

Aus dem Verkehrsgeschehen

Entgleisung des FG 61756 am 22. 12. 1983
zwischen den Bahnhöfen Payerbach-Reichenau und Gloggnitz

Für dieses folgenschwere Ereignis ist nach bisherigen Feststellungen der technischen Dienste eine Lockerung des Preßsitzes eines Monoblocrades ursächlich. Bei gegenständlichem Fahrzeug handelte es sich um einen ÖBB-eigenen Wagen der Gattung Eaos.

Der Sachschaden an Fahrzeugen, am Oberbau und an den Fahrleitungsanlagen beträgt nach vorläufigen Schätzungen ca. **7 Millionen** Schilling.

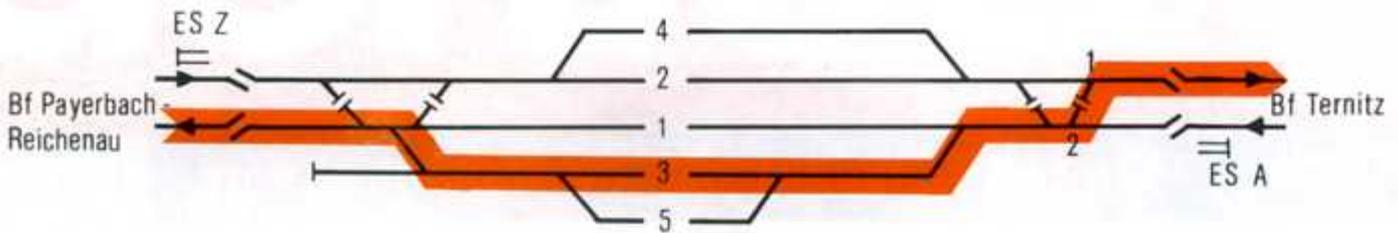
Der durchgehende Verkehr war zwischen den genannten Bahnhöfen von 19.00 bis 19.38 Uhr bis zur Klärung der Befahrbarkeit der Gleise eingestellt.



Zu einer anschließenden Streckenunterbrechung, die mit dem ursprünglichen Ereignis nicht in direktem Zusammenhang steht, kam es jedoch zwischen den Bahnhöfen Ternitz und Gloggnitz durch folgenden Sachverhalt:

Es mußten infolge der Entgleisung nur das Streckengleis 2 Payerbach-Reichenau-Gloggnitz und die Bahnhofsgleise 1, 2 und 4 gesperrt werden, sodaß Ex 130 als erster Zug die Unfallstelle passieren konnte. Dabei wurde von Payerbach-Reichenau bis Gloggnitz das falsche Gleis 1 und im Bf Gloggnitz Gleis 3 befahren. Die Ausfahrt sollte Richtung Ternitz auf das richtige Streckengleis 2 erfolgen.

Bf Gloggnitz



Durch die Entgleisung des FG 61756 wurde u. a. auch die Fahrleitung über der geraden Gleisgruppe beschädigt, zum Teil herabgerissen, wodurch es zu einem Fahrleitungskurzschluß kam. Der Schalter 206 blieb in Stellung „EIN“.

Beim Befahren der Weichenverbindung 2/1 kam es zu einem weiteren Fahrleitungskurzschluß, da verabsäumt wurde, dem Z 130 das Befahren des stromlosen bzw. kurzgeschlossenen Fahrleitungsabschnittes vom Streckentrenner über dieser Verbindung bis zur Bahnhof-Streckentrennung nächst Einfahrsignal „A“ mit **gesenkten** Stromabnehmern vorzuschreiben.

Die betrieblichen Folgen: Z 130 blieb im Bereich der Verbindung liegen und konnte erst nach Stellung eines Dieselfz die Fahrt mit 80 Minuten Mehrverspätung um 21.13 Uhr fortsetzen. Von 19.53–21.13 Uhr waren dadurch weder Ein- noch Ausfahrten Richtung Ternitz möglich. Das Streckengleis 2 zwischen den Bf Gloggnitz und Ternitz mußte bis zur Instandsetzung der Fahrleitung um 23.59 Uhr gesperrt werden, sodaß zuerst die Strecke auf die Dauer von 80 Minuten unterbrochen war, und danach für einen Zeitraum von nahezu 2¾ Stunden der Zugverkehr im Abschnitt Ternitz–Payerbach-Reichenau (14,91 km) auf Streckengleis 1 abgewickelt werden mußte.

Welche Auswirkungen dadurch entstanden sind, sollen einige Verspätungen aus dem Lagebericht der Zentralen Verkehrsüberwachung verdeutlichen:

130 + 127, 250 + 125, 430 + 65, 230 + 34, 650 + 79, 253 + 160, 137 + 185, 159 + 120, 235 + 70, 4 Regionalzüge wurden bis zu 135, 10 Güterzüge bis zu 290 Minuten verspätet.

Es ist uns wohl bewußt, daß die hier angeführten Verspätungen zum überwiegenden Teil auf das Konto der Entgleisung gehen, doch wären sie, und das kann mit Sicherheit gesagt werden, nicht so enorm hoch ausgefallen, wenn durch genaueste Kenntnis der örtlichen Anlagen und überlegteres Handeln der hier geschilderte, während der Fahrt des Z 130 aufgetretene Fahrleitungskurzschluß vermieden worden wäre.

Feuerwehr im Bf Wien ZVBf

Für den Bf Wien ZVBf, dessen Fertigstellung 1986 gegeben sein soll, werden den ÖBB umfangreiche Auflagen bezüglich Brandschutz oder sonstigen Rettungsvorsorgen gemacht. Da die Feuerwehren in einigen Punkten Vorstellungen entwickelt haben, welche der Einsatzpraxis mehr entsprechen und diese Vorstellungen mit den Möglichkeiten und der Realität des Bahnbetriebes vereinbart werden müssen, fand am 9. 11. 1983 auf Einladung der Baudirektion im Gelände des Zentralverschiebebahnhofes ein Verladetest statt. Diesem Test ging eine Lagebesprechung voraus, an der neben den ÖBB-Teilnehmern Verantwortliche der Feuerwehr der Stadt Wien und des Landesfeuerwehrkommandos für Niederösterreich vertreten waren. Verläuft doch die Grenze zwischen den Bundesländern Wien und Niederösterreich entlang der Strecke 24 (Maxing–Nußdorf) und schneidet ungefähr die Zugbildungs- und Reihungsgruppe (Zur) von der Ausfahrgruppe (Za).

Auf sechs beigestellte Niederbordwagen wurden anschließend die Fahrzeuge der Feuerwehren Wien (Favoriten), Schwechat-Kledering, Schwechat Stadt und Schwechat-Rannersdorf – alle diese Wehren sind direkt betroffen – verladen. Es handelte sich teilweise um riesige Brummer mit aufgebauten Löschkanonen und anderen Extras. Auch der Unimog der Zugförderungsleitung Wien-Ost war als „Hilfszug“ mit von der Partie. Die Verladung, wie auch die folgende Übung, erfolgte zwar mit Beobachtung der aufgewendeten Zeit aber doch ohne Zeitwertung. Ein Test mit Zeitnehmung wird zu einem anderen Zeitpunkt überraschend durchgeführt werden.

Beinahe hätte sich der Verladebeginn beachtlich verzögert. In einem der Eisenbahnfahrzeuge war nämlich der Boden gespickt mit Nägeln, die zu Hunderten bis zu 20 cm emporragten. Es wagte niemand, mit den etwas kleineren Straßenfahrzeugen über diese Stifte hinwegzufahren. Alle bangten um die Pneus.



Schließlich walzte einer der Riesen über das Nagelmeer hinweg; die anderen konnten folgen. Das unterlassene Entfernen der Befestigungsmittel bei der vorangegangenen Entladung bot wieder einmal ein Ärgernis.

Die Höhe der Fahrzeuge und der Umstand, daß diese mit Feuerwehrleuten bzw. der Hilfszugmannschaft während der Fahrt durch nicht abgeschaltete Bahnhöfe besetzt blieben, machte die Erdung eines jeden einzelnen Kraftwagens notwendig. Ein Mitarbeiter des Elektrotechnischen Dienstes besorgte diese Erdung fachgerecht mit eigenen Seilen vom Straßenfahrzeug zum Schienenfahrzeug.

Der sehenswerte Verschiebteil wurde mit drei Diesellokomotiven zu der gewünschten Stelle gebracht, wozu die dort stehenden Fahrzeuge zunächst weggeschoben werden mußten. Nach dem Erden der zwischen abgeschalteten Fahrleitung wurden die seitlichen Bordwände abgeklappt.

Die beiden dafür eingesetzten Verschieber verdienen sich für ihre rasche und



doch unfallsichere Arbeit ein besonderes Lob.

Der Versuch schloß mit einer Geräteübung und Spritzversuchen in deren Ver-

lauf z. B. mit den modernen Löschkanonen unter Spannung stehende, aber über 15 m entfernte (!) Fahrleitungsteile gefahrlos bespritzt wurden.

Bei dem Test wurde immer wieder von den Kommandanten der Feuerwehren die Zusicherung verlangt, daß im Ernstfall der Einsatzleiter der ÖBB durch die orange Armbinde zu erkennen sein muß.

In der Abschlußbesprechung wurden zunächst die verschiedenen Verbesserungsvorschläge protokolliert, um deren rasche Prüfung zu sichern. So besteht das berechnete Verlangen der Feuerwehr nach einer Fixierungsmöglichkeit der Bordwände in waagrechter Lage, damit die Feuerwehrleute während des Einsatzes neben den Einsatzfahrzeugen stehen oder gehen können. Nehmen doch die großen Straßenfahrzeuge seitlich die ganze Ladefläche in Anspruch.

Bei der Verlade- und Einsatzübung, die ohne Zeitdruck durchgeführt wurde, trat noch deutlicher als sonst zutage, wie wichtig ständige Informationen und die kreativen Kontakte der Bahnhöfe zu den örtlichen Feuerwehren sind. Das gilt für Bahnhöfe jeder Größenordnung.



Überpuffert

Ex 541 „Hahnenkamm“ (Innsbruck – Wien Westbf) röllt am 16. 9. 1983 planmäßig dem Ziel entgegen. Keine Besonderheiten. Die Reisenden sind wohlbehütet durch unsere bewährten Mitarbeiter: Tzfürer, Zugführer, Schaffner – alle o. k. Der ISTG-Bedienstete kümmert sich um die Verpflegung unserer Gäste. Zugführer Rudolf Schoderböck, Heimatbf Wien Westbf, freut sich, daß alles paßt.

Wahrscheinlich freut er sich auch schon aufs Nachhausekommen. Nach Abfahrt vom Bf Amstetten macht er einen Kontrollgang durch den Zug.

Zugführer Schoderböck will sich schon ärgern, daß zwischen einem Wagen zweiter Klasse und dem folgenden Büfletwagen eine Übergangsbrücke zur Hälfte in die Höhe ragt. Doch sofort ist ihm klar, daß es sich keineswegs um eine Schlamperie bei der Herstellung der Verbindungen handeln kann, hat er doch

selbst bei Übernahme des Zuges den Ordnungszustand festgestellt; auch dem Schaffner war nichts aufgefallen.

Nun merkt der Zugführer – es ist immerhin schon gegen 21 Uhr und somit auch finster –, daß der eine Wagen in Schräglage läuft. Donnerwetter, und das bei 140 km/h. Jetzt heißt es rasch handeln, jedoch nicht „zu rasch“. Gegen das Ziehen der Notbremse hat der Zugführer große Bedenken. Mit einem Sprung ist er beim Zugtelefon: Anruf bei der Zugleitung

Wien. Zug 541 wird über deren Weisung im Bf Krummnußbaum durch entsprechende Signalstellungen angehalten.

Der Schaffner holt rasch den Tzfürher herbei, welcher nach Feststellung einer Überpufferung entscheidet, daß mit Schrittgeschwindigkeit bis Pöchlarn weitergefahren wird. Vor der Weiterfahrt werden die beiden Fahrzeuge geräumt. Sie können nun in Pöchlarn auf dem Einfahrgleis stehengelassen werden. Die Fahrzeuge davor und dahinter werden vereinigt, und die Fahrt kann mit nur 40 Minuten Verspätung fortgesetzt werden.

Daß der Zugführer im richtigen Moment das richtige getan hat, war schon aus der Entscheidung des Tzfürherers zu erkennen. Für Zugführer Schoderböck wurde ein Belohnungsantrag gestellt.

Interessant ist folgendes: Der Ereignistag war ein Freitag. Um vermeidbare Kosten hintanzuhalten, war beabsichtigt, den Hilfszug nichtdringlich am nächsten folgenden Montag ausrücken zu lassen. Doch im Laufe des Samstages bahnte sich im Bf Pöchlarn eine kleine Publikumsattraktion an. Angesichts dessen wurde der Hilfszug schleunigst in Marsch gesetzt, sodaß die zwei Reisezugwagen noch an diesem Abend getrennt und in die Werkstätte Amstetten abgezogen werden konnten.

Zugschlußbeobachtung

Vor Abgabe der Rückmeldung oder Rückblockung ist die Vollständigkeit des Zuges festzustellen. Während in Bf mit Stw im Weichenbereich dies in der Regel leicht möglich ist, müssen in Bf mit Mittelstellwerken andere Verfahren gewählt werden, um das Freisein der Strecke zu erkennen. Auf Strecken mit dichtem Zugverkehr wurden daher mit Einführung der ersten Mittelstellwerke auch Streckengleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen oder Achszähler gebaut.

Da auf Strecken mit geringem Zugverkehr einerseits der Einsatz von Gleisfreimeldeanlagen unwirtschaftlich ist, es andererseits praktisch bei Güterzügen keine Schlußschaffner mehr gibt, muß die Vollständigkeit des Zuges durch andere Verfahren geprüft werden. Aus diesem Grunde erproben die ÖBB zwei verschiedene Verfahren zur Zugschlußfeststellung.

Eines davon haben wir bereits im IdB 4/83 vorgestellt, es handelt sich um die seit Oktober 1983 probeweise im Bf Münchendorf installierte Fernsehanlage.

Parallel dazu wird in den Bf Angertal und Kirchberg am Wagram ein magnetisches Zugschlußmeldesystem erprobt; wobei für die Wahl des Standortes Angertal rein technische Gründe ausschlaggebend waren. Bei diesen Anlagen wird jeweils am Einfahrgleis ein Empfänger montiert.

Die für die Erprobung festgelegten Züge erhalten neben dem Schlußsignal zusätzlich einen am Kupplungshaken des letzten Wagens befestigten Magnetsender. Während des Probebetriebes wird beim Überfahren des Empfängers eine akustische Meldung, welche vom FdI quittiert werden muß, in der Fahrdienstleitung abgegeben. Bei einem definitiven Einsatz werden alle Züge der jeweiligen Strecke mit Magnetsender ausgestattet. Es wird dann entweder die Abgabe der Rückblockung selbstständig erfolgen oder eine optische Anzeige wahrnehmbar, wodurch die Vollständigkeit des Zuges angezeigt wird und die Rückmeldung abgegeben werden kann.

Aufgrund der Ergebnisse des Probebetriebes wird in späterer Folge eines der beiden Systeme vermehrt zum Einsatz gelangen.

In diesem Zusammenhang eine Bitte an unsere Leser: Da für den Probebetrieb des magnetischen Systems nur eine geringe Anzahl von Sendern zur Verfügung stehen, werden alle Mitarbeiter des Betriebsdienstes, die einen Magnetsender an einem Zug oder in einer Betriebsstelle außerhalb der Versuchsstrecken Wien FJB-Krems a. d. Donau, bzw. Schwarzach-St. Veit-Villach Hbf (Westbf) finden, ersucht, diese Geräte an die Bf Wien FJB oder Villach Hbf zu senden.

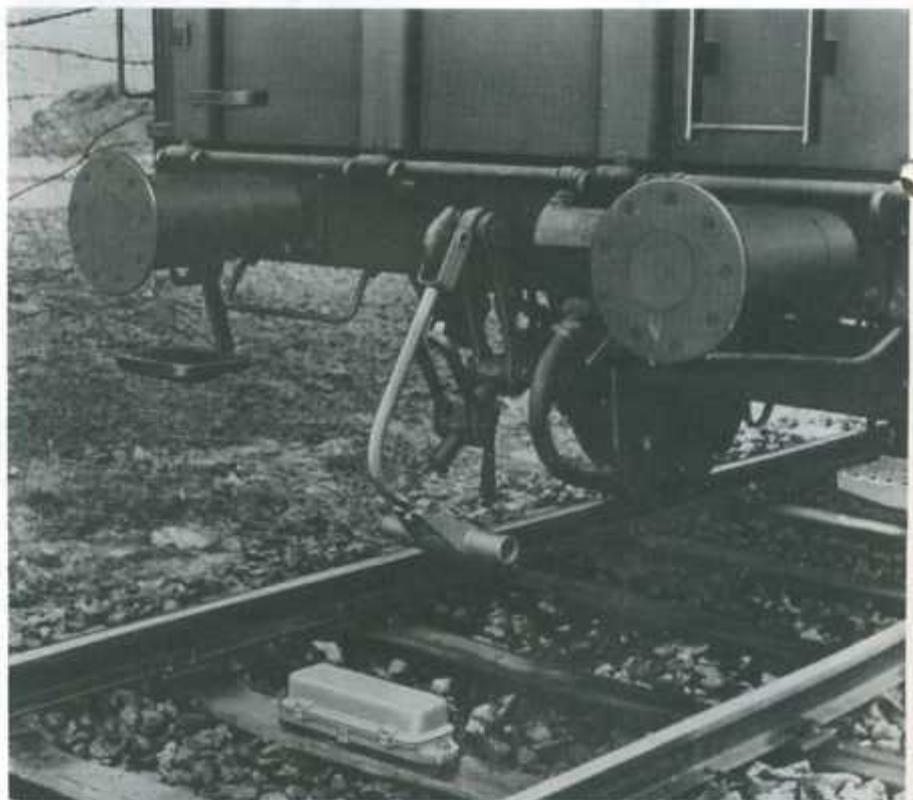
Über die Ergebnisse des Probebetriebes werden wir zu gegebener Zeit berichten.



**Zugbegleiter!
Bahnhofbedienstete!**

Duldet nicht, daß in Abteilen, Gängen oder Einstiegräumen der Reisezugwagen sowie in Wartesälen u. dgl., welche mit der Aufschrift „Nichtraucher“ oder den gleichbedeutenden Bildzeichen gekennzeichnet sind, geraucht wird!

Ein Tolerieren zieht oft genug Beschwerden der Mitreisenden nach sich. – Haben Sie (wir) das notwendig?



„Ohne Rücksicht auf das eigene Leben ...“

Der Herr Bundesminister für Verkehr hat am 16. 11. 1983 im Rahmen eines kleinen Festaktes an Mitarbeiter von Post und Bahn Auszeichnungen überreicht, welche diesen durch den Herrn Bundespräsidenten verliehen worden waren.

Unter den Geehrten befand sich gemäß Vorschlag des Herrn Betriebsdirektors Herr Friedrich Kraher:

Adj. Kraher versah am Montag, dem 25. 10. 1982, Dienst als Wärter des Stellwerkes 2 (Stellwerksmeister auf einem besonders schwierigen Dienstposten) im Bahnhof Hallein. Während Verschubarbeiten in der Anschlußbahn „Papier Hallein AG“, welche durch Firmenangehörige durchgeführt wurden, entrollten um 16.20 Uhr fünf beladene Wagen in Richtung Bahnhof. Durch lautes Rufen des Verschubleiters wurde Kraher auf die Gefahr aufmerksam. Er legte sofort einen Hemmschuh auf, welcher aber wegen des bestehenden Gefälles von 4,7 ‰ nur wenig Wirkung zeigte.

Adj. Kraher erkannte, daß ein Zusammenstoß mit den auf Gleis 16 stehenden, mit Chlor beladenen Wagen zu erwarten war. Er rannte unverzüglich zum Stellwerk zurück, packte einen weiteren Hemmschuh und konnte diesen, ohne Rücksicht auf das eigene Leben noch zwischen dem vorderen und hinteren Drehgestell des letzten der entrollten Fahrzeuge auf die Schiene legen, sodaß die beabsichtigte Bremswirkung eintrat. Ein möglicherweise sehr folgenschweres Ereignis konnte damit hintangehalten werden. Bei der letztgeschilderten Handlung erlitt Adj. Kraher durch Anstoßen an Wagenbestandteile zwei Rißquetschungen am Kopf. Die Verletzungen mußten im Krankenhaus Hallein durch Nähen versorgt werden. Adj. Kraher versah, nach erfolgter Behandlung, weiter Dienst; es erfolgte keine Krankmeldung.

Für seine mutige, einzig erfolversprechende Handlungsweise wurde bei der Bundesbahndirektion Linz die Flüssigmachung einer Belohnung von S 1000,- eingeleitet.

Wir gratulieren Herrn Kraher herzlich zum Silbernen Verdienstzeichen der Republik Österreich.

Aus gegebenem Anlaß

Das betriebsbedingte Verdoppeln oder Trennen von Zugsgarnituren ist – aus fahrplantechnischen Gründen vor allem im Osten Österreichs – sehr häufig.

In letzter Zeit mußte leider eine gewisse Unsicherheit, um nicht zu sagen Schlampligkeit bei den für die vereinfachte Bremsprobe verantwortlichen Mitarbeitern in der Beobachtung ihrer Pflichten festgestellt werden. Wo die Belange der Sicherheit zu lax gehandhabt werden, ist auch bald mit negativen Folgen zu rechnen. Darum wurden alle beobachteten Unregelmäßigkeiten raschestmöglich behandelt und die betroffenen Mitarbeiter angewiesen, in Hinkunft entsprechend den Bestimmungen der DV M 26 vorzugehen:

165. Bei der vereinfachten Bremsprobe ist das ordnungsgemäße Arbeiten der Bremsen nur an **einzelnen** bestimmten Fahrzeugen zu erproben.

168. Die vereinfachte Bremsprobe ist erforderlich

a) nach dem Verbinden einer vorübergehend getrennt gewesenen Bremsleitung oder wenn ein Luftabsperrhahn vorübergehend geschlossen war

... nur am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug;

b) nach dem Um- oder Ausreihen von Fahrzeugen

... nur am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug;

c) nach dem Einstellen von Fahrzeugen an nur **einer** Stelle des Zuges oder nach dem Anhängen von Fahrzeugen

... sowohl an diesen Fahrzeugen, wenn sie durchgehend bremsbar sind, als auch am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug; sind beim Anhängen von Fahrzeugen nach dem letzten durchgehend bremsbaren Fahrzeug an die Bremsleitung noch Fahrzeuge ohne durchgehende Bremse oder mit ausgeschalteter durchgehender Bremse angeschlossen, so ist nach Pkt 177, a) auch zu prüfen, ob die Bremsleitung bis zum letzten daran angeschlossenen Fahrzeug ordnungsgemäß verbunden ist;

d) nach dem Einschalten einer vorher auf Leitung gestandenen Bremse

... nur an dem betreffenden Fahrzeug;

f) nach Triebfahrzeugwechsel oder nach vorübergehendem Ab- und Wiederankuppeln eines Triebfahrzeuges

... nur am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug;

g) nach Beigabe oder Abstellen eines an die durchgehende Bremse angeschlossenen Vorspanntriebfahrzeuges oder nach Führerstandwechsel am Zug

... nur am ersten durchgehend gebremsten Wagen;

l) vor der Abfahrt im Ausgangsbahnhof, wenn die volle Bremsprobe bereits mit einer ortsfesten Druckluftanlage ausgeführt wurde oder wenn bei Verwendung des Wagensatzes eines endenden Zuges nur Umsetzen des Triebfahrzeuges, Führerstand- oder Triebfahrzeugwechsel erforderlich war und dies innerhalb einer Stunde nach der Ankunft erfolgte

... nur am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug;

m) nach jedem mehr als einstündigen Aufenthalt vor der Weiterfahrt

... nur am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug;

n) nach dem Stürzen eines unverändert gebliebenen Wagenzuges

... nur am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug;

o) nach Teilung eines Zuges mit eingereihten oder am Zugschluß befindlichen Triebfahrzeugen vor der Weiterfahrt der abgehängten Zugteile

... nur am jeweils letzten Fahrzeug dieser Zugteile;

169. Als „erstes durchgehend gebremstes Fahrzeug“ gilt jenes Fahrzeug mit eingeschalteter Bremse, das sich dem Triebfahrzeug, von dem aus die durchgehende Bremse bedient wird, zunächst befindet; als „letztes durchgehend gebremstes Fahrzeug“ gilt das von diesem Triebfahrzeug entfernteste Fahrzeug mit eingeschalteter Bremse. Die Bezeichnungen „erster durchgehend gebremster Wagen“ bzw.

„letzter durchgehend gebremster Wagen“ sind sinngemäß zu verstehen.

171. Für die Anordnung der Bremsproben ist verantwortlich
- der Fahrdienstleiter für die Bremsproben bei den Zügen im Bahnhof. Mitverantwortlich sind Zugführer, Zugbegleiter und Triebfahrzeugführer dieser Züge;
 - der Zugführer für die Bremsproben bei seinem Zug auf der Strecke und in jenen Bahnhöfen, die nicht mit einem Fahrdienstleiter besetzt sind. Mitverantwortlich sind Zugbegleiter und Triebfahrzeugführer;
 - die Triebfahrzeugmannschaft und die Zugbegleitmannschaft bzw. die Verschiebmannschaft bei festgestellter mangelhafter Bremswirkung, sowie bei vermuteter oder festgestellter Bremsstörung.

172. Die Ausführung der Bremsproben obliegt

- dem Wagenmeister bei jenen Zügen, die in den Zuguntersuchungsplänen enthalten sind, bzw. in jenen Fällen, in welchen er hierzu besonders beauftragt wird;
- dem Zugführer bei seinem Zug auf der Strecke und in jenen Bahnhöfen, in welchen die Ausführung der Bremsproben nicht durch Wagenmeister erfolgt;

184. Der die Bremsprobe ausführende Bedienstete meldet – grundsätzlich mündlich – den ordnungsgemäßen Verlauf der Bremsprobe weiter, und zwar

- der Wagenmeister an den Triebfahrzeugführer und an den Zugführer, sofern sich dieser zum Zeitpunkt der Meldung beim Zug befindet, sowie an den Fahrdienstleiter. Konnte der Zugführer nicht verständigt werden, so hat sich dieser über den Verlauf der Bremsprobe beim Fahrdienstleiter bzw. Triebfahrzeugführer selbst zu erkundigen. In der Meldung an den Zugführer ist auch anzugeben, in welcher Stellung die Zugartumsteller der eingeschalteten Bremsen stehen und bei welchen Fahr-

zeugen die Bremse ausgeschaltet, selbstlösend oder träge wirkend ist. Gibt der Wagenmeister die Meldung nicht selbst an den Zugführer, so hat er dem Triebfahrzeugführer und dem Fahrdienstleiter eine entsprechende Mitteilung für den Zugführer – erforderlichenfalls schriftlich – zu hinterlassen;

- der Zugführer an den Triebfahrzeugführer, in Bahnhöfen mit einem Fahrdienstleiter auch an diesen.

Radio im Dienstraum

Ein wichtiges Argument, mit dem seinerzeit das Verbot des Betriebes von Rundfunkempfangsgeräten in Diensträumen untermauert worden ist, war der Tatbestand der unerlaubten Stromentnahme zu Lasten der ÖBB. Dieses Argument fällt heute weitgehend weg, weil die meisten Transistorgeräte ohnehin batteriebetrieben verwendet werden.

Daß nicht daran gedacht ist, das bestehende Verbot aufzuheben, hat natürlich verschiedene andere Gründe. Der Allerwichtigste ist die von dem betriebenen Gerät ausgehende Ablenkung des Mitarbeiters. Der streckenweise sprunghaft angestiegene Zugverkehr ist allein schon dafür ausschlaggebend, eine Lockerung des Verbots nicht ins Auge zu fassen. Doch selbst bei seichtestem Verkehr ist die Gefahr eines betrieblichen Fehler zu begehen, eine wichtige Eintragung zu entstellen, ein Signal zu überhören, dem Zeitverlauf nicht die nötige Achtung zu schenken – und das alles weil sich der Mitarbeiter, wenn auch nur wenige Minuten, mehr auf die Radiosendung als auf das Betriebsgeschehen konzentriert hat – immens groß. Und seien es auch nur 10 Züge, die während der ganzen Dienstschicht verkehren, der offene Schranken beim neunten Zug kann todbringend sein. Der Zug im Bahnhof gibt schon längst Signal „Kommen“ – das Radiospiel im Zug läßt dieses überhören. Jetzt wird es besonders spannend im Radio – einmal weniger Zugbeobachtung ist das Resultat. Und, und, und.

Dann bestehen noch die kundendienstlichen Aspekte. Ein Reisender, der beim Fahrkartenschalter drei Minuten warten muß, weil der Beamte zwei Zuganzeigen aufnimmt, eine Vollzugsmeldung verbucht und den Block zu bedienen hat, schreibt, darüber verärgert, todsicher, der Wartegrund sei Radiohören gewesen. Dem Kunden im Zug gegenüber ist es außerdem mehr als unfair, im angrenzenden Dienstabteil bzw. Führerstand den Radio-

Im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und aus kundendienstlichen Rücksichten dürfen in Zukunft mitgeführte Rundfunkgeräte (oder Kassetten-Recorder) nur bei Dienstunterbrechungen betrieben werden, jedoch nicht an Bahnsteigen und dort, wo Belästigungen (z. B. von Fahrgästen in Triebwagen) auftreten könnten.

(Auszug aus DA 52-8-1976 vom 17. 8. 1976)

apparat plärren zu lassen, während es dem Reisenden gesetzlich untersagt ist, ein Rundfunkempfangsgerät, wenn auch nur leise, zu betreiben. Der Reisende darf das ja bekanntlich nur dann, wenn er Kopfhörer benutzt und somit eine Störung der Mitreisenden ausgeschlossen ist.

Der Ordnung halber können wir Ihnen bestätigen, daß es sehr wohl einzelne Diensträume gibt, in denen es Rundfunkempfangsgeräte gibt und wo die diensttuenden Mitarbeiter aufgrund der Arbeitspläne verpflichtet sind, gewisse Sendungen (z. B. Nachrichten) abzuhören. Das trifft etwa auf die Zentrale Verkehrsüberwachung zu. Bei der Pressestelle werden darüber hinaus verschiedene die ÖBB betreffende TV-Sendungen angeschaut, wobei mittels eines Videorecorders außerhalb der Dienstzeit die Sendungen aufgezeichnet werden.

Damit sind wir schon bei einer Erweiterung des Verbotes angelangt. Nicht nur Rundfunkempfangsgeräte sind in den ortsfesten und mobilen Diensträumen des Betriebsdienstes verpönt, sondern auch die anderen modernen Ablenker:

- Tonbandgeräte
- Fernsehempfänger
- Videorecorder
- Funkgeräte (CB-Funk u. ä.)

Für alle Geräte gilt – müßig dies anzuführen – daß eine dienstliche Verwendung sogar vorgeschrieben sein kann. Dies dient aber ganz bestimmt nicht der reinen Unterhaltung. Wir meinen alle jene technischen Hilfsmittel, die uns das dienstliche Leben erleichtern sollen oder welche die Dienstabwicklung in der jetzigen Form überhaupt erst ermöglichen: Sprachspeicher, Fernsehgeräte zur EK-Überwachung, Fahrdienstleiter-, Wagenmeister- oder Zugfunk usw.

In reinen Aufenthalts- oder Sozialräumen sowie in Unterkünften gilt das allgemeine Verbot nicht. Die jeweiligen Ordnungsvorschriften sind aber genau zu beachten.

Um Ihnen Schwierigkeiten zu ersparen erinnern wir daran, daß Sie verpflichtet sind, Genehmigungen für die Inbetriebnahme Ihrer Geräte auf Verlangen Kontrollorganen der Fernmeldebehörde vorzuweisen. Ohne Bewilligung auch im Sozialraum keine Musik!

Wildwechsel

Durch unbefugtes Überschreiten der Gleisanlagen, durch Aufenthalt in Gleisbereichen, deren Betreten der Öffentlichkeit aufgrund der permanenten Gefahren untersagt ist, kommt es immer wieder zu schweren Unfällen. Allein im Jahr 1983 wurden rund 50 Personen getötet oder schwer verletzt (Selbstmorde sind nicht erfaßt).

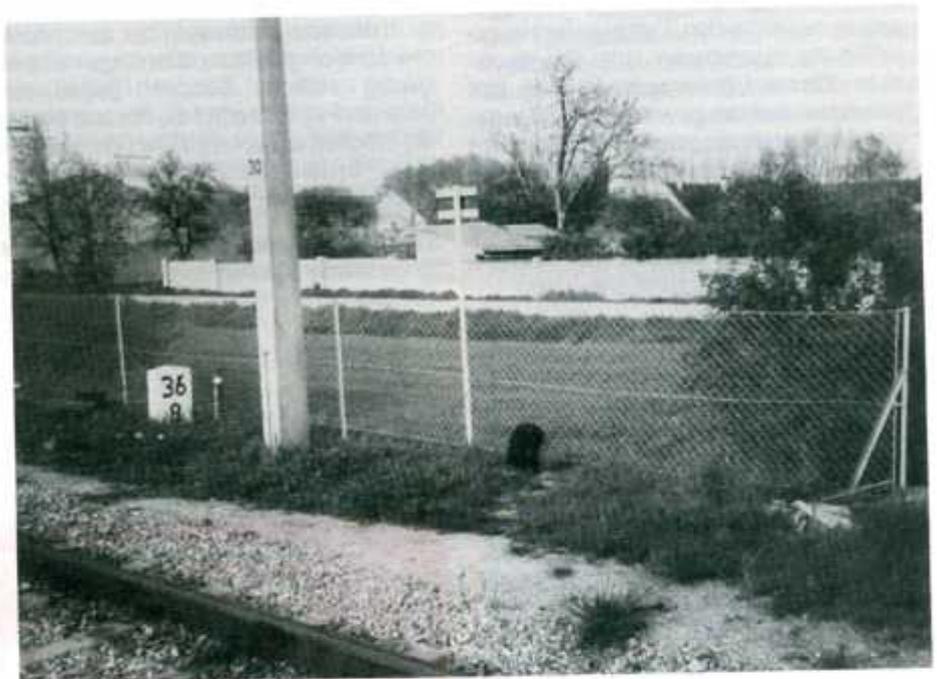
Ein Großteil dieser Unfälle ereignete sich durch Umgehen geschlossener Schrankenanlagen oder auf aufgelassenen EK, aber auch im Bereich von Gleisanlagen, die von ÖBB-Mitarbeitern eingesehen werden können. Die Sicherheitsorgane sind davon informiert, daß bestimmte, nichtöffentliche Bahnbereiche regelmäßig von Reisenden oder Bahnfremden frequentiert werden, sind aber meist nicht gewillt, oder aus Personalmangel nicht in der Lage, unsere Mitarbeiter, vor allem die Fdi, zu unterstützen und zur Observierung solcher Bereiche Beamte abzustellen. Und so bleibt es meist der Aufmerksamkeit bzw. der Initiative unserer Mitarbeiter überlassen, Menschen daran zu hindern, sich bewußt oder unbewußt in Gefahr zu begeben. Unmittelbar vor der Fahrstraßenprüfbereich wird das noch verhältnismäßig leicht zu bewerkstelligen sein, obwohl es sicher nicht alleinige Aufgabe von Fdi oder Stww sein kann, Personen, die ständig allgemein bekannte Verbote mißachten, von den Gleisanlagen „zu entfernen“. Zwei Beispiele, die besonders geeignet sind, das Problem in den Griff zu bekommen, wollen wir vorstellen und hoffen, daß durch Nachahmung diese österreichweite Unart und die Anzahl daraus resultierender Unfälle eingedämmt, sowie hiedurch auch das verantwortliche Personal entlastet werden kann.

Besonders problematisch wird es aber so wie in jenem Fall, wo in einem Bahnhof ein neuer Mittelbahnsteig errichtet wurde, die Fahrgäste brav die dafür vorgesehene Unterführung benutzen, ein einziger aber die Gleise überquert, einer – wie sich später herausstellt, selbst ein Eisenbahner – mit schlechtem Beispiel vorangeht.

Es geht einfach nicht an, daß ein Kollege aus unseren eigenen Reihen das auslösende Moment für eine künftige Völkerwanderung quer über die Gleise ist. Dieser Sachverhalt ist nicht erfunden, tägliche Beobachtungen vielerorts sind Grundlage für diesen Beitrag.



- Nachahmenswerte Lösung im Bf Tulln
- Unterbindung eines Schleichweges im Bf Herzogenburg



Eine „Bremsstörung“

Einen Anstand, der zunächst keine Bremsstörung war, dann aber mit Sicherheit eine wurde, „dürfte“ der Verfasser dieser Zeilen vor einiger Zeit miterleben. Wieder eine unwahrscheinlich klingende Geschichte:

Nach bereits über zwölfstündiger anstandsloser Fahrt mit der unverändert gebliebenen Garnitur eines internationa-

len Expreßzuges erfolgt auf dem Netz der dritten Bahn ein planmäßiger Triebfahrzeugwechsel. Der Zug fährt, wie auch auf der ganzen vorausgegangenen Strecke ganz pünktlich weiter. Doch nur ein oder zwei Kilometer. Ziemlich plötzliches Anhalten, dann einige Anfahrversuche. Das sieht ganz nach einem Tzf-Schaden aus. Irgendwie wird der Expreßzug wieder flottgemacht. Bald ist der nächste Bahnhof in Sicht, wo außerplanmäßig angehalten wird. Zur Überraschung des

Beobachters stehen dort schon einige behelmte Bedienstete, Mitarbeiter des technischen Wagendienstes, bereit und stürzen sich mit Eifer auf den eingefahrenen Zug. Offensichtlich waren diese Männer mit einem Einsatzkraftwagen unverzüglich dem Zug auf der Straße nach- bzw. vorausgefahren. Nach einer sorgfältigen Bremsprobe setzt sich der Zug mit angemessener Verspätung wieder in Bewegung.

Nach längerer Fahrzeit nähert sich der Zug nun dem nächsten Anhaltebahnhof. Die Einleitung der ersten Bremsung führt wieder zu einem abrupten Stillstand, quer über den Weichenbereich. Der Schaffner verläßt schimpfend den Zug und betätigt eifrig die Lösevorrichtungen der Wagen, eine nach der anderen. Wahrscheinlich versucht gleichzeitig der Tzf-Führer zu lösen. Der eifrige Schaffner versieht seine Arbeit gründlich. Mit dem Erfolg, daß sich der restliche Zug wieder und wieder einbremst. In der Zwischenzeit wird das Triebfahrzeug, dessen Untauglichkeit letztlich doch erkannt wurde, abgekuppelt, wobei der Kuppler, um eine unbeabsichtigte Bewegung des Wagensatzes zu vermeiden, Luft aus der Hauptluftleitung ausströmen läßt. Ein deutliches Klacken beim ganzen Zug läßt erkennen, daß der gewünschte Effekt bei einigen Wagen eingetreten ist. Jetzt wird unser überaus emsiger Schaffner aber richtig grantig. Wie rasch muß er noch abzupfen, damit die Bremsen endlich los bleiben? So beeilt sich denn der wackere Mann und zupft und zupft und zupft.

Die Ersatzlok ist nicht mehr fern und alsbald wird der Zug grenzfrei in den Bahnhof gezogen. Dem Beobachter ist es jetzt nicht mehr wohl in seiner Haut. Soll doch im Endbahnhof des Zuges in ein Stumpfgleis gefahren werden. Am besten wird es sein, rechtzeitig umzusteigen. Während nämlich mit der Bremsprobe begonnen wird, betätigt der Schaffner – wegen sich einstellender Müdigkeit nun aber sporadisch – weiterhin Lösezüge.

Doch jetzt tauchen zwei von irgendwo herbeigeeilte Wagenmeister auf. Sorgfältige volle Bremsprobe. Das kostet zwar einige Minuten mehr, aber ein Stein fällt vom Herzen. Mit etwa 80 Minuten Verspätung geht es sicher dem Ziel entgegen.

Im Grenzbahnhof nach Österreich, hier bereits mit einem anderen Zug angekommen, trifft der Schreiber die ersten ÖBB-Zugbegleiter. Kurze Schilderung des Erlebten. Die angesprochenen Schaffner und Zugführer sind sprachlos. Die entgeisterten Blicke machen die folgende, an die Zugbegleiter gerichtete Frage, ob das

bei den ÖBB auch vorkommen könne, eigentlich schon sinnlos.

Das IdB hat sich erst jüngst mit Bremsanständen befaßt. Der Abschnitt K der Bremsvorschrift (DV M 26) beschäftigt sich eingehend mit dem Thema „Bremsstörungen“. Wir rufen den Pkt. 240 dieser Vorschrift neuerlich in Erinnerung:

240. Bleiben nach dem Lösen der durchgehenden Bremse durch den Triebfahrzeugführer eine oder mehrere Bremsen fest, so ist entweder der Lösevorgang noch nicht abgeschlossen oder es liegt eine Bremsstörung vor.

In allen diesen Fällen ist es verboten, ohne nähere Untersuchung der Ursache des Anliegens der Bremsen, das Lösen durch Betätigen der Lösevorrichtungen bzw. Entbremsluftklappen herbeizuführen. Werden anliegende Bremsen bei einem anfahrenen Zug festgestellt, so ist dieser anzuhalten.

Wir sind vollkommen überzeugt, daß es in unseren Reihen keinen „Spezialisten“ gibt, der eine Leistung in der geschilderten Art hinlegt. Ob es allerdings nicht oft genug „läbliche Sünden“ gegen den zitierten Pkt. 240 gibt? So hin und wieder ein bißchen abzupfen; mehr oder weniger stark? In dem Bewußtsein: es wird schon nichts passieren.

Darum: nehmen Sie immer an, es könnte doch etwas passieren, und handeln Sie so, wie es die Vorschrift von Ihnen verlangt!

Halali

Unwillkürlich fällt einem Nichtjäger dieser bekannte Jagdruf ein, wenn irgendwo von Waidwerk oder Strecke gefachsimpelt wird. Woran sollte schon jemand denken, der Waidwerk mit „ei“ schreibt und der mit dem Ausdruck Strecke etwas ganz anderes meint; ein Eisenbahner zum Beispiel die Strecke Linz – Summerau.

Mit gutem Grund ziehen wir gerade diese „Strecke“ als Beispiel heran. Die Eisenbahner dieses Bereiches werden nämlich im Organ des Oberösterreichischen Landesjagdverbandes öffentlich gelobt. Zugmannschaften und Bahnhofbedienstete in diesem Bereich melden nämlich nicht nur, wenn Wild angefahren oder angefahrenes Wild gesichtet wird, den Vorfall rasch an den Jagdleiter, einen Jäger des Reviers oder, mit dem Hinweis auf die Nichterreichbarkeit eines Jagdberechtigten, nur an die Gendarmerie, sondern geben auch eine höchst präzise Ortsangabe. Die Jägerschaft ist deshalb für die Mitteilung besonders dankbar, weil bei rascher Auffindung ein verwundetes Wild – die Tiere suchen oft in Bahnnähe Dekkung – dem Revier einen den Umständen entsprechenden Erlös bringt. Angefahrenes und dadurch verendetes Wild wird sehr bald „anbrüchig“ und ist bei späterem Auffinden nicht mehr verwertbar.

Zudem ist es auch ein Akt der Tierliebe, das Individuum nicht einem qualvollen, vielleicht tagelangen Verenden auszusetzen.

Ölwehrgeräte

(Grundfarbe im Original rot)

Die Lagerung der Ölwehrgeräte sollte aus technischen Gründen nach Möglichkeit in einem gut temperierten und leicht zugänglichen Raum erfolgen.

Der Zugang zu dem betreffenden Raum ist mit dem von der Dion zugeteilten Aufkleber „Ölwehrgeräte“ zu kennzeichnen, wobei je nach Beschaffenheit der Tür in geeigneter Weise dafür zu sorgen ist, daß die Anbringung des Aufklebers auf dauerhafte Weise erfolgt.

Blick über die Grenze

Wir bringen die Fortsetzung des im IdB 4/83 veröffentlichten Beitrages

Marktstrategie der Bahn

von *Hermjöd Klein, Mitglied des Vorstandes der DB, Frankfurt am Main, erschienen in der Zeitschrift für aktuelle Verkehrsfragen „Die Bundesbahn“ 7/83, herausgegeben von der DB.*

Was will die Bahn?

Im Güterverkehr gilt als Programm:

Alle Planungen sind auf Erhöhung von Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ausgerichtet. Schnelligkeit heißt aber vor allem Erhöhung der Systemgeschwindigkeit: weniger Rangieren, weniger Umladen, mehr Direktfahren, mehr Haus zu Haus.

► Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, das heißt termingerechte Beförderungs- und Ankunftszeiten. Die Kalkulation der Verfügbarkeit als Fertigungsbestandteil.

Mit abgestuften Angeboten will die Bahn konkreter auf die unterschiedlichen Bedürfnisse des Marktes eingehen. Sie plant ihr Angebot daher nach Kundenkriterien im Stunden-, 12-Stunden- und 24-Stunden-Bedienungstakt.

► Der überwiegende Teil der von der Bahn transportierten Güter wird zwischen zwei oder einem Gleisanschluß befördert. Der Zuwachs ist der Bahn in den letzten Jahren nicht im Transport, sondern an den Schnittstellen der Transportketten verlorengegangen. Deshalb sollen gezielt

- die logistische Integration der Gleisanschlüsse verbessert,
- die marktmäßigen Gleisanschlußbedingungen deutlich verändert und damit die Benutzer begünstigt,
- der Ausbau von Gleisanschlüssen durch schlüsselfertige Leistungen und Komplett-Service der Bahn gefördert und forciert werden.

► Der Verkaufsdienst der DB wird noch kundennäher plaziert und ganz besonders auf die Beratung zu logistischen Problemen unserer Kunden konzentriert. Leistungen, über die die Bahn selbst nicht verfügt, werden partnerschaftlich oder durch zugekaufte Drittleistungen verfügbar gemacht. Die Bundesbahn will natürlicher Marktpartner des Kunden sein. Kooperation ist dabei fester Bestandteil.

► Die Bahn wird keine einseitige Preispolitik betreiben, sondern von ausgewogenen Veränderungen im Preis-/Leistungsverhältnis ausgehen. Um die Möglichkeiten einer Veränderung in der Nachfrage zu erkunden, wird sie mit gezielten Aktionen testweise vorgehen.

► Im kombinierten Verkehr in fortentwickelter Form sieht die Bahn den Güter-

transport der Zukunft. Sie wird sich deshalb konzentriert um einen Ausbau des kombinierten Verkehrs bemühen und eine Verzahnung der verschiedenen und heute zum Teil noch konkurrierenden Verkehrsträgersysteme zu einem Leistungssystem unterstützen.

Dazu zählt der Ausbau von Terminals, die Kombination von Terminal und Güterabfertigung zu Güterverteilsentralen und auch die Überlegung fahrplanmäßiger Güterzüge in Gemischtform heutiger Wagenladung, Container und Stückgut. Die Kooperation mit Güterkraftverkehr und Spedition will die Bahn gezielt und nachhaltig ausbauen; sie ist fester Bestandteil der Partnerschaftsbestrebungen der DB.

Das Konzept des Personenverkehrs

Im Personenverkehr wird der eingeschlagene Weg, die Vorteile der Bahn im Dialog mit ihren Kunden herauszuarbeiten, verstärkt fortgesetzt.

Ihre Märkte sind definiert als

- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Nahverkehr.

Hierauf baut die Produktpolitik auf.

Programm dieser Produktpolitik ist, die Bahn als Dienstleistungsunternehmen durch markenartikelgleiche Angebote im Bewußtsein der Konsumenten zu prägen. Markenartikel zeichnen sich aus durch ihre Unverwechselbarkeit, sind schwer substituierbar und werden von der Konsumindustrie als „Produktpersönlichkeit“ bezeichnet. Der Intercity ist ein solcher Markenartikel, der weiter gepflegt wird, um ihn abzugrenzen und deutlich im Markt mit den Vorteilen – 34 Städte – „jede Stunde – jede Klasse“ – zu sichern.

Neue Markenartikel für neue Zielgruppen sollen folgen.

► Erste Ansätze sind der Fernexpress, mit dem die Bahn seit 29. Mai 1983 auf das Potential der Familie setzt und im touristischen Fernreiseverkehr eine neue Reiseform anbietet.

► Zum gleichen Zeitpunkt ist der TEE „Rheingold“ neu aufgelegt. Seine erste Vorstellung soll der Start zum Aufbau eines neuen „Flaggschiffs“ der Bahn sein.

► Weitere Markenartikel werden folgen. Sie betreffen den Ferienverkehr und den Autoreisezugverkehr. Gerade für diese Bereiche haben die Sonderaktionen der letzten Monate neben einer Ergebnisverbesserung um mehrere Millionen und neben einer Verbesserung des Images der DB wesentliche Markterkenntnisse ermöglicht. Veränderung des Preis-/Leistungsverhältnisses bewirkt Verschiebung in der Kundenstruktur und erlaubt Nachfragezuwachs bei ansonsten schrumpfenden Märkten.

► Die Bundesbahn wird ihr regionales Bedienungsbild neu ordnen und ähnlich den skizzierten Überlegungen zum Fern-

streckensystem so aufbauen, daß es für sich selbst eigenständige Merkmale aufweist und bedarfsgerecht kombiniert werden kann.

► Im Nahverkehr wird verstärkt herausgestellt werden, daß DB nicht nur „die Bahn“, sondern auch „der Bus“ bedeutet. Hier ist die DB in der sehr guten Lage, durch die doppelte Zuständigkeit nachfragegerechte, kundenspezifische und wirtschaftliche Angebote zu offerieren. Zu den Überlegungen des Nahverkehrs zählt ferner, bei erfolgreichem Versuchsabschluß, der Einsatz eines neuen Kurzstrecken-Leichtbaubetriebszuges, der das moderne Gesicht der Bahn auch auf den kurzen Strecken repräsentieren soll. Die Tarifstruktur soll durchgängig für Schienen- und Bus-Benutzung harmonisiert und gleichgestellt werden. Bus – S-Bahn – Nahverkehrszug – die Angebotskombination für den Nahverkehr.

► Für die neunziger Jahre – und die Grundsteine hierzu sind jetzt gelegt – ist das wettbewerbliche Gesicht der Bahn formuliert. Im Fernverkehr wird eine Geschwindigkeit im System „doppelt so schnell wie der Pkw, halb so schnell wie das Flugzeug“ angestrebt. Ergänzt um die spezifischen Vorteile, wie Raum, Komfort, Reisequalität, Kommunikation und Landschaft, wird das Bahnangebot Wettbewerbsvorteile aufweisen, die ihm einen eigenen Markt sichern sollen. Die Realisierung ist stufenweise geplant: zunächst eine Reisegeschwindigkeit von 135, in der zweiten Stufe eine Reisegeschwindigkeit von 180 km/h. Punkt-Punkt-Verbindungen werden dieses Angebot ergänzen.

Züge und Bahnhöfe sind die Visitenkarte der Bahn. Ihre Mitarbeiter jeweils ihr Repräsentant. Deshalb soll der erkannten Disharmonie zwischen Image, Zielgruppe und Produkt wie folgt begegnet werden:

► Das Erscheinungsbild – dazu gehören unter anderem Züge und Bahnhöfe – wird verbessert und attraktiver gestaltet.

► In den Marktsegmenten Privatreise, Urlaubsreise, Geschäftsreise sind Schwerpunkte zu setzen.

► Jugend und Familie sind für die Kommunikation der Bahn besonderes Potential.

Diese Marktstrategie der Bahn ruht – bildhaft gesprochen – auf drei Säulen:

► Angebot und Leistung

► Vertrieb und seine Struktur

► Kommunikation.

In meßbare Wirkung übertragen, muß dies heißen:

► Bessere Leistungen

► Attraktivere Angebote

► Ein wirkungsvolleres Erscheinungsbild

► Konsequenter Verkauf.

Unverzichtbar aber ist eine besondere Bindung zwischen der Bahn, ihren Kunden und Partnern: Vertrauen.

Brand in Stockerau

2. August 1983, 23.20 Uhr, Bf Stockerau, Bestandsache der Kohlenhandlung Machac & Swoboda. Mitten in einer Hitzeperiode zeigte das Außenthermometer tagsüber 32 Celsiusgrade an. Wen wundert es da, daß der abnormale Hitzestau zu einer Selbstentzündung des gelagerten Brennmaterials führte.

Als Tfz-Führer Johann Schöffmann eine Schnellbahngarnitur auf Gleis 31 abstellte, bemerkte er den Brand. Es wurde sofort Alarm gegeben. Die Fahrleitung im Gefahrenbereich mußte abgeschaltet, ein Streckengleis gesperrt werden.

Freiwillige Feuerwehren aus Stockerau und Langenzersdorf sowie die Betriebsfeuerwehr der Linzer Glaswollspinnerei (Fa. Haider) erschienen mit 10 Einsatzfahrzeugen und 43 Mann am Brandort und verhinderten die weitere Ausbreitung des Feuers.

Die Tatkraft der diensthabenden ÖBB-Mitarbeiter war so groß, daß der Kommandant der FF Stadt Stockerau, Oberbrandrat Josef Els einige Tage nach dem Einsatz an den Bahnhof einen Brief schrieb und sich namens des Kommandos recht herzlich für die Unterstützung bedankte.

Für alle Leser, die sich für das Feuerwehrwesen interessieren, veröffentli-



chen wir das Bild eines zur Brandbekämpfung in der Nacht vom 2. auf den 3. August eingesetzt gewesenen Fahrzeuges.

Das Auto ist bei der FF Langenzersdorf stationiert. Es handelt sich um einen Sechszylinder mit ca. 130 kW. An Extras werden mitgeführt:

- eine 5-Tonnen-Seilwinde
- Schweißgeräte
- ein durch den Kfz-Motor zu betreibendes Lichtaggregat

- ein bis zu 7 m ausfahrbarer Lichtmast für Stromversorgung mit 3 kW
- Kettensägen
- Atemschutzgeräte
- Leichtschaum
- Absaugegeräte
- Hebekissen
- Be- und Entlüftungsgeräte.

Hoffentlich haben wir den freiwilligen Feuerwehrleuten aus unserer Leserschaft nicht das Herz allzu schwer gemacht!

Unsere Leser meinen:

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

Der Artikel „Aufbewahrung der Schlußscheiben“ im IdB 3/83 hat unseren Leser Karl Pichler – Sie kennen Herrn Pichler schon aus dem IdB 1/83, wo er sich mit einem anderen Thema beschäftigt hat – wieder zur Schreibmaschine greifen lassen. Erstaunt mußte er nämlich feststellen, daß sich „Hieflau offensichtlich nicht in Mittelösterreich befindet.“ Damit ist auch schon klar, worauf Herr Pichler hinaus will. Nämlich darauf, daß in Hieflau oft genug Mangel an Schlußscheiben besteht. Behelfsmäßige Kennzeichnung des Zugschlusses wäre fallweise die Folge.

Wir haben die Zuschrift sehr ernst genommen und uns zunächst umgehört. Dabei konnten wir in Erfahrung bringen, daß der den Bereich betreuende Betriebskontrollor schon Mode gemacht hat. Züge mit behelfsmäßiger Kennzeichnung des Schlusses gehören nun schon zu den echten Ausnahmefällen. Hoffentlich gehört es auch schon der Vergan-

genheit an, daß die Schlußscheiben von Zügen des Massengutverkehrs mit dem Erz oder dem Brennstoff einfach mitgekippt werden und dann im Hochofen landen: Vielleicht befindet sich im Haushalt von Herrn Pichler irgendein Metallgegenstand, der ein Milligramm einer ÖBB-Schlußscheibe enthält. So muß es wirklich nicht sein!

Dann haben wir uns auch noch umgesehen. Bei finsterner Nacht hat ein IdB-Mitarbeiter einen Fahrversuch begleitet. Über 50 km entfernt von Hieflau. Schlußscheibe vorhanden – o. k., wie man so schick sagt. Zwei weitere Schlußscheiben liegen im Regal des im Zugverband gereihten Fahrversuchswagens. Und dann noch eine vierte Scheibe, dort, wo sie wirklich nicht hingehört, am Kupplerhandgriff eben dieses Fahrversuchswagens. Die Abnahme dieser Scheibe wurde veranlaßt.

Nur wenige Stunden später – es fehlen keine 40 km mehr bis Hieflau, und es ist

noch immer finster – stellt der IdB-Mitarbeiter bei einem ausgehenden Regionalzug fest, daß irgendwo in der Zugmitte ebenfalls eine Schlußscheibe zusätzlich hängt. Auch das Entfernen dieser Scheibe wurde veranlaßt.

Entledigt man sich so überzähliger Schlußscheiben? Oder ist daran gedacht, dem Bahnhof, wo die hinteren Fahrzeuge abzustellen sind, das lästige Umhängen des Schlußsignals zu ersparen? Das sind aber schon ganz, ganz böse Gedanken! Wahrscheinlich ist der einzige Grund die Bequemlichkeit, bei ankommenden Zügen die Schlußscheibe in Verwahrung zu nehmen. Und so fährt das Fahrzeug hin und her und her und hin, bis es schließlich irgendwo in einem Zugverband landet. Es wird schon nichts passieren. Oder?

Wir hoffen, daß Herr Pichler nunmehr aufgrund der inzwischen ergangenen Weisungen Schlußscheiben in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen.

Bremszettel, so nicht!

Bremszettel ①
und Angaben über Besonderheiten des Wagens

Für Zug
ab Bahnhof
Wagenart **R**

Wagenlänge	Wagen mit eingeschalteten Bremsen			
	In Stellung	mehr- lösig	ein- lösig	davon ① ②
397				
Zulässige Geschwindigkeit des Wagens	6			
Wagengewicht	P			
Gewicht der Tfz	R/R	73		2
Gesamtgewicht	BHkg			
Bremsgewicht des Wg-Zuges				
Bremsgewicht der Tfz				
Gesamtbremsgewicht				
Erforderliche Bremsleistung				
Vorhandene Bremsleistung	102,03			
Mangel an Bremsleistung	22,9			

In Zug sind

besetzte Reisezugwagen mit dem Zeichen **ss** ja/nein
 Engländer ja/nein
 Wagen mit Ladungsüberschreitung ja/nein
 Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern ja/nein
 Nummer des Schlußwagens **ss**
 Mangel an Bremsleistung - Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich
 - bis Bahnhof km/h langsamer fahren.

Nichtzutreffendes streichen

V 3-17 Bremszettel - 45h

Bremszettel ②
und Angaben über Besonderheiten des Wagens

Für Zug
ab Bahnhof
Wagenart

Wagenlänge	Wagen mit eingeschalteten Bremsen			
	In Stellung	mehr- lösig	ein- lösig	davon ① ②
397				
Zulässige Geschwindigkeit des Wagens	6			
Wagengewicht	P			
Gewicht der Tfz	R/R	73		2
Gesamtgewicht	BHkg			
Bremsgewicht des Wg-Zuges				
Bremsgewicht der Tfz				
Gesamtbremsgewicht				
Erforderliche Bremsleistung				
Vorhandene Bremsleistung	102,03			
Mangel an Bremsleistung	22,9			

In Zug sind

besetzte Reisezugwagen mit dem Zeichen **ss** ja/nein
 Engländer ja/nein
 Wagen mit Ladungsüberschreitung ja/nein
 Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern ja/nein
 Nummer des Schlußwagens **ss**
 Mangel an Bremsleistung - Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich
 - bis Bahnhof km/h langsamer fahren.

Nichtzutreffendes streichen

V 3-17 Bremszettel - 45h

Beide hier abgebildeten Bremszettel wurden einem Tfz-Führer einer Reihe 1042.0 beigegeben. Dieses Tfz wurde am 12. Oktober 1983 bei zwei internationalen Schnellzügen als V-Tfz verwendet. Anlässlich einer Kontrollfahrt eines technischen Beamten der zuständigen Dion wurden sie beanstandet und eingezogen.

Während am Bremszettel 1 zum Teil entscheidende Rechenfehler enthalten sind, erübrigt sich zum Bremszettel 2 wohl jeder Kommentar. In dieser Form können sie den vorgesehenen Zweck nicht erfüllen. Fast könnte man sagen, daß in solchen Fällen die Ausfertigung sinnlos war.

Für unsere interessierten Leser und zur Verwertung im Dienstunterricht: das Gewicht eines Tfz der Reihe 1042.0 beträgt 84 t, laut Buchfahrplan wären bei den betroffenen Zügen 124 BHmax erforderlich gewesen.

Fehlende Begleitpapiere

Der folgende Beitrag berührt in gleicher Weise betriebliche als auch kommerzielle Belange, so daß beabsichtigt ist, ihn in gleichlautender Form in der Mitarbeiterinformation der Verkaufsdivision „Verkauf“ zu veröffentlichen, um in Anbetracht der Wichtigkeit des Themas einen möglichst großen Leserkreis zu erreichen.

Die rasche Beförderung von Gütern ist, neben dem konkurrenzfähigen Preis, eine der Grundvoraussetzungen, daß Kunden die Eisenbahn als Beförderungs-

mittel wählen. Besonders große Bedeutung kommt einer schnellen Beförderung von Sendungen mit lebenden Tieren, verderblichen Gütern, Schiffsanschluß u. dgl. zu. Diese schnelle Beförderung kommt aber nur dann voll zum Tragen, wenn Beförderungspapier und Gut gleichzeitig im Grenz- oder Bestimmungsbahnhof einlangen. Die Trennung von Beförderungspapier und Gut führt, sofern nicht Abweichungen, z. B. Voraussenden der Beförderungspapiere, angeordnet sind, fast immer zu Verzögerungen im Transportablauf, die sich bis zu mehreren Tagen erstrecken können.

Zwei Beispiele für Folgen eines Aufenthaltes wegen fehlender Beförderungspapiere:

- Bei einer Sendung lebender Tiere kann innerhalb der vorgeschriebenen 24 + 4stündigen Frist zum Füttern und Tränken der Bestimmungsbahnhof nicht mehr erreicht werden, da die Nachbarbahn die Übernahme der Sendung verweigert. Bis zum Auffinden der fehlenden Papiere muß deshalb der Wagen ausgereiht und zum nächsten Bahnhof, in dem lebende Tiere gefüttert und getränkt werden können, befördert werden.
- Bei einer Sendung mit Schiffsanschluß verweigert die Nachbarbahn die Übernahme wegen fehlender Papiere. Der Versandbahnhof wird dringendst um Zusendung von Ersatzpapieren ersucht. Auch der

Absender wird eingeschaltet, um Duplikate der im Frachtbrief angeführten Beilagen beizubringen. Während der fieberhaften Bemühungen der beteiligten Dienststellen und des Absenders wird der Frachtbrief samt Beilagen doch im vorgelegenen Zugbildebahnhof gefunden und zum Grenzbahnhof gesandt. Gerade noch rechtzeitig wird die Wagenladung der Nachbarbahn übergeben und rollt ab. Der Absender wird vom noch glücklichen Ausgang benachrichtigt und kann seine Anstrengungen zur Beschaffung von Duplikaten einstellen, doch das Image der Bahn ist dadurch angekratzt.

Darüberhinaus muß bei derartigen Aufgehalten damit gerechnet werden, daß es zu unmittelbaren finanziellen Nachteilen für die Österreichischen Bundesbahnen wegen Entschädigungen bei Überschreitung der Lieferfrist oder des Anfalls von RIV-Mieten kommen kann.

Ursachen der Trennung von Frachtbrief und Gut können sein:

- Im Versandbahnhof werden nicht rechtzeitig behandelte Beförderungspapiere bereits abgeförderten Gütern nachgesandt.
- Im Unterwegsbahnhof erfolgt nur eine mangelhafte Prüfung der Übereinstimmung von Beförderungspapieren und tatsächlich vorhandenem Gut anlässlich der Übernahme und Übergabe von und zum Zug.

Um eine die Kunden zufriedenstellende Beförderungsqualität erreichen zu können, ist es unerlässlich, die Trennung von Frachtbrief und Gut, soweit in einzelnen Ausnahmefällen nicht angeordnet, zu vermeiden.

Besonders heikel!

Immens hohe materielle Werte sind es, welche beim Verschub durch die Hände unserer Mitarbeiter gehen. Teils bildlich, wenn die geistige Arbeit in Betracht gezogen wird, welche zur anstandslosen und richtigen Verschubdurchführung rechtzeitig und meist sehr rasch geleistet werden muß, teils wörtlich genommen bezüglich Bremsen, Kuppeln, Sichern usw. Dem Rechner tragend, daß nicht jedes zu behandelnde Fahrzeug und schon gar nicht jede beförderte Ladung gleich (un)empfindlich gegen Stöße oder sonstige plötzliche, teils betriebsbedingte Geschwindigkeitsänderungen ist, sind die Verschubbestimmungen in der Betriebsvorschrift ziemlich differenziert. Betrachten wir einmal einen Extremfall: Transformator auf einem vielachsigen privaten Tiefladewagen. Wert: zigmillio-

nen Schilling. Schiffsanschluß, Horrender Pönalbetrag für die Erzeugerfirma, wenn die unversehrte Auslieferung nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt erfolgt. Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel. Das Gut überschreitet das Lademaß, zahlreiche Vorkehrungen müssen getroffen werden, um die Sendung befördern zu können. Gleissperren, Begleitung der Sendung, einzelne Signale müssen sogar demontiert werden, usw.

Vorgesehen oder unvorhergesehen kann auch bei einer solchen Sendung unterwegs eine Verschiebung notwendig werden. Es wird vorsichtig verschoben, der Tzfürer wird ausführlich verständigt, was geschehen soll. In der Fplo ist außerdem festgehalten, wer einen allfälligen Verschub mit dem Fahrzeug oder der Fahrzeuggruppe zu beaufsichtigen hat, in der Regel jemand von der Bahnhofleitung.

Das wird jedem einleuchten. Hätten doch die ÖBB einen eintretenden Schaden in vollem Ausmaß zu tragen, ja auch nur eine geringfügige Verschiebung des Ladegutes oder eine Beschädigung des empfindlichen Transportfahrzeuges wäre von erheblichen finanziellen Einbußen begleitet. Obwohl die Lieferfristbestimmungen für diese außergewöhnliche Sendung nicht zur Anwendung kommen, würde man die ÖBB ganz schön zur Kassa bitten. Von den Folgewirkungen ganz zu schweigen: Schädigung des Ansehens der ÖBB; Abwanderung des Kunden.

Doch die ÖBB befördern nicht nur Extremsendungen. Die ÖBB befördern ganz im Gegenteil meist „Alltägliches“. Zum Beispiel Personen! Und jetzt beginnt das Verwunderliche. Der Verschub mit und an Wagen, welche mit Personen besetzt sind, ist von vornherein in der Betriebsvorschrift geregelt. Es ist „besonders vorsichtig“ zu verschoben, der „Verschubleiter muß die Verschubbewegung gut überblicken . . . können“ (Pkt. 62). Neben anderen noch zu beachtenden Bestimmungen erscheint Pkt. 63 f besonders wichtig:

Seitentüren und Vorlegestangen von mit Reisenden besetzten Wagen müssen geschlossen, Stirntüren mit aufgehobenem Übergang abgesperrt und die Fahrzeuge nach Punkt 92 m) gekuppelt sein. Während des Verschubes sind die Wagen zu beaufsichtigen.

Und wie oft kommt es vor, daß mit 10 Zweiachsern, alle gut besetzt, an einen etwa gleichlangen besetzten Zugteil gefahren wird – während des ganzen Zugbildevorganges rudert ein Mann mutterseelenallein mit dem Verschubteil

durch die Gegend: Er verständigt den Tzfürer, auch bezüglich des Ausschaltens der Zugheizung, kuppelt, gibt die Handverschubsignale, beobachtet den Verschubweg und, und, und . . .

Dieser Mann wird auch in letzter Konsequenz zur Verantwortung gezogen, wenn es scheppert. In der gleichen Zeit quillt die Fahrdienstleitung über: außer dem Fdl zwei Zugführer, drei Schaffner, wenn es böse hergeht auch noch ein eigener Verschubaufsichtsbediensteter. Nur auf die Verpflichtung, die besetzten Wagen zu beaufsichtigen, wird gepfiffen. Vor dem Tiefladewagen haben viele Mitarbeiter doch großen Respekt. Das ist erfreulich. Wir erinnern an das eingangs zur Höhe der auf dem Spiele stehenden Werte Gesagte. Doch hier stehen noch weit höhere Werte auf dem Spiel. Menschenleben! Trotzdem weniger Vorsicht als beim Tieflader? Keineswegs: Leben und Gesundheit sind uns besonders wertvoll, entsprechend sorgfältig muß der Umgang damit sein!

Sicherheitsvorschriften

Die bestehenden Sicherheitsvorschriften sind gut und ausreichend. Wo die fortschreitende Technik oder irgendein anderer Faktor erkennen lassen, daß mit dem Vorschriftenbestand nicht das Auslangen gefunden werden kann, ist rechtzeitig auf diesen Umstand zu reagieren.

Abgesehen von der geringen Zahl von Unfällen, welche aus technischen Mängeln resultieren oder gar auf Höhere Gewalt zurückgehen, haben die meisten zu Schaden gekommenen Mitarbeiter einen erlittenen Unfall darauf zurückzuführen, daß sie selbst oder ein Dritter irgendwie auf Kollisionskurs mit den Auflagen der Sicherheitsvorschriften gekommen oder gegangen ist. Daß Sicherheitsvorschriften **bestehen**, ist noch lange, lange keine Garantie dafür, daß nichts passiert. **Sie** müssen – genauso wie Ihre Mitbediensteten – die sicherheitsrelevanten Vorschriften

- kennen –
- anwenden – und zwar
- **richtig** anwenden.

In der Anwendung darf es

- weder Nachlässigkeit
- noch Gleichgültigkeit geben.

Die vorstehende Aufzählung mag stur ausschauen. Doch wo die Sicherheit auf dem Spiel steht (nicht nur die persönliche Sicherheit, sondern auch der Schutz der Ihnen anvertrauten Werte), dort darf es keine Konzessionen, keinen Rahmen und auch sonst keine **scheinbar** vorteilbringenden Erleichterungen geben.

Ein bißchen Rechtskunde

Immer wieder stellt sich die Frage, wer für Sachschäden haftet, welche bei Benützung eines eigenen Straßenfahrzeuges für dienstliche Fahrten eintreten. Ein Bediensteter hat nun anlässlich einer solchen Fahrt einen Unfall erlitten. Er hatte den eigenen PKW benutzt, um eine Unfallaufnahme durchzuführen. Just bei dieser Erhebungsfahrt entstand an seinem Kraftfahrzeug ein Sachschaden. Zur Klärung der Haftungsfrage wurde in letzter Konsequenz der Oberste Gerichtshof befaßt.

Der OGH hat unter analoger Anwendung der für Geschäftsbesorgungen (Bevollmächtigungsverträge) geltenden Haftungsbestimmungen des § 1014 ABGB auf Arbeitsverträge schlechthin und mit Rücksicht auf die in dieser Bestimmung zum Ausdruck kommende „Risikohaftung bei der Tätigkeit im fremden Interesse“ die von seinem Verschulden unabhängige Haftung des Arbeit(Dienst)gebers unter folgenden Voraussetzungen für gegeben erachtet:

1. Der Dienst(Auftrag)geber haftet für solche Sachschäden, die mit den **typischen Gefahren** – es handelt sich um eine Art Betriebsgefahr – des aufgetragenen Geschäftes (der kon-

kreten Arbeitsleistung) verbunden sind.

2. Die Benützung des beamteneigenen Kraftfahrzeuges durch den Dienstnehmer darf nicht dem persönlichen Lebensbereich des Dienstnehmers, sondern muß dem **Betätigungsbereich des Dienstgebers** zuzurechnen sein.
3. Die Ersatzpflicht des Dienstgebers ist nur bei Vorsatz oder „auffälliger Sorglosigkeit“ des Dienstnehmers ausgeschlossen.

Zu 1.: Schäden, die ein Dienstnehmer bei der Ausführung einer ihm vom Dienstgeber aufgetragenen „gefahrengeeigneten“ Tätigkeit, wie es insbesondere das Lenken eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Verkehr ist, erleidet, sind sohin als „arbeitsadäquat“ anzusehen und daher zu ersetzen. Andere Nachteile, die der Dienstnehmer nur zufällig („gelegentlich“ seiner Arbeitsverrichtung) erleidet, fallen hingegen nicht unter die Ersatzpflicht des Dienstgebers aus dem Rechtsgrund des § 1014 ABGB.

Zu 2.: Es kommt daher darauf an, ob der Dienstgeber ohne den Einsatz des Kraftfahrzeuges des Dienstnehmers ein eigenes Fahrzeug einsetzen und so das damit verbundene Unfallrisiko selbst hätte tragen müssen. Konnte der Dienstnehmer die ihm aufgetragene Tätigkeit

ebensogut (oder nahezu ebensogut) ohne Kraftfahrzeug erledigen und benützte er sein Kraftfahrzeug nur zur persönlichen Erleichterung, dann steht ihm kein Ersatzanspruch zu.

Zu 3.: Bei Schuldlosigkeit des Dienstnehmers [oder bei einer ihm unterlaufenen „entschuldbaren Fehlleistung“ – siehe auch das Bundesgesetz vom 31. 3. 1965 über die Beschränkung der Schadenersatzpflicht der Dienstnehmer (Dienstnehmerhaftpflichtgesetz) in der Fassung des Bundesgesetzes vom 2. 3. 1983, BGBl. Nr. 169/83] muß der Dienstgeber vollen Schadenersatz leisten.

In seiner Entscheidung hat der OGH auch ausgesprochen, daß mit den Leistungen nach der Reisegebührenvorschrift für Bundesbedienstete nur der Aufwand für den „normalen“ Betrieb des Kraftfahrzeuges, nicht aber auch das Risiko seiner unfallbedingten Beschädigung oder Zerstörung abgegolten wird.

Wird ein Mitarbeiter beauftragt, für eine dienstliche Fahrt ein Taxi in Anspruch zu nehmen, ihm aber die Entscheidung freigelassen, statt dessen sein eigenes Kfz zu benutzen, so ist mit der Entscheidung zugunsten des eigenen Fahrzeuges ein Übergang in den „persönlichen Lebensbereich“ des Dienstnehmers (siehe Punkt 2!) gegeben. Auf das entstehende Risiko ist der Mitarbeiter aufmerksam zu machen.

Wir freuen uns . . .

Rate, rate, wer ist das? . . . Vollinhaltlich der Brief des Reisenden Werner Pazelt, der am 31. 7. 83 mit Z 634 von Baden nach Wien fuhr: „Gestern, Sonntag, 31. Juli, stieg ich – Schwerkriegsbeschädigter – aus dem Kriegspferheim Helenental kommend, mit einem Kameraden in den Eilzug nach Wien, ab Baden 13.21! Da ich beim Einsteigen in den Wagen durch meine Kniegelenksarthrose starke Schmerzen hatte, war mir der Zugführer (durch das Schild am Herd gekennzeichnet) mit größter Freundlichkeit behilflich.

Bei der späteren Fahrkartenkontrolle durch den gleichen Mann bedankte ich mich nochmals herzlich, worauf er bescheiden abwehrte.

Ich darf Ihnen in meinem und im Namen meines Kameraden sagen: dieser Zugführer ist der netteste, höflichste und hilfsbereiteste Schaffner bzw. Zugführer, der mir in meinem Leben je begegnete (ich bin immerhin 66 Jahre).

So darf ich Ihnen zu diesem hervorragenden Beamten aufrichtig gratulieren: Menschen wie dieser sind die beste Reklame für unsere Bundesbahn!

Es würde mich freuen, wenn Sie diesen meinen Dank an Sie auch an den genannten Herren weiterleiten würden, dessen Namen ich leider nicht erfragte. Besten Dank!“

Ist es schwer zu erraten, wer der Zugführer war? Des Zusatzes, daß sein Heimatbahnhof Villach Hbf ist, bedarf es gewiß nicht mehr. Danke, Herr Staber!

. . .

Aus einer Zuschrift des Reisenden Dr. Johann Fischer aus Bochum erfahren wir, daß durch die Aufmerksamkeit des Liegewagenschaffners ein ungarischer Reisender des Z 224 am 23. 2. 83 vor einem Verlust bewahrt worden ist. Zwei Burschen hatten fünf Minuten vor Abfahrt in Wien Westbahnhof versucht, ihm den Koffer zu klauen. Dr. Fischer alarmierte den Schaffner, welcher mit dem Bestohlenen die Täter in der Dunkelheit verfolgte und ihnen den Koffer wieder abnahm.

Gelungen hingegen ist einem bisher unbekanntem Täter der Diebstahl an einem israelischen Reisenden in Innsbruck Hbf am 12. 8. 83 bei Z 165. Herr Habermann, so heißt der Bestohlene, wurde richtig abgestiert. Der Schaffner kaufte ihm zunächst einen Fahrausweis und streckte das Geld für ein Getränk vor.

In beiden Fällen wurde brieflich das Verhalten unserer Mitarbeiter wärmstens gelobt. Wir geben dieses Lob gerne weiter. In beiden Fällen gibt es allerdings einen kleinen Schönheitsfehler. Die ordnungsgemäß gelegte dienstliche Meldung ist im ersten der Fälle irgendwo versandet, im zweiten Fall wurde eine solche gar nicht erstattet. Obwohl die Anzeigenerstattung dem Geschädigten selbst obliegt, bitten wir um Beachtung, daß auch bahnseits – in letzter Konsequenz durch Zusammenarbeit der Ausforschungsgruppe in der Verkaufsdirektion mit dem Bundesministerium für Inneres – jeder bekanntwerdende, auch nur versuchte Diebstahl, Einbruch oder Raub – unverzüglich behandelt wird. Die dabei anfallende Statistik dient u. a. dazu, schwerpunktmäßig die Begleitung von

Zügen durch Exekutivorgane zu regeln. Wir haben allen Grund, die Verbrechensbekämpfung auf Bahngrund in jeder Hinsicht zu fördern.

Im Fall Z 165, bei dem die ÖBB für den ausländischen Gast einen vorbildlichen Eindruck hinterlassen haben, führten leider, leider die Erhebungen im Zusammenhang mit dem geschilderten Vorfall zu einem Ergebnis, das die fristlose Entlassung des gelobten Mitarbeiters nach sich zog. Doch das gehört nicht in diese Rubrik.

...

Daß die ÖBB in der Rubrik „Menschlich betrachtet“ einer bekannten Tageszeitung weiterhin Stammkunde sind, verdanken wir der Freundlichkeit und Dienstbeflissenheit unserer Mitarbeiter.

So heißt etwa einmal der Titel:

„Schaffner“

Der „rettende Engel“ war der Linzer Zugführer des Ex 104 „Anton Bruckner“ am 18. 8. 1983. Frankfurter und Linzer Reisende waren auf der Heimfahrt aus Jugoslawien. Während beim Umsteigen in Graz Hbf freundliche Träger das Verstauen der Gepäckstücke besorgten, standen Träger in Linz Hbf nicht zur Verfügung. Der Zugführer organisierte das Übertragen des Handgepäcks und bewachte sogar noch einzelne Gepäckstücke, bis deren Besitzerin ein Telefonat erledigt hatte.

Der Titel am 6. 11. 1983 lautet:

„Zwischen Klagenfurt und Villach“

Im Zug 131 „Wulfenia“ reiste eine Villacher Schneiderin nach Hause. Doch beim Einsteigen blieb ihr Papiersack, gefüllt mit Schneidzubehör, irgendwo hängen, sodaß der Inhalt auf dem Bahnsteig verstreut wurde. Ein Bahnbeamter in Zivil – „man erkennt Eisenbahner an ihrer Hilfsbereitschaft“ – half; er hatte auch einen Klebestreifen zur Hand, mit welchem er den Papiersack flickte.

Ein weiterer Beitrag heißt:

„Als Frau H. in der Stadt zu tun hatte“

Eine Dame aus Hennersdorf war am 4. 10. unterwegs nach Wien. Beim Bahnhof in der Wohngemeinde angekommen, bemerkte sie voll Entsetzen, daß sie ihr Geld zu Hause liegengelassen hatte. Der Fdl streckte der Frau, die er nicht einmal vom Sehen kannte, nicht nur das Fahrgeld für die Bahn vor, sondern auch Geld für den Erwerb von Straßenbahnfahrscheinern. „Frau H. hält seither sehr viel von Leuten, die bei öffentlichen Verkehrsmitteln arbeiten.“

...

Einer Tageszeitung entnehmen wir sinn gemäß zwei in kurzen Abständen erschienene Notizen:

– „An der Semmeringbahn“, Frau Dr. S. aus Baden kommt im Bahnhof Payerbach-Reichenau zum Schalter und verlangt eine Vollpreiskarte. Der Schalterbeamte fragt, ob sie denn keinen Seniorenausweis hat. Doch, aber in der Früh beim Badener Schalter liegengelassen. Ein Telefonat des Fdl mit Bf Baden. Die Dame bekommt eine Halbpfeiskarte und wird mit Wünschen auf eine gute Reise verabschiedet. Der gefundene Ausweis ist in Baden abholbereit.

– „Als das Rendezvous nicht klappte“. Die achtjährige Martina fährt, wie immer, an einem Freitag von Wien Meidling nach Liesing. Im Gewühl verfehlen einander in Liesing die wartende Großmutter und das Kind, sowohl auf dem Bahnhof als auch auf der Straße. Martina sucht Hilfe beim Schalterbeamten. Dieser nimmt sich des Mädchens an, er veranlaßt Lautsprecherdurchsagen und telefoniert mit den Wohnungsnachbarn des Kindes. Schließlich wird Oma alarmiert, und sie kann wieder zum Bahnhof eilen und das Kind in Empfang nehmen. Von einer Zeitung verliehen: „Cum laude in Silber.“

...

Ein Anschlußversäumnis, nämlich vom Z 163 zum Z 430 am 27. 9. 1983, bot für Herrn Peter Loidolt aus Reichenau Anlaß sich zu bedanken. Natürlich nicht dafür, daß der Zug pfeusch war. Vielmehr dafür, daß der Fdl in Leoben Hbf das außerplanmäßige Anhalten des Z 230 in Mürzzuschlag in die Wege geleitet hat und so eine rasche Heimkehr des Reisenden ermöglichte.

...

Einen unvergeßlichen Vormittag durften behinderte Kinder der Sonderschule Schwechat am 25. 10. bei der Zugförderungsleitung Wien-Ost verbringen. Geleitet von einem Ingenieur der Dienststellenleitung und dem Obmann des Vertrauensmännerausschusses wurde den Kindern ermöglicht, Werkstätten, Fahrzeuge und den von den Mitarbeitern der Zfl Wien-Ost modernst ausgestatteten Schulungsraum zu besichtigen und Eisenbahn mitzuerleben. Die Besucher wurden von den Handwerkern, den (Schulungs-)Tfzführern und den Vertrauensleuten liebevoll betreut. Den Abschluß bildete dann eine vom VMA der Zfl finanzierte Jause. Die Kinder – eines davon durfte z. B. zum ersten Mal im Leben einen Aufzug benutzen – waren überglücklich.

...



Zum Sprecher oder richtiger zum Schreiber eines „Schwarzes von Ostfriesen“ macht sich der Chefsteward des MS „Europa“ und des TS „Bremen“, Herr Franz Zahhuber. Ihm tat es richtig wohl, als seine Reisegefährten die Sauberkeit des Bahnhofes Aurachkirchen lobten („klein, aber picco bello“) und daran ihre

Anerkennung über den hohen Standard der ÖBB knüpften. Herr Zahhuber, seit fast 40 Jahren in Ostfriesen ansässig, ist nämlich ein gebürtiger Gunsikirchener. Antrieb für einen Brief an die Bundesbahndirektion Linz war das Motto: „Man spare nicht mit seinem Lob bis zur Grabrede!“

Der Gmündner Schaffner Johann Pauer wurde in der „Aktion Dankeschön“ einer Tageszeitung belohnt. Er nahm sich liebevoll um die Betreuung von Kindern, 23 Drei- bis Fünfjährige, an. Die Gruppe war auf der Reise in die Jugendherberge Neu Nagelberg. „Die Kinder waren ganz begeistert von ihrem Onkel Schaffner“, schreibt die Zeitung.

...

Schülergruppe des Bundesrealgymnasiums Amstetten. Die Heimfahrt aus der Bundeshauptstadt sollte mit Z 746 erfolgen. Deswegen, weil einer der 30 Schüler plötzlich seine Geldbörse vermißte, wurde eine Suchaktion gestartet, welche letztlich auch Erfolg hatte. Doch der Zug war weg. Der Fahrdienstleiter des Wiener Westbahnhofes erwirkte das Anhalten des Z 148 im Bf Amstetten. Durch Vermittlung des Bf Melk wurden die Professoren der bereits planmäßig vorausgefahrenen Gruppen des Amstettner Realgymnasiums über die Ankunftszeit der Nachzügler in Kenntnis gesetzt, sodaß sich niemand Sorgen zu machen brauchte.

...

Da gibt es so ein nettes Wanderbüchlein, welches „Wandern mit der Schnellbahn“ benannt ist. (Der Autor hat übrigens bei der Erstellung der Wandervorschläge Tips des Generalsekretariats der ÖBB in Anspruch genommen.) Dann gibt es Leute, die rennen nach diesem Buch durch halb Niederösterreich und die Randbezirke von Wien und lassen sich als Andenken in das Buch einen Sternelabdruck von einem besuchten Betrieb oder Amt, auch von einem Bahnschalter geben. Letzteres tat auch eine Wandergruppe am 2. 7. 1983 beim Bahnhof Markt Fischamend. Gern kam der Fdl der Bitte nach. Offensichtlich war es das erste Mal, daß er eines dieser Wanderbücher in der Hand hatte, weil er vor der Rückgabe ohne Verzögerung noch ein paar Zeilen daraus las. Da wurde er stutzig. In dem Buch sind nämlich bei jeder Wanderung auch Fahrplanangaben zu finden. In der Zeit seit dem Kauf ist aber ein Fahrplanwechsel mit Änderung der Fahrplanzeiten in diesem Bf eingetreten. Der Fdl meinte: „Wahrscheinlich wissen Sie es ja selbst. Trotzdem möchte ich Sie aber daran erinnern, daß die Rückfahrzeiten nicht mehr stimmen.“ Gleichzeitig überreichte er eine Fahrplantabelle der Preßburger Bahn, damit es ja keine unliebsame Überraschung gibt. Das sind so die kleinen Freuden für den Wanderer.

Besuch von Papst Johannes Paul II in Österreich



Viel Lob und Anerkennung hat den ÖBB die wirklich außerordentliche Leistung der Mitarbeiter anlässlich des Besuches von Papst Johannes Paul II eingebracht. Selbst die größten Optimisten hatten nicht zu träumen gewagt, wie präzis der Sonderzugverkehr ablaufen würde. Das überdisziplinierte Publikum hat den Mitarbeitern seine Zufriedenheit durch spontanes Lob und durch Zuschriften zum Ausdruck gebracht. Stellvertretend für die vielen Reaktionen zitieren wir aus einigen Briefen:

- Herr Franz Kogl aus Hausleiten: „Alle Reisegäste waren wohl zufrieden“. Gelobt wird auch die gute Vorbereitung durch Kundenberater Fritz von der BBDion Wien und die Zusammenarbeit mit ihm.
- Herr Ernst Voglsam, Volksschuldirektor i. R. aus Neuhofen an der Krems: Die Neuhofener waren beeindruckt von den vielen Zugsgarnituren und Autobussen. „Pünktlich in Wien angekommen – pünktlich auch wieder abgefahren, die Wege bestens gekennzeichnet, so daß sich auch ältere Leute, die sonst nie nach Wien kommen, sofort auskannten.“ Herr Voglsam bezieht sich dabei u. a. auf die rot oder blau beschrifteten Schilder, welche von Pfadfindern getragen wurden. Er bedankt sich bei den ÖBB-

Bediensteten der Kanzleien, Stellwerke und Züge und will sein Schreiben als Ausdruck des Empfindens des „unbekannten Bürgers“ verstanden wissen.

- Frau Wielend aus Vöcklamarkt: „Für die Beistellung des schönen Wagenparks der Sonderzüge des Katholikentages und noch mehr für den so exakt geregelten Verkehr sagt eine Teilnehmergruppe aus Vöcklamarkt allen Verantwortlichen ein recht herzliches „Danke schön“.

...

Weitere, zum Teil sehr ausführliche Dankschreiben und ein persönlich ausgesprochenes Dankeschön erhielt die das IdB betreuende Abteilung von A. Martsch aus Wien
Pfarrer Morawa aus Furth
Pater Marko, OSB, aus Röhrenbach
Dechant Bloemeke, Rannersdorf
Frau Herta Niedermoser aus Bad Hall und
Frau Katharina Berkman aus Hall in Tirol
Herrn Wolfgang Ritsch aus Klagenfurt und zahlreichen Mitunterfertigten. Vielleicht sind anderorts noch mehrere solcher Schreiben eingetroffen. Es würde uns sehr freuen!

Arbeitnehmerschutz

Gelb gegen Gefahr

Pessimisten vertreten fallweise die Auffassung, es wäre gleich tragisch, ob nun ein mit gelber Warnkleidung bekleideter Mitarbeiter oder der Träger eines dunklen Anzuges überfahren wird. Bis hierher schließen wir uns dem Gedankengang eines Pessimisten vorbehaltlos an. Dann gehen die Meinungen aber weit auseinander. Der Pessimist schließt nämlich aus dem ersten Satz vollkommen unzulässig, daß es also vollkommen egal ist, ob die (Arbeits-) Schutzkleidung gelb, blau, grau oder schwarz ist, unseren Mitarbeiter hätte es ohnehin erwischt. Beträgt doch der Bremsweg Hunderte von Metern. Noch nie etwas vom Pfeifen gehört? Und da wird es sehr wohl interessant. Es ist schon vorgekommen, daß ein Mitarbeiter in einer Vertiefung bei einer EK kauern eine Arbeit verrichtet hat. Der Ton der Trillerpfeife des Spitzenverschiebers hätte den Mann veranlaßt, den Kopf einzuziehen – nichts wäre ihm passiert. So aber ist er tot. Wir kennen auch Fälle, wo der Tfz-Führer die menschliche Gestalt einige Meter vor sich im Gleis

wahrnimmt. Jetzt hilft auch der Griff zur Tfz-Pfeife nichts mehr. Der Mann im Gleis ist von dem schrillen Ton so schockiert, daß er statt des rettenden Sprunges zur Seite nur mehr hilflos die Arme ausbreitet, und den sicheren Tod erwartet. Wie anders ist es doch, wenn der Tfz-Führer schon von weitem gelbe Punkte sich in Gleisnähe bewegen sieht. Jetzt der rettende Griff zur Tfz-Pfeife und schon sieht er, wie sich die nun schon größer werdenden Gestalten rasch aus dem Gefahrenbereich begeben. In vielen Fällen war die akustische Warnung die Rettung für die Mitarbeiter, während die Einleitung einer Schnellbremsung kaum erfolversprechend scheint.

An dieser Stelle sei vermerkt, daß es kaum einen Mitarbeiter des Baudienstes gibt, der seiner Tätigkeit im Gleisbereich ohne gelbes Warnkleid nachginge. Aufgrund eingetretener Ereignisse (2 Tote ohne Warnkleidung im Weichenbereich) ist der zuständige Abteilungsleiter eines anderen Dienstes entschlossen, die Verpflichtung zum Tragen des Warnkleides in seinem Fachbereich durchzusetzen. Er erzählt auch von seinem

Besuch in zwei Bahnhöfen ausländischer Bahnen, wo er keinen Schritt ins Gelände tun durfte, ohne Helm und gelbes (orange) Warnkleid angelegt zu haben.

Da es bei den ÖBB im Betriebsbereich keine Gästeschutzkleider gibt, andererseits aber einzelne Mitarbeiter des Zentraldienstes wiederholt im Gleisbereich verweilen müssen (Unfallerbhebung, ANS-Begehung) wurden einige Warnblusen beschafft, welche diesen Bediensteten zur Verfügung stehen. Nun kommt es auch vor, daß anlässlich von Versuchs- oder Kontrollfahrten solche Mitarbeiter auf Trittbrettern mitfahren oder sich unter schwebender Last aufhalten müssen. Einen Schutzhelm auf der Fahrt durch Österreich mitzuführen oder auch nur quer durch die Stadt, ist problematisch. Die Möglichkeit der Selbstversorgung scheidet deshalb nahezu aus. Um eine Erleichterung zu bringen, wurde in dem für Spontaneinsätze bestimmten Pkw der Betriebsdirektion ein Schutzhelm deponiert, sodaß auch für diese, eher seltenen Fälle vorgesorgt ist.

Genau dazu passend fiel uns ein Absatz im Nbl der Dion Innsbruck auf:

Tragen Sie, wann immer Sie können,

GELBE Schutz-Arbeitskleider im Gleisbereich!

So werden Sie vom Triebfahrzeugführer viel früher gesehen – die Unfallgefahr sinkt entscheidend!

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: Reg. Rat Karl Schindlegger, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, Telefon 5610 (Basa), 0222/5650/5610 (Post). – Hersteller: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 3.