im Bundesland Wien.



## Unsere Leser meinen:

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

Sehr ausführlich befaßte sich Fahrdienstleiter Adolf Lanzinger mit dem Beitrag „Die Hülsennummer“ im IdB 3/82. Herr Lanzinger ist auf dem Zentralstellwerk des Bf Salzburg Gnigl tätig und daher mit Zugnummern aller Art in überreichem Ausmaß konfrontiert. Aus dem Schreiben zitieren wir einige wesentliche Aussagen:

„Mit Wehmut las ich Ihren Beitrag im IdB 3/82 ‚Die Hülsennummer‘. Es ist betrüblich, wenn man aus Ihrer Sicht diese sogenannte Hülsennummer nur als Tribut an die Technik betrachtet, ja diese sogar als leicht erschwerend in der Dienstesausübung dargestellt wird, ein ungeliebtes Provisorium, auf wie lange? Wir sprachen am Anfang auch ablehnend, von einer sogenannten Phantomnummer, mittlerweile sind wir bei dem Ausdruck Computernummer angelangt. Dieser scheint mir in Verbindung mit der segensreichen Einführung des GIS auch als der Sinnvollste. Ja, sinnvoll könnte auch diese Nummer sein, muß sie geradezu werden, denn wegzubringen ist sie nicht mehr, und anstelle sie uns irgendwie schmackhaft zu machen, bringen sie in Ihrem Artikel leider geradezu das Gegenteil zum Ausdruck!“

Nun es liegt keineswegs in unserer Absicht, Ihnen den Umgang mit der „Hülsennummer“ zu vermiesen, im Gegenteil, uns freut die Mitteilung, daß die „Computernummer“, wie sie Herr Lanzinger bezeichnet, im Außendienst gut ankommt, ganz aufrichtig.

„Angenommen, ein Zug wird von Wien Lobau Hafen nach Innsbruck in Verkehr gesetzt; er befördert eine ganz bestimmte Fracht. Herkömmlich, ausgenommen er wurde Tage vorher instradiert, beginnt nun der Spießbrutenlauf seiner Numerierung, in der Praxis oft unzählige Planänderungen bis zum Zielbahnhof, sodaß im Endeffekt oft schon unklar ist, welcher Zug welche Fracht führt. Fehldispositionen, ja sogar Fehlleitungen sind die Folge, aus der Zugnummer kann nichts mehr abgelesen werden, sie birgt keine Charakteristik, sie wird zum Fahrhilfsmittel.

Wäre der Zug bereits vom Ausgangsbahnhof kategorisch mit einer Computernummer unterwegs, welche ihm bis zum Zielbahnhof bleibt, so weiß jeder Beteiligte um welchen Zug, um welche Fracht es sich handelt. Egal wie vielen Planwechseln er unterliegt, selbst wenn er tagelang abgespannt würde!

Kein EDV Transiteur müßte fragen: ‚Ein 78432 ist vorgemeldet, wie spielen wir den weiter?‘

Sie haben natürlich recht, die Strecke, der Tfz-Führer, sie brauchen einen Fahrplan, aber doch nur EINEN Fahrplan!

### Ein Beispiel:

Zg fährt von Bf A nach Bf B als 69712

Zg fährt von Bf B nach Bf C als 94312  
Plan Nz 69712

Zg fährt von Bf C nach Bf D als 94312  
Plan 2. Nz 69712

Zg fährt von Bf D nach Bf E als 69712  
usw.,

denn je dichter eine Strecke befahren wird, umso tollere Auswüchse in dieser Art. Ein Befehlsgeschmiere sondergleichen beginnt, wofür? Warum fahren wir den Zug nicht als 94312 (seine Leitnummer) im Plan 69712 (seine Fahrplannummer), aber nicht Vz, Nz, 2. Nz u. dgl.

Ich finde, der Punkt 195 unserer Betriebsvorschrift ist nicht mehr zielführend, denn die Fracht wird und muß so und so abbefördert werden und zwar sofort und so rasch wie möglich, denn nur so bleiben wir konkurrenzfähig. Das Wegfallen vieler, vieler Betriebsgespräche (Reihenfolgen, Vorsprung-, Kreuzung-, Vorfahrvereinbarungen), insbesondere auf stark befahrenen Strecken, infolge Mangel an geeigneten Fahrplänen, wird mit großem Vorsprung oder großer Verspätung gefahren, kann doch nur zur Verkehrssicherheit beitragen.“

Das mit den gestaffelten Nummern ist nicht neu. Ideal wären natürlich echte Pläne für jeden Bedarf in ausreichender Zahl, fast zu jeder Zeit und nach vielen Richtungen, parat zu haben. Warum das nicht geht, ist einleuchtend; wesentlich mehr Zeit- und Materialaufwand bei der Fahrplanerstellung aber auch ganz einfach kein freier Platz im Fahrplangefüge, um die Trassen unterzubringen. Doch, gerade das, was Herr Lanzinger vorschlägt, hat mit der „Hülsennummer“, oder wie immer wir sie nennen wollen, absolut nichts zu tun. Das ist eben der „Sonderzug ohne Fahrplanordnung“. Und noch einmal, sehr, sehr eindringlich, hüten Sie sich davor, in diesen Fällen die daraus resultierenden verkehrsdienstlichen Berechnungen, Festlegungen, Verständigungen etc. etwas großzügig zu vollziehen. Und daß Fehlleitungen auch bei Zügen mit Computernummer vorkommen – nämlich ebenso aus dem Nährbo-

den der Schlamperei hervorgegangen – das steht außer Frage.

Herr Lanzinger stellt dann, vollkommen zu Recht, fest, daß auch für den Tfz-Führer die Verwendung mehrerer Nummern eine Erschwernis bildet. Er meint, daß bei Anwendung allein der Computernummer „jeder Beteiligte Bescheid weiß, denn ausschlaggebend ist die durchgehende Kennung eines Zuges und das GIS! Im Endeffekt könnte man sogar die von den Zugleitungen vergebenen Kenn-Nummern (Wn, Sr, usw.) weglassen. Heute sind sie ja oft der letzte Rettungsanker zum Erkennen eines Zuges und seiner Fracht!“

Wie der Praktiker weiß, kann man nach der Kenn-Nummer tatsächlich in kürzester Zeit einen Zug finden. Einen Zug nach der Computernummer zu suchen ist zweifellos noch leichter – wenn dem Suchenden die Computernummer bekannt ist! Eine echte Hilfe wird es sein, wenn es gelingt, in das GIS die Hülsennummer einzubeziehen.

„Ein Satz Ihres Artikels liegt mir besonders im Magen.

– Einen Nachzug zu bilden ist eine klare Weisung. –

Diese Feststellung trifft nicht einmal beim Reisezug zu. . . . beim Güterzug ist das überhaupt keine Weisung . . . aber ich nehme an, daß Sie dergleichen noch nie anzuordnen hatten.“ Ohne eine Diskussion über die berühmte Nudelsuppe entfachen zu wollen, gestatten wir uns aber doch, den Punkt 20 der DV V 42 zu zitieren:

= Bedarfszüge sind im gegenseitigen Einvernehmen der Fdl (ZI) wie Regelzüge derselben Verkehrsrelation zu bilden. Bei Mehrgruppenzügen ist die Führung von Zügen mit Frachten für nur einen Gruppen- oder Grenzbf anzustreben. =

Geltende Vorschrift ist es, was Herrn Lanzingers Magen belastet!

Herr Lanzinger schließt mit der Feststellung:

„Eine Hülsen-, Phantom- oder Computernummer könnte zur datentragenden, unverwechselbaren Zugnummer werden und nicht als lästiges Anhängsel das Dasein fristen.“ Die Vorschriftenersteller, denen Herr Lanzinger das Schreiben ebenfalls zugehen hat lassen, werden sich gewiß mit dem Anliegen auseinandersetzen und auch seine besten Wünsche für die Reform der Betriebsvorschriften gerne entgegennehmen.

## Befüllen der Schlafwagen mit Wasser

Im Winter kommt es häufig dazu, daß die Füllstutzen von Reisezugwagen durch Eisbildung nicht verwendet werden können. Es muß demnach aufgetaut werden. Die Verwendung eines Flammenwerfers hat schon wiederholt dazu geführt, daß das Isolationsmaterial beim Füllstutzen zu glimmen begann. Blieb das unbemerkt, so konnte sich das glosende Feuer entlang des Rohrsystems fortpflanzen. Schwere Schäden und langer Wagenausfall waren die Folge. Die mit

der Wasserfüllung betrauten Mitarbeiter müssen es daher vermeiden, mit offenem Feuer im Alleingang das Eis zum Schmelzen zu bringen. Vielmehr wird empfohlen, die Unterstützung des technischen Wagendienstes in Anspruch zu nehmen. Der Techniker weiß genau, welche Methode bei Schwierigkeiten verantwortet werden kann.

Es sind Zweifel aufgekommen, ob auch die Eisfreihaltung der Füllstutzen von Schlafwagen zu den Obliegenheiten der fachlich zuständigen ÖBB-Bediensteten gehört. Ja, die Internationale Schlafwagen- und Touristik-Gesellschaft hat sogar mitgeteilt, daß die Auftauarbeit verschiedentlich kurzerhand der ISTG überantwortet wurde. Das ist natürlich nicht

angängig. Nach den bestehenden Verträgen ist die ÖBB bzw. sind die berührten Bahnen für die Wasserfüllung zuständig.

Nicht zu Unrecht weist die ISTG darauf hin, daß die fehlende Wasserversorgung zu einem ganz wesentlichen Komfortverlust führt. Ist es doch einer der wesentlichsten Vorteile des Schlafwagens, daß dem Reisenden ermöglicht wird, sich im Abteil zu waschen. Der Wegfall der Waschgelegenheit wird von einem Schlafwagenreisenden keinesfalls widerspruchslos zur Kenntnis genommen. Es ist selbstverständlich, daß sich unsere Wasserfüller mit der gebührenden Sorgfalt der Befüllung der Wasserbehälter von Schlafwagen annehmen.

## Klimatisierte Wagen

Ideale Wirkungsweise einer Klimaanlage besteht, was ja inzwischen schon verbreitet bekannt ist, dann, wenn in den zu klimatisierenden Räumen der Luftaustausch nur über die Klimaanlage erfolgt. Jedes Öffnen von Türen, wenn vorhanden auch von Fenstern, ist ein Störfaktor.

Ebenso verhält es sich bei den klimatisierten Reisezugwagen. Die Fenster sind deshalb so konstruiert, daß ein Öffnen nur für den Gefahrfall vorgesehen ist. Da nicht zu vermeiden ist, daß die Seitentüren immer wieder offengelassen werden, sind die Reisenden angehalten, zumindestens die Abteiltüren geschlossen zu halten, um entsprechende Behaglichkeit in den Abteilen zu erzielen.

Nun ist keine Klimaanlage auf Dauer gegen jede Störung gefeit. Die Beanspru-

chung beim rollenden Material ist zudem wesentlich größer als bei einer ortsfesten, vom Zugriff ungeschulter Personen geschützten Anlage. Im Abteil wird es immer wärmer; manchen Reisenden wird sogar übel. Sie suchen die Toilette auf und erfreuen sich dort an der beim leicht geöffneten Fenster einströmenden Frischluft. Der Schaffner wird herbeigeholt, er schließt mittels Vierkantschlüssels die Verriegelungen der Luftklappen auf und öffnet in den Abteilen diese Klappen, sodaß wieder halbwegs erträgliche Verhältnisse einkehren. Es muß aber gar keine Störung eintreten. Verschubarbeiten können es zum Beispiel sein, die eine längerdauernde Unterbrechung der Stromversorgung und somit den Ausfall der Klimatisierung bedingen. Auch diesfalls ist der zuständige Bahnhof- oder Zugbegleitbedienstete dazu verhalten, die Luftklappen auf die notwendige Dauer zu öffnen.

Um hier eine Erleichterung zu schaffen und auch dem vielfachen Wunsch der Reisenden entgegenzukommen, hat die Maschinendirektion nachstehende Verfügung getroffen:

Alle Luftklappen in klimatisierten ÖBB-Reisezugwagen (21-700; 21-701; 30-70; 88-70; 19-71 und 21-71) sind zu entriegeln.

Es soll dadurch dem Reisenden die Möglichkeit gegeben werden, je nach Wunsch die Luftklappen selbst öffnen oder schließen zu können.

Das Entriegeln der Luftklappen wird durch den Wagenrevisor anlässlich der Funktionsprobe bei den genannten Reisezugwagen durchgeführt.

In der Folge ist der entriegelte Zustand laufend zu überprüfen; offenstehende Luftklappen unbesetzter Wagen bzw. Abteile sind vom Schaffner zu schließen.

Diese Anordnung gilt bis auf weiteres.

# Unfallmappe

Aufgrund des Vorschlages eines Mitarbeiters wurden zur Kennzeichnung der Unfallmappe und des Verwahrungsortes der Unfallmappe (Lade) Plastikfolien nach dem Entwurf des Einreichers angefertigt.

Die Folien sind ab sofort zu verwenden und die alten Kennzeichnungen abzunehmen bzw. zu überkleben.

## Vorsicht Überfall!

Im Rahmen der Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit und zur Verbesserung der Transportqualität bei den ÖBB (Maßnahmenkatalog, s. IdB 4/81) wurde am 30. 12. 1982 über Veranlassung der Betriebsdirektion in einigen Bereichen eines großen Bf eine Einschau durchgeführt.

Bedauerlicherweise mußte von dem aus mehreren Kontrollorganen bestehenden Team (GD und Dion) zahlreiche, z. T. die Sicherheit gefährdende Unzulänglichkeiten festgestellt werden, u. a.:

Die Meldedisziplin bzw. der Informationsfluß über außergewöhnliche Ereignisse ist unzureichend; ebenso fehlen konkrete Aufzeichnungen in den Meldebüchern darüber.

Der Einsatzplan in der Fahrdienstleitung, Bstg 1, ist nicht am letzten Stand; z. B. Wechsel des BK nicht durchgeführt.

### Zählwerksvormerke:

GA	laut Vormerk	332
	tatsächlicher Stand	343
EAT	laut Vormerk	514
	tatsächlicher Stand	519
Ersatztaste	laut Vormerk	639
	tatsächlicher Stand	647
DA	laut Vormerk	223
	tatsächlicher Stand	235

Vom Fdl-Blockdienst wurden die fehlenden Eintragungen auftragsgemäß nachträglich verbucht.

**Verschubfunk:** Zugförderungsvershub arbeitet auf Kanal 4, der für die 2. Vershub-Reserve vorbehalten ist (DV V 15, Anl. 1). Es wurde aus Sicherheitsgründen Auftrag erteilt, mit den Gesprächen des Zi-Verschubes auf einen Kanal der techn. Dienste auszuweichen.

KI mit Fahrtanweisung werden entgegen den Bestimmungen der DV V 3 mit Bedienung der Vershubsignale durchgeführt, obwohl die Bedienung der Hauptsignale technisch möglich wäre. In der Bf-DO scheint eine diesbezügliche Regelung nicht auf.

Meldungen über Fahrstraßenprüfung bei Störung der Gleisfreimeldeanlage dürfen nur über Fdl-Funk abgewickelt werden. Änderung der Bf-DO notwendig.

In den Auftragsbüchern sind mehrere ungültige Dienstweisungen noch enthalten, z. B. ZStw DA 381 betreffend Befahren des falschen Gleises zw. dem Bf N.N. und einem der benachbarten Bf; Gleiswechselbetrieb ab 25. 5. 1981.

Im Auftragsbuch des Fdl-Innendienst sind 4 Dienstweisungen noch aufgenommen, die betreffenden DA jedoch fehlen.

In der Mappe „Befehle für den Dienstposten“ im ZStw wurde hinsichtlich der aufliegenden Befehle die Änderung der Betriebsvorschriften 1980 nicht berücksichtigt, z. B. scheint noch der „Besondere Anhang der Dion“ auf.

Die diensthabenden Fdl konnten über die im Bf gelagerten Ölwehrgeräte, z. B. Verwahrungsort, Verzeichnis in der Unfallmappe usw. keine erschöpfenden Auskünfte geben.

In den abgelegten, losen Befehlen der Fahrdienstleitung Bstg 1 scheint als letzter Einsichtsvermerk der 5. 11. 1982 auf.

Im Bereich der 1. Vershubreserve wurde eine Vielzahl stark beschädigter Hemmschuhe auf den Auflagebänken bzw. am Verschieberbahnsteig liegend vorgefunden. Die Beschädigungen ließen auf eine unerlaubte Vershubmethode (Herzeln) schließen, was auch später von den Vershubbediensteten auf Befragen bestätigt wurde. Aus Sicherheitsgründen wurde der sofortige Tausch der beschädigten Hemmschuhe angeordnet. Hierzu muß bemerkt werden, daß vom Sibe I der Betriebsdirektion bereits am 8. 7. 1982 eine gleichartige Wahrnehmung gemacht und die zuständige Transportabteilung um entsprechende Maßnahmen gebeten wurde. Seitens GD III/2 wurde vor längerer Zeit vorgeschlagen, die betr. Gleise mit einer Hemmschuh-Auswurfvorrichtung auszustatten. Bisher wurde lediglich eine solche installiert; die Vershubbediensteten haben sich zu dieser Vorrichtung sehr positiv geäußert.

Obwohl es am 20. 12. 1982 im selben Bf, Gleis 111, durch Entrollen von 16 Güterwagen zu einem a. g. Ereignis mit schweren Folgen gekommen war, waren die abgestellten Fahrzeuge (Fahrzeuggruppen) – zur Zeit der Überprüfung war die Vershubdurchführung wegen der Mittagspause unterbrochen – nur vereinzelt gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert. In der Gleisgruppe 30 stand ein Güterwagen nicht grenzfrei und ungesichert, obwohl eine grenzfreie Abstellung nach Ankuppeln an eine stehende Fahrzeuggruppe ohne Aufwand leicht möglich gewesen wäre.

Hinsichtlich der zeitverschobenen Anwesenheit der Aufsichtsorgane gem. Maßnahmenkatalog ist eine erfolgversprechende Regelung bisher noch nicht getroffen worden.

Im Materialbüro wurde stichprobenweise eine Prüfung der Aufschreibungen sowie der vorhandenen Lagerbestände durchgeführt, die ergab, daß die Aufschreibungen mangelhaft und ungenau geführt werden.

Über den tatsächlichen Bestand von Betriebs- und Kanzeleinstoffen bzw. Inventarien konnte vom Materialbeamten meist keine Auskunft gegeben werden und daher war eine Feststellung des Sollstandes bei den meisten Warenarten nicht möglich.

In Anbetracht der hohen Werte die am Bf lagern – der ggst. Bf ist Verteilerbf – wurde sofort eine Selbstbestandsprüfung von Material, Inventar und Betriebsstoffen angeordnet.

Unabhängig davon ist von der Transportabteilung eine Überprüfung der Materialgebarung vorzunehmen und darüber ist ein Bericht der GD vorzulegen.

Aufgrund der übereinstimmenden Feststellungen der mit der Einschau befaßten Herren mußte geschlossen werden, daß seitens der Bf-Leitung bisher nicht die Aktivitäten oder Maßnahmen gesetzt wurden, bzw. für die Einhaltung der Vorschriften gesorgt wird, daß eine sichere Betriebsabwicklung und wirtschaftliche Materialgebarung gewährleistet ist.

## „Das geht mich nichts an“

Seit der Schaffung von Beschwerdestellen am Sitz der Bundesbahndirektionen machen viele Bahnkunden und andere Personen, die irgendwie in den Kontakt mit den ÖBB kommen, von dieser Einrichtung rege Gebrauch. Dadurch ist bestimmt eine fühlbare Entlastung für die Mitarbeiter im Außendienst eingetreten. Neben der Information im Kursbuch über die Existenz der Beschwerdestellen überreichen in verschiedenen Bereichen die Mitarbeiter anfragenden Personen Kärtchen, aus denen die Erreichbarkeit der Beschwerdestellen hervorgeht.

Allerdings ist es nicht angängig, einen Beschwerdeführer auf jeden Fall abzuwimmeln. In der Dienstvorschrift für die Abfertigung und Beförderung von Personen, K 1, heißt es:

„865. Schriftliche und mündliche Beschwerden sind von jedem Bediensteten entgegenzunehmen, insbesondere Bahnhofsvorstand, Fahrdienstleiter, Schalterbeamter. Soweit möglich, ist der Beschwerdefall im eigenen Wirkungskreis der erntgegennehmenden Stelle ohne Verzug zu erledigen. Ist dies nicht möglich, so ist

die Beschwerde an die für die Erledigung zuständige Stelle ohne Verzug weiterzuleiten. Auf Verlangen sind dem Beschwerdeführer Name und Dienststelle des die Beschwerde entgegennehmenden Bediensteten bekanntzugeben. Bei der Erledigung berechtigter Beschwerden ist besonders darauf zu achten, daß möglichst auch die Ursache der Beschwerde beseitigt wird."

Aus dem Text geht eindeutig hervor, daß nicht allgemein vorausgesetzt wird, der Bedienstete, dem die Beschwerde vorgebracht wird, müsse auch für deren Erledigung zuständig sein. Vielmehr kann es sich um eine andere Stelle, ja sogar um eine Dienststelle eines ganz anderen Fachbereiches handeln. Der Beschwerdeführer soll also nicht von einer Stelle zur anderen weitergereicht werden. Wie das ausgeht, wenn das trotzdem geschieht, das können Sie oft genug in den Zeitungen lesen. Eine Zeitungsredaktion ist manchmal nur deshalb mit einer Beschwerde über die ÖBB befaßt, weil sich kein vom Beschwerdeführer angesprochener ÖBB-Bediensteter die Mühe gemacht hat, sich des Anliegens anzunehmen. Der Redakteur tat es dann umso lieber. Und wenn einmal das Stäberl über einen Mitarbeiter gebrochen ist, dann ist es schwer, die Dinge wieder ins rechte Lot zu rücken. Dabei hätte es vielleicht nur eines klärenden, vielleicht nur eines netten Wortes bedurft und die Angelegenheit wäre auf kurzem Weg bereinigt gewesen. Auf jeden Fall wäre die Ursache der Beschwerde nach Möglichkeit sofort beseitigt worden, und so – ein Rattenschwanz weiterer Unzukömmlichkeiten.

Obwohl praktisch jeder unserer Mitarbeiter in die Lage kommen kann, eine Beschwerde vorgetragen zu bekommen, konzentriert sich die Hauptlast doch auf bestimmte Mitarbeitergruppen. Beim Zug ist der Angesprochene in der Regel der „Schaffner“, auch wenn der Zug noch lange im Ausgangsbahnhof bereitsteht. Unter dem Begriff „Schaffner“ versteht der Reisende meist auch den Zugführer. Im Bahnhof möchte der Kunde sein Anliegen beim „Vorstand“ abladen. „Vorstand“ ist für ihn nicht nur der Bahnhofsvorstand, sondern auch der Fahrdienstleiter, der Halte- und Ladestellenwärter, der Geschäftsführer oder der Bahnhofleiter. Vergessen Sie nicht, daß in den Augen des Kunden jede dieser Personen als Autorität dasteht. Es zeugt vom hohen Ansehen, das der Eisenbahner trotz vieler Wiederwärtigkeiten genießt, wenn die Reisenden gewohnt sind, daß der von

ihnen mit einem Problem befaßte Bedienstete in der Lage und willens ist, dieses zu lösen. Die Kunden sind auch über Erfolge erfreut und erzählen: „unser Vorstand“ oder „der nette Schaffner“ hätten das und das zuwege gebracht. Sie sind aber auch wie aus allen Wolken gefallen, wenn der Angesprochene einen Fall nicht lösen (können) will.

Jemanden abblitzen zu lassen ist sicher die einfachste, mit gleicher Sicherheit aber auch die schlechteste Methode. Was für die Entgegennahme von Beschwerden bindend vorgesehen ist, kann für die Entgegennahme von Anregungen wärmstens empfohlen werden. Drei Zeilen ins Meldebuch der Dienststelle, für die fahrenden Kollegen der Heimatdienststelle, und Sie sind einem Kundenwunsch gerecht geworden.

Wie es nicht unbedingt sein soll, geht aus nachstehender Schilderung hervor: Ein Reisender erwartet in einem Fremdenverkehrsgebiet einen Zug. Auf dem Bahnhof fällt ihm auf, daß die Zeitangabe für diesen Zug, betreffend die für seine Ausflüge auch in Betracht kommende benachbarte Haltestelle, um zwei Stunden differiert – eindeutig ein Druckfehler. Der Fdl wird darauf aufmerksam gemacht und nimmt auch sofort die Richtigstellung auf dem betreffenden Aushangfahrplan seines Bahnhofes vor. Nach einiger Zeit steigt unser Reisender in der betreffenden unbesetzten Haltestelle ein. Hier ist, wie vorgesehen, die rote Unterstreichung vorgenommen, der Druckfehler besteht aber hier weiter. In der Sorge darüber, daß dadurch irgend jemandem ein Nachteil entstehen könnte, erzählt der Reisende die Wahrnehmung wenige Stunden später – es ist an einem Samstag – einem ihm bekannten ÖBB-Bediensteten. Dieser begibt sich zum nächsten Bahnhof, von wo der Vorstand dem einrollierten Vorstand des der Haltestelle benachbarten Bahnhofes vom Sachverhalts Mitteilung macht. Die erste Reaktion von dort ist zynisch: „Ich werde es dem Mann, der dort sitzt, sagen.“ Nun, eine so einfache Korrektur ist auch in unbesetzten Haltestellen kein Problem und läßt sich bei gutem Willen ohne die geringsten Folgen oder Kosten binnen kürzester Zeit erledigen – auch ohne eigenen Mann, ja selbst ohne Befassung der zuständigen Streckenleitung. Doch nicht genug. Die diesbezüglichen Anregungen werden quittiert: „Das anzuordnen obliegt der hochlöblichen Generaldirektion, wo ein eigenes Fahrplanbüro dafür zuständig ist. Die Außendienststelle darf da nichts machen. Schließlich muß ja die Korrektur für ganz Österreich veranlaßt werden.“

Im geschilderten Fall wurde das „Geht mich nichts an!“ nicht ausgesprochen. Heraus kommt aber ganz genau das. Der Reisende, welcher sich um die Bereinigung des Fehlers bemüht hat, würde – wüßte er über den weiteren Vorgang Bescheid – sehr nachdenklich werden. Ihn interessiert keine Generaldirektion, keine komplizierte Organisation und kein Instanzenweg. Er glaubt an die Initiative, die Phantasie und die Entscheidungskraft seines Kontaktmannes auf dem Bahnhof und im Zug. Wir auch!

## So erlebt es der Reisende

Nach der Veröffentlichung des nachstehend abgedruckten Beschwerdebriefes in einer österreichischen Tageszeitung mußten von uns umfangreiche Erhebungen eingeleitet werden, mit denen zwei BDDionen, zwei Bahnhöfe und verschiedene andere Stellen zu befassen waren:

„Am 29. Juli 1982 hatte ich beruflich in Linz und Wels zu tun. Ich entschied mich für die Bahn und nicht für das Auto, weil um 7.00 Uhr früh ein naher Familienangehöriger in Wien operiert wurde und ich unter keinem seelischen Druck fahren wollte. Der Arzt sagte mir, ich könne mich um 8.30 Uhr bereits über den Verlauf der Operation telephonisch informieren lassen. Am Tag vor meiner Abreise erkundigte ich mich bei den ÖBB, ob der Zug um 7.00 Uhr früh ein Zugtelefon habe, was mir bestätigt wurde. Gleich nach Ausfahrt des Zuges wünschten die ÖBB gute Reise und teilten über Lautsprecher mit, daß im Speisewagen ein Zugtelefon sei. Um 8.30 Uhr wollte ich das Wilhelmenspital anrufen, worauf mir vom Speisewagenkellner erklärt wurde, das Telefon sei kaputt. In Linz konnte ich endlich die Verbindung herstellen.“

Als ich in Linz in den „Donaukurier“ einstieg, um nach Wels zu fahren, standen wir eine halbe Stunde in Linz, ohne daß es einem Eisenbahner einfiel, entweder über den Zuglautsprecher oder über den Bahnhofslautsprecher die Reisenden, sprich Kunden, über die Ursache der Verzögerung zu informieren. Schmeck's Reisender! Du mußt froh sein, daß wir fahren.“

Wieder einmal ist es darum gegangen, daß ein Autofahrer einmal die Bahn in Anspruch genommen hat. Nur deshalb,

weil er das Lenken des Pkw nicht bei bestehender psychischer Belastung riskieren wollte. Daß am Vortag über einen eventuellen Ausfall des Zugtelefons keine Voraussage gemacht werden kann, ist klar. Allerdings hat der Zugführer bei der Übernahme des Wagensatzes nicht beachtet, daß der Speisewagen nicht mit Telefon ausgerüstet war. Die logische Folge war dann das Abspielen des Tonbandes nach Abfahrt des Zuges vom Ausgangsbahnhof ohne Unterdrückung des Textes über das Zugtelefon:

„Im Speisewagen unseres Zuges steht Ihnen auch ein Zugtelefon zur Verfügung.“

Gemäß Punkt 3.14 des „Verzeichnis über Lautsprecheransagen in Zügen“ wäre so vorzugehen gewesen:

„Soll eine bereits laufende falsche Ansage oder ein nicht zutreffender Textteil einer Ansage unterbunden werden, so kann dies durch Betätigung der Taste ‚Einzel vor‘ vorgenommen werden. Die restliche Ansage wird dann stumm abgespielt. Ist eine Richtigstellung erforderlich, so ist die Durchsage mittels Sprechhörer zu geben.“

Nach Punkt 5.1 des genannten Verzeichnisses, in dem auch die Verpflichtung zur Feststellung der Einsatzbereitschaft des Zugtelefons umrissen wird, ist auch festgelegt, daß die Reisenden über eine Störung oder das außerplanmäßige Nichtvorhandensein des Zugtelefons zu informieren sind.

Der aufgestaute Unmut des Reisenden kommt im zweiten Absatz des Beschwerdebriefes ganz deutlich zum Ausdruck. Die Verspätung des „Donau-Kurier“ wurde verursacht durch eine ungewöhnliche Störung der Türsteuereinrichtung. Die Türen des ganzen Zuges ließen sich nicht öffnen. Mehrere Wagenmeister nahmen sich sofort der Störung an, die verfügbaren Betriebsbediensteten kümmerten sich in gehöriger Weise um den Zug. Die entsprechende Ansage über Bahnsteiglautsprecher konnte von den Reisenden in den klimatisierten Wagen nicht gehört oder zumindest nicht verstanden werden. Der Zugführer traf daher unabhängig davon, vollkommen richtig, die zweckdienlichen Ansagen über den Zuglautsprecher. Was dieser Zugführer nicht wissen konnte: die UIC-Leitung zwischen den einzelnen Fahr-

zeugen war im Zuge der Fehlersuche wiederholt von Technikern getrennt worden. Die von den Reisenden erwartete Information gelangte daher nicht zu den Empfängern. Sowohl die aufgetretene Störung wie auch die Nebenumstände waren sicher nichts Alltägliches. Ein Zusammentreffen der geschilderten Form ist in nächster Zeit wenig wahrscheinlich. Speziell damit sich auseinanderzusetzen lohnt sich keinesfalls. Die Fälle, in denen Reisende vergeblich auf Information warten sind hingegen nach wie vor häufig. Dabei haben oft die Mitarbeiter schon daran gedacht und nur eine unzulängliche Methode gewählt. Der Bahnsteiglautsprecher allein wird in den klimatisierten Fahrzeugen fast nie genügen. Der Krawall einer mit laufendem Heizgenerator in einer gedeckten Bahnhofhalle am Zug stehenden Diesellokomotive reicht oft aus, den Erfolg aller Ansagen zunichte zu machen. Dem denkenden Schaffner wird es niemand ausdrücklich anschaffen müssen, den Informationsgehalt solcher beeinträchtigter Ansagen im erforderlichen Umfang an „seine Reisenden“ weiterzugeben. Wir bitten Sie, Ihre Energie auch für dieses Anliegen zu verwenden.

# Zugdienstzettel

Jedes Unternehmen – auch die ÖBB – braucht

- um sinnvoll planen und geplantes auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit überprüfen zu können,
- um die Produktionsmittel wirksam und gezielt einsetzen und den Einsatz überwachen zu können,
- um Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten sowie Investitionen an den Anlagen und dem Fahrzeugpark vorausplanen zu können, genaue und detaillierte Unterlagen über die tatsächlich erbrachten Leistungen. Dazu dient bei den ÖBB u. a. der Zugdienstzettel, der darüberhinaus auch zur Abrechnung der für die Post- und Telegraphenverwaltung erbrachten Leistungen (Postbeförderung) herangezogen wird.

Ein verzweifelter Aufschrei der vom Bereinigen der vielen fehlerhaften Zugdienstzettel gequälten Mitarbeiter von ZVR 2/02 ist der Anlaß, Sie über Sinn und Zweck dieses Zettels neuerlich zu informieren, um damit mehr Genauigkeit bei dessen Führung zu erreichen.

Jede Zeile und jede Spalte ist wichtig. Die Angaben werden zu Informationen für die

- BBDionen,
- Fachdienste der GD und
- für den Vorstand des Unternehmens weiter verarbeitet.

Die Abrechnung der Postbeförderung erfolgt nach beförderten Achsen je Kilometer und nach Zugarten verschieden. Die dafür erforderlichen Unterlagen werden bei der Auswertung des Zugdienstzettels gewonnen.

Ein „vergessener“ 2-achsiger Postbeiwagen in einem Schnellzug zwischen Salzburg Hbf und Wien Westbf kostet den ÖBB 4.831,08 ÖS an entgangenen Einnahmen für diese Leistung.

Eine Eingrenzung der häufig vorkommenden Fehler auf einzelne Spalten ist leider nicht möglich. Alle Spalten sind betroffen. Sowohl die Datumsangabe als auch der Heimatbf des ausfertigenden und der Abgabebahnhof unterliegen „Irrtümern“.

Es soll daher ein Anliegen aller, mit diesem ungeliebten „Zettel“ befaßter Mitarbeiter sein, die Eintragungen, wie sie in der DV V 20 beschrieben sind, zum Wohle des Unternehmens vorzunehmen.

# Arbeitnehmerschutz

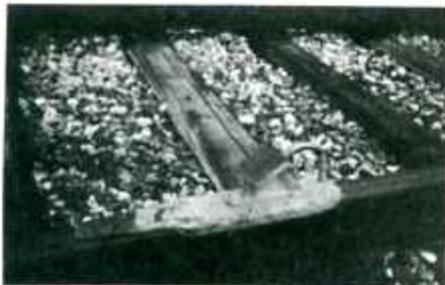
## Alle paar Schritte

Ein Liegewagen alter Bauart, bestimmt für die HW Simmering, steht einzeln auf einem Bahnhofsgleis hinterstellt. „Interessant“, denkt sich der Sibe, „den sollte man sich doch aus der Nähe ansehen“. Neben vielen allzu bedrückenden Feststellungen, wie wieder die Vandalen hier gehaust haben, ist da auch ein echter Gefahrenherd wahrzunehmen.

Ein Übergangsblech auf der Seite, von der angefahren wird, ist heruntergeklappt.

Ein paar Meter weiter steht eine Gruppe leerer Niederbordwagen. Hier gleich das Gegenstück zum Fall eins: Bei einem Fahrzeug in der Gruppe sind ohne ersichtlichen Grund beide Stirnwände abgeklappt.

Aller schlechten Dinge sind drei, denkt sich der Sibe und geht noch ein paar Schritte weiter. Worüber wäre er dann da beinahe gestolpert? Ein Hemmschuh! Ein ORE-Hemmschuh! Ein gelb gestrichener ORE-Hemmschuh! – Ätch! Aber ein gelb gestrichener ORE-Hemmschuh der Form 2!



Das ist etwas für gescheite Leute! Ein Hemmschuh soll nicht herumliegen, das ist unbestritten. Die Farbe Gelb deutet auf Form 1 hin. In dem ganzen neuen Bahnhof gibt es kein einziges Stück Schiene, wo die Form 1 Verwendung finden könnte. Nachdem eine „2“ eingepreßt ist, wird es sich wohl um die Form 2 handeln. Doch ist die Verwendung von ORE-Hemmschuhen der Form 2 beim Verschub, auch zum Unterlegen von stillstehenden Fahrzeugen, längst nicht mehr gestattet. Also, irgend etwas stimmt da nicht.

Wieder drei Kleinigkeiten auf einem Fleck. Jede dieser Kleinigkeiten kann bedeuten, daß ein Bediensteter, ehe er sich's versieht, um ein Bein oder

sogar um seinen Kopf kürzer ist. Vielleicht ist der, den es trifft, ein guter Kollege des Verursachers. Vielleicht sind Sie es!

Doch wegen der magischen Drei bei den schlechten Dingen: Nur nicht abergläubisch sein! Nämlich, noch ein paar Schritte weiter gibt es etwas zum Drüberstreuen. Im wahrsten Sinne des Wortes. Dort steht nämlich ein Selbstentladewagen für die Gleisbeschotterung.

Die Vermutung liegt nahe, der Schotter lade sich selbst ab, aber über Bord. Vielleicht bei der Fahrt im Weichenbereich. Dem Betrachter bleibt es rätselhaft, wieso das auf der langen Fahrt am Vortag vom weit entfernt gelegenen Start – der Versandbahnhof liegt sogar in einem anderen Direktionsbereich – bis hierher nicht schon längst geschehen ist. Die Ladung ist so überhängend, daß ein Steinwurf genügt, um viele Steine des überhängenden Gupfes zum Absturz zu bewegen. Doch nein! Es ist ja ein ganz normaler Talbot-Schotterwagen. Die Art der Entladung geht ganz konventionell vor sich. Nur hat sich bei der Beladung kein Mensch um die Anschrift „maximale Beladehöhe“ gekümmert. Das ist recht ungefährlich, solange man über den Dingen steht. Nur nicht daneben; das kann ins Auge gehen.

## „Verdammte Tür!“

Den Ausruf haben Sie gewiß schon mehr oder weniger oft gehört. Leise in den Bart gemurmelt, oder schmerzerfüllt in die Nacht geschmettert. Als Beweis dafür, daß der Aufschrei berechtigt war, kann dann noch nach Wochen eine „Blutmeise“, also ein Bluterguß, unter einem Fingernagel vorgewiesen werden. Ja, es tut schon weh, wenn man sich mit einer Schiebetür einzwickt.

Nicht immer ist es so, daß der Mitarbeiter sich just dort angehalten hat, wo eine Gefährdung der Hände gegeben ist, und dann ganz einfach auf das Wegnehmen des Daumens von der Gefahrenstelle vergaß. Vielmehr spielen außer der Gedankenlosigkeit meist einige Kompo-

nenten zusammen: Festhalten an der gefährlichen Stelle, Zeitnot . . . und schließlich Schwergang der Schiebetür.

Denken Sie nur an unsere schnellen Stückgutzüge. Da wird verladen bis zur letzten Minute; es soll ja nichts zurückbleiben. Die Kunden wollen in den Vormittagsstunden schon von den Sendungen Gebrauch machen. Der Mechaniker wartet auf einen Ersatzteil, die Färberei auf einen Ballen Pelze; alles sehr dringend. Alle verlassen sich auf unsere Pünktlichkeit.

In letzter Minute stellt es sich heraus, daß die Schiebetür eines Wagens schwergängig ist. Es wäre eine kleine Katastrophe, den Wagen jetzt abstellen zu müssen. Ausgangsverspatung, Anschlußversäumnisse und schließlich das Zurückbleiben vielleicht Hunderter Sendungen wären die Folge. Also; alle Mann zu der Tür. „Ho-ruck!“ müßte es gehen. Es geht auch, zwar erst beim dritten „Ho-ruck“.

Dann allerdings mit kräftigem Schwung. Ein Glück, daß es den Finger eines der Mitarbeiter nur „gerade noch“ erwischt hat. Es hätte ärger ausgehen können. Leider hat bei der Aktion ein Mann gefehlt, den die Sache sehr stark interessiert hätte: der Wagenmeister. Er war wahrscheinlich ohnehin in der Nähe des fast schon abfahrereiten Zuges und wäre, hätte ihn jemand verständigt, sofort herbeigeeilt. Den Schaden oder Mangel an der Tür hätte der Techniker in den zwei Minuten vermutlich auch nicht beheben können, weder Zeit noch Werkzeug standen dazu zur Verfügung. Vielleicht hätte er aber mit ein bißchen Öl nachhelfen oder aber eine Bezeichnung anbringen müssen. So aber geschieht in dieser Richtung nichts. Im Unterwegsbahnhof bringt der Lademann die Tür nicht auf. Die Zuladung wird provisorisch in anderen Wagen untergebracht.

Nach Ankunft im Bestimmungsbahnhof stürzt sich die Lademannschaft auf den eingefahrenen Zug. Unsere Tür wird mit Gewalt aufgemacht. Mit Gewalt geht alles. Diesmal wird niemand verletzt. Eine halbe Stunde später ist das Fahrzeug leer und nach einer weiteren Stunde steht es schon bereit zur Beladung im Gegenlauf. Einer neuerlichen Handverletzung steht nicht mehr viel im Wege.

Im Interesse Ihrer Kollegen raten wir deshalb dringend, Schäden oder Mängel an Schiebetüren oder auch an anderen Stellen sofort nach dem Erkennen dem technischen Wagenaufsichtsbediensteten zur Kenntnis zu bringen. Sie verhüten dadurch nicht nur betriebliche oder beförderungsdienstliche Schwierigkeiten, sondern schützen auch sich und andere Mitarbeiter vor Verletzungen.

	Betriebsdienst												Wegunfälle			Gesamtsumme														
	beim Kuppeln			beim Montieren/schuliegen			beim Auf- u. Abspringen auf bzw. von bewegten Fahrzeugen			während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen			Wagenreinigungsdienst			Sonstige Unfälle			Summe			Kommerzieller Dienst								
	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt	ge-tötet	schwer verletzt	leicht verletzt			
1976	3	28	88	1	77	18	1	29	86	5	84	166	9	57	2	69	237	72	230	646	888	75	232	1	81	138	13	386	7016	7416
1976	3	26	94	1	9	20	1	30	87	5	72	147	16	37		66	209	10	219	594	823	68	262	2	74	122	13	361	978	7352
1977	2	31	78		8	21		35	69	6	70	164	7	47		65	279	8	216	652	876	83	227	4	81	152	12	380	7037	7423
1978	1	31	94		3	15		27	75	2	60	154	13	43		65	229	3	199	670	872	63	230	7	75	170	4	337	7010	7357
1979	3	26	116		7	23		29	92	1	52	126	10	57	5	56	269	9	780	677	866	76	252	5	78	140	14	334	7069	7417
1980	1	32	128		8	22		33	82	5	68	170	1	25	2	67	239	9	233	692	934	54	242	2	87	166	11	374	7100	7485
1981		37	93		7	21		1	26	3	58	167	9	52	1	44	250	5	175	667	847	57	254	2	84	182	7	316	7108	7457
1982	3	28	103		1	9	23	31	82	3	67	146	73	37		62	247	7	204	632	843	56	234	3	72	127	10	332	993	7335

## Personalunfälle

Wie die vorläufige statistische Auswertung der „Meldungen des Sicherheitsbeamten über einen Personal- oder Wegunfall“ erkennen läßt, hat sich im kommerziellen Dienst und bei den Wegunfällen eine wesentliche Absenkung der Anzahl unter Versicherungsschutz liegender Unfälle ergeben. Dieser Erfolg ist zweifellos auf die Tätigkeit aller mit der Unfallverhütung befaßten Mitarbeiter, sicherlich aber auch auf das vermehrte Tragen der Schutzkleider (Schutzstücke) zurückzuführen.

Betrachtet man jedoch die einzelnen Tätigkeiten im betrieblichen Bereich, so muß man leider zu dem bedauerlichen Schluß kommen, daß hier von der Anzahl her wohl keine Vermehrung der Arbeitsunfälle eingetreten ist, doch der Schwere nach eine deutliche Verschlechterung Platz gegriffen hat. Die Anzahl der Unfalltoten hat sich um drei Mitarbeiter erhöht; drei Kuppler und ein Hemmschuhlieger haben Unfälle mit tödlichem Ausgang erlitten. Die Anzahl der schweren Unfälle hat sich insgesamt um 29 erhöht.

Das Ergebnis der Ursachenforschung ist erschreckend. Bei fast allen Arbeitsunfällen liegt die Ursache im menschlichen Bereich, wie etwa –

eigene Unachtsamkeit

Gefahrenblindheit

nicht Erkennen der Gefahr

Vernachlässigung grundlegender Unfallverhütungsbestimmungen

Drittverschulden infolge Mißachtung von betrieblichen, der Sicherheit dienenden Vorschriften bzw. ortsbezogener Anordnungen.

Auf Grund dieser nicht mehr vertretbaren Entwicklung wird es vermehrt Aufgabe aller auf die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb einflußnehmenden Organe sein, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um diesem negativen Trend Einhalt zu gebieten.

Da eine optimale Sicherheit bei den einzelnen Arbeitsvorgängen, insbesondere im verschubdienstlichen Bereich, als sicherer Garant für die persönliche Sicherheit unserer Mitarbeiter gewertet werden kann, wird es zweckmäßig sein, die Arbeitssicherheit in die gemäß Maßnahmenkatalog (IdB 4/1981) zu intensivierende Überwachungstätigkeit einzubeziehen.

Die Schulungsbeamten für den Betriebsdienst werden ersucht, die aus ggstl. Statistik zu entnehmenden Schwerpunkte im Dienstunterricht eingehend zu behandeln und auch die daraus für Mitarbeiter und deren Familien resultierenden Folgen mit den betroffenen Bediensteten eindrucksvoll zu besprechen. Die Aufsichts- und Kontrollorgane dürfen gebeten werden, bei allen sich bietenden Gelegenheiten darauf Einfluß zu nehmen, daß die Anzahl der Arbeitsunfälle zum Wohle unserer Mitarbeiter selbst, aber auch aus personalwirtschaftlichen Erwägungen weitestmöglich abgesenkt wird.

## Beim Greißler

In berechtigter Sorge darob, daß durch mangelnde Nüchternheit eines Mitarbeiters dieser selber oder sogar andere Personen zu Schaden kommen könnten, war Anlaß genug, eine Ausgabe der „Sicherheit zuerst“ (Nr. 3/82) einer Kampagne gegen den Alkoholgenuß vor Dienstantritt und während des Dienstes zu widmen.

Wie schon einmal, wollen wir mit der gleichen Zielsetzung wieder einen Blick über die Grenzen, nämlich die Grenzen unseres Berufslebens hinaus, riskieren. Ein kleiner Einkauf beim Greißler auf dem Heimweg gab Gelegenheit über das Thema nachzudenken: „Aber Herr Schinko, wieso sind Sie denn so abgekämpft?“ Der Chef des Familienbetriebes holt noch einmal tief Atem, um dann zu erzählen:

„Sie haben ja gesehen, daß neben uns heute angefangen worden ist, das alte Markowitsch-Haus niederzureißen. Etlliche Arbeiter sind in aller Frühe angekommen. Es war damit zu rechnen, daß einige davon sich etwas zum Frühstück kaufen werden. Na und bei der Hitze und der schweren Arbeit werden die auch Durst bekommen. Rasch setze ich mich in meinen Kombi und brause los, um genug Bier herbeizuschaffen. Kaum habe ich das Bier zu Hause verstaut, genug Flaschen aufs Eis gelegt, da geht auch schon die Tür auf: „Ich Türkisch! Haben Limonade?“ Er kauft ein paar Flaschen und rauscht damit ab. Und schon ist der nächste Türkischmann da; ein netter Kerl. Colagetränke bevorzugt dieser. Jetzt habe ich begriffen! Nichts wie ins Auto und eilends alkoholfreie Getränke herbei! Wie ich zurückkomme ist meine Frau gerade dabei, die letzten Flaschen aus dem Vorrat zu verkaufen. Jetzt gerade habe ich die neue Lieferung eingeräumt. Der Chef von der Abbruchfirma war auch schon da. Ich konnte mich mit ihm unterhalten. Er sagt, daß er vorwiegend türkische Gastarbeiter beschäftigt: „Was glauben Sie,“ meint er, „wie gefährlich unser Beruf ist. Glauben Sie, ich stelle mich vor den Richter und lasse mich verdonnern, weil ich einen Arbeiter, der sich ein Bier hinter die Binde gehaut hat, arbeiten habe lassen und dann ist vielleicht der oder ein anderer eine Leiche? Mit den Türken gibt es da keine Schwierigkeiten. Sie wissen ja, Allah hat das nicht gern. Meine Kerntruppe, das sind schon Österreicher, absolut trockene Leute. Die sind schon jahrelang bei mir. Auf die kann ich mich verlassen!“

Wenn der Herr Schinko wüßte, wie sehr seine Kunden das soeben Erzählte inter-

essiert hat! Der Kunde glaubt aber, daß dafür bei den Lesern des IdB das gleiche Interesse bestehen wird. Der Inhaber der Demolierungsfirma achtet darauf, daß seinen Mitarbeitern nichts passiert. Verschiedenste Motive sind dafür die Ursache: Pflichten des Arbeitgebers, Aufgaben des örtlich Aufsichtführenden, Sorge über eine mögliche gerichtliche Verurteilung, finanzielle Einbußen des Unterneh-

mens, Probleme mit der Integrierung neuer Arbeiter in das Arbeitsteam und höchstwahrscheinlich auch menschliche Anteilnahme.

Besonders bei der Beseitigung der Kriegsschäden ist es häufig zu Unfällen von „Hausniederreißen“ gekommen. Ein wirklich nicht ungefährlicher Job! Ist der Beruf des „Eisenbahners“ wesentlich ungefährlicher?

## Aktivitäten

### Österreichische Bundesbahnen

Bahnhof Zell am See



## Wir Eisenbahner ...

üben einen gefährlichen Beruf aus.



Man möchte meinen, alle Kollegen und Mitarbeiter wissen das und verhalten sich bei der Arbeit entsprechend vorsichtig und umsichtig.



Man möchte meinen, alle Kollegen und Mitarbeiter nehmen die kostenlos beigestellten Schutzkleider und Schutzstücke daher nicht nur mit nach Hause, sondern verwenden sie auch.

## Kollegen ...

man möchte meinen - leider ist es nicht so!

Als ich im Jahr 1981 zwei Arbeitsunfälle unserer Dienststelle zu behandeln hatte, habe ich den Eindruck gehabt, zwei Arbeitsunfälle zuviel behandeln zu müssen. Wir überlegten, wie wir die Arbeitsunfälle senken könnten. Wir sprachen mit den Kollegen und Mitarbeitern darüber. Alle waren voller Einsicht und gewillt mitzuhelfen dieses Ziel zu erreichen.

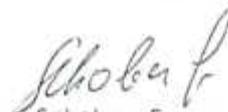
## Kollegen ...

3/4 des Jahres 1982 sind erst vorbei und die Zahl der Arbeitsunfälle hat sich bis jetzt bereits auf unvorstellbare

8 UNFÄLLE

erhöht!  
Nehmen wir diese unerfreuliche Entwicklung zum Anlaß, ganz besonders vorsichtig zu sein. Weiteres Leid kann nur dann hintangehalten werden, wenn wir uns gegenseitig auf unser FEHLVERHALTEN aufmerksam machen! Unsere Angehörigen, unsere Kinder erwarten von uns, daß wir nach unseren schweren Dienst gesund nach Hause kommen.

HELFFEN WIR UNS GEGENSEITIG!

  
Schöber Franz  
VMA - Obmann

  
Gerhard Geier  
Bahnhofvorstand

Für Aktivitäten im Dienste des Arbeitnehmerschutzes sind der Phantasie kaum Grenzen gesetzt. Vom mahnenden Blick, über die klärende Aussprache, Gestaltung der Anschlagkästen zum persönlichen Schreiben, alles ist kombinierbar, variierbar . . . Diesmal stellen wir Ihnen zwei Beispiele vor, was sich im Arbeitnehmerschutz wirkende Mitarbeiter einfallen haben lassen. Eines der Beispiele stammt aus Zell am See, wo Bahnhofsvorstand Geier gemeinsam mit VMA-Obmann Schober im Herbst des Vorjahres einem jeden Bediensteten des Bahnhofes einen Aufruf überreicht haben (s. S. 14).

Dem Sibe III des Bf Klagenfurt Hbf ist wieder eine informative Gestaltung des Schaukastens gelungen:



Die wahnsinnig lange Zeit, die zum Abbau von Alkohol im Blut benötigt wird, kommt in einem Schaubild wirksam zur Geltung. Am unteren Rand des Kastens findet sich eine rote Zahl (auswechselbar in Plastikfolie), welche die Anzahl der im laufenden Jahr bei der Dienststelle eingetretenen Unfälle anzeigt. Da bei einer Änderung der Zahl auch die Neugierde der Mitarbeiter geweckt wird, in welchem Bereich bzw. aus welchem Anlaß es zu einem neuerlichen Unfall gekommen ist, ergeben sich automatisch Anknüpfungspunkte für sicherheitsfördernde Gespräche.

ab Wir wünschen viel Erfolg bei der Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes.

um damit Vorschriftenbestimmungen auszudrücken? Was ist eigentlich Umgangssprache: Sprache des Alltags mit landschaftlichen Eigenheiten! Was bedeutet nun aber das Bindewort (Konjunktion) oder? Es dient zur Verbindung von Alternativen (= Wahl zwischen zwei Möglichkeiten), z. B.: hell oder dunkel, jetzt oder nie, alt oder jung. Wohl niemand wird auf die Idee kommen, diese Gegensätze der selben Begriffsbestimmung zuzuordnen. Und so habe ich auch bisher den § 30 (5) der DV V 2 verstanden: „Mindestens ein rotes Licht oder eine runde rückstrahlende Scheibe mit einer roten Kreisfläche mit weißem Rand“.

Noch nie bin ich auch nur im Entferntesten auf die Idee gekommen, das könnte bedeuten, beides nebeneinander sei nicht nur erlaubt, sondern sogar erwünscht.

In der Dion Linz wurde am 8. 10. 1980 in einer DA angeordnet, daß bei bestimmten Zügen, die einzeln aufgezählt sind, nur rückstrahlende Schlußsignale verwendet werden dürfen. Diese DA wurde zu jedem Fahrplanwechsel ergänzt. Darin ist ausdrücklich bestimmt, daß im Unterricht neuerlich darauf hinzuweisen ist, daß die Verwendung der eingebauten Schlußsignale verboten ist.

Was soll der jedesmal so eindringlich Belehrt sich denken, wenn er nun den Beitrag im IdB liest? Was soll sich ein FdI denken, wenn ein GD-Organ behauptet, er kenne die ggst. DA, sie interessiere ihn aber nicht?

Meine Frage: Ist die Darstellung im IdB als authentische Auslegung des Wortes „oder“ zu betrachten?“

Das Schreiben von Herrn Wiesenbauer ist offensichtlich aus dem berechtigten Unmut über eine aus seiner Sicht zu Unrecht erfolgten Beanstandung geboren worden.

Sachlich ist dabei nur richtigzustellen, daß es selbstverständlich heißen muß „...kennedieDienstanweisung**nicht**, ...“. Diese Dienstanweisung war übrigens materialdienstlich begründet und durch mangelnde Disziplin von mit der Gebahrung von Schlußsignalen befaßten Mitarbeitern ausgelöst worden. Hörtung in einem Bereich, Manko im anderen Bereich – behelfsmäßige Kennzeichnung des Zugschlusses: das ging Hand in Hand. Mit 1. 9. 82 wurde die Dienstanweisung zurückgezogen.

Und nun zum Sprachkurs. Abgesehen davon, daß man – das sind wir und das sind Sie – nie auslernt, muß man – das sind wieder beide Seiten – dem Partner eigene Ideen zubilligen. Das IdB gilt nur

## Unsere Leser meinen:

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

Zum IdB 4/82 erhielten wir so zahlreiche zustimmende und lobende Anrufe, wie das zuletzt vor schon fast drei Jahren der Fall war. Eine der negativen Reaktionen erreichte uns schriftlich zum Thema Handschutz. Brief Nr. 2 stellen wir anschließend vor. Er stammt von Herrn Gottfried Wiesenbauer, der als Erhebungsbeamter in Salzburg Hbf tätig ist: „Im Betriebsdienst ist überlegtes Handeln eine Säule und Grundvorausset-

zung für die Betriebssicherheit. Dies sollte ganz besonders auch für den sachlichen Inhalt der Beiträge im IdB gelten. Beim Lesen des Beitrages über die Zugschlußsignale kann aber leicht der Eindruck entstehen, daß dem nicht so ist.

Bitte verzeihen Sie mir, wenn ich so verwegene bin, und den dort gewählten Vergleich zwischen See- oder Bergurlaub haarsträubend finde. Finden Sie, daß die Umgangssprache die geeignete Form ist,

dort als authentische Auslegung, wo der Beitrag mit „Erläuterung“ oder „Auslegung“ überschrieben ist. Wir fassen die am Schluß des Briefes gestellte Frage als sachliche Frage auf und haben sie damit sachlich beantwortet.

Das IdB ist eben für Mitarbeiter guten Willens gedacht, die ihr Wissen um ihr Aufgabengebiet herum bereichern und dabei mehr Abwechslung in Anspruch nehmen wollen als ihnen die ständig (?) zur Hand genommene in Frage kommende Vorschrift bieten kann. Lektüre einer Dienstvorschrift **oder** eines einschlägigen IdB-Artikels werden Ihnen in manchen Zweifelsfällen den Dienst erleichtern. Wenn Sie **beides** lesen, besteht keine Gefahr. Genau so wenig Gefahr, wie bei Anwendung des roten Lichtes **plus** der rückstrahlenden Scheibe (beides auch in Mehrzahl möglich).

Nochmals zur Erinnerung:

**Wo ein beleuchtbares Schlußsignal vorhanden ist, ist dieses (auch) zu verwenden!**

. . .

„Fäustling oder Handschuh?“ hieß der Artikel im IdB 4/82, mit dem sich unser Leser Karl Pichler beschäftigt. Seine Zuschrift lautet:

„Laut der seit 1. 7. 1982 gültigen Berichtigung der DV A 40 haben unsere Mitarbeiter lt. Pkt. 6.1.1.1, 6.2.1.1, 6.2.1.2 dieser Vorschrift Anspruch auf vier bzw. acht Paar Lederfäustlinge oder 5-Finger-Arbeitshandschuhe.“

Erlauben Sie mir, daß ich eine Gruppe, die von dieser neuen Regelung betroffen ist, näher herausstreiche: Die Verschie-

ber. Na ja. Acht Paar. (Ich gehe von der Annahme aus, daß ein Verschubbediensteter acht Paar erhält.)

Liebe Berichtiger der DV A 40!

Bitte nehmt unsere Verschieber von dieser Regelung wieder heraus! Gebt Ihnen soviele Handschuhe, wie sie für ihre Dienstausbildung brauchen!

Und sollte einer, was Sie offensichtlich befürchten, damit einmal zu Hause Holz hacken, halten wir ihm lieber die Daumen, daß er sich auf Grund der eher plumpen Fäustlinge nicht die Finger abhackt.

Zu diesem Thema sei noch zu sagen, daß ein Materialbeamter die neuen Fäustlinge ja nur dann ausgibt, wenn er die alten und verschmutzten zurückerhält.

Liebe Denker in unseren Zentralstellen!

Behaltet für unsere Verschubbediensteten die alte Regelung bei; höchstens mit der Änderung, daß die Waschprozedur entfällt und daß sie die Art der Handschuhe selbst wählen können.

Ich glaube, das wäre die beste Lösung.“

Die Zuschrift von Herrn Pichler, der im Bahnhof Hieflau nicht nur als Magazinsmeister, sondern auch im Verwaltungsbereich tätig ist, ist eine der ersten Meinungen zur Reform des Kapitels Handschutz. Die Praxis wird im Laufe der nächsten Monate zeigen, ob etwas schlecht an der Neuordnung ist. Das unbestritten Gute hat Herr Pichler selbst erkannt und im letzten Absatz dargelegt.

Die jährlich dem im Verschubdienst tätigen Mitarbeiter zustehende Paarzahl ist klarerweise nicht auf ewige Zeiten zementiert. Einvernehmlich mit dem Zen-

tralausschuß wurde die Anzahl (Fäustlinge + Fünffingerhandschuhe) fixiert, wobei verschiedene Ungenauigkeiten in Kauf genommen werden mußten. Anhand der Aufschreibungen über den vollzogenen Tausch und die Ausmusterung der vergangenen Jahre wurde der mutmaßliche Bedarf geschätzt. Vielleicht sind acht Paare wirklich für Extrembeanspruchung zu wenig. Das ist aber gar nicht gesagt, weil ja die Qualität der neuen Stücke wesentlich besser ist als die von Handschuhen, welche durch vorherigen Gebrauch und die Anwendung lederfeindlicher Reinigungsmittel gelitten haben.

Ein Grund, die Verschieber von der Regelung auszunehmen, ist daraus nicht ableitbar. Es wird allerdings zu diskutieren sein – und auch dazu bedarf es noch zu sammelnder Erfahrung – ob die Modalitäten der Verteilung an die Anspruchsberechtigten irgendeiner Reglementierung bedürfen. Ein kleiner Gedankenfehler hat sich aber im Schreiben des Herrn Pichler schon eingeschlichen. Wenn der Materialbeamte die alten, verschmutzten Fäustlinge einzieht, bevor er neue ausgibt, so scheint uns doch das Mißtrauen wo anders zu liegen, als bei den Mitarbeitern des IdB! Wenn wir auch nicht dafür die Hand ins Feuer legen würden, daß wirklich niemand einmal ÖBB-Fäustlinge privat zum Holz bereiten verwendet. Genauso ist es durchaus denkbar, daß Sicherheitschuhe widmungsfremd benutzt werden. Vorbildliche Disziplin diesbezüglich zu wahren, muß jedes Mitarbeiters Anliegen sein, damit nicht die einzig dastehenden Errungenschaften – kostenlose Schutzkleider und Schutzstücke gefährdet werden.

#### Angaben gem. § 25 Mediengesetz vom 12. 6. 1981:

Die Österreichischen Bundesbahnen sind zur Gänze Inhaber des Informationsblattes der Betriebsdirektion.

Ihre Vorstandsmitglieder sind: Generaldirektor Hofrat Dr. Wolfgang Pycha, Generaldirektor-Stellvertreter Hofrat Dr. Otto Seidelmann, Vorstandsdirektor Hofrat Dr. Friedrich Herzog, Vorstandsdirektor Dipl. Ing. Helmut Hainitz.

Ziel des Informationsblattes der Betriebsdirektion ist die Information der Mitarbeiter, insbesondere der des ausführenden Betriebsdienstes, über allgemeine Angelegenheiten des Betriebsdienstes.

Weiters werden außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr und Vorschriftenangelegenheiten für Schulungszwecke veröffentlicht sowie Probleme des Arbeitnehmerschutzes behandelt.

Nur die mit „Erläuterungen“ überschriebenen Beiträge sind als authentische Auslegung der Betriebsvorschriften zu betrachten. Die übrigen Beiträge sind nicht unbedingt als offizielle Meinung der Unternehmensleitung zu werten.

Informationsblatt der Betriebsdirektion. – Herausgeber, Eigentümer und Verleger (Medieninhaber): Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 1010 Wien, Elisabethstraße 9. – Redaktion: Karl Schindlegger, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, Telefon 5610 (Basa), 0222/5650/5610 (Post). – Hersteller: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 3.