Betriebs-
Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdirektion

3/76
Ausgabe September

Aus dem Verkehrsgeschehen

Zusammenstoß eines durchfahrenden Expreßzuges mit einem auf dem Durchfahrgleis stehenden Ferngüterzug

Dienstag, 18. 5. 1976, um 21.08 Uhr stieß in der Ausweiche B. der auf Gleis 1 durchfahrende Ex 498 „Beograd-Expreß" (Beograd—Hamburg) mit dem die Kreuzung mit Ex 498 abwartenden Ferngüterzug Nz 67237 (Selzthal—Leoben Göss) zusammen, wobei das Tfz des Expreßzuges und das Vorspann-Tfz des Nz 67237 mit je einem Drehgestell entgleisten, sich ineinander verkeilten und schwer beschädigt wurden. Der hinter dem Tfz gereihte Reisezugwagen ritt auf den Führerstand des Tfz auf und wurde ebenfalls schwer beschädigt. Die als 16., 17. und 19. Fahrzeug gereihten Güterwagen entgleisten mit je einem Drehgestell. Das Zug-Tfz des Güterzuges wurde leicht, ein beladener Kesselwagen erheblich beschädigt. 3 Reisende wurden schwer, 23 Reisende und die Zugführer beider Züge leicht verletzt. Die Aufgleisung erfolgte durch zwei Hilfszüge. Um 23.30 Uhr des Ereignistages konnte wohl der durchgehende Zugverkehr aufgenommen, die Aufgleisungs- und Behebungsarbeiten aber erst am Folgetag um 10.30 Uhr bzw. 17.10 Uhr beendet werden. Die Schadenshöhe an Fahrzeugen beträgt ca. 3 Mio. S., am Ladegut ca. 500.000,— S.

Wie war nun der Hergang:

Nach Einleitung des Nz 67237 mit einer Verspätung von 40 Minuten war die Kreuzung mit Zug 498 in der Ausweiche B. abzuwickeln. Die erforderliche Kreuzungsvereinbarung wurde durchgeführt. Wegen der Güterzuglänge von 102 Achsen entschied sich der Fdl der Ausweiche, Nz 67237 auf das längere Gleis 1 einfahren zu lassen und mit Z 498 auf Gl 2 durchzufahren. Nach Ankunft des Güterzuges auf Gl 1 um 21.04 Uhr gab der Fdl dem Wärter des Stellwerkes 1 die Einfahränderung für Z 498 auf Gl 2 bekannt, stellte aber der Gewohnheit entsprechend blockmäßig die Durchfahrt für diesen Zug auf Gl 1 und brachte das Ausfahrsignal R 1 selbst in die Freistellung. Hierauf meldete er Z 498 mit der voraussichtlichen Abfahrt um 21.08 Uhr an den Nachbarbf ab.

Der Stellwerkswärter kam dem blockmäßigen Auftrag des Fdl bedenkenlos nach und brachte das Einfahrsignal für die Fahrt nach Gleis 1 in die Freistellung.

Der mit 90 km/h fahrende Z 498 traf das Einfahrvorsignal in Stellung „Hauptsignal frei", das Einfahrsignal in Stellung „Frei" und das Ausfahrvorsignal in Stellung „Hauptsignal frei" an. Der Tfz-Führer des Expreßzuges nahm, aus einer Linkskurve kommend, auf eine Entfernung von ca. 150 m den im Durchfahrgleis stehenden Zug wahr, leitete sofort eine Schnellbremsung ein und brachte sich im Maschinenraum des Tfz in Sicherheit. Der Tfz-Führer des Vorspann-Tfz des auf dem Durchfahrgleis 1 stehenden Güterzuges stellte — als er den mit großer Geschwindigkeit sich nähernden Schnellzug bemerkte — fest, daß die Fahrstraße nach Gl 1 gestellt war. Er gab sofort Gefahrsignal, Blinksignale mit dem Scheinwerfer, senkte den Stromabnehmer und brachte sich gleichfalls in Sicherheit. Sekunden später erfolgte der Frontalzusammenstoß der beiden Züge noch mit 40 km/h.

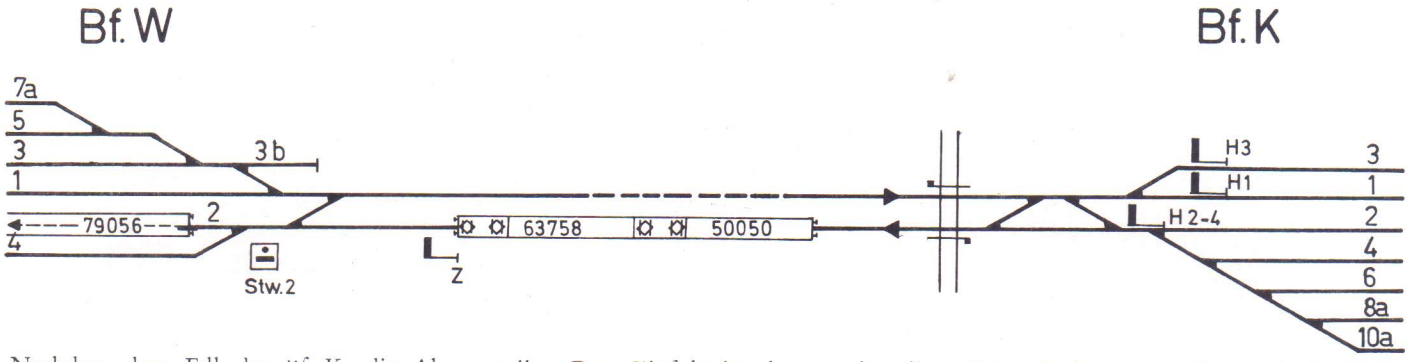
Fdl und Stw-Wärter haben grundlegende Bestimmungen der Fahrstraßenprüfung unterlassen. Das Verhalten beider V-Bediensteter ist als grobfahrlässig zu werten.

Es ist wohl selbstverständlich, daß beide Bedienstete vom Verkehrsdienst abgezogen wurden.

Zusammenstoß des Zuges 50050 mit dem beim Einfahrsignal des Bf W. stehenden Zug 63758

Mittwoch, 9. 6. 1976, um 0.20 Uhr stieß zwischen den Bf K. und W. der Güterschnellzug 50050 mit dem beim Einfahrsignal Z des Bf W. stehenden Ferngüterzug 63758 zusammen. Der Zusammenstoß erfolgte bei einer Fahrgeschwindigkeit von 5 km/h. Kein Sachschaden.

Im Bf K. mußte wegen Freihaltens des Bahnsteiges für einen Personenzug der Bezirksgüterzug 79056 auf Gleis 8 a — für das kein AS vorhanden ist — neu gebildet werden. Da der Fahrweg bei Ausfahrt in Richtung Bf W. am AS H2-4 vorbeiführt, gilt dieses Signal für die Ausfahrt aus Gleis 8 a als untauglich.



Nachdem dem Fdl des Bf K. die Abfahrbereitschaft des Zuges 79056 gemeldet worden war, verständigte er um ca. 23.25 Uhr den Fdl des Nachbarbf W., daß der Zug bei untauglichem AS ausfahren und deshalb keine Vorblockung abgehen werde, sowie daß Zug 79056 fernmündlich rückzumelden sei. Er brachte an der Streckenblocktaste das Schild „Rückmelden" an, unterließ jedoch die Einholung der Rückmeldung lt. Pkt. 242 der DV V 3 für den letzten vorausgefahrenen Zug und das vorschriftsmäßige Einführen des fernmündlichen Rückmeldens. Auch der Nachbar-Fdl hatte gegen die vorschriftswidrige Handlungsweise keine Bedenken. Die Abfahrerlaubnis erteilte der Fdl des Bf K. dem Zugführer fernmündlich.

Wegen der Länge des Zuges (96 Achsen) besprach der Fdl des Bf W. mit seinem Einschüler die Maßnahmen für die Einfahrt des Zuges. Der Fdl-Einschüler ordnete sodann die Einfahränderung auf Gleis 2 sowie die Maßnahmen für die aufenthaltlose Vorbeifahrt am Haltepunkt als Verschubfahrt und das Schließen der Schranken für die Sicherung der EK auf der Ausfahrseite an.

Nach dem Freistellen des ES begaben sich der Einschüler und der Fdl auf den Platz. Der Einschüler ging dem einfahrenden Zug entgegen und rief dem Tfz-Führer „Vorziehen" zu. Auch vom Stww. wurden für das Vorziehen über den Haltepunkt die entsprechenden Signale gegeben.

Der Zug verblieb nach Stillstand mit der letzten Achse auf der Signalzugschlußstelle. Das Einfahrsignal war in die Haltstellung gelangt, das Blocken des Be-Feldes war jedoch nicht möglich.

Obwohl der Stellwerkswärter dem Fdl hievon Mitteilung machte, ordnete dieser ein weiteres Vorziehen des Zuges nicht an, weil die abzustellenden Wagen bereits abgekuppelt waren und mit dem Vorziehen des Verschubteiles begonnen worden war. Der Fdl erteilte dem Fdl-Einschüler den Auftrag, entgegen den Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 252, Zug 79056 fernmündlich rückzumelden, der diesem Auftrag unverzüglich nachkam. Daraufhin entfernte der Fdl des Bf K. das Schild „Rückmelden" und gab die Abmeldung für den bereits von M. anrollenden Z 63758, der um 23.43 Uhr im Bf K. bei tauglicher Sicherungsanlage durchfuhr und für den auch am ZG-Streckenblock eine Vorblockung abging.

Zug 63758 wurde beim ES des Bf W. angehalten und mußte dort die Beendigung des Verschubes und die Ausfahrt des Bezirksgüterzuges abwarten. Diese Verschubarbeiten verzögerten sich, da die abzustellenden 20 Wagen auf Gleis 4 nicht Platz hatten.

Nach beendeter Zugbildung wurde Z 79056 abgefertigt, wobei beim Anfahren die immer noch durch den Zug besetzt gewesene Signalzugschlußstelle freigefahren wurde. Der Stellwerkswärter blockte darauf über Aufforderung durch den Fdl-Einschüler das Be-Feld und gab durch Drücken der Rückblocktaste eine Rückblockung an den Bf K. ab, die allerdings für Z 79056 galt; der Raumabschnitt war aber noch durch den beim ES stehenden Z 63758 besetzt. Vom Einführen des fernmündlichen Rückmeldens war der Stellwerkswärter vom Fdl nicht verständigt worden. Er hatte aber auch nicht nachgefragt, als er wahrgenommen hatte, daß für Zug 79056 keine Vorblockung eingegangen war. Der Fdl des Bf K. stellte nach Einlangen der Rückblockung die Fahrstraße für den im Bf K. zur Abfahrt bereitstehenden Zug 50050 ein. Bevor noch das Ausfahrsignal — das mit dem Schranken der EK im Ausfahrbereich in Abhängigkeit steht — in Freistellung gelangte, gab er die Abmeldung für Z 50050 an den Bf W., die dort der Fdl-Einschüler entgegennahm.

Der Fdl, der das Fahrsignal vernommen hatte, lief in die Fahrdienstleitung, rief sofort den Fdl des Bf K. an und teilte ihm mit, daß Zug 50050 noch nicht abfahren darf, weil Zug 63758 noch beim ES stehe. Er erhielt jedoch zur Antwort, daß der Zug schon abgefertigt worden sei und beim AS vorbeifahre. Obwohl die Fahrleitung vom Fdl des Bf K. sofort abgeschaltet wurde, kam diese Maßnahme infolge des kurzen Bf-Abstandes zu spät.

Schuld und Ursache des Zugzusammenstoßes lagen, wie schon des öfteren im VUB geschildert, in der Nichteinhaltung der grundsätzlichen Bestimmungen des Zugmeldeverfahrens.

Es liegen somit schwere Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3 — Pkte. 9, 215, 216, 217, 220, **242**, 252 vor.

Etwas für jeden

Verbinden der Heizkupplungen außerhalb der Heizzeit

(GD. Z. 5404/536/4/76 vom 19. 7. 1976)

Wir weisen erneut unter Bezug der Verfügungen Z. 5530/1/70 vom 9. 6. 1970 sowie Z. 5107/20/70 vom 20. 7. 1970 darauf hin, daß bei den Wagen, bei denen Einrichtungen mit Strom aus der Zugheizleitung versorgt werden müssen, die elektr. Heizleitung ganzjährig zu verbinden ist. Diese Wagen tragen das Zeichen „ee" im RIC-Raster. Bei Wagen der ÖBB und der DB wird auch der Kennbuchstabe „z" angewendet. Züge, die planmäßig solche Wagen mitführen, sind im Zugbildeplan A besonders gekennzeichnet. Führen Züge außerplanmäßig solche Wagen mit, ist für die Verständigung der Zugmannschaft sowie der mit dem Kuppeln beauftragten Bediensteten zu sorgen.

Bei Zügen, die Wagen mit dem Kennbuchstaben „z" oder Kennzeichen „ee" führen, muß die durchgehende elektr. Heizleitung unter Spannung stehen, sofern nicht andere Gründe das Ausschalten der Zugheizung erforderlich machen. Dem

Triebfahrzeugführer ist auf dem Bremszettel mit „z" bekanntzugeben, daß sich solche Wagen im Zug befinden.

Wir weisen besonders darauf hin, daß beim Abschleppen einer Doppelgarnitur der Reihe 4010 auch zwischen den beiden Garnituren die Heizleitung (Heizkabel befindet sich am Steuerwagen) verbunden werden muß.

Behandlung von Gleitachslager-Wagenradsätzen bei Alarmauslösung eines Heißläufer-Ortungsgerätes

(GD. Z. 545/4/1/76 vom 4. 6. 1976)

Aus gegebenem Anlaß (Achsschenkelbruch eines Radsatzes trotz vorheriger Alarmauslösung bei Vorbeifahrt an einem Heißläufer-Ortungsgerät) wird angeordnet, daß ab sofort jeder Gleitachslager-Wagenradsatz, der einen Alarm bei Vorbeifahrt an einem Heißläufer-Ortungsgerät ausgelöst hat, im Sinne des Punktes 95 der DV M 31 als Heißläufer anzusehen ist.

Es sind in diesem Falle die „Richtlinien für die Behandlung heißgelaufener Gleitlager-Radsätze seitens der Betriebswerkstätten" gemäß GD. Z. 445/3 b/66 vom 8. 2. 1966 anzuwenden.

Wir weisen besonders darauf hin, daß die noch immer im Verkehr befindlichen Gleitachslager heißlaufanfällig sind und somit eine Alarmauslösung durch ein Heißläufer-Ortungsgerät bei diesen Lagern bereits eine Gefahr signalisiert, wenn auch die nachfolgende Untersuchung durch den Wagenmeister — bei der das Lager u. U. bereits wieder ausgekühlt sein kann — den Heißlaufverdacht anscheinend nicht bestätigt.

Verbessertes Service für Schwerstbehinderte bei Bahnreisen

Nun ist es bald soweit. Bis zum 1. Oktober 1976 dürften die eisenbahngerechten ÖBB-Fahr- und Tragsessel als zusätzlicher Kundendienst für Schwerstbehinderte innerhalb des ÖBB-Bereiches zur Verfügung stehen. Eine Dienstanweisung, die den Einsatz dieser Fahr- und Tragsessel regelt, wird demnächst allen Bahnhöfen zugehen.

Welche Gründe bewegen nun die ÖBB zu einem solchen Kundendienst? Sie wären hiezu nach der dzt. Gesetzeslage nicht verpflichtet.

Erstens ist es die Tatsache, daß — Statistiken zufolge — die Zahl der Behinderten dauernd zunimmt, eine Zeiterscheinung, denen alle europäischen Eisenbahnverwaltungen hinkünftig im vermehrten Ausmaß Rechnung tragen müssen.

Zweitens gilt es den berechtigten Wunsch, der an einen Rollstuhl gebundenen Personen zu erfüllen, ebenfalls in Reisezugwagen gemeinsam mit den übrigen Reisenden befördert zu werden. Also Kundenservice im Dienste der Menschlichkeit.

Nachstehende Ausführungen sollen als Vorinformation für den Einsatz und die Handhabung solcher Fahr- und Tragsessel dienen:

Die Bf Wien Südbf, Wien Westbf, Linz Hbf, Salzburg Hbf, Selzthal, Wörgl, Innsbruck Hbf, Feldkirch, Villach Hbf und Graz Hbf werden als sogenannte Depotbf demnächst mit ÖBB-Fahr- und Tragsessel beteilt. Die Bestellung eines solchen Sessels kann in jedem beliebigen besetzten ÖBB-Bf 3 Tage vor Fahrtantritt persönlich, fernmündlich oder durch eine Mittelsperson erfolgen. Der Bestellbf verständigt den Fahrtantrittsbf von der Anforderung, der den Fahr- und Tragsessel beim nächsten Depotbf anfordert. Dieser veranlaßt die Zusendung an den Fahrtantrittsbf. Der ÖBB-Fahr- und Tragsessel ist nach seiner Verwendung an den zuständigen Depotbf zu senden.

Zur Verfügung gestellt wird dieser Sessel kostenlos für Reisen im Binnenverkehr und nur innerhalb des Bahnbereiches.

Bezüglich der Handhabung wird auf nachfolgende Abbildungen 1—6 mit Text hingewiesen.

Abbildung 1 zeigt einen zusammengeklappten Sessel, der in diesem Zustand in jedem Gepäcksnetz untergebracht werden kann. Bezeichnung einiger wichtiger Teile durch folgende Hinweise:

Pfeil 1 Ausziehbare Tragholme

Pfeil 2 Auseinanderklappbare Fußaufsatzplatte

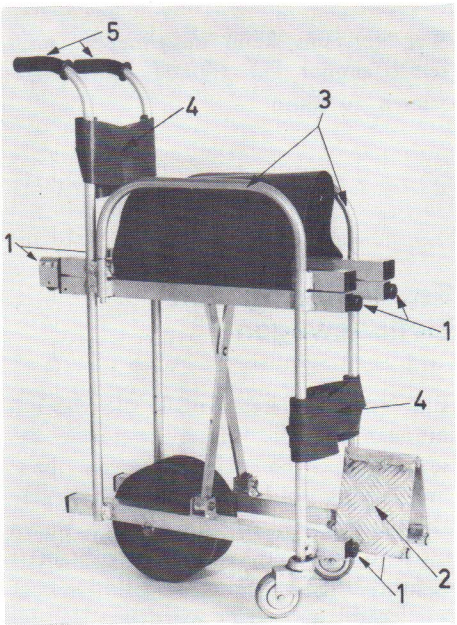
Pfeil 3 Abnehmbare Seitenstützen

Pfeil 4 Gurten zum Anschnallen (Füße und Oberkörper)

Pfeil 5 Schiebegriffe

Der Fahr- und Tragsessel, im nicht ganz auseinandergeklappten Zustand ist aus Abbildung 2 zu ersehen.

Abb. 1



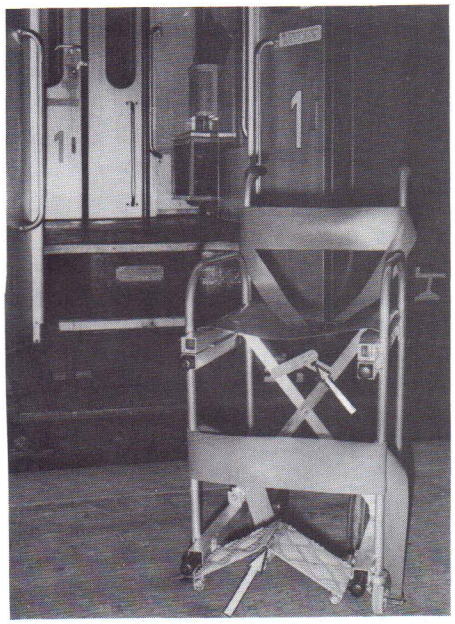
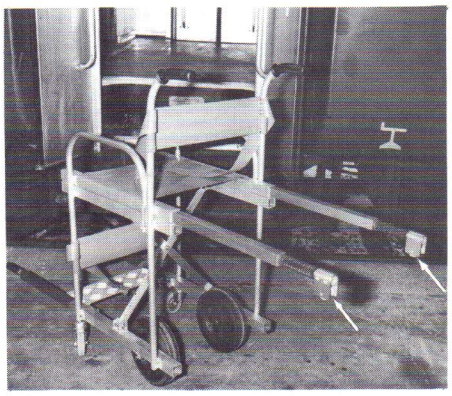


Abb. 2

Die Gestängefixierung und die Fußaufsetzplatte müssen bei der mit Pfeil bezeichneten Stelle unbedingt eingerastet sein bzw. durchgedrückt werden.

Abbildung 3 stellt einen einsatzbereiten Fahr- und Tragsessel mit oben und

Abb. 3



unten ausgezogenen Tragholmen dar. An den rückwärtigen oberen Tragholmen (s. Pfeil) sind deutlich die Räder zum Hineinschieben auf die Wagenplattform ersichtlich.

Abbildung 4 zeigt, wo die Fixierung der eingerasteten Seitenstütze zur Abnahme aufzuheben ist.

Abb. 4

Aus den Abbildungen 5 und 6 ist das Hineinheben in einen Personenwagen und das Transportieren eines Behinderten in diesem ersichtlich.

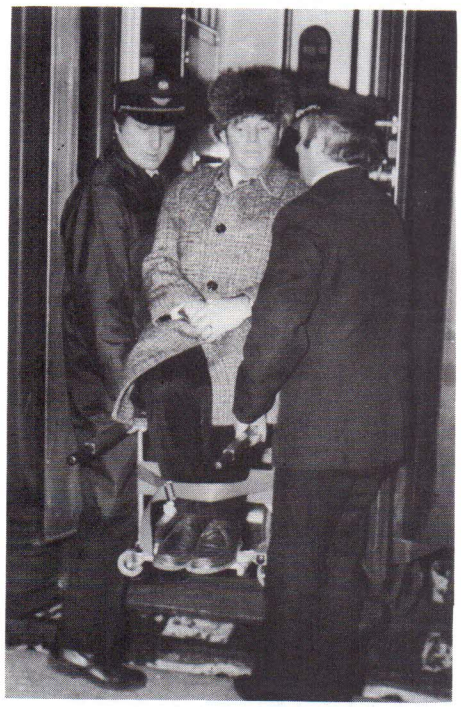


Abb. 5

Abschließend muß aber doch auf folgendes hingewiesen werden: Hilfsbereitschaft gegenüber körperbehinderten, alten oder betagten Personen kann allein durch Vorschriftenbestimmungen nicht geregelt werden und läßt sich auch durch diese nicht vollkommen erfassen. Sie ist in erster Linie eine Sache der Menschlichkeit und für viele unserer Bediensteten auch ohne diese Regelung eine Selbstverständlichkeit.

Abb. 6

Durch den Einsatz des neuen Gerätes wird von unseren Bediensteten sicherlich ein größeres Maß an Einsatzbereitschaft erforderlich sein, es darf aber nicht vergessen werden, daß diese Fahr- und Tragsessel einerseits bedauernswerten Menschen das Reisen mit der Bahn und andererseits unseren Bediensteten die Hilfeleistung für den Behinderten erleichtert.

Wer von uns kann ausschließen, nicht selbst einmal auf fremde Hilfe angewiesen zu sein?

Beschädigung von Tiefladewagen

Ein Vorfall bietet Anlaß, die Bestimmungen über die Vorgangsweise bei Beschädigung von Tiefladewagen bzw. Entgleisung solcher Wagen darzulegen. Diesbezügliche Ausführungen waren erstmals im Verkehrs-Unterrichtsblatt 5. Stück/1963 enthalten und sind seither wiederholt aufgezeigt worden.

Um Beschädigungen von Tiefladewagen weitestgehend auszuschließen, wird von den BBDionen für jeden Fall gesondert, besondere Überwachung des Verschubes mit Tiefladewagen (beladene und leere) durch Betriebskontrollore, Bf-Vorstände, Bf-Aufsichtsbeamte und Fdl angeordnet.

Zu diesem Zweck haben die Versandbf (Grenzbf, Anschlußbf) alle beladenen und leeren ÖBB-Tiefladewagen (eigene Wagen und Privatwagen), die auf diesen Bf aufgegeben bzw. abverfügt werden oder eintreten, bei der zuständigen BBDion (Beförderungsdienst, Zl) zur Instradierung anzumelden, sofern eine solche nicht bereits wegen einer auf dem Wagen beförderten Sendung mit Lademaßüberschreitung vorliegt.

In den Instradierungen ist auf die für den Verschub geltenden Bestimmungen der DV V 3 bzw. auf die für Sendungen mit Lademaßüberschreitung erlassenen besonderen Bestimmungen und stets auch auf die Verpflichtung, den Verschub besonders zu überwachen, hinzuweisen.

Auch ist Anweisung zu geben, welchem Organ im einzelnen Falle die besondere Überwachung obliegt.

Bei Tiefladewagen auftretende Beschädigungen bzw. auch Entgleisungen solcher Wagen sind von den Bf unverzüglich — anschließend an die der Zl zu gebenden Meldung — **direkt an die Zentrale Verkehrsüberwachung (Basa Wien, Klappe 3600) zu melden.**

Darüber hinaus muß darauf hingewiesen werden, daß unabhängig von der meist hohen Schadenssumme (Transportgut bzw. am Wagen), der ideelle Verlust nicht übersehen werden darf, der dadurch entsteht, daß sich die von den Kunden gehegte Hoffnung auf termingemäße und schadenfreie Beförderung von uns übernommenen Spezialgüter durch solche Vorkommnisse nicht erfüllte. Hiezu kommt auch der Verlust an Transporten durch den Ausfall an Spezialwagen während ihrer Wiederherstellung, der sich wegen der beschränkten Anzahl an Tiefladewagen stets sehr ungünstig auswirkt.

Wir weisen neuerlich darauf hin, daß Beschädigungen von Tiefladewagen beim Verschub als **grobfahrlässig** zu bewerten sind.

Abschließend wird auch noch an die Verfügungen des Bedingnisheftes BH 506 „Bestimmungen für die Einstellung von Privatgüterwagen in den Wagenpark der Österreichischen Bundesbahnen (Einstellungsbestimmungen)", betreffend Feststellung und Beseitigung von Wagenschäden, erinnert.

Zugdienstfrauen

Beschwerden haben ergeben, daß vielen Zugbegleitern die Bestimmungen des Merkblattes für Zugdienstfrauen — Dienstbehelf 643.02 — nicht mehr geläufig sind.

So sagt der Dienstbehelf u. a.:

„Die Zugdienstfrau hat sich den Reisenden gegenüber stets höflich zu benehmen. Dem Wunsch der Reisenden um Nachreinigung von Abteilen u. dgl. ist tunlichst rasch zu entsprechen. Nichtdienstliche Gespräche sind soweit als möglich zu vermeiden, Auskünfte über den Zugverkehr den Schaffnern zu überlassen.

Die Zugdienstfrau hat vor allem die Fußböden der Gänge und Abteile öfters von Papier, Abfällen, Speiseresten u. dgl. zu säubern und fallweise zu kehren oder feucht aufzuwischen. Weiters sind im Inneren der Wagen die Fenster und Türen nachzureinigen, die Fensterrahmen sauber und tunlichst staubfrei zu halten und die Handgriffe abzuwischen. Ferner sind auch die Aschenbecher zu entleeren.

Besonderes Augenmerk ist der Reinhaltung der Aborte, ihrer Waschbecken, Seifenspender und sonstigen Einrichtungen zuzuwenden. (Erforderlichenfalls ist beim Nachfüllen der Wasserkannen mitzuwirken.) Wenn nötig, ist der Vorrat an Toilettepapier bzw. Papierhandtüchern zu ergänzen. Die Aborte sind öfters zu lüften. Beschmutzte Aborte, die nicht sofort gereinigt werden können, müssen abgeschlossen und mit dem Täfelchen ‚Nicht benützbar' gekennzeichnet werden.

Die Zugdienstfrau hat während der Fahrt darauf zu achten, daß die Türfenster sowie die Fenster unbesetzter Abteile und Seitengänge nicht offen stehen. Sie hat während ihrer Dienstverrichtung auch etwa offenstehende Wagentüren zu schließen."

Vor allem sind die Schaffner verpflichtet, die ordentliche Ausführung der Reinigungsarbeiten unmittelbar zu überwachen. Dieser Bestimmung wird nur in den seltensten Fällen entsprochen. Der Schaffner hat bei der Fahrkartenüberprüfung ausreichend Gelegenheit, Verunreinigungen, überfüllte Aschenbecher usw. festzustellen und die Zugdienstfrau zur Behebung dieser Mängel zu verhalten.

Zur Überwachung sind lt. DB weiters alle jene V-Bediensteten berufen, denen die Beaufsichtigung der Zugbegleitmannschaft obliegt. Aber auch dem Zugführer stehen meistens die für eine Überwachung des Dienstes der Zugdienstfrau erforderlichen wenigen Minuten zur Verfügung.

Außerdem ist es auch seine Pflicht, nicht zu dulden, daß die Zugdienstfrau während der ganzen Fahrt im Gepäckwagen verbleibt, anstatt sich um die Reinigungsarbeit im Zug zu kümmern.

Anstände schaden nicht nur dem Ansehen der Bediensteten und dem der ÖBB, sondern darüber hinaus auch Österreich.

Kundendienst

Man schrieb:

Erlebnis auf einer Bahnfahrt Wien—Villach

Bei meinem „Wochenendausflug" nach Kärnten (Villach), hat es am Donnerstag, 17. Juni 1976, ein erwähnenswertes Ereignis gegeben. Ich bin mit dem Zug „Romulus" gefahren.

Bei der Fahrt — Wien Südbahnhof ab 7.55 Uhr, saß ich im Waggon Nr. 408 (Wien—Villach) und wir hatten einen Schaffner (Name unbekannt — Markierung auf der Fahrkarte FDU) der sich, wie sich auch in der Folge zeigte, ein Service für die Reisenden bot, das über seine normale Arbeit hinausging. Unter anderem, die Leistungen, die ich beobachten konnte: Unaufgeforderte Beratung der Fahrgäste über ihr Reiseziel, wo umsteigen etc.; einem Fahrgast, der mit 2 Kindern unterwegs war, gab er einen Ratschlag, wie man in den Besitz einer Familienkarte kommt und welche Vorteile sie bietet (er wurde danach aber nicht gefragt!); in Leoben trägt er Gepäckstücke von zwei älteren Frauen zum Ausstieg und hilft beim Aussteigen; vor Klagenfurt und Villach geht er durch den Waggon und kündigt die Stationen an, erinnert die Reisenden, nichts zu vergessen und wünscht laut „Auf Wiedersehen und schönen Aufenthalt".

Vielleicht wäre es möglich, in Zukunft viele Schaffnerkollegen zu ähnlichem Handeln anzuregen — wie sich gezeigt hat, ist das keine Mehrarbeit, sondern für den Kollegen „FDU" eine Selbstverständlichkeit — BRAVO! ! !

K. K.
1230 Wien

Es handelte sich um den Schaffner **Leopold Pöpperl,** Bf Wien Südbf.

Sehr geehrte Herren!

Die manchmal recht negative Einstellung der Massenmedien zu den Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen veranlaßt mich, diese Zeilen an Sie zu richten.

Ich habe in der letzten Zeit zweimal die Dienste der Österreichischen Bundesbahnen beansprucht und war angenehm überrascht, feststellen zu können, daß Sie sich wirklich bemühen, nicht nur positiv für die Bahn zu werben, sondern das in der Werbung Versprochene auch zu halten.

Sowohl der am 13. 6. 1976 von Wien nach Linz benützte TS 164 als auch der am 23. 6. 1976 von Linz nach Wien benützte TS 465 kamen pünktlichst an. Die Bemühungen der Österreichischen Bundesbahnen, es auch im Schnellverkehr zu einer Art selbstverständlichen Pünktlichkeit zu bringen, sind unverkennbar und sehr zu begrüßen.

Vielleicht gelingt es noch einmal, zwischen Wien und Linz bzw. umgekehrt, den Stundentakt zu erreichen, dessen Berechtigung durch die Belegung der Züge im jetzigen Zwei-Stundentakt sicher gegeben ist.

Auch der Internationalen Schlafwagen- und Touristik-Gesellschaft muß einmal ein gutes Wort geredet werden. Der Speisewagendienst Ungerböck im TS 464 war beste Restaurationsklasse und ließ keinen Wunsch offen.

Wenn Ihr betrieblicher Sommer 1976 so bleibt, wie er für mich bei diesen zwei Fahrten begonnen hat, wird die Bahn zweifellos weitere Freunde gewinnen. Dazu darf ich Ihnen alles Gute wünschen. Mit freundlichen Grüßen

Dr. Heinrich Hawlik
2380 Perchtoldsdorf

Aus Zeitungen:

Quer über die Geleise

In Pöchlarn, am Bahnhof, hat diese Geschichte begonnen: ein 82jähriger Pensionist, der in Pöchlarn zu Hause ist, trat eine schwere Reise in ein Spital nach Linz an. Er ist gehbehindert und steht vor einer Gelenksoperation. Am 16. Juni erschien er bei der Bahnhofskasse und verlangte eine Karte nach Linz. Als der Bahnbeamte die Karte ausfolgte, fragte er: „Sind Sie gehbehindert?" Und als der Fahrgast bejahte: „Es wird ihnen bestimmt schwerfallen, die vielen Stiegen der Unterführung bis zum Gleis 9 zu gehen, warten Sie, bitte, ich schicke Ihnen einen Mann . . ."

Tatsächlich kam nach kurzer Zeit ein Eisenbahner und führte den Gehbehinderten behutsam über die Gleise zum Bahnsteig. Dort begleitete er den Mann noch bis zu einer Sitzbank.

Der Zug kam, der Pöchlarner stieg ein, und als er in Amstetten, wo er umsteigen mußte, ankam, stand schon der —

telefonisch verständigte — Fahrdienstleiter da und fragte: „Sind Sie der Herr aus Pöchlarn?" Schon war der Mann wieder in Begleitung und wurde ohne Stiegensteigen zum Bahnsteig geführt, wo der Anschlußzug einfahren sollte.

Als während des Weges einmal doch zwei Stufen zu steigen waren, nahm der Fahrdienstleiter den Mann einfach um die Mitte und hob ihn hinauf.

Herzlich hat sich der Kranke bedankt, worauf der Eisenbahner sagte: „Aber gehn S, das machen wir doch oft so . . ." Bahn mit Herz. Gar nicht schlecht.

Es handelte sich um den Personenkassier BB-Adjunkt **Florian Wieser,** Bf Pöchlarn und um den Fdl BB-Oberrevident **Ernst Weidinger,** Bf Amstetten.

Mit Kinderkarten

Diese Sonntagsgeschichte ist einem grantigen ÖBB-Schaffner gewidmet.

Der Mann macht auf der Franz-Josefs-Bahn Dienst, auf der ja nicht gerade die Nobelgarnituren der Bahn unterwegs sind, an einem Sonntag noch dazu, und recht heiß war es auch.

Wie er auf der Fahrt in Richtung Wien so kurz nach der Station Kritzendorf mißmutig zu einem jungen Paar kam, das auch nicht gerade gut aufgelegt schien und die Karten verlangte, gab ihm der junge Mann zwei Stück. Aber: es waren Kinderkarten.

Schweigend hielt der Schaffner den Fahrgästen die Karten hin.

Der junge Mann ist gleich aufgebraust und hat ein paar unschöne Bemerkungen über den Kassier in Kritzendorf gemacht. Bei dem nämlich hatte er zwei normale Fahrkarten verlangt und auch gar nicht näher angesehen, weil der dafür übliche Preis verlangt wurde, 18 Schilling.

Die Begleiterin des jungen Mannes zog die Börse. Sie wollte keinen Streit, sie hätte auf- oder nachbezahlt.

Aber jetzt kommt das Nette: Der Schaffner sah sich die zwei jungen Leute noch einmal an und fand — obwohl sie ja nicht besonders freundlich reagiert hatten —, daß sie kaum Betrüger sein dürften. Er akzeptierte die Kinderkarten und steckte sie zu sich, wohl um gelegentlich den Kritzendorfer Kassier auf seinen Fehler aufmerksam zu machen.

Aus.

Was hätte da ein — noch grantigerer — Schaffner alles machen können, wenn ihm zwei ausgewachsene Leute mit Kinderkarten kommen! Die hätten dann allerdings auch nicht mir geschrieben, ich soll ihm hier ein Dankeschön ausrichten. Grant schließt Menschlichkeit nicht aus.

Beschwerde

Sehr geehrte Herren,

man könnte diesen Brief auch den Titel „Wie man ÖBB-Reisenden die Benützung der 1. Klasse abgewöhnt — geschehen im Bahnhof Treibach-Althofen und im D 533 am 11. April 1976" geben.

Als ich mich gestern vor der Abfahrt in Treibach-Althofen informieren wollte, wo sich beim Zug D 533 1.-Klasse-Wagen befinden, und vergeblich nach einem sogenannten Wagenstandsanzeiger umsah, fragte ich den Fahrdienstleiter. Mit einem schweren Koffer und einem zweieinhalbjährigen Kind wollten meine Frau und ich möglichst nicht erst nach Einfahrt des Zuges danach suchen. Der 2. oder 3. Wagen sei 1. Klasse und im hinteren Zug-Drittel sei ein zweiter, meinte der Fahrdienstleiter. Schon diese Information war falsch.

Bei Einfahrt des Zuges sahen wir, daß der erste Wagen 1. Klasse war. Er war noch dazu gut besetzt. Also versuchten wir, den hinteren Waggon zu erreichen.

Etwa in der Höhe des fünften Wagens angelangt, mußten wir einsteigen — in die 2. Klasse —, da der Zug abfahrtbereit war. Der Schaffner, den wir vor dem Einsteigen noch rasch nach dem 1.-Klasse-Wagen fragten, gab die weise Antwort: „Irgendwo da hinten!" Aber selbst diese alles andere als präzise Antwort war wieder falsch. Besonderes angenehm, wenn man bedenkt, daß der Zug etwa 15 Vierachser führte! Wir ließen also den Koffer stehen und mühten uns bis zum letzten Wagen durch. Mit dem Kind, Tür auf, Tür zu, Tür auf, Tür zu. Allerdings konnten wir keinen Wagen 1. Klasse finden.

Also wieder zurück. Da entpuppten sich plötzlich zwei Eisenbahner, die bei einem gemütlichen Plauscherl saßen, als diensthabende Schaffner. Der Zug näherte sich Friesach, also mußten sie wohl oder übel ihre Mützen aufsetzen und sich zum Aussteigen bereit machen. Auf meine Frage, wo denn der angebliche 1.-Klasse-Wagen im hinteren Zugsteil sei: „Do gibt's ka erschte Klass, — do miassn's scho zum erschten Wogn viare gehn!" Auf meine vielleicht schon etwas ungehaltene Frage, wieso das weder der Fahrdienstleiter noch die Kollegen im vorderen Teil wüßten, bekam ich zur Antwort, ich solle sie in Ruhe lassen, sie könnten schließlich nichts dafür, wenn „irgendwer" eine falsche Auskunft gebe. Meine zweite Frage, da wir schon reichlich abgekämpft waren, ob wir nicht hier in der zweiten Klasse bleiben und einen Antrag auf Rückerstattung der Differenz zur 1. Klasse stellen könnten, wurde ebenso „freundlich" beantwortet: „Wieso denn? Mia hob'n ja an 1.-Klass'-Wogn, da miassn's holt viare gehn!"

Also kämpften wir uns durch den ganzen langen Zug wieder nach vor. Etwa in der Gegend von Scheifling hatten wir dann tatsächlich alles, auch den Koffer, in den ersten Wagen geschleppt. Vom erholsamen Wochenende war außer Ärger und Erschöpfung nichts geblieben. Um aber das beste nicht zu vergessen: Verständlicherweise hatte ich dem Schaffner, der den 1.-Klasse-Wagen kontrollierte, leichte Vorhaltungen über den miserablen Informationsstand gemacht. Da kam die Antwort: „Ja wie soll denn der Fahrdienstleiter bei diesen roten Waggons sehen, wo da die 1. Klasse ist?

Die schau'n doch von außen alle gleich aus!" (Zwischenfrage des Absenders: Und der Reisende soll's?) Daß man in anderen Bahnhöfen sehr wohl schon im voraus weiß, wie die Züge zusammengestellt sind, davon hatte der Mann offenbar noch nichts gehört! Und daß man es vor dem Wagen sehr gut merken kann, weil die Wagenklasse sogar sehr groß angeschrieben ist, schien ihm auch noch nicht aufgefallen zu sein.

Aber der Schaffner behauptete sogar noch einmal, daß der Zug „weiter hinten" sehr wohl einen zweiten 1.-Klasse-Wagen führe. Meiner leidvollen Begutachtung glaubte er erst, als er sich in einem der nächsten Bahnhöfe doch davon überzeugt hatte.

Dieser Schaffner war wenigstens höflich und gab außerdem seinen Irrtum, bzw. seine Fehlinformation zu.

Soweit die Tatsachen. Ich glaube nicht, daß ich in absehbarer Zeit, für soviel Ärger auch noch mehr zu zahlen bereit sein werde, — wofür Sie sicher Verständnis haben werden.

Trotzdem eine Frage an die ÖBB: Ließen sich solche Mißstände nicht relativ leicht beheben? Selbst für den Fall, daß der D 533 gestern mit zusätzlichen Waggons geführt worden ist, müßte es doch durchaus möglich sein, zumindest die Halte-Bahnhöfe des Zuges und vor allem das Begleitpersonal (!) über die tatsächliche Wagenfolge zu informieren. Schließlich ist dies doch auch für Platzkartenbesitzer absolut wichtig! Und vielleicht gibt es gelegentlich wieder einmal einen Anlaß, die Schaffner an gewisse Grundregeln der Höflichkeit zu erinnern. Dies sollte doch ganz besonders dann gelten, wenn ein Fahrgast schon durch anderes Personal der ÖBB verärgert worden ist.

Mit freundlichen Grüßen
R. W.

Arbeitnehmerschutz

Schwere Verletzung eines Weichenwärters

Am Ereignistag fuhr unter Leitung des Verschubaufsehers Ka. im Bf P. ein gezogener Verschubteil von Gleis 7 b nach Gleis 1 a und sollte danach auf Gleis 9 zurückschieben. Vor Beginn des Verschubes verständigte der Verschubleiter den Wärter des Weichenpostens über die beabsichtigte Verschubbewegung. Der Weichenwärter K. brachte die erforderlichen Weichen in entsprechende Stellung und hielt sich sodann in der Nähe der Weiche 66 auf.

Während der Vorbeifahrt des Verschubteiles an dieser Weiche, begab sich K. aus unerklärlichen Gründen zwischen der Weiche 66 und dem befahrenen Gleis in den lichten Raum, wobei er vom zweiten Wagen des Verschubteiles erfaßt und zur Seite geschleudert wurde. Er erlitt schwere Kopfverletzungen, die eine Arbeitsunfähigkeit von 30 Tagen zur Folge hatten.

Der Verschubteil wurde von einem in der Nähe sich aufhaltenden, allerdings auf der gegenüberliegenden Seite des Verschubteiles befindlichen Weichenwärter, der unter den Wagen durchsah und das Ereignis beobachten konnte, angehalten. Dem Verschubleiter war zum Zeitpunkt des Unfalles die Sicht auf den verunglückten Weichenwärter genommen.

Der Bedienstete, der sich nach dem Unfall bei einer Befragung nicht mehr an Einzelheiten unmittelbar vor dem Ereignis erinnern konnte, hat sicherlich seinen Unfall selbst verschuldet, weil er, obwohl in Kenntnis der Abwicklung des Verschubes und der örtlichen Verhältnisse, die nötige Vorsicht, die beim Aufenthalt in Gleisanlagen notwendig ist, außer Acht gelassen hat.

Mitarbeiter! Denkt daran, ein Augenblick der Unachtsamkeit kann katastrophale Folgen nach sich ziehen. Im geschilderten Fall ist es relativ gut abgegangen. Keiner kann im voraus die Unfallfolgen abschätzen; sie bleiben immer die „Große Unbekannte".

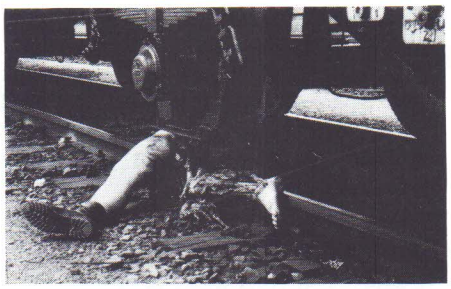
Der nunmehr geschilderte Unfall möge alle jene, die vielleicht schon in einer ähnlichen Situation gewesen sind, aufrütteln.

Ein Verschieber sollte 4 Hemmschuhe in den südlichen Bereich des Bf H. bringen. Um sich einen Teil des Fußweges zu ersparen, wollte er einen einfahrenden Güterzug zur Beförderung benützen. Er warf 2 Hemmschuhe, wie ein etwa 200 m entfernt befindlicher Augenzeuge angab, auf die Plattform eines Güterwagens und versuchte mit den beiden anderen Hemmschuhen in der einen Hand auf einen Wagen des verhältnismäßig rasch einfahrenden Zuges aufzuspringen.

DV A 40: 3.5.1

Auf- und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig.

Daß das nicht gut gehen konnte, leuchtet wohl jedermann ein. Er erreichte das Trittbrett des Wagens nicht bzw. dürfte von diesem abgerutscht sein, wurde mitgeschleift, überfahren und zerstückelt.



Der tragische Unfall blieb von der Zugbegleitmannschaft unbemerkt und der zu weit entfernt stehende Augenzeuge, der außerdem erst kurze Zeit bei den ÖBB ist, konnte nicht mehr rechtzeitig eingreifen, um den Unfall verhindern zu können.

Unfallrate besser?

Obwohl sich alle mit der Unfallverhütung und dem Arbeitnehmerschutz befaßten Mitarbeiter und Stellen bemüht haben, durch Aufklärungstätigkeit und Beseitigung von technischen Unfallquellen eine Verminderung der Anzahl der Unfälle zu erreichen, ist die Unfallrate 1974 gegenüber 1973 angestiegen.

Eine vom Betriebsdienst durchgeführte Auswertung zeigt, daß eine Verminderung der Anzahl der Arbeitsunfälle nur dort eingetreten ist, wo technische Mängel mit den Unfällen in ursächlichem Zusammenhang stehen.

Die überwiegende Anzahl der Unfälle (mehr als 85%) sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Um eine Reduzierung der Anzahl dieser Unfälle zu erreichen, mußte schwerpunktmäßig in allen Bereichen des Betriebsdienstes eine verstärkte Unfallverhütungswerbung einsetzen.

Die internationalen Eisenbahner-Unfallverhütungswochen 1975 sind fast überall mit Erfolg durchgeführt worden; es sind auch einige erfolgversprechende Vorschläge zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Beseitigung technischer Unfallquellen vorgelegt worden. Die Begutachtung bzw. Auswertung dieser Vorschläge ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Auf Grund der gemeldeten Arbeitsunfälle im Betriebsdienst kann für das Jahr 1975 gegenüber 1974 erfreulicherweise ein Absinken der Unfälle um 119, d. s. ca. 13%, festgestellt werden. Wollen wir diese günstige Entwicklung der Unfallrate beibehalten, müssen wir gemeinsam durch persönliche Einflußnahme und zielführende Maßnahmen versuchen, Arbeitsunfälle so weit als möglich zu verhindern.

Es ist daher notwendig, daß jeder Mitarbeiter auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitwirkt.

DV A 40: 2.1.1.3

Jeder Bedienstete ist verpflichtet, auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken und die Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit — ggf. durch geeignete Vorschläge — zu fördern.

Ist aber bereits ein Unfall geschehen, wird zwecks Verhinderung gleichartiger Ereignisse daran erinnert, daß es zweckmäßig ist, den Arbeitsunfall mit den Mitarbeitern zu besprechen. Voraussetzung ist jedoch, daß nach objektiver Prüfung des betreffenden Arbeitsunfalles unter Berücksichtigung des Arbeitsablaufes und der örtlichen Verhältnisse eine genaue Beurteilung des Unfallherganges und der Unfallursache vorliegt. Den Mitarbeitern sind hiebei die einschlägigen Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften, die nicht oder in nicht genügendem Ausmaß beachtet wurden, in Erinnerung zu rufen.

BZAL Deutschland

OeVAE Oesterreich

SVAE Schweiz

JHF Sverige

Werkgroep Verkeer
ANDO Nederland

SdF France
Luxembourg

NJA Norge

SAGRE Hellas

RRL Suomi

DJA Danmark

SVAE Svizzera

Internationaler Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband
Fédération internationale des cheminots antialcooliques
International Railway Temperance Union

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion. Für den Inhalt verantwortlich: Eduard Danitschek, beide 1010 Wien, Elisabethstraße 9. Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 1.