Verkehrs-Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbah
Betriebsd

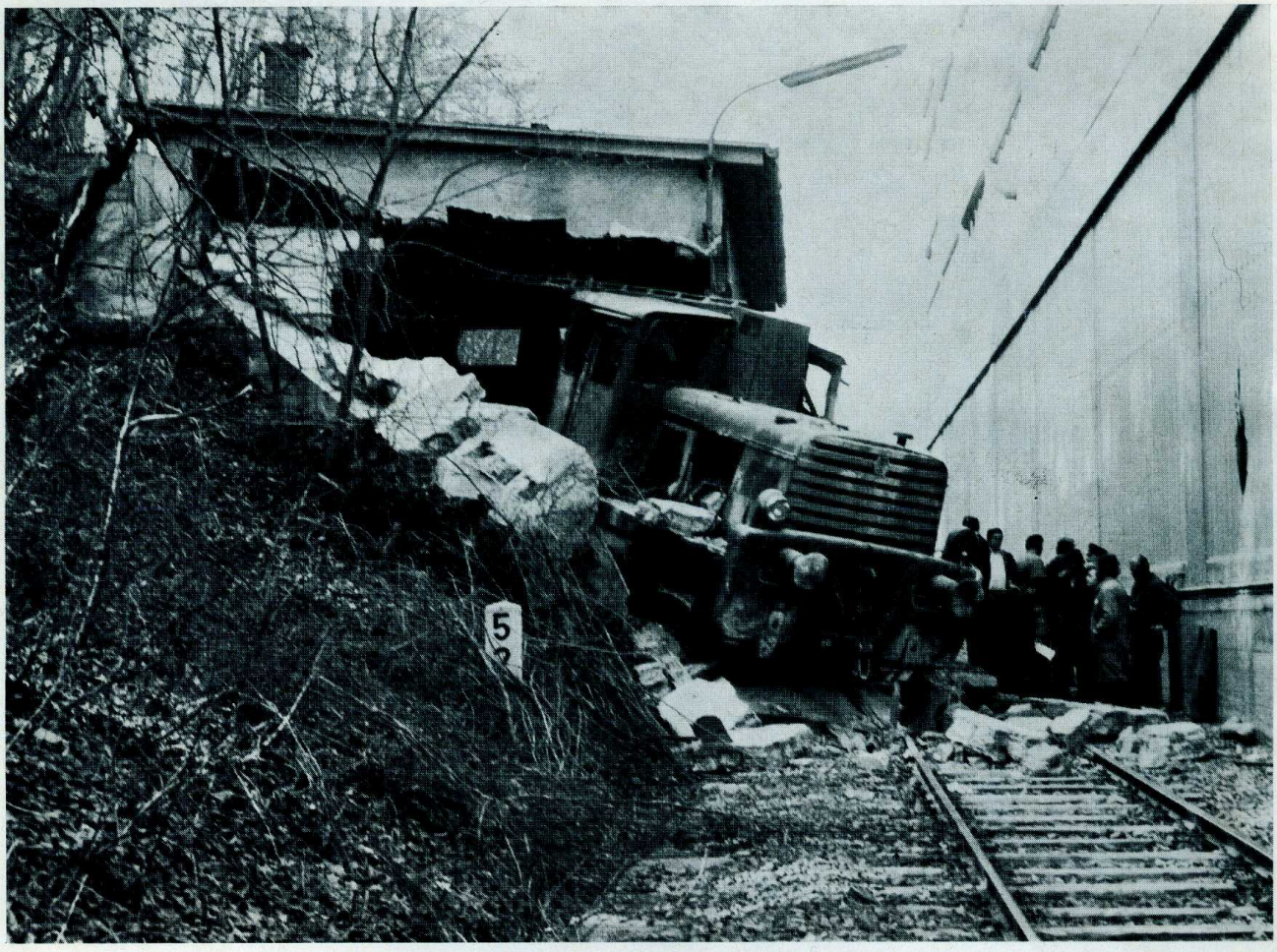
8/74

Inhalt: 36. Aus dem Verkehrsgeschehen
37. Betriebliche Möglichkeiten des Zugführers
38. Etwas für jeden
39. Kundendienst
40. Arbeitnehmerschutz

eisezug in der Haltestelle Johnsbach

us dem Verkehrsgeschehen

a) Wieder 3 Fälle von Entrollen von Fahrzeugen



Während der Nachtsperre im Endbf W. einer eingleisigen Nebenbahn entrollte eine auf dem Stumpfgleisende stehende Gruppe von 9 Wagen (490 t, 24 Achsen) in einem Gefälle von 22 ‰ und gelangte infolge unrichtiger Weichenstellung in das Gleis einer AB. Dort stieß sie an 2 mit einem Hemmschuh gesicherte Wagen (130 t, 6 Achsen) so heftig an, daß die nunmehr 11 Wagen in Richtung Lokschuppen der Anschlußbahn weiterrollten. Nach Durchstoßen der Schuppentüre wurde das AB-Tfz über den Gleisabschluß durch die Mauer des Schuppens durchgestoßen. Es enstand Sachschaden in Höhe von mehreren hunderttausend Schilling.

Am 9. Juni um 9.00 Uhr entrollten auf dem seit 17. April gemäß einer VBA außer Betrieb gesetzten Streckengleis 2 zwischen dem Bf R. und der Aw. H. 4 Arbeitswagen. Sie stießen an den prov. Gleisabschluß (angeschraubte Schwelle), wobei der vorletzte Wagen mit einer Achse entgleiste und der Aufbau dieses Wagens knapp in den lichten Raum des Streckengleises 1 ragte. Ein anrol-

lender Eilzug wurde vom Sicherungsposten angehalten und fuhr dann mit Schrittgeschwindigkeit an der Ereignisstelle vorbei. Die Betriebsbehinderung dauerte bis 13.15 Uhr.

Bereits am nächsten Tag, 10. Juni, um 17.40 Uhr entrollten im Endbf H. vom Gleis 1 drei leere Wagen auf das Streckengleis und konnten erst nach 3,8 km Fahrt im Nachbarbf R. mittels Hemmschuhen angehalten werden. Von den entrollten Fahrzeugen wurden 21 unabgeschrankte EK befahren, jedoch trat glücklicherweise keine Gefährdung von Straßenbenützern ein.

Obwohl schon wiederholt auf die große Bedeutung einer vorschriftsmäßigen Sicherung stillstehender Fahrzeuge hingewiesen wurde, kommt es immer wieder infolge Nichtbeachtung der diesbezüglichen Bestimmungen zum Entrollen von Fahrzeugen mit mehr oder minder schweren Folgen, wie aus den 3 geschilderten Fällen zu ersehen ist.

Wir erinnern deshalb erneut an die Bestimmungen der Punkte 65, 119—126 der DV V 3. Im Punkt 124 wird über die Verantwortung für die Sicherung abgestellter Fahrzeuge gesprochen. Nicht immer ist es der Verschubleiter, der die alleinige Verantwortung trägt. Im ersten geschilderten Fall hatte es auch der Fdl-Dienst versehende Bf-Vorstand unterlassen, die Bestimmungen des Pkt. 124 zu befolgen. Er gab in seiner Einvernahme zu, sich vom Anziehen der Handbremse nicht überzeugt zu haben.

Im zweiten Fall unterließ es ein junger, unerfahrener Schaffner nach Vorziehen der 4 Arbeitswagen, diese neuerlich zu sichern.

Das Ereignis im Bf. H. war darauf zurückzuführen, daß man die 3 Wagen trotz des an den Bf anschließenden Gefälles von 19,8 ‰ nur mit 2 Hemmschuhen sicherte. Als 4 Wagen in dieses Gleis abgestoßen wurden und nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden konnten, kam es zum starken Anprall und zum Abschleudern der beiden Hemmschuhe.

Es erscheint daher notwendig, die diesbezüglichen Bestimmungen im Dienstunterricht neuerlich eingehend zu besprechen.

---

b) Abfahrt ohne Abfahrauftrag

Die Abfertigung aller Züge im unbesetzten Bf R. erfolgt gemäß Tafel B 20 o des Besonderen Anhanges durch den Zugführer.

Nachdem Zug 4907 im Bf R. eingefahren war, begab sich der Zugführer zu dem am Aufnahmsgebäude angebrachten Platzfernsprecher, um den Fdl des Befehlsbf S. über die Anzahl der im Zug befindlichen Anschlußreisenden zu unterrichten. Noch während der Zgf sprach, fuhr der Zug ohne Abfahrauftrag ab. Die vom Zgf gegebenen Haltsignale wurden weder von den beiden Tfzf (Vorspann- und Zug-Tfz) noch vom Schaffner wahrgenommen. In der nächsten Anhaltestelle wurde das Fehlen des Zgf bemerkt und dessen Obliegenheiten von einem im Zug befindlichen Schaffner mit abgelegter Zugführerprüfung übernommen.

An dem Ereignis waren 3 Bedienstete schuldtragend:

1. Der Tfzf des Vorspann-Tfz glaubte, nach einem Aufenthalt von etwa 1 Minute beim Zugende ein grünes Licht bemerkt zu haben, das leicht bewegt wurde und faßte dieses als Abfahrauftrag auf. Während der Zug anfuhr, beobachtete er das Aufsteigen des Schaffners. Haltsignale des Zgf will er nicht gesehen haben. Im Bf war die Platzbeleuchtung voll eingeschaltet.

2. Der Tfzf des Zug-Tfz gab in seiner Einvernahme an: „. . . als ich meine Aufmerksamkeit auf den bald zu erwartenden Abfahrauftrag lenken wollte, setzte der Vorspann-Tfzf den Zug in Bewegung. Ich blickte den Zug zurück, bemerkte aber kein Signal 55 ‚Abfahrt' . . .".

3. Der Schaffner kümmerte sich ebenfalls nicht um den Abfahrauftrag, sondern stieg, als sich der Zug in Bewegung setzte, sofort ein, wobei er annahm, daß der Zgf den Abfahrauftrag erteilt habe und vorne eingestiegen sei. Eine Betätigung der Notbremseinrichtung hielt der Schaffner deshalb nicht für nötig.

Somit wurde seitens der Zugmannschaft gegen die Bestimmungen der Punkte 284, 285, 470 und 471 der DV V 3 verstoßen. Gerade Punkt 470 verpflichtet die Zugmannschaft dazu, beim Herannahen der Abfahrtzeit ihre Aufmerksamkeit dem Fdl (Zugführer) zuzuwenden und die Vorgänge beim Zug zu verfolgen, um einer vorzeitigen oder sicherheitsgefährdenden Abfertigung vorzubeugen.

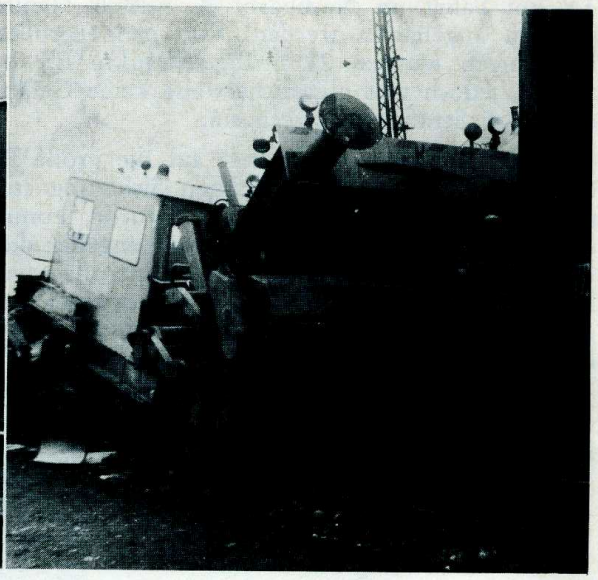
Den beiden Tfzf muß überdies ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 503 der DV V 3 sowie jene des Punktes 6 der DV M 22, Teil A, vorgeworfen werden:

„. . . Bei Zügen mit Vorspann-Tfz, Zwischen-Tfz oder eingereihten dienstbereiten Tfz müssen alle Tfz-Mannschaften ihre Aufmerksamkeit dem Abfahrauftrag zuwenden. Der Führer des führenden Tfz hat nach Erhalt des Abfahrauftrages das Signal 47 ‚Achtung' zu geben. Dieses Signal ist von den übrigen Tfz-Führern nacheinander zu wiederholen, worauf mit dem Ingangsetzen der Tfz zu beginnen ist."

---

c) Anfahren eines Kl an Güterzug

Am 22. April um 14.41 Uhr fuhr im km 14,4 zwischen den Bf S. und H. die als Kl 1 abgefertigte Verdichtungsmaschine VDM 800 mit angekuppelter Gleisstopfmaschine so heftig an den beladenen letzten Wagen des beim Blocksignal des



Bl S 2 stehenden Bezirksgüterzuges 76042 an, daß dieser mit einer Achse und die Maschine mit beiden Achsen entgleisten. Es entstand Sachschaden in Höhe von zirka 2,5 Millionen Schilling !

Der Kl-Führer erlitt schwere, ein Gastarbeiter leichte Verletzungen.

Der Bezirksgüterzug war im Bf S. um 14.27 Uhr durchgefahren. In der Folge wurde Kl 1 bis Bf H. mit einer Gleisbesetzungsdauer bis 14.45 Uhr abgefertigt. Dem Kl-Führer wurde vom Fdl der vorausgefahrene Güterzug mitgeteilt und auch in der Fahrtanweisung ordnungsgemäß eingetragen.

Wegen Bauarbeiten im Bf H. gemäß einer VBA mußte der Bezirksgüterzug beim Bl S 2 (H u Lst P.) verhalten werden. Nach dem Anhalten um 14.40 Uhr löste der Tfzf die durchgehende Bremse.

Vom Kl-Führer und -fahrer wurden die letzten Wagen des Bezirksgüterzuges auf eine Entfernung von **zirka 300 m** (Linksbogen R = 256 m) gesehen. Sie nahmen jedoch an, es würde sich um in der H u Lst P. abgestellte Wagen handeln und fuhren daher ohne Geschwindigkeitsverminderung weiter. Die Auffahrgeschwindigkeit betrug etwa **40 km/h !**

Ursache: Nichtbeachtung der Bestimmungen der Punkte 528, 532, 546, ZSV 4, Pkt. 3.

DV V 3, Pkt. 532:

„. . . Während der Fahrt hat der Kl-Führer die Signale zu beachten, die nötigen hörbaren Signale zu geben oder ihre Abgabe zu veranlassen und für die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu sorgen."

DV V 3, Pkt. 546:

„. . . Außerdem ist vorsichtig zu fahren: In Bf, beim Fahren im besetzten Raumabschnitt oder in unübersichtlichen Streckenabschnitten, bei Vorbeifahrt an Zügen, auf Arbeitsstellen, vor und auf unabgeschrankten Eisenbahnkreuzungen, deren Straßenstücke beiderseits der Bahn nicht überblickt werden können, wenn die Art der Ladung am Fahrzeug es erfordert und bei völlig gestörter Verständigung . . .".

---

37. Betriebliche Möglichkeiten des Zugfunks

1. Einleitung

Die Arbeiten an den Zugfunkeinrichtungen der Tauernbahn haben begonnen, auf der Brennerbahn wurden eben die funktechnischen Vermessungen durchgeführt. Welche Möglichkeiten bietet nun der Zugfunk ?

2. Geräteausrüstung

Die Geräte sollen hier nur mehr so weit beschrieben werden, daß ihre Bedienung und die sich daraus ergebenden betrieblichen Möglichkeiten dargestellt werden können. Näheres über den technischen Aufbau und die Wirkungsweise der Geräte kann der im NBl. der

GD der ÖBB bereits erschienenen Literatur entnommen werden.

2.1. Grundsätzliches

Eine mit Zugfunk auszurüstende Strecke muß in Funkbereiche aufgeteilt werden, deren Länge im wesentlichen von technischen Gegebenheiten und von der Möglichkeit des Bedieners der Zentrale, den Bereich überblicken zu können, abhängt. Für jeden Funkbereich kann nur eine Zentrale eingerichtet werden, so ist die Zentrale für die Tauernbahn in Villach, die für die Brennerbahn in Innsbruck vorgesehen. Die Zentrale kann über Funk mit den Tfz-Führern, über die ZÜ-Linie (Drahtverbindung) mit den örtlichen Fahrdienstleitern in Kontakt treten (Bild 1). Zwischen beiden Fernmeldesystemen ist eine Vermittlung möglich, außerdem ist eine beschränkte Vermittlungsmöglichkeit zu BASA-Anschlüssen vorgesehen.

2.2. Das Bediengerät der Zentrale

Das Bediengerät der Zentrale (Bild 2) besteht im wesentlichen aus dem Meldefeld im oberen Teil zur Entgegennahme von Anrufen und Meldungen der Tfz-Führer, dem Auftragspult im unteren Teil zum Anrufen der Tfz-Führer und zur Abgabe von Aufträgen, dem Anruflautsprecher und dem Sprechhörer. Die Bedeutung der einzelnen Bedienungselemente wird beim Verbindungsaufbau näher behandelt werden. In der Zentrale ist weiters ein Kleinbediengerät vorhanden, das als Ersatz für ein gestörtes Bediengerät verwendet werden kann. Ein Magnetbandgerät zeichnet sämtliche gewechselten Informationen auf.

2.3. Die Tfz-Ausrüstung

Die Tfz-Ausrüstung besteht u. a. aus dem Bediengerät selbst, dem Anruflautsprecher und dem Sprechhörer (Bild 3). Die Anordnung auf dem Führerstand wird nach den optimalen Sichtmöglichkeiten, dem bestmöglichen Bedienungskomfort und den technischen Gegebenheiten für jede Tfz-Reihe gesondert festgelegt.

Soferne das Wagenmaterial zur Verfügung steht, ist eine Verbindung von der Funkeinrichtung des Tfz zur Fernsprech- und Lautsprecheranlage der Reisezugwagen möglich (Bild 4).

Bild 1: Prinzipbild der Verbindungsmöglichkeiten auf einer mit Zugfunk ausgerüsteten Strecke

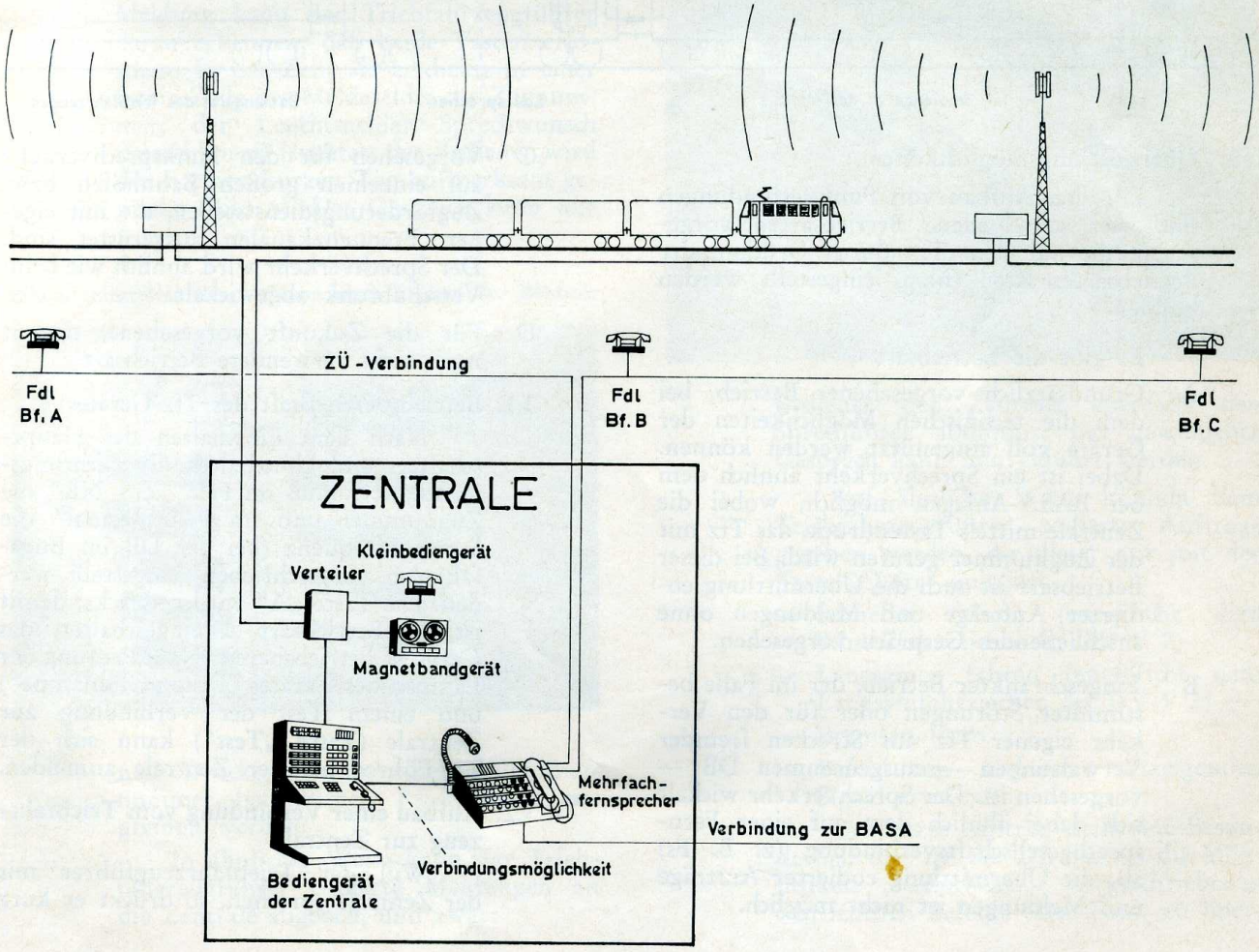


Bild 2: Das Bediengerät der Zentrale

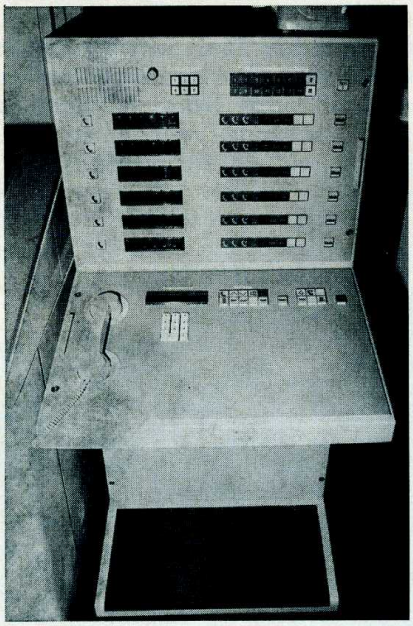


Bild 3: Bediengerät des Tfz mit Anruflautsprecher und Sprechhörer

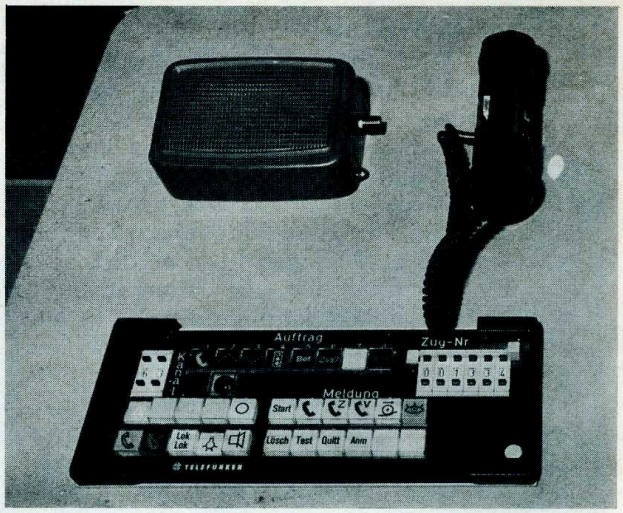
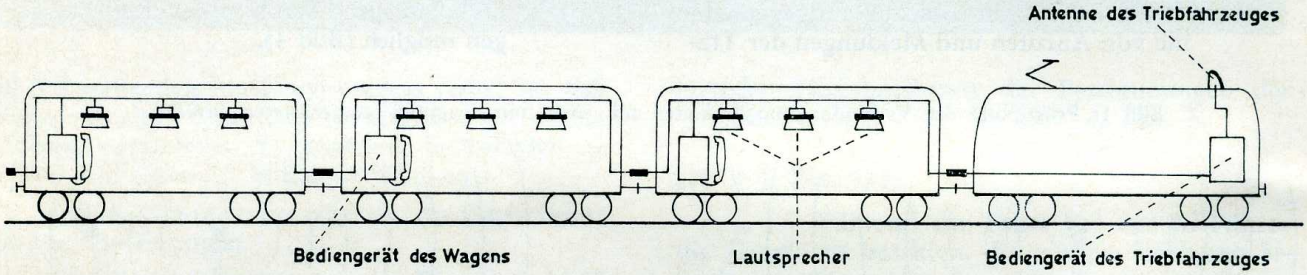


Bild 4: Prinzipbild der Verbindungsmöglichkeit von Zugfunkeinrichtung und Lautsprecherausrüstung des Zuges



3. Übermittlungsmöglichkeiten

Für den Aufbau von Funkverbindungen sind vier verschiedene Betriebsarten vorgesehen, die auf dem Tfz durch Drücken der Betriebsartentasten (blau) eingestellt werden können.

Es gibt die Betriebsart

A Grundsätzlich vorgesehener Betrieb, bei dem die technischen Möglichkeiten der Geräte voll ausgenützt werden können. Dabei ist ein Sprechverkehr ähnlich dem bei BASA-Anlagen möglich, wobei die Zentrale mittels Tastendruck, das Tfz mit der Zugnummer gerufen wird. Bei dieser Betriebsart ist auch die Übermittlung codierter Aufträge und Meldungen ohne anschließendes Gespräch vorgesehen.

B Eingeschränkter Betrieb, der im Falle bestimmter Störungen oder für den Verkehr eigener Tfz auf Strecken fremder Verwaltungen — ausgenommen DB — vorgesehen ist. Der Sprechverkehr wickelt sich dabei ähnlich dem auf einer Fernsprechgesellschaftsverbindung (z. B. Fs) ab; die Übermittlung codierter Aufträge und Meldungen ist nicht möglich.

C Vorgesehen für den Funksprechverkehr auf einzelnen großen Bahnhöfen bzw. Zugförderungsdienststellen, die mit eigenen Frequenzkanälen ausgerüstet sind. Der Sprechverkehr wird ähnlich wie beim Verschubfunk abgewickelt.

D Für die Zukunft vorgesehene, derzeit noch nicht verwendete Betriebsart.

3.1. Betriebsbereitschaft des Tfz-Gerätes

Nach dem Einschalten des Hauptschalters und Umschalten des Richtungsumschalters muß im Feld „Zug NR" die Zugnummer und im Feld „Kanal" die Streckenfrequenz (bei der DB im Buchfahrplan vorgeschrieben) eingestellt werden. Die Taste „A" wird gedrückt, damit ist die Betriebsart A eingeschaltet, das Gerät ist betriebsbereit. Nach Prüfung der Lampen des Gerätes (Taste „Glühlampe") und einem Test der Verbindung zur Zentrale (Taste „Test") kann sich der Tfz-Führer bei der Zentrale anmelden.

3.2. Aufbau einer Verbindung vom Triebfahrzeug zur Zentrale

Will der Triebfahrzeugführer mit der Zentrale sprechen, so drückt er kurz

die entsprechende Taste im Bereich Meldung (Taste „Sprechhörer"), worauf diese Taste leuchtet und die Starttaste blinkt. Zu diesem Zeitpunkt ist die Meldung noch nicht abgesetzt, es besteht jederzeit die Möglichkeit, eine falsche Meldung mit der Taste „Lösch" wieder zu löschen; die Starttaste blinkt als Hinweis für den Triebfahrzeugführer. Ist die eingetastete Meldung richtig, wird die Starttaste gedrückt (Bild 5) und dadurch die Übermittlung eingeleitet. Das Absetzen der Meldung kann der Triebfahrzeugführer daran erkennen, daß beide Tasten erlöschen. In der Zentrale erscheint in einer freien Zeile des Meldefeldes die Zugnummer, der Leuchtmelder Sprechwunsch (Sprechhörer) leuchtet, der Bediener wird durch einen kurzen Ton aufmerksam gemacht (Bild 6). Das Gespräch kann nur nach Drücken der links neben der Zugnummer befindlichen Rückruftaste begonnen werden.

Bild 5: Abgabe einer Meldung des Tfzf an die Zentrale

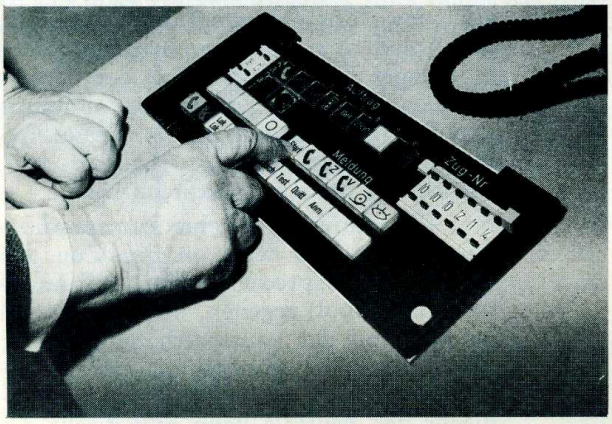
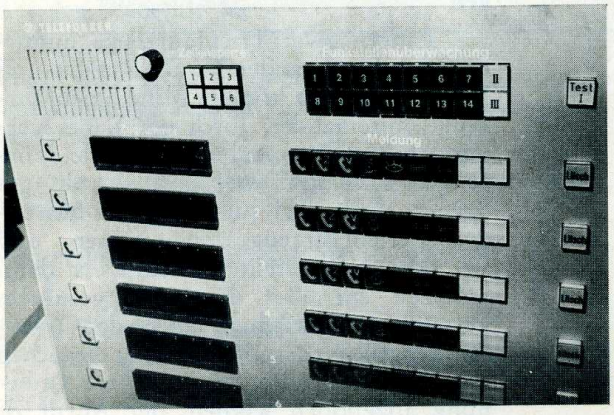


Bild 6: Eintreffen der Meldung eines Tfzf in der Zentrale



In ähnlicher Weise kann der Triebfahrzeugführer codierte Meldungen an die Zentrale abgeben, und zwar:

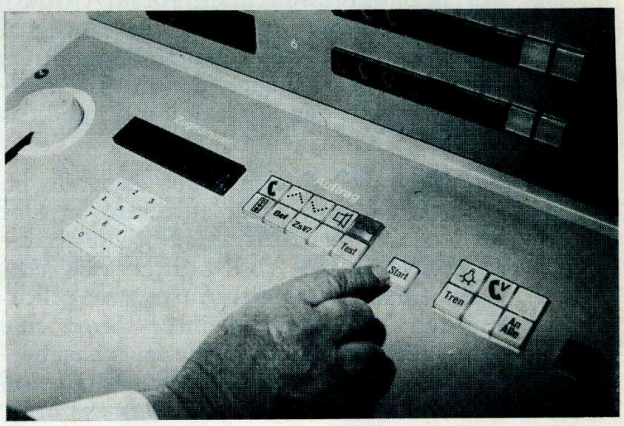
— Anmeldung des Zuges
— Schwierigkeiten bei der Zugförderung
— Zug beobachten.

3.3. Aufbau einer Verbindung von der Zentrale zum Triebfahrzeug

Will der Bediener der Zentrale mit einem Triebfahrzeugführer sprechen, so tastet er im Auftragsfeld vorerst die Zugnummer des gewünschten Zuges mit der Zifferntastatur ein, dann drückt er die Taste „Sprechen" (Bild „Sprechhörer"). Diese Taste leuchtet, die Starttaste blinkt, der Bediener hat nun die Möglichkeit die Zugnummer und den zu gebenden Auftrag auf seine Richtigkeit zu überprüfen. Durch Drücken der Starttaste (Bild 7) wird der Auftrag abgesetzt.

Am Führerstand des gerufenen Triebfahrzeuges wird im Lautsprecher ein kurzes Tonsignal hörbar, das Auftragsfeld 1 (Sprechhörer) leuchtet, darunter erscheint die Kennziffer 1. Der Triebfahrzeugführer kann den Sprechhörer aufnehmen und sich melden, diese Meldung ist im Lautsprecher der Zentrale hörbar, worauf der Bediener der Zentrale ebenfalls den Sprechhörer abnimmt; das gewünschte Gespräch kann nun geführt werden.

Bild 7: Abgabe eines Auftrages der Zentrale an einen Tfzf



Auf ähnliche Weise können dem Triebfahrzeugführer codierte Aufträge gegeben werden, die dieser nur mit der Taste „Quitt" quittiert.

— Schneller fahren (entspricht dem Schnellfahrzeichen lt. DV V 2)
— Langsamer fahren (entspricht dem Langsamfahrzeichen der DV V 2)
— Bremsen lösen
— Befehl am nächsten haltzeigenden Signal erwarten

Der letzte Auftrag stellt eine Besonderheit dar. Bei der DB besteht die Möglichkeit sämtliche vorgeschriebenen schriftlichen Befehle über Funk zu über-

mitteln, doch dürfen aus Sicherheitsgründen diese Übermittlungen nur im Stillstand erfolgen. Man fordert dabei den Triebfahrzeugführer auf, sich bereitzuhalten; nach Stillstand beim nächsten Hauptsignal, das in Haltstellung belassen wird, meldet sich der Triebfahrzeugführer ohne weitere Aufforderung und der schriftliche Befehl kann übermittelt werden. Aus Gründen der Vereinfachung und der Zeitersparnis hat man dazu einen eigenen Vordruck, den „Sammelbefehl" entwickelt.

3.4 Notruf und Nothalt

Diese Übermittlungsmöglichkeiten sind nur für Fälle besonderer Gefahr vorgesehen. Es ist möglich, daß der Triebfahrzeugführer im Gefahrsfall die Zentrale deswegen nicht sofort erreichen kann, weil der Funkkanal durch ein Gespräch mit einem anderen Triebfahrzeugführer belegt ist. In diesem Fall drückt der Triebfahrzeugführer die Taste „Notruf" (Sprechhörer in rotem Feld), diese Taste leuchtet. Durch das Drücken der Notruftaste werden bestehende Gespräche sofort unterbrochen, in der Zentrale leuchtet im Auftragsfeld die Notruftaste (Sprechhörer auf rotem Grund), im Lautsprecher ist sofort ein Tonsignal und der Ruf des Triebfahrzeugführers hörbar. Der Bediener drückt die Notruftaste, hebt den Sprechhörer ab und das Gespräch kann geführt werden.

Muß der Bediener der Zentrale im Gefahrsfall einen Zug anhalten, so gibt er dem Zug den Auftrag „Nothalt" (Auftragstaste 8, zwei rote Lichter waagrecht nebeneinander). Dieser Auftrag verpflichtet den Triebfahrzeugführer sofort eine Schnellbremsung einzuleiten, darüberhinaus kann dieser Auftrag als Anstoß für die Sicherheitsfahrschaltung — SIFA — des Triebfahrzeuges wirken (nach Ablauf der systemeigenen Verzögerungszeit selbsttätige Schnellbremsung).

3.5. Sammelruf der Zentrale

Der Bediener hat die Möglichkeit, eine Durchsage an alle Triebfahrzeugführer des Bereiches gleichzeitig zu geben. Zu diesem Zweck hebt er den Sprechhörer ab, drückt die Taste „An Alle" und gibt die Durchsage, die in den Lautsprechern der Triebfahrzeuge hörbar ist.

3.6. Vermittlungsmöglichkeiten

Es besteht die Möglichkeit in der Zentrale jeden Zug mit jedem Fernsprechteilnehmer zu vermitteln. Zu diesem Zweck sind eigene Meldungstasten vorgesehen (Taste „Sprechhörer" mit zusätzlichem „V").

3.7. Verbindung mit der Lautsprechereinrichtung des Zuges

Nach dem im Bild 4 gezeigten Schema wird die Lautsprechereinrichtung der Züge mit einem Verbindungskabel an die Zugfunkeinrichtung des Triebfahrzeuges angeschlossen. Will nun der Triebfahrzeugführer eine Lautsprecherdurchsage geben, drückt er die Taste „Lautsprecher" (Lautsprechersymbol), hebt den Sprechhörer ab und kann die gewünschte Durchsage geben (z. B.: Ruf an den Zugführer, sich zu melden). Der Zugführer kann nun von der nächsten Sprechstelle aus den Triebfahrzeugführer anrufen, der Anruf ist im Lautsprecher des Triebfahrzeuges hörbar, worauf der Triebfahrzeugführer den Sprechhörer abnimmt und das Gespräch durchführt. Dieses Gespräch ist dabei über die Lautsprechereinrichtung des Zuges nicht hörbar.

Will die Zentrale eine Lautsprecherdurchsage geben, wird an den Zug der Auftrag „Lautsprecher" (Taste mit Lautsprechersymbol) gegeben, worauf die Verbindung mit der Lautsprechereinrichtung des Zuges ohne Mitwirkung des Triebfahrzeugführers hergestellt wird. Der Bediener der Zentrale kann nun direkt die Lautsprecherdurchsage im Zuge geben, der Triebfahrzeugführer hört in seinem Lautsprecher die Durchsage mit.

Die gleiche Verbindung kann auch zu einem über Draht, nicht über Funk, geführtem Telefongespräch zwischen Zugführer und Triebfahrzeugführer benützt werden; dieses Gespräch ist, bei richtiger Bedienung der Einrichtungen, für die Reisenden im Zug über die Lautsprechereinrichtung nicht hörbar.

3.8. Verbindung zwischen zwei Triebfahrzeugen

Fahren zwei Triebfahrzeuge unmittelbar hintereinander (z. B.: Zuglok und Vorspannlok) so können beide Triebfahrzeuge miteinander durch ein Kabel verbunden werden. Auf beiden Triebfahrzeugen wird die Taste „Lok — Lok" gedrückt, doch darf nur auf dem führenden Triebfahrzeug Zugnummer und Funkkanal eingestellt werden. Es ist dann jederzeit ein über das Kabel geführtes Ferngespräch zwischen den beiden Triebfahrzeugführern möglich; dazu brauchen nur die Sprechhörer ohne weitere Bedienung abgehoben werden, der Anruf ist im Lautsprecher des gerufenen Triebfahrzeuges hörbar. Verbindungen mit der Zentrale können zwar nur über das führende Triebfahrzeug hergestellt werden, doch kann der Triebfahrzeugführer des anderen Triebfahrzeuges alle Gespräche mithören.

38. Etwas für jeden

Tragen von Dienstkleidern, Aussehen bzw. Auftreten der dienstlich mit Bahnkunden in Kontakt kommenden Bediensteten.

(Aus DA. Z. 4064/1-1974) von der BBDion Innsbruck)

Die spezifischen Verhältnisse der Gegenwart bringen es mit sich, daß die ÖBB stärker als bisher auch wegen ihrer äußeren Erscheinungsform ins Kreuzfeuer der Kritik geraten. Ein wesentlicher Bestandteil des Erscheinungsbildes eines personalintensiven Unternehmens, wie es die ÖBB auf Grund ihrer Aufgabenstellung sind, bildet das Aussehen bzw. das Auftreten der Bediensteten in der Öffentlichkeit. Um nun einerseits das Image der ÖBB zu heben und anderseits Verärgerung der Bahnkunden durch nachlässiges Auftreten bzw. unordentliches Aussehen der Bediensteten zu vermeiden, erscheint es notwendig, die Bediensteten aufzufordern, die Unternehmensleitung bei Förderung des Ansehens der ÖBB dadurch zu unterstützen, daß sie ihrem Aussehen bzw. ihrem Auftreten der Öffentlichkeit gegenüber besondere Aufmerksamkeit schenken.

In letzter Zeit aufgetretene Anstände in bezug auf das Tragen der Dienstkleider veranlassen uns, die einschlägigen Bestimmungen der Dienstkleidervorschrift nachdrücklich in Erinnerung zu rufen.

Auszug aus der Dienstkleidervorschrift (DV A 9 Punkte 5 bis 8):

Pkt 5: Den Bediensteten der ÖBB ist in und außer Dienst das Tragen der Dienstkleider gestattet. Bedienstete des ausübenden Betriebsdienstes, das sind insbesondere jene Bediensteten, die mit den Bahnbenützern in dienstlichen Kontakt kommen (z. B.: Bf-Vorstände, Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamte, Zugführer, Reisezugschaffner, Personenkassiere usw.) sind im Dienst zum Tragen der ihrer Verwendung entsprechenden Dienstkleider **verpflichtet** (Pflichtträger).

Außerachtlassung dieser Verpflichtung wird geahndet.

Pkt. 6: Den ÖBB-Bediensteten ist es **nicht gestattet,** von der Dienstkleidervorschrift abweichende Dienstkleider zu tragen. Die Bediensteten haben darauf zu achten, daß sich die **Dienstkleider stets in reinem und gutem Zustand** befinden. Dienstkleider mit Dienstkleiderabzeichen oder Dienstverwendungsschilder dürfen nicht gleichzeitig mit Zivilkleidungsstücken getragen werden. Das Tragen von dunklen Handschuhen zum Dienstkleid ist gestattet.

Pkt. 7: Die Bediensteten der ÖBB dürfen Dienstkleider im Ausland nur tragen, wenn sie auf Grund besonderer Vereinbarungen während ihres dauernden oder vorübergehenden Aufenthaltes im Ausland Dienstverrichtungen vorzunehmen haben. Bei Privatreisen in das Ausland ist das Tragen der Dienstkleider verboten; Ausnahmen bedürfen der Genehmigung durch die Generaldirektion.

Pkt. 8: Der Gruß ist durch Anlegen der rechten Hand an den unteren Rand des Kappenschirmes zu leisten.

Grundsätzliche Adjustierung eines Pflichtträgers:

Grundsätzlich dürfen nur Dienstkleider gemäß der Dienstkleidervorschrift und der auf Grund der dienstlichen Verwendung des Bediensteten vorgesehenen Dienstkleider getragen werden (DV A 9 Pkt. 6).

Art der Dienstkleider:	Vorschriftsmäßige Adjustierung:
Tuch- oder Kammgarnkappe (aus dunkelblauem Streichgarn- oder Kammgarnstoff)	mit Kokarde, Flugrad und Kordel, Deformierungen der Kappe sind zu vermeiden.
Kammgarnkappe: (aus rotem Streichgarn- oder Kammgarnstoff)	mit Kokarde, Flugrad und Kordel. Deformierungen der Kappe sind zu vermeiden.
Wintermütze: (aus blauem Streichgarnstoff)	mit Kokarde und Flugrad. Deformierungen der Kappe sind zu vermeiden.
Tuch- oder Kammgarnbluse; (aus dunkelblauem Streich- oder Kammgarnstoff)	mit oder ohne Distinktionen, bei Blusen ohne Distinktionen müssen die Bf-Vorstände, Aufsichtsbeamten und Zugführer während des Dienstes die Dienstverwendungsschilder an der linken Brusttasche tragen. Alle Knöpfe und Verschlußhaken müssen geschlossen sein.
Uniform-Sakko (Kragen in V-Form, einreihig mit drei dunklen Knöpfen, echter Ärmelschlitz mit 2 Knöpfen und Knopflöchern)	bei der Knopfreihe muß zumindest der mittlere Knopf, bei den Ärmeln alle Knöpfe geschlossen sein. Dienstverwendungsschilder sind an der linken Brusttasche zu tragen.

Art der Dienstkleider:	Vorschriftsmäßige Adjustierung:
Tuch- oder Kammgarnhose: (aus schwarzem Streichgarn- oder Kammgarnstoff)	guter Sitz, Bügelfalte, keine abgetretenen oder ausgefransten Stoßbänder, auch die Taschenein-fassungen dürfen nicht ausgefranst sein.
Pelerinen: (aus schwarzem Strichloden mit schwarzem Samtkragen und rotpassepolierter Parolis) Tuchröcke (Mikados) und Tuchmäntel: (aus schwarzem Streichgarnmanteltuch) Regenmäntel: (aus plastikbeschichteten Körper in dunkelblauer Farbe) Arbeitsmäntel	alle Knöpfe und Verschlußhaken müssen geschlossen sein.

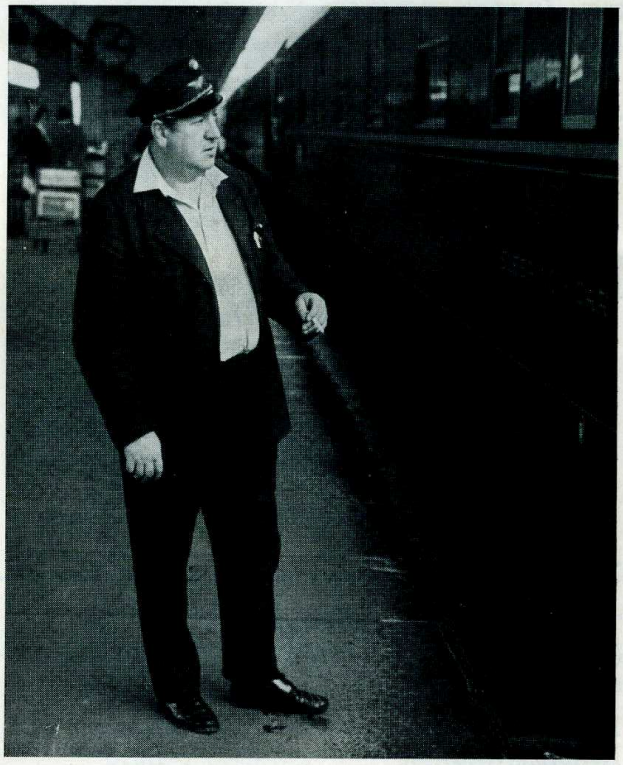
Zu den angeführten Dienstkleidern darf nur das nach der Dienstkleidervorschrift ausgegebene graublaue (oder diesem in Form und Farbe vollkommen gleiche) Popelinhemd **mit schwarzer Krawatte** getragen werden. Zur Sommerbluse bzw. Uniformsakko kann auch ein **weißes** Popelin- oder Synthetikhemd **mit schwarzer Krawatte** oder das gemäß GD-Verfg. Z. P-555-9 vom 21. 3. 1966 eingeführte blaugraue, langärmelige Perlonhemd mit Ausschlagkragen (ohne Krawatte) getragen werden. Der Ausschlagkragen des Hemdes muß über den Blusenkragen ausgeschlagen sein.

Adjustierungserleichterung bei großer Hitze:
(GD.-Z. 1545/1-66 v. 25. 4. 1966)

Es besteht kein Einwand, wenn bei großer Hitze die nach den Bestimmungen der Dienstkleidervorschrift ausgegebenen (grau-blauen) **oder diesen in Form und Farbe, vollkommen gleichen Popelinhemden** von den Fahrdienstleitern, den im Fahrdienstleiterdienst eingeteilten Bahnhofvorständen und von dem im Reisezugdienst eingesetzten Zugbegleitern **ohne** Uniformbluse, **jedoch unbedingt** mit der vorgeschriebenen **schwarzen Krawatte,** getragen werden. Außerdem kann auch das ausgegebene blaugraue Perlonhemd mit Ausschlagkragen (dieses Hemd hat Brusttaschen) **ohne** der **schwarzen Krawatte** getragen werden.

Diese Erleichterung gilt nur dann, wenn gleichzeitig **Hosen mit Rundbund, also ohne Hosenträger,** getragen werden. Bei Inanspruchnahme der Erleichterung ist das Tragen anderer Hemden oder das Weglassen der Krawatte (ausgenommen bei Perlonhemden mit Ausschlagkragen) untersagt. Es wird erwartet, daß von dieser Adjustierungserleichterung nur Gebrauch gemacht wird, wenn sich Hemd und Krawatte in **tadellos gereinigtem und gebügeltem** Zustand befinden, **alle Knöpfe (auch die der Hemdärmeln) geschlossen sind** und somit ein ordentlicher Eindruck gewahrt wird. **Das Aufstülpen der Ärmel oder des Ärmelbundes ist verboten.** Die Dienstverwendungsschilder sind auch bei Inanspruchnahme der Adjustierungserleichterung an der linken Brustseite zu tragen.

Allgemeines: Die Dienstkleider haben sich, wie bereits erwähnt, stets in einwandfreiem vor allem sauberen Zustand zu befinden. Auch die übrigen Kleidungs- und Wäschestücke müssen im Interesse eines ordentlichen Gesamteindruckes zur Uniform passen. Unzulässig ist beispielsweise das Tragen von hellen oder grellfarbigen Socken, von bunten Hemden oder Westen sowie auch von Schlapfen oder Sandalen. Neben der geforderten einwandfreien Kleidung muß auch sonst auf das gepflegte Äußere (Rasur, gepflegte Bart- und Haarfrisur) größter Wert gelegt werden.



Im Hinblick auf den äußerst ungünstigen Eindruck, den ein ungepflegter oder mangelhaft adjustierter Bediensteter beim Bahnkunden hervorruft, können hinkünftig Nachlässigkeiten unter keinen Umständen mehr geduldet werden. Die Herren Dienstvorstände sowie alle sonstigen Aufsichts- und Kontrollorgane werden angewiesen, die Einhaltung vorliegender Dienstanweisung zu überwachen, auf die Einhaltung der Bestimmungen der §§ 23 und 30 der Dienstordnung zu achten und festgestellte Unzukömmlichkeiten unverzüglich abzustellen sowie gegebenenfalls zu ahnden.

Leserzuschrift
zu Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/74

„An die
Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes

Im angeführten Verkehrs-Unterrichtsblatt verweisen Sie darauf, daß die Bahnwerbung einen Großauftrag der Austria-Tabakwerke erhalten und erinnern daran, daß die Dienststellen auf Grund des Dienstbehelfes Nr. 401 besondere Bestimmungen zu beachten haben. Insoweit ist die Berechtigung für diese Verlautbarung auch gegeben.

Der Hinweis darauf, daß bei Nichtbeachtung dieser Bestimmungen den Österreichischen Bundesbahnen indirekt Einnahmenentfall droht, wirft nun aber eine berechtigte Frage auf:

Seit Jahren wird in den öffentlichen Medien eine verstärkte Aufklärung über die Gefahren des Nikotingenusses durchgeführt, welche auch das zuständige Bundesministerium übernommen hat. Ist es nicht an sich schon ein kurioser Widerspruch, daß ein Ministerium gegen einen Staatsmonopolbetrieb ankämpfen muß, so ist aber gar nicht verständlich, daß ein Staatsbetrieb, wie die Österreichischen Bundesbahnen sich in die Werbung für die Austria-Tabakwerke einspannen läßt. Sollte der Anlaß dazu das „Kaufmännische Denken" sein, weil gewisse Einnahmen damit verbunden sind, so kann es sich dabei nur um falsch verstandenes Denken handeln.

Wir Schulbeamten versuchen immer wieder, schon aus Gründen, die in der Dienstordnung und den Vorschriften liegen, auf die Gefahren hinzuweisen, die im Alkoholmißbrauch und im Nikotingenuß liegen. Die Österreichischen Bundesbahnen selbst aber werben in aufwendigen Reklameständern für alle möglichen Alkoholika und Tabaksorten.

Der ‚Ärztliche Arbeitskreis Rauchen und Gesundheit e. v.' erklärt in einem offenen Brief:

‚Wir betrachten die Tabakwarenreklame als entartet, weil sie die aufwendigste Werbung, die jemals für eine einzelne Warengattung erfolgte, ausgerechnet für Produkte betreibt, die sich in den letzten Jahren zur wichtigsten einzelnen Todes- und Krankheitsursache entwickelt haben und damit die Fortschritte der gesamten Medizin zunichte machen.'

Es gilt die Frage zu beantworten, ob die ÖBB nicht auf die sicherlich geringen Einnahmen dieser Werbung verzichten sollten. Nicht alleine die ‚Umweltfreundliche Bahn' stößt sich an den riesigen Werbeständern, sondern auch die Mehrzahl der Bahnkunden. Es könnte der erste Schritt zu einem ‚Nichtraucherschutzgesetz' sein, wie sie in Bulgarien, Finnland, Schweden und anderen Ländern schon bestehen. Warum könnte nicht die Bahn, wie in vielen anderen Belangen, zielführend damit beginnen.'

Johann Kellenberger, BB-Insp.
Kommerzieller Schulbeamter 2
Bundesbahndirektion Linz, Abt. IV"

Wir weisen neuerlich darauf hin, daß die Ansicht, die der Verfasser der Zuschrift vertritt, nicht mit jener der Redaktion übereinstimmen muß.

Dienst am Kunden

nimmt Dir nichts von Deiner Standesehre

Keinen Reisenden, kein Gepäck, keine Güter für einen späteren Zug zurücklassen!

Keine Wagen eigenmächtig absperren, um die Fahrkartenrevision zu erleichtern!

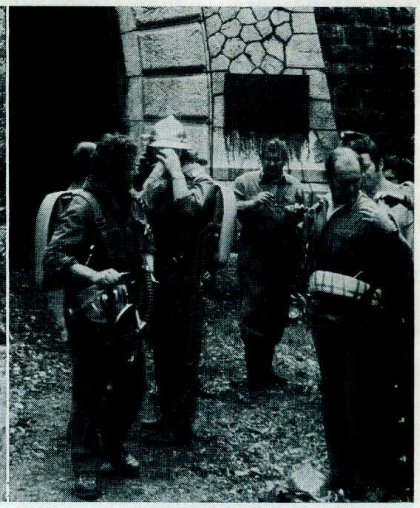
Die Bequemlichkeit der Reisenden und die Zufriedenheit der Verfrächter sind immer noch wichtiger als die Deine

Zwinge Dich zu Vorsicht und Verläßlichkeit!

Behandle die uns von den Parteien zur Beförderung anvertrauten Güter so, als ob es Deine eigenen wären

1. Einsatz von Langzeitatemschutzgeräten

Am 15. Juni 1974 fand im Bosrucktunnel zwischen den Bf Spital am Pyhrn und Ardning ein Probealarm der Bundesbahndirektion Linz statt, bei dem erstmalig die für die Freiwilligen Feuerwehren bei den fünf größten Tunnels von den ÖBB angekauften Langzeitatemschutzgeräte erprobt wurden.



Hiezu erging vom Österreichischen Bundesfeuerwehrverband folgende Presseaussendung:

„Verbesserung des Brandschutzes in Eisenbahntunnels

Die Tatsache, daß die Eisenbahnen zu den stärksten Frachtverkehrsträgern zu zählen sind und der ständig steigende Transport gefährlicher Güter bringen laufend ausweitende Probleme bei der Brandbekämpfung auf Eisenbahnanlagen mit sich.

Mit der notwendigen Benützung von Tunnels ergibt sich eine erhebliche Steigerung des Brandrisikos.

Auf Grund einer von den ÖBB ausgegangenen Initiative hat der Österreichische Bundesfeuerwehrverband einen Katalog von Brandschutzmaßnahmen und Sicherheitseinrichtungen erstellt, der seiner Ansicht nach sehr wesentlich zur gefahrloseren Benützung von Tunnels beitragen kann.

Im Zuge mehrerer Arbeitsgespräche ist einvernehmlich festgestellt worden, daß sich die im Zusammenhang mit einem Eisenbahntunnel auftretenden Brandschutzprobleme von denen in den anderen Lebensbereichen auftretenden Wohl nicht grundsätzlich jedoch graduell und funktionell unterscheiden. Neben einer Vielzahl von technischen Fragen sind auch die in diesem Problemkreis inkludierten diffiziellen Rechtsfragen ausführlich diskutiert worden.

Der Österreichische Bundesfeuerwehrverband hat dabei der Meinung Ausdruck verliehen, daß unbeschadet der derzeitigen Rechtsproblematik die örtlich zuständigen Freiwilligen Feuerwehren aus ethischen und moralischen Gründen in jedem Fall die Brandbekämpfung wie auch die Hilfeleistung bei anderen Notständen durchführen werden, als Grundvoraussetzung dafür allerdings die Finanzierung einer entsprechenden technischen Ausrüstung angesehen werden müsse.

Die ÖBB, die nun schon seit mehr als einem Jahr bemüht sind, gemeinsam mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband die anstehenden Probleme einer befriedigenden Lösung zuzuführen, haben daher mit dem für die erste Ankaufsrate zur Verfügung stehenden Geldmittel Atemschutzgeräte mit dazugehörigen Atemmasken und Ersatzteilen angekauft und den an den fünf längsten und wichtigsten Tunnels des Bundesgebietes, darunter dem Bosrucktunnel, gelegenen Freiwilligen Feuerwehr zur Verfügung gestellt.

Als Begründung für den Ankauf der erwähnten Atemschutzgeräte, die je nach Gerätetyp eine Einsatzzeit von zwei bzw. vier Stunden ermöglichen, kann die Tatsache gewertet werden, daß die Hilfeleistung und Brandbekämpfung in einem langen Eisenbahntunnel vom Standpunkt des Atemschutzes, wie der Einsatz im Bergbau unter Tage zu betrachten ist.

Der am Nordportal des 4770 m langen Bosrucktunnels gelegenen Freiwilligen Feuerwehr Spital am Pyhrn stehen als „Grundausrüstung" vorerst drei Sauerstoffschutzgeräte bg 174 mit drei Atemmasken Panorama ZS sowie die erforderlichen Ersatzteile zur Verfügung.

Die Männer der Feuerwehr haben im März des laufenden Jahres in der in der Landeshaupt-

stadt gelegenen Landesfeuerwehrschule Oberösterreich eine Spezialausbildung für den Gebrauch dieser Geräte absolviert.

Der 15. Juni 1974 war jener Tag, an dem von 45 Freiwilligen Feuerwehrmännern der Feuerwehren Spital am Pyhrn, Hinterstoder, Liezen und Ardning sowie 4 Männer der Betriebsfeuerwehr der Fa. Danubias der Beweis abverlangt wurde, daß sie im Einsatz die Leistung erbringen können, die die Öffentlichkeit von ihnen erwartet.

Unter der Patronanz des Landesfeuerwehrkommandos Oberösterreich wurde im Bosrucktunnel eine Einsatzübung durchgeführt, der die Annahme einer Zugentgleisung des aus Selzthal kommenden Bedarfszuges Nr. 75508 in einer ungefähren Entfernung von 400 m vom Nordportal zu Grunde lag.

Als Unfallursache wurde das Lösen eines Gesteinsbrockens aus einer Tunnelwand angenommen. Als unmittelbare Unfallfolgen wurden ein Motorbrand an der E-Lok, verbunden mit starker Rauchentwicklung, das Aufreißen einer Seitenwand eines Heizölwaggons und der Austritt einer vorerst unbekannten Menge an Heizöl extraleicht sowie die Verletzung einer im Tunnel befindlichen Arbeitspartie angenommen. Um 10.20 Uhr erfolgte die Alarmierung und schon 6 Minuten danach waren die Kräfte der Freiwilligen Feuerwehr Spital am Pyhrn an der Einsatzleitstelle, die sich bei der unbesetzten Haltestelle Linzerhaus befand, eingetroffen.

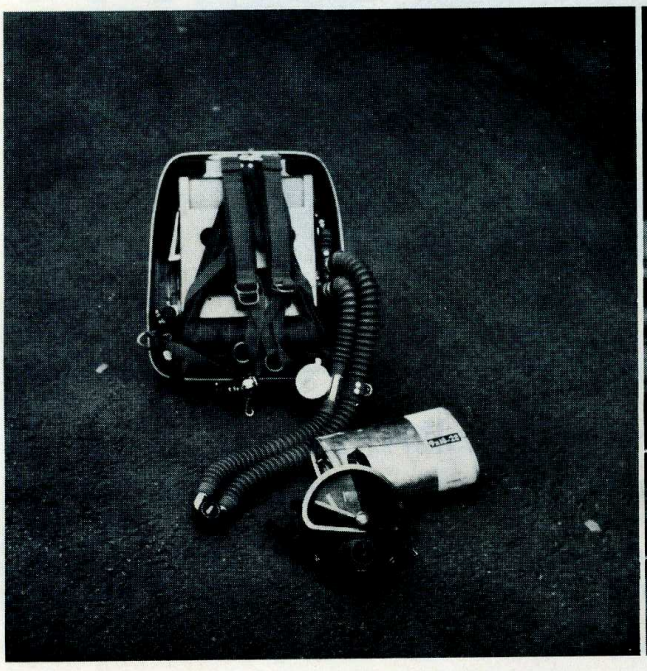
Diesen Männern galt das besondere Augenmerk der Beobachter, sie hatten die Aufgabe, zu zeigen, daß sie mit den physischen und psychologischen Bedingungen unter schwerem Atemschutz, bezogen auf die für Freiwillige Feuerwehren neuen Geräte, zurecht kommen. Dazu waren die mit großer körperlicher Anstrengung verbundenen Tätigkeiten des In-Sicherheit-Bringens der Verletzten und der Brandbekämpfung ausersehen worden. Es kann die für alle Beteiligten erfreuliche Feststellung getroffen werden, daß nicht nur die in diesem speziellen Fall gezeigten Leistungen den Erwartungen entsprachen.

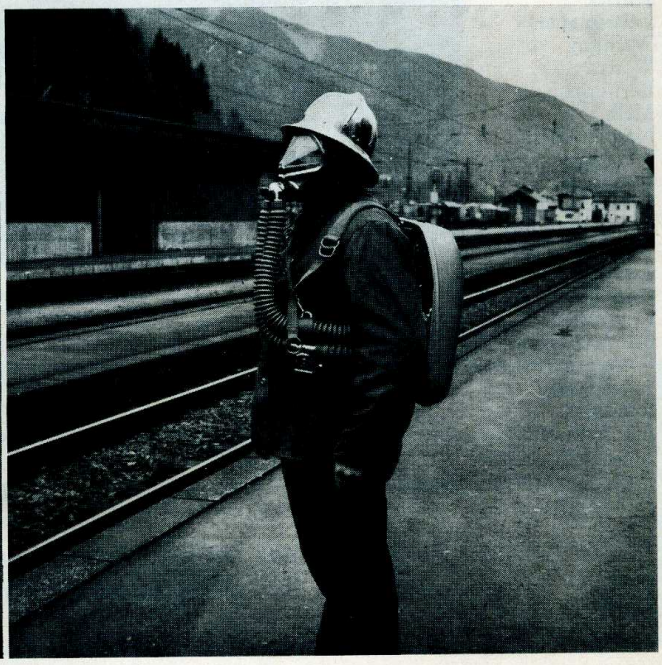
Die Vertreter der ÖBB, des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes und des Landesfeuerwehrkommandos Oberösterreich konnten sich davon überzeugen, daß der bislang verfolgte Weg richtig war und es sinnvoll ist, auch weiterhin mit aller Kraft an der Verwirklichung des erstellten Programmes zum Wohle der Bevölkerung unseres Landes und seiner Gäste zu arbeiten.

Insgesamt wurden von ÖBB bisher 27 Langzeitgeräte für die Tunnels Tauern, Semmering, Bosruck und Arlberg im Gesamtwert von mehr als einer Million Schilling zur Verfügung gestellt.

Österreichischer Bundesfeuerwehrverband"

Aber auch die Freiwillige Feuerwehr Mallnitz zeigt sich über die ihr zugewiesenen Langzeitatemschutzgeräte erfreut.





Ausrüstung der Freiwilligen Feuerwehren Niederösterreichs

Stützpunkt, Feuerwehr	Abschnitts-feuerwehrverband	Rufnummer	Kraftfahrzeug oder Rüstfahrzeug mit Kran	Rüstfahrzeug	Kleinrüstfahrzeug	Ölsatzfahrzeug	Ölumfüllpumpe	Ölbindemittel m³
Amstetten	Amstetten-Stadt	07472/2601-7	×	—	—	—	×	10
Baden I	Baden-Stadt	02252/122	×	—	—	—	—	10
Groß Siegharts	Raabs an der Thaya	02847/431	×	—	—	—	—	—
Guntramsdorf	Mödling	02236/53 2 22	×	—	—	—	—	—
Krems	Krems-Stadt	02732/5522	×	—	—	× *	—	10
Mistelbach	Mistelbach	02572-122	×	—	—	×	—	10
Wiener Neustadt	Wiener Neustadt-Stadt	02622/2244	×	×	E	×	—	10
Allentsteig	Allentsteig	02824/222	—	× *	—	—	—	—
Bruck a. d. Leitha	Bruck a. d. Leitha	02162/2233	—	× *	—	—	—	5
Frankenfels	Kirchberg an der Pielach	02725/245	—	×	—	—	—	—
Gloggnitz	Gloggnitz	02662/2401	—	×	—	—	—	—
Groß Gerungs	Groß Gerungs	02812/222	—	×	—	—	—	—
Himberg	Schwechat	02235/9233	—	×	×	—	—	—
Hollabrunn	Hollabrunn	02952/2445	—	×	—	—	—	5
Klausen-Leopoldsdorf	Baden-Land	02257/218	—	×	—	—	—	—
Klosterneuburg	Klosterneuburg	02243/122	—	×	—	—	—	10
Ottenschlag	Ottenschlag	02872/235	—	×	—	—	—	—
Perchtoldsdorf	Mödling	86 02 41	—	×	—	—	—	—
Poysdorf	Poysdorf	05252/2252	—	×	—	—	×	—
Sitzendorf	Hollabrunn	02959/240	—	×	—	—	—	—
Stockerau	Stockerau	02266/2233	—	×	—	—	—	5
St. Pölten	St. Pölten-Stadt	02742/2111	—	×	—	—	×	15
Scheibbs	Scheibbs	07482/2223	—	×	—	—	—	5
Vösendorf	Mödling	67 21 60	—	×	—	—	—	—
Waidhofen a. d. Thaya	Waidhofen a. d. Thaya	02842/2176	—	×	E	—	×	10
Gaming	Scheibbs	07485/308	—	—	×	—	—	—
Gänserndorf	Gänserndorf	02282/389	—	—	W	—	—	10
Grimmenstein I	Aspang	02644/204	—	—	×	—	—	—
Hainburg	Hainburg	02165/144	—	—	W	—	—	—
Horn	Horn	02982/2222	—	—	E	—	—	15
Kaltenleutgeben	Mödling	02238/635	—	—	×	—	—	—
Laxenburg	Mödling	02236/7223	—	—	B	—	—	—
Mank	Mank	02755/360	—	—	W	—	—	—
Pernitz	Gutenstein	02632/2308	—	—	×	—	—	—
Pinnersdorf	Haag	07434/402	—	—	B	—	—	—
Purgstall	Scheibbs	07489/224	—	—	E	—	—	—
Putzmannsdorf	Gloggnitz	02630/8306	—	—	B	—	—	—
Ravelsbach	Ravelsbach	02958/439	—	—	B	—	—	—
Senftenberg	Krems-Land	02719/258	—	—	E	—	—	—
Sieghartskirchen	Tulln	02274/222	—	—	B	—	—	—
Traisen	Lilienfeld	02762/2500	—	—	B	—	—	—
Traiskirchen I	Baden-Land	02252/5222	—	—	×	—	—	—
Schrick	Mistelbach	02574/21590	—	—	E	—	—	—
Zeiselmauer	Tulln	02242/436	—	—	W	—	—	—
Weidling	Klosterneuburg	02243/122	—	—	×	—	—	—
Weitra	Weitra	02858/203	—	—	B	—	—	—
Berndorf	Pottenstein	02633/2308	—	—	—	×	—	3
Melk	Melk	02752/2262	—	—	—	×	—	10
Neunkirchen	Neunkirchen	02635/122	—	—	—	×	—	10
Neusiedl an der Zaya	Zistersdorf	02533/333	—	—	—	×	—	—
Preßbaum	Purkersdorf	02233/222	—	—	—	×	—	—
Schwechat I-Stadt	Schwechat	77 71 31	—	—	—	×	—	10
BtF Alpine Montan Traisen	Lilienfeld	02762/2311	—	—	—	×	—	—
Wiener Neudorf	Mödling	02236/82157	—	—	—	×	—	10
Zwettl	Zwettl	02822/2234	—	—	—	×	—	5
Dürnstein	Krems-Land	02732/2897	—	—	—	—	—	5
Kirchschlag	Kirchschlag	02646/297	—	—	—	—	—	5
BtF Schiffswerft Korneuburg	Korneuburg	02262/2585	—	—	—	—	—	10
Purkersdorf	Purkersdorf	02231/2122	—	—	—	—	—	15
Semmering	Gloggnitz	02664/315	—	—	—	—	—	3
Schrems	Schrems	02853/222	—	—	—	—	—	5
BtF Brauerei Schwechat	Schwechat	77 76 84	—	—	—	—	—	5
Ternitz-St. Johann	Neunkirchen	02630/87 55 09	—	—	—	—	—	5
Stromgendarmerie Hainburg		02165/2365	—	—	—	—	—	5
LFS Tulln		02272/2888	×	×	E	×	—	22

* noch nicht in Betrieb

Aus DV K 1

Verspätung, Ausfall von Zügen, Betriebsstörungen, Sperren

731. Zugverspätungen von mehr als zehn Minuten und Betriebsstörungen, wie Ausfall von Zügen, Streckenunterbrechungen, sind sofort nach Einlangen der diesbezüglichen Verständigungen den Reisenden in geeigneter Weise bekanntzugeben; hiebei ist der Grund für die Verspätungen oder für die Betriebsstörungen anzugeben und auf in Frage kommende Hilfsstrecken sowie auf einen allenfalls eingerichteten Schienenersatz- oder Umleitungsverkehr hinzuweisen.

Beschwerden

865. Schriftliche und mündliche Beschwerden sind von jedem Bediensteten entgegenzunehmen, insbesondere Bahnhofvorstand, Fahrdienstleiter, Schalterbeamten. Soweit möglich, ist der Beschwerdefall im eigenen Wirkungsbereich der entgegennehmenden 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 gegebenem Anlaß !

Ein Rundfunkgerät am Führerstand eines Tfz darf es nicht geben !

Es ist unvermeidlich, daß der Tfzf durch Hören von Musik oder Verlautbarungen von der aufmerksamen Beobachtung der Strecke und der Beachtung der Signale abgelenkt wird.

Wir haben schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1957 und 11. Stück aus 1958 darauf hingewiesen, daß der Betrieb von Rundfunkgeräten in Fahrdienstleitungen, Stellwerken, beim Verschub, auf Schrankenposten und in allen Räumen mit Parteienverkehr verboten ist und erinnern nunmehr neuerlich daran. Um wieviel wichtiger ist dieses Verbot am Führerstand !

Fahrdienstleiter, Fernschreiber!

Lautsprecheransagen sind deutlich, in dialektfreier, mäßig schneller Sprache zu geben!

Nur dann werden sie gut verstanden und erfüllen damit den Zweck, das Reisepublikum über die Verkehrsverhältnisse zu unterrichten!

39. **Kundendienst**

Auszug aus der Tageszeitung „Kurier" vom 23. 5. 1974:

Verflixte Trittbretter

Herr Johann Kührer, Wien, schreibt mir: „Meine Frau und ich sind schwer gehbehindert. Beide möchten wir ab und zu mit dem Autobus oder der Straßenbahn ins Grüne fahren. Hindernis – die Trittbretter. Die Autobusunternehmer und die Verkehrsbetriebe sollen sich etwas einfallen lassen! Tausende Menschen würden ihnen dankbar sein."

Frau Mela Szabo hat die gleiche Bitte an die Bundesbahnen gerichtet. Die Generaldirektion hat dazu Stellung genommen: „Der in Ihrer Zuschrift aufgeworfenen Frage des erschwerten Ein- und Aussteigens als Folge niedriger Bahnsteige beziehungsweise hoher Trittbretter, wird auch unsererseits großes Augenmerk zugewendet. Die Lösung dieses Problems erfordert neben dem entsprechenden Zeitaufwand auch beachtliche finanzielle Mittel, die leider nur in beschränktem Umfang zur Verfügung stehen.

Die Errichtung hoher Kantenbahnsteige, die ein bequemes Aus- und Einsteigen auch für ältere und gebrechliche Fahrgäste ermöglichen, ist bedauerlicherweise aus den bereits genannten Gründen nur in einzelnen Fällen möglich. So wird versucht, zumindest in Bahnhöfen wichtiger Fremdenverkehrs- und Kurorte erhöhte Bahnsteige zu errichten.

Zur Verbesserung der Einstiegsverhältnisse wurde insofern auch eine fühlbare Erleichterung geschaffen, als bei den seit mehreren Jahren in den Dienst gestellten modernen vierachsigen Reisezugwagen die Eingangstüren mehr nach innen versetzt wurden, so daß die unterste Stufe niedriger ausgeführt wurde und der Abstand zum Bahnsteig vermindert wird.

Wir verkennen keinesfalls die Unannehmlichkeiten, die sich für ältere und gehbehinderte Menschen infolge der bestehenden Trittbretthöhen ergeben können. Deshalb haben wir auch den Schaffnern und Bahnhofbediensteten zur Pflicht gemacht, solchen Personen behilflich zu sein. Die Fahrgäste, die dieser Hilfe bedürfen, werden gebeten, sie jeweils rechtzeitig bei den genannten Bediensteten anzuordern.

Für die ÖBB
Dir. Rat Dipl.-Ing. Waitzer

Im Zusammenhang mit dem vorstehenden Artikel im „Kurier" werden die nachfolgend auszugsweise angeführten Bestimmungen der DV K 1 den in Frage kommenden Bediensteten mit dem Hinweis auf entsprechende Beachtung neuerlich in Erinnerung gebracht:

Pkt. 671:

„. . . Die Schaffner haben dabei auf Reisende zu achten, die beim Ein- oder Aussteigen der Hilfe bedürfen."

Pkt. 674:

„. . . Kommen Wagen an einer Stelle zum Stehen, an welcher das Aus- und Einsteigen schwierig ist, so haben die Schaffner den Reisenden nötigenfalls behilflich zu sein . . ."

Pkt. 691:

„Die Schaffner haben sich alleinreisender Kinder sowie hilfebedürftiger Personen, wie Kranker, Gebrechlicher oder des Reisens augenscheinlich Unkundiger, anzunehmen, diesen Personen beim Ein-, Aus- und Umsteigen möglichst behilflich zu sein . . ."

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren !

Nach Ablauf unserer Ferien in Österreich, wollte ich Ihnen schreiben, um eine außerordentliche Dienstleitung Ihres Personals während unserer Reise von Wien nach Innsbruck am Samstag, 27. 4. zu melden. Wir sind gefahren:

Wien Südbf	ab	7.55 Uhr	Ex 231
Bruck a. d. Mur	an	9.53 Uhr	
	ab	10.19 Uhr	Ex 662
Bischofshofen	an	14.08 Uhr	
	ab	14.31 Uhr	Ex 468
Schwarzach-St. Veit	an	14.46 Uhr	
	ab	14.49 Uhr	
Zell am See	an	15.20 Uhr	
	ab	15.22 Uhr	
Innsbruck	an	17.21 Uhr	

Wir (meine Frau und ich) hatten einige Stücke Handgepäck bei uns und in Bischofshofen mußten wir mit dem Gepäck von den einen zum anderen Bahnsteig umsteigen.

Erst bei der Fahrkartenkontrolle kurz nach Abfahrt mit Ex 468 mußte ich feststellen, daß ich versehentlich die Fahrkarten im Abteil bei Ankunft in Bischofshofen im Zug liegen gelassen habe.

Der Schaffner des Ex 468 hat sofort unseren Verlust dem Bahnhofvorstand in Schwarzach-St. Veit gemeldet und als wir in Zell am See ankamen, hat der Bahnhofvorstand in Bischofshofen schon die Ausweise und Karten ausfindig gemacht. Wir konnten deshalb unsere Fahrt planmäßig fortsetzen und (da wir in Seefeld blieben) konnte ich am nächsten Tag die Fahrausweise beim Vorstand in Innsbruck zurückbekommen.

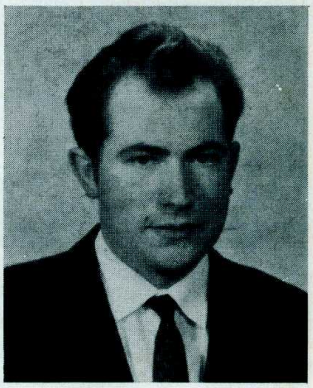
Das prompte und sehr korrekte Reagieren seitens des Schaffners sowie der betreffenden Vorstände wollte ich Ihnen zur Kenntnis bringen. Sollten irgendwelche ÖBB-Angestellten etwas ähnliches auf der BR passieren, hoffe ich, daß sie dort auch dieselbe freundliche und prompte Hilfe seitens des BR-Personals als wir in Österreich erfahren.

Mit höchster Anerkennung verbleibe ich
H. P. B. Betlem, General Agent for Switzerland,
British Rail Shipping & International Services
Division"

„Sehr geehrte Herren !

Ich will Sie von einer erfreulichen Begebenheit informieren. Als wir am 1. Mai nachmittags in Sitzenberg-Reidling ausstiegen, regnete es sehr stark. Wir — 5 Personen, darunter mein 100-jähriger Vater — wollten zum Schloß. Bei Schönwetter wären wir gern zu Fuß gegangen. Und nun gab es **kein** Taxi ! Der rettende Engel war Herr Bahnassistent Leopold **Lang** aus Reidling. Er brachte uns liebenswürdigerweise mit seinem Auto zum Schloß, obwohl wir Fremde waren. Das war wirklich zusätzlicher Dienst am Kunden !

Mit freundlichen Grüßen
G. R., 1180 Wien"



Es handelte sich hier um BB-Assistent Leopold **Lang,** Bf St. Andrä-Wördern.

„An die
GD der ÖBB

Sind Sie mir nicht ungehalten, wenn ich mich an die Generaldirektion wende. Ich möchte mich bei jenem Herrn, der an der Kassa am Westbf Dienst tat, bedanken. Er hat unserem taubstummen Kind, am 31. 5. 1974 um zirka 19.00 Uhr eine Fahrkarte ohne Geld gegeben, damit es nach Hause fahren konnte. Angeblich hatte das Kind sein Geld im Heim vergessen. Sollte das Kind gestern bei der Anreise seine Schuld nicht beglichen haben, bitte verständigen Sie uns. Wir wollen die Sache in Ordnung bringen.

Nochmals vielen lieben Dank
Familie P., Mitterndorf"

Es handelte sich um den BB-Adjunkt Friedrich **Zörner,** Bf Wien Westbf.

Vorschriften-knecht

MANCHESMAL neige ich dazu, die Menschen einzuteilen in beamtete Menschen und in private. Freilich bedeutet „beamteter Mensch" nichts Schlechtes. Ich teile die beamteten Menschen nämlich noch einmal ein: in Vorschriftenknechte und in nette Leute.

Ein Vorschriftenknecht war ein Schaffner in einem D-Zug, der um 9.35 Uhr von Wels in Richtung Salzburg, Innsbruck und Landeck abfuhr. Eine Dame aus Grieskirchen benützte diesen Zug, und in ihrer Begleitung befand sich ein 15 Monate alter Dackel, der dösend niemandem etwas zuleide tat.

Kurz vor Salzburg erschien der Schaffner, fragte barsch, ob die Dame wohl – wie es Vorschrift sei – Leine und Maulkorb bei sich habe, und verfügte, als zwar eine Leine, aber kein Maulkorb vorgewiesen werden konnte, daß die Frau in Salzburg auszusteigen habe. „Sonst hetze ich Ihnen die Polizei auf den Hals", so sprach er in ungeheuerlicher Dreistigkeit, der Vorschriftenknecht.

Zitternd vor Aufregung und dem Weinen nahe, betrat in Salzburg die Frau mit dem Hund die Fahrdienstleitung, um sich die Fahrtunterbrechung bestätigen zu lassen. Auch hier waren beamtete Menschen am Werk. Aber andere!

Erst einmal nahmen sie der Frau die schwere Tasche aus der Hand und rannten zum Zug. Sie wollten mit dem Schaffner sprechen. Zu spät. Der Zug war weg. Daraufhin erklärten sie der Dame, wo in Bahnhofsnähe sie einen Maulkorb kaufen könnte, und als sie zurückkam, brachten sie auf ihren Fahrkarten einen Vermerk an, wonach sie ohne Aufschlag den „Transalpin" benützen dürfe. Sie fuhr dann tatsächlich über Deutschland nach Innsbruck, kam dort eine halbe Stunde früher an als der D-Zug mit dem Vorschriftenknecht, stieg wieder zu, gelangte nach Landeck und erreichte einen Autobusanschluß, um den sie die ganze Zeit gezittert hatte.

Schmeck's, Vorschriftenknecht. Und gratuliere zu deinen Kollegen!

---

40. **Arbeitnehmerschutz:**

Am 27. Mai 1974 wurde im Schulzimmer des Bf Wien Franz-Josefs-Bf die 1. Sitzung des örtlichen Sicherheitsausschusses unter Leitung des Schulungsbeamten für Verkehr Emmerich **Kiss** als Vertreter des Bf-Vorstandes in Anwesenheit des Sibe I für den Betriebsdienst abgehalten.

Wie obiges Bild zeigt, wurde die Sitzung sinnvoll und beispielgebend vorbereitet. Es darf festgestellt werden, daß sowohl das Programm als auch die anschließende rege Diskussion sehr sachlich und zielführend abgewickelt wurde.

Auf Grund der bisher abgehaltenen Sitzungen der örtlichen Sicherheitsausschüsse kann gesagt werden, daß dieses Beisammensein geeignet war, die Kontakte zwischen den mit dem Arbeitnehmerschutz befaßten Bediensteten und den Vertretern der technischen Dienste zu vertiefen bzw. den Gedanken für den Arbeitnehmerschutz zu aktivieren.

Das Arbeitnehmerschutzgesetz und die Unfallverhütungsvorschriften gelten für alle Bediensteten der ÖBB.

Um eine ordnungsgemäße Durchführung des Arbeitnehmerschutzes sicherzustellen, ist es zur Erfüllung der übertragenen Aufgaben notwendig, daß sich die beteiligten Bediensteten so begegnen, daß durch verständnisvolle Zusammenarbeit bestehende Mängel innerhalb kürzester Zeit behoben werden.

Am 29. Mai 1974 um 13.00 Uhr wurde im Bf V. dem als Verschieber verwendeten Lohnbed. G., geb.: 11. 1. 1951, BE: 18. 3. 1974, der linke Oberarm abgetrennt.

G. hatte Auftrag, mit dem Verschub-Tfz fünf Reisezugwagen von Gleis 10 nach Gleis 20 zu überstellen. Während des Vorziehens auf Gleis 10 hielt sich der Verschieber auf dem 4. Wagen des gezogenen Verschubteiles, in der Fahrtrichtung gesehen auf der linken Seite auf und gab die erforderlichen Signale. Hiebei blickte G. zurück und beugte sich gleichzeitig so weit hinaus, daß er mit dem Kopf gegen den Mast des Verschubsignals „V 10-16" stieß (s. S. 129). Durch den heftigen Anprall stürzte G. auf den Verschieberbahnsteig, wobei er mit dem Oberarm auf den linken Schienenstrang geriet und vom nachgereihten Wagen überrollt wurde.

Der Tfz-Führer nahm das Ereignis wahr. Trotz sofortiger Schnellbremsung konnten jedoch die Folgen des Sturzes nicht mehr verhindert werden.

Ein in der Nähe sich aufhaltender Wagenmeister, der auch Zeuge dieses Unfalles war, leistete sofort beispielgebend Erste Hilfe. Unmittelbar danach wurde der Verletzte in ein Krankenhaus eingeliefert.

DER VERUNGLÜCKTE TRUG EINEN SCHUTZHELM !

Auf Grund der festgestellten Kontaktstellen am Schutzhelm wird von allen beteiligten Bediensteten sowie von jenen, die mit der Behandlung befaßt waren, übereinstimmend behauptet, daß der Bedienstete G. durch den Schutzhelm von einer schweren Kopfverletzung bewahrt wurde. Möglicherweise hat ihm der Schutzhelm sogar das Leben gerettet.

VERSCHUBBEDIENSTETE, ES GIBT DAHER KEIN ZUWARTEN ODER FRAGEN, SONDERN STETS DEN SCHUTZHELM TRAGEN !

Im Zusammenhang mit der Ursache dieses Unfalles wird neuerlich auf die Bestimmungen des Punktes 3.4.1., 3.4.2. und 3.4.5. des Heftes 3 der DV A 40 hingewiesen.

In einigen Folgen des Verkehrs-Unterrichtsblattes wurde in letzter Zeit auf Grund schwerer Unfälle auf die Gefahr beim Überschreiten von Gleisen hingewiesen. Sowohl bei Aussprachen mit Vorgesetzten über Fragen des Arbeitnehmerschutzes als auch beim Dienstunterricht wird immer wieder auf die große Anzahl von Unfällen im Bereich der Gleisanlagen aufmerksam gemacht.

Die Gefahr beim Überschreiten der Gleisanlagen dürfte trotz oftmaliger Hinweise durch örtlich Aufsichtführende nicht richtig verstanden worden sein. Nur so ist es zu erklären, daß es am 17. und 29. 6. 1974 in zwei Wiener Bahnhöfen jeweils zu einem Unfall mit tödlichem Ausgang kam.

Es handelte sich um zwei junge Bedienstete, die mit den Betriebsabläufen vertraut waren. Als Ursache wurde in beiden Fällen eigene Unachtsamkeit beim Überschreiten von Gleisen festgestellt.

**MUSST DU GLEISE ÜBERSCHREITEN,
SIEH DOCH VORHER
NACH BEIDEN SEITEN !**

(siehe Punkte 2.4.1.2., 2.5.2.4. des Heftes 2 der DV A 40)

Schwerpunktprogramm Juli — September 1974

Bf-Vorstände: Fdl: Reisezugschaffner:	Ausreichende Information unserer Fahrgäste — ein Gebot des Kundendienstes
Verschubbedienstete: Tfzf:	Verschubwegbeobachtung
Kuppeln:	Kuppeln und Einhalten des Sicherheitsabstandes beim Hineintreten ins Gleis vor anrollenden Wagen
Weichen- und Stellwerkswärter:	Umstellen der Weichen
Blockwärter:	Zugfahrten bei untauglichen Signalen
Kl-Führer:	Lagerung der Ladung auf Kl

Zur Beachtung!

Neuanschaffungen von Geräten, Werkzeugen und Inventarien kosten den Österreichischen Bundesbahnen jährlich Millionen Schillinge!

Daher ist deren

sparsamste Bewirtschaftung durch

schonendste Behandlung und

zweckmäßige Verwendung

ein Gebot der Stunde!

Eisenbahner!

Der Verbrauch an Petroleum,
Schmierstoffen,
Reinigungsmaterial und
sonstigen Materialien

verursacht **erhebliche** und **ständig steigende Ausgaben**

Helft sparen

durch beschränkte Anforderungen,
zweckmäßige Lagerung und Verwendung sowie
sparsamsten Verbrauch.

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/8