

Aus dem Verkehrsgeschehen

Wiederholt auftretende, gleichartige Ursachen
folgschwererer außergewöhnlicher Ereignisse aus letzter Zeit –



Umstellen
von
Weichen
unter
Fahrzeugen
nach
**vorzeitiger
Auflösung
der
Fahrstraße**

geben Anlaß, neuerlich auf grundlegende Bestimmungen der DV V 3 hinzuweisen und auf deren bedingungslose Einhaltung zu dringen:

Zugschlußstellen

229. Die Signalzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die der Zug mit Schlußsignal überfahren haben muß, ehe das den Blockabschnitt begrenzende Hauptsignal auf „Halt“ zu stellen ist, sofern es nicht durch den Zug in die Haltstellung gelangt (s. jedoch Punkte 252 und 310).

Die Fahrstraßenzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die der Zug mit Schlußsignal überfahren haben muß, ehe die für ihn gesicherte Fahrstraße aufgelöst werden darf.

230. In jeder Fahrdienstleitung und jedem Stellwerk sowie auf Blockposten ist ein „Verzeichnis der Zugschlußstellen“ aufzulegen.

Die Mißachtung dieser klaren und eindeutigen Bestimmung über die Fahrstraßenzugschlußstelle hatte in vier Fällen schwere Zugentgleisungen zur Folge:

1. Entgleisung des Z 43013 im Bahnhof Warmbad Villach am 4. 12. 1981 um 13.45 Uhr

Während der blockmäßig gesicherten Einfahrt des Z 43013 auf Gleis 1 wurde vom Fahrdienstleiter – in der Absicht, die Kreuzungsabwicklung mit Zug 4838 zu beschleunigen – die Fahrstraße vorzeitig aufgelöst und vom Wärter des Stw 1 die Weiche 1 unter dem als 6. Fahrzeug vom Zugschluß gereihten, mit 3 Containern beladen, vierachsigen Güterwagen umgestellt. Dabei entgleisten dieser Wagen mit beiden Drehgestellen, zwei nachlaufende, mit Eisenteilen beladene Güterwagen mit allen Achsen und der drittletzte, mit Heraklith beladene Wagen mit einer Achse. Das Ausfahrtsignal H 2 wurde umgerissen und der Oberbau auf einer Länge von 50 m schwer beschädigt. Schaden ca. S 140.000,—.

2. Entgleisung des Z 290 im Bahnhof Böckstein am 16. 12. 1981 um 19.15 Uhr

Unmittelbar nach der Abmeldung des Z Ex 290 vom Bahnhof Mallnitz-Obervellach stellte der FdI im Bahnhof Böckstein die Fahrstraße für den Zug von Streckengleis 1 über die Weichen 72 und 71 nach Gl 102 und weiter nach Bf-Gl 2. Währenddessen verlangte das UW Mallnitz die Zustimmung zur Abschaltung der Fahrleitung des Streckengleises 2/102 wegen der gem. Betra 100 durchzuführenden Tunnelarbeiten. Dem Fahrdienstleiter wurde die Unvereinbarkeit von gleichzeitiger Zugfahrt und Abschaltung erst bewußt, als ihm das UW die Vollzugsmeldung durchgab. Er löste hierauf die Fahrstraße für Z 290 mittels der Fahrstraßenhilfstaste auf und stellte – der Abschnitt der Weiche 72 war noch nicht rot ausgeleuchtet – mittels der Weichengruppentaste die Weiche 72 um, wodurch es zur Entgleisung kam, bei der das Tzf und der erste Wagen mit dem vorderen Drehgestell nach Gleis 102 und der übrige Zugteil nach Gleis 101 fuhren. Der Zug kam erst durch eine von einem Reisenden ausgelöste Notbremsung zum Stillstand.

3. Entgleisung des SB-Zuges 22181 im Bahnhof Meidling am 9. 1. 1982 um 7.17 Uhr

Bei Ausfahrt des mit Doppelgarnitur verkehrenden SB-Zuges 22181 aus Gleis 4 in Richtung Liesing wurden die Weichen 346/347, nach vorzeitiger Auflösung der Fahrstraße durch den Wärter des Stw 3 – die Auflösung der Fahrstraße durch den Stw-Wärter war auf Grund einer noch nicht behobenen Störung an einer Isolierschiene kurzzeitig möglich –, noch unter dem Zug umgestellt, wodurch es zur Entgleisung des hinteren Drehgestelles des als letztes Fahrzeug gereihten Triebwagens 4020.49 kam. Nach Trennen der Garnituren und Umsteigen der Reisenden setzte der vordere Teil mit 36 Minuten Verspätung die Fahrt fort. Bis zu diesem Zeitpunkt war der durchgehende Verkehr der Südbahn und bis 12.00 Uhr auch nach Maxing unterbrochen. Im Entgleisungsbereich wurden die Weichen 346, 347, 350 und 353 sowie der Oberbau und Sicherungseinrichtungen schwer beschädigt (Schaden ca. S 2,2 Mio.).

Das Ereignis hatte weiters zur Folge, daß mehrere Schnellzüge über die Pottendorferlinie umgeleitet werden mußten; der Schnellbahnverkehr war auf längere Zeit empfindlich gestört.

4. Entgleisung des Z 63721 im Bahnhof Wampersdorf am 12. 1. 1982 um 19.37 Uhr

Der zwischen Gramatneusiedl und Wiener Neustadt verkehrende Z 63721 mußte im Bahnhof Wampersdorf, Gleis 5, die Kreuzung mit Z 2806 (Wiener Neustadt–Wien Südbf über Achau) abwarten. Der Zug kam so zum Stillstand, daß etwa 5 Wagen noch außerhalb der Weiche 11 standen. Nach Abfahrt des Zuges 2806 wurde durch den Fahrdienstleiter die Fahrstraße für Z 63721 aufgelöst und durch den Wärter des Stellwerkes 2 die Weiche 11 für die Ausfahrt des auf Gleis 3 stehenden, Wampersdorf–Gramatneusiedl–Wien Südbf verkehrenden, Zuges 2888 umgestellt. Hiedurch kam es zur Entgleisung der letzten 8 Wagen des Z 63721, wovon 2 Wagen umstürzten. Die Garnitur des Zuges 2888 (ET 4030.239) wurde hiebschwer beschädigt und ein Fahrleitungsmast geknickt; am Oberbau entstand ebenfalls erheblicher Sachschaden (Gesamtschaden ca. S 0,5 Mio.). Die Eisenbahnkreuzung im km 30,231 (Bundesstraße 16) war bis 22.18 Uhr für den Straßenverkehr gesperrt und der durchgehende Verkehr zwischen Wampersdorf–Mitterndorf–Moosbrunn bis 16.00 Uhr des Folgetages unterbrochen.



Containerverladung

Früh war diesmal schon der Winter eingekehrt. Weiße Weihnachten in Sicht! 16. 12. 1981, um 10.14 Uhr, fährt Z 61333 durch den Bahnhof St. Valentin. Nicht über das durch-

gehende Hauptgleis, weil in diesem Schweißarbeiten verrichtet werden. Dadurch ist eine Verringerung der Geschwindigkeit auf 60 km/h notwendig. Mit diesem relativ bescheidenen Tempo schlingelt sich der Zug durch den Ausfahrweichenbereich. Das gewohnte Quietschen der Räder, das

monotone Schlagen auf den Stößen, das alles wird plötzlich durch ein höchst ungewöhnliches, äußerst unangenehmes Getöse übertönt. Dreimal hintereinander kracht es ganz fürchterlich. Drei Großcontainer waren von einem Wagen gefallen. Beschädigter Oberbau, geknickte Fahrleitungsmasten, Schienenersatzverkehr, Umleitung der Fernzüge, Feuerwehreinsatz.

Die Wurzel des außergewöhnlichen Ereignisses war zweifelsohne der ver-eiste Wagenboden.

Tage vorher war es auf der Arbergstrecke zu einer Zugentgleisung gekommen, weil sich Blechrollen bei vorangegangenen Verschiebewegungen verlagert hatten.

Die Verletzung zweier Personen hatte das Abgleiten eines Künettenbaggers von einem Arbeitszug nächst Summerau zur Folge. In allen angeführten Fällen war die aus der Vereisung der Ladefläche resultierende Gefahr nicht erkannt oder unterschätzt worden.

Bei dem Containerunfall war Schnee und Eis zwar das auslösende Moment. Doch wie war die weitere Sicherung der Container erfolgt? Besser wäre zu fragen, wie sie nicht erfolgt war! Zur Sicherung dienten lediglich einige mürbe Holzlatten von etwa 30 cm Länge. Von den Rungen des Rs-Wagens war auf der einen Seite keine einzige aufgestellt. Die Mitglieder der Erhebungskommission haben sich später auch damit beschäftigt, bei den übrigen mit Containern beladenen Wagen des gleichen Zuges Dutzende Rungen aufzustellen.



Weiters heißt es in diesem Punkt:

„Sind für die Beurteilung der betriebssicheren Verladung besondere Kenntnisse erforderlich, so ist der Bahnhofsvorstand zu verständigen, der einen entsprechend ausgebildeten Bediensteten beizuziehen hat. Bei Wagen, die nicht betriebssicher beladen sind, ist die Annahme abzulehnen oder der Absender zur entsprechenden Ab- oder Umladung oder zum Richten der Ladung zu veranlassen; wird hiebei die Verladefrist um mehr als 96 Stunden überschritten, so ist die Weisung der Direktion einzuholen.“

Daß bei einer derart heiklen Sendung, wie dem Containertransport, Passivi-

tät im Ausmaß von 96 Stunden unangebracht ist, darüber kann es kaum Zweifel geben. Noch weniger Zweifel gibt es aber darüber, daß eine Abbeförderung mit nichtbetriebssicher verladene Gut verheerende Folgen haben kann.

Ein Vorschlag: Wenn Sie schon die K 3 in der Hand haben, so lesen Sie bitte das Kapitel „Aufflieferung, Verladung und Annahme von Wagenladungen“ zu Ende. Es wird gewiß nicht zu Ihrem Schaden sein, sondern vielmehr das Image der Österreichischen Bundesbahnen fördern und zudem wesentlich zur Verbesserung der Transportqualität beitragen.

Wir erinnern daran:

Die Güter müssen so verladen werden, daß weder durch Verlagerung der Ladung, noch durch die Lage ihres Schwerpunktes, noch durch Windeinflüsse, noch durch Eis und Schnee auf der Ladefläche usw., eine Gefährdung im Eisenbahnbetrieb eintreten kann.

Hinsichtlich der Übernahme der Sendung im Versandbahnhof verweisen wir auf die DV K 3 (Dienstvorschrift für den Güterdienst) „Pkt. 374. Der Annahmebedienstete hat weiters zu prüfen, ob der Absender bei der Beladung die zwingenden Bestimmungen des Bandes 1 des Sonderheftes 2 hinsichtlich der betriebssicheren Verladeweise beachtet hat.“



(Österreichische Mineralölverwaltung AG)

Geht es um den Transport gefährlicher Güter auf der Schiene, so wird in vielen Gesprächen zumindest einmal die ÖMV erwähnt werden. Werden doch Mineralölprodukte aller Art von den Raffinerien der ÖMV zu Empfängern in nah und fern bei Tag und Nacht abgefertigt. Kesselwagen der zu beliefernden Konzerne, Fahrzeuge von Waggonleihanstalten des In- und Auslandes, bahneigene Wagen und auch zahlreiche Kesselwagen der ÖMV selbst stehen für die Transporte zur Verfügung. Vergleichsweise besitzt die ÖMV einen einzigen Straßentankwagen; dieser ist lediglich für innerbetriebliche Zwecke vorgesehen.

Trotz sorgfältiger Prüfung beim Versand und technischer Untersuchungen während des Transportes ist es unvermeidbar, daß bei den Abermillionen abgefahrenen Kilometern da und dort Undichtheiten oder ähnliche Unregelmäßigkeiten an einem der Fahrzeuge auftreten. Leider führen auch außergewöhnliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb fallweise zum Austritt von Ladegut. Trotz guter Schulung der Mitarbeiter in der Handhabung von Ölwehrgeräten und hohem Niveau der technischen Untersuchung durch ÖBB-Personal treten immer wieder Fälle ein, wo es nicht möglich ist, einem Leck beizukommen oder die sinnvollste Maßnahme selbst richtig einzuschätzen. Oft genug

springt die ÖMV in die Bresche, wenn es gilt, rasch eine Detailauskunft über die Bauart eines Ventiles an einem ÖMV-Wagen, über die zweckmäßigsten Sicherungs- und Entsorgungsmaßnahmen oder über zu treffende Dispositionen zu erhalten. Bei unserer Zentralen Verkehrsüberwachung liegt die Telefonnummer des Schichtleiters der ÖMV auf. Dieser Mann hat auf Grund seiner beruflichen Erfahrung großes Verständnis für Anliegen der geschilderten Art und wird stets bemüht sein, bei einem entsprechenden Anruf selbst eine Lösung zu finden oder einen zuständigen ÖMV-Mitarbeiter (Chemiker, Disponent usw.) zu erreichen. Angeregt durch solcherart zustande gekommene Kontakte – beste Zusammenarbeit im Zuge der regulären Transportführung besteht ohnehin schon seit vielen Jahren –, baten wir die ÖMV um die Erlaubnis, ÖMV-Anlagen, soweit sie für unsere Leser von Interesse sind, zu besichtigen. Binnen zweier Tage war die Zustimmung da (vergleichsweise: für eine ÖBB-Werkstätte haben wir nach Jahren noch keine Erlaubnis).

Wir begannen unsere Exkursion im Bahnhof-Groß Schwechat und wollen Ihnen über die von uns besichtigten Anlagen in der Reihenfolge unseres Besuches berichten:

Schon im genannten Bahnhof grenzen die Anschlußbahngleise der ÖMV direkt an die ÖBB-Gleise an. Zwei Gleise sind für die Übergabe an die ÖMV, fünf für die Übernahme seitens der Österreichischen Bundesbahnen

bestimmt. Die Zu- und Abfuhr der Fahrzeuge in das bzw. vom Werksgelände wird ausschließlich durch Erfordernisse des Anschlußbahnunternehmers besorgt. Ältere Mitarbeiter werden sich noch erinnern, wie unsere kohlegefeuerten Dampflokomotiven für die Beistellfahrten in das Werk eingesetzt waren. Beim heutigen Umweltbewußtsein wäre das vollkommen undenkbar. Jetzt wird sowohl die Überstellung wie auch der gesamte Verschub auf der Anschlußbahn durch Dampfspeicherlokomotiven abgewickelt. Mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren die vier Triebfahrzeuge, je nach Arbeitsanfall, in dem riesigen Werksbereich herum. Sinkt der Dampfdruck unter 10 bar, so fährt die Lokomotive zum Krafthaus, wo wieder die Versorgung mit Dampf erfolgt. Der Vorgang nimmt etwa 30 Minuten in Anspruch, wobei der Lokführer die Manipulation selbst durchführt. Ein Liegenbleiben des Triebfahrzeuges auf der Fahrt zum Krafthaus kommt nicht vor, da der sinkende Bremsdruck die rechtzeitige Fahrt zum Rüsten sozusagen erzwingt. Übrigens: Das Krafthaus liefert Energie in verschiedener Form im gleichen Ausmaß wie der Bedarf der Stadt Graz!

Zur Verschubdurchführung stehen 40 Mann in sieben Partien nach einem besonderen Dienstplan im Einsatz. Die Durchführung des Verschubes, Abgabe der Verschubsignale, Kuppeln etc., erfolgt nach den bei den ÖBB geltenden Vorschriften. Der zuständige Betriebskontrollor der ÖBB überzeugt sich fallweise von der Einhaltung der Normen.

Sofort nach der Einfahrt in das Werksgelände kommen wir zum Stellwerk, einer modernen Drucktastenanlage. Der Stellwerkswärter steht in telefonschem Kontakt mit dem Fahrdienstleiter in Groß Schwechat, mit welchem er über die Besetzung der Übergableise das Einvernehmen pflegt. Die Anlage ist sogar für den nahtlosen Anschluß an die Sicherungsanlage des Bahnhofes Groß Schwechat gedacht. Eine Verwirklichung war bisher allerdings noch nicht zulässig. Die Verständigung zwischen Stellwerk und Verschub erfolgt per Funk.

Ins Auge springend war für uns die mustergültige Sauberkeit auf der ganzen Anlage: kein Drahtstück, kein Erdhaufen, beste Kennzeichnung der Objekte, tadelloser Zustand der Signale. Man hat das Gefühl, daß die Verschubpartien mit viel Liebe ihre Arbeitsstätte pflegen. Aufgefallen ist uns allerdings auch, daß vom Ver-



schubpersonal keine Schutzkleider getragen werden. Das ist besonders auffällig, weil gerade in solchen Betrieben, vom Generaldirektor abwärts, auch unter Einbeziehung von Besuchern, sehr helmbewußt gearbeitet wird. Richtig ist allerdings, daß die Verschiebgeschwindigkeit stets sehr gering ist, was einer Senkung der Gefahr gleichkommt.

Unsere nächste Station war die „On-spot-Anlage“. Während des Weges zu diesen drei Füllstellen – es gibt auch noch andere – macht uns unser Begleiter darauf aufmerksam, daß auch im Werk das Betreten der Gleisanlagen nur mit einer besonderen Genehmigung (Bahnbetretungsausweis) gestattet ist. Die Werksangehörigen halten sich auch daran. Die „On-spot-Anlage“ dient zum Befüllen der Kesselwagen mit Heizöl. Vor Beginn der Füllarbeit schaltet der die Anlage bedienende Mitarbeiter die für das betreffende Gleis geltende, weithin sichtbare Ampel auf Rotlicht. Selbst bei einem Versehen des Stellwerkswärters wäre damit dem Werksverschub Halt geboten. Ein Troller schiebt sich unter die Räder, und die ganze Garnitur – bis zu 800 t – wird mittels Erikwinde zur Füllstelle gezogen, so daß der erste Wagen automatisch fast füllgerecht anhält. Der Bediener der Anlage reguliert nun noch händisch nach, da die Einfüllöffnungen der Kesselwagen in bezug auf die Achsen fast nie den gleichen Abstand aufweisen. Währenddessen gibt der ÖMV-Mann in den Computer signifikante Wagendaten ein. Uns zuliebe „irrt“ er sich in der Wagennummer. Sofort erscheint auf dem Monitor die Aufforderung, sich zu überzeugen, ob die Nummer tatsächlich richtig abgelesen und eingegeben wurde. Wenn nein: Korrektur durchführen; wenn ja: sofort mit dem Expeditor Rücksprache halten. Nach dieser provozierten Verzögerung – der ganze Vorgang dauerte einige Sekunden – wird die richtige Nummer eingegeben, und schon erfolgt die Freigabe zur Füllung. Ein Füllrohr senkt sich in den Wagen. Mit 90°C – eine Temperatur, die ausreicht, das Ladegut noch nach Tagen aus dem gut isolierten Kesselwagen entladen zu können – fließt die richtige Sorte Heizöl in den Wagen. Sowohl die angeschlossene Waage als auch ein mit dem Füllrohr in den Wagen gesenkter Sensor wirken auf den Computer ein, so daß eine Überlastung und eine Überfüllung ausgeschlossen sind. Nach ca. 8 Minuten hebt sich das Füllrohr, der



Troller tritt in Aktion, und der nächste Wagen kommt an die Reihe. Der Bedienungsplatz ist ungefähr in Höhe der Domdeckel; erfaßt wird beiderseits je ein Gleis. Uns liegt schon die Frage auf der Zunge: „Was ist, wenn...?“, da bekommen wir schon die Antwort: Bei einem Leck ergeben sich keinerlei Schwierigkeiten. Das Gut fließt durch den Bodenrost sofort ab und wird über das interne Kanalsystem zur richtigen Stelle zurückgepumpt.



Als Nichtraucher waren wir von den Tafeln „Rauchverbot“ an den Werksgrenzen wenig beeindruckt. Trotzdem richten wir auf dem Weg zur Flüssiggas-Füllanlage an unseren Begleiter die Frage, wie streng die Handhabung des Verbotes ist. Leichtes Entsetzen zeichnet sich in seinem Gesicht ab. Wir erfahren, daß es im Werk einige wenige Räume gibt – später konnten wir solche auch betreten –, wo das Rauchen gestattet ist. Außerhalb dieser Räume im Werksgelände zu rauchen, bedeutet Entlassung. Dazu kommt, daß Werksfremde beim Straßentor, wo wir dann auch durchkommen, verhalten sind, Feuerzeuge und Zündhölzer beim Portier zu deponieren. Das Stumpfgleis, auf dem die Befüllanlage bedient wird, ist mittels Schutzweiche gegen unbeabsichtigtes Befahren geschützt. Der Bediener der Füllanlage verwahrt während des Füllvorganges den Weichenschlüssel. Zunächst wird das zu befüllende Fahrzeug mittels Schubwagens an die Füllstelle gebracht. Der Schubwagen befindet sich an der Seite des Gleisabschlusses. Das Kuppeln mit den Regelfahrzeugen geschieht von außerhalb des Gleises. Jetzt wird der leere Schubwagen wieder weggefahren. Der leere Kesselwagen wird mittels Handbremse und durch Hemmschuhe im Stillstand festgehalten. Er darf sich keinen Millimeter mehr bewegen. Nun werden die entsprechenden Anschlüsse hergestellt und mit Flanschen eine vollkommene Verbindungsdichte erreicht. Ein kleines Fahrzeug wird seitlich in die Nähe des Kesselwagens gescho-

ben. Eine Verbindung zum Bodenventil wird hergestellt. Im Gefahrfall kann von diesem Wagerl aus die spontane Schließung des Ventils bewerkstelligt werden. Die Fülldauer beträgt etwa eine Stunde.

Vorbei an Brückenwaagen und anderen, jedem Eisenbahner geläufigen Einrichtungen kommen wir jetzt zum „Kaufmännischen Versand“. Von hier aus wird der Schwechater VIAS-Terminal (VIAS = Versand- und Informations-Abwicklungssystem) betreut. Die hier stehenden EDV-Geräte sind mit der Computerzentrale der ÖMV in Wien, in der Taborstraße, verbunden. Von der Disposition des Kesselwagens bis zur Fakturierung läuft alles durch diese Maschinen. Wir bitten um Auskunft über einen von uns nummernmäßig genannten Kesselwagen. Ein Kinderspiel! Je nachdem, welche Maske abverlangt wird, erhalten wir auf dem Monitor die Mitteilung über die technischen Wagendaten, über den letzten Vollauf und über den Zulauf. Vor einigen Jahren wurde auf dem EDV-Weg die ÖMV über alle in Klein Schwechat eigetroffenen Kesselwagen informiert. Mit dem Übergang auf das GIS kam es zum Wegfall dieser Meldung. Das stört aber die ÖMV nicht sehr, weil zwischen der Ankunft in Klein Schwechat und der Beistellung in Groß Schwechat kein zwingender zeitlicher Zusammenhang gegeben ist. Auf Wunsch der ÖMV können irgendwelche Fahrzeuge auch monatelang nicht zum Einsatz kommen. So wird konventionell von einem Wagenschreiber der ÖMV bei Beistellung in Groß

Schwechat eine Platzaufnahme vorgenommen. Mit der Eingabe der Platzaufschreibung in den Computer werden die Speicherdaten unter „Zulauf“ gelöscht. Über die Stückerln, welche die Anlage spielt, gäbe es so manches zu erzählen. Vielleicht nur ein Detail: Sobald sich das Füllrohr an der On-spot-Anlage aus dem Wagen hebt und der Füllvorgang abgeschlossen ist, wird durch diese computergesteuerte Füllanzeige u. a. bereits das Schreiben des Frachtbriefes über Terminal am Bahnhof Klein Schwechat ausgelöst.

Weiter führt uns unser Weg in die Unterkunft der Verschieber. Diese Mitarbeiter der ÖMV sind alle unterwegs, kilometerweit von der Unterkunft entfernt, so daß wir mit ihnen kein Gespräch führen können. Trotzdem dürfen wir uns umsehen. Zu unserem Erstaunen hängt an der Wand eine lange Reihe von Schutzhelmen. Wofür? Trotz einer bestehenden Betriebsfeuerwehr werden bei Bedarf auch andere Personen für den Feuerwehreinsatz herangezogen. So gibt es bei den Verschiebern einige Personen, die außer der Arbeit bei Freiwilligen Feuerwehren tätig sind. Diese Leute stellen sich natürlich auch im Betrieb für Einsätze freiwillig zur Verfügung. Dazu werden die Helme verwendet.

Angenehm berührt sind wir von der wohnlichen Ausgestaltung des Aufenthaltsraumes. Dazu wird uns erläutert: Vor der Aufnahme in den Dienst der ÖMV haben die Verschieber einen handwerklichen Beruf erlernt. Vertraglich ist festgelegt, daß sie diesen

Beruf bei Bedarf auch zugunsten der ÖMV ausüben. Das heißt, daß in den saisonbedingten Zeiten des Tiefstaukommens jeder bei der baulichen Ausgestaltung Hand anlegen kann. Die installierten Geräte wurden von der Firma beige stellt.

Noch ein kurzer Anstandsbesuch in der Versandleitung und dann verabschieden wir uns. Der Besuch war so informativ, daß wir den eisigen Wind, der sich in der Zwischenzeit gehoben hatte, fast nicht gemerkt haben. Unser Streifzug endet an der Stelle, wo gewöhnlich Fußgänger und Kraftfahrzeuge in das Werkgelände gelangen, nämlich beim Haupttor. Und hier sehen wir noch ein Musterbeispiel für Unfallverhütungswerbung. Jeder der hier das Werk betritt, sieht sich einer riesigen Tafel am Straßen- bzw. Wegrand gegenüber, auf der mit großen Zahlen jeder Werksangehörige informiert wird, wie viele seiner Kollegen im laufenden Jahr durch einen Arbeitsunfall körperlichen Schaden erlitten haben. Natürlich sind die üblichen Unfallverhütungsplakate in verschiedenen Diensträumen ebenfalls angebracht. Wir wünschen den Mitarbeitern der ÖMV, daß diese Plakate ihre Wirkung tun und die Zahl auf der großen Tafel heuer nicht sehr oft erhöht werden muß!

Wäre diese Art der Unfallverhütungswerbung nicht auch ein, wie wir glauben, zielführendes Beispiel zur Ausstattung unserer Schaukästen?

Wenn Sie einmal mit der Preßburger Bahn (Strecke 91 Abzw. Wien Aspangbf—Staatsgrenze n. Berg NÖ) unterwegs sind und Sie erfreuen sich an dem wunderschönen Anblick der vielen Lichter und der sauberen Behälter bei der Vorbeifahrt an der ÖMV-Anlage zwischen den Bahnhöfen Groß Schwechat und Flughafen Wien Schwechat oder Sie sehen das eindrucksvolle Abfackeln, wenn aus irgendeinem Grund das sofortige kontrollierte Verbrennen gasförmiger Produkte notwendig wird, dann riskieren Sie eventuell auch einen Blick auf die Gleisanlagen zu Ihren Füßen. Eine verschiebende Dampfspeicherlokomotive wird Sie vielleicht an diesen Artikel und an die „Eisenbahner“ in der ÖMV-Raffinerie erinnern.

Für die freundliche Genehmigung zur Besichtigung der Anlagen danken wir den Herren Grandl (Versandleiter) und Ebenauer (Verantwortlicher für die Anschlußbahn), für die sachkundige Führung Herrn Schar vom „kaufmännischen Versand“.



Der Bundespräsident hat verliehen

Mit dem Text dieser Überschrift beginnt der amtliche Teil der „Wiener Zeitung“ vom 20. November 1981. Im Text finden wir dann: „mit Entschließung vom 7. VII. dem Bundesbahn-Beamten Erich Nutz die Goldene Medaille für Verdienste um die Republik Österreich;

mit Entschließung vom 7. VIII. dem Bundesbahn-Adjunkt Johann Peraus die Goldene Medaille am Roten Bande für Verdienste um die Republik Österreich“.

Die Taten der beiden Mitarbeiter, welche den Anlaß zu der Entschließung des Herrn Bundespräsidenten boten, stellen wir nachstehend vor:

Der Mitarbeiter Erich Nutz versah am Samstag, dem 20. September 1980, im Bahnhof Langenwang den Dienst als Wärter des Stellwerkes 2. Um 10.28 Uhr erfüllte er den blockmäßig erteilten Auftrag des Fahrdienstleiters zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt des Triebwagenschnellzuges 151 „Fischer von Erlach/Wulfenia“ und brachte das Ausfahrtsignal in Freistellung. Durch weitere Beobachtung des Fahrweges nahm Stellwerkswärter Nutz kurz vor der Zugfahrt ein im Gleis gehendes Kind – es handelte sich um die am 4. Juli 1979 geborene Judith Margarethe Baumgartner aus Langenwang – wahr. Da die Entfernung zu dem unbeaufsichtigten Kind 260 m betrug und vor dem Eintreffen des Zuges nicht zu bewältigen war, stellte er das Ausfahrtsignal sofort auf „Halt“ zurück. So konnte der Triebfahrzeugführer den Zug noch rechtzeitig zum Stillstand bringen. Durch die Aufmerksamkeit und das richtige Handeln des Mitarbeiters Nutz konnte das Leben des Kleinkindes gerettet werden.

Johann Peraus versah am 6. Oktober 1980 Dienst als Fahrdienstleiter im Bahnhof Schwadorf. Um 7.03 Uhr brachte eine Mutter per Pkw ihre drei schulpflichtigen Kinder zum Z 6822 (Planankunft 7.04 Uhr).

Vermutlich aus Zeitnot ließ sie die Kinder auf der bahnparallelen Straße und somit auf der dem Bahnhof abgelegenen Seite aussteigen.

Ohne auf den herannahenden Zug zu achten, wollten die Kinder die Gleise übersetzen. Fdl Peraus, der den ein-fahrenden Z 6822 am Platz erwartete, warnte vorerst die Kinder durch Zuruf, den sie nicht beachteten. Das erste Kind erreichte ohne Schwierigkeiten Bahnsteig 1; das zweite Kind stürzte und wurde vom Fdl sofort aus dem Gefahrenbereich gebracht. Das dritte Kind zögerte hierauf, wollte dann aber unmittelbar vor dem Tfz das Einfahrgleis übersetzen. Fdl Peraus erkannte die Gefahr und konnte, unmittelbar und ohne auf seine persönliche Sicherheit zu achten, vor dem Zug das Gleis querend, das Kind im letzten Augenblick daran hindern, vom Tfz überfahren zu werden.

Auch das IdB gratuliert den beiden Mitarbeitern herzlich zu der wohlverdienten Auszeichnung.

Anmerkung: Obwohl nicht zum Thema gehörend, erlauben wir uns einen kleinen Hinweis. Während der feierlichen Übergabe der Orden durch den Herrn Bundesminister für Verkehr trug zumindest einer der Festgäste Schuhwerk, wie im Punkt 1.7.4.1 des Heftes 5 der DV A 40 beschrieben.

Notiz davon hat niemand genommen, noch weniger Anstoß! Für welche Aussage wir diese Gelegenheit für den Arbeitnehmerschutz mitgebrauchen? Ganz einfach. Weil oft genug von fußgefährdeten Mitarbeitern ins Treffen geführt wird: „Bei meiner Tätigkeit kann ich mir das Tragen hoher Schuhe nicht erlauben, wie schaut denn das aus.“ Etwas fadenscheinig, finden Sie nicht?

2. Anmerkung: Da am Tag der Überreichung der Auszeichnungen, das war der 16. Oktober 1981, das IdB 4/1981 bereits zum Druck gegeben war, können wir (unaufgefordert!) darüber erst in dieser Ausgabe berichten. Vielleicht interessiert Sie auch das; Im Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Bundesbahndirektionen wurde in beiden Fällen durch je einen Mitarbeiter des IdB über den aufgegriffenen Sachverhalt (teilweise an Ort und Stelle) recherchiert und sodann ein Bericht in der vorstehenden Form verfaßt. Dieser war Grundlage für den Herrn Betriebsdirektor, die Herren Nutz und Peraus für die Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorzuschlagen.



Erläuterungen und Auslegungen zu Betriebs- vorschriften

9. Zu DV V 3, Punkt 188

Schriftliche Befehle werden jeweils nur für einen bestimmten Zug ausfertigt; alle Vorschreibungen sind daher zugbezogen und müssen grundsätzlich – unabhängig, ob das „richtige“ oder das „fal-

sche“ Gleis bzw. das Regelgleis oder das Gegengleis befahren wird – befolgt werden. Bei Gleiswechselbetrieb darf erforderlichenfalls der Zusatz „gilt nur auf dem Regelgleis“ oder „gilt nur auf dem Gegengleis“ vorgeschrieben werden.

10. Zu DV V 3, Punkte 275, 306, 453 DV V 3, Punkt 306 b)

b) bei Betriebsaufhalten personenbefördernder Züge, bei planmäßigen Aufenthalten aller anderen Züge sowie bei allen außerplanmäßigen Aufenthalten genügt die Frei-

stellung des Ausfahr-(Zwischen-)signals. Ist dieses Signal untauglich, so gilt das Aufleuchten des Ersatz-(Vorsichts-)signals bzw. das Signal „Vorbeifahrt erlaubt“ als Durchfahrauftrag.

Diese Bestimmung trifft auch für Gruppensignale, die nicht mit Schutzsignalen ergänzt sind, zu. Es muß daher in einem Bahnhof mit solchen Signalen bei einer gleichzeitigen Ein- und Ausfahrt zweier Züge gleicher Richtung **immer vor** Zulassung der Ausfahrt der **vollständige Stillstand** des einfahrenden Zuges abgewartet werden.

Aktuelles

aus einer DA des GD, Z. 32404-10-1981 vom 11. Jänner 1982

1. Funkverbindungen zwischen Fahrdienstleiter-Außendienst und Fahrdienstleiter-Innendienst

Gemäß den Beschlüssen des Vorstandes Nr. 332/13 vom 28. Oktober 1981 und XI/2 vom 5. November 1981 wurde die Schaffung von Funkverbindungen zwischen Fahrdienstleiter-Außendienst und Fahrdienstleiter-Innendienst in bestimmten Bahnhöfen als rasche Verständigungsart auch sicherheitsrelevanter Aufträge und Meldungen in die Wege geleitet.

Für die Abwicklung der Funkgespräche zwischen Fdl-Außendienst und Fdl-Innendienst sind in analoger Weise die Bestimmungen der DV V 15, § 3 maßgebend.

Die Zuweisung der Funkgeräte und Aufnahme des Funkbetriebes in diesen Bahnhöfen wird schrittweise vorgenommen und erfolgt gesondert.

2. Lautsprecheransagen im „Ausführenden Betriebsdienst“

Grundsätzlich haben Lautsprecheransagen den Zweck, Bahnbenützer zu informieren. Dienstliche Ansagen – z. B. Herbeirufen von Mitarbeitern – sind auf das unumgängliche Maß zu beschränken (ZSB, Einlage 19). Darüber hinaus ist im „Ausführenden Betriebsdienst“ eine Verständigung über Lautsprecher **nur** beim Verschub zulässig (DV V 3, Punkt 61).

Ausnahmslos verboten ist die Verwendung von Lautsprecheranlagen zur

- Abgabe von Aufträgen und Meldungen, für die gem. DV V 3 ein Wortlaut vorgeschrieben ist
- Übermittlung solcher Aufträge und Meldungen
- Abgabe von Signalen und Bekanntgabe der Stellung von Signalen.

Zur Abwendung drohender Gefahren darf selbstverständlich jedes Mittel – gegebenenfalls auch Lautsprecheranlagen – verwendet werden.

3. Aus gegebenem Anlaß wird darauf hingewiesen, daß jede Erteilung von Aufträgen mittels „Handzeichen“, die in der Signalvorschrift und Betriebsvorschrift nicht vorgesehen sind, untersagt ist.

Ein bißchen Rechtskunde

Verbrechen – ja oder nein?,

das ist die Frage, die uns diesmal in der Rubrik „Ein bißchen Rechtskunde“ beschäftigt. Und zwar geht es um das Delikt des Einbruchsdiebstahles. Nachstehendes Ereignis liegt der Anfrage zugrunde:

Am 25. 9. 1981 stellte der Personenkassier des Bahnhofes Leopoldau bei Dienstantritt um 4.55 Uhr fest, daß während der Nachtstunden gewaltsam in den Kassenraum eingedrungen worden war. Der oder die Täter hatten sich durch Beschädigung des Schließ-

mechanismus einer Oberlichte Einlaß verschafft und sodann drei Kassenladen aufgebrochen. 1100 Fahrscheine der Wiener Verkehrsbetriebe fielen ihnen in die Hände.

Handelt es sich um ein Vergehen oder ein Verbrechen?

„§ 17. (1) Verbrechen sind vorsätzliche Handlungen, die mit lebenslan-

ger oder mit mehr als dreijähriger Freiheitsstrafe bedroht sind.

(2) Alle anderen strafbaren Handlungen sind Vergehen."

Jetzt heißt es also, im gleichen Gesetzbuch weiterzublättern, mit welcher Strafe Einbruchsdiebstahl bedroht ist, bzw. überhaupt der Definition des Deliktes nachzugehen:

„§ 129. Mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren ist zu bestrafen, wer einen Diebstahl begeht,

1. indem er in ein Gebäude, in ein Transportmittel, in eine Wohnstätte oder sonst einen abgeschlossenen Raum, der sich in einem Gebäude oder Transportmittel befindet, oder in einen Lagerplatz einbricht, einsteigt oder mit einem nachgemachten oder widerrechtlich erlangten Schlüssel oder einem anderen nicht zur ordnungsgemäßen Öffnung bestimmten Werkzeug eindringt,

2. indem er ein Behältnis aufbricht oder mit einem der in Z. 1 genannten Mittel öffnet,

3. indem er sonst eine Sperrvorrichtung aufbricht oder mit einem der in Z. 1 genannten Mittel öffnet oder

4. bei dem er oder mit seinem Wissen ein anderer Beteiligter eine Waffe oder ein anderes Mittel bei sich führt, um den Widerstand einer Person zu überwinden oder zu verhindern."

Da also eine Bedrohung mit mehr als dreijähriger Freiheitsstrafe gegeben ist, handelt es sich um ein Verbrechen.

Die Einstufung gemäß Richtlinien zur DV V 26 hat demzufolge unter laufender Nr. 6 „Überfälle, Morde und sonstige Verbrechen in Verkehrsstellen und auf der Strecke" zu erfolgen.

Ergänzend wurde angefragt, ob diese Einstufung auch dann gilt, wenn dem Täter nur geringe Werte in die Hände

gefallen sind. Diese Frage ist zu bejahen. Daß Einbruchsdiebstahl auch dann als Verbrechen zu qualifizieren ist, wenn es sich oberflächlich betrachtet eher um eine „Kleinigkeit" handelt, hat besondere Gründe. Zunächst muß einem Täter für das Begehen eines Einbruchsdiebstahls viel mehr Überlegung und – wie es der Jurist nennt – verbrecherische Energie unterstellt werden als bei Diebstahl oder schwerem Diebstahl. Das heißt, es erhöht sich dadurch der Schuldgehalt der Tat ganz wesentlich. Außerdem muß stets damit gerechnet werden, daß es bei der Verübung eines Einbruchsdiebstahls zu einer gefährlichen Situation kommt, wenn der Täter überrascht wird. Es ist dann immer die Wahrscheinlichkeit gegeben, daß er Personen, die sich ihm entgegenstellen, angreift. Führt der Dieb auch noch eine Waffe bei sich, so wird er, einmal in Panik versetzt, auch davon Gebrauch machen. Ein Einbrecher ist daher weit aus mehr zu fürchten als ein einfacher Dieb.

Abschließend noch die Erläuterung einiger im zitierten Gesetzestext vorkommender Begriffe, die zwar im täglichen Sprachgebrauch zu finden sind, deren Anwendung im Rechtsbereich aber doch einer Definition bedarf.

Gebäude ist ein (auch nur vorübergehend) mit Grund und Boden verbundenes Bauwerk, in welches Menschen eintreten können.

Transportmittel können zur Beförderung von Menschen oder Sachen bestimmt sein, wobei das Beförderungsmedium (Wasser, Luft...) belanglos ist.

Abgeschlossener Raum ist ein **umschlossener** (wenn auch nicht abgeschlossener) Teil eines Gebäudes oder Transportmittels. Das Übersteigen eines Gartenzaunes begründet noch keinen Einbruch.

Einbrechen ist Eindringen in einen Raum mit physischer Gewalt oder mit einem Werkzeug.

Einsteigen ist in einen Raum gelangen unter körperlicher Anstrengung und nicht in normaler Körperhaltung durch eine für das Betreten des Raumes nicht bestimmte Öffnung.

Nachgemachter Schlüssel: Zum Zweck des Einbruches eigens hergestellter oder zurechtgerichteter Schlüssel; nicht aber ein zufällig passender. Einem Dieb, der einen ganzen Bund mit Schlüsseln mit sich führt und diese der Reihe nach probiert, bis er einen passenden findet, wird nicht nachzuweisen sein, daß der verwendete Schlüssel „nachgemacht" ist. Hingegen wird der ganze Bund mit Schlüsseln insgesamt als „Werkzeug" im Sinne der Ziffer 1 des § 129 StGB anzusehen sein.

Widerrechtlich erlangter Schlüssel: Es handelt sich um einen gestohlenen oder herausgelockten Schlüssel. Widerrechtliche Verwendung eines dem Täter zur Verfügung gestellten Schlüssels fällt nicht unter den Begriff „widerrechtlich erlangt".

Behältnis: Ein Behältnis dient zur Aufnahme bzw. zur Umschließung von Sachen, ist jedoch nicht zum Betreten durch Menschen bestimmt.

Zum Öffnen eines Behältnisses ist Gewaltanwendung nicht Voraussetzung, wohl aber zum Aufbrechen.

Waffe: Waffen dienen dazu, den möglicherweise eintretenden Widerstand einer Person zu verhindern oder zu brechen. Als Waffe ist auch ein blindgeladenes Gewehr anzusehen, jedoch nicht ein ungeladenes, wenn der Täter gar keine Munition bei sich hat. Hingegen werden Gegenstände, die dem vorher geschilderten Zweck dienen sollen (Prügel, Beile, Stangen, Schaufeln usw.), einer Waffe gleichgehalten.

Zugführerabfertigungsmeldelampen

aus DV V 3, Pkt. 186.:

Der Fahrdienstleiter darf den Abfahrtauftrag oder die Zustimmung zur Abfahrt nur erteilen, wenn er sich überzeugt hat, daß ...

c) die für die Zugfahrt in Betracht kommenden Signale die Fahrt gestatten, bzw. die bei untauglichen Signalen vorgesehenen Maßnahmen durchgeführt sind ...

Für die Behandlung unseres Themas brauchen wir uns nur mit den tauglichen Signalen zu beschäftigen. Der Fahrdienstleiter erfährt, je nach Bau-

art der Sicherungsanlage und nach den örtlichen Verhältnissen, auf unterschiedliche Art, daß ein von ihm freigestelltes Hauptsignal auf „Frei" steht oder einem von ihm erteilten Freistellauftrag nachgekommen wurde.

Einige Möglichkeiten seien genannt:

- Ausblick auf das Signal
- Ausblick auf einen Signalnachahmer

- Ausblick auf das Sternlicht (Blende auf der Rückseite der Laterne bei den noch vorhandenen Signalen der DR-Bauart)
- Überprüfung der Stellung des Bedienungselementes
- Blick auf die Meldelämpchen oder Leuchtdioden auf dem Stellpult
- Blockweckerzeichen
- Signalmeldemelder (Schauschilder bei mechanischen oder elektromechanischen Anlagen)
- fernmündliche Mitteilung.

Wer in einem Bahnhof den Abfahrtauftrag erteilt, ist in der Bf-Do und StL festgelegt. In vielen Fällen ist es der Zugführer, der jedoch an die Zustimmung des FdI gebunden ist. Die Zustimmung zur Abfahrt kann u. a. durch Signalfreistellung erteilt werden. Von den vielen Möglichkeiten, über die Stellung oder Freistellung des Hauptsignales unterrichtet zu werden, bleibt dem Zugführer hauptsächlich die des Ausblickes auf das Signal selbst oder einen Signalnachahmer. Wie aber, wenn die Örtlichkeit diesen

Ausblick nicht oder nur sehr schwer zuläßt? In Einzelfällen stehen dem Zugführer ebenfalls Meldelämpchen am Platz der Abfertigung (z. B. Wiener Schnellbahn) zur Verfügung. Neu sind die „Zugführerabfertigungsmeldelampen“, nach der Neumann-Signalechnik, wie sie derzeit etwa schon im Bahnhof Stockerau angetroffen werden können. Zum Unterschied von dem sehr unhandlichen Wort, das immerhin aus 32 Buchstaben besteht, handelt es sich dabei um eine sehr praktische Einrichtung. An mehreren Säulen des Bahnsteiges, wo die Abfertigung unter erschwerten Ausblicksbedingungen erfolgen muß, ist in Augenhöhe je ein gelbes Kästchen mit den Abmessungen 25 cm Höhe, 10 cm Breite, 14,3 cm Tiefe angebracht. Es trägt die Beschriftung, welchem Signal es zugeordnet ist (z. B.: „Sig H 5“). Eine Meldelampe (ϕ ca. 1,5 cm) zeigt immer dann weißes Dauerlicht, wenn sich das zugehörige Hauptsignal in Freistellung befindet. Zwischen Signal und Meldelampe ist eine sicherungstechnisch

einwandfreie Abhängigkeit gegeben. Der abfertigende Mitarbeiter muß sich also nur fragen:

1. Ist das Kästchen dem betreffenden Gleis und somit Hauptsignal zugeordnet?

2. Leuchtet das Licht auf?

Zweimaliges Ja bedeutet bezüglich der Signalstellung eine sichere Abfertigung.



Lastanschriften an Gepäckwagen

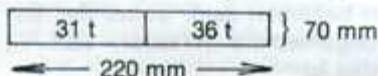
Große Mengen an Reisegepäck, Expreßgut und Postsendungen sind es oft, die in einem Gepäckwagen Platz finden müssen. Für die Verladung gelten verschiedene Kriterien, wie übersichtliche Schichtung, Schutz vor gegenseitiger Beschädigung, Vermeidung von einseitiger Verladung, Wahrung von Zuladerraum, entsprechend der zu bedienenden Strecke u. a. Bei unserer heutigen Betrachtung geht es nur um das Gewicht der Ladung, also die Frage der gewichtsmäßigen Auslastungsmöglichkeit des Gepäckwagens.

Gemäß RIC § 34, Punkt 2.12 ist die äußere Anschrift der Lastgrenze bei Gepäck- und Postwagen verbindlich. Die Anschrift befindet sich annähernd in der Wagenmitte unten und besteht aus einer Zahl und dem Buchstaben t, als Abkürzung für Tonnen (z. B.: 10,0 t). Die Mindestgröße der Ziffern ist 35 mm, die Farbe elfenbein bis gelb. Der Sinngehalt ist eindeutig und auch für den Laien verständlich. Im angeführten Beispiel beträgt die Lastgrenze 10 t.

Seltsam, werden Sie sich vielleicht denken, um zu dieser Weisheit zu

gelangen, bedarf es wirklich nicht der Lektüre des IdB.

Heimtückischerweise gibt es auf dem Wagen nämlich noch, wie auf jedem anderen RIC-Wagen und auf neueren Inlandswagen des Reisezugverkehrs, das Zeichen gemäß RIC, § 34, Pkt. 2.4. In einem rechteckigen Rahmen



sind zwei Werte in Tonnen angeschrieben. Die linke, niedrigere Zahl gibt das Eigengewicht, einschließlich 50% Wasservorrat, die rechte das Gesamtgewicht an.

Nun sind Mitarbeiter zu dem Schluß gekommen, hier müsse ein Irrtum vorliegen. In unserem Beispiel:

$$31 t + 10 t = 36 t.$$

Was bleibt also übrig, als die Ladung auf 5 t zu reduzieren und überschüssiges Gut auszuladen? Das:

„Ist das Gesamtgewicht angeschrieben, wird dieses gerechnet!“ (Richtlinien zur Führung des Fahrtberichtes und der Internationalen Wagenliste, Anlage 2).

Gerechnet! Mit dem „Gesamtgewicht“, hier 36 t wird also bei der Wagenaufschreibung, der Zugbildung, der Bremsgewichtsberechnung operiert.

Sorgen wegen Überlastung des Fahrzeuges brauchen Sie sich aber erst dann zu machen, wenn die **Lastgrenze** überschritten wurde. Dann hilft wirklich nichts, als das Mehrgewicht – das von Haus aus ja gar nicht in den Wagen kommen hätte dürfen – wieder aus dem Fahrzeug zu bringen.

Der Anlaß, dieses Thema zu behandeln, war ein Schriftwechsel der MAV mit der SNCF, in dem das unberechtigte Aussetzen von SNCF-Gepäckwagen wegen von den ÖBB behaupteter Überschreitung des zulässigen Gewichtes der Ladung erörtert wird. Abschließend erging ein Schreiben der SNCF an die ÖBB, in dem unserer Bahn eine Belehrung im obigen Sinn erteilt wird.

Allerdings muß gleich festgestellt werden, daß in einigen Fällen das teilweise Entladen seitens der ÖBB deswegen verlangt werden mußte, weil lahme Tragfedern zu einer unzulässigen Pufferdifferenz und sogar zum Aufsitzen des Wagenkastens geführt hatten und eine Weiterführung durch Österreich im Sinne der Betriebssicherheit nicht geboten war. Nur hätten die beteiligten Bahnen über den tatsächlichen Aussetzungsgrund und eindeutig und nicht mit „Überschreitung des zulässigen Gewichtes“ unterrichtet werden müssen.

Zifferngröße

Im Zuge der Umstellung auf eine gefälligere, leichter lesbare Ziffernform für die Beschriftung der Eisenbahnfahrzeuge wurden vor einigen Jahren gleichzeitig genormte Größen eingeführt. Dabei ergab sich eine erhebliche Reduktion der Ziffernhöhe. Die Maschinendirektion ist der nicht zuletzt im Interesse des Arbeitnehmerschutzes vorgetragenen Bitte nach größerer Beschriftung der Triebfahrzeuge und Steuerwagen nachgekommen. Die Mitarbeiter, welche bei ihrer

Dienstesausübung die Nummern vorbeifahrender Fahrzeuge ablesen müssen, sind für das Entgegenkommen dankbar. Außerdem macht sich die Beschriftung mit den großen Ziffern bei den formschönen ÖBB-Triebfahrzeugen recht gut!

Schwerkleinwagen sind wegen ihrer Stärke, Geschwindigkeit, Zweckbestimmung etc. den Tfz ähnlich.

Welche Anschriften ein SKI tragen muß, steht in der ZSB 31:

- „1. SKI
- e) Am SKI muß angeschrieben sein: SKI Nr. . . . usw., usw.

Auf unserem Bild sehen Sie im Hintergrund den Motorturmwagen X 534.56 mit der gebräuchlichen KI-Anschrift. Vorne steht der Motorturmwagen X 534.76 mit der neuen SKI-Beschriftung.

Sie fragen, wieso wir die Nummer des SKI wissen. Ganz einfach: In der ersten Zeile unter dem Eigentumsmerkmal steht sie ja.

Bitte, liebe Fahrzeugbeschrifteter, etwas größer! Ginge das? Namens des Arbeitnehmerschutzes und der betroffenen Mitarbeiter recht herzlichen Dank!



Unsere Leser meinen:

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

Im Wege der Bundesbahndirektion Linz ist uns ein Bericht des Salzburger Schaffners Franz Hofer zugegangen, der sich mit der Schadenliste Muster X beschäftigt:

„Vom 6./7. September 1981 fuhr ich in Wg. 5181 50 70 012-9, Ord. Nr. 176, im Zug 216 von Bischofshofen nach Amsterdam als Liegewagenschaffner. Während dieser Fahrt mußte ich mich bei Fahrgästen wegen Fehlens eines Rollvorhanges im Abt. 7 (Abteiffenster groß) mehrmals entschuldigen.

Den Schadensfall trug ich in die Schadenliste ein, und beim Durchsehen dieser Liste dachte ich über den Sinn solcher Eintragungen nach.

Auch ständige Belehrungen unseres Schulungsbeamten — alle Unregelmäßigkeiten sofort in die Schadenliste einzutragen — fielen mir ein, als ich feststellen mußte, daß die erste Eintragung wegen des Fehlens des Vorhanges im Abt. 7 bereits am 23. Jänner 1981 erfolgte. Fünf weitere Eintragungen im Laufe der Monate waren zwecklos.

Bei dieser Feststellung braucht man sich über viele Kollegen, die solche Eintragungen nicht vornehmen und dies als vergebene Liebesmüh bezeichnen, nicht mehr wundern.

Dieses Mal ist es ein Gebrechen geringer Art.“

Sie wissen, daß es unser besonderes Anliegen ist, mittels der Schadenliste auch die kleinen, trotzdem oft unangenehm werdenden Mängel in den Griff zu bekommen. Die Maschinendirektion hat sich — wie auch im IdB nachzulesen — vor Jahren entschlos-

sen, die Auflage der Schadenliste auf alle vierachsigen, normalspurigen Reisezugwagen auszudehnen.

Stichproben in verschiedenen Zügen durch Mitarbeiter des Betriebsdienstes beweisen, daß der Seufzer über die Zwecklosigkeit der Eintragungen keine Einzelfälle betrifft. An den Schritt „keine Austragung“ schließt sich der nächste: „keine Eintragung“.

Aus eigener Wahrnehmung: Am 29. Dezember wurde ein Liegewagen zur Revision in die Hauptwerkstätte beordert: seit 27. November 4 Eintragungen — keine Austragung.

Anders bei einem am Vortag georteten Personenwagen:

Keine Eintragung seit einem Jahr. Lauter solche Wagen, bei denen nie etwas nicht in Ordnung ist, müßten wir haben!!

Trotzdem: Nicht verzagen!

Wir freuen uns . . .

Wieder steht uns ein kleiner Berg von Zuschriften und Notizen über Anrufe betreffend guten Kundendienst oder darüber hinausgehende Extras unserer Mitarbeiter zur Auswahl:

Für den Fahrdienstleiter des Bahnhofes Klein Schwechat spendet das Ehepaar Marianne und Kurt Wieprecht aus Halle in Westfalen höchstes Lob. Am 23. Mai 1981 ist für die beiden „schusseligen Touristen“ eine Katastrophe hereingebrochen. Die Schlüssel für die heimatische Wohnung und das Wiener Ferienquartier waren in Verlust geraten. Dank der Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft des FdI wurden die Schlüssel schon nach zwei Stunden dem Verlustträger ausgehändigt. Mit dem „sprichwörtlichen Wiener Charme“. „Danke, danke, danke“, schreibt die Familie Wieprecht und verspricht, wiederzukommen. Alles das ist zu lesen auf einem von den Touristen als Postkarte angefertigten Farbfoto des Bf Klein Schwechat, das wir aber wegen der Druckgegebenheiten leider nicht in unserem Blatt bringen können.

Die Anmerkung a) bei Z 3258 (Wels-Aschach an der Donau) hatte unser Reisender Dr. Konrad Hofbauer aus Aschach übersehen, als er am 25. Oktober 1981 nach Ankunft mit dem Zug L 32 (Stern & Hafferl) in Eferding nach Hause weiterreisen wollte. In dieser Anmerkung heißt es: „jedoch nicht am 25. X. . .“. Nun stand Dr. Hofbauer in Eferding auf dem Bahnhof, der letzte Zug war weg und die Telefonverbindung zur Taxiunternehmung gestört. Der Fahrdienstleiter sprang

helfend ein und brachte mit seinem Pkw Dr. Hofbauer in dessen Wohnort.

Irgendein Fehler im Zusammenhang mit seinem Touristenausweis ist Herrn Oberschulrat Direktor Robert Dober aus Wien am 19. November 1981 unterlaufen. Die „überaus freundliche Hilfsbereitschaft“ des Fahrdienstleiters im Wiener Südbahnhof, „die weit über seine Vorschrift hinausging“, machte es dem Reisenden möglich, rechtzeitig, vermutlich mit dem „Bundesländer-Express“, abzureisen und zu einer Verhandlung vor dem Bezirksgericht Gloggnitz noch zeitgerecht zu erscheinen. Der Bitte des Herrn Oberschulrates um Weitergabe seines Dankes wurde gerne nachgekommen.

Sie konnte es gar nicht glauben! 15 Jahre jung ist Fräulein Ghisiaine Fleischmann aus Wien. Nach der Fahrt von Bregenz nach Wien traf die Reisende am 27. November 1981 mit Z 467 in Wien Westbf ein. Im Zug hatte sie dann allerdings ihre Geldbörse, mit über S 1000,- Inhalt, zurückgelassen. Von der Schule aus rief FrI. Fleischmann beim Westbahnhof an. Kurze Zeit danach war sie wieder im Besitz ihres Eigentums. Herzlichen Dank dem unbekanntem Finder.

Aus Gründen der Bequemlichkeit (!) benützt Herr Willibald Dwořak aus Wien seit geraumer Zeit zwischen Wien und Villach die ÖBB. Am 2. Dezember 1981 hatte er Gelegenheit, sich von einem „ungefähr 50jährigen Zugführer“ verwöhnen zu lassen, den wir ausfindig machen und beloben sollten. Nähere Beschreibung: „Der

Zugführer hätte die Berechtigung, auf jeder First-Class-Schiffahrtlinie als Chefsteward zu fungieren. Zu diesem Mitarbeiter spreche ich Ihnen meine Bewunderung aus!!! Dieser Mann begrüßte jeden Fahrgast, teilte ihm die Ankunftszeit mit . . .“ Es folgte noch eine lange Aufzählung, was der „Chefsteward“ noch alles tat. Herlichen Dank, Herr Dr. Dwořak, für den ausführlichen Steckbrief. „Mit einem Wort, ein gewissenhafter, vorbildlicher Repräsentant der ÖBB.“ Das ist er wirklich, unser Alfred Staber vom Bahnhof Villach Hbf.

Auch eine Zeitung fand „Menschlich gesehen“ wieder etwas Gutes bei den ÖBB: Frau Hildegard Ryan aus Wien leidet seit 18 Jahren an multipler Sklerose. Der gehbehinderten Frau ist jede Reise eine Mühsal. Als sie am 3. Oktober 1981 unter Inanspruchnahme des Dienstes „Auto im Reisezug“ mit Z 231 in Villach ankam, um von dort nach Montegrotto weiterzufahren, bat ihre Freundin einen Eisenbahner, die kranke Frau über die Gleise zu geleiten, damit ihr das Stiegensteigen erspart bleibt. Sobald die Gleise frei waren, geleitete sie dieser Mitarbeiter persönlich zum Ausgang. 14 Tage später erfolgte die Rückreise mit Z 430. Wieder wurde einem Eisenbahner das Anliegen vorgetragen. Sofort wurde der Bitte entsprochen. Mehr noch: Unser Mitarbeiter dirigierte über Vershubfunk den Kurswagen auf dem ausgesuchten Bahnsteig zum Standort der Frau Ryan. Schon eine Stunde vor Abfahrt des Zuges konnte sie ihren Platz einnehmen. Der Titel des Berichtes: „Eisenbahner-Job“. Wir ergänzen: Eisenbahner, die ihren Job richtig verstehen.

Dieb sein ist nicht leicht

Die Fälle, in denen Schaffner ihren Dienst nicht ordentlich ausüben, kaum durch den zugewiesenen Bereich gehen, die ganze Nacht im Dienstabteil des zu betreuenden Liegewagens herrlich schlafen und sich auch sonst um den Kundendienst wenig kümmern, machen den Österreichischen Bundesbahnen viel zu schaffen.

Auf Grund der Tatsache, daß jedoch die überwiegende Zahl unserer Mitarbeiter im Zugbegleitdienst ihren Dienstpflichten gewissenhaft nachkommt, können wir wieder einmal darüber berichten, wie schwer es Reisediebe in Österreich haben. Zu glauben, in den Zügen der ÖBB ungestört operieren zu können, ist ein gewaltiger Trugschluß. Wenn, wie es noch nicht lange der Fall war, in einem Nachtexpresszug fünf Reisende „abgestiert“ werden, so ist das absolut nicht die Regel.

Wie oft kommt es vor, daß sich ein Dieb nur durch einen mutigen Fenstersprung vor dem verfolgenden Schaffner in Sicherheit bringt. Mitten in der Stadt, wie es einmal in Villach war, konnten schon Diebe von unserem Personal dingfest gemacht werden. Die Zeitungen berichten dann so: „Unsicherheit in ÖBB-Zügen“.

Wir wollen uns nicht dem Verdacht der Schönfärberei aussetzen. Bahnfremde Fachleute äußern sich fallweise sehr anerkennend. Freuen Sie sich mit uns über einen Brief des

Bezirksgendarmeriekommandos St. Johann im Pongau an die Bundesbahndirektion Linz:

„Das Bezirksgendarmeriekommando St. Johann im Pongau erlaubt sich, Ihnen äußerst positive Dienstleistungen – die nennenswert und lobenswert sind – von ÖBB-Bediensteten bekanntzugeben.

Wie Sie wissen, ereignen sich in den internationalen Eisenbahnzügen sehr häufig Eisenbahndiebstähle. In den letzten Wochen konnten im Raume Schwarzach im Pongau 5 Eisenbahndiebstähle geklärt und mehrere international ausgeschriebene Reisediebe (vorwiegend jugoslawische Staatsangehörige) verhaftet werden. Die Beamten des Gendarmeriepostens Schwarzach im Pongau konnten jedoch diese strafbaren Handlungen größtenteils nur dank der hervorragenden Beobachtungsgabe und Unterstützung der Bediensteten des Bahnhofes Schwarzach im Pongau und von Zugbegleitern (Schaffnern) klären.

Besonders erwähnenswert sind folgende Fälle:

1. Dem Schaffner des Ex 417, Alois Kendler, fiel auf der Fahrt von Innsbruck nach Schwarzach im Pongau am 13. November 1981 auf, daß 2 Männer öfters durch die Waggonen gingen. Als ihm in Lend von einem Fahrgast ein Gelddiebstahl gemel-

det worden war, erinnerte sich Herr Kendler sofort an diese Männer. Er, wie auch der zweite Schaffner des Ex 417, Herr Siegfried Viehhauser, beobachteten in Schwarzach im Pongau das Verhalten der beiden verdächtigen Männer. Außerdem meldeten sie ihre Wahrnehmungen dem Fahrdienstleiter und den erhebenden Gendarmen. Im Verlauf der Amtshandlung gelang es den Gendarmen, zwei international ausgeschriebene Reisediebe zu stellen, zu verhaften und das Diebsgut sicherzustellen. Dies war jedoch nur durch die beispielhafte Aufmerksamkeit und hervorragende Beobachtung des Schaffners, Herrn Alois Kendler, möglich.

2. Dem Schaffner des Ex 416, Herrn Othmar Binder, fiel auf der Fahrt von Villach nach Schwarzach im Pongau auf, daß ein Mann des öfters im Zug bzw. Waggon auf und ab ging. Am Bahnhof in Schwarzach im Pongau hörte er, wie ein jugoslawisches Ehepaar einen Reisediebstahl meldete. Er teilte seine Wahrnehmung, die er im Zug gemacht hatte, dem Fahrdienstleiter, Herrn Werner Österreicher, mit. Eine Durchsuchung des Zuges nach dem verdächtigten Mann verlief negativ. Kurze Zeit später sah Herr Binder den Mann in der Nähe der Bahnhofsrestauration. Als er

sich mit Herrn Österreicher dem Mann näherte, ergriff dieser plötzlich die Flucht. Den beiden ÖBB-Bediensteten gelang es, den Flüchtenden zu stellen und bis zum Eintreffen der Gendarmerie in der Fahrdienstleitung festzuhalten. In der Fahrdienstleitung beobachtete der ÖBB-Bedienstete Gottfried Fleiß, wie der verdächtige Mann einen Gegenstand in einen Papierkorb warf. Bei dem Gegenstand handelte es sich um ein Springmesser (verbotene Waffe). Außerdem wurden noch englische Pfundnoten gefunden, die dem Geschädigten gestohlen worden waren. Auf Grund der großartigen Unterstützung und der hervorragenden Beobachtungsgabe der drei ÖBB-Bediensteten konnte wiederum ein internationaler Reisedieb gestellt, verhaftet und das Diebsgut sichergestellt werden. **Zeit: 20. 11. 1981.**

Es wird gebeten, diesen ÖBB-Bediensteten im Namen des Bezirksgendarmeriekommandos St. Johann im Pongau und auch im Namen der Beamten des Gendarmeriepostens Schwarzach im Pongau für die hervorragende Unterstützung den aufrichtigen Dank und die gebührende Anerkennung auszusprechen."

Ein berufeneres Urteil gibt es wohl nicht!

Verbuchen von Ferngesprächen

DV V 3, Pkt. 184:

„Meldungen, Aufträge und betriebswichtige Ferngespräche sind in den betreffenden Vormerken entweder wörtlich oder dem Vordruck entsprechend gut leserlich in Lateinschrift einzutragen.“

Die in Vordrucke, entsprechend dem Spaltenbau einzutragenden Fernsprechdaten sind allesamt klar geregelt. Auch bezüglich spezieller Verbuchungen, wie das Festhalten von Schaltaufträgen im „Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst“, gibt es keinerlei Zweifel. Hemmungen haben viele Mitarbeiter, wenn es gilt, wichtige fernmündliche Mitteilungen im gewöhnlichen „Fernsprechvormerk“ zu dokumentieren. Also, wenn in einer betrieblichen Vorschrift die

Anwendung und Verbuchung mit einem bestimmten Wortlaut vorzunehmen ist, so klappt das. Darüber hinaus sind noch der Uhrenvergleich und die Dienstübergabe eingetragen. Sonst aber meist gar nichts.

Von vielen Mitarbeitern wird befürchtet, daß ein kontrollierendes Organ an den Aufzeichnungen Anstoß nehmen könnte, weil die Schrift nicht recht schön ist, sich ein paar Rechtschreibfehler eingeschlichen haben und noch mehr Unwichtiges. Auch wird überlegt, ob die Eintragung betriebswichtig genug ist.

Nochmals zum Vorschriftentext am Beginn des Artikels. Daraus geht absolut **nicht** hervor, daß **nur** betriebswichtige Ferngespräche, Meldungen und Aufträge eingetragen werden dürfen. Vieles könnte und sollte daher im Fernsprechvormerk festgehalten werden. So aber wird mit vielen Schmierzetteln gearbeitet. Was ha-

ben Sie der Zugleitung gesagt wegen eines wichtigen Wagens? Wieviel Anschlußreisende haben Sie dem Übergangsbahnhof vorgemeldet? $\frac{1}{4}$ Stunde später werden Sie abgelöst. Sie betrachten beide Fälle schon als erledigt und haben daher keine Veranlassung, davon Ihrem Ablöser etwas zu sagen. Noch $\frac{1}{4}$ Stunde später, während Sie in einem Abteil Ihres Heimfahrzuges schon behaglich dösen, kommen zu beiden Fällen Rückfragen. Wertvolle Arbeit, die Sie schon längst geleistet haben, muß jetzt rasch wiederholt werden; vielleicht ist es aber dafür schon zu spät. In einem anderen Fall wird eine Neuaufrollung unmöglich sein, wertvolle Daten sind unwiederbringlich verloren.

Unsere Empfehlung: Machen Sie von der Möglichkeit der Eintragung wissenschaftlicher oder nachfrageverdächtiger Ferngespräche im Fernsprechvormerk weitgehend Gebrauch!

Gleisabschlüsse der Bauart Rawie

In der DV B 54 „Anzuwendende Oberbauformen“ ist im Punkt 30. geregelt, welche Gleisabschlüsse anzuwenden sind. Wissenswert ist zunächst, daß für die Dimensionierung die erforderliche Bremsarbeit des Gleisabschlusses errechnet werden muß. Diese Berechnung geschieht nach einer in der DV B 53 „Die Gestaltung von Oberbauanlagen“ festgelegten Formel

$$A_{erf} = S \cdot G \cdot \left(\frac{V}{5}\right)^2$$

Es bedeutet:

- A_{erf} = erforderliche Bremsarbeit des Gleisabschlusses
- S = Sicherheitsfaktor
- G = zu erwartendes Gewicht der anrollenden Fahrzeuge (Wagen, Vershubteil, Zug) in t
- V = Geschwindigkeit in km/h

Die Maßeinheit für A_{erf} ist kJ (Kilojoule). Als S bei Reisezügen gilt 1,5. Als V bei einfahrenden Reisezügen ist 15 km/h anzusetzen.

Bei einem A_{erf} bis zu 200 kJ genügen Erdprellböcke, bis zu 500 kJ Festprell-

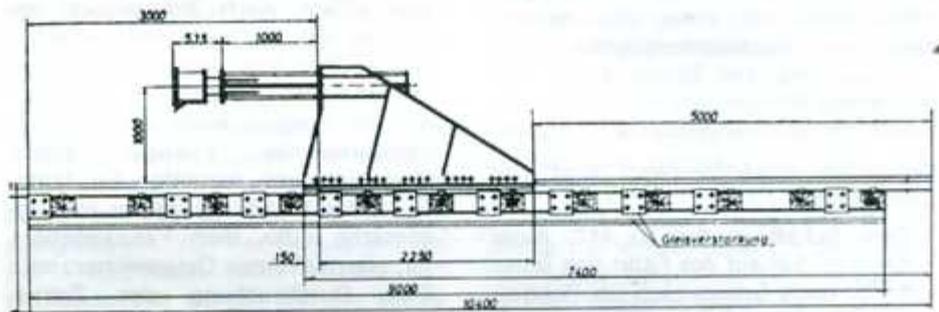
böcke aus Stahl und Beton. Über 500 kJ hingegen sind Bremsprellböcke einzubauen.

Normalspur-Stumpfgleise, die regelmäßig von Reisezügen befahren werden, sind mit **Bremsprellböcken der Bauart Rawie**, die mit einer bremsenden Pufferbohle ausgestattet sind, abzuschließen.

Wird nun an einen Gleisabschluß der Bauart Rawie mit einer bremsenden Pufferbohle angefahren, so kommt es zu einer Verschiebung dieser Bremsbohlen. Es ist einleuchtend:

Je größer die Verschiebung, desto geringer die Bremswirkung bei einem neuerlichen Anfahren. Um den beim Anfahren entstehenden Stoß abzu-

mindern und dadurch die im Zug befindlichen Reisenden weitestgehend vor Schäden zu bewahren, ist es daher notwendig, die bremsenden Pufferbohlen stets sozusagen bremsbereit zu halten. Das heißt, die verschobenen Bohlen müssen raschest in die Grundstellung zurückgeholt werden. Dieses Rückholen ist mühsam und zeitraubend. Wir bitten unsere Mitarbeiter im Vershubdienst, Anfahren an die bremsenden Pufferbohlen zu vermeiden. Ist es dennoch einmal zu einem Anfahren gekommen und die Verschiebung der bremsenden Pufferbohlen eingetreten, so ist davon ungesäumt der Fahrdienstleiter in Kenntnis zu setzen, damit die Herstellung des Ordnungszustandes in die Wege geleitet werden kann.



Unfälle passieren nicht —

Unfälle werden verursacht

Arbeitnehmerschutz

Der Kupplungskiller

Über das Kuppeln der Fahrzeuge im Zug heißt es in der Betriebsvorschrift:

„DV V3, Pkt. 92. m): Grundsätzlich sind alle Fahrzeuge eines Zuges straff zu kuppeln, das heißt, nach Berühren der Pufferscheiben im geraden Gleis sind noch zwei volle Spindelumdrehungen zu machen. Triebfahrzeuge – ausgenommen Triebwagen zur Personenbeförderung – sowie Wagen mit einer Länge über Puffer von mehr als 24 m sind nicht straff zu kuppeln; diesfalls ist nach Berühren der Pufferscheiben nur eine volle Spindelumdrehung zu machen.“

Das Gesagte bezieht sich natürlich auf das gerade Gleis. Im Bogen zu kuppeln ist nicht immer vermeidbar, in manchen Bahnhöfen sogar unumgänglich. Mit etwas Routine läßt sich die Vorgabe aber doch realisieren. Unsere Mitarbeiter im Kupplerdienst haben nicht nur eine schwere, sondern auch eine höchst verantwortungsvolle Aufgabe. Nicht immer ist ein Wagenmeister zugegen, der noch einen letzten Blick darauf wirft, ob den genannten und den noch bestehenden vielen anderen Regeln für das Kuppeln entsprochen ist. Aus zu lockerem Kuppeln können Zerrungen im Zug und schließlich Zugtrennungen resultieren. Zu straffes Kuppeln hinwiederum kann ohne weiteres eine Zugentgleisung nach sich ziehen.

Infolge unterschiedlicher Vorschriftenbestimmungen kommt es fallweise vor, daß grenzüberschreitende Güterzüge nicht unseren Normen entsprechend gekuppelt in Österreich eintreffen. An einer Grenze kamen die Züge eine Zeitlang viel zu locker gekuppelt an. Nach einem klärenden Gespräch mit dem Vorstand des ausländischen

Grenzbahnhofes änderte es sich schlagartig. Jetzt waren die Fahrzeuge sehr straff gekuppelt und die Kupplungsschwengel in die vorgesehene Nase ordentlich eingelegt. Dazu kam noch zeitweise die klirrende Kälte des pannonischen Raumes. Ohne technische Hilfsmittel bestand für den Vershubbediensteten keine Chance, die Schraubenkuppeln aufdrehen zu können. Der Kuppler hatte zwar ein Verlängerungsrohr in erreichbarer Nähe, schleppte aber meist noch eine schon abgeschliffene Bremsklotzsohle oder ähnliches mit sich, um damit den Schwengel aus der Verankerung zu bekommen. Aufsichtsvershubmeister Owajko aus Bruck an der Leitha fertigte, zur Erleichterung dieser Tätigkeit, aus Schrott ein einfaches Gerät an, welches für das Lockern des Schwengels und das Aufdrehen der Spindel geeignet ist. Das Gerät wurde sodann

von der Zugförderungsleitung Villach in ausreichender Zahl angefertigt, so daß eine probeweise Verwendung in einzelnen Bahnhöfen des ganzen Bundesgebietes einsetzen konnte.

Während der Kupplungskiller, der übrigens zum allfälligen Mittragen mittels Umhängeriemens auch zwei Ösen besitzt, im größten Teil Österreichs Anklang fand, waren die Mitarbeiter mancher Bahnhöfe nicht zufrieden. Schwierigkeiten ergaben sich hauptsächlich bei Personenwagen, wo die Übergänge zum Beispiel das Nachdrehen mittels Kupplungskillers ziemlich unmöglich machen. Aus den Anregungen der Mitarbeiter anlässlich des Probezeitraums wurden Lehren gezogen und das Gerät etwas abgeändert (Rohr verbreitert, Schaft gekürzt). An der Arbeitshilfe interessierten Bahnhöfen steht diese geänderte Ausführung ab sofort zur Verfügung.



Immer dasselbe

„Was sollen wir noch dagegen unternehmen?“ (ein Fahrdienstleiter).

„Man müßte, meiner Meinung nach, diese Personen bestrafen oder anzeigen!“ (ein Triebfahrzeugführer).

„Schreibt bitte etwas darüber im IdB“ (ein Bahnhofsvorstand).

Resignation, Besorgnis und Unmut ist aus den wenigen wörtlich zitierten Aussprüchen zu entnehmen, bei denen es darum geht, daß die Gleise an den unmöglichsten und gefährlichsten Stellen von Personen bevölkert sind, die dort absolut nichts zu suchen haben. Wenn es dann passiert ist, müssen unsere Mitarbeiter nicht nur dienstliche Befragungen über sich

ergehen lassen, sondern auch viel Freizeit für Einvernahmen durch die Gendarmerie opfern und sich fallweise sogar vor Gericht verantworten, ob sie rechtzeitig einen Warnschrei ausgestoßen, die richtige Beleuchtung eingeschaltet oder ausreichend oft Polizeiassistenten in Anspruch genommen haben.

Es ist wirklich beängstigend, wenn man sich das Getümmel auf den Gleisen so mancher Bahnhöfe anschaut und sich die möglichen Folgen vorstellt. Etwa im Bahnhof Absdorf-Hippersdorf, um nur einen neuralgischen Punkt zu nennen. Inselbahnsteige, Fußgängerstege, alles ist vorhanden. Während einer Frühgruppe wurden dort Hunderte Personen, dabei Gebrechliche und viele Schulkinder, beobachtet, die unbefugt Hauptgleise überschreiten und in anhaltende Reisezüge ungeniert auf der dem Bahnsteig abgekehrten Seite einsteigen. Während einer ausgiebigen Zeitspanne benutzten einzig und allein zwei Kinder im Volksschulalter, vermutlich aus verantwortungsfreiem Elternhaus, den Steg. Gendarmerieeinsätze, Lautsprecherdurchsagen, persönliche Ansprachen – aber auch schon durch gar nichts sind die Reisenden davon abzuhalten, auf dem unrechten, gefährlichen Tun zu beharren.

Im geschilderten Beispiel wäre gewiß eine ganze Anzahl von außer Dienst befindlichen Mitarbeitern der ÖBB festzustellen gewesen, die „beispielgebend“ den Unfug vorzerzieren haben. Gendarmerie und Polizei argumentieren deshalb immer wieder, es wäre ihnen ein Einschreiten nicht zuzumuten, da erfahrungsgemäß bei

Verhängung eines Organmandates oder bei Erstattung einer Anzeige gegen einen ÖBB-Bediensteten sofort Interventionen verschiedener Bahnstellen einsetzen. Manchmal zu Recht, weil der Beanstandete tatsächlich am Ort des Einschreitens dienstlichen Verrichtungen nachgekommen ist. Bei der Überprüfung des Ausweises durch das Exekutivorgan – wie das schon so ist – ergab halt ein Wort das andere, und schon lief die Anzeige.

Das Beispiel Absdorf-Hippersdorf war aber für unser Anliegen, das wir an die Mitarbeiterschaft weitergeben wollen, atypisch. In vielen anderen Bahnhöfen ist nämlich der Prozentsatz der Eisenbahner, die „verkehrt“ aussteigen und hernach in breiter Front über die Gleise eilen und im Vertrauen auf den Kinderspruch „Vorder meiner, hinter meiner, links, rechts gilt's nicht!“ keinen Blick auf eventuell herannahende Fahrzeuge verschwenden, riesig. Lustig ist es auch, wie Personen, die nicht im ausübenden Betriebsdienst tätig sind, mit modischem Schuhwerk bekleidet, im Weichenbereich von Schienenkopf zu Schienenkopf zepeln – es wäre ja auch zu bedauerlich, würde der Schuh durch den Gleisschotter Schaden erleiden.

Leider ist es so, daß von dem beschriebenen Personenkreis kaum je-

mand das IdB zu Gesicht bekommt. Eine halbwegs erfolgreiche Streuung des Appells in unserem Blatt kann daher nur dann eintreten, wenn Sie sich bemühen, bei Ihren in Frage kommenden Bekannten dafür zu werben, daß diese genau so Disziplin üben, wie sie es von Ihnen (Vorbild) gewohnt sind. Machen Sie es diesen Personen einmal unmißverständlich klar, daß Sie nicht gewillt sind, Ihren Kopf hinzuhalten, wenn es zu einem Unfall kommt. Ganz ehrlich wird abzuwägen sein, was Vorrang hat: Bequemlichkeit oder Kollegialität.

So schlimm es ist, Schmutzwäsche hinauszutragen, wird es auch künftig nicht zu umgehen sein, Unbelehrbare zur Anzeige zu bringen. Ein klärendes Gespräch zur rechten Zeit, wenn möglich unter Mitwirkung eines Vertreters jener Dienststelle, aus deren Bereich die zu Beanstandenden stammen, kann aber Wunder wirken. Vor einer Zeit war es in Knittelfeld ganz arg. Einem Vertreter des Bahnhofes wurde Gelegenheit gegeben, vor den dort in Ausbildung stehenden ÖBB-Lehrlingen die Gefahren, die Rechtslage und die in das Gespräch gesetzten Erwartungen darzulegen. Schlagartig trat eine Besserung ein.

In der Reihenfolge: Zuerst vor der eigenen Tür kehren und erst dann mit dem eisernen Besen gegen andere vorgehen. Nur so kann eine wesentliche Besserung dieses untragbaren Problems erwirkt werden. Jeder für Sicherheit und Ordnung zuständige Mitarbeiter würde sich bei allfälligen, daraus resultierenden Ereignissen mitschuldig machen, wenn sich ein Nachweis der Duldung dieses Mißstandes ergeben sollte. Ohne mit der Wimper zu zucken, den Mißstand einfach anstehen lassen, das geht bestimmt nicht gut aus.



Angaben gem. § 25 Mediengesetz vom 12. 6. 1981:

Die Österreichischen Bundesbahnen sind zur Gänze Inhaber des Informationsblattes der Betriebsdirektion.

Ihre Vorstandsmitglieder sind: Generaldirektor Hofrat Dr. Wolfgang Pycha, Generaldirektor-Stellvertreter Hofrat Dr. Otto Seidelmann, Vorstandsdirektor Hofrat Dr. Friedrich Herzog, Vorstandsdirektor Hofrat Dipl. Ing. Dr. techn. Roman Jaworski.

Ziel des Informationsblattes der Betriebsdirektion ist die Information der Mitarbeiter, insbesondere der des ausführenden Betriebsdienstes, über allgemeine Angelegenheiten des Betriebsdienstes.

Weiters werden außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr und Vorschriftenangelegenheiten für Schulungszwecke veröffentlicht sowie Probleme des Arbeitnehmerschutzes behandelt.

Nur die mit „Erläuterungen“ überschriebenen Beiträge sind als authentische Auslegung der Betriebsvorschriften zu betrachten. Die übrigen Beiträge sind nicht unbedingt als offizielle Meinung der Unternehmensleitung zu werten.

Informationsblatt der Betriebsdirektion. — Herausgeber, Eigentümer und Verleger (Medieninhaber): Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 1010 Wien, Elisabethstraße 9. — Redaktion: Karl Schindlegger, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, Telefon 5610 (Basa), 0222/5650/5610 (Post). — Hersteller: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen, 1150 Wien, Feiberstraße 1.