

Aus dem Verkehrsgeschehen



Der Winter 1980/81 war einer der strengsten und schneereichsten. Trotz aufopferungsvollsten Einsatzes aller unserer Mitarbeiter kam es zu mannigfachen, nicht abwendbaren Betriebsbehinderungen.

Schon die nachstehende Kurzfassung einiger Ereignisse (in Meldungform) läßt erkennen, wie sehr in diesem Winter die Betriebsabwicklung nahezu im gesamten ÖBB-Bereich unter den Witterungsunbilden zu leiden hatte.

Schäden und Betriebsbehinderungen durch Sturm- einwirkung am 3. 1. 1981

Samstag, 3. 1. 1981, führten in den Vormittagsstunden im Osten Österreichs auftretende Sturmböen mit Spitzen bis zu 150 km/h an mehreren Stellen des ÖBB-Fahrleitungsnetzes zu Beschädigungen, wobei die Südbahnstrecke und die Franz-Josefs-Bahn besonders betroffen waren. Neben Fahrleitungsstörungen durch Winddruck (Stromabnehmerentgleisungen) waren umgestürzte Bäume oder im Nahbereich der Bahn durch den Sturm abgetragene Dächer ursächlich für die zum Teil umfangreichen Schäden und Betriebsbehinderungen:

1. Franz-Josefs-Bahn und Nebenstrecken:

8.07—11.50 Uhr Streckenunterbrechung im Bahnhof **Klosterneuburg-W.**: Das Dach der Weinbauschule Klosterneuburg knickte einen Fahrleitungsmast und kam auf den Gleisen zu liegen. Schienenersatzverkehr mit Bussen des KWD und der Fa. Dr. Richard. Umleitung des Zuges D 70 „Vindobona“

über Wien Nord—Stockerau; ein-
gleisige Betriebsabwicklung bis 16.00
Uhr.

Verspätungen im Reisezugverkehr bis
zu 60 Min.

8.47 Uhr Fahrleitungsbeschädigung im
Bahnhof **Wien FJB** durch umgestürz-
ten Baum.

Gleis 1 bis 9.10 Uhr, Gleis 2 bis 16.32
Uhr gesperrt. (Betr. Folgen wie oben.)

10.00 Uhr wurde im Bahnhof **Wien
Nordwest** das Dach der Umlade-
bühne und des Lagerraumes einer
Privatfirma abgetragen. Vorläufig ge-
schätzter Schaden ca. S 1,5 Mio.

2. Südbahn und Neben- strecken:

6.30 Uhr Streckenunterbrechung zwi-
schen den Bahnhöfen **Baden Fbf—Bad
Vöslau** infolge Beschädigung der Fahr-
leitungsanlagen durch Stromabneh-
merentgleisung bei einem Güterzug.
Gleis 1 von 6.30—10.00 Uhr und von
10.18—12.50 Uhr gesperrt; einglisige
Betriebsabwicklung bis 3.15 Uhr des
Folgetages, überwiegend unter Ein-
satz von Diesel-Tfz.

7.10 Uhr Beschädigung der Fahrlei-
tung zwischen den Bahnhöfen **Gloggnitz—Payerbach-R.** durch umgestürz-
ten Baum; Gleis 1 bis 8.30 Uhr ge-
sperrt, ab 9.40 Uhr zweigleisiger Be-
trieb.

8.05 Uhr—14.08 Uhr Gleis 1 zwischen
den Bahnhöfen **Mödling** (Gumpoldskir-
chen)—**Baden Fbf** wegen Fahrlei-

tungsbeschädigung durch Stromab-
nehmerentgleisung bei einem SB-Zug
gesperrt.

Obgenannte Störungen erforderten
umfangreiche Umleitungs- und Ersat-
maßnahmen. Schnell- und Eilzüge
wurden über die Pottendorferlinie
bzw. über Gramatneusiedl umgeleitet.
Durch Fahrleitungsstörungen in den
Bahnhöfen **Inzersdorf Metzgerwerke,
Kledering** und **Himberg** war in der
Folge auch der Umleitungsverkehr
schwer beeinträchtigt. Es kam zu
Verspätungen im Gesamtausmaß von
zwei bis vier Stunden. Für Nah-
bereichszüge bestand Schienenersatz-
verkehr mit KWD-Bussen. Der Güter-
verkehr kam vorübergehend zum Er-
liegen.

3. Westbahn:

10.20 Uhr Fahrleitungsriß zwischen
den Bahnhöfen **Kirchstetten—Böheim-
kirchen** während der Fahrt des Zuges
468 „Arlberg-Express“. Gleis 1 bis 17.05
Uhr, Gleis 2 bis 11.58 Uhr gesperrt.
Reisezüge wurden bis zu 180, Güter-
züge bis zu 200 Min. verspätet.

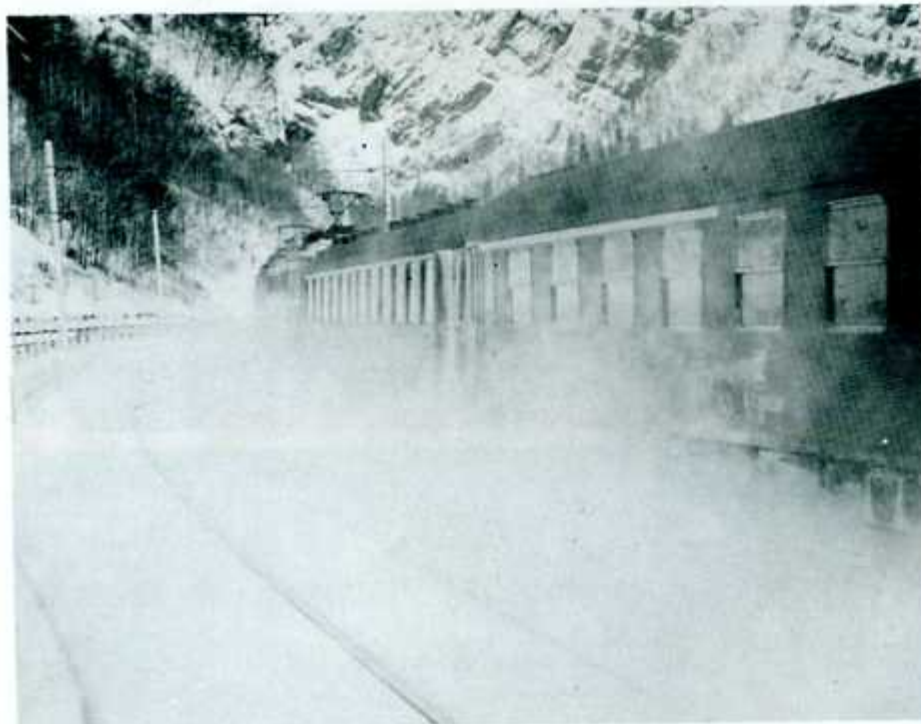
Mit Abflauen des Sturmes in den
Nachmittagsstunden des 3. 1. trat eine
Normalisierung in der Betriebsabwick-
lung ein, die lediglich noch durch zur
Schadensbehebung notwendige Gleis-
sperrungen fallweise beeinträchtigt wurde.

Betriebsbehinderungen durch Schneefall und Lawinen- gefahr am 19. und 20. 1. 1981

Lawinengefahr zwang am 19. 1. 1981
um 15.30 Uhr zur Sperre der Bahn-
linie zwischen Lermoos und Bich-
bach-Berwang. Der Personenverkehr
im **Außerfern** wird seither zwischen
Ehrwald Zugspitzbahn und Reutte in
Tirol im Schienenersatzverkehr abge-
wickelt. (Am 22. 1. 1981, um 14.00 Uhr
konnte der durchgehende Zugverkehr
wieder aufgenommen werden. Anm.
d. Red.)

Der Zugverkehr auf der **Arlbergbahn**
wird mit Sicherheitsvorkehrungen ge-
führt. Am 18. 1. wurde die Gefahren-
stufe 1 (hohe Schneelage und Schnee-
rutschungsgefahr) verfügt, für die
Westrampe besteht seit 20. 1., 8.00
Uhr, die Gefahrenstufe 2 (Lawinen-
gefahr).

Von extrem starken Schneefällen sind
seit den Abendstunden die Strecken
im Westen ab Innsbruck bis etwa
zum Ybbstal im Osten betroffen. Der-
zeit stehen neben den bahneigenen



Kräften 200 Mann des Bundesheeres im Einsatz. Diese sind in **Wörgl, Bischofshofen** und **Selzthal** tätig.

Während im Reiseverkehr in den betroffenen Gebieten Verspätungen von etwa 40 Minuten auftreten, erleiden Güterzüge mehrstündige Verspätungen. 10 Güterzüge mußten bisher abgespannt werden.

Wetterbedingt kam es zu nachstehenden Ereignissen:

— 20. 1., 3.22 Uhr, prallte im **Salzkammergut** zwischen den Bahnhöfen **Bad Goisern** und **Steggosau** ein Schneeräumzug mit einem auf einer Eisenbahnkreuzung steckengebliebenen, vom Fahrer rechtzeitig verlassenen Pkw zusammen. Wegen der Sperre der dortigen Verkehrsstellen in den Nachtstunden waren die Schranken offen, der Leiter der Schneeräumfahrt hatte aber im dichten Schneefall die Annäherung an die EK, vor der angehalten werden sollte, übersehen.

— 20. 1., 4.33 Uhr, wurde zwischen den Bahnhöfen **Leogang** und **Hochfilzen** die Fahrleitung durch einen Schneeräumzug beschädigt.

Der in diesem Abschnitt befindliche D 416 „Beograd—Basel-Express“ erlitt dadurch 4,5 Stunden der D 546 Wien—Lindau ca. 2 Stunden Verspätung.

— 20. 1., 5.50 Uhr, blieb auf der **Ybbstalbahn** zwischen **Göstling** an der Ybbs und **St. Georgen** am Reith ein Personenzug stecken. Die Reisenden wurden mit einem Privatbus weiterbefördert. Bis zur Freigabe der Strecke, vsl. mittags, besteht Schienenersatzverkehr.

Eine Beruhigung der Wetterlage ist noch nicht eingetreten. Wegen Sperre der **Arlberg-Bundesstraße** ist seit 20. 1. 1981, 9.30 Uhr, zwischen **Stengen** und **St. Anton am Arlberg** ein **Straßenersatzverkehr** mit Personenzügen eingerichtet. (Nach vorübergehender Normalisierung der Lage kam es auf der Arlbergstrecke Anfang Februar d. J. zu zahlreichen Lawinenabgängen, die u. a. zur Entgleisung des Z 5504 und D 248 sowie zu länger dauernden Streckenunterbrechungen führten. Anm. d. Red.)

Die Fotos wurden uns liebenswürdigerweise von Herrn OBR Dipl.-Ing. **Franz Riegler, Strltg Selzthal** (5, inklusive Titelbild) und der Lichtbildstelle der ÖBB (1) zur Verfügung gestellt.



**Schadenliste Muster X —
aktueller denn je!**



Alltagshelden

Oft werden Sie sich denken, man müßte eine Heldentat vollbringen, damit irgendwo die Leistung gewürdigt wird, zumindest einen Pkw besitzen, um damit eine schreibfreudige Person als „Retter“ irgendwohin zu fahren, eine große Gefahr abwenden oder ähnliches. Allzusehr haben wir uns an die Alltagshelden gewöhnt. Ihre Leistung fällt nicht auf, weil sie erbracht wurde. Wäre diese Leistung aber nicht erbracht worden, hätte man dem betreffenden Mitarbeiter zwar nichts vorwerfen können, aber... Einen nachträglichen Vergleich haben wir zu vier verschiedenen Vorfällen bzw. Wahrnehmungen angestellt. Da wird dann deutlich, was wir meinen.



Tfz-Führer Robert Leuer

Zunächst eine technische Sache:

Der 3. 1. 1981 wird unseren Lesern aus Ostösterreich wegen des Orkans, der damals gewütet hat, noch lange in schauriger Erinnerung bleiben. Zur gleichen Zeit gab es weiter westlich Unmengen von Schnee. Die Gegend des Griesen-Passes und das Brixental sind sattem bekannt als Schneelöcher. Klimaschneepflüge mühten sich Tag und Nacht durch die Schneelandschaft, von der man ohnehin schon bald nichts mehr zu sehen erwartete. In Hochfilzen entgleiste sogar ein Klimaschneepflug. Die Bedienungsmannschaft wartete nicht auf den Hilfszug, sondern nahm die Aufgleisung selbst vor. Die Techniker haben so ganz wesentlich zur Beschleunigung des Räumprogrammes beigetragen. Auch ist die Leistung, wenn man den herrschenden Mangel an Triebfahrzeugen betrachtet, durchaus erwähnenswert. Das sind aber erst kleine Alltagshelden. Die Schneefräse 2080.01 räumte im Bf Wörgl. Um 11.00 Uhr war es plötzlich aus mit der schönen Arbeit. Die Turboölkühlung funktionierte nicht mehr. Die Schneefräse, das erkennen Sie schon an der Fahrzeugnummer, ist selbstfahrend. Sie ist besetzt mit zwei Tfz-Führern. Einer fährt, der zweite bedient die Fräse. Nun wäre es höchst einfach gewesen: Untauglichkeitsmeldung an den Maschinenmeister, abschleppen lassen, Beistellung in die Betriebswerkstätte (es war Samstag!), Wiederaufnahme der Arbeit nach Reparatur. Da kennen Sie aber unsere Lokführer schlecht. In der Räumarbeit hätte sich ein unheimlicher Rückschlag ergeben. Abspannen von Güterzügen, Verspätung von Reise-

zügen, und das während des Ferienverkehrs.

Unsere beiden Lokführer schauen sich den Schaden an und pilgern dann kurzerhand zu einem ortsansässigen Alteisenhändler. Der läßt sie auf dem Eisenplatz herumschauen und wühlen. Ein Kreuzgelenk von der Lenksäule eines Pkw scheint als Ersatzteil geeignet. Die Tfz-Führer marschieren damit zu der 2080er. Nach Anpassungsarbeiten in der Zgfst Wörgl kann schon um 13.25 Uhr die Räumarbeit wieder aufgenommen werden. Seither sind bis zum Schreiben dieser Zeilen drei Wochen vergangen. Die 2080.01 läuft noch immer — täglich an die 15 Stunden! Handelt es sich nicht vielleicht doch um zwei Helden, nicht solche herkömmlicher Art, sondern eben um sehr sympathische, dienstbeflissene Alltagshelden?



Tfz-Führer Walter Wilhelm

Dann vielleicht etwas aus dem kommerziellen Bereich:

Das gibt es ja gar nicht, werden Sie denken. Nun, einen Tag nach der Tarifänderung im Personenverkehr, also am 2. 1. 1981, wurde der Schaffner in den vorderen Wagen des Zuges 662 nach Abfahrt im Bf Selzthal beobachtet. Zu etlichen Schaffnern und Zugführern mit Revisionsdienst hatte eine kleine Reisegruppe an diesem Tag in mehreren Zügen Kontakt gehabt. Alle waren superfreundlich, hatten ihr Geschäft im Griff; kein Grund zur Klage. Und dann kommt der Schaffner im Zug 662. Wegen erfolgten Schaffnerwechsels bittet er alle Reisenden um das Vorweisen der Fahrausweise. Der erste Fahrgast übergibt ihm die Fahrkarte. Der Schaffner erklärt ihm die neuen Unterbrechungsformalitäten, günstige Tarifangebote... Noch vermuten die anderen Reisenden, der Schaffner hätte damit eine Frage beantwortet oder der Fahrgast wäre ein Bekannter des Schaffners. Doch dann wiederholt sich der Vorgang immer wieder — Hunderte Male. Zusatzfragen werden gerne und richtig mitbeantwortet. Jetzt wieder die Rückrechnung: Wieviel Unsicherheit, wieviel Beschwerden, wieviel unangenehme Erstattungsanträge wurden allein durch diesen einen Schaffner in dem einen Zug an ihrer Geburt gehindert? So ist das Dienstmachen nicht bequem, aber überzeugend. Die Kontrolle durch diesen Schaffner möchte man nicht missen.

Ganz etwas Normales:

Zug 2646, ein Taktzug von Neusiedl am See nach Wien Südbahnhof, ist am Samstag, 17. 1. 1981, mittelmäßig besetzt. Für die Fahrkartenüberprüfung ist der Zugführer allein zuständig. Je nach Situierung der Aufnahmsgebäude oder Warteräume steigen unterwegs die Reisenden meist in Gruppen, hier vorne, dort hinten, bei ein und derselben Türe ein. Die Verlockung ist groß, so nur nach jedem dritten Aufenthalt einmal durch den Zug zu gehen. Für unseren Zugführer kommt so eine Erleichterung nicht in Frage. Nach jedem Aufenthalt geht er durch den ganzen Zug. In Himberg verzögert sich die Abfahrt. Man sieht den FdL zum Zug laufen. Ein älterer Herr wird aus dem Zug gebracht, seine Kleidung hinausgereicht. Der Mann ist blutverschmiert. Was war geschehen? In einem kleinen Abteil war der Reisende allein gesessen; recht blaß sah er aus. Nur etwa fünf Minuten waren seit dem letzten Durchgehen des Zugführers vergangen. Jetzt kauert der Herr da, Türen, Wände, alles voll Blut — ein Blutsturz. In Himberg wird er so gut wie möglich versorgt und schon nach wenigen Minuten liegt er im Rettungsauto auf der Fahrt ins Mödlinger Krankenhaus. Aus der zeitlichen Perspektive von nachher: Kaum jemand hat von dem Vorfall Notiz genommen. Wenige Minuten später hatten ihn auch die wenigen schon fast vergessen. Die Angehörigen des Kranken werden wohl kaum von dem Hergang richtig

erfahren. Ihnen wird nur wichtig sein, daß der Mann wieder gesund wird. Ohne die einfache Pflichterfüllung („nur durch den Zug gegangen“) des Zugführers, um dessen Namen sich niemand interessieren wird, wäre er möglicherweise an seinem Blut erstickt. Keine Heldentat?

Und noch ein besonderer, persönlicher Einsatz:

Dienstag, 20. Jänner 1981, kurz nach Mittag, kam es zwischen den Bf Krimml und Neukirchen am Großvenediger auf einer unabgeschränkten, mit Andreas-Kreuzen gesicherten EK zum Zusammenprall des von Krimml nach Zell am See verkehrenden Z 5089 mit einem Pkw. Der Lenker hatte das Herannahen des Zuges im dichten Schneetreiben übersehen.

Hiebei wurde der Pkw vom Tzf in die bahnparallel vorbeifließende Salzach geschleudert, wo er schwer beschädigt liegen blieb.

Trotz der herrschenden Witterungsverhältnisse gab es für den Zgf des Z 5089 kein Überlegen: Er sprang in das eiskalte Wasser und barg die noch im Pkw befindlichen, verletzten Insassen (einer war schon vorher aus dem Pkw geschleudert worden).

Durchnäßt bis zu den Knien, führte der Retter seinen Zug bis Zell am See. Sein einziger Kommentar: „Jetzt muß ich nur sehen, daß ich keinen Schnupfen bekomme.“

Beschädigung von Schlafwagen und von Postwagen und . . .

Über die Beschädigung von **EDK-Begleitwagen** und die Bitte der begleitenden Kollegen um sorgsame Behandlung berichten wir an anderer Stelle des IdB. Interventionen gibt es aber auch seitens der ISTG und der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung bezüglich der Schlafwagen und der Postwagen.

Schlafwagen: Die ISTG schreibt, daß beim Abkuppeln von Schlafwagen wiederholt vergessen wird, die „13-poligen Steuerleitungen“ dieser Fahr-

zeuge zu trennen, und bittet deshalb, das Verschubpersonal darauf besonders hinzuweisen.

Wir sind überzeugt, daß durch Ihre Aufmerksamkeit derartige Anstände hintangehalten werden. Es war gewiß ungewohnt für die Mitarbeiter im Verschubdienst, daß mit dem Inkrafttreten der neuen Betriebsvorschrift in allen Zügen **alle** vorhandenen Kupplungen einfach verbunden werden müssen. So ist es nicht verwunderlich, daß auf einem Verschiebebahnhof, wo der überwiegende Teil der zu behandelnden Fahrzeuge Güterwagen sind, bei dem gewohnheitsmäßigen Kuppelvorgang hin und wieder auf das Trennen der UIC-Kupplung vergessen wurde. Mit einer steten Besserung ist zu rechnen.

Anders ist es schon bei der Klage, die ebenfalls seitens der ISTG geführt wird, daß oft und oft, sogar bei Wagen, die erst am selben Tag aus der Werkstätte ausgetreten sind, Flachstellen auftreten und das Fahrzeug in die Werkstätte Inzersdorf der ISTG rückgeleitet werden muß. **Unterlassenes Öffnen der Handbremse** sei dafür die Ursache. Also bitte, beim Verschub mit Schlafwagen, wie auch bei anderen Fahrzeugen, auf die Handbremse achten. Sollte die Handbremse fest und das Bedienungselement (Handrad) nicht zugänglich sein, darf der Wagen natürlich nicht bewegt werden — auch nicht auf ganz kurzen Strecken!

Postwagen: Einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Ge-

neraldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung, entnehmen wir, daß zum Jahresende 1980 sechs österreichische Bahnpostwagen wegen schwerer, überwiegend beim Verschub entstandener Schäden nicht einsatzbereit sind (waren):

1. Wagen 00-03 095, beschädigt am 26. 7. 1979 in Saalfelden. Vermutlich wird es zur Ausmusterung kommen.
2. Wagen 00-03 094, beschädigt am 13. 8. 1980 in Wels. Die schweren Schäden werden wahrscheinlich auch zur Ausmusterung zwingen.
3. F 85 013, beschädigt ebenfalls am 13. 8. 1980 in Wels. Das schwer

beschädigte Fahrzeug wartet in der Werkstätte der ISTG in Inzersdorf Ort auf die Instandsetzung.

4. F 88 123, Ort und Zeit der Beschädigung sind nicht bekannt. Die Deformierung des Langträgers wurde am 27. 8. 1980 in der Werkstätte der ISTG festgestellt.
5. F 88 101, beschädigt am 17. 10. 1980 in Tulln. Die Behebung des schweren Schadens in der HW St. Pölten wird noch längere Zeit in Anspruch nehmen.
6. F 85 007, beschädigt am 23. 11. 1980 in Selzthal. Die umfangreiche Schadensbehebung erfolgt bei der Zgfltg Selzthal.

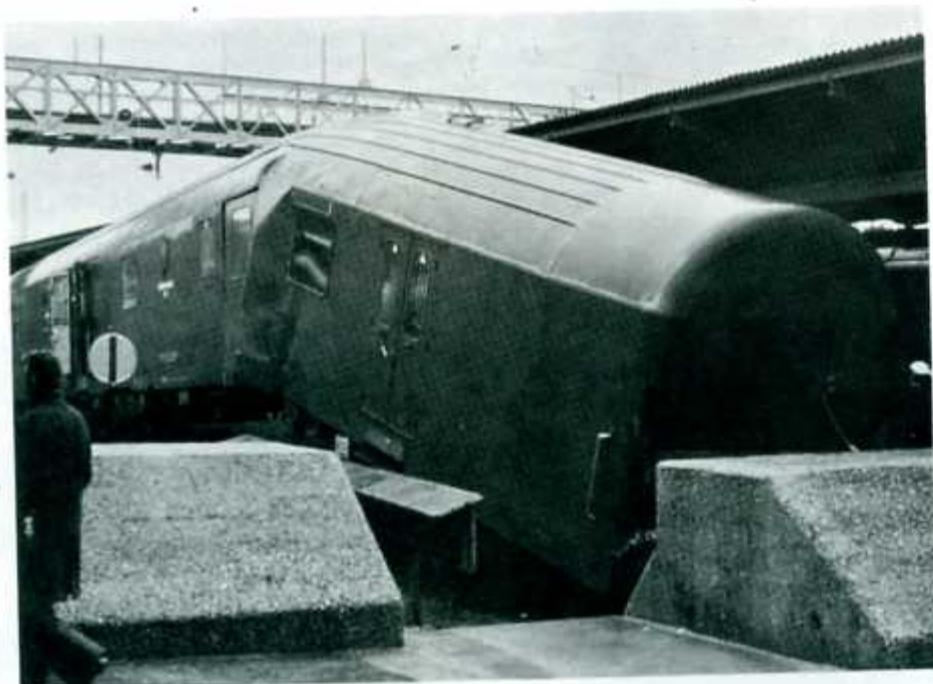
Der am 12. 3. 1980 im Bf Salzburg Hbf zu Schaden gekommene Postwagen 00-03 119 ist bereits ausgemustert (Bild).

Am 23. 11. 1980 wurde in Selzthal der F 85 010 beschädigt. Wegen Fehlens eines Ersatzwagens können die Reparaturarbeiten, die in der Zgfltg Selzthal durchgeführt werden sollen, derzeit nicht vorgenommen werden. Der beschädigte Wagen bleibt daher vor derhand im Einsatz.

Abgesehen vom enormen Sachschaden (auch Personenschaden war zu verzeichnen!) treten vielerlei Nebenwirkungen auf:

- Beeinträchtigung der Arbeitskapazität von Haupt- und Betriebswerkstätten
- Beeinträchtigung der Arbeitskapazität in der ISTG-Werkstätte Wien (Inzersdorf Ort), wohin Schlaf- und Speisewagen aus ganz Europa zur Revision gebracht werden
- Entblößung des Postwagenumlaufes von jeder Reserve
- Programm zur Umlackierung der vierachsigen Bahnpostwagen zur Zeit nicht durchführbar.

Hätten Sie sich gedacht, was da — nur ganz oberflächlich betrachtet — alles dranhängt? Daß unter Umständen in Warschau 30 Reisende abgewiesen werden müssen, weil in einem Wiener Verschiebebahnhof unterlassen wurde, die Handbremse eines Schlafwagens zu öffnen, das leuchtet ja ein. Daß aber, begünstigt durch diesen Grund, in Innsbruck ein Postkurs nicht gestellt werden konnte, das ist nicht so leicht zu erkennen. Man lernt eben nie aus.



EDK mit Anhängsel

EDK ... EDK ... Diese Abkürzung haben Sie schon manchmal gehört; vielleicht sogar selbst angewandt. Gerade jetzt ist Ihnen die Bedeutung entfallen.

Eisenbahndrehkran. A, ja! Jetzt sehen Sie die modernen Fahrzeuge auch schon in Gedanken vor sich: 966 500, 966 501. Stärker, beweglicher, praktischer als die altbewährten Dampfkräne. Dann noch der ganz starke Teleskopkran 966 600.

Kaum je, wenn ein Zug mit den Kranwagen bei Ihrem Dienstplatz vorbeifuhr, werden Sie besonders beachtet haben, daß mit dem Kranwagen noch

andere Fahrzeuge mitlaufen — Schutzwagen, Wohnwagen. Die Begleitmannschaften der Kranwagen haben nun die sehr berechtigte Bitte an die Kollegen des ausführenden Betriebsdienstes gerichtet, nicht nur die kostbaren Kräne besonders schonend zu behandeln, sondern auch den fahrbaren Wohnungen entsprechende Sorgfalt angedeihen zu lassen.

Daß das nicht immer der Fall ist, entnehmen wir Berichten über den Fahrtablauf von einem Einsatzort der Kräne zum anderen. Da wird zum Beispiel berichtet, daß der 966 501 von Linz nach Wien Brigittenau überstellt wurde. Nicht mit den telegrafisch angeordneten Zügen, sondern in Abwesenheit und ohne Wissen der Begleiter.

Nach Ankunft im Bestimmungsbahnhof wurden schwere Beschädigungen an den Batterietrögen des Krans und am Eiskasten im Wohnwagen festgestellt.

Anläßlich einer Überstellung der beiden 80-t-Kirow-Kräne 966 500 und 966 501 von Tulln nach Schwaz wurde im Bf Hall in Tirol während des Aufenthaltes viermal verschoben; Dauer bis zu 50 Minuten. Die Begleiter mußten immer wieder die Einhaltung des Rollbergverbotes durchsetzen. Unnötige Diskussionen waren dazu erforderlich. Fast unglaublich! Endlich war Schwaz erreicht. Mit dem ganzen Zug wurde solange hin- und hergeschoben, bis es zum Bruch der Schraubenkupplung zwischen Wohn- und Gerä-

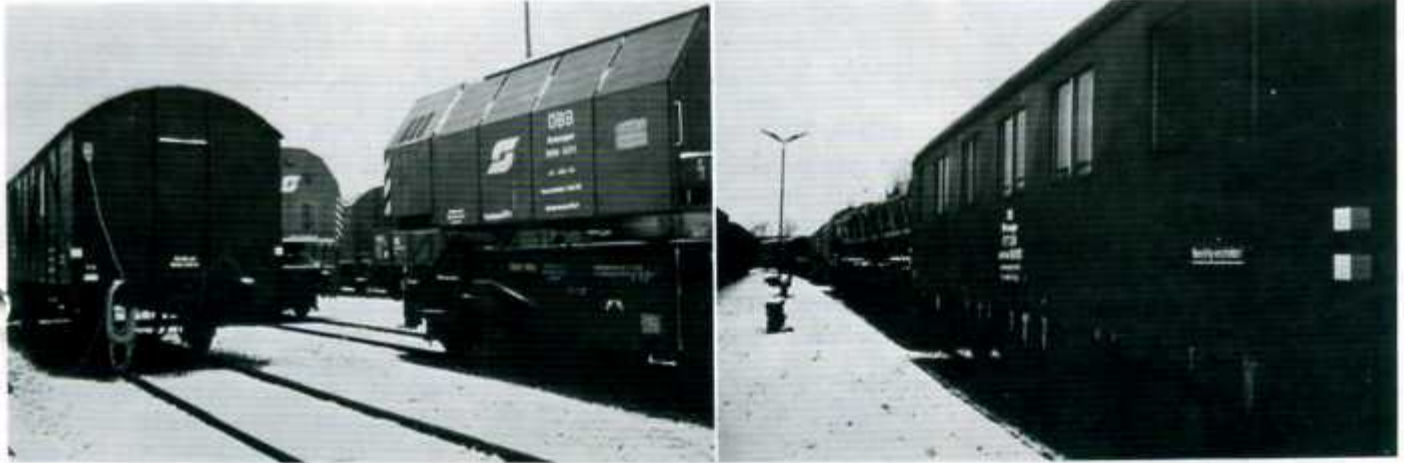
tewagen kam; Folgeschäden entstanden an einem Heizkabel, einem Batterietrog und einem Voltmeter. Wie auch oft die Zugvorrichtungen den Zerrungen beim Verschub (besonders bei Abstoßvorgängen) in Verbindung mit langem Kuppeln der großen Belastung durch die schweren Kranfahrzeuge nicht gewachsen sind.

Wir wollen uns der Bitte unserer Kranmannschaften anschließen, daß der

Verschub mit den Kranwagen zur Schonung der kostbaren Fahrzeuge mit der zu erwartenden Vorsicht erfolgen möge. Denken Sie daran, daß durch eine auch nur eintägige Verzögerung unter Umständen das Bauprogramm verschiedener Fachdienste auf Wochen hinaus durcheinander geraten kann.

Zu den Wohnwagen können wir nur darauf hinweisen, daß es sich dabei

ja um die Zweitwohnung unserer Kranbegleiter handelt. Einen Großteil des Jahres sind sie irgendwo in Österreich unterwegs. Natürlich sind viele Gegenstände aus dem privaten Eigentum der Mitarbeiter im Wagen verwahrt: Rundfunk- und Fernsehempfänger, Geschirr und anderes. Die Schonung dieser Fahrzeuge ist deshalb auch ein selbstverständlicher Akt der Kollegialität.



„So viele Züge geh'n . . .

Schlagerkundigen unter unseren Lesern ist bereits dem Titel nach klar, wie der Hase läuft. Doch, ob schlagerkundig oder nicht, was sich so an nur drei Tagen in kurzem Abstand auf unseren Schienen tut, wird alle Leser überraschen, fallweise auch Heiterkeit erregen. Der IdB-Mannschaft mangelt es an Humor, um in ein Lachen über die Vorfälle einstimmen zu können.

Die folgenden Darstellungen basieren auf den Erstmeldungen über die Anstände. Langwierige Befragungen der beteiligten Mitarbeiter waren notwendig, um den jeweiligen Hergang möglichst genau rekonstruieren zu können und auch die verschiedenen Schwachstellen zu orten.

20. 8. 1980: Der Befehlsbahnhof Wien Südbf Fbf leitet einen Zug, 72318, nach Wien Matzleinsdorf ein. Als Zweckbestimmung gibt der Betriebsfernmelder durch: „weiter als Nz 44029 auf die Südbahn“. Diese Zweckbestimmung entstammt nicht der Einleitung von der Zulaufstrecke, sondern der irrtümlichen Einbeziehung einer telegrafischen Ganzzugsintradierung. Der

Tfz-Führer hatte richtigerweise den Buchfahrplan des Z 72318, der bis Hütteldorf-Hacking anwendbar ist, aufgeschlagen. Dort gehörte der Zug auch tatsächlich hin. Nur: in Meidling wurde um 20.52 Uhr der Zug — gemäß Einleitung — auf die Südbahn geleitet. In Liesing hielt der Tfz den Zug an, um seine Bedenken gegen die weitere Fahrt anzumelden. Stürzen, zurück nach Wien Matzleinsdorf, nochmals stürzen, und flugs geht's in Richtung Hütteldorf. 1½ Stunden später!

21. 8. 1980: Gleicher Tatort — Wien Matzleinsdorf/Meidling. In einem Gespräch der beiden Fdl geht es darum, daß, von Wien Matzleinsdorf ausgehend, Z 50068 aus Gleisgruppe 3, Gleis 52, ausfährt; voraussichtlich um 9.07 Uhr (Z 50068 ist ein Zug nach Penzing Vbf). Z 68115, Planabfahrt 9.05 Uhr, wird ca. 30 Minuten Verspätung bekommen (Z 68115 hat, wie aus der Zugnummer unschwer zu erkennen ist, Ziel St. Veit an der Glan). Von dem Gespräch, in dem auch behindernde Fahrten auf der Südbahn zur Sprache kommen, hört einer der Partner dies, der andere das. Wenige Minuten später hält der Tfz-Führer des Z 50068, vollkommen richtig, bei der Durchfahrt im Bf Meidling den Zug an.

Bei weniger Aufmerksamkeit des Tfz-Führers wäre auch dieser Zug in Liesing gelandet. So ging es mit einigen Verspätungen bei Schnellzügen und im Schnellbahnverkehr aus.

29. 8. 1980: Der Zugleiter des Maschinendienstes der Dion Wien forscht in den Morgenstunden beim Bf Hütteldorf-Hacking nach dem Verbleib des Tfz vom Z 59214 (Wien Lobau Hafen—Hall in Tirol). Es ist doch nicht möglich, daß der Zug dort noch nicht angekommen ist. Also wird der Lauf von Bahnhof zu Bahnhof verfolgt. Zu der Zeit, wo der Zug in der Abzw. Altmanndorf durchfahren hätte sollen, war ein Zug 51958 (nach Wien Matzleinsdorf) verbucht. Dort stand der Zug auch friedlich. Fast vier Stunden Verspätung resultierten aus der Fehlleitung, die durch eine falsch aufgefaßte Reihenfolge entstand: 59214, 51958, Nz 59214 wurde als 51958, 59214 gewertet.

29. 8. 1980: — Am gleichen Tag also — verkehrt in der Gesamtstrecke auch ein Vz 59214. In der Abzw. Ebelsberg bleibt der Tfz-Führer stehen. Die Fahrt ist frei in Richtung Linz Hbf. Der Tfz-Führer meint, nach Linz Vbf Ost zu gehören. Der Fdl klärt den Fall auf, so

daß der Zug nach Linz Hbf weiterfahren kann. Dort aber entstehen 30 Minuten Verspätung, weil auch der Zugführer den Zug bis Linz Vbf fertig gemacht hatte und nun eine neue Vorbereitung Richtung Hall in Tirol notwendig wird. Im Bf Stadlau meldeten sich Tfz- und Zugführer für Z 65120 (nach Linz Vbf Ost). Der Zug bekam auch einen schriftlichen Befehl mit einer Vorschreibung, die noch vor Hütteldorf-Hacking wirksam wurde. Da die gesamte Fracht für Hall in Tirol

bestimmt war, wurde der Zug umgelegt in den Plan Vz 59214. Der Tfzführer erhielt darüber eine mündliche Verständigung. In Hütteldorf-Hacking erfolgte die Ablösung des Tfz-Führers. Der ablösende Kollege war selbstverständlich auch für Z 65120 bestimmt. Da auf dem Führerstand der bereits abgefahrene Befehlsabschnitt auflag, hatte er auch keinen Grund, an der Zugnummer zu zweifeln. Über Hunderte von Kilometern fährt der Zug unter falscher Nummer durch Öster-

reich. Bis Ebelsberg. Aber dort klärt sich der Irrtum auf.

Wieviel Personen mußten Fehlleistungen erbringen, daß diese Fälle auftreten konnten? Das war von Fall zu Fall verschieden. Nie aber brachte es eine Einzelperson zustande!

Daß die Skepsis des Schlagermannes eine Berechtigung hat — hätte man sich das gedacht?

... wer weiß wohin"

Wir freuen uns . . .

Warum sollten wir uns auch nicht freuen, wenn derart viele Briefe, Zeitungsnotizen und Anrufe für diese Rubrik angefallen sind. Wir wollen uns bemühen, Ihnen wieder eine erkleckliche Anzahl zur Kenntnis zu bringen:

An welchem Tag das war, wissen wir nicht. Die Reise erfolgte vermutlich mit Z 280. Am 1. 10. 1980 berichtete eine Tageszeitung darüber: Sieben junge Bergsteiger aus St. Pölten waren mit ihrem Dompfarrer in Südtirol gewesen. Auf der Rückfahrt mußte in Innsbruck Hbf umgestiegen werden. Während des Wartens auf den Zug in Richtung Wien fiel einem Buben ein, daß er seine neuen Bergschuhe, sorgfältig verpackt, in dem Zug aus Italien, der aber bereits Richtung München unterwegs war, zurückgelassen hatte. Der Fahrdienstleiter in Innsbruck Hbf hatte alle Hände voll zu tun, nahm sich aber trotzdem sofort der Sache an. Während der Weiterfahrt im Anschlusszug öffnete der Schaffner die Abteiltür und überreichte nach Klärung seiner Frage: „Seid ihr das mit den Bergschuhen?“, die Schachtel. Der Schaffner durfte die Freude der jungen Leute teilen.

Die Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten auf den Schneeberg lobt die Nur-Bahnbenutzerin Käthe Wachner aus Wien. Frau Wachner findet die Einrichtung, daß man Zählkarten für die Zahnradbahn Puchberg am Schneeberg—Hochschneeberg schon im Zug zwischen Wiener Neustadt und Puchberg am Schneeberg lösen kann, wunderbar und bedankt sich dafür bestens.

Das Niederösterreichische Jugendferienwerk veranstaltet jährlich für ca 4000 Kinder Erholungsaktionen. Ein Viertel davon reist jeweils in zwei Zügen nach Italien. Herr Landtagsabgeordneter Kurt Buchinger schreibt als Leiter der Erholungsaktion:

„Wir müssen die erfreuliche Feststellung machen, daß seit Jahren die Serviceleistungen am Wiener Südbahnhof durch das Personal der Bundesbahn ausgezeichnet sind und die Fahrdienstleitung — Abfahrt sowie Ankunft — in großzügiger Weise unseren Wünschen entgegenkamen.

Besonders hervorheben möchten wir, daß am 3. August 1980 (Tag des Anschlages in Bologna), bezüglich der Verspätung des Zuges der diensthabende Fahrdienstleiter (Ankunft) äußerst entgegenkommend war und immer wieder durch seine ständigen Anrufe entlang der Südbahnstrecke dazu beitrug, daß die rund 600 wartenden Eltern beruhigt werden konnten. Außerdem hat er innerhalb von Minuten veranlaßt, daß ein Rettungswagen kam, auf dem Bahnsteig ausfahren durfte, um ein Kind, daß sich knapp vor Baden den Arm gebrochen hatte, zu versorgen.“

Einen Zugbegleiter des Zuges 751 vom 4. 8. 1980 dürften folgende, an Herrn Vorstandsdirektor Dr. Jaworski gerichtete Zeilen des Bahnreisenden Professor Dr. Franz Sotola betreffen: „Ich habe meinen Urlaub Montag, den 4. August antreten können und wollte per Bahn um 10.41 Uhr in Aspang ankommen. Meinen Gastgeber in Zöbern habe ich fernmündlich verständigt, denn er wollte mich vom Bahnhof Aspang abholen. Abends vor meiner Abfahrt rief mich eine einstige Schülerin an, jetzt eine Ärztin auf der Baumgartnerhöhe, sie habe gehört,

daß ich morgen früh nach Wien fahre, sie könne mich mit dem Auto bis Wien mitnehmen und auch auf den Südbahnhof bringen. So kam ich zu einem früheren Zug, konnte aber nicht mehr meinen Kollegen verständigen, dazu war zu wenig Zeit. Dem Schaffner stellte ich die Frage, ob ich in Wiener Neustadt Zeit hätte, kurz zu telefonieren. Darauf er: Das machen wir. Er bat mich um die Telefonnummer und den Text des Gesprächs. Auf meine Frage, wie ich das begleichen könne, gab er freundlich zur Antwort: Gehen Sie zur Fahrdienstleitung in Aspang. Vor Aspang schaute ich aus dem Zug. Dechant Hackl wartete schon auf mich. Kaum war ich ausgestiegen, fragte er mich, was denn da los war. Ich ging zur Fahrdienstleitung und fragte nach meiner Schuldigkeit. „Kundendienst“ — gab er strahlend zur Antwort. So hat mein Urlaub wirklich mit guten Zeichen begonnen.“

So einfach ist das, Fremde für unser Unternehmen zu gewinnen!

Im Wege des Chairman der BR, Sir Peter Parker, wurde Herr Generaldirektor Dr. Pycha über das Lob, welches der Bearbeiter für Öffentlichkeitsfragen der Universität London, Herr Leonard Cina, den Mitarbeitern einiger Bahnen des Kontinents spendet, in Kenntnis gesetzt. Am 17. 8. 1980 standen 140 britische Reisende am Kai von Oostende, um den Kontinent zu bereisen. Die Mehrzahl dieser Personen hatte nur solche Reisedokumente mit, die ausschließlich mit einem Sammelfahrschein Geltung haben. Der Fahrschein befand sich im Besitz eines Vertreters der beanspruchten Reisebüros. Dieser Herr war aber nicht zum Treffpunkt erschienen. Doch dank dem Entgegenkommen der Eisenbahner von SNCB,

SNCF, DB, SBB und ÖBB gelangte jeder der Touristen nach zuvorkommender Behandlung wohlbehalten an sein Ziel.

* * *

Auf Einladung der Familie des Herrn Mag. Peter Menasse war ein 13jähriger Knabe aus England unterwegs nach Wien. Samstag, 26. 7., um 17.07 Uhr sollte, so stand es im Fernschreiben aus England, die Ankunft auf dem Wiener Westbahnhof erfolgen. Vormittags wollte sich Mag. Menasse doch noch vergewissern. Die Zentrale Zugauskunft gab ihm aber zu verstehen, daß die Ankunft des „Oostende—Wien-Expreß“ schon um 9.45 Uhr erfolgt war. Rasch setzte sich der besorgte Mag. Menasse mit dem Fahrdienstleiter des Westbahnhofes in Verbindung. Dieser rief den Buben in englischer Sprache über Lautsprecher aus, während Mag. Menasse mit England telefonierte. Der Fdl klärte auch, daß 17.07 Uhr die Abfahrtszeit in Oostende war. Inzwischen gab es schon Gespräche aus London mit dem Fdl, der nun verschiedene Recherchen anstellte und versuchte, Mag. Menasse zu erreichen, was von London aus nicht gelungen war. Nach dem ganzen Durcheinander nahm der schon zum Bahnhof geeilte Gastgeber das verschreckte Kind noch am Vormittag in der Halle in Empfang. Herr Mag. Menasse meint, der Beamte in Wien Westbahnhof hätte nicht nur ein hohes Maß an Verständnis aufgebracht, sondern sich auch in einer Weise engagiert, die sicher seine unmittelbare Dienstpflicht übersteigt. „Damit hat er, wie ich Ihnen versichern kann, nicht nur bei mir, sondern auch bei allen, denen ich den Vorfall erzählt habe, beste Propaganda für die ÖBB betrieben.“

* * *

Zwei eifrige Ausstellungsbesucher, Herr Friedrich Masch und seine Frau, waren aus München gekommen, um die Ausstellungen in Schönbrunn, Halbturn und schließlich Melk („Joseph II.“) zu besichtigen. Nach Antritt der Heimfahrt am 30. 7. 1980 mit Z 742 ab Melk bemerkte das Ehepaar, daß die Aktentasche, in der sich auch die Grenzübertrittsdokumente befanden, beim Erfrischungsstand im Melker Bahnhof zurückgelassen wurde. Der Zugbegleiter riet, das Ehepaar solle in Pöchlarn aussteigen, um den Fall dem Fdl vorzutragen. Dieser rief sofort in Melk an, wo der Verlustgegenstand bereits gefunden worden war. Die Nachsendung werde mit

Z 2014 erfolgen. Ein Blick auf den Fahrplan, einer Weiterfahrmöglichkeit bot sich später mit Z 644. Doch der Fdl riet anders: Die Formalitäten wurden sofort erledigt. Das Ehepaar konnte gleich in den Zug 2014 besteigen, wo vom Zugbegleiter günstige Plätze angewiesen wurden. Wegen der umfangreichen Bauarbeiten auf der Westbahn erfuhren dieser Zug und der Anschlußzug 3614 von St. Valentin nach Linz eine Verspätung. Die Zugbegleiter beider Züge waren darum besorgt, daß die beiden Reisenden in Linz Hbf den „Orient-Expreß“ erreichten. Auf diese Weise erreichte das Ehepaar Masch seine Heimatstadt nur mit unbedeutender Verzögerung.

* * *

Für die vorzügliche Organisation bei der Wiederbeschaffung eines Verlustgegenstandes, nämlich einer neuen Trachtenjacke, bedankt sich Herr Raimund Jurkowsitch aus Lenzing auch namens seiner Gattin. Die Jacke wurde am 18. 8. 1980 im Z 3558 anläßlich der Heimfahrt von dem im Lungau verbrachten Urlaub vergessen. Das Ehepaar hatte den Zug von Radstadt bis Bischofshofen benutzt und war dann mit dem „Mozart“ in Attnang-Puchheim angekommen. Obwohl das Fundbüro keine Dienststunden mehr hatte, wurde vom Bahnhof Attnang-Puchheim sofort die Suche eingeleitet, so daß der Verlustgegenstand, der mittlerweile nach Schwarzach-St. Veit gelangt war, sichergestellt werden konnte. Um 6.00 Uhr des folgenden Morgens läutete bei Herrn Jurkowsitch das Telefon. Der Bahnhof Attnang-Puchheim teilte mit, daß die Jacke bereits im Bahnhof Lenzing abholbereit liegt. Herr Jurkowsitch bedankt sich und zollt „den ÖBB Anerkennung zu solchen Mitarbeitern“.

* * *

In einem Dankschreiben des Stadtverbandes Langenlois des Österreichischen Kameradschaftsbundes an die Transportabteilung der Dion Wien wegen der Beistellung moderner Reisezugwagen für den Familienausflug am 10. 8. 1980 heißt es abschließend: „Ein weiterer Dank gilt dem Zugpersonal für den reibungslosen Ablauf des Ausfluges, und wir hoffen, daß wir im Jahre 1981 wieder einen Ausflug mit den ÖBB durchführen können.“ Möge auch dieser Ausflug zustande kommen und so gut gelingen.

* * *

Die Tiroler ins Herz geschlossen hat Frau FOI Therese Vesely vom Büro der Parlamentsdirektion. Sie beklagt sich, daß woanders die Bahnbeamten nicht so nett und freundlich sind wie in Tirol. Besonders im Bf Reith sei sie während desurlaubes das größte Sorgenkind der Bahnbeamten gewesen. Ob zeitig früh oder spät abends, immer wurden Frau Vesely die Auskünfte mit unüberbietbarer Freundlichkeit erteilt und der nicht Auto fahrenden Urlauberin Fahrten zusammengestellt. Von einem der Beamten meint sie, er entstamme der englischen Königsfamilie, weil er so korrekt und aufmerksam ist. Wir geben das Lob von Frau Vesely gern weiter.

* * *

Im Bahnhof Krieglach bestieg der hochbetagte Reisende August Böhm am 24. 9. 1980 den Zug 634, um über Wien nach Langenzersdorf zu reisen, wo er zu Hause ist. Als das Signal „Abfahrt“ gegeben wurde, bemerkte Herr Böhm, daß er auf einer Bahnhofbank seine Handtasche mit Fahrkarten, Geld und Ausweisen zurückgelassen hatte. Es gelang ihm noch, das Waggonfenster zu öffnen und den Fahrdienstleiter durch Zuruf zu unterrichten. Für diesen war es selbstverständlich, den Verlustgegenstand mit dem in Folge fahrenden Lz 89992 nach Mürzzuschlag nachzusenden. In der „Aktion Dankeschön“ einer Tageszeitung wurde dem Fdl dafür der „Cumlaude-Ring“ in Silber verliehen.

* * *

Verpflichtet fühlt sich Herr Dkfm. Franz Grossnigg aus Bischofshofen, den ÖBB seine Anerkennung über das gut geschulte Personal auszusprechen. Dkfm. Grossnigg ist 83 Jahre alt, noch fleißig mit der Bahn unterwegs und hat reiche Erfahrung, um Vergleiche anstellen und ein solches Lob spenden zu können. Lauter Kleinigkeiten waren der Anstoß für den netten Brief, den zu schreiben sich unser Reisender die Mühe nahm. Im Z 644 begann seine Reise am 1. 10. 1980 in Wien Westbf; Ziel war Bischofshofen. In Linz Hbf hatte der Zug einen Aufenthalt von etwa 15 Min. Gerade gegenüber dem Wagen, in dem Dkfm. Grossnigg reiste, war die Bahnhofrestauration. Herausgab es nur Getränke, so daß sich unser Reisender in den Nebenraum begab, um dort ein Paar Würstel zu verzehren. Während er den letzten Bissen genoß, setzte sich draußen der Zug in Bewe-

gung. Auf drei Briefseiten schildert Dkfm. Grossnigg, wie sich unsere Mitarbeiter in weiterer Folge hilfsbereit verhalten haben. Wir müßten den langen Brief vollinhaltlich abdrucken, da jede dieser „Kleinigkeiten“ erwähnenswert ist. Platzmangel zwingt uns, darauf zu verzichten. Lobenswert war vor allem das Verhalten

- des Fdl in Linz Hbf
- des Schaffners im Z 644
- des Schaffners im Z 3614
- des Fdl im Bf Wels
- des Fdl im Bf Bischofshofen.

Wir geben gern den Dank von Dkfm. Grossnigg weiter.

• • •

Schon am 15. 5. 1980 war es, daß den österreichischen Experten einer in Budapest stattfindenden Keramiker-tagung ein Mißgeschick ereilte. Wegen abgelaufenen Reisepasses mußte der Experte, Prof. Franz König, an diesem Tag (Christi Himmelfahrt) in Bruck a. d. Leitha den Zug verlassen. Der Bahnhofvorstand und sein Stellvertreter brachten es zuwege, unter Einschaltung der Bezirkshauptleute von Bruck a. d. Leitha und Gmunden sowie des Bürgermeisters von Gmunden, die Formalitäten erledigen zu lassen, so daß Herr Professor König schon mit dem nächsten Zug nach Ungarn ausreisen durfte.

• • •

In der Ausgabe vom 25. 10. 1980 schreibt eine auflagenstarke Tageszeitung unter dem auffallenden Titel „Ehrliche Putzfrau fand im Zug-WC Tasche mit fast 400.000 Schilling“ über die Mitarbeiterin Pauline Plautz, die in der Garnitur des Wörthersee-Express im Bf Klagenfurt Hbf eine Damenhandtasche mit wertvollem Inhalt gefunden und als Fundgegenstand abgegeben hatte. Frau Plautz steht hier stellvertretend für die große Schar unserer Wagenreinigungsbediensteten und vieler anderer Mitarbeitergruppen. Keinem würde es einfallen, sich an fremdem Eigentum zu vergreifen. Vom einfachen Stock, der einzig und allein Andenkenwert hat, bis zum kostbaren Collier, vom mühsam ersparten Gebrauchsgegenstand eines alten Rentners bis zur zwangsläufig liegengelassenen Schmuggelware irgendwelcher Krimineller — alles das geht im Laufe der Zeit als Fundgegenstand durch die Hände unserer Mitarbeiter. Daß an diesen Händen nichts kleben bleibt,

ist für uns Eisenbahner selbstverständlich. So selbstverständlich, daß wir gar nicht auf den Gedanken gekommen sind, das besonders zu erwähnen. Erwähnenswert ist es aber dennoch; sogar sehr erwähnenswert!

• • •

Aus Zürich kommend, traf Herr Dr. Konrad Hofbauer aus Aschach an der Donau am 20. 10. 1980 mit Z 463 in Linz ein. Mit einem Taxiunternehmer hatte er die Abholung vom Bf Eferding vereinbart. Weder von Linz aus noch bei der Ankunft im Bf Eferding gelang es Herrn Dr. Hofbauer, mit der Taxifirma Kontakt zu bekommen, die sich an die Vereinbarung nicht gehalten hatte. Da im Bf Eferding zu diesem Zeitpunkt die zeitweise Sperre begann, war es dem Fahrdienstleiter möglich, den Reisenden, zu dessen Wohnort auch kein Autobus verkehrte, mit dem eigenen Pkw nach Hause zu bringen.

• • •

Wieder um einen Verlustgegenstand geht es im Brief von Frau Gertrud Hartmann aus Rodaun. „Ich weiß nicht, wieviele Telefonate nötig waren und wieviele Personen eingeschaltet werden mußten, darum möchte ich meiner Freude Ausdruck geben, daß es bei der Bahn Leute gibt, die sich bemühen, einer verzagten alten Frau zu ihrer verlorenen Tasche zu verhelfen“, schreibt Frau Hartmann. Sie war am 11. 11. 1980 in Tulln Stadt in den von St. Pölten kommenden Z 6009 eingestiegen, in der Meinung, dieser fahre nach Wien. Tatsächlich verkehrt der Zug an Werktagen nur bis Tulln. Dort stieg sie in einen mit Wien—Tulln Stadt—Wien betafelten Zug um, der sich auch sofort in Bewegung setzte. Es handelte sich aber um den Zug 7128, der unsere Reisende wieder zurück nach Tulln Stadt brachte. In dem ganzen Trubel und mit einer Menge Handgepäck hatte Frau Hartmann im Zug 6009 ihre Handtasche mit wichtigem Inhalt vergessen. Haltestellenwärter, Zug- und Bahnhofpersonal forschten die Tasche aus. Die glückliche Frau Hartmann brachte, schließlich in Wien FJB angekommen, nur auf den nachfolgenden Zug zu warten und war wieder im Besitz ihrer Tasche.

• • •

Aus der Vorweihnachtszeit berichtet der Ombudsman einer Zeitung: Der Bruder einer in Mistelbach wohnhaften

älteren Dame schickt ihr für die Familie jedes Jahr per Bahn zwei Weihnachtsbäume. Diesmal meinte er es besonders gut und schickte zwei riesengroße Exemplare. Für die Bahn kein Problem — aber für die Empfängerin. Nicht einmal einen hätte sie bis zu ihrer doch ziemlich weit entfernten Wohnung bringen können. Verzagt wandte sich die Frau an den Bahnhofsvorstand. Für einen Eisenbahner auch kein Problem. Er verstaute die Bäume auf seinem Pkw, die Dame im Pkw, und nach wenigen Minuten war alles erledigt.

• • •

1.602.992 Anfragen wurden im Jahre 1980 von der Zentralen Zugauskunft allein fernmündlich beantwortet. Ist es nicht großartig, daß keine einzige Beantwortung Anlaß zur Beschwerde bot. Den Mitarbeitern der ZZA wurde für ihr kundenfreundlich orientiertes Verhalten seitens des Herrn Betriebsdirektors der wohlverdiente Dank ausgesprochen.

• • •

Am 23. 8. 1980 wurden wegen einer Streckenunterbrechung in St. Veit an der Glan Schnellzüge über Obdach—Lavanttal—Jauntal umgeleitet. Voll Begeisterung wurde uns in den folgenden Tagen von Reisenden des umgeleiteten Zuges 431 das umsichtige, kundenfreundliche, mit einem Wort eisenbahnerhafte Verhalten der Mitarbeiter im Bahnhof Wolfsberg geschildert. Mit den Recherchen dazu war es gar nicht so leicht! Vorstandvertreter und Fahrdienstleiter gaben zu, daß sie sich um die Reisenden gekümmert hatten. In welcher Form? — Nein, nein, es war nichts Besonderes. Auskünfte wurden viele gegeben. Dann tauchten etliche Reisende auf, die in die Judenburg Gegend wollten. Die wurden entsprechend beraten. Ja und daß verschiedene Dinge nach Klagenfurt avisiert wurden, darüber braucht man doch gar nicht zu sprechen. Wir danken den Eisenbahnern des Bf Wolfsberg. Man spricht doch darüber!

• • •

Nachstehender Zeitungsbericht wäre vielleicht ein Beitrag für die Spalte „Wir freuen uns“ des Informationsblattes „Der Betrieb“ meint der Betriebskontrollor des Bereiches Bludenz: — Arlberg kaputt! Mitten im Schneesturm blieben sie in Landeck

hoffnungslos stecken: Rund 250 türkische und jugoslawische Gastarbeiter, auf der Rückreise von ihren Heimatländern zu den Arbeitsplätzen in Vorarlberg. Mit bis zum letzten Platz vollbesetzten Autos. Mit Kind und Frau, mit Dachständern voll Schachteln, mit Zierkürbissen von daheim unter dem Arm. „Straße nikes fahren“ und „Arlberg kaputt“, konnte man ihnen, die dicht gedrängt die Halle des Landecker Bahnhofes belagerten, noch notdürftig klarmachen. Ihre Fragen, „Wo schlafen?“ und „Wo essen?“ konnte freilich niemand beantworten, denn darauf war man nicht eingerichtet. Da bewiesen, hoch die ÖBB, zwei Landecker Fahrdienstleiter, Othmar Riedl und Manfred Weiß, Eigeninitiative. Ein kurzer Vorgesetztenrückruf, ein Okay zu dem Vorhaben, und die „Aktion Türkischmann“ lief an. Aus leeren Waggons im Bahnhofsbereich stellte man einen eigenen „Sonderzug 11248“

zusammen, spannte eine Lok vor die Garnitur, machte den Gastarbeitern klar, daß sie ihre Vehikel auf dem bahneigenen Parkplatz abstellen könnten und daß man „alle Kollegen“ per Zug nach Bludenz bringe. So schnell kam noch nie ein voller Sonderzug zustande, Punkt 12.05 Uhr verließ „S 11248“ Landeck, auf daß alle gut ins Ländle kamen. Da kann man nur sagen: „Vielen Danken!“ Wir schließen uns der Meinung des Herrn Betriebskontrollors an. Gleichzeitig ergreifen wir die Gelegenheit zu der Feststellung, daß dieser BK bei den schwierigsten Bedingungen im heurigen Winter wieder in pausenlosem Einsatz, vorbildlich für seine einsatzfreudigen Mitarbeiter, den Verkehr auf der Arlbergstrecke dirigiert hat.

Angeregt durch einen negativen Leserbrief in einer Tiroler Tageszeitung, schreibt Herr Dr. Walther Steinacher an die Bundesbahndirektion Innsbruck: Der „Benimm“ von einigen Bediensteten der ÖBB hat sich in den letzten Jahren, genauso wie der von denen der Polizei, des Finanzamtes, u. a., in einem so großen Ausmaß geändert, daß es sehr auffallen muß. Ins Auge stechen mir die Schalterbeamten am Hauptbahnhof, sowohl an den Personenkassen als auch an Expressguthalten und -schaltern: sie sind freundlich, hilfsbereit, sie sind entgegenkommend, beinahe wie am Tag der Offenen Tür. Hie und da begegne ich einem mißgelaunten Gscherten, aber sicher einem Einzelfall. Dr. Steinacher meint noch, daß solche Einzelfälle auch nicht in die Zeitung gehören. Leider fallen uns aber gerade die Einzelfälle meist am schwersten auf den Kopf.

. . .

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen



Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr

(2 oder 3 Ziffern, welchen vorkommendenfalls der Buchstabe „X“ vorangestellt wird)

Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes

(4 Ziffern)

Erste Ziffer = Hauptgefahr

- 2 = Gas
- 3 = Entzündbarer flüssiger Stoff
- 4 = Entzündbarer fester Stoff
- 5 = Entzündend (oxydierend) wirkender Stoff
- 6 = Giftiger Stoff
- 8 = Ätzender Stoff

Zweite und dritte Ziffer = zusätzliche Gefahr

- 0 = Ohne Bedeutung
- 1 = Explosion
- 2 = Entweichen von Gas
- 3 = Entzündbarkeit
- 5 = Entzündende (oxydierende) Eigenschaft
- 6 = Giftigkeit
- 8 = Ätzbarkeit
- 9 = Gefahr einer Selbstzersetzung

Durch die Verdoppelung einer Ziffer wird auf die Zunahme einer Hauptgefahr hingewiesen. Der Buchstabe X besagt, daß der betreffende Stoff auf keinen Fall mit Wasser in Berührung kommen darf.

Bedingt durch die Änderung Nr. 2 zum RID, die unter anderem eine wesentliche Erweiterung des Anhangs VIII zum RID bewirkte, wurde das von der Betriebsdirektion als Beilage zum IdB 3/77 erstmals herausgebrachte „Verzeichnis der gefährlichen Güter“ neu aufgelegt.

Es enthält im Teil 1 die „Numerische Stoffliste zur Feststellung gefährlicher Güter in Behälterwagen (Kesselwagen)“

im Teil 2 die „Stoffaufzählung in alphabetischer Reihenfolge“.

Mit Auslieferung des neuen Verzeichnisses (Beilage zum IdB 1/81) verliert das Verzeichnis aus dem Jahre 1977 (Beilage zum IdB 3/77) seine Gültigkeit und ist abzulegen.

Gemäß der im 6. Nachtrag zum Sonderheft I verlautbarten Druckfehlerberichtigung, gültig ab 1. 1. 1981, soll im neuen Verzeichnis die drittletzte Zeile auf Seite 14 richtig lauten: tert-Butylcyclohexylchlorformiat.

Unsere Leser meinen:

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

Herr Bruno Sonnleitner, Fahrdienstleiter des Bahnhofes Wöllersdorf, schreibt an das IdB unter anderem: „Wäre es nicht möglich, die Erläuterungen mit Auslegungen zu Betriebsvorschriften auf einer Seite zu drucken? Grund: Viele Kollegen wollen kopieren und auf entsprechender Seite der Vorschrift einheften. Außerdem erscheint mir die Farbe blau für die Kopierung und Lesbarkeit (im Nachtdienst) ungeeignet, Zusammenfassung wäre wünschenswert, z. B. „vorzumerken bei Pkt. . . . der DV V 3“. Zunächst danken wir Herrn Sonnleitner für seine Mitarbeit. Wir werden die drucktechnischen Anregungen berücksichtigen und in Zusammenarbeit mit unserer Hausdruckerei trachten, die „Erläuterungen“ nicht über zwei Seiten zu verstreuen. Als alte „Nachtdienstler“ müssen wir Herrn Sonnleitner auch beipflichten, daß die blaue

Farbe die Lesbarkeit bei künstlichem Licht und ermüdeten Augen beeinträchtigt. Also künftighin: Erläuterungen ohne Farbzusatz.

An eine Vormerkung der „Erläuterungen“ bei den einzelnen Punkten der Vorschriften ist nicht gedacht. Vielmehr ist beabsichtigt, schon in Kürze eine von unseren Mitarbeitern zu ergänzende Zusammenfassung der ergangenen Erläuterungen zu verteilen, zumal sich die seinerzeitige „Sammlung der Erläuterungen“ gut bewährt hat.

. . .

Für den Bahnhof Leogang schreibt der Vorstand, Herr Melcher, zu Recht: „Sie brachten in der Ausgabe 4/1980 anlässlich der Neuauflage der EL 52 einige Beispiele für die Meldung und deren Verbuchung bei der Durchführung von Schaltungen. Der Richtig-

keit halber möchten wir darauf hinweisen, daß die Abkürzung für Leogang richtig ‚Leo‘ lautet. ‚Le‘ bedeutet Landeck.“

Selbstverständlich werden von den Mitarbeitern des ausführenden Betriebsdienstes die in der DV V 20 festgelegten Abkürzungen — diesfalls also „Leo“ — verwendet. Da aber in der DV EL 52 die identen Beispiele zur Zeit der Herstellung des IdB 4/80 bereits aufgenommen waren, wurde von einer einseitigen Abänderung unsererseits abgesehen.

Wie Sie aus dem Text und der zeitlichen Folge unschwer erkennen konnten, sind auf Seite 7 des gleichen IdB die ersten beiden Eintragungsbeispiele vertauscht. Wir bitten Sie, das Versehen unserer Druckerei zu entschuldigen und im IdB die Richtigstellung durch Anbringung von Hinweisfeilen vorzunehmen.

Bemerkungen zur elektrischen Weichenheizung

Die Aufgabenstellung für die elektrische Weichenheizung, wie sie in der Einreichung an das BMfV um Typengenehmigung (erteilt am 5. 1. 1973, Zl. EB 12652/1-II/1-1973) enthalten ist, lautet wörtlich:

„Die elektrische Weichenheizung soll Störungen vor allem an fernbedienten Weichen bei Frost und Schnee hintanhaltend, wobei extreme Witterungsverhältnisse außer acht bleiben, um mit einer möglichst geringen elektrischen Leistung das Auslangen finden.“

Die zusätzlich zur elektrischen Weichenheizung unbedingt notwendigen Maßnahmen, ohne deren Einhaltung eine einwandfreie Funktion von fernbedienten Weichen bei Frost und Schnee nicht möglich ist, sind u. a.

- die sorgfältige Reinigung und Schmierung der Weichen zur Erzielung möglichst geringer Umstellwiderstände
- das Auskoffern des Schotterbettes vor Beginn der Winterperiode und das Ausschäufeln der Weichen nach jedem größeren Schneefall, damit Raum für neue Schneemengen (Schneefall, Flugschnee) vorhanden ist
- das zusätzliche Umstellen der Weichen im Abstand von ca. 10–20 Minuten bei eingeschalteter elektrischer Weichenheizung bzw. nach deren Ausschalten bis zum Erkalten des Weichengestänges, um das Bilden von Schneepolstern bzw. das Anfrieren der Zungenschienen zu verhindern.

Weiters ist bei der Anwendung der elektrischen Weichenheizung darauf zu achten, daß

- die Einschaltung zeitgerecht erfolgt, da bis zum Erreichen der Beharrungstemperatur an Zungen- und Backenschienen, je nach Witterung, eine Zeitspanne von etwa 1 Stunde erforderlich ist
- keine Einschaltung erfolgt, wenn nur tiefe Temperaturen ohne Schneefall vorherrschen (nur Flugschnee), da es sonst nur zu verstärkter Eisbildung kommt.

Nicht alles ist zum Freuen

Leser des IdB fragen, beeindruckt durch den meist beachtenswerten Umfang der Rubrik „Wir freuen uns“, ob denn keine negativen Zuschriften oder unangenehmen Notizen über das Verhalten unserer Mitarbeiter einlangen. Gleich vorweggenommen, der überwiegende Teil der schriftlichen Kundenäußerungen ist positiv. Wir legen großen Wert darauf, im IdB das gute Verhalten von Mitarbeitern, auch wenn es sich um „selbstverständliche“ Dinge handelt, hinauszuposaunen. Wenn meist nicht die Namen der gelobten Mitarbeiter genannt werden — diese sind nichtsdestoweniger bekannt —, so soll damit vor allem demonstriert werden, daß jeder unserer Mitarbeiter in der gleichen Lage ähnlich vorbildlich handeln könnte — und es meist auch tut.

Doch nun einige Kostproben aus der Negativschachtel...

Aus einer Zeitung:

„Nach kurzer Zeit ziehen auch drei Schaffner des Zuges in den Speisewagen ein. Ein Tisch gehört ihnen... Es dauert von Linz bis Salzburg. Nach zwei Stunden wirklich freundlichen Kartenzwickens muß auch eine soziale Gegenleistung sein, das ist klar. Und der Fahrgast hat auch was davon: Zwischen Linz und Salzburg wird halt nicht gezwickt.“

Aus einem Brief:

„Es ist uns unverständlich, wofür der 50%ige Aufschlag bei Benützung der I.-Klasse-Abteile zu bezahlen ist. Von einer gehobenen Serviceleistung kann hier kaum die Rede sein. Die Kopfkissenüberzüge, oftmals schlecht gebügelt, bereits schmutzig und schlampig aufgezogen, können den Unterschied nicht ausmachen. Das Zugpersonal ist — anders als bei Fluggesellschaften — gänzlich desinteressiert. Eine Person, die zu meiner größten Überraschung die Abfallbehälter entleerte, bewerkstelligte dies in einer Manier, wie sie am Balkan tolerierbar wäre, aber nicht in Österreich als Serviceleistung verkauft werden kann. Daß die Fensterscheiben nicht wie die eines Gläserkastens glänzen, ist wohl verständlich, nicht aber, daß die Fensterrahmen mit einer dicken größeren Schicht überzogen sind...“

Aus einem Brief:

„Durch **meine Schuld** (meine Uhr ging nicht genau) half ich meiner Mutter in den 5 Minuten früher abgehenden Zug in Richtung... und kam auf meinen Fehler im Augenblick, als sich der Zug in Bewegung setzte. Völlig verzweifelt lief ich die Stiegen hinauf und erzählte mein Mißgeschick den zwei dort stehenden Zählbeamten. Die waren sehr nett und sagten: ‚Gehen Sie zum Schalter, der Kollege soll... anrufen.‘ Dies tat ich auch sofort, und obwohl der Mann meine Verzweiflung sah und hörte, daß es sich um eine 85jährige, sehbehinderte Frau handelte, war er nicht bereit, das Tele-

fongespräch zum nächsten Bahnhof zu führen! Er meinte: ‚Die wird schon draufkommen‘ und ‚wozu soll ich telefonieren?‘ Dieser Anruf hätte mir eine Stunde Aufregung und Angst erspart.“ In dem Brief wird dann lebendig geschildert, wie es weiterging. Die Brieffschreiberin vergißt dabei nicht, die Hilfsbereitschaft jedes einzelnen, der sonst zahlreich beteiligten Mitarbeiter zu erwähnen. Kurzum, die alte Dame war schon nach 10 Minuten wieder in der Haltestelle zurück. In der Zwischenzeit hatte aber die Tochter von einem Automaten aus mit ihrem Mann telefoniert. Wenige Minuten später wurde per Auto zu den Anhaltebahnhöfen und Haltestellen des Zuges, in dem die alte Dame noch vermutet wurde, gefahren. Nach über einer Stunde war endlich der Fall als aufgeklärt und glücklich abgeschlossen zu betrachten. Es hätte auch anders ausgehen können!

Über einen Brief:

In diesem Brief, so berichtet uns eine Bundesbahndirektion, wird die Dienstleistung eines Schaffners über die Maßen gelobt. Fast wäre der Brief in eine andere Rubrik gerutscht. Wenn nicht die BBdion dahinter gekommen wäre, daß die Adresse des Absenders fingiert war. Wäre nur die Dienstleistung des Verfassers des Briefes so, wie sie in der Selbstschilderung dargestellt war!

Genug des Bösen! Mit diesen paar Beispielen glauben wir, die Leserfrage beantwortet zu haben. Orientieren Sie sich aber lieber weiterhin an der Rubrik „Wir freuen uns“.

Diebstähle bei oder in Reisezügen

Unsere Bemühungen, Diebstähle bei oder in Reisezügen zu verhindern, werden auch seitens der Sicherheitsdirektionen der einzelnen Bundesländer mit der Herausgabe von Merkblättern, die zu Hauptverkehrszeiten auf den größeren Bahnhöfen an die Reisenden verteilt werden, unterstützt.

Als Beispiel wollen wir das vom Kriminalpolizeilichen Beratungsdienst der Sicherheitsdirektion für Tirol erstellte Merkblatt vorstellen, das sicher die eine oder andere Anregung auch für unsere Mitarbeiter enthält (umseitig).

VORBEUGUNG SICHERHEIT !

SICHERES REISEN

DER KRIMINALPOLIZEILICHE BERATUNGSDIENST RAT:

1. Lassen Sie Ihre Wertgegenstände, Dokumente und das Reisegepäck in Bahnhöfen, Zügen und Autobussen nie unbeaufsichtigt!
Während Sie die Fahrkarten lösen, Proviant oder Reiselektüre kaufen – während Ihr Gepäck unbeaufsichtigt steht oder bereits im Abteil liegt – **NÜTZT DER DIEB SEINE CHANCE!**
Geben Sie Ihre Koffer als Reisegepäck auf. Ihr Eigentum ist geschützt und Sie reisen bequemer. Denken Sie im Gedränge an Taschendiebe.
2. Im Abteil oder im Gang stehende Gepäckstücke sind für Diebe leichte Beute, wenn Sie inzwischen sorglos im Speisewagen sitzen. Besondere Vorsicht ist bei Annäherung an eine Haltestelle geboten! In der allgemeinen Hast des Aussteigens ist schon mancher Koffer „irrtümlich“ mitgenommen worden.
3. Nehmen Sie beim Verlassen Ihres Abteiles (beim Verlassen des Autobusses) Ihre Handtasche und Kleidungsstücke, in denen sich Geld oder Dokumente befinden, immer mit.
Glauben Sie nicht, daß Ihre Reisepaß, Personalausweis, Führerschein und andere Dokumente für einen Fremden keinen Wert haben. Im Ausland ist es besonders unangenehm, wenn Sie plötzlich ohne Ausweis sind.
4. Seien Sie vorsichtig mit Reisebekanntschaften!
Verschweigen Sie, daß Ihre Wohnung während des Urlaubes leersteht. Solche Gelegenheiten nützen Diebe besonders gerne.
5. Übertragen Sie nicht dem erstbesten Mitreisenden die Bewachung Ihres Reisegepäcks, wenn Sie den Speisewagen oder das WC aufsuchen wollen.
Wenn Sie allein im Abteil sind, sollten Sie Handtasche oder Kleidungsstücke mit Dokumenten oder Geld nie in der Nähe der offenen Abteiltür liegen lassen, während Sie die schöne Gegend betrachten.
6. Decken Sie Ihren Bedarf an ausländischen Zahlungsmitteln in einer Bank im Inland oder im betreffenden Urlaubsland. Hüten Sie sich vor „besonders günstigen“ Wechselangeboten unbekannter Personen.



NÄHERE AUSKÜNFTE ERTEILEN IHNEN DIE BERATUNGSSTELLEN:

Bundespolizeidirektion
Innsbruck
Kaiserjägerstraße 8
Tel. 26 7 21



Landesgendarmeriekommando
für Tirol
Innsbruck, Innrain 34
Telefon 34 6 41

SCHÜTZE

DEIN GUT

Herausgeber: KRIMINALPOLIZEILICHER BERATUNGSDIENST
der SICHERHEITSDIREKTION I. TIROL

Arbeitnehmerschutz

Tragepflicht von Schutz- (Arbeits-)kleidern und Schutzstücken

Auf Grund des Arbeitnehmerschutzgesetzes, § 18 (1), verlautbart im Bundesgesetzblatt Nr. 234 aus 1972, ist der Arbeitgeber (ÖBB) verpflichtet, Arbeitsschutzkleider beizustellen.

Im gleichen Gesetz, § 19 (1), ist aber auch die Verpflichtung für den Arbeitnehmer enthalten, die vom Arbeitgeber angebotenen Schutzkleider zu tragen.

Die DV A 40 „Arbeitnehmerschutz“, Heft 3, bestimmt, für welche Bedienstetengruppen Schutz-(Arbeits-)kleider und Schutzstücke — nach Maßgabe der bei ihrer Tätigkeit auftretenden Gefährdung — kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Jeder Bedienstete hat die Verpflichtung, die ihm zur Verfügung gestellten Schutz-(Arbeits-)kleider und Schutzstücke den Erfordernissen des Schutzzweckes entsprechend zu benutzen, pfleglich zu behandeln und mit entsprechender Sorgfalt zu verwahren.

Werden künftighin Bedienstete, welchen nach DV A 40 Arbeitnehmerschutz das Tragen von Schutzkleidern oder Schutzstücken zur Pflicht gemacht wurde, ohne diese Kleider bei ihrer Tätigkeit angetroffen, so werden sie umgehend dem Bahnbetriebsarzt zwecks Untersuchung vorgestellt. Dieser hat sodann über das Tragen

der Schutzkleider bei jedem einzelnen ihm vorgestellten Bediensteten zu befinden. Z. B. ist ein Mittragen des Schutzhelmes unter dem Arm während der Dienstschrift, ohne ihn als Kopf- oder Nackenschutz zu verwenden (Mittragen des Schutzhelmes nur als Alibihandlung) ab sofort zu unterlassen; es wird dies wie ein Nichttragen des Schutzhelmes behandelt.

Im Sinne der Dienstvorschrift A 40 „Arbeitnehmerschutz“, Heft 5 Unfallverhütungsbestimmungen, Punkt 2.2, hat der örtlich Aufsichtführende unter persönlicher Verantwortung für die Sicherungsmaßnahmen der Unfallverhütung Sorge zu tragen. Beim Verschieben ist der Verschiebleiter der örtlich Aufsichtführende. Für die Güterzugsschaffner ist der örtlich Aufsichtführende der Zugführer.

Bahnhof Selzthal
Sicherheitsbeamter III:
Holzinger e. h.

Dieser Bahnhofauftrag, aus der Sorge um die Gesundheit unserer Mitarbeiter verfaßt, wird seinen Zweck gewiß nicht verfehlen. In ihm sind auch jene Fälle erfaßt, in denen Mitarbeiter geltend machen, irgendein Schutzstück aus gesundheitlichen Gründen nicht tragen zu können. Der Arzt wird in begründeten Fällen eine der Gesundheit des betreffenden Mitarbeiters dienliche Verfügung treffen. Die Lösung des Arztes wird selbstverständlich nicht so ausschauen, daß bei gleicher Dienstverrichtung auf das Tragen eines Schutzkleides einfach verzichtet werden darf.

Ein tödlicher Unfall aus der letzten Zeit gibt wieder unwillkommen Anlaß,

zum Tragen der Schutzkleider zu mahnen: Ein 39-jähriger Zugführer leitet den Verschieben eines Arbeitszuges im Bereich einer technischen Dienststelle. Dabei stößt er mit dem Kopf gegen eine Torsäule und wird sofort getötet. Aus dem Polizeibericht: „Bekleidung: grauer Stoffarbeitsmantel, blaue Kunststoffbluse, grauer Pull-over, rot-weiß kariertes Hemd, beige Schnürsamthose, weiße Unterwäsche, braune Socken, schwarze halbhohe Schuhe, Eisenbahnerschirmkappe.“

Wenn man die tragische Gewißheit hat, daß in diesem konkreten Fall durch das Tragen eines Schutzhelmes der Unfalltod des geschätzten und beliebten Mitarbeiters mit nahezu absoluter Sicherheit verhindert worden wäre — vielleicht hätte der Kollege für ein paar Tage Schädelbrücken abbekommen —, finden wir es als ausgesprochen makaber, darüber zu diskutieren, ob ein Zugführer mit Verschiebtätigkeit den Schutzhelm tragen muß (!).

Für jene Leser, denen das bisher Gesagte zu nüchtern war: Als der Tzführer den Unfall bemerkte, tat er das Menschenmögliche, um dem Zugführer zu helfen. Der Tod war aber, wie schon gesagt, sofort eingetreten. Als kurz darauf die Identität des Kollegen festgestellt werden mußte, wurde dem Toten die Brieftasche aus der Gesäßtasche herausgenommen und geöffnet. Auf den ersten Blick lachten dem Nachschauenden zwei fröhliche Kindergesichter von einem Bild entgegen. Den möchten wir kennenlernen, dessen Augen auch in einer solchen Situation noch trocken bleiben.

Unsere Leser meinen

Mit großem Interesse liest Herr Johann Gonzi das IdB. Er ist Stellwerksmeister im Bf Bruck an der Mur und versieht Wärterdienst auf dem Frachtenbahnhof (Stellwerk 2). Herr Gonzi bezieht sich auf die Titelseite der Ausgabe 3/1980 und schreibt:

„Mir fiel auf, daß auf Bild 2 zwei Männer mit und ein Mann ohne Helm,

auf Bild 4 fünf Männer ohne Helm abgebildet sind. Dem Foto nach zu urteilen, gehören diese Herren dem Hilfszug an. Ich möchte sie nun fragen: Wie läßt sich das mit den Unfallverhütungsbestimmungen vereinbaren? Anscheinend kennen diese Herren das Plakat ‚Schutzhelm verhindert schwere Kopfverletzungen‘ oder das Plakat ‚Nicht nur haben — auch tragen‘ (Heft 2 der ‚Sicherheit zuerst‘) nicht.“

Schade: Das einwandfreie Bildmaterial hat beim Druck so stark an Deutlichkeit verloren, daß viele Einzelheiten nicht oder kaum erkannt werden können. Wenn wir jetzt die Behauptung aufstellen, das Bildmaterial sei sachlich einwandfrei, so müssen wir zunächst die Katze aus dem Sack lassen: Die Bilder 3 und 4 sind ziemlich eindrucksvoll, belasten aber nicht den in der daneben abgedruckten Statistik erfaßten Zeitraum. Der Unfall trug

sich am 1. 10. 1964 auf der Westbahn zu. Was heute bei dem Betrachter der Bilder, je nach Veranlagung, Gänsehaut oder helle Empörung hervorruft — kein Schutzhelm —, das war damals selbstverständlich. Wir freuen uns, jetzt die Gelegenheit bekommen zu haben, Sie daran zu erinnern und es den jüngeren Kollegen überhaupt zu sagen, daß es damals kaum Schutzkleider gab. Verschieberfäustlinge, Schweißerbrillen, ein paar hitzebeständige Anzüge etwa. Keine Rede von Schutzhelmen, Anstoßkappen. Obwohl schon Stimmen laut wurden, solche Schutzstücke zu schaffen. Viele Mitarbeiter gaben damals allerdings zu verstehen, daß sie — besonders im Bereich von Personenbahnhöfen — sich dumm vorkommen würden, einen Helm zu tragen. Es bedurfte der Überzeugungskraft realistischer Sibe und Vertrauenspersonen sowie der Einsicht und des gesunden Sicherheitsbewußtseins vieler Mitarbeiter, daß heute in gewissen Sparten die Tragepflicht nicht als lästige „Pflicht“, sondern als lebensschützende Errungenschaft lückenlos akzeptiert wird.

Denken Sie auch an die Sicherheitsschuhe: Anlässlich von Unfallverhütungswochen rührten sich damals schon unsere Mitarbeiter. „Gebt uns ÖBB-Schuhe! Die Polizisten bekommen ja auch Schuhe für den Dienst zur Verfügung gestellt.“ Die Sicherheitsschuhe wurden und werden auch von den meisten Mitarbeitern gerne angenommen. Die Füße und Beine werden geschützt, und schließlich wird auch der eigene Geldbeutel geschont. Es gab natürlich Anfangsschwierigkeiten verschiedener Art, doch werden auf Grund Ihrer Mitteilungen laufend Verbesserungen vorgenommen. Auch für unsere Kolleginnen im Außendienst wurden Damen-



sicherheitsschuhe geschaffen und stehen seit kurzer Zeit zur Verfügung. Noch lesen wir in einschlägigen Sibemeldungen: „Frau... trug bei Ihrer Tätigkeit Turnschuhe“, (— in einem anderen Fall waren es Segeltuchschuhe —) „Damenarbeitsschuhe standen zur Verfügung“. Mittlerweile werden die betroffenen Mitarbeiterinnen auch schon begriffen haben, daß sich das Tragen der Sicherheitsschuhe lohnt!

Das war ein Ausflug in die Vergangenheit. Nun zur Gegenwart. An Hand des Originalfotos und der uns bekannten Fakten schildern wir Ihnen, was sich auf Bild 2 wirklich abspielt: Die behelzten bzw. Anstoßkappen tragenden Männer (es sind richtig 3 Personen), gehören ebenso wie der hockende, teils kniende Mann dem Hilfszug Mürzzuschlag an. Sie mußten ihre harte Arbeit unterbrechen und besprechen soeben die weitere Vor-

gangsweise. Die Unterbrechung der Tätigkeit wurde notwendig, weil die Schiene auftrags des Bahnmeisters autogen abzuschneiden war. Der hockende Kollege besorgt soeben die Autogenarbeit. Es handelt sich um einen Werkführer der Zugförderungsstelle, der den Ruf genießt, stets auf korrektes Tragen der Schutzkleidung bedacht zu sein. Beim Schneiden der Schiene ist das Tragen der Schweißerschutzbrille unbedingtes Gebot. Das Tragen dieser Brille gemeinsam mit einem Kopfschutz ist problematisch. Da keine Gefährdung für Kopf, Hals und Nacken gegeben ist (auf dem Originalfoto ist deutlich zu sehen, daß die Wagenunterseite nach hinten geneigt ist und keinerlei überhängende Teile eine Gefahr für den Mitarbeiter bilden), konnte der Mitarbeiter seinen Helm beiseitelegen.

Herrn Gonzi danken wir für sein aktives Interesse.