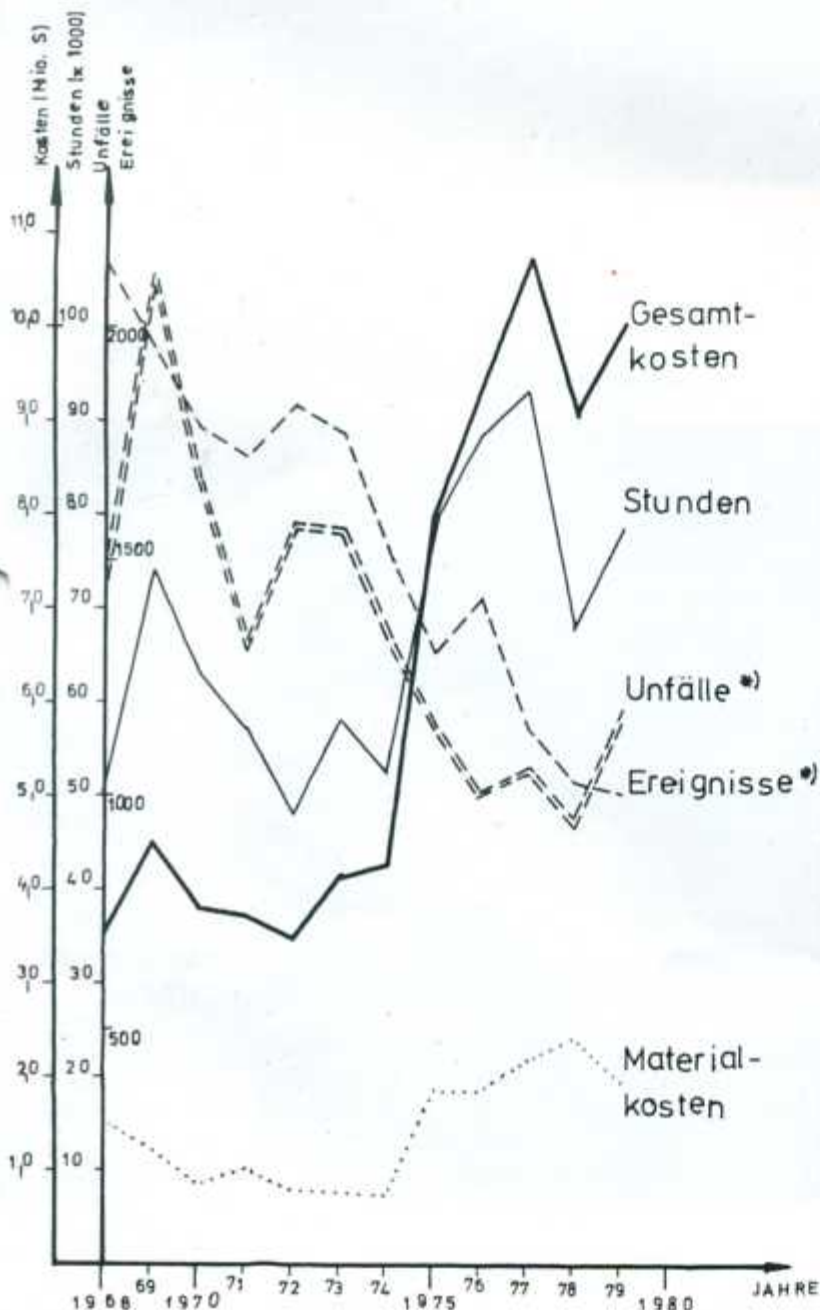


## Verschubschäden und deren Behebung bei Personenwagen

(Beitrag der Maschinendirektion)



„Was sollen wir mit diesen „Fieberkurven“ (Titelbild) anfangen? Das ist etwas für Statistiker, das geht doch uns nichts an! Außerdem – die Zahl der Unfälle und Ereignisse\* sinkt so wieso jedes Jahr – hin und wieder gibt's halt ein Unglücksjahr – also was wollen die von uns?“

Sie haben damit zwei der „Fieberkurven“ richtig gedeutet, nämlich jene der Unfälle und Ereignisse\* beim Verschub. Die anderen drei Kurven sprechen aber auch, und diese sagen uns genau das Gegenteil: Die Stunden und Kosten der Verschubschadensbehebung sind seit 1974 enorm gestiegen. Das bedeutet, daß zwar weniger Anstände vorkommen, jedoch die Schwere der einzelnen Fälle immer größer wird. Nennen wir einmal die Zahlen zu diesen Kurven, und damit die „Unglücksjahre“ keine zu große Rolle spielen, nehmen wir jeweils die Durchschnitte (1968–1974 gegen 1975–1979):

	Jahresdurchschnitt 1968–1974	Jahresdurchschnitt 1975–1979	Steigerung
Stunden . . . . .	58.000	81.500	40,5 %
Materialkosten . . . .	1 Mio S	2 Mio S	100 %
Gesamtkosten . . . . .	3,9 Mio S	9,5 Mio S	143,6 %

\* Die statistischen Werte sind der Verkehrsunfallstatistik (Gesamtstatistik) entnommen; es bedeuten:  
Unfälle = Spalten 71 und 83  
Ereignisse = Verschubentgleisungen und -zusammenstöße mit leichten Folgen.

Nun werden einige von Ihnen einwenden, daß ja seit 1968 alles teurer geworden ist, sollte das bei der Verschubschadensbehebung nicht gelten? Dieser Einwand ist richtig und kann die gestiegenen Materialkosten erklären. Die Aufarbeitungsstunden in den Werkstätten sind aber auch fast um die Hälfte gestiegen, obwohl von 1979 noch Wagen in den Werkstätten stehen, die wegen Mangels an Arbeitskräften noch nicht begonnen werden könnten!

Der Stundenaufwand für 1979 müßte eigentlich um 20.000 Stunden höher gezeichnet werden. Wir wollen uns einmal überlegen, was das bedeutet:

Derzeit stehen rund 40 vierachsige Reisezugwagen unfallbeschädigt in den Hauptwerkstätten. Der geschätzte Instandsetzungsaufwand beträgt etwa 40.000 Stunden; das heißt, daß 25 Werkstättenbedienstete 1 Jahr lang arbeiten müssen, um diese Schäden

zu beheben! Im abgelaufenen Jahr wurden schon etwa 79.000 Stunden aufgewendet, es waren also 1979 nur zur Beseitigung von Verschubschäden an Personenwagen rund 48 Mann dauernd in den Werkstätten einge-

setzt. (Die größeren Verschubschäden an Zweiachsern werden nicht mehr ausgebessert, sonst wäre der Stundenaufwand noch höher).

Was sind nun die Folgen dieses Zustandes:

Die Werkstätten haben zu wenig Personal und kommen mit der Behebung dieser hohen Unfallschäden nicht nach. Es stehen daher zu viele Wagen in den Werkstätten, die dem Betrieb fehlen, das heißt

- es müssen für Zeiten des Spitzenbedarfs Wagen fremder Verwaltungen angemietet werden,
- es können weniger Aufträge für Sonderzüge angenommen werden,
- es können weniger alte Zweiachser ausgemustert werden,
- es kann die Modernisierung älterer Wagen nicht so rasch erfolgen, wie dies wünschenswert wäre.

Vielleicht können auch manche Garnituren nicht so gebildet werden, wie dies für die Reisendenzahl nötig wäre?

Wir appellieren daher besonders eindringlich an alle jene, die mit dem Verschub in den Zugbildebahnhöfen der Reisezüge zu tun haben: Tun Sie Ihr Möglichstes, um weniger Wagen zu beschädigen! Wirken Sie auch auf die Kollegen ein und führen Sie auch diesen vor Augen, welcher Schaden den ÖBB durch unüberlegte und schlampige Dienstesausübung entsteht!



# Aus dem Verkehrsgeschehen

## Entgleisung des Z 44675 im Bf St. Anton am Arlberg am 16. 6. 1980

nen ergangenen Dienstanweisung vom 4. Juli 1980 auf die Einhaltung der richtigen Vorgangsweise im Umgang mit gefährlichen Gütern – vor allem

im Hinblick auf a. g. Ereignissen – besonders hinzuweisen:

1. Bei der Annahme von Gütern, die gemäß Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, sowie bei deren Übernahme von einer fremden Bahn ist genauestens darauf zu achten, daß die **Frachtbriefvermerke** (Bezeichnung des Gutes, Angabe der Klasse, der Ziffer und ggf. des Buchstabens der Stoffaufzählung, rote Unterstreichung) gemäß den Bestimmungen des Sonderheftes 1 zum ÖGT I und IGT I vollständig eingetragen werden bzw. sind. Ist dies nicht der Fall, so ist gemäß Punkt 75 bzw. 615 lit. b der DV K 3 vorzugehen.
2. Sofern anlässlich von außergewöhnlichen Ereignissen an entgleisten (beschädigten) Wagen nicht ohnehin durch vorhandene, zweifelsfrei erkennbare Gefahrenkennzeichnung (Kennzeichnungsnummer) oder Gefahrettel die Identität und somit auch die Gefährlichkeit des Ladegutes ermittelt werden kann, sind die notwendigen Informationen den



Nahezu ein ganzer Güterzug samt Ladegut wurde vernichtet (das Tzf und ein Wagen ausgenommen), als im Bf St. Anton am Arlberg am 16. 6. 1980 um 22.56 Uhr Zug 44675 bei einer Geschwindigkeit von 119 km/h – zulässig wären 70 km/h gewesen – knapp nach Passieren des Ostportals des Arlbergtunnels entgleiste (s. Bilder). Neben einem enormen Sachschaden in der Höhe von ca. S 13 Mio. und einer empfindlichen Verkehrsstörung – der durchgehende Zugverkehr war am 18. 6. 1980 um 1.24 Uhr unterbrochen – kam es im Zuge der Aufräumarbeiten durch Freiwerden einer höchst giftigen chemischen Verbindung aus einem beschädigten Faß einer aus 30 Fässern bestehenden Sendung zu einer schweren gesundheitlichen Gefährdung der Bergungs- und Behebungsmannschaften.

Für das Ereignis waren offensichtlich keinerlei technische Mängel ursächlich; vielmehr ergaben die Untersuchungen, daß der beteiligte Tzf-Führer die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht beachtet und die INDUSI nicht eingeschaltet hatte.

Die unzureichende, äußerliche Kennzeichnung sowie unvollständige bzw. unrichtige (veraltete) Deklaration des o. g. gefährlichen Gutes im Frachtbrief waren Anlaß, in einer an die BBDio-



Frachtpapieren der betreffenden Wagen zu entnehmen.

3. Mit den Aufräumungs-, Aufgleisungs- und sonstigen Behebungsarbeiten – ausgenommen vertretbare, spontane Aktionen zur Rettung von Menschenleben oder zur Abwendung weiterer, eventuell noch größerer Gefahren – darf erst nach

Identifizierung und Feststellung der Gefährlichkeit des in Betracht kommenden Ladegutes bzw. nach Setzen erforderlicher Schutzmaßnahmen begonnen werden.

4. Sollte die UN.-Nr. eines gefährlichen Gutes in der „Numerischen Stoffliste zur Feststellung gefährlicher Güter in Behälterwagen (Kes-

selwagen)“ nicht enthalten sein und somit das Gut aufgrund der UN.-Nr. allein nicht zu identifizieren sein, so erfolgt bis zu der in Kürze vorzunehmenden Beteiligung der Zugleistungen mit einer numerischen Liste aller gefährlichen Güter die Identifizierung über Anfrage bei GD III/2 – Unfalldienst – oder der ZVÜ.

## „Gefährdete“ Rotten sind gefährdet!

Aus einem Erhebungsgeschäftsstück der Bundesbahndirektion Linz entnehmen wir:

Mittwoch, 11. 6. 1980, war zwischen den Bahnhöfen Freistadt und Summerau auf dem Streckengleis von km 54.800 bis 54.900 eine Arbeiterrotte der Bm Freistadt, bestehend aus 5 Mann und 1 Sicherungsposten mit Vorbereitungsarbeiten für einen MDZ-Einsatz beschäftigt. Wegen des Einsatzes von 2 Schraubeneindrehmaschinen wurde die Arbeiterrotte als „Gefährdete Rote“ bei den Fahrdienstleitern der Bfe Freistadt und Summerau angemeldet. Als Sicherungsposten wurde ein Mitarbeiter des örtlichen Bahnmeisterpostens eingeteilt.

Um 14.45 Uhr erschien der Gleismeister im Stellwerk 1 des Bf Summerau und beantragte fernmündlich beim Fdl eine Kleinwagenfahrt mit einem Werkstättenwagen und 3 Anhängern nach Bf Freistadt. Vom Schieben des Werkstättenwagens wurde dem Fdl keine Mitteilung gemacht.

Der KI-Führer und -Fahrer ließ in zwischen den auf Gleis 9 stehenden Werkstättenwagen an den Kraftkleinwagen ankuppeln. Er hatte keine Bedenken, den Werkstättenwagen sowie die KI-Anhänger gleichzeitig zu befördern!

Da der Werkstättenwagen keine taugliche Luftbremse aufwies, erprobte der KI-Führer persönlich die Handbremse des Wagens, stellte deren Funktionstüchtigkeit fest und teilte einen Bediensteten des Bauzuges 201 zum Bedienen der Handbremse und zum Beobachten der Strecke ein. Der Werkstättenwagen hatte an der Vorderseite keine Aufstiegsbretter, die Handbremse befand sich im Wageninneren und zwar an der dem Kleinwagen zugekehrten Stirnseite. Dadurch hatten weder der Bediener der Handbremse noch der KI-Fahrer Sicht auf die vor ihnen liegende Strecke.

Der Fdl vereinbarte nach dem Anruf des Gleismeisters die Kleinwagenfahrt mit dem Fdl des Bf Freistadt mit einer Gleisbesetzungsdauer von 15.00 bis 15.20 Uhr. Ob das Gespräch auf der Zugmeldelinie oder auf der Streckenfernsprechlinie abgewickelt wurde, können beide Fdl nicht mit Sicherheit angeben. Die Verständigung der gefährdeten Rote wurde vom Fdl des Bf Summerau verabsäumt. Daraufhin teilte er dem im Stellwerk 1 wartenden Gleismeister nur die Gleisbesetzungsdauer mit. Er diktierte diesem keine Angaben für die Fahrtrichtung und wies ihn auch nicht auf die gefährdete Rote hin, da er auf diese vergessen hatte. Der Gleismeister trug die Gleisbesetzungsdauer in die Fahrtrichtung ein und übergab diese dem beim Kleinwagen befindlichen KI-Führer. Nach Rückfrage des Stellwerkswärters beim Fdl, ob der Kleinwagen abfahren dürfe, was dieser bejahte, erteilte der Stww dem KI-Führer mündlich die Abfahrtserlaubnis.

Um 15.00 Uhr fuhr die Kleinwagenfahrt ab (Werkstättenwagen geschoben, Motorbahnwagen, 3 Anhänger gezogen). Im Kleinwagen befanden sich außer dem KI-Fahrer noch 1 Oberbauarbeiter und der Gleismeister des Bauzuges 201. Der Fahrer fuhr mit ca. 20 km/h und gab nach ca. 300 m Signal „Achtung“, da er sich erinnerte, daß während der Fahrt von Freistadt nach Summerau (um 11.35) eine Arbeiterrotte im km 54.800 beschäftigt war.

4 Oberbauarbeiter waren zu diesem Zeitpunkt mit 2 Schraubeneindrehmaschinen mit dem Wechseln und Eindrehen von Schwellenschrauben beschäftigt. Der örtlich Aufsichtführende befand sich ca. 10 m rechts in Höhe der ersten Schraubeneindrehmaschine. Er erblickte in einer Entfernung von 30 – 40 m plötzlich den anrollenden Kleinwagen, lief in Richtung Arbeiterrotte und versuchte die Arbeiter durch Zurufe und Handzeichen zu warnen. Der Sicherungsposten befand sich zum Zeitpunkt des Ereignisses im km 54,790 im Hörbereich der Rote

und sah in seinem Zugverzeichnis nach, wann der nächste Zug zu erwarten sei. Bei Erblicken des Kleinwagens gab er sofort Rottenwarnsignale. 3 Oberbauarbeiter konnten noch rechtzeitig das Gleis verlassen.

Um 15.03 Uhr erfaßte der Werkstättenwagen im km 54,900 die erste Schraubeneindrehmaschine, welche gegen den sich zwischen erster und zweiter Maschine befindlichen Gleisarbeiter geschleudert wurde, dieser einen Stoß versetzte und ihn aus dem Gleis gegen die Böschung warf. In weiterer Folge erfaßte der Werkstättenwagen die zweite Schraubeneindrehmaschine, wobei beide Maschinen unter dem Werkstättenwagen zu liegen kamen und sich anschließend beim Motorbahnwagen verfangen, der dadurch mit beiden Achsen entgleiste.

Aus dem Beispiel aus unserem Alltag können Sie – welcher Sparte des ausführenden Betriebsdienstes auch immer Sie angehören – gewiß nützliche Lehren ziehen:

Zum Beispiel,

- daß „gefährdete Rotten“ nicht umsonst so heißen,
- daß es nicht immer egal ist, welche Fernsprechverbindung benutzt wird,
- daß es (wenn keine Ausnahmegelung durch die GD getroffen wurde) nicht gestattet ist, mit einem motorisierten KI Regel- und Nebenfahrzeuge gleichzeitig zu befördern,
- daß bei geschobenen Fahrten die Beobachtung des Fahrweges oder der Strecke möglich sein muß.

Die grobfahrlässige Handlungsweise zweier Bediensteter hat in diesem Fall zwar einen verletzten Mitarbeiter und S 70.000,- Sachschaden zur Folge, der Unfall hätte aber noch viel schlimmer ausgehen können.

Verletzung, Bestrafung, Heranziehung zum teilweisen Schadenersatz, Nachprüfung – häßliche Worte, folgenreiche Worte. Jenen Mitarbeitern, die eine optimale Dienstleistung bieten, bleiben solche Worte (Folgen) erspart.

Am 10. 4. 1980 fand im Bf St. Pölten Fbf ein Probealarm statt, bei dem die Beschädigung eines mit Phosphor beladenen Kesselwagens (regelmäßiger Frachtlauf DB-Krems/D.) angenommen wurde.

Unter dem Titel „Die Eisenbahner waren auf Draht“ berichteten die „NÖ-Nachrichten“ am 15. 4. 1980: „Denn bei der Bahn geht's nicht so schnell? Den Gegenbeweis lieferten vergangene Woche St. Pöltner Eisenbahner bei einem Probealarm, der von der Generaldirektion am Frachtenbahnhof anberaumt worden war. Das Ergebnis: Vollstes Lob für die zehn Mann starke Vershubpartie und für die Einsatzgruppe der Stadtfeuerwehr. Es gab nur kleine Mängel... usw.“.

Wenn „Die Eisenbahner einmal nicht auf Draht“ sind, hat das meist schwerwiegende Folgen, wobei die Theorie (Probealarm) von der Realität oftmals weit übertroffen wird:



auch der vorgereichte, mit Möbeln beladene Wagen Feuer fing. Sachschaden ca. S 1 Mio. Die Feuerwehren der Stadt St. Pölten und der umliegenden Ortschaften — ca. 30 Fahrzeuge und 200 Mann — hatten Großeinsatz: Löschen, Kühlen, Umfüllen, Abriegeln des Geländes des Fbf einschließlich der Zufahrtstraßen; aus Sicherheitsgründen mußten die Fenster der nahegelegenen Häuser ge-

schlossen bleiben, das Gasnetz und die sanitären Anlagen am Fbf und zwei Tankstellen in näherer Umgebung des Fbf mußten gesperrt werden, usw.

Die betrieblichen Auswirkungen waren dementsprechend; auch bestand bis 22. 7. 1980 eine Einschränkung in der verschubdienstlichen Behandlung von Wagen mit Schwefelkohlenstoff.



### Verschubzusammenstoß im Bf St. Pölten Fbf am 10. 7. 1980

Wegen unterbliebener Bremsbedienung stieß am 10. 7. 1980 im Bf Sankt Pölten Fbf eine aus 10 Fahrzeugen bestehende, abgerollte Wagengruppe mit auf Gl 84 stehenden Fahrzeugen zusammen, wodurch sich die beiden ersten anrollenden Wagen miteinander verkeilten. Verletzt wurde niemand. Das Ladegut des zweiten Wagens — Schwefelkohlenstoff — trat teilweise aus und geriet in Brand, wodurch

Auf dem Weg zum Friedhof brach sie plötzlich zusammen

## 76jährige Frau starb durch Giftgaswolke von St. Pölten

Das Giftgasunglück von Sankt Pölten (Niederösterreich) hat doch ein Opfer gefordert: Auf dem Weg zum Friedhof geriet die 76jährige Anna Swoboda, die das Grab ihres verstorbenen Mannes besuchen wollte, in die erste Giftgaswolke, die nach dem Zusammenstoß der beiden Güterwaggons entstand. Die Frau starb kurz nach der Einlieferung ins Spital.



Fast jeden Tag ging die Pensionistin, die in der Mühlgasse in St. Pölten wohnt, zum Grab ihres Mannes und ihrer erst im Vorjahr verstorbenen Tochter, Anna Swoboda war schon seit längerer

VON ERICH SCHÖNAUER  
Zeit wegen ihrer Herzbeschwerden in ärztlicher Behandlung. Sie befand sich gerade in der Goldeggerstraße neben dem Frachtenbahnhof, als der mit 20.000 Liter Schwefelkohlenstoff beladene Kesselwaggon auf dem Verschubbahnhof gegen einen mit Möbeln gefüllten Güterwaggon stieß. Der Puffer des einen Wagens riß ein Loch in die meh-

lere Millimeter starke Kesselwand. Durch einen Funken entzündete sich der Schwefelkohlenstoff.

Bei dem Brand und den zahlreichen Explosionen entstanden hochgiftige Gase, die — wie berichtet — schwerer als Luft sind. Eine der ersten Giftwolken wurde durch den starken Wind in Richtung Goldeggerstraße verblasen. Mehrere Sekunden lang stand die Pensionistin mitten in den giftigen Dämpfen, ihr wurde übel. Sie ging noch zu einer in der Nähe wohnenden Bekannten in der Granstraße. Dort trank sie ein Glas Wasser, und hoffte, daß ihr besser werden würde. Als sie sich immer schlechter fühlte, verständigte die Freundin die Rettung. Doch jede Hilfe kam zu spät.

Der 38jährige Vershubleiter Norbert H. aus St. Pölten wurde inzwischen angezeigt, da er den Waggon nicht wie vorgeschrieben mit zwei Bremsen besetzt hatte.

Was den gegenständlichen Fall über andere hinaushebt — über Unfälle ähnlicher Art mit gefährlichen Gütern wurde wiederholt berichtet —, war diesmal die aufwendige und markt-schreierische Berichterstattung in der Tagespresse. In einem jedoch muß man den Redakteuren rechtgeben (und so mancher Mitarbeiter, ob schuldhaft beteiligt oder nicht, wird dasselbe gedacht haben), daß der Verschubzusammenstoß noch weit

folgenschwerer hätte ausgehen können. Daß aber den ÖBB im Zusammenhang mit dem Ereignis der Tod einer alten Frau in die Schuhe geschoben wurde, ging entschieden zu weit.

Für alle Mitarbeiter, die die Berichterstattung verfolgten, möchten wir eine dem Stand der Untersuchungen bei Redaktionsschluß zugrundeliegende Feststellung treffen, die auch

allen zuständigen maßgeblichen Stellen zugeleitet wurde:

Bei einer am 18. Juli 1980 im Gerichtsmedizinischen Institut in Wien vorgenommenen Blutgasanalyse konnte kein Schwefelkohlenstoff nachgewiesen werden. Ein Zusammenhang zwischen dem Verschubzusammenstoß und dem Tod der 76jährigen Frau Anna S. erscheint demnach ausgeschlossen.

## Sonnenzug

Seit vielen Jahren schon erleben gebrechliche Mitbürger, aber auch schwer behinderte Menschen aus den Nachbarländern einige schöne Tage, vielleicht die schönsten Tage überhaupt, in Eisenbahnwaggons. Wohlorganisiert von der „Arbeitsgemeinschaft Sonnenzug“, geht alljährlich ein Sonderzug auf die Reise quer durch Österreich und berührt auch angrenzende Gebiete. Karitative Organisationen, beispielsweise das Rote Kreuz oder der Malteser-Ritterorden, betreten aufopfernd die hilfsbedürftigen Reisetilnehmer. Der Herr Bundespräsident läßt es sich nie nehmen, nicht nur den Zug, sondern die einzelnen Menschen zu verabschieden, ihnen eine glückliche Reise zu wünschen; den Kranken ein unauslöschlich freudiges Erlebnis.

Es ist klar, daß jeder Eisenbahner, der mit dem Sonnenzug zu tun hat, nicht nur mit viel Herz — wie bei

seinem Beruf üblich —, sondern mit noch ein bißchen mehr Herz die Sonnenzugobliegenheiten erfüllt.

Allen Kollegen, die Gelegenheit hatten, direkt oder indirekt an der Sonnenzug-Fahrt 1980 mitzuwirken, ist das nachstehend abgedruckte Schreiben der Arbeitsgemeinschaft Sonnenzug an unseren Herrn Generaldirektor gewidmet.

„Aufrichtigen Dank für die so großzügige Unterstützung und Betreuung, die seitens der Österreichischen Bundesbahnen dem Sonnenzug 1980 gewährt wurde.

Auch im Ausland gab es keinerlei Schwierigkeiten. Der Zug war immer pünktlich im nächsten Bahnhof, auch wenn er irgendwo später abfuhr. Das Bahnpersonal war freundlich und hilfsbereit. kurz gesagt, UNSERE BUNDESBAHNEN waren wieder DIE GROSSE HILFE.

Darf ich Sie, sehr geehrter Herr Generaldirektor, daher bitten, ALLEN BEDIENSTETEN der Bun-

desbahnen, die sich heuer wieder so verdienstvoll dem Sonnenzug widmeten — von der Planung bis zur klaglosen Durchführung, der Führung des Sonderwaggons von und nach Innsbruck, dem Bahntransport von und nach Spittal/Drau mit den Sonderhalten in Friesach, den Bemühungen um die Gäste aus Ungarn und Jugoslawien, die gesondert nach Wien kamen, den Bustransporten von und nach Linz — herzlichen Dank und Anerkennung zu übermitteln.

Alle haben beigetragen, den Sonnenzug wieder zu einem vollen Erfolg werden zu lassen.

Mit dem Ausdruck meiner ergebenen

Hochachtung  
AR Erik Engel  
Vorsitzender“

Gewiß wird es auch beim Sonnenzug 1981 nicht an der nötigen Begeisterung unserer Mitarbeiter fehlen.

## Verhütung von Ladegutbeschädigungen

Die Verkaufsdirektion wurde von der Unternehmensleitung beauftragt, zu akquirieren, d. h. möglichst viele Güter auf die Schiene zu bringen. Diese Aktivität war sicherlich mitbestimmend dafür, daß im Jahre 1979 im Vergleich zu 1978 ein beachtlicher Transportzuwachs erzielt und die 50-Mio.-Tonnengrenze beförderten Gutes überschritten werden konnte.

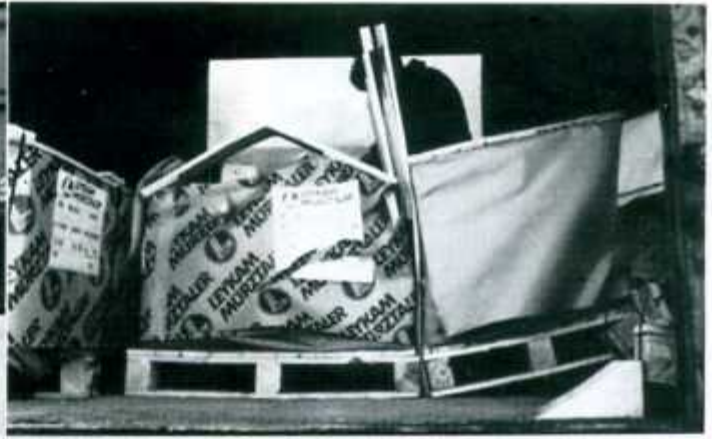
Dabei ist festzustellen, daß trotz dieser Steigerung die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 verschubdienstlich

behandelter Wagen gesunken ist, aber die Ladegutbeschädigungen sowohl in der Anzahl als auch in der Schadenshöhe wesentlich gestiegen sind.

Die Verladeberatung ist bemüht, die Firmen über die systembedingten Transportbeanspruchungen aufzuklären und durch Verbesserungen bei der Verpackung, der Verladung und der Sicherung der Güter im Waggon einen schadensfreien Transport zu erreichen. Diese Verbesserungen verursachen sehr hohe Kosten; wird dabei eine gewisse Größenordnung überschritten, so besteht die Gefahr der Abwanderung zum Straßentransport.

Aus der Sicht der Bahnkunden ist die Transportqualität (Beschädigung von

Transportgütern) neben dem Beförderungspreis und der Pünktlichkeit ein wesentliches Kriterium für die Entscheidung, sein Transportgut den ÖBB anzuvertrauen. Dem Kunden erscheint es wenig sinnvoll, daß seine Ware wohl kostengünstig und pünktlich, aber beschädigt im Bestimmungsbahnhof eintrifft, zumal beim Straßentransport — wie immer wieder behauptet wird — keine Beschädigungen auftreten. Der Kunde wünscht, daß nicht nur er, sondern auch die ÖBB ihren Beitrag zur besseren und schadensfreien Beförderung leisten; er versteht darunter konkret die sorgfältige Behandlung der Waggons in den Verschubbahnhöfen. Er begründet diese Aussage damit, daß trotz Einhaltung der Beladevorschriften und



Verladeempfehlungen von seiner Seite Sendungen beschädigt werden.

Durch den Einsatz von Stoßmeßgeräten konnte festgestellt werden, daß die zulässigen Auflaufgeschwindigkeiten oft wesentlich überschritten werden. Nicht immer treten dabei Ladegutbeschädigungen oder -verschiebungen auf; die Gefahr derartiger Anstände ist aber gegeben. Die Suche nach einem Schuldigen ist sicher nicht immer zielführend; es erscheint vielmehr notwendig, alle Mitarbeiter darüber zu informieren, welche Werte die ihnen anvertrauten Güter eigentlich darstellen.

In Zusammenarbeit mit der Betriebsdirektion können diese Informationen in Form von Vorträgen beim Dienstunterricht für Verschieber, unter Einbeziehung jener kommerziellen Bediensteten, die mit der Güterabfertigung befaßt sind, erfolgen. Auch bei notwendigen Einvernahmen von Bediensteten soll nicht nur auf den unmittelbaren Schaden, sondern auch auf die Folgeschäden, wie z. B. betriebliche Schwierigkeiten, Transportverluste, Wertminderung des Gutes oder auch versäumte Schiffsanschlüsse, hingewiesen werden.

Ein Grund für Kundenbeschwerden stellt schon eine auch nur geringfügige Ladeverschiebung, speziell bei palettierten Sendungen dar, da eine Entladung mit Flurfördergeräten nicht möglich ist und zusätzliche Arbeitskräfte zur händischen Entladung oft nicht vorhanden sind. Im Extremfall verweigert der Empfänger überhaupt die Annahme der Sendung, so daß diese auf Kosten der ÖBB an den Absender zurückbefördert werden muß, selbstverständlich ist auch der Schaden zu ersetzen.

Wie wichtig die rechtzeitige Beziehung des Verladeberatungsdienstes ist, zeigt der nachstehend angeführte Fall:

Eine große Zementfirma stieg von der händischen Stapelverladung auf die palettierte Verladeweise um. Die von der Lademannschaft angewendete Schlichtform und Palettenanordnung entsprach in keiner Weise den Erfordernissen des Eisenbahnbetriebes, sondern war ganz dem Lkw-Verkehr angepaßt. Eine Unzahl von Schadensfällen und Beschwerden waren die Folge. Der Firma wurde die Verwendung palettengerechter Papiersäcke und die Einstellung von Schutzpaletten

zur Leerraumsicherung empfohlen. Die Verlademannschaft wurde angehalten, die Einstellung der beladenen Paletten exakt und so dicht wie möglich durchzuführen. Durch diese Maßnahmen und durch den Einsatz von Stoßmeßgeräten konnten Ladegutverschiebungen und Beschädigungen wohl nicht ganz vermieden, aber in Grenzen gehalten werden.

Abschließend soll an Hand eines Beispiels die Entstehung einer Verladeempfehlung geschildert werden.

Eine Firma beabsichtigt, Fertig-Motels von Österreich nach Polen mit den ÖBB zu transportieren. Nach Bestimmung des geeigneten Wagenmaterials wurde die transportgerechte Verladeart durch Auflaufversuche getestet, die dabei aufgetretenen Schwachstellen speziell bei der Ladungssicherung entsprechend berücksichtigt, sodaß ein möglichst schadensfreier Transportablauf zu erwarten ist.

Diese Beispiele und alle bisherigen Erfahrungen zeigen, daß es nur durch gemeinsames Bemühen aller am Transportablauf beteiligten Bediensteten gelingen kann, diese dem Image der ÖBB abträglichen Beschädigungen in Zukunft zu vermeiden.

## Erläuterungen und Auslegungen zu Betriebsvorschriften

6. Eine Anfrage gibt Anlaß zu neuerlicher Beschäftigung mit der richtigen Vorgangsweise bei geschobenen Zügen.

DV V 3, Punkt 500:

Züge dürfen nur in den im Punkt 438 angeführten Fällen geschoben werden, wobei sich die arbeitenden Triebfahrzeuge im Zug oder am Zugschluß befinden.

DV V 3, Punkt 438:

Von der Anordnung, daß sich bei Zugfahrten das arbeitende Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges befinden soll, darf abgewichen werden bei

- a) Zügen mit einem führenden Steuerwagen
- b) Kurzzügen, Hilfs-, Probe-, Arbeits- und Bedienungszügen
- c) Zügen, die von der Strecke zurückfahren
- d) Zügen, die wegen abgeschalteter Fahrleitung bis in den Nachbarbahnhof geschoben werden
- e) Zügen, die auf der Strecke abgestellte Wagen in den nächsten Bahnhof schieben

f) besonderen örtlichen Verhältnissen mit Genehmigung der GD (z. B. Zahnradbahn).

Die Zulässigkeit geschobener Züge unterliegt also starken Einschränkungen, da die fehlende Sicht des Triebfahrzeugführers die Durchführung der Fahrt beeinträchtigt. Die fehlende Sicht des Triebfahrzeugführers wird kompensiert durch die niedrige zulässige Geschwindigkeit, DV V 3, Punkt 500

- Bei geschobenen Zügen ist die Höchstgeschwindigkeit begrenzt mit 25 km/h, wenn alle EK abgeschränkt oder mit Blinklichtanlagen gesichert sind
- mit 15 km/h auf Strecken mit unabgeschränkten EK ohne Blinklichtanlagen
- mit 10 km/h, wenn unvorhergesehen zurückgeschoben werden muß.

vor allem aber durch die Stellung eines Spitzenschaffners.

DV V 3, Punkt 500:

Auf dem vordersten Wagen geschobener Züge hat sich ein Bediensteter mit den erforderlichen Signalmitteln (Spitzenschaffner) zur Beobachtung der Strecke und EK aufzuhalten (Ausnahme siehe

Punkte 297 und 298). Bietet der vorderste Wagen keine Möglichkeit der Mitfahrt für den Spitzenschaffner, darf sich dieser auf einem anderen Wagen nächst der Zugspitze aufhalten, wenn er von diesem Wagen aus die Strecke einwandfrei beobachten kann. Trifft dies nicht zu, so muß er dem Zug vorausgehen.

Die Aufgaben des Spitzenschaffners sind wie folgt festgelegt:

DV V 3, Punkt 447:

Bei geschobenen Zügen ist der an der Spitze befindliche Bedienstete (Spitzenschaffner) für die Signalbeachtung verantwortlich. Die Triebfahrzeugmannschaft hat auf die Signale des Spitzenschaffners besonders zu achten.

DV V 3, Punkt 500:

Der Spitzenschaffner hat erforderlichenfalls die Straßenbenützer zu warnen und Signale zur Regelung der Fahrt zu geben. Nimmt er wahr, daß Schranken- oder Blinklichtanlagen gestört sind, und ist der Zug hievon nicht verständigt, so hat er den Zug anzuhalten.

Ist eine Regelung der Fahrt nicht erforderlich (die Geschwindigkeit entspricht den gegebenen Verhält-

nissen), gibt der Spitzenschaffner **keine Signale** ab. Ist die Regelung der Fahrt erforderlich (Änderung der Geschwindigkeit, Anhalten), so gibt er **die erforderlichen Hand-Verschubsignale!**

Die Aufgaben des Triebfahrzeugführers sind im besonderen Fall im Punkt 447 und im Punkt 500 der DV V 3 genannt.

DV V 3, Punkt 500:

Der Triebfahrzeugführer hat auf die Signale des Spitzenschaffners zu achten. Vor der Weiterfahrt nach einem Anhalten vor gestörten Schranken- oder Blinklichtanlagen hat er Signal „Achtung“ zu geben.

Auch geschobene Züge können zum Fahren auf Sicht beauftragt werden. Die in der Einlage 33 der ZSR § 2 genannten Fälle sind **Anwendungsfälle, die über die Bespannung des Zuges nichts aussagen**. Grundsätzlich können die taxativ aufgezählten Anwendungsfälle auf jeden Zug bezogen werden, ob er nun mit einem oder mehreren Triebfahrzeugen verkehrt, ob er gezogen, nachgeschoben oder geschoben geführt wird.

Die Vorgangsweise ändert sich nicht; die Geschwindigkeit muß eben den Forderungen des Fahrens auf Sicht angepaßt werden.

## Gutes Licht — behagliche Wärme

Plötzlich im Juli, also mitten im Sommer, häuften sich Beschwerden über die Heizung in Zügen. Die „Sommertemperatur“ schwankte zwischen 10 und 18 Grad; dem einen war es zu warm, der andere wäre uns bald erfroren. Rasch wurden Kontakte zum Technischen Wagendienst hergestellt, um sicherzustellen, daß Wissenslücken der Zugbegleit- und Bahnhofbediensteten bezüglich der Bedienung von Heizeinrichtungen geschlossen werden. Freundlicherweise war Herr Ingenieur Kurt Nausch vom Referat

„Technischer Wagendienst“ in der Generaldirektion — Maschinendirektion sofort zu einem Gespräch mit dem IdB über das Problem Beleuchtung — Heizung bereit.

Ing. Nausch ist Schulungsbeamter für die Bediensteten des Technischen Wagenaufsichtsdienstes (also vom Bremsenschlosser bis zum Abteilungsleiter für den Technischen Wagenaufsichtsdienst). Vor seiner Spezialausbildung im technischen Dienst war Ing. Nausch viele Jahre als Fahrdienstleiter tätig. Er war dabei in den Bundesländern Tirol, Vorarlberg, Burgenland und Wien eingesetzt. Die betrieblichen Gegebenheiten der schmalspurigen Bregenzerwaldbahn sind ihm ebenso vertraut wie der Verkehr auf der Ost-West-Magistrale oder der Übergang zur Neusiedlerseebahn (Bild 1).



Bild 1

IdB: Herr Ingenieur Nausch! Werden von Ihnen auch Betriebsbedienstete geschult?



Ing. Nausch: Selbstverständlich! Es wurde eine Zeitlang versucht, die Zugbegleiter direkt zu unterweisen. Dabei konnte nur ein geringer Teil der Zugführer und Schaffner angesprochen werden. Heuer werden deshalb von mir alle Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst zu einer Besprechung über neue Reisezugwagen eingeladen. Diese geben das Wissen — zugeschnitten auf die örtlichen Erfordernisse — an die Betriebsbediensteten weiter.

*IdB: Geschieht die Unterweisung in Schulräumen oder am Objekt?*

N: Sowohl am Objekt als auch im Schulraum, dem Unterrichtswagen für den Technischen Wagenaufsichtsdienst 955 000 (Bild 2). In den Wintermonaten bereise ich mit dem Unterrichtswagen das Normalspurnetz der ÖBB. Der Wagen ist mit Modellen für die Heizung und Bremse, Lautsprechern, Projektoren und anderen Geräten ausgestattet. Die Modelleinrichtungen funktionieren wie im Original, der Betrieb erfolgt aber nicht mit Hochspannung, sondern mit Steuerspannung.

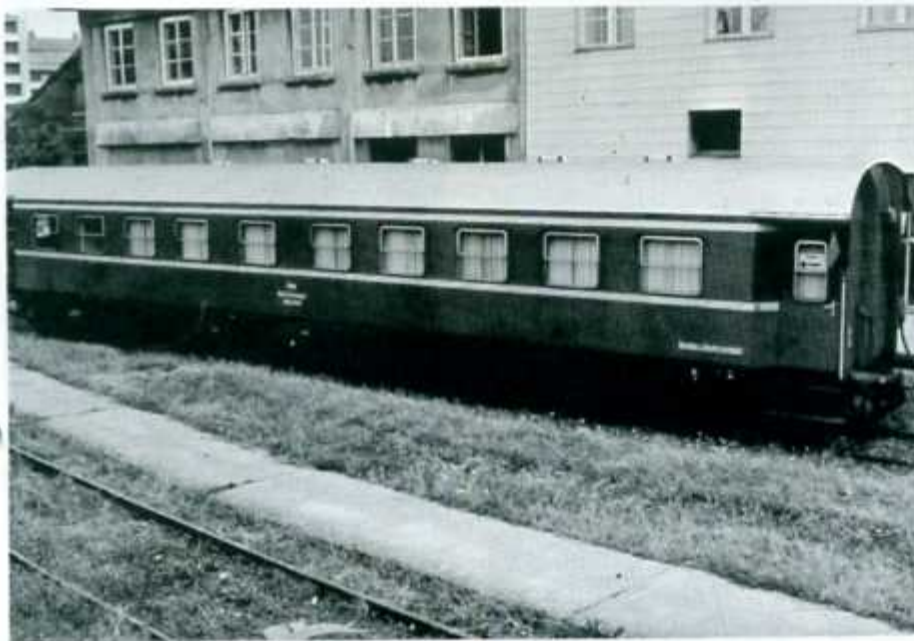


Bild 2

*IdB: Und in der warmen Jahreszeit steht der wertvolle Wagen ungenützt?*

N: Nein! Dafür ist er viel zu kostbar! Von März bis August ist der rollende Lehrsaal der Unterrichtsraum für die örtlichen Unterrichtsbeamten und die Schulungs-Wagenrevisoren.

*IdB: Herr Ing. Nausch, wenn nun Betriebsbedienstete die technischen Ein-*

*richtungen im normalen Betrieb betätigen, haben Sie dazu bestimmte Grundgedanken?*

N: Der Kollege muß zwei Dinge wissen:

1. Mit welchem Schalter schalte ich was ein oder aus, und
2. was geschieht, wenn ich einen Schalter betätige.

*IdB: Das Thema „Beleuchtung“ ist das verhältnismäßig einfachere. Wollen Sie dazu unseren Lesern etwas sagen?*

N: Zum Schalten der Beleuchtung gibt es in älteren Reisezugwagen einen Lichthauptschalter, dieser ist im Beleuchtungsschaltschrank untergebracht und gut beschriftet. In neueren Reisezugwagen ist die Beleuchtung des Wagens mit den Tasten Wagenlicht „1“ — „1/2“ — „0“ und die Beleuchtung des Zuges mit den Tasten Zuglicht „1“ — „0“ zu schalten. Voraussetzung für die Zuglichtsteuerung ist die Verbindung des UIC-Kabels. In den Abteilen ist über der Abteiltür ein Umschalter eingebaut, mit dem von Normalbeleuchtung auf Nacht-

(Not-)licht umgeschaltet werden kann. Im Schaltschrank befindet sich übrigens auch die Schadenliste, RIC-Muster X (Bild 3).

*IdB: Eine Zwischenfrage. Wird die Schadenliste ...*

N: Leider, leider wird von dieser bequemen und verlässlichen Art der Gebrechenmeldung noch immer nicht lückenlos Gebrauch gemacht. Doch zurück zur Beleuchtung: Während der



Bild 3

Fahrt soll sich der durch den Wagen gehende Zugbegleiter von der einwandfreien Funktion der Beleuchtung — auch der Leselampen — überzeugen, sowie auch auf das Leuchten der Ladekontrolllampe bzw. die Anzeige des Batterie-Voltmeters achten.

*IdB: Die Ladekontrolllampe, das ist das rote Licht ...*

N: Die Meldelampe war früher immer rot, jetzt ist man auf andere Farben übergegangen. Neuere Reisezugwagen haben keine Ladekontrolllampe, hier ist am Batterie-Voltmeter der Ladezustand abzulesen (größer als 18 Volt).

*IdB: Wir dürften voraussetzen, daß unseren Zugbegleitbediensteten bekannt ist, was zu geschehen hat, wenn die Meldelampe während der Fahrt nicht leuchtet.*

N: Trotzdem möchte ich daran erinnern: Das Verlöschen der Ladekontrolllampe **kann** bedeuten, daß die Lichtmaschine, das statische Ladegerät oder der Einankerumformer nicht ladet. Um das Erschöpfen der Batterie zu verhindern, ist die Beleuchtung auf 1/2 zu stellen. Ist diese Stellung nicht vorhanden, dann muß mittels der Abteilschalter auf Not-(Nacht-)schaltung der Verbrauch reduziert werden. Weitere Weisungen sind vom Wagenmeister einzuholen.

*IdB: Die Zugbegleiter werden aber auch nicht vergessen, die Reisenden um Verständnis zu bitten!*

*Weil Sie, Herr Ingenieur, ja auch der Ersteller von Dienstbefehlen sind,*

haben wir keine Sorge, daß Ihre Praxisregeln etwa vorschriftswidrig sind. Dürfen wir um ein paar Tips zum schwierigen Kapitel „Heizung“ bitten?

N: Wenn es recht ist, lasse ich den Komplex „Dampfheizung“ weg. Wo diese Heizungsbauart noch vorkommt, kennen sich die Mitarbeiter meist gut aus. Weitaus am häufigsten sind wir mit der elektrischen Heizung konfrontiert.

IdB: Ist unsere Ansicht richtig, daß die neue Vorschriftenbestimmung — die sich bei den niedrigen Julitemperaturen bereits kurz nach dem Inkrafttreten bestens bewährt hat —, wonach die Heizleitung ganzjährig verbunden sein muß, für das Zugbegleitpersonal noch recht ungewohnt ist. Hat doch der Zugbegleiter sehr selten mit dem Hauptschalter, sondern vielmehr mit den Abteilschaltern die Temperatur im Wagen (und das auch nur während der Heizzeit) geregelt.

N: Das ist vollkommen richtig. Nur bitte ich den Ausdruck „Heizleitung“ der Vergangenheit zu überlassen. Richtig ist die Bezeichnung „Zugsammelschiene“, weil aus dieser außer der Heizung noch andere Einrichtungen mit elektrischer Energie versorgt werden.

Die Zugsammelschiene steht das ganze Jahr über unter Spannung, wenn sie von einem Elektrotriebfahrzeug angespeist wird.

Bei Verwendung von Dieseltriebfahrzeugen mit Heizgenerator ist die Zugsammelschiene angespeist, wenn

— Außentemperaturen von + 15 °C und weniger auftreten, oder

— Wagen mit dem Kennbuchstaben „z“ im Zug eingereiht sind. Hier allerdings ist zu unterscheiden zwischen

1. Wagen mit Klimaanlage bzw. Kücheneinrichtung
2. Wagen ohne Klimaanlage und ohne Kücheneinrichtung, aber mit Ladeeinrichtung.

Im Fall 1. ist die Zugsammelschiene wie beim Elektrotriebfahrzeug immer mit elektrischer Energie zu versorgen;

im Fall 2. ist die Zugsammelschiene bei eingeschalteter Beleuchtung immer unter Spannung, bei ausgeschalteter Beleuchtung nur 25% der Fahrzeit unter Spannung zu halten.

Das heißt also, daß nach der neuen Vorschriftenlage die Energieversorgung wie im Haushalt funktioniert:

Das E-Werk setzt die Zuleitungen unter Spannung: die Hausfrau schaltet nun mit dem zugehörigen Schalter nur das benötigte Gerät ein und aus. Genau so verhält es sich bei der Bedienung der Heizung in Reisezugwagen. Zum Beispiel kann in Reisezugwagen mit elektrischer Widerstandsheizung mit dem Abteilschalter nur die Heizung in den Abteilen, hingegen mit dem Hauptschalter die Heizung im **ganzen** Wagen (auch Einstiegräum und WC) ein- und ausgeschaltet werden.

IdB: Ist dieser Hauptschalter immer im Wageninneren angebracht?

N: Ja. Bis auf **ganz wenige** Altbauwagen, wo dieser einzige „Hauptschalter“ außen, unter dem Langträger, zu finden ist, muß der Zugbegleiter immer nur innen schalten.

IdB: Aber auch bei vielen Neubauwagen befindet sich der Hauptschalter unter dem Langträger.

N: Das ist richtig. Doch ist dessen Betätigung für den Stör- oder Reparaturfall vorgesehen. Der Zub bedient jedoch nur den im Inneren am Schaltschrank befindlichen Betriebsschalter.

IdB: Also der Zub beobachtet, so oft es ihm möglich ist, die Temperatur in den Wagen, also in den Abteilen, Einstiegräumen und Sanitärräumen. In seinem Bestreben, eine behagliche Raumtemperatur zu erzielen, setzt er seine Schalthandlungen. Flexibel; während der Vorbereitung, anlässlich der Fahrkartenüberprüfung und während der Kontrollgänge.

Bild 4



Welche Besonderheiten muß aber der Zub wissen?

N: Zunächst möchte ich auf den weit verbreiteten Schlierenwagen hinweisen (7. und 8. Ziffer der Wagennummer 35). Da gibt es zwei sehr verschiedene Heizungsbauarten. Bei der ursprünglichen Ausführung ist es die Ehz, bei den neueren Wagen die Lhz 2 1000 V. Bei den Wagen mit Ehz also Widerstandsheizung, ist der Schaltungsvorgang der gleiche wie bei Altbauwagen. Mittels eines Hauptschalters (Bild 4) kann die Heizung im ganzen Wagen ein- oder ausgeschaltet werden. Die Zeitschalter (Druckknöpfe) für die Lüftung in den Abteilen sind batteriegespeist, also von der Stellung des Haupt- oder Abteilschalters der Heizung unabhängig. Die Abteilschalter der Bauart Ehz schalten die Heizkörper im betreffenden Abteil ein oder aus (Bild 5).



Bild 5

IdB: Warum betonen Sie diese Feststellung? Ist das nicht banal?

N: Absolut nicht! Jetzt kommen wir nämlich zur Bauart Lhz 2 1000 V! Bei dieser Bauart ist der Abteilschalter — das ist äußerst wichtig! — ein **Temperaturwahlschalter**. In der Minimumstellung (auch wenn 0 dabeisteht) (Bild 6) wird die Temperatur auf + 20 °C, in der Mittelstellung auf + 22 °C und in der Maximumstellung auf + 24 °C gebracht und gehalten. Die Wahl einer anderen Temperatur besteht nicht. Verstehen Sie jetzt,

warum es bei Außentemperaturen von etwa +18° zu Beschwerden der Reisenden gekommen ist, daß trotz „Nullstellung“ des Abteilschalters im Wagen bis 20° C geheizt wurde?

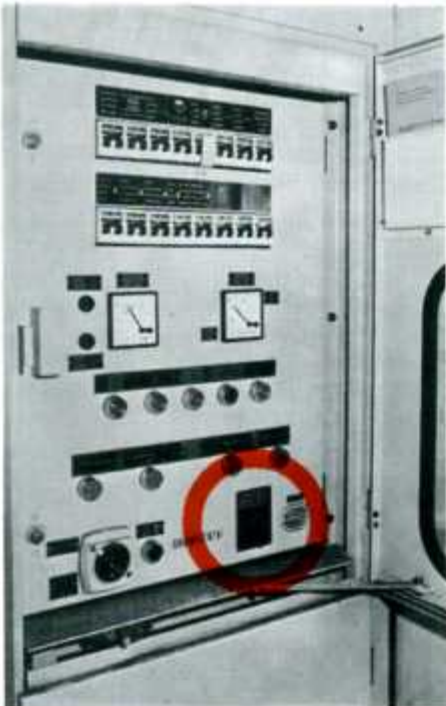


Bild 6

*IdB: Was tut also der Schaffner in dieser Situation?*

N: Hier gibt es nur eines — den Betriebsschalter für Heizung/Lüftung auf Null zu stellen (Bild 7).

Bild 7



*IdB: Das heißt, Lüftungsfanotiker kommen nicht auf ihre Rechnung.*

N: In dem kritischen Temperaturbereich, also bei Außentemperaturen zwischen etwa 16 und 19 Grad, wenn also eine Temperatur von 20 Grad als unangenehm warm empfunden wird, muß leider auf die Lüftung durch die Lüftungseinrichtung verzichtet werden.

*IdB: Gibt es noch eine Wagentype, wo die Bedienung der Heizschalter, wenn man damit nicht vertraut ist, etwas ungewohnt ist?*

N: Ich möchte noch deren drei erwähnen.

Bei **Personenwagen** mit Lhz 1000 V, deren **Bauart durch die Zahl 34 an 7. und 8. Stelle** der Wagennummer gekennzeichnet ist, erfolgt die Temperaturregelung durch den Zub. Der Betriebsschalter gestattet von links nach rechts folgende Einstellungen (Bild 8): „Lüften“, „0“, „Heizen 1“, „Heizen 2“, „Heizen 3“.

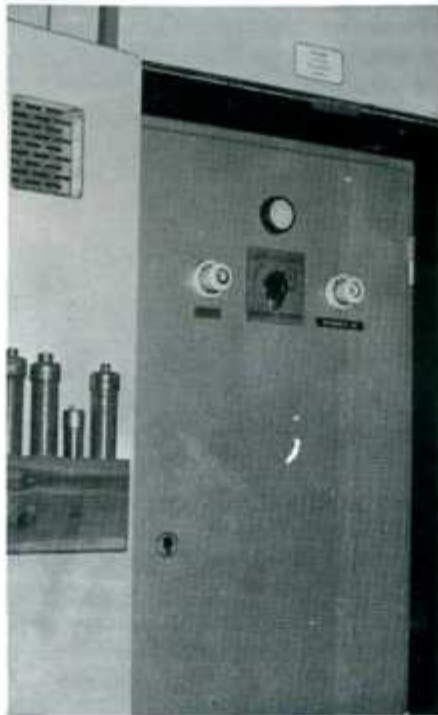


Bild 8

1 = 1/3, 2 = 2/3, 3 = 3/3 (also volle) Heizleistung. Also nochmals: Hier kann nur von den Zub die Temperatur im Wageninneren durch Betätigen des Betriebsschalters reguliert werden!

In den klimatisierten Reisezugwagen gibt es in der Regel keine Anstände, solange die Energieversorgung sichergestellt ist. Mittels des Abteilschalters kann im Abteil die Temperatur zwischen 20 und 26 Grad geregelt wer-

den. Die Temperatur im Einstieg- und WC-Raum ist programmiert und entzieht sich dem Einfluß des Zub.

Schließlich noch zur Heizung im Städtzug, dem Triebzug 4010. Zwei Arten sind möglich:

1. Die Stellungen des Betriebsschalters (Bild 9) von links nach rechts lauten (BBC-Heizung):

„Lüften“ — „0“ — „Heizen automatisch“ — „Heizen direkt“.



Bild 9

Betrachten Sie, bitte, die Stellung „Heizen autom.“ als Grundstellung. Nur wenn die Temperaturregelung nicht funktioniert, dann schalten Sie die zweckmäßigste, sonst mögliche Funktion ein. Sie können aber auch bei ordnungsgemäß funktionierender Anlage bewußt „Lüften“ oder zum Aufheizen „Heizen direkt“ einstellen. Bitte dann aber nicht auf das rechtzeitige Rückschalten vergessen, denn Sie haben ja die automatische Temperaturregelung unwirksam gemacht!

2. Der Betriebsschalter (Hauptschalter) der Friedmannheizung (Bild 10) läßt folgende Schaltungen zu: „Lüften“ — „0“ — „Heizen“.

Auch diese Anlage ist temperaturgeregelt. Im Störfall ist vom Zub ein im gleichen Schrank befindlicher Stöpsel aus der Buchse „Vorregelung“ auszuziehen und in die Buchse „Störung“ zu stecken.

In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Knopf (Potentiometer) mit der Bezeichnung „Vorregelung bei Störung“, mit dem die gewünschte Temperatur im Wagen einzustellen ist.



Bild 10

Meine eindringliche Bitte an alle in Frage kommenden Mitarbeiter: Melden Sie gewissenhaft jede Heizstörung, auch wenn sie Ihnen unbedeutend erscheint, auf jeden Fall durch eine Eintragung in die Schadenliste RIC, Muster X.

*IdB:* Sollte über die Webastoheizung auch noch etwas gesagt werden?

N: Auch bei dieser Heizungsart hat das Personal große Erfahrung. Um leicht vermeidbare Störungen auszuschalten, ist bei der Füllung darauf zu achten, daß kein Schmutz in die Brennstoffleitung gelangt.

*IdB:* Wie ist das mit den gefürchteten Wasserrückständen, die zum Einfrieren der Anlage führen und das Überstellen des Wagens in eine Betriebswerkstätte notwendig machen?

N: Der vorgegebene Spiritusanteil des Brennstoffgemisches hat den Sinn, das Wasser zu binden. Es dürfte daher diese Frage gar nicht auftauchen. Ist das Gemisch allerdings verfälscht, was dadurch entstehen könnte, daß in eine zum Füllen verwendete Kanne Regenwasser geraten ist, dann tritt dieser Effekt ein. Dem Zub ist das Auftauen jedenfalls nicht möglich.

*IdB:* Herr Ingenieur Nausch, wir danken Ihnen sehr für Ihre Ausführungen. Wir haben aber noch eine Bitte! Sollte einer unserer Mitarbeiter eine Frage zum Thema Beheizung – Beleuchtung haben und er sieht irgendwo den Unterrichtswagen 955 000, dürfte er sich direkt an die beim Wagen befindlichen Spezialisten des Maschinendienstes um Rat wenden?

N: Selbstverständlich! Wir sind froh, wenn wir Gelegenheit haben, Unklarheiten auszumerzen.

*IdB:* Und wenn die Frage in Ihren Augen dumm ist?

N: Da braucht der Anfragende keine Bedenken zu haben. Für mich gibt es keine „dummen Fragen“ im Zusammenhang mit Heizung, Beleuchtung, Klimaanlage oder sonstigen elektrischen Einrichtungen. Wichtig ist, daß der Mitarbeiter, der ständig oder fallweise mit Heizungs- oder Beleuchtungsproblemen konfrontiert ist, die Materie in ausreichendem Maße kennt und die Einrichtungen so bedienen kann, daß sich die Reisenden in den Wagen wohl fühlen.

Die von Ing. Nausch zuletzt ausgesprochene und auch für seine technischen Mitarbeiter geltende Einladung sollten Sie bei Bedarf nützen!

## Wir freuen uns

Ein „Bahnwunder“ meinen Frau und Herr Hahn aus Wien erlebt zu haben, nachdem sie am 27. 2. 1980 in der Haltestelle Simmeringer Hauptstraße den Zug 2406 bestiegen, auf einer Sitzbank am Bahnsteig aber eine Handtasche liegengelassen hatten. Von der Haltestelle Lobau aus telefonierte bereits der Schaffner mit der Simmeringer Hauptstraße. In Stadlau stieg das Ehepaar aus. Der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes hat mit Zustimmung der Bahnhofleitung die Tasche, in der sich eine Menge Bargeld befand, persönlich abgegeben, ohne sich irgend etwas vergüten zu lassen oder auch nur seinen Namen zu nennen. „Sie können mit Recht stolz sein auf so ein Personal“, meint Herr Hahn.

...

Eine betagte Reisende, Frau Grete Schöffl aus Wien hatte, als sie am

12. 3. 1980 von Wien Südbf nach Pinggau-Friedberg fuhr, ganz darauf vergessen, ihren Seniorenausweis mitzuführen.

Sie hatte daher für die Hin- und Rückfahrt eine Vollpreiskarte gelöst. Als sie den Irrtum bemerkte, wandte sie sich an den Schaffner, welcher ihr empfahl, sich mit dem Haltestellenwärter in Pinggau-Friedberg zu verständigen. Dieser setzte sich sofort mit Wien in Verbindung. Bei der Rückkehr nach Wien wurde an Frau Schöffl von der Personenkasse des Südbahnhofes unbürokratisch die Hälfte des Betrages rückgezahlt.

...

Ganz besonders freut uns, daß dem Mitarbeiter Alfred Staber, Zugführer beim Bahnhof Villach Hbf, vom Herrn Bundesminister für Verkehr für sein besonders kundenfreundliches Verhalten ein von der Österreichischen Fremdenverkehrswerbung gestifteter Preis für den „Eisenbahner des Jahres“ verliehen wurde. Herr Staber

ist einer jener Kollegen, die ihren Dienst so versehen, daß für die Rubrik „Wir freuen uns“ immer Stoff vorhanden ist. Und dabei kommt er nie mit der Vorschrift in Konflikt!

Übrigens haben wir neuerlich einen Brief von einem treuen Reisenden, Herrn Dipl.-Ing. Dr. Erich Steinbauer, vorliegen, der das Wirken des Herrn Staber lobt. Hier der Brief vollinhaltlich:

„Im Gegensatz zu vielen anderen Dienstwagenbenutzern ziehe ich es vor, für meine dienstlichen Reisen nach Wien Ihre Züge zu benutzen, weil ich dadurch 5 Stunden ungestörte Arbeitszeit gewinne. Die Zweckmäßigkeit dieses Entschlusses wird allerdings manchmal in Frage gestellt, wenn z. B. im Hochwinter die Heizung nicht funktioniert und der Schaffner im überfüllten Zug die Reisenden in unfreundlichem Ton anschnauzt, sie mögen in einen anderen Wagen gehen. Besonders ärgerlich, wenn die Ablöse die Heizung mit einem einfachen Handgriff in Ordnung bringt. Viele freundliche Schaffner lassen

einen solche Erlebnisse aber auch wieder vergessen.

Eine ganz besonders erfreuliche Fahrt hatte ich am 29. Mai. Den D-Zug 554 (ab Graz 7.10 Uhr) begleitete von Bruck nach Wien (zumindest im vorderen Teil) ein Mitarbeiter von Ihnen, der durch Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und laufende Informationen und Ansagen bei allen Reisenden Begeisterung hervorrief. Kleine Unannehmlichkeiten (nicht voll funktionierende Beleuchtung, Verspätung durch verspäteten Anschlußzug und Baustelle) wurden von ihm in derart netter und angenehmer Art erläutert, daß jeder nur volles Verständnis für die Probleme Ihres Betriebes empfand.

Ich bin überzeugt, daß Sie bereits des öfteren auf diesen Mitarbeiter aufmerksam gemacht wurden. Erlauben Sie mir trotzdem — ich bin selbst für viel Personal zuständig und kenne die damit zusammenhängenden Schwierigkeiten —, daß ich Ihnen zu diesem Mitarbeiter aufrichtig gratuliere. Ich könnte mir keine bessere Werbung für die Inanspruchnahme der ÖBB vorstellen."

. . .

Voll des Lobes über den Haltestellenwärter in Bad Mitterndorf-Heilbrunn, einem Bediensteten der Streckenleitung Selzthal, ist eine bekannte Ärztin. Sie traf am Abend des 22. 2. in dieser Haltestelle ein und benötigte ein Taxi zum Kurhotel. Dem Mitarbeiter war bekannt, daß die Telefonzelle unbeleuchtet war. Sofort nach Abfahrt des Personenzuges eilte er, mit Licht und Münzen ausgerüstet, herbei und erledigte bescheiden die Taxibestellung.

. . .

Auf der „Preßburger Bahn“ reiste am 28. 3. nachmittags Herr Alois Rychel zum Flughafen Wien-Schwechat. Er hätte gerne fotografiert. Leider vergaß Herr Rychel den Fotoapparat im Zug. Nach Verständigung des Fahrdienstleiters wurde das Gerät unter Mithilfe sowohl der Kollegen in Maria Ellend, als auch jener im Zug und in Wolfsthal sichergestellt. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Flughafen Wien-Schwechat ließ es sich nicht nehmen, den wertvollen Gegenstand am nächsten Tag persönlich Herrn Rychel in die Wohnung zu bringen. „Ein Hoch den Bediensteten der ÖBB“, schreibt Herr Rychel.

. . .

Die nicht sehr verheißungsvolle Überschrift „Papierstierln“ trägt ein Beitrag in der Rubrik „Menschlich betrachtet“ einer Tageszeitung. Gerade deshalb werden ihn viele Käufer dieser Zeitungsausgabe wohl interessiert gelesen haben. Es handelt sich um eine hilfsbereite Dame, die mehrmals wöchentlich zwischen Ober Grafendorf und Krens an der Donau pendelt, um sich einer kranken Bekannten anzunehmen. Karte kaufen, alte Karte wegwerfen, das sind schon automatisierte Handlungen. Rupf hieß der Schaffner, der den Schrecken der Reisenden sah, als sie ihm keinen gültigen Fahrausweis vorweisen konnte. Zunächst setzt er sich zu ihr, um sie zu beruhigen. Von Schwadorf aus rief er in Ober Grafendorf an. Dieser Anruf löste die Aktion „Papierstierln“ aus. Wartende Personen wunderten sich, als ein Eisenbahner in höchster Eile den Inhalt eines Papierkorbes durchwühlte und mit einer der vielen weggeworfenen Fahrkarten davoneilte, um sie mit dem soeben eingefahrenen Zug nach St. Pölten zu senden. Dort wurden die Reisende und deren Fahrkarte wieder glücklich vereint.

. . .

Rasch reagierte Zugführer Krammer, als er an einem Sonntagabend im Zug 2228 nach Abfahrt von Retz in Richtung Drosendorf einen schluchzenden Buben antraf. Der hatte auch Grund zum Schluchzen; sollte er doch nach Wien fahren. Nach Stillstand des Zuges in der Haltestelle Hofern ersuchte der Zugführer kurzerhand den Fahrer eines auf der bahnparallelen Straße entgegenkommenden Pkw, den Buben zurückzufahren. In dem pünktlich von Retz nach Wien abfahrenden Personenzug konnte man kurz darauf schon einen lachenden Buben antreffen. Auch darüber und über die zwei folgenden Vorfälle wurde in verschiedenen Ausgaben der gleichen Tageszeitung berichtet.

. . .

Da ist zunächst die Geschichte einer Wiener Transportunternehmerin, der es, gemeinsam mit ihrem Chauffeur, nicht gelang, ihr defektes Fahrzeug auf der Heimfahrt aus dem Waldviertel flottzubekommen. Eine Frau brachte die beiden Personen zum Bahnhof Stockerau. Leider war der letzte Schnellbahnzug gerade weggefahren. Der Fahrdienstleiter bemühte sich sofort um die Beschaffung

eines Taxis, so daß dank Mithilfe eines ÖBB-Bediensteten die Geschichte einen erfreulichen Ausgang nahm.

. . .

Die zweite Geschichte handelt vom Ausflug der 3B aus der Volksschule der Schulschwester in Wien. Schon um 7.20 Uhr saß die Gruppe in dem Personenzug, der um 7.45 Uhr vom Wiener Westbahnhof abfahren sollte. Der Schaffner kümmerte sich sehr wohl um das, was vor der Abfahrt seinen Bereich betraf. Ein kurzes Gespräch mit der Lehrerin, und etliche Gesichter wurden lang und länger. Der Zug hat planmäßig Durchfahrt im Bf Rekawinkel, wohin die Fahrt gehen sollte. Traurige Kindergesichter konnte der Schaffner absolut nicht sehen. Schleunigst begab er sich in die Fahrdienstleitung, wo es gelang, das außerplanmäßige Anhalten des Zuges zu arrangieren. Lauter Jubel, große Begeisterung. Was folgte der Gloslist? „Viele Kinder sind in diesen Tagen auf Wandertag. Tauchen in öffentlichen Verkehrsmitteln, in Gaststätten, Bahnhöfen, Burgen und Museen auf. Hoffen wir, daß man überall auch so nett ist mit ihnen, wie das auf dem Westbahnhof der Fall war. Kinderfreundlichkeit, das ist es, was gebraucht wird. Auch so muß man es sehen: Wandertage gehören zum anschaulichen ‚Unterricht‘. Die Kinder passen auf. Und erzählen dann, was sie so erlebt haben. Kinder machen buchstäblich Reklame. Zum Beispiel für die ÖBB.“

. . .

Herr Karl Theodor del Fabro aus Wien bittet, seinen Dank an die Herren in Wiener Neustadt und Mürzzuschlag weiterzuleiten, die am 4. 5. seinen kleinen Kindern hilfreich beigestanden sind. Herr del Fabro gratuliert dazu, daß das Personal der ÖBB — so erlebt er es immer wieder — besonders höflich ist.

. . .

Ein besonderes Lob spendet Frau Reni Horvat den Bahnbeamten, die am Nachmittag des 6. 4. in Mürzzuschlag und Neuberg Dienst versahen. Sie schreibt: „In einer Zeit, wie jetzt, wo Unfreundlichkeit fast zur Tagesordnung gehört, fällt es um so erfreulicher auf, wenn man hilfsbereiten, freundlichen Beamten begegnet.“

. . .

Früher reiste Herr Hermann Danner mit seiner Gattin stets mit seinem eigenen Auto nach Mannheim, um dort seinen Bruder zu besuchen. Heuer lockte ihn das Seniorenangebot. So kam er in Kontakt mit dem Vorstand des Bf Windischgarsten, der ihn auch über die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Seniorenermäßigung auf der DB-Strecke informierte, Zugverbindungen herauschrieb und die Platzreservierung regelte, Service komplett. „Weil die Reise dann zudem auch noch so erholbar war, werden wir in Zukunft stets mit der Bahn fahren.“

\* \* \*

Unter dem Titel „BB-Bedienstete mit Herz“ veröffentlichte eine in Oberösterreich erscheinende Tageszeitung einen Brief des Lesers K. S. aus Eferding. Die Familie K. S. brachte am 14. 5. einen Besuch aus England per Pkw zum Bf Attnang-Puchheim, wo die Reise mit der Bahn nach Bad Ischl weitergehen sollte. Unvorhergesehen waren drei Straßenbaustellen (auch die gibt es!) zu passieren. So kam die Reisegruppe ganz knapp zum

Bahnhof. Ein Teilnehmer lief voraus zum Zug. Schaffner und Fahrdienstleiter „zeigten gleich sehr viel Verständnis und ließen den Zug auf den alten Herrn warten. Diese Zuvorkommenheit erfüllte uns mit Stolz auf unsere österreichischen Menschen, die den Gast aus England einmal mehr das österreichische Herz spüren ließen, wofür in aller Form gedankt sei.“ Zwei oder drei Sekunden waren es, die in diesem Fall unser Ansehen gefördert haben.

\* \* \*

Aus Westaustralien erreichte uns ein Brief des Herrn Edward M. Reddell, der bei seiner Reise am 30. 4. 1980 von Innsbruck nach Salzburg im Zug eine Umhängetasche, enthaltend Reisepaß, Eurailpaß, Reiseschecks und Bargeld irgendwo vergessen hatte. Die Tasche wurde Herrn Reddell als Expreßgut nach Wien nachgeschickt, wo er sie bald wieder in Besitz nehmen konnte. „Ich möchte Ihnen hiermit zur Ehrlichkeit und Tüchtigkeit Ihres Personals aufrichtig gratulieren“, beginnt der Brief, welcher wie folgt endet: „Vor allem möchte ich

mich beim Bahnhofsvorstand und dem Auskunftsbeamten in Salzburg Hbf, dem Bahnhofsvorstand und dem Personal des Fundbüros in Innsbruck Hbf sowie allen betroffenen Stellen in Wien bedanken.“

\* \* \*

Am 10. Juni 1980 ließ Herr Kommerzialrat Wurm im Bf Bruck an der Mur anlässlich des Umsteigens vom Zug 662 in den Zug 136 seine Kilometerbank liegen. Der Zugführer des Z 136 war sofort hilfsbereit und konnte schon kurz nach Mürzzuschlag dem Verlustträger mitteilen, daß der Fahrausweis ungesäumt nachgesandt wird und schon mit dem nachfolgenden Schnellzug in Wien eintreffen wird und dort abgeholt werden kann. Kommerzialrat Wurm meint: „Die prompte Hilfsbereitschaft hat mich sehr angenehm berührt, und ich halte es für richtig, Sie von der vorbildlichen Handlungsweise des Zugführers in Kenntnis zu setzen. Er hat jedenfalls ohne die geringste Komplikation bewiesen, was echter Kundendienst ist.“

\* \* \*

## Diebstähle an Reisenden

Im Zusammenhang mit den an Reisenden in Zügen und auf Bahnhöfen begangenen Diebstählen wurde von Abgeordneten zum Nationalrat an den Herrn Bundesminister für Verkehr eine parlamentarische Anfrage gerichtet, in der u. a. festgestellt wird, daß Fahrdienstleiter

„entsprechende Meldungen weder registrieren noch entgegennehmen“.

Selbstverständlich ist jede Diebstahlsmeldung von den Zugbegleitern und vom Fahrdienstleiter im Bahnhof bzw. in Verkehrsstellen ohne Fdl von dem dort tätigen Mitarbeiter (Geschäftsführer, Haltestellenwärter) entgegenzunehmen. Den Bestohlenen ist Hilfeleistung angedeihen zu lassen. Insbesondere ist einem Ortsunkundigen auch die nächsterreichbare Polizei- oder Gendarmeriedienststelle zu

nennen, wo vom Geschädigten die Anzeige persönlich erstattet werden kann.

Im Wege des Unfallbereichs-Fdl sind jedenfalls Meldungen und Anzeigen im Sinne der Richtlinien zur DV V 26 zu erstatten.

Nachstehend angeführten Bediensteten wurde Dank und Anerkennung ausgesprochen und gleichzeitig eine Belohnung zuerkannt (aus Nbl der Dienen):

Lohnbediensteter Hermann Allinger, Bf Salzburg Hbf, hat am 26. 9. 1979 durch sein rasches Handeln erreicht, daß ein Mann nach versuchtem Brieftaschenraub an einem Reisenden verhaftet werden konnte;

BB-Assistent Johann Koller, Bf Wien Westbahnhof, hat am 25. 11. 1979 während seines Dienstes als Zugführer des Zuges 2002 bei der Revision zwei durch Aussehen und Verhalten des Diebstahles verdächtige

Männer beobachtet und seine Wahrnehmung sofort gemeldet. Dadurch hat der Bedienstete die Festnahme der Diebe im Bahnhof St. Valentin ermöglicht;

BB-Revident Franz Zehethofer, Bf Amstetten, hat am 25. 11. 1979 während seines Dienstes als Personenkassier im Bf Amstetten einen des Diebstahles verdächtigen Mann beobachtet und seine Wahrnehmung sofort gemeldet. Der Dieb konnte im Bf St. Valentin festgenommen werden;

BB-Revident Günter Strimitzer, Bf Wels, hat durch seine besondere Aufmerksamkeit am 28. 1. 1980 im Bf Wels die prompte Aufklärung eines Diebstahles möglich gemacht;

BB-Assistent Johann Geber und BB-Adjunkt Reinhard Kicking, Bf Wien Westbahnhof, haben am 13. 2. 1980 während des Dienstes als Schaffner und Zugführer des Zuges 467 die Festnahme eines mutmaßlichen Diebes im Bf Salzburg Hbf ermöglicht.

# Arbeitnehmerschutz

## Mitten im Gleis!

Daß wir, wie jede andere Zeitschrift auch, mit der Beschaffung des erforderlichen Bildmaterials manchmal Schwierigkeiten haben, wurde schon öfter bedeutet. Nun war es wieder an der Zeit, an die Wichtigkeit der Zugbeobachtung zu erinnern. Willkommener Anlaß war die Aufmerksamkeit eines Mitarbeiters im Direktionsbereich Wien, H-Lst Steinhaus, dem es zu danken ist, daß schwere Folgen infolge eines Wagengebrechens nicht eintraten. Ein Bild hatten wir zur Verfügung — mit Schneegestöber. Durchaus aussagekräftig, aber im Sommer nur Schnee, das ist nichts Rechtes.

Aus der Schule geplaudert:

Das Winterbild war aus Zufall entstanden, weil ein Fotograf sich einfach darüber freute, daß ein an sich schwer zu fahrender Zug, auf die Sekunde genau in einem bestimmten Bahnhof durchfuhr, und das auf ein Bild bannte. Also eine Bitte an Herrn Fotografen Surdej, uns ganz rasch ein Sommerbild zu schießen.

Ganz einfach, so stellt sich der Nichtfotograf das vor: Zum nächsten Bahnhof, Zug abwarten, durch den Apparat schauen, draufdrücken, fertig. So ist das nicht: Man braucht dazu Licht bestimmter Stärke, in einem bestimmten Winkel, dies und das — und vor allem einen Mitarbeiter, der die Zugbeobachtung gewissenhaft vornimmt. Bis das alles stimmt, das dauert lange.

Ein paar Minuten vor Redaktionsschluß hatten wir das Bild und kein anderes zur Verfügung. Der den Zug beobachtende Fahrdienstleiter steht im Gefahrenbereich eines Gleises. Der für den Inhalt des IdB Verantwortliche war sofort gegen den Abdruck dieses Bildes. Er wurde aber überstimmt. Ob zu Recht oder Unrecht, das wird Geschmacksache eines jeden einzelnen Lesers sein. Wir legten jedenfalls sofort bei Erscheinen des IdB eine Liste über Leserproteste zu diesem Bild auf. Hier sind sie:

21. 5. Mag. Resch, GD I/3, Arbeitsgebiet „Allgemeine Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes“

21. 5. Sibe III der Fernmeldestreckenleitung Villach, Herr Kaufmann. „Was



mir auf dem oberen Bild des Titelblattes nicht gefällt: Der Fdl erwartet den Zug im Gleis stehend und nicht richtigerweise auf dem Hausbahnsteig. Wenn er auch als Fdl weiß, daß das Gleis frei ist, ist der optische Eindruck für den Beobachter ungünstig!“

22. 5. Vorstand und Sibe III des Bahnhofes Bruck-Fusch, Herr Geier: „Wenn man sich den Sinn der Herausgabe eines IdB überlegt, der sicher überwiegend darin liegt, Mitarbeiter zu richtigem und überlegtem Handeln zu animieren, muß man mit dem IdB 2/80 unzufrieden sein. Es wird in jedem IdB den Fragen des Arbeitnehmerschutzes und der Unfallverhütung richtigerweise breiter Raum gewidmet. Deshalb ist es mir um so unverständlicher, daß man auf der Titelseite — als Fundament der Sicherheit zur Zugbeobachtung — mit einem Foto auffordert, das beispielgebendes und vorbildliches Verhalten zeigen soll. Unnötigerweise und unter Außerachtlassung jedes persönlichen Sicherheitsdenkens hält sich der Fahrdienstleiter mitten im Gleis auf. Sicher kein vorbildliches Verhalten! Vielleicht könnte man in Zukunft das zur Veröffentlichung vorgesehene Bildmaterial auch verstärkt nach den Gesichtspunkten des Arbeitnehmerschutzes sichten.“

23. 5. Ein Mitarbeiter aus dem Direktionsbereich Linz (Name leider nicht bekannt)

Sind wir jetzt glücklich darüber, daß nur vier Interventionen eintrafen und die anderen Leser mit der Darstellung zufrieden sind? Sind wir traurig darüber, daß nicht ein Aufschrei durch die Reihen unserer Leser gegangen

ist, wegen der Darstellung? Auf jeden Fall freuen wir uns besonders, daß der Sibe einer großen Dienststelle des Fernmeldedienstes an der Arbeit unserer Kollegen so aktiven Anteil nimmt.

Dann wird es aber schon kompliziert. „Im Gleis lauert der Tod“ hieß es auf einem vor einiger Zeit erschienenen Plakat. Diese Wahrheit muß unseren Mitarbeitern immer bewußt sein. Hängen Sie wieder einmal ein einschlägiges Plakat aus! Schreiben Sie es groß in den Schaukasten für den ANS! Sprechen Sie darüber mit Ihren Kollegen!

Wie bitter diese Wahrheit sein könnte, hätte der Verfasser dieses Artikels vor vielen Jahren am eigenen Leib erfahren. Da in Kürze auf dem dritten Gleis ein Personenzug zu erwarten war und zahlreiche Reisende den Bahnsteig bevölkerten, ordnete er als Fdl an, daß eine Verschiebfahrt erst nach der Abfahrt dieses Zuges auf dem ersten Gleis den Bahnsteigbereich befahren darf. Zur Beobachtung eines kurz vorher auf dem vierten Gleis durchfahrenden Güterzuges eilte der Fdl auf den Platz unter Verzicht auf den Ausblick, ob auf dem ersten Gleis eine Gefahr besteht. Ein entsetzter Aufschrei der Wartenden bewirkte, daß der Fdl abrupt stehenblieb, während die Verschiebfahrt um Haaresbreite an ihm vorbeisauste. Die verschiebende Zugbegleitmannschaft hatte die Reisenden ordnungsgemäß gewarnt und noch rasch das Verschiebtempo abgewickelt. Ein schrecklicher Augenblick, unvergeßbar für das ganze Leben.

Es wäre zu einfach, jetzt festzustellen, die Zugbeobachtung dürfe absolut nicht vom Gefahrenbereich eines Gleises aus durchgeführt werden. Genauso einfach wie eine Feststellung, ein Verschiebleiter dürfe nur vom Verschieberbahnsteig aus die Verschiebsignale abgeben. So geht es natürlich auch nicht. Eine Verschiebsignalabgabe von einer Stelle aus, wo keine einwandfreie Sichtverbindung besteht, kann für andere Kollegen ebenso verhängnisvoll werden, wie eine Zugbeobachtung von der Dienstraumtüre aus oder von noch weiter drinnen. Nicht nur für Kollegen, sondern auch für andere Personen, etwa für wartende Reisende.

Viel wichtiger und richtiger ist es, vor jedem Schritt auf ein Gleis oder in dessen unmittelbarer Nähe eine Sekunde lang zu schauen und zu denken: Kommt etwas von links oder rechts? Ist ein begründeter Aufenthalt im Gleis absolut ungefährlich? Einem Fahrdienstleiter darf dabei kein Denkfehler unterlaufen. Ist es doch so, daß er ja gegebenenfalls auch denken muß, ob sich andere Personen ungefährdet (schon) im Gleis aufhalten

dürfen. Wichtig ist auch, daß jeder Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes, der sich im Gleisbereich aufhält, jederzeit in der Lage ist, sich akustisch und optisch bemerkbar zu machen.

Wenn das Bild im IdB auch bei Ihnen gesundes Unbehagen hervorgerufen hat und Sie sich vielleicht selbst in der gleichen Situation des Zugbeobachters vorgestellt und die Sicherheitsfrage nach mehreren Richtungen

hin überdacht haben, dann sind Sie auf dem Weg der Sicherheit!

Jenen Mitarbeitern, die ihr sicherheitsbewußtes Denken spontan in die Tat umgesetzt und dieses Bild bzw. das Verhalten des FdI und somit auch den Beitrag im IdB-kritisch betrachtet haben, dürfen wir danken und annehmen, daß sie auch in ihrem Arbeits- bzw. Aufsichtsbereich das lobenswerte Handeln im Dienste der UVV fortsetzen mögen.

## Im Lebensgefahr

begeben Sie sich unweigerlich, wenn Sie hochgelegene Teile eines Fahrzeuges besteigen, das unter einer Fahrleitung, die nicht durch Abschalten und Erden spannungslos gemacht wurde, besteigen. Bei Besteigen der Ladung denken Sie immer selbst daran! Wollen Sie auf fixen Leitern den Wagen selbst besteigen, so gilt dasselbe. Zur Erinnerung sind zwar Blitzpfeile angebracht.

DV K 10, Pkt. 36.1:

„Das Warnungszeichen ist in der Nähe von Tritten und Leitersprossen angebracht, wenn diese höher als 2000 mm über Schienenoberkante liegen. (Das Zeichen ist gelb auf dunklem Grund oder rot auf hellem Grund.)“

Unser Bildmaterial zeigt aber, daß ein in Eile befindlicher Mitarbeiter durch diese Warnzeichen kaum echt gewarnt wird.



Darum immer wieder schauen und denken!

Nicht nur spielende Kinder erleiden oft schwerste oder sogar tödliche Verletzungen durch den Fahrstrom.



Manchmal sind auch unsere Mitarbeiter die bedauernswerten Opfer. Doch sind es keinesfalls immer nur Handlungen im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Dienst. In einem Bahnhof im Direktionsbereich Wien bestieg ein Weichenwärter einen mit Kohle beladenen Wagen, im Direktionsbereich Villach erkletterte ein Verschieber einen Papierwaggon. Warum, das werden wir nie erfahren! Beide schweigen auf immer.

Selbstverständlich gibt es auch in Ausübung des Dienstes genug „normale“ (in diesem Zusammenhang ein alarmierendes, fürchterliches Wort) Stromunfälle. Leider ist es so: Der elektrische Strom im Fahrdrabt, in der Verstärkungsleitung und, und — er hupt nicht, er blinkt nicht. Ein paar Blitzpfeile (K 10, Punkt soundso) warnen davor.

Hoffentlich nicht vergeblich! Haben Sie bitte den nötigen Respekt vor ihm. Ihre Familie wird es Ihnen danken!

## SCHWERPUNKTPROGRAMM FÜR DIE MONATE OKTOBER – NOVEMBER

1. Fahrstraßenprüfung
2. Bestrebungen zur Hebung des Pünktlichkeitsgrades im Güterverkehr
3. Sicherheitsbewußtes Verhalten und Handeln beim Vershubdienst