

Die ÖBB modernisieren und rationalisieren



Zentralstellwerk
Wien
Matzleinsdorf
seit 10. Mai 1982
voll in Betrieb

Das Zentralstellwerk Wien Matzleinsdorf stellt die größte bisher in Österreich gebaute Anlage dieser Art dar. Der Hochbau wurde bereits Anfang der 70er Jahre fertiggestellt, die Sicherungsanlage war damals auf DrS-Technik konzipiert. Der Mangel an erforderlichen Mitteln bedingte jedoch eine Unterbrechung der Bautätigkeit. Ab 1977 erfolgte die Fertigstellung nunmehr in Spurplan-Technik mit einem Kostenaufwand von rund 300 Mio S.

Die **Innenanlage** besteht aus einer Panoramatafel, in der die zwei Stellbereiche des Bf dargestellt sind. Diese verfügen über getrennte Bedienpulte, die aber auch zusammenschaltet werden können, sodaß die Gesamtanlage von einem Platz aus bedient werden kann. Weiters sind ein Ortssteuerschrank für die Fahrleitungsanlagen, eine Telefon- und Funkzentrale, eine Zentrale für die Zugnummernmeldeanlage, der Bahnhofsrechner zur Steuerung der Zugzielanzeige und Tonbandansage sowie Lautsprecheranlagen zu allen im Stellbereich gelegenen Betriebsstellen vorhanden.

- 1 Betriebsüberwacher
(Koordinierende Aufgaben)
- 1 FdI Bereich I (Nord)
- 1 FdI Bereich II (Süd)
- 1 Betriebsfernmelder
- 1 Bediener für die Nahstellbetriebs-
einrichtung (Stw-Meister)

bilden die Besetzung des ZStw.

Zur Innenanlage gehören noch der Relaisraum in der Größenordnung einer mittleren Turnhalle, die Strom- und Notstromversorgungsräume sowie der Batterieraum.

Die **Außenanlage** besteht u. a. aus 272 Weichen, 416 Signalen und 4 EK.

Der Stellbereich des ZStw, in der Nord-Süd-Ausdehnung betrachtet, reicht vom 3. Wiener Gemeindebezirk, Höhe Wien Aspangbf (Betriebsstelle Blamauergasse) bis kurz vor Atzgersdorf-Mauer, etwa Höhe Industriegasse (23. Bezirk), was einer Länge von ca. 9 km entspricht. Er umfaßt somit die unterirdische SB-Strecke im Bereich der Hst Südbahnhof und Südtiroler Platz, die Hst Matzleinsdorfer Platz,

den Frachtenbahnhof Wien Matzleinsdorf, den Bf Meidling und den Bereich der Hst Hetzendorf; weiters die Donauländebahn im Bereich der Abzw. Altmannsdorf, d. i. etwa von Höhe Breitenfurter Straße bis zum Schöpfwerk, sowie die Anschlußstelle mit der WLB Richtung Inzersdorf Lokalbahn.

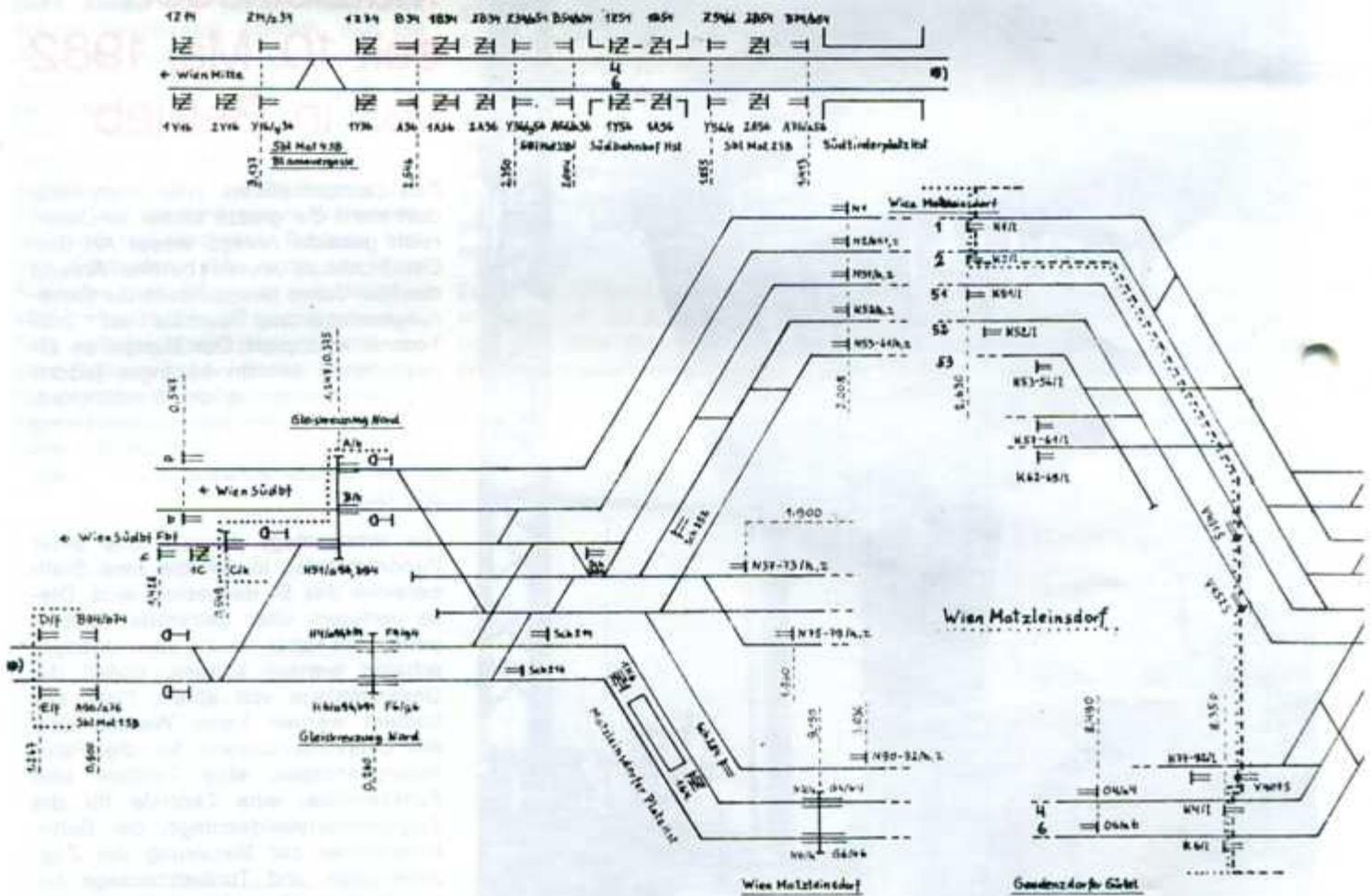
Das ZStw bietet hinsichtlich der Stell- und Fahrmöglichkeiten größte Sicherheit und größten Komfort; ca. 50% der Züge, d. s. vor allem die personenbefördernden Züge (Schnell-, Eil-, Regional- und SB-Züge), können im Selbststellbetrieb fahren. Außerdem können im Bereich der Schnellbahn zwischen Betriebsstelle Blamauergasse und Meidling bzw. im Bereich der Hst Hetzendorf die Gleise in beiden Richtungen mit voller Signalisierung benützt werden, wobei auch die automatische Zugzielanzeige und Tonbandansage in den Haltestellen konform geschaltet wird.

Die Inbetriebnahme des ZStw erfolgte in mehreren Stufen und erstreckte sich über den Zeitraum vom 3. 4.–

10. 5. 1982. Die eigentliche Umschaltung der Signale war nur in verkehrsschwachen Zeiten möglich; an zwei Tagen wurde der Betriebsschluß der SB bis und ab Meidling sogar um eine halbe Stunde vorverlegt und Schienenersatzverkehr für die letzten Züge vorgesehen.

Damit die Zahl der für die Betriebsabwicklung und für die Disposition notwendigen Gespräche auf ein Minimum reduziert bleibt, wurde eine Zugnummernmeldeanlage eingerichtet, wobei die Anlage aus der ersten Stelle der sechsstelligen Zugnummer den Fahrweg erkennt und automatisch stellt.

Damit aber der FdI am ZStw von der Zugnummerneinwahl möglichst entlastet wird (ausgenommen ausgehende Züge oder erforderliche Änderungen) wurde das System auch auf die dem Stellbereich des ZStw benachbarten Betriebsstellen ausgedehnt, was bedeutet, daß den benachbarten Betriebsstellen als Zugnummerneinwahlsteller besondere Bedeutung zukommt. Im Bereich der



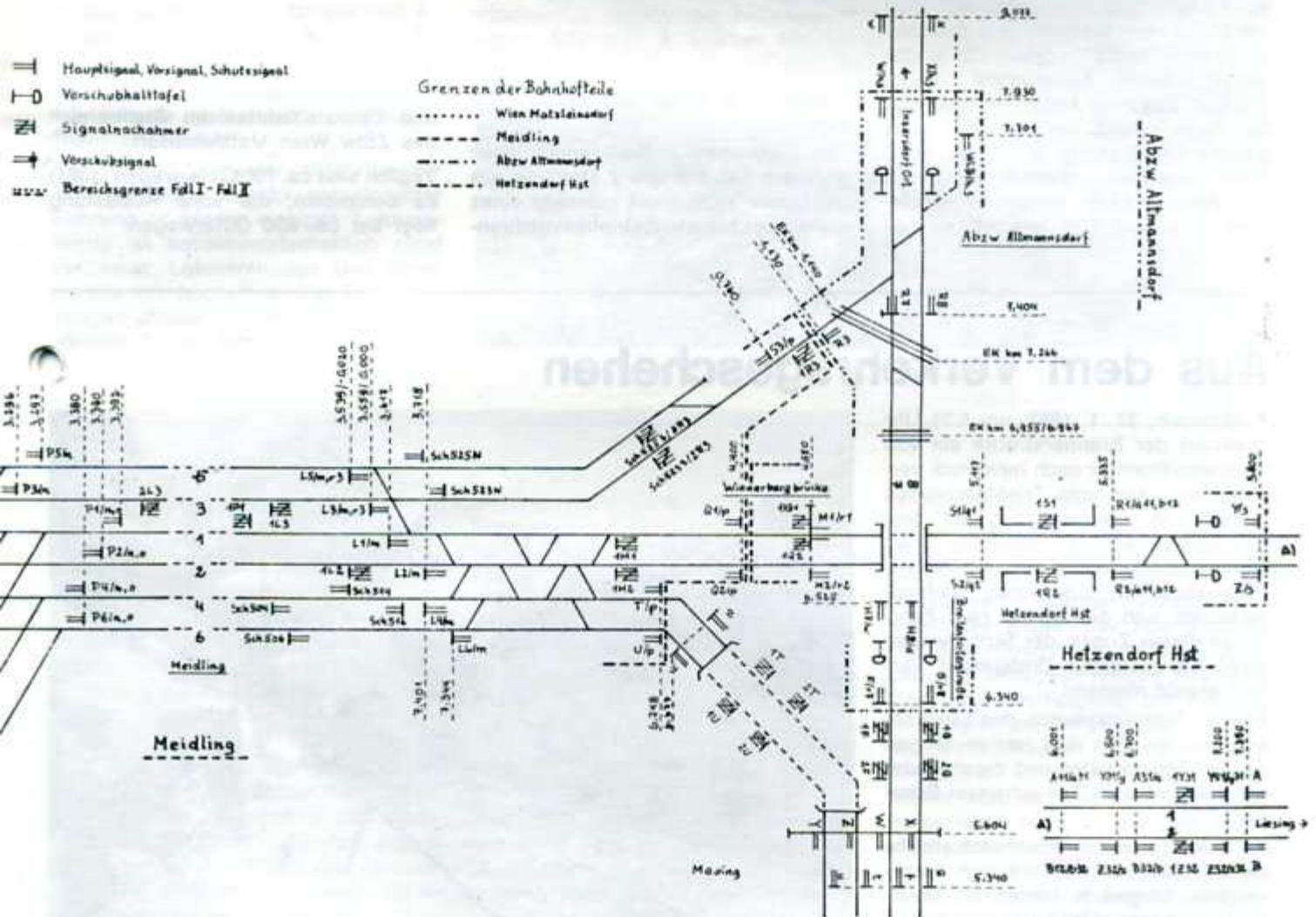
Wiener Schnellbahn bestand bereits eine Zugnummernmeldeanlage, die jedoch den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht; daher wurde eine Umrüstung auf das neue System auch im Hinblick auf die im Bau befindlichen Stellwerke in Süßenbrunn und Liesing notwendig. Die Fortschaltung der Zugnummer über die Kontaktstellen der Außenanlage erfolgt durch den Zug.

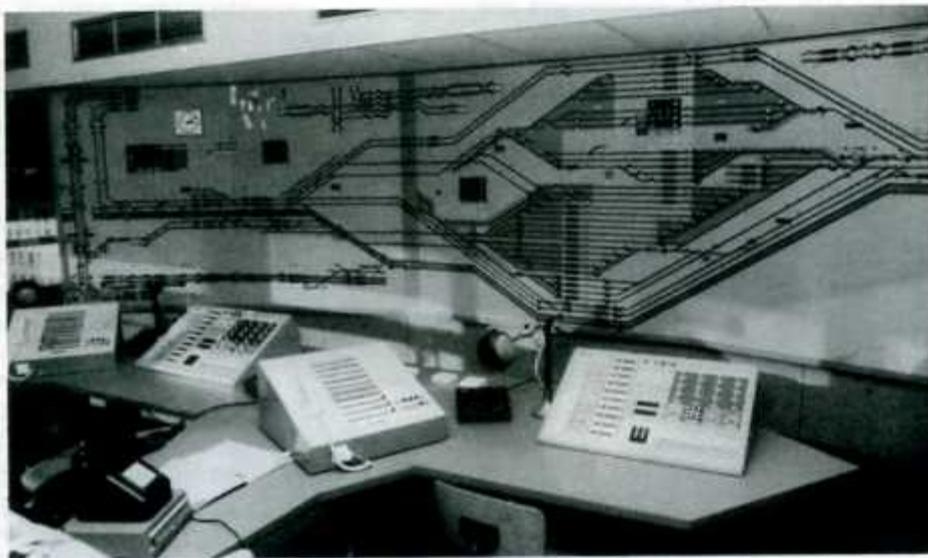
Für die Steuerung der Automatischen Zugzielanzeige (AZA) und die Tonbandansageeinrichtung (TBA) werden von der Zugnummernmeldeanlage (ZMA) die nötigen Meldungen über den Zuglauf an den Bahnhofrechner gesendet. Zum Unterschied von der Stellwerkstechnik (Generation IV Sp-DrS-Relaistechnik) erfolgt die Steuerung der AZA und parallel dazu der TBA mit Elektronik. Hierbei ist zu erwähnen, daß das Modell Matzleinsdorf einen Teil des Ausbaues einer RZÜ – rechnergestützten Zugüberwachung – am Sitz der BBDion Wien in der Nordbahnstraße darstellt,



die im Endzustand den Bereich der Wiener Schnellbahn und deren Einzugsstrecken umfassen wird und auch dem FdI über einen Farbmonitor die Informationen über die Zugläufe im Überwachungsbereich anbietet.

Wie funktioniert dieses System: Im erwähnten Bf-Rechner ist für jede Zugnummer das für den Verkehrstag zugehörige Ziel zugeordnet und zwar sind die Zugnummern nach dem Fahrplan geordnet. Es erfolgt daher der





Vorlauf der Zielanzeigen rechtzeitig wie bisher, jedoch auf neuen Zielanzeigekästen, die Tonbandansage wie bisher kurz vor Ankunft des betroffenen Zuges in der jeweiligen Betriebsstelle. Im Normalfall ist daher außer der Einwahl der Zugnummer mittels der ZMA keine weitere Bedienungshandlung erforderlich. Ist jedoch eine solche erforderlich, so geschieht dies mittels einer Tastatur, mit welcher alpha-numerische Codebegriffe eingegeben werden. Änderungen wirken, bis der Zug mit Änderung gefahren ist, dann erfolgt der Ablauf wieder gemäß Speicherung. Auch bei Wegnahme des Vorlaufes erfolgen Anzeige und Ansage noch immer zeitgerecht. Sind AZA und TBA gestört, so be-

steht die Möglichkeit der Fernsprechbarkeit der Lautsprecher in den im Stellbereich gelegenen Betriebsstellen.

Ab Fahrplanwechsel sind im Bereich des ZStw die neue AZA und TBA in Betrieb; die alten Anlagen werden abgetragen. Nach Inbetriebnahme des Zstw werden auch die übrigen Betriebsstellen der Wiener Schnellbahn auf die neue AZA und TBA umgerüstet.

Abschließend einige interessante Daten:

Den bisherigen 7 Stellwerksanlagen (darunter das Bef Stw 2 Meidling aus dem Jahre 1935) steht nunmehr eines sowie zwei Nahstellbetriebseinrichtun-

gen (davon eine am ZStw) gegenüber. Die Anzahl der Stellen, die mit Fdi besetzt sind, verringerte sich von 7 auf 4 (davon 3 reine Außen-Fdi), die der Außenweichenposten von 11 auf 4 (nur für die Vershubabwicklung).

Die Gesamteinsparung einschließlich Ablöse und Reserve (Stand Jänner 1982) beträgt ab Mai 1982 **74 Dienstposten!** Ein entsprechender Sozialplan für die Unterbringung der freierwerdenden Mitarbeiter besteht bereits seit Dezember 1980.

Zahlen aus dem Betrieb (Anzahl der Züge Stand 23. 5. 1982 pro 24 Stunden, Angaben im Durchschnitt):

66 Schnell- und Eilzüge
80 Regionalzüge
273 SB-Züge (50 Wendungen)
33 Güterzüge durchgehend
25 Dienstzüge durchgehend

Im Fbf zu behandelnde

Güterzüge	an 63	ab 68
Dienstzüge	an 32	ab 27

Gleiskreuzung Nord:

40 Überstellfahrten

Donauländebahn (rein Strecke 24):

4 Schnellzüge
50 Güterzüge
8 Dienstzüge

Dies ergibt insgesamt ca. 800 Zug- und Überstellfahrten im Stellbereich des ZStw Wien Matzleinsdorf.

Täglich sind ca. 700 Güterwagen (1981) zu behandeln; die volle Auslastung liegt bei ca. 850 Güterwagen.

Aus dem Verkehrsgeschehen

• Mittwoch, 27. 1. 1982, um 5.31 Uhr stieß auf der Brennerstrecke ein von Brennero/Brenner nach Innsbruck verkehrender, aus acht Triebfahrzeugen bestehender Lokomotivzug mit dem vor der Halte- und Ladestelle Gries stehenden Huckepackzug 42108 (Verona-München) zusammen. Dadurch verkeilten sich die letzten zwei Fahrzeuge dieses Zuges, der Schlußwagen entgleiste mit einem Drehgestell. Verletzt wurde niemand.

An vier Triebfahrzeugen des Lokomotivzuges, an den drei letzten Wagen des Huckepackzuges und deren Ladegut entstand zum Teil schwerer Schaden.

Kurz nach dem Zusammenstoß streifte die Vorspannlok des auf dem Nachbargleis bergwärts fahrenden Milchcontainerzuges 42809 (Markredwitz-



Bologna) einen bei dem Ereignis verschobenen Container des Huckepackzuges, wodurch auch dieses Triebfahrzeug beschädigt wurde.

Die Höhe des Gesamtschadens dürfte S 2 Mio übersteigen.

Der durchgehende Zugverkehr war bis um 14.48 Uhr unterbrochen, da beim Auseinanderziehen der verkeilten Wagen unvorhergesehen eine weitere Beeinträchtigung des lichten Raumes des Nachbargleises eintrat.

Für den Reisezugverkehr wurde Schienenersatzverkehr im Abschnitt Steinach in Tirol–Brenner, für den Zug 433 „Pustertal“ zwischen Innsbruck und Lienz eingerichtet. Die Schnellzüge erlitten Verspätungen bis zu 150 Minuten. Der Güterzugverkehr ruhte während der Unterbrechungsdauer.

Das Ereignis ist darauf zurückzuführen, daß der Blockwärter in Gries

– eingeschlafen war, wodurch Zug 42108 beim Blocksignal verhalten wurde und

– nachdem er geweckt worden war, durch unzulässige Abgabe der fernmündlichen und blockmäßigen Rückmeldung an Bahnhof Brenner das Nachfahren des Lokomotivzuges in den noch besetzten Blockabschnitt ermöglichte.

In diesem Zusammenhang erinnern wir an die nachstehend angeführte Dienstanweisung:

Das Horten mehrerer abfahrereiter Triebfahrzeuge zwecks gemeinsamer Führung in einem einzigen Lokomotivzug ist betriebswirtschaftlich nicht vertretbar. Lokomotivzüge sind daher bereits mit höchstens drei Triebfahrzeugen abzufahren. Ein Zuwarten auf weitere Tzf ist nicht statthaft.

• Sonntag, 31. 1. 1982, ab ca. 20.32 Uhr (langsames, mehrere Stunden dauern- des Absenken) stürzte ein Teil des Tragwerkes der Traunbrücke zwischen den Bf Nettingsdorf–Traun infolge Unterwaschung eines Brückenpfeilers durch den hochwasserführenden Traunfluß ein. Währenddessen (ca. 21.37 Uhr) kam Z 3910 in km 9.2 unmittelbar vor der Brücke wegen Bügelentgleisung des Tzf 1042.35 zum Stillstand. Ursache war die durch den langsamen Brückeneinsturz eingetretene Lageveränderung der Fahrleitung. Die Ursachen für den Einsturz stehen möglicherweise – nach dem Gutachten der Technischen Universität Wien sogar offensichtlich – in

Zusammenhang mit dem Bau eines nahegelegenen Wasserkraftwerkes.

Während der bis ca. August 1982 prognostizierten Unterbrechungsdauer werden Reisezüge, ausgenommen D 498 und 499, zwischen Nettingsdorf und Traun bzw. Linz im Schienenersatz mit KWD-Bussen geführt; der Güterverkehr muß großräumig über Selzthal umgeleitet werden, wovon besonders das nach Norden ausgerichtete Industrie-, Erdöl- und Auspendlergebiet des Kremstales betroffen ist.

Die für betriebliche Maßnahmen während der Unterbrechungsdauer anfallenden Kosten belaufen sich auf ca. S 280.000,— pro Tag (nach Berechnungen von BW).



Viel Schnee

Wenn Sie dieses IdB in die Hand bekommen, hat es draußen vielleicht gerade + 30° C. Mancher unter Ihnen bekommt unter Umständen sogar Sehnsucht nach einer Handvoll Schnee. Die meisten werden sich aber fragen: „Haben die nichts Anderes zu tun als jetzt vom Winter zu faheln?“ Und doch – der Winter ist immer rascher da, als man wahrhaben will. Bei der Auslieferung des nächsten Heftes können schon die ersten Störungen durch Frost und Schnee auftreten. Schließlich, warum sollen wir uns nicht an die schlechte Win-

terszeit, voller zusätzlicher Gefahren, Erschwernisse und Unannehmlichkeiten erinnern. Aus Österreich wäre sehr viel zu berichten. Wir zitieren aber vorerst einmal aus einem Bericht aus Ungarn. Sie werden daraus erkennen, daß die enormen Verspätungen, mit denen manchmal der „Wiener Walzer“, der „Orient-Express“ oder der 41670 an unsere Grenze kamen, auch nicht von ungefähr herrührten: „Auch die Bahn hatte es sehr schwer, der Verkehr brach fast völlig zusammen. Hunderte von Weichen wurden zugeweht oder froren fest; auch die Weichenheizungen waren den Schneemassen nicht gewachsen. Der große Verschiebebahnhof in Szolnok war to-

tal lahmgelegt. Bei Ujszász brach die Fahrleitung. Viele Züge verkehrten überhaupt nicht, andere fuhrten vereinigt. Schnellzüge hielten in allen Haltestellen. Riesige Verspätungen waren die Regel: Der Abendschnellzug aus Njiregyháza hatte 21 Stunden, der Mittagsschnellzug aus Keszthely kam am Folgetag um 7.30 Uhr in Budapest an. Der „Kanisza-Express“ entgleiste zwischen Lepsény und Szabadbattyán im Schnee; die Strecke konnte erst am nächsten Nachmittag freigemacht werden. Der von Fonyó abfahrende Nachmittagszug stand die ganze Nacht über in Lepsény (ungeheizt, denn die Lok wurde zur Hilfeleistung abgezogen), wurde dann über

Veszprém umgeleitet, war am Folgetag um 11.30 Uhr in Székesfehérvár und schließlich um 17.30 Uhr in Budapest. In der Gegend von Debrecen wurden durch den Wind Telegraphenmasten zu Dutzenden geknickt und auf die Gleise geworfen."

Aus dem Norden Europas erhielten wir ebenfalls Winterberichte. So etwa verzeichnete man in Stockholm an einem Tag Schnellzugsverspätungen von über 12 Stunden. Es wird schwer sein, der SJ zu unterstellen, nicht wintergewohnt und wintererfahren zu sein. Vom Schutz der Drahtzugleitungen durch Verkleidung bis zu den riesigen schwenkbaren Schneepflügen an den Lokomotiven ist dem rauen Klima bei den nordischen Bahnen Rechnung getragen. Trotzdem...

Was ist für uns jetzt zu tun, damit mit ruhigem Gewissen dem nächsten Winter entgegengesehen werden kann? Zunächst empfehlen wir den Verantwortlichen ein Studium der DV B 29 „Dienstvorschrift für das Verhalten bei Frost und Schnee“, was ohnedies sehr kurzweilig ist. Folgende Aussage dieser Vorschrift wird Ihre ungeteilte Zustimmung finden (aus Pkt. 1):

„Die Winterstörungen des Eisenbahnbetriebes sind von der oft rasch veränderlichen Schneebeschaffenheit abhängig und als Elementarereignisse so verschiedenartig, daß für ihre Behebung keine starren Vorschriften, sondern bloß allgemeine, sinngemäß anzuwendende Richtlinien aufgestellt werden können, deren Ergänzung durch örtlich gewonnene **Erfahrungen** notwendig ist.“

Weiters die immens wichtige Aussage, mit welcher der Erfolg der Bemühungen steht und fällt: „Der Kampf gegen Schnee und Eis ist eine **gemeinsame** Aufgabe aller Zweige des ausübenden Dienstes, weshalb eine verständnisvolle **Zusammenarbeit** auch eine Voraussetzung für den Erfolg ist.“ In Bahnhöfen sind es die Bahnhofbediensteten, welche mit der Schneebeiseitigung beginnen und diese bis zum Eintreffen von Streckenleitungsbediensteten oder bahnfremden Schneearbeitern zunächst allein durchführen müssen. Gerade hier setzt unser Anliegen an, sich jetzt mit der Materie zu beschäftigen. Genauso, wie der gute Gärtner sich im Winter um den Baumschnitt kümmert, wo an reifes Obst noch lange nicht zu denken ist,

sollen Sie die schneefreie Zeit wählen, um den Schlachtplan für den nächsten Winterkampf zu erstellen oder zurechtzustutzen. Jetzt wird im Einvernehmen aller interessierten Stellen (Bahnhof, Streckenleitung, Zugförderungsdienststelle, Elektrostreckenleitung, Arbeitnehmerschutzdienst, zuständige Vertrauensleute) genau festzulegen sein, welcher Dienstposten im Bedarfsfall welche Winterarbeit zu verrichten hat, welche anderen Arbeiten – abgestuft nach Intensität des Schneefalles oder -sturmes – zugunsten der Schneesäuberung und Eisfreihaltung vernachlässigt werden müssen, wo sich dienstfreie Mitarbeiter für Verstärkungs-, Arbeits- oder Aufsichtseinsätze zur Verfügung stellen sollen und wie auf rasche Weise von bahnfremder Arbeitskraft Gebrauch gemacht werden kann. Nur jetzt ist die Gelegenheit für wohl-durchdachte Festlegungen, nicht erst dann, wenn Ihnen bereits der Schnee bis zum Hals steht. Vor Winterbeginn wird es dann auch ohne Schwierigkeit den Bahnhöfen möglich sein, an die Direktion über die getroffenen Vorbereitungen einen Vollzugsbericht abzugeben.

Gedanken sollten wir uns auch jetzt schon wieder über gute Information der Reisenden im Störfall machen. (Es muß ja nicht ausgerechnet Schnee sein!) Für den folgenden Bericht vom Dezember gibt es eine Menge Zeugen; nicht nur Eisenbahner. Bevor Sie aber aufjaulen und ein Protestgeschrei beginnen, unter dem Motto: „Das gibt es ja nicht“, sollten Sie die Lektüre nicht vorzeitig abbrechen: „In aller Früh wird schon aus dem Wetterbericht klar, daß sich alle hand zusammenbraut. Die Morgeninformation der ZVÜ im Rundfunk, Lautsprecheransagen auf den Bahnhöfen, Mitteilungen von Reisenden; aus all dem ist zu erkennen, daß eine stürmische Schneewetterfront über Norddeutschland rasch auf Österreich übergreift; die Züge aus dem Unwettergebiet haben mindestens drei Stunden Verspätung.

Schauplatz: großer Bahnhof, Zeit: mittags. Die ankommenden Züge sind mit drei Stunden und mehr Verspätung angezeigt. Dichter Schneefall.

Zeit: abends. Die angezeigten Verspätungen sind fast unbedeutend. Kein Schneefall mehr. Es herrscht Friede. Der gelernte Eisenbahner weiß es besser. Er hört den Wind über dem Häusermeer und das Rennen des Schnees.



Er denkt an doppelte Kreuzungsweichen, an die bösen Schneezungen, die sich erbarmungslos sofort wieder bilden, sobald man der soeben gereinigten Stelle den Rücken zukehrt. Für den Laien unverständlich, warum nichts fährt, ist doch sogar der Verschieberbahnsteig blank.

Der Zug nach Wien sollte um 17.01 Uhr ankommen und um 17.20 Uhr weiterfahren. Die elektronische Zuganzeigetafel ist noch voll belegt mit vorher fälligen Zügen, so daß der Wiener Zug noch nicht Platz findet. 17.00 Uhr erste und einzig wahrgenommene Verspätungsansage: 75 bis 80 Minuten. Keine Begründung. 17.16 Uhr Anzeige auf der großen Tafel, gleichzeitig grünes Blinken neben der Abfahrtszeit — die Abfahrt steht also kurz bevor. Wir kombinieren: da wird ein Platzzug geführt. Laufschrift zum Gleis 14. Dort steht ein Teil des Zuges nach Innsbruck, Abfahrt planmäßig 16.16 Uhr. Angezeigte Verspätung 20 Minuten. Der Zug fährt dann mit etwa 2 Stunden Verspätung ab — angezeigt noch immer 20 Minuten. 18.09 Uhr erste Verspätungsansage für den Wiener Zug: ca. +90. Gleis 14. 18.20 Uhr wird wieder das Gleis 14 aufgesucht. Bald fährt auch dort ein Zug ein, aber wieder nach Innsbruck. Zurück zum Bahnsteigende. Jetzt ist der Wiener Zug auf einem anderen Gleis angezeigt, wo er auch kurz danach einfährt. Keine Einfahränderung angesagt. Der Zug führt schöne ÖBB-Wagen, Heimatbahnhof Wien Westbf, so daß Bedenken, er könne zur französischen Grenze fahren, wohin einige Wagenlaufschilder lauten, bald abklingen. Aberhunderte Reisende warten geduldig auf den Bahnsteigen, laufen hierhin und dorthin, schimpfen nicht, drohen nicht mit einer Beschwerde. Außer dem Schaffner eines anderen Zuges, der erklärt, Züge gingen nicht, sondern führen und könnten auch nicht fahren, solange keine Lok dran ist, sind Eisenbahner nicht in Reichweite. Wenige Minuten nach der Abfahrt hält der Zug außerplanmäßig. Es mag eine Viertelstunde gedauert haben, vielleicht etwas länger. Der Zuglautsprecher schweigt. Erst nach der Weiterfahrt werden die Speisewagen-dienste angeboten."

Damit Ihnen ein Stein vom Herzen fällt: Die ÖBB-Zugbegleitmannschaft hat ab Übernahme des Zuges im Grenzbahnhof alle Ansagen lückenlos getätigt und besten Kundendienst erbracht. Als schließlich in tiefster Nacht unerwartet für die letzten 6 km Schienenersatzverkehr eingerichtet werden muß, erfolgt die Verständigung und



Hilfestellung durch unsere Mitarbeiter rasch und untadelig.

Wann und wo es bei ähnlichen Verhältnissen in Ihrem eigenen Tätigkeitsbereich nicht ganz geklappt hat, das wissen Sie selbst am allerbesten. Auch das zu überdenken und durch-zubesprechen sollte gelegentlich „drinsein“.

Was kundendienstlich alles vorkommen kann, wenn es draußen stürmt und schneit, dafür geben wir Ihnen auch ein Beispiel. Diesmal aus heimatischen Gefilden (siehe untenstehendes Aussetzungstelegramm).

Aus dem Fall soll überhaupt einer klug werden! In der ersten Woche des Jahres, wird eines Morgens in der fünften Stunde die ZVÜ über folgenden Sachverhalt unterrichtet:

„Im Zug 254 ‚Balkan-Express‘ rollt ein in der Nacht als Kurswagen Wien—Athen bei Z 255 in Spielfeld-Sträß angekommener AB-Wagen nach Wien Südbahnhof zur Reparatur zurück. Grund der Aussetzung: Übernahme durch JZ wegen schadhafter

3000-Volt-Heizung verweigert. (Das kommt öfter vor, zumal in der Zugförderungsleitung Wien-Süd auf Dauer und in der HW Simmering vorübergehend der Prüfstand für diese Heizungsart ausgefallen ist.) In diesem zum Heimatbahnhof rückrollenden Wagen befinden sich 2 Reisende 1. Klasse, welche mit ihrem Gepäck drei Abteile in Anspruch nehmen und im Grenzbahnhof das Umsteigen verweigert haben. Der Wagen ist abgesperrt, weil für dessen Betreuung ein eigener Schaffner notwendig gewesen wäre.“

Der Zug ist bereits über Mürzzuschlag hinaus, da kommt eine weitere Meldung: „Es ist ein Ehepaar, 30 Koffer werden mitgeführt.“

Dann nach Einschaltung des Erhebungsdienstes der Dion: „Sehr erregte Frau, herzkranker Mann und ein Knabe. Trotz angebotener Hilfe wurde das Umsteigen verweigert, auch die Bezahlung der Rückfahrt nach Wien, wohin die Rückbeförderung verlangt wurde.“

*6109 06:15 8001-3

*201 2983 von 9910-1 an 8000-x 82 01 05 06:13 +

,8000-5, 8150-1, 8300-3, 9303-3, 8600-1,+
→ serv nr 11 de graz hbf am 05.01.1982.

an jugofer beograd,
zztp ljubljana, zagreb,
cheferetat thessaloniki,
genbandion wienn zsa, roem drei/3, ref 3/01, 5/01,
bb dion wien und villach roem vier/2,
bahnhoeft: athen, beograd, zagreb, maribor, wien suedbf.

am 05.01.1982 wurde im bahnhof spielfeld/strasz bei zug 255 der kurswagen ewp 3284 umlauf 280 ord nr 400 wagen nr 5181 3840 000-8 wegen fehlerhafter 3000 volt heizung ohne ersatz abgestellt.
wagen rollt am 05.01.1982 bei zug 254 am zugschluss heimat.

bahnhof spielfeld/strasz: 1. a. schnedlitz.

Handwritten signature and date: 7.1.1982, W. Kuf

Da stimmt doch etwas nicht! Warum lehnen diese Reisenden die Verbringung des „Handgepäcks“ in einen anderen Wagen ab? Durch Vermittlung des Bundesministeriums für Inneres begeben sich Polizei- und Kriminalbeamte zum Wiener Südbahnhof, um dort nach dem Rechten zu sehen. Auch der ÖBB-Erhebungsbeamte des Südbahnhofes erwartet den Zug, damit nicht für die ÖBB Negatives entsteht. So lautet dessen Bericht, der sich auf die Angaben der Reisenden und seine eigenen Feststellungen stützt: „Ehepaar mit zwei Kindern. Waren bei der Beerdigung des verstorbenen (Schwieger-)Vaters. Daher umfangreiches Gepäck: 5 Koffer, 3 Kartons und einige Nylonsäckchen, alles in einem Abteil. Haben Fahrkarte 1. Klasse Athen–Wien–Athen

und besaßen auch Platzkarten. Schwer herzleidender Mann. In Spielfeld-Straß kam ein gelb gekleideter Eisenbahner: ‚Aussteigen‘. Erst nach längerem Hin und Her ergänzt er, daß die Heizung kaputt ist. Das Ehepaar bittet um Hilfe bei der Übertragung des Gepäcks gegen Bezahlung. Das wird abgelehnt, die Reisenden werden im Wagen eingeschlossen. ‚Was machen wir denn in Wien? Wir wollen doch nach Hause nach Athen!‘ Die Rückfahrt wird nun mit 24stündiger Verzögerung erfolgen.“

Stellen Sie sich den Aufwand vor, der da getrieben werden mußte, um einen wahrscheinlich anfangs nur kleinen Fehler irgend eines Mitarbeiters und – so ist zu vermuten – auf Fehlreaktionen des Ehepaares (3 Uhr nachts!)

folgende unverständliche aktive Handlungen oder Passivität von ÖBB-Bediensteten und deren Folgen auszubügeln. Hochqualifizierte Beamte der Dienen Wien und Villach mußten sich um die Verpflegung der Familie kümmern, den Fahrausweis für gültig erklären und mit den österreichischen und slowenischen Grenzorganen verhandeln, um den laut Stempelabdruck in den Reisepässen bereits vollzogenen Grenzübergang in der Folgenacht klaglos zu ermöglichen.

Auch das war ein „Winterfall“ über den es sich lohnt auch zu anderer Jahreszeit zu sprechen.

Ihre Überlegungen aus gemeinsamen Gesprächen und die zu treffenden Vorsorgen werden schon im nächsten Winter Goldeswert haben.

Herausragende Leistungen von Mitarbeitern

Bescheidenheit

Beinahe wäre es zu einem tödlichen Unfall gekommen, im Bf Traun am 10. 12. 1981. Wieso der in Gefahr geratene Herr noch immer leben kann, schildert Fahrdienstleiter Erich Zöchmann so:

„Bei der Einfahrt des Zuges 3951 (7.05 Uhr) ging ich auf den Platz. Es herrschte starkes, dichtes Schneetreiben. Die Sicht betrug nur wenige Meter. Plötzlich sah ich, daß, trotz erfolgter Lautsprecheransage, ein Mann das Gleis überqueren wollte. Durch seine Gehbehinderung (Stockbenützung) und durch den rutschigen Boden, kam er sehr schlecht und langsam vorwärts.

Ich eilte darauf hin, ergriff den Arm des Mannes, hakte ihn unter und drängte ihn in Gehrichtung auf den Bahnsteig des Gleises 3.

Als ich dies durchführte, war der Herr in der Mitte des Gleises 1 und das Triebfahrzeug des Zuges 3951 ca. 10 Meter entfernt.

Meine Frage, ob alles in Ordnung sei, bejahte er. Er machte auch sonst einen ruhigen Eindruck.

Für mich war dieser Vorfall abgeschlossen, und ich ging in die Fahrdienstleitung zurück.“

Wie so viele Vorfälle, in denen unsere Mitarbeiter bescheiden ihre Pflicht tun, wäre auch diese für einen Reisenden gefährliche Situation nicht bekannt geworden. Doch hat in diesem Fall Frau Ilse Wallenstein, noch unter dem Eindruck des Geschehens, einen Brief an die Beschwerdestelle der Dion Linz geschrieben; der lautet auszugsweise so:

„Ich möchte Ihnen von einer bravourosen Tat Ihres Fahrdienstleiters in Traun berichten, der höchstes Lob verdient. Ich benütze täglich die ÖBB von Traun in Richtung Linz, so auch

heute morgen. Ich wartete wegen des Schneegestöbers in der Bahnhofsvorhalle, als der Fahrdienstleiter gegen 7 Uhr den Zug aus Richtung Linz ansagte. Ein alter, am Stock gehender Mann machte sich auf den Weg und überquerte die Gleise. Plötzlich fing der einfahrende Zug laut an zu pfeifen, was der alte, offenbar auch schwerhörige Mann nicht hörte.

Der junge Fahrdienstleiter verließ zu diesem Zeitpunkt den Raum und erkannte sofort die überaus gefährliche Situation. Er rannte los, packte den alten Mann unter den Armen und zerrte ihn auf die andere Seite. Sekunden später fuhr der Zug in Richtung Kirchdorf ein. Ohne das schnelle Reaktionsvermögen des Fahrdienstleiters wäre dieser Mann bestimmt niedergestoßen und verletzt oder getötet worden.

Erst nach einigen Schrecksekunden erkannten die Wartenden, was hier geschehen war, und alle verließen das Bahnhofsgebäude.“

Die Dramatik des Geschehens kommt in diesem Schreiben so richtig zur Geltung.

DV V 3, Pkt. 182: „Bei Ankunft, Abfahrt oder Durchfahrt von Zügen hat der Fahrdienstleiter am Platz anwesend zu sein und dabei die Fahrzeuge zu beobachten.“



Hätte Fdl Zöchmann diese so wichtige Bestimmung nicht beachtet oder wäre er der Verpflichtung nur mit Desinteresse nachgekommen, dann wäre ein tragischer Ausgang unvermeidlich gewesen.

Seitens der Bundesbahndirektion Linz wurde dem Amt der O.Ö. Landesregierung vorgeschlagen, Herrn Zöchmann die Lebensrettungsmedaille zu verleihen.

Lebensrettung

Wieder einmal konnten die Österreichischen Bundesbahnen an das Amt der O.Ö. Landesregierung mit der Bitte herantreten, einem unserer Mitarbeiter die Lebensrettungsmedaille dieses Bundeslandes zu verleihen.

Es war am 11. 12. 1981, kurz nach 17 Uhr. Im Bahnhof Vöcklamarkt versah Herr Ernst Ennsberger den Dienst als Fahrdienstleiter. Wieder ist eine Lebensrettung dem Umstand, daß sich der Fdl rechtzeitig auf den Platz begeben hatte, zu verdanken. Während sich der „Arlberg-Express“ (D 469) in rasender Fahrt dem genannten Bf näherte, stand ein jugoslawischer Gastarbeiter – im Geist schon bei seinen Angehörigen in der fernen Heimat – mitten im Gleis 1. Sollte ihn doch einige Minuten später ein aus Att nang-Puchheim kommender Zug der Heimat näher bringen. So spähte der Jugoslawe, ob schon die Lichter sei-

nes Zuges zu sehen wären. Er hörte nicht die schrillen Pfeife des Fdl, nicht dessen verzweifeltes Schreien.



Für Ennsberger ist jetzt keine Zeit zum Überlegen. Er hechtet zu dem Mann hin, packt diesen, der vor Schrecken auch noch Widerstand entgegengesetzt, und stößt ihn mit Gewalt aus dem Gefahrenbereich. In diesem hochdramatischen Augenblick saust der Schnellzug vorbei.

Ein Mensch durfte weiterleben und glücklich heimreisen. Ein zweiter Mensch braucht sich nicht ein Leben

lang zu sagen: „Wäre ich doch damals rechtzeitig auf den Platz gegangen!“ – **Er hat seine Pflicht erfüllt!**

Wir schrieben an die Baudirektion:

Betreff: Zugentgleisungen am 24. 3. 1982

Am Mittwoch, dem 24. 3. 1982, kam es im Bereich der ÖBB zu zwei Zugentgleisungen, als deren auslösendes Moment einseitige bzw. verschobene Ladung konstatiert wurde. Daß in beiden Fällen die Entgleisungsschäden minimal waren, ist der Aufmerksamkeit von Mitarbeitern des Baudienstes zuzuschreiben.

– Die Entgleisung des Z 67215 zwischen den Bahnhöfen Payerbach-Reichenau und Eichberg wurde durch Herrn Leopold Ziegelwagner, pensionierter Bauzugbediensteter, wohnhaft im Wärterhaus 140, wahrgenommen. Er verständigte durch Zuruf Rottenbedienstete, welche den Tzf-Führer zum Anhalten des Zuges veranlaßten.

– Herr Karl Steinwender, Mitarbeiter des Brückenmeisters Villach, bemerkte die Entgleisung des im Bf Loifarn einfahrenden Z 44903 und veranlaßte dessen Tzf-Führer durch Zuruf zum Anhalten des Zuges.

Durch das unverzügerte Handeln der genannten Personen konnten zweifellos Verkehrsstörungen größeren Ausmaßes verhindert werden. Die Betriebsdirektion dankt für die gute Zusammenarbeit.

Der Dienst im Postwagen

Die Überschrift dieses Beitrages war im IdB 2/78 Untertitel des Artikels „Aus anderer Sicht“, der bei vielen unserer Mitarbeiter Verständnis für die Anliegen der fahrenden Kollegen von der Post geweckt und auch sonst guten Anklang gefunden hat.

Der Anlaß für uns, wieder das Thema „Leute im Postwagen“ aufzugreifen, liegt schon einige Zeit zurück. Am 12. 12. 1980 wurde Z 2030 im Bf Tullnerbach-Preßbaum um 6.16 Uhr vom Zugführer abgefertigt, obwohl die Postentladung noch nicht beendet war. Das meldete um 8.40 Uhr der Vorstand des Postamtes 3013 dem Vorstand des genannten Bahnhofes.

Von dem ganzen Glück wußte der Zugführer nichts. Hätte er bemerkt, daß es so war, so wäre es ja nicht zu der, wie die Post sagt, gefährlichen Vorgangsweise gekommen. Es wurde weder durch einen Zuruf noch durch nachträgliche Verständigung der Zugführer auf die Unregelmäßigkeit hingewiesen.

Konnte bei den folgenden gemeinsamen Befragungen und Gesprächen der genaue Sachverhalt im konkreten Fall auch nicht genau rekonstruiert werden, so machten sich doch die Verantwortlichen von Post und Bahn Gedanken darüber, wie ähnliche Vorfälle weitestgehend vermieden werden können. Wobei gleich gesagt werden soll, daß, gemessen an den tausenden Zugabfertigungen, die Anzahl der einschlägigen Anstände au-

berst gering ist. Trotzdem wurden verschiedene Vorschläge, wie obligater Zuruf oder Handsignal, ernsthaft geprüft. Mit dem Für und Wider zu den einzelnen Vorschlägen wollen wir Sie nicht belasten – ein Großteil der Argumente wird Ihnen ohnehin von selbst einfallen. Schließlich siegte die Auffassung, daß mit dem gegenwärtigen Vorschriftenstand und etwas gutem Willen mühelos das Auslangen gefunden werden kann.

DV V 3, aus Pkt. 466 „Vor Abfertigung haben sich die Schaffner davon zu überzeugen, daß die Seitentüren... ordnungsgemäß geschlossen sind.“

Diese Bestimmung ist bei Reisezügen – dazu gehören auch Postzüge – für alle Fahrzeuge gültig. Daher auch für die Postwagen! Und für den Postbeiwagen!

Soweit, so gut. Wissen das aber auch der Dienstleiter im Postwagen und dessen Mannschaft?

Wir zitieren aus der Postvollzugsordnung I, Teil C, § 123: „Sobald die Postauswechslung vollzogen ist, sind die Türen mit Hilfe aller hierfür vorgesehenen Vorrichtungen zu verschließen und bis zur nächsten Postauswechslung ständig versperrt zu halten. In Bahnhöfen oder Haltestellen, in denen keine Ladungsgegenstände auszutauschen sind und bei Aufenthalt auf freier Strecke dürfen die Türen nur dann geöffnet werden, wenn eine zwingende Notwendigkeit besteht und sich der Dienstleiter (Kursbegleiter) hiervon überzeugt hat.“

Daß in der Befolgung dieser Vorschriftenbestimmungen verschiedene Schwierigkeitsgrade auftreten ist unbestritten. In einem DF (neuerdings DPost) wird es dem im gleichen Wagen tätigen Zugführer oder Gepäckschaffner kaum Schwierigkeiten bereiten, die Einstellung der Postladearbeit zweifelsfrei zu erkennen. In anderen Fällen ist der Postwagen vielleicht durch mehrere Güterwagen vom letzten Personenwagen getrennt und danach kommt noch ein Postbeiwagen, in welchen unterwegs zugeladen wird. Da heißt es schon gut aufpassen. Über die Bereichsverantwortlichkeit gibt es keinen Zweifel, heißt es doch:

DV V 3, Pkt 462: „Der Zugführer weist den Schaffnern die zu überwachenden Wagen zu.“

Unsere dringende Empfehlung lautet (wieder einmal!): mehr Kontakt pflegen! Diesmal mit den Postbediensteten. Gewiß wird es auf Strecken, wo

bisher absolute Isolierung geherrscht hat, etwas ungewohnt sein; Wer fängt damit an? Zu Ihrer Information: Die Generalpostdirektion wird nahezu gleichzeitig mit dem Erscheinen des IdB an die Mitarbeiter der Bahnpost mit dem gleichen Appell herantreten.

Mit der Einführung des Austrotaktes wird es noch mehr als bisher auf die präzise Einhaltung des Fahrplanes der Züge auf den Magistralen – und zwar nicht nur der Taktzüge! – ankommen. Eine Überschreitung des Aufenthaltes muß, wann immer möglich, unterbunden werden. Nur ist Hudeln allein keine Lösung. Genauso wie der Zugführer und der Bereichsschaffner über alle bahnsieits vorgesehenen Manipulationen während der bevorstehenden Zugfahrt vorinformiert ist und auch sein will, soll er auch über die Besonderheiten bezüglich der Postfahrzeuge Bescheid wissen. Bei einem Dienstplan mit 50 Tagen kann er gar nicht im Bild sein, daß bei einem bestimmten Zug etwa in Jenbach in einen der Postbeiwagen zugeladen werden muß. Und doch ist viel Wissen auch in diesem Fall ein wesentlicher Beitrag zur Sicherheit. Wir sind der festen Überzeugung, daß sich die kleine Mühe, sich mit dem Dienstleiter der Post vor Antritt der Fahrt bekanntzumachen, für den Zugführer oder Bereichsschaffner unbedingt lohnt. Dann kann es auch nicht vorkommen, daß ohne Wissen der Zugbegleitmannschaft beim Postwagen beiderseits Ladearbeiten getätigt werden. Dann fährt der Zug weg und auf der abgekehrten Zugseite kugeln die Pakete durch die Gegend. Es muß keinesfalls immer etwas los sein. Auch dann schadet ein „Guten Abend!“ – „Nichts Besonderes“ aber schon gar nichts.

Nochmals zur Abfertigung: „Abfahrbereit“ erst dann, wenn die Postwagentüren geschlossen sind. Gegen vorherige Zurufe hinsichtlich der Dauer oder des Einstellens der Arbeiten, Ungangbarkeit der Türen etc. bestehen keinerlei Einwände. Die entsprechende Form werden Sie, wie bisher, selbst finden. Achten Sie bitte nur auf eindeutige Verständlichkeit.

Ebenfalls den Dienst im Postwagen betreffend, soll uns noch die gelbe Fahne als Signal „Wagen besetzt“ beschäftigen. Aufmerksamen Mitarbeitern wird schon aufgefallen sein, daß einzelne Postwagen – es handelte sich um einen Versuch – mit „gelben Fahnen“ bestückt sind, die aber anstelle des gewohnten Fahnenstoffes aus Scotch-Lite Reflexfolie angefertigt sind. Der Versuch verlief positiv, auch was die Sichtbarkeit beim Verschub, in diesem Fall das Hauptkriterium, betrifft. Mit diesen neuen Fahnen, die zu Jahresbeginn in der Sattlerei der Postzeugverwaltung angefertigt wurden, sind nun schon die meisten Postwagen ausgestattet.

DV V 2, § 31 (2) „Mit Leuten besetzte Wagen werden mit dem Signal ‚Wagen besetzt‘ gekennzeichnet, wenn sie beim Verschub besonders vorsichtig behandelt werden müssen.“ Bei Zügen ist das Signal nicht vorgesehen und deswegen vor Beginn der Zugfahrt abzunehmen.

DV V 2, § 31 (3) „Das Signal wird vom Begleit- bzw. Aufsichtspersonal angebracht und abgenommen.“

In Unterwegsbahnhöfen wird der Dienstleiter ebenfalls aufgrund der von Bahnhof- oder Zugbegleitbediensteten zu gebenden Verständigung über notwendige Verschiebewegungen die Anbringung der Fahnen veranlassen. Der Dienstleiter des Postwagens wird dafür sorgen, daß bei bevorstehender Abfahrt die Fahnen eingezogen werden. Damit nicht noch bei Abfertigung des Zuges auch auf die vollzogene Abnahme der Fahnen geachtet werden muß, kann ohneweiters der FdI, Zugführer oder Bereichsschaffner schon früher daran erinnern. Dieser Mitarbeiter ist allerdings dann dafür verantwortlich, daß bei einem späteren unvorhergesehenen neuerlichen Verschub die entsprechende Mitteilung an den Dienstleiter des Postwagens erfolgt.

Wir bitten unsere Mitarbeiter neuerlich, auf die Sicherheit der Leute im Postwagen weitestgehend Rücksicht zu nehmen.



Unsere Leser meinen:

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

Zum Beitrag „Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit und zur Verbesserung der Transportqualität bei den ÖBB“ im IdB 4/81 ist uns ein ausführlicher Brief unseres Lesers Ernst Gunsam, Bf Angern, zugegangen. Herr Gunsam, selbst aus einer Eisenbahnerfamilie stammend und langjähriger Eisenbahner, sieht den Maßnahmenkatalog aus der Perspektive des Vorstandvertreters.

Bevor wir auf die betrieblich relevanten Aussagen des Leserbriefes eingehen, möchten wir Sie unbedingt an den ersten Satz des IdB-Artikels aus 4/81 erinnern: „Die Häufung der außergewöhnlichen Ereignisse in letzter Zeit gaben Anlaß zur Überprüfung der Betriebsabwicklung.“

Einzig aus der Sorge, wie dieser großen Zahl von schweren Anständen und Unfällen – fast wäre man versucht, das Wort Flut zu verwenden – begegnet werden kann, wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der die volle Billigung des ÖBB-Vorstandes fand. Der IdB-Artikel ist ein inhaltlich entsprechendes Konzentrat der betrieblichen Hauptanliegen dieses Katalogs. Vergessen Sie bitte nicht, daß nach einem Jahrzehnt erstmals wieder Reisende bei Zugunfällen aus ÖBB-Verschulden das Leben lassen mußten! Vergessen Sie nicht die zahlreichen dabei verletzten Personen, die im Jahr 1981 eine dreistellige Zahl ausmacht! Vergessen Sie auch nicht die immens hohen Werte, welche dabei zerstört wurden, und denken Sie daran, was mit dem Geld – über S 140 Mio. – alles geschaffen hätte werden können.

Herr Gunsam meint zum Abschnitt „Kontroll- und Überwachungstätigkeit“:

„Sie schreiben: Effiziente Kontroll- und Überwachungstätigkeit der GD und der Direktionen, vor allem aber durch Bf-Vorstände.“

Dies wäre wünschenswert und wirksam, derzeit jedoch nicht überall durchführbar. In Bahnhöfen, in denen der Bahnhofsvorstand Fahrdienstleitersdienst versehen muß und nur zum Monatsende zwei bis vier Dienstschichten ausrolliert ist, um die Ab-

schlußarbeiten durchführen zu können, besteht keine Möglichkeit der Überwachung und Kontrolle aller ihm anvertrauten Bediensteten. Da an Werktagen, bei Verkehrs- und Kommerziellern Dienst, die Weichenkontrolle und die Durchführung des Rundganges laut UVV schon die größten zeitlichen Schwierigkeiten mit sich bringt, kann an eine, überraschend, in unregelmäßigen Abständen, an verschiedenen Tagen und zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführte Kontrolle erst gedacht werden, wenn dem Bahnhofsvorstand auch die Möglichkeit zur Durchführung gegeben wird. In der Bahnhofsdiensordnung ist in der Regel ein Kontrollgang außerhalb der normalen Dienstzeit vorgesehen.“

Dazu ist festzustellen, daß Bahnhofsvorstände nur dann einrolliert werden, wenn dies aufgrund von Leistungsberechnungen – unter Berücksichtigung von örtlichen Besonderheiten – betrieblich und aufkommensmäßig möglich ist. Vor Durchführung dieser Dienstplangestaltung ist in jedem Fall die Zustimmung der Personalvertretung erforderlich.

Die derzeit den Bahnhofsvorständen für Kontrolle und Überwachung zur Verfügung stehende Zeit erscheint als ausreichend und müßte bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten die gewünschte Effizienz erwarten lassen.

Herr Gunsam geht dann über zu den „organisatorischen Maßnahmen“ und meint:

„Sie schreiben im zweiten Satz:

Die Anwesenheitszeit müßte sich nach den betrieblichen Erfordernissen richten, wobei auch kundendienstliche Auflagen zu beachten sind.“

Es wäre wünschenswert, wenn dies durchführbar wäre. Die Verwaltung wird jedoch aus finanziellen Gründen nicht zustimmen. Der Bahnhofsvorstand, der einen 12/24-Schichtdienst versieht, ist an seinen Dienstplan gebunden und könnte nur in seiner Freizeit bei oben angeführten Erfordernissen anwesend sein. Da es bei größeren Umbauarbeiten oder Durchführung einer BETRA schon schwierig ist, den Bahnhofsvorstand auszurollieren, bleibt keine Möglichkeit der Kontrolle oder Unterstützung der Bediensteten. Die Betriebsaufsicht wird einem Fahrdienstleiter übertragen.“

Dazu ist zu bemerken, daß für die Zeit der Durchführung von größeren

und länger dauernden Umbauarbeiten sowie Betriebs- und Bauanweisungen (BETRA) – in Fällen, wo dies aus betrieblichen bzw. zur Gewährleistung der Sicherheit erforderlichen Gründen notwendig ist – der Bahnhofsvorstand im Interesse einer möglichst reibungslosen Betriebsabwicklung ausrolliert wird. Außerdem gilt nach wie vor die Regelung, daß einrollierte Bahnhofsvorstände von Bahnhöfen mit nennenswertem kommerziellen Aufkommen von der Leistung bestimmter Fahrdienstleiterschichten enthoben werden und somit die Möglichkeit zur Durchführung besonderer Kundendiensttagenden durchaus gegeben erscheint.

Nach verschiedenen Betrachtungen über verkaufsorientierte Probleme geht Herr Gunsam auf die Kontrolltätigkeit ein und schreibt dazu:

„In letzter Zeit häufen sich die Kontrollen der Bahnhöfe durch Organe der GD und DION an Sonn- und Feiertagen sowie in den Nachtstunden. Man könnte die Kontrollen zum Teil auch bei Tage und an Werktagen durchführen. Auch könnte man Bahnhöfe mit schwierigen Betriebsverhältnissen oder bei größeren Umbauarbeiten öfters besuchen. Es ist natürlich leichter, auf einem kleinen Bahnhof, wenn nichts zu tun ist, seine Machtposition auszuspielen.“

Ich bin, wenn es auch nicht den Anschein hat, für Kontrollen, halte sie jedoch in der derzeit durchgeführten Form für sinnlos. Würde man die Kontrollen mit etwas mehr psychologischem Einfühlungsvermögen, in etwas humanerer Art, auf wichtige Dinge bezogen, durchführen, wären sie effizienter und der Bedienstete würde ihren Sinn verstehen.“

Mit dem Gedanken des letzten Satzes dieses Zitates können wir uns fast ganz einverstanden geben. Hand aufs Herz; wer von uns will kontrolliert werden? Wenn schon Kontrolle; wer wünscht sich nicht ein Kontrollorgan mit psychologischem Einfühlungsvermögen, humanen Methoden, Verständnis für das Wesentliche usw., usf. Doch wir alle sind Menschen; der Kontrollierte und auch der Kontrollierende. Die Kontrolle wird deshalb manchmal nicht reibungslos ablaufen. Zu inhumanen Vorgangsweisen braucht es deswegen noch lange nicht zu kommen.

Wenn wir sagen „fast einverstanden“, so bezieht sich die Einschränkung auf den Passus „auf wichtige Dinge bezogen“ des Leserbriefes. Aus den Unfällen jüngster Zeit ist erschreckend deutlich geworden, wie wichtig es gewesen wäre, „unwichtige“ Vorschriftenbestimmungen zu beachten. Die BBDionen sind deshalb jetzt ganz scharf dahinter, Hausbräuche und sonstige vorschriftswidrige „Kleinigkeiten“ aus dem Dienstesalltag zu verbannen.

Würden Sie als Vorstand einschreiten, wenn Sie anlässlich der Bremsprobe eines Personenzuges auf Ihrem Bahnhof bemerken, daß der Zugführer am Zugschluß den Abschluß eines Bremsvorganges (Dunkelheit mit Platzbeleuchtung) gegen die Spitze kundtut, indem er beide Unterarme waagrecht hält, die Hände in der Bauchgegend, und plötzlich ruckartig beide Ellenbogen zweimal nach außen bewegt? Oder würden Sie dazu neigen, aufgrund Ihrer persönlichen Feststellungen vom ordnungsgemäßen Ablauf der Bremsprobe überzeugt zu sein, womit der Sicherheit Genüge getan ist?

Ein „Ja“ auf die letzte Frage bedeutet, daß Sie unterstellen, es werde immer gut ausgehen. Ein „Ja“ auf die vorletzte Frage führt unweigerlich zur Konfrontation mit dem Beanstandeten. „Es war gar kein Signal, was ich da gegeben habe – dazu hätte ich ja eine Lampe gebraucht, und die habe ich gar nicht bei mir. Wie ich mich mit meinem Schaffner verständige, ist allein meine Sache, das geht niemanden etwas an!“ Die Kleinlichkeit des Beanstandenden hat in Sekundenschnelle ein ganzes Körbchen von Kleinigkeiten des darübergebrei-

teten Deckerls beraubt. Ein sorgfältiger Bediensteter käme auch bei Nacht und Nebel nicht auf die Idee, seine Umwelt mit eigenen Erfindungen zu quälen. Es ist besser, die Konfrontation nicht zu scheuen.

Die Vernachlässigung des öfteren Besuches von Bahnhöfen in schwierigen Betriebssituationen ist bedauerlich. Befindet sich da aber wirklich niemals der Betriebskontrollor (als das wohl örtlich bestinformierte Direktionsorgan) oder ein anderes „Kontrollorgan“ im Brennpunkt des Geschehens, um auch Hilfestellung zu leisten oder schwierige Entscheidungen herbeizuführen? Das zu glauben fällt uns schwer. Zu häufige Besuche wären aber den Mitarbeitern der besuchten Stelle gleichermaßen lästig. Na, und was die zu häufige Kontrolle an Sonn- und Feiertagen sowie nachts betrifft, da sind wir ganz anderer Meinung. Allein die Berichte der Zeitungen über außergewöhnliche Ereignisse bei den ÖBB genügen, um aus Wochentag oder Tageszeit Schlüsse zu ziehen. Als Beispiel für einen Unfall, der durch die Wahrscheinlichkeit häufigerer Kontrollen in der lange Jahre als „sturmfrei“ geltenden Zeit möglicherweise hätte vermieden werden können, nennen wir einen Zugzusammenstoß auf der Strecke 1171 (Nummer lt. DV V 20).

Zum Abschluß noch zu einem Absatz aus dem Brief von Herrn Gunsam: „Ebenso könnte die Meldung, wie sie derzeit verlangt wird, durch eine Vorstellung des Bediensteten und ein Gespräch über die Betriebslage und Besonderheiten ersetzt werden. Daß ein Fahrdienstleiter mit roter Kappe sagt: ...melde mich im Dienst!, ist fast schon lächerlich.“

Einverstanden! Hier wird jeder eine persönliche Note finden. Ein Wortlaut ist unseres Wissens nirgends vorgeschrieben. Das Namensgedächtnis ist nicht bei jedem gleich ausgeprägt. Wenn Sie im Zweifelsfall Ihren Namen sagen, so ist das kein Fehler. Wie Sie das einkleiden, darauf sollte es wirklich nicht ankommen! Wichtig ist das Gespräch über die Betriebslage und Besonderheiten – so wie es Herr Gunsam schreibt. Und wenn es noch so kurz gehalten werden muß (z. B. Betriebskontrollor im Zug). Will der Gesprächspartner aufgrund Ihrer Hinweise noch Zusätzliches wissen, dann wird der entsprechende Kontakt schon zustandekommen. Es gibt ja Telefone.

Herrn Gunsam danken wir für das Interesse am IdB. Das angeschnittene Thema wird gewiß weiter reichlichen Diskussionsstoff bilden. Herauskommen soll und muß aber ein entschiedenes, gemeinsames Ankämpfen – nämlich gegen Unfälle und gegen unfallbegünstigendes Verhalten im ausübenden Betriebsdienst.

• • •

Der Vorstand des Bf Traiskirchen Aspengbahn, Herr Erich Brandt, weist darauf hin, daß es nicht überall ganz einfach ist, die komplette Sammlung vom VUB über das BUB bis zum IdB aufrechtzuerhalten. Herr Brandt führt verschiedene Gründe an und meint schließlich, ob es nicht genüge, mit einzelnen, im Bedarfsfall für mehrere Bahnhöfe zugängigen Sammlungen das Auslangen zu finden.

Hauptsächlich ist es Platzmangel, der dazu beitragen wird, von alten Blättern Abschied nehmen zu müssen. Gegenübergestellt dem tatsächlichen Bedarf, ist eine Schwierigkeit kaum zu erwarten. Hin und wieder wird ein Mitarbeiter schmökern, was sich da so ereignet hat, zu der Zeit, als sein Vater in den Dienst der ÖBB eingetreten ist. Obwohl höchst interessant, wie sich vieles geändert hat, anderes aber schon ganz, ganz gleichgeblieben ist, könnte mancher Mitarbeiter doch etwas verwirrt werden. Geänderte Vorschriftenbestimmungen, zwölfstellige Wagennummern, Schutzkleider, das Aussehen der Triebfahrzeuge und viele andere alltägliche Dinge von heute machen das Blatt aus der Entstehungszeit doch schon recht fremd.

Da bei den BBDionen ohnehin komplette Sammlungen vorhanden bleiben, besteht kein Einwand, wenn auf den Bahnhöfen nur mehr die jüngsten



Jahrgänge des IdB und darüber hinaus nur solche Exemplare des IdB und seiner Vorgänger aufbewahrt werden, welche der Bahnhofsvorstand für weiterhin informativ – sei es allgemein oder örtlich gesehen – befindet. Wenn in einzelnen Knotenbahnhöfen ebenfalls komplette Sammlungen bestehen bleiben sollen, wird die BBDion die entsprechende Anordnung treffen.

. . .

Auffallend viele Reaktionen – alle übrigens zustimmend – gab es zum Artikel „Immer dasselbe“ im IdB 1/82, der sich mit dem unbefugten Überschreiten der Gleise auseinandersetzt.

So bedankte sich der Vorstand des Bahnhofes Wiener Neustadt dafür, daß wir uns des Anliegens angenommen haben. Ist doch seine Dienststelle – ein riesiges Areal – von der Unsitte besonders betroffen.

Gute Nachricht erhielten wir auch vom Vorstand des Bf Absdorf-Hippersdorf. Auftrags der BBDion Wien wurde dort ein Zaun errichtet, durch den die Reisenden gezwungen sind, den Fußgängersteg zu benutzen. Hin und wieder überspringt ein Sportler das Gitter. Da kennt aber die Gendarmerie keinen Pardon, und es setzt eine empfindliche Geldstrafe!

Einen ausführlichen Brief erhielten wir von Herrn Leopold Wagner, Vorstand des Bf Schladming. Er meint, der Bericht sei vielen Aufsichtsorganen aus der Seele gesprochen. Es wäre Bediensteten anderer Fachdienste wohl zumutbar, so schreibt Herr Wagner, daß sie vor oder nach Benützung der Züge bei Dienstfahrten in Zivilkleidern die vorgesehenen Zu- und Abgänge benutzen. Es sei sehr schwer, Reisende davon zu überzeugen, daß der die Gleise überquerende Zivilist tatsächlich ein Eisenbahner im Dienst ist. Herr Wagner meint auch, daß Funktionäre der Gewerkschaft der Eisenbahner auch in diesem Belange Vorbild sein sollten – und damit schreibt er ganz gewiß den Mitgliedern der Sozialpolitischen Ausschüsse aus der Seele, die sich Jahr und Tag auch mit den Folgen von Arbeits- und Wegunfällen auseinandersetzen müssen. Nur wenige Stunden bevor diese Zeilen zu Papier gebracht wurden, hatten wir die unerfreuliche Aufgabe, das zuständige Mitglied des Zentralausschusses davon in Kenntnis setzen zu müssen, daß ein Mitarbeiter seines Fachgebietes auf dem Weg zum Dienst in der Haltestelle Kapellerfeld vor einem einfahrenden Zug das Gleis

überschreiten wollte, erfaßt und schwer verletzt wurde.

Für den ZA oder PA stellt sich nun eine Reihe von Fragen. Wie kann rasch dem Verletzten geholfen werden? Wie seiner Familie? Wird der Kollege wieder voll einsatzfähig werden? Alles sehr, sehr unangenehm! Allein aus dieser Schilderung läßt sich erahnen, daß keine verantwortungsbewußte Vertrauensperson auf die Idee kommen wird, das unnötige Überschreiten von Gleisen an hierfür nicht vorgesehener Stelle durch Eisenbahner oder deren Angehörige gutzuheißen.

Wie wir schon in dem Artikel geschrieben haben, bekommen die anzusprechenden Personen das IdB kaum zu Gesicht. Vorstand Wagner regt deshalb an, das Thema – eventuell sogar untermauert durch abschreckende Bilder – allen ÖBB-Bediensteten vor Augen zu führen. Wir greifen diese Anregung gerne auf und werden versuchen, einen geeigneten Weg dafür zu finden.

Der Formulierung unseres Lesers schließen wir uns an:

„Dieses Problem ist nur mit eiserner Disziplin aller Beteiligten zu lösen, d. h. **kein Betreten der Gleisanlagen außer Dienst**. Traurige Tatsache ist jedoch, daß außer Dienst wegen eines Umweges von oft nur einigen Minuten das Verbot des Betretens der Gleisanlagen mißachtet wird.“

Resümee:

Um dem Problem „**Unerlaubtes Betreten der Bahnanlagen**“ wirkungsvoll begegnen zu können, wird

- unermüdliche Aufklärungsarbeit und
- bei Um- und Neubauten die Schaffung unfallsicherer, zumutbarer Wege notwendig sein.

. . .

Eine der Zuschriften, die den Anstoß zu dem Beitrag „Immer dasselbe“ im IdB 1/82 gegeben haben, war die des Triebfahrzeugführers Ludwig Gügerl, der bei der Zugförderungsstelle Selzthal beheimatet ist. Herr Gügerl beschäftigt sich in seinem Brief mit Angelegenheiten der Unfallverhütung und der Ersten Hilfe. Viel Raum nimmt darin das Problem „Überschreiten der Gleise“ ein. Es wird für Sie nicht uninteressant sein, wie das Treiben in und neben den Gleisen aus der Führerstandsperspektive aussieht. Nahelegend ist es, daß sich Herr Gügerl

den Bahnhof Selzthal aufs Korn genommen hat, wo er fast tagtäglich seinen Dienst verrichten muß. Messen Sie aber dieser Ortsangabe keine Bedeutung bei, gilt doch Gleiches für unzählige andere Bahnhöfe.

„Nachstehend angeführte Punkte scheinen mir als sehr gefährliche Unfallquellen:

1. Auf Gleis 109:

Während der Hauptarbeit, das ist zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr in der Früh, bewegen sich dort sehr viele Kinder, welche als Reisende zu den einzelnen Zügen gehen. Gerade zu diesem Zeitpunkt wird dort am meisten verschoben, wobei die Kinder ganz neben dem Gleis in Richtung Bahnsteig gehen und auch noch die Gleise überqueren. Leider fehlt bis zum heutigen Tag ein Zaun, der dies verhindern würde. Dies wird von älteren Menschen, wie auch von eigenen Bediensteten so gehandhabt. Es ist auch dort bereits ein Unfall passiert (ein Pensionist brach sich beim Überqueren das Bein).

2. Auf Gleisen 1–5, ein Wirtschaftsübergang:

Dieser Wirtschaftsübergang wird leider als Übergang zu den einzelnen Bahnsteigen verwendet, so daß die dort arbeitenden Kollegen (während einer Verschiebung bzw. auch einfahrende Reise- und Güterzüge) sehr oft nur durch eine Schnellbremsung einen Unfall verhindern können. Meiner Meinung nach müßte man dort ein Tor anbringen, welches nach Beendigung eines Transportes wieder verschlossen wird.

3. Übergang zur Bahnmeisterstelle Selzthal:

Dieser Übergang wird sehr oft von den Pensionisten, welche hinter der Bahnmeisterstelle ihren Garten haben, benützt. Dabei müssen die einfahrenden bzw. ausfahrenden Züge sowie Tfz, welche zur und von der Zugförderung kommen, auch des öfteren eine Bremsung einleiten.“

Aus diesen Zeilen ist herauszulesen, welche psychische Belastung es für einen Tfz-Führer bedeutet, wenn er stets gewärtigen muß, jemanden niederzufahren. In der Zwischenzeit wird schon längst überprüft sein, ob einer der Vorschläge realisierbar ist. Allgemein ist es aber so, daß jedes Gleis und jede Bahnanlage umzäunt und abgeschlossen werden müßte, um bestmöglich Ordnung zu schaffen. Und selbst das nützt nichts. Der in Bau befindliche Zentralverschiebe-

bahnhof Wien ist kilometerweit von einer stockhausohen Mauer umgeben. Trotzdem tummelt sich bereits jetzt Jung und Alt im Gelände.

Lesermeinungen zum IdB-Artikel „Immer dasselbe“ zitieren wir gesondert.

...

Im IdB 1/82 berichteten wir in der damals sehr umfangreichen Rubrik „Wir freuen uns...“ auf Seite 11 über einen Vorfall, der sich wahrscheinlich im Z 462 ergeben hat. Es handelte sich um die rasch und zweckmäßig improvisierte Benachrichtigung eines Bf über einen Krankheitsfall.

Anrufer meinten dazu, im IdB sollten die Mitarbeiter daran erinnert werden, daß auch das Zugtelefon für wichtige, unaufschiebbare Gespräche dienstlicher Natur herangezogen werden kann.

Was hiemit geschehen ist!

Wir freuen uns . . .

Streckenunterbrechungen ziehen meist einen Rattenschwanz von Beschwerden nach sich. Betrifft es die Arlbergbahn, so ist das keinesfalls anders. Wir erinnern uns noch an die Zeit vor Eröffnung des Straßentunnels. Oft genug war die Paßstraße zwischen St. Anton und St. Christoph gesperrt. Unermüdlich sorgten unsere Mitarbeiter für die klaglose Abwicklung des Autodurchschleusverkehrs. Ein Lob dafür haben sie nie einheimsen dürfen. So manches Mal wurde aber die Straßensperre auf der Vorarlberger Seite bis Klösterle ausgedehnt. Trotz bestehender großer Lawinengefahr wurde der Durchschleusverkehr für Pkw raschest auf die Strecke St. Anton-Bludenz ausgedehnt; es gab aber auch Tage, an denen zwischen Landeck und Bludenz Autotransportzüge gefahren werden mußten. Trotz Einsatzes dreier Garnituren mußte es dabei zu sehr langen Wartezeiten kommen. Die Schuld lag, so war aus in energischem Ton gehaltenen Beschwerdebriefen zu lesen, ausschließlich bei den ÖBB. Ist Ihnen viel Lob in Erinnerung? Mit Eröffnung des Arlberg-Straßentunnels konnten die Autotransportgarnituren abgezogen werden. Recht bald stellte sich heraus, daß die Zufahrt zum „Tunnel des Jahrhunderts“ alles mehr denn win-

tersicher ist. Wiederholt und gern wird zur Zeit der Straßensperre die Bahn als Verkehrsmittel zwischen Tirol und Vorarlberg in Anspruch genommen. Auch ohne die Möglichkeit, das Auto mitzunehmen. Und jetzt auf einmal haben viele dankbar die Dienste der Bahn registriert.

Ein plötzlicher Wärmeeinbruch mitten im vergangenen Winter führte aber dazu, daß auch wir kapitulieren mußten. Lawinenabgänge an zahlreichen, auch ungewohnten Stellen und schließlich die Entgleisung der schweren Lokomotive eines Güterzuges machten auch die Sperre der Arlbergbahn auf 3 Tage notwendig. Jetzt waren die beiden Bundesländer total voneinander abgeschnitten. Für die Mitarbeiter auf dem Arlberg war das eine harte Zeit. Der Betriebskontrollor – selbst wieder in pausenlosem Einsatz – berichtet darüber:

„Nur dem vorbildlichen und kameradschaftlichen Einsatz aller beteiligten Mitarbeiter ist es zu danken, daß die dem ‚Arlberg‘ am vergangenen Wochenende (es war das auch der Beginn der Winterferien in Ostösterreich!) gestellten Aufgaben bewältigt werden konnten.“ Vieles wurde dabei getan, den verhinderten Reisenden das Los zu erleichtern. So wurde auch an die gedacht, die in die abgeschnittenen Orte Zürs und Lech wollten.



Beheizte Reisezugwagen wurden im Bf St. Anton am Arlberg diesen Menschen zum Aufenthalt angeboten. Es gab viele freudige Reaktionen. Wir zitieren einen spontanen Brief, den der Vorstand des Bf St. Anton am Arlberg vom Präsidenten des UNIDO-Ski-Clubs, Herrn Allan Amato-Gauci, erhielt:

„Im Namen des UNIDO-Ski-Clubs möchte ich mich für die von Ihnen und Ihren Kollegen geleistete Hilfe und Freundlichkeit herzlich bedanken. Trotz der großen Wirren hatten Sie Geduld und waren bereit, uns alle Fragen zu beantworten. Wir sind Ihnen besonders dankbar, daß Sie uns die Erlaubnis gegeben haben, die Nacht in einem Waggon zu verbringen. Durch Ihre Hilfeleistungen ist unsere Hochachtung vor den ÖBB noch mehr gestiegen.“ Ein solcher Brief entschädigt für manche berechtigten, noch mehr aber für die vielen, vielen unberechtigten Vorwürfe, mit denen unsere Mitarbeiter noch Wochen nach dem Umleitungsverkehr konfrontiert wurden.



Arbeitnehmerschutz

Der Sibe als Berater

Den Sibe in der Funktion des Beraters zu sehen, ist etwas vollkommen Richtiges. Dabei kann man schon auf die strengen Auslesekriterien der DV A 40, Heft 1, vertrauen:

Pkt. 1.6.1:

„Sicherheitsbeamte müssen die für eine erfolgreiche Tätigkeit notwendigen persönlichen und fachlichen Voraussetzungen erfüllen. Für diese Tätigkeit kommen nur erfahrene, mit den in ihren Fachbereichen anfallenden Arbeiten vertraute, besonders qualifizierte, allgemein geachtete Beamte in Betracht; Bedienstete, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, insbesondere solche, die noch nicht über genügend praktische Erfahrung verfügen, sind als Sicherheitsbeamte nicht heranzuziehen.“ Daß sich die Beratung der Mitarbeiter auf die Unfallverhütung und den Arbeitsschutz des Betreuungsbereiches erstreckt, ist ganz alltäglich. Wie weit die Erwartungen auf dem Gebiet „Gesundheitsschutz“ gesteckt sind, darüber ist im Heft 1 der DV A 40, Pkt. 1.1.1.3 nachzulesen. Eine gute Vertrauensbasis zwischen dem Sibe und den ihm anvertrauten Mitarbeitern sowie offene Augen des Sibe können bezüglich Gesundheitsschutz viel Gutes bewirken.

Als Beispiele wollen wir Ihnen zwei Fälle solcher überlegter Beratungs-tätigkeit vorstellen. Beide Male han-

delt es sich um Mitarbeiter des Verschubdienstes.

Im ersten Fall traf der Sibe den Mitarbeiter an, wie er seine Tätigkeit mit großer Mühe ausübte und offensichtlich unter Fußschmerzen litt. Zweimal schon hatte er an einer Verletzung eines der Sprunggelenke laboriert. Nun kam es zu einer Versteifung der Gliedmaßen. Der Sibe sorgte für eine Vorstellung beim Betriebsarzt. Dieser sah der Verschubbedienstete mit großer Sorge entgegen. Die Angst, seine geliebte Tätigkeit zu verlieren, war zu groß, als daß er selbst schon diesen Schritt getan hätte. Doch ist ja auch der Betriebsarzt nicht an einem Zuwachs bei den mindertauglichen Bediensteten interessiert. So reichte er den Patienten an einen Sportarzt weiter. Eine Injektionskur, gefolgt von einer Massagebehandlung, brachte wieder völlige Fitneß.

Der zweite Mitarbeiter hatte die gleiche Furcht. Beim Aufspringen war ihm „das Schultergelenk herausgesprungen“. Kurz nachdem er wieder arbeitsfähig war, trat dasselbe beim Anziehen einer Handbremse ein. Da kann der Sibe nicht zuschauen. Ein Verschieber, der gewärtigen muß, daß ihn in einer gefährlichen Situation – wann ist ein Verschieber nicht gefährdet? – die Kräfte im Stich lassen, der kann ja im Dienst keine schöne Minute mehr haben. Nachdem sich der Betriebsarzt mit der Problematik vertraut gemacht hatte, empfahl er dem Mitarbeiter, sich einer Operation

zu unterziehen. Nach einigen Wochen hatten wir wieder einen glücklichen Menschen vor uns, der mit Leib und Seele seiner Tätigkeit im Verschubdienst nachgehen kann.

Sich der Unfälle besonders anzunehmen, ist ein besonderes Anliegen des Sibe. Sind doch diese Mitarbeiter oft schon so verstört, daß man auf den nächsten Unfall gewiß nicht lange zu warten braucht. In einem konkreten Fall hatte ein Verschubbediensteter innerhalb eines Monats drei Arbeitsunfälle. Der Sibe durfte nicht untätig zusehen. Zur Sicherheit des Mitarbeiters wurde dieser zunächst bei der Wagenreinigung eingesetzt. Wegen der arbeitstechnischen Nähe zum Verschubdienst erwies sich diese Lösung als abträglich. Irgendwie ergab es sich dann, daß ein Sicherungsposten gesucht wurde. Der Mann wollte es versuchen. Zu aller, also auch zu seiner eigenen Zufriedenheit, übt er jetzt diese Tätigkeit aus. Er ist seit langem unfallfrei.

Die Beispiele, welche wir als Anregung gebracht haben, stammen aus der Mitte der siebziger Jahre. Wir haben so weit zurückgegriffen, damit wir nicht ungewollt ärztliche Entscheidungen beeinflussen oder personaldienstliche Dispositionen stören. Doch handelt es sich um absolut zeitlose Gegebenheiten, mit denen auch am heutigen Tag einer und der andere fertig werden muß und der Mitarbeiter gern die Hilfe und den Rat des Sibe in Anspruch nimmt.

Vorwärmeöfen für Hemmschuhe

Nach umfangreichen technischen Abklärungen konnte im Dezember 1981 seitens der Generaldirektion die Bestimmung der DV V 3, Pkt. 111, 2. Absatz, letzter Satz

„Bei Frost sollen die Spitzen der Hemmschuhe vorgewärmt werden.“ aufgehoben werden.

Wie war es dazu gekommen? Vor einigen Jahren geriet während der Fahrt zwischen den Bf Inzersdorf Ort

und Maxing aus einem Kesselwagen in dickem Strahl austretendes Benzol in Brand. Die Folge war ein Flammenmeer, das sich in den Kanälen bis in das Bundesland Niederösterreich fort-pflanzte. Die Entzündung war durch die Flamme eines propanbelegten Langsamfahrsignales erfolgt. In der Zwischenzeit sind diese Beleuchtungen schon ebenso verschwunden wie die beleuchteten Weichensignalkörper. Offene Flammen in Gleisnähe sind aber weiterhin geblieben, nämlich in Form der Vorwärmeöfen in den Verschiebebahnhöfen. Dabei handelte es sich nicht nur um Propanöfen, sondern vielfach um die alten Kohlen-

körbe, die bei Betrieb eine weit erheblichere Feuergefahr darstellen.

Besonders „Ölbahnhöfe“, wie Stadlau, ersuchten um die Beistellung feuersicherer Vorwärmeöfen. Die Betriebsdirektion trat deshalb an die Elektrotechnische Direktion heran und bat um die Entwicklung eines elektrischen Wärmeofens. Das Bemühen der Elektrotechnischen Direktion führte nicht zum erhofften Erfolg. Um nämlich einen befriedigenden Wärmeabtausch zu erreichen, hätten bei einer solchen Konstruktion die Hemmschuhe jeweils eingeschoben werden müssen, damit sie plan aufliegen. Wäre das nicht der

Fall gewesen, so hätte trotz sehr hohem Stromverbrauch der Aufwärmeeffekt auf sich warten lassen. Sie kennen das ja von Ihrem Elektroherd, wenn Sie statt eines Elektrogeschirres ein leicht geworfenes Häferl aufstellen, um Teewasser zum Kochen zu bringen. Das läßt auf sich warten! Doch noch etwas: Auch diese Konstruktion wäre nicht explosionsicher gewesen. Wenn wir aber einerseits darauf bedacht sind, daß sogar bei den neuen Handlaternen für Verschieber darauf Rücksicht genommen wird, so wäre es verfehlt, sich bei so großen Geräten nicht zu fragen, ob nicht durch einen Kontaktfunken die Explosion eines austretenden Ladegutes verursacht werden könnte.

Mittlerweile ist die DB einen anderen Weg gegangen. In der Versuchsanstalt Minden wurde an Hemmschuhen mit der in Österreich eingeführten Stahlqualität getestet, welche Auswirkungen es hat, wenn die Spitzen nicht vorgewärmt sind. Befürchtet wurde ein vermehrter Verschleiß durch Abbrechen von Spitzen. Gerade das trat nicht ein. Abgesehen davon, daß der Aufwärmvorgang in der Praxis auch nicht **knapp vor jedem** Abhemmen erfolgt, zeigte sich nämlich, daß die durch das Aufwärmen erzielte Erwärmung ungleich geringer ist als die beim Abhemmen selbst aus der Reibung resultierende Temperaturdifferenz. Außerdem sprang bei den Meßergebnissen sofort in die Augen, daß infolge der immens guten Wärmeleitfähigkeit der endlosen Schiene binnen Sekunden, also noch vor dem Auflaufen des Wagens, der Wärmeeffekt weg ist. Die DB verzichtete deshalb auf das Vorwärmen. Etlliche andere Bahnen haben dieses überhaupt nie gekannt. — Nebenbei, auch in unseren Zwischenbahnhöfen gab es keine Vorwärmeöfen.

Kein Wunder aber, daß unsere Verschieber verwirrt waren, als sie im Dezember von der Erleichterung Kenntnis erhielten. Jahrzehntelang wurde es ihnen eingebleut, wie wichtig das Vorwärmen der Hemmschuhe ist, und jetzt sollte das über Nacht alles nicht gelten! Mit verschiedenen großer Skepsis wurde nach der ungewohnten Gegebenheit gearbeitet. Fallweise Abwürfe wurden auch zu der unterbliebenen Vorwärmung der Spitzen in Beziehung gebracht. Schließlich zeigte sich aber deutlich, daß tatsächlich kein Nachteil eingetreten ist. Wichtig ist nur, daß bei Verschubbeginn die Hemmschuhe eisfrei sind. Im Hemmschuhständer verwahrte oder während der verschubfreien Zeit unter einem Flugdach deponierte Hemmschuhe werden dabei keine Probleme bringen.

Interessant ist, daß in wenigen Bahnhöfen sogar auf die Aufstellung des gewohnten Ofens bestanden wurde. Nur diente dieser, wie die anschließenden Beobachtungen ergaben, kaum — ganz ehrlich gesagt, überhaupt nicht — dem Wärmen von Hemmschuhen. Wer schon einmal nachts Außendienst versehen hat, der weiß, wie angenehm es ist, sich alle halbe Stunden einmal für ein paar Minuten mit etwas Wärme auftanken zu können. Der kurze Aufenthalt beim wohligen warmen Kohlenkorb weckt rasch wieder die Lebensgeister. Doch dafür werden notwendigenfalls andere, ungefährliche Möglichkeiten geschaffen werden müssen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Auffassung des Vorwärmens eine Erleichterung und Ersparnis bedeutet, der Sicherheit (auch der persönlichen) dienlich ist und daß die Änderung als erfolgreich zu beurteilen ist.

Aus der Not geboren

Mit der zunehmend fürsorglichen Ausstattung unserer Mitarbeiter mit Arbeits- und Schutzkleidern — insbesondere im Vershubdienst — entstanden in letzter Zeit in bestimmten Bereichen empfindliche Raumprobleme. Dies wurde von den Sibe des Betriebsdienstes zum Anlaß genommen, nach weiteren Unterbringungsmöglichkeiten für Arbeits- und Schutzkleider zu suchen. Dies führte im Einvernehmen mit den beteiligten Stellen zur Anschaffung von genormten, zu den gebräuchlichsten Spinden passenden, **Aufsatzkästen**.



Diese werden derzeit in der Verschieberunterkunft eines großen Wiener Bahnhofes probeweise verwendet. Bei Bewährung ist daran gedacht, die Aufsatzkästen in allen jenen Dienststellen zu verwenden, wo echte, in anderweitiger Form nicht lösbare, Platzschwierigkeiten bestehen.