

Aus dem Verkehrsgeschehen Sicherheit, mit Füßen getreten

In den Sommermonaten sind alljährlich Millionen Menschen unterwegs, viele von ihnen mit der Bahn. Sie vertrauen der Eisenbahn, sie vertrauen uns; sie sagen sich, die Bahn ist sicherer, es gibt nichts Sichereres, es gibt kein sichereres Beförderungsmittel. Wollen wir sie enttäuschen? Dürfen wir sie enttäuschen? Nein! Wir müssen sie bestärken in ihrem Vertrauen zu Sicherheit und Pünktlichkeit unserer Bahn, indem wir alles daransetzen, die dieser Verpflichtung dienlichen Kräfte zu mobilisieren.

Aber was helfen Ausbildung und Schulung, Rahmenvorschrift und Maßnahmenkatalog, Motivation usw., usw., wenn, wie einzelne Fälle beweisen, nicht im mindesten daran gedacht wird, der Sicherheit genüge zu tun. Es



scheint, daß das Wort „Sicherheit“ für manche ein Fremdwort sei! Und so kommt es, wie es kommen muß (muß es das wirklich?), daß oberflächliche Einschätzung der Betriebssituation oder unrichtige Handlungsweise fürchterliche Folgen nach sich ziehen.

Man könnte hier den Eindruck gewinnen, es handle sich um den Schrottplatz eines Alteisenhändlers (Bild). Leider ist dem nicht so. Denn in diesen Trümmern, die einige Stunden zuvor noch in Gestalt ansehnlicher Fahrzeuge den ÖBB dienten, starben 4 Reisende; 46 Reisende wurden zum Teil schwer verletzt.

Wie konnte so etwas geschehen? Ganz einfach: Zwei Mitarbeiter führen ein Gespräch über den Zugverkehr,



türlich haltzeitigem, Blocksignal. Eine fast alltägliche Situation, daß ein Zug wegen Folge nach einem vorausgefahrenen beim Blocksignal zum Stillstand kommt; muß man deswegen gleich eine Störung der Sicherungsanlage annehmen?

Daher die Bitte an alle Mitarbeiter im Betriebsdienst: In allen Ausnahmesituationen, in allen Fällen mit untauglicher oder vermeintlich untauglicher Sicherungsanlage erst die von der Vorschrift geforderten Maßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen vor dem geistigen Auge durchchecken und dann erst handeln! Wir sind davon überzeugt, daß das Einführen des Rückmeldens in der obgeschilderten Situation und ein Mindestmaß an Sprechdisziplin sofort Klarheit über die tatsächliche Betriebslage gebracht hätte.

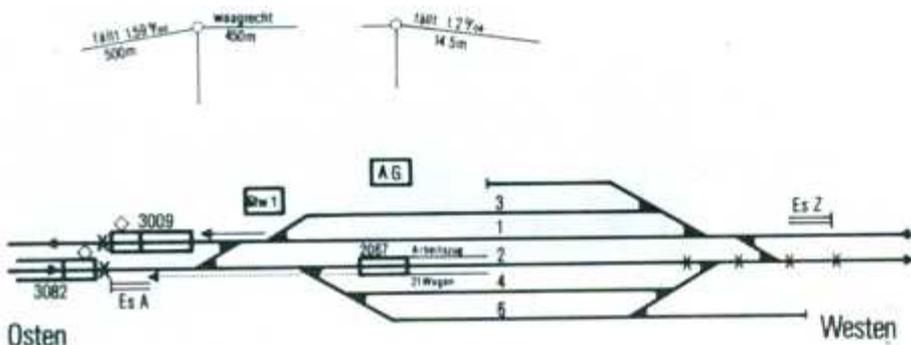
Etwa 6 Wochen später, im Unterwegsbf einer zweigleisigen Hauptstrecke: Aus dem wegen einer Betra (Gleisneulage) gesperrten Gleis 2 steht ein Arbeitszug (Tfz R 2067 + 21 Arbeitswagen). Die Betriebsabwicklung ist gekennzeichnet durch erforderliches Falschfahren bis zum nächsten, westl. gelegenen Bf, wobei zw. dem Arbeitszug und der Fahrdienstltg auf den Gl 1 u. 3 mehrere Zugfahrten stattfinden. In dieser Zeit (frühe Abendstunden) verläßt der Tfz für einige Minuten den Arbeitszug in Ri Aufnahmegebäude. Dabei läßt er den Motor laufen, Motorschaltwelle in Stellung B, das Fahrandrad zw. V und Turbo; die Handbremse ist nicht angezogen und die Sifa wirkungslos.

Die Folge dieses völlig vorschriftswidrigen und gedankenlosen Verhaltens war, daß sich der Arbeitszug selbsttätig in Bewegung setzte. Eine Notbremsung war nicht möglich, weil auch der Zugführer beim Vershubteil nicht anwesend war. Ein Zusammenstoß mit einem beim Einfahrsignal stehenden Regionalzug konnte somit nicht verhindert werden. Ergebnis: 1 schwer-, 6 leichtverletzte Personen, erheblicher Sachschaden.

Wieder ein Beispiel für einen Mitarbeiter, der anscheinend noch nicht erkannte, welches Maß an Verantwortung ihm auferlegt war.

Aufgrund der betriebsgefährlichen Fehlleistungen wurde der Tfz baw vom Lokfahrdienst abgezogen. Über das Sollverhalten wird im nächsten IdB ein entsprechender Beitrag erscheinen.

In beiden Fällen werden die Gerichte über die Schuld und Mitschuld zu befinden haben.



jedoch ohne dabei Zugnummern zu verwenden und ohne den unabdingbaren Vorschriftenbestimmungen für eine derartige Betriebssituation nachzukommen. Nach folgendem (oder so ähnlich geführtem) Gespräch, in dem jeder der beiden Mitarbeiter einen anderen Zug meinte, wurde das Ersatzsignal eingeschaltet:

Fdl: „Wo ist der Zug?“
 Blw: „Der kommt zu mir!“
 Fdl: „Warum fahrst denn net?“
 Blw: „I hab ja no ka Rückblockung!“
 Fdl: „Dann fahr mit 29!“

Der Zug, den der Fdl meinte, stand wegen Luftverlust aus der 8-bar-Leitung auf der Strecke, jener, den der Blw meinte, näherte sich dessen, na-

„Das schreiben wir um . . .“

Den Wortlaut „Das schreiben wir um . . .“ werden Sie schon unzählige Male anlässlich betrieblicher Gespräche gehört oder sogar selber angewandt haben. Warum?

Nehmen wir von unseren Betrachtungen jene ausgesprochen kriminellen Fälle aus, wo gegen Ende des Nachtdienstes Fahrstraßenprüfungen, Einfahränderungen und Zugankündigungen in rauen Mengen fein säuberlich nachgetragen werden. Gut ist es gegangen, nichts ist geschehen! Natürlich ist es diesfalls notwendig, dazu zu sagen, wann die Fahrstraße geprüft hätte werden sollen!

Warum aber in den übrigen Fällen, während der normalen Dienstesausbung?

In der DV V 3 heißt es im Punkt 27:

„Der Gang der Dienstuhren muß täglich um 8.00 Uhr nach der am Fernsprecher gegebenen bzw. einzuholenden Zeitmeldung überprüft werden.“

Das gab es wirklich vor etwa drei Jahrzehnten: Kurz vor 8 Uhr mußte der damals noch recht rege Morseverkehr auf allen Linien abgebrochen werden. In unendlich langen „Punkten“ und Strichen kam dann von den Fernschreibstellen SDW, DI, Id und Vd das MEZ durch die Leitungen, dann Dauerstrich – bei Ende des Dauerstriches war es 8.00 Uhr. Selbst bei dem damals noch geringeren Zugverkehr mußte der Fdl hin und wieder wegen vorübergehender Abwesenheit vom Dienstraum bei diesem „Ereignis“ beim Nachbarbf die genaue Zeit erfragen. Ausgerechnet beim heutigen dichten Zugverkehr setzen wir voraus, daß pünktlich um 8.00 Uhr der Zeitvergleich getätigt und über Fo, FS usw. abgesetzt wird. In den Fernsprechvormerken steht stolz „Zeitvergleich 8.00 Uhr.“ Das frißt doch kein Mensch!

Dann geht es weiter. Züge kommen und gehen. Nach Einfahrt eines Zuges halten den Fdl notwendige Aufgaben auf dem Bahnsteig zurück. Aus DV V 3, Pkt. 215.

„Sie“ (nämlich die Rückmeldung)

„ist zu geben, wenn der Zug mit Schlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist und das Hauptsignal Halt zeigt bzw. das Ersatz-(Vorsichts-)signal erloschen ist.“

Klar, daß Sie die Rückmeldung ehestens abgeben müssen. Pharisäisch genaue Einhaltung der zitierten Bestimmung würde aber bedeuten, daß Sie in den meisten Fällen den Zug nicht am Platz erwarten könnten, diesen nicht rechtzeitig abzufertigen in der Lage wären oder Ihre sonstigen Aufgaben beim Zug unerfüllt blieben. Wer sollte sich also daran stoßen, wenn die Rückmeldung erst drei Minuten nach der Ankunft des Zuges verbucht ist. Welcher vernünftige Mensch sollte nicht auch einsehen, daß die Differenz von einer Minute in den Aufschreibungen zweier Telefonpartner zwangsläufig und wiederholt auftreten muß. Wem es gefällt (beim RotabhakerIn), daß eine ganze Dienstschrift lang absolute Synchronität zu Buche steht, der ist nicht nur praxisfremd, sondern er fördert auch das „Schreiben-wir-um . . . Uhr“-Unwesen.

Dann kommen wir, nach getaner Arbeit, schließlich zur Dienstübergabe. Gewiß, da gibt es Dienstpläne, mit denen die Ablösezeit geregelt ist. Was nützt das, wenn fallweise gerade zu dieser Zeit auf irgend welchen Dienstposten eine Verschub- oder Zuggruppe noch von der „alten Partie“ behandelt werden muß. Wenn es auch irgendwo in der Dienstordnung heißt, daß sich der Bedienstete ohne Wissen und Genehmigung des Vorgesetzten im Dienst nicht vertreten lassen darf, so kann es doch nicht Anstoß erregen, wenn auf einem Stellwerk 13 Minuten vor der Planzeit abgelöst wird, weil sich gerade da eine ordentliche Übergabemöglichkeit bietet. Nur soll jetzt nicht die Soll- sondern die Ist-Zeit in der Dienstübergabe aufscheinen, etwa 17.47 Uhr. Zu Jahresbeginn wurde ein Stellwerkswärter, der nach der Ablösung noch bei den Gasflaschen der Weichenheizung nach dem Rechten sehen wollte, von einem Triebwagenzug erfaßt und getötet. Ein Mitarbeiter, dessen Ruf als gewissenhaft unantastbar war und ist, der nie die Zugbeobachtung unterließ und der auch noch nach der Dienstübergabe seinen Kollegen nicht im Stich lassen wollte. Bei der Aufklärung seines tragischen Todes wurde die Polizeikommission einen halben Tag lang von den ÖBB genarrt, falsche Züge wurden untersucht, mehrere unbeteiligte Zugmannschaften mußten befragt werden. Ergebnis: Null. Dann stellte es sich heraus: die Ablöse war nicht zu der verbuchten Zeit, sondern um etliches früher erfolgt. Der „Todeszug“ war dadurch bei den Untersuchungen vernachlässigt worden.

Bitte uns nicht mißzuverstehen: „Im geschilderten Fall ist ein Mensch gestorben und das IdB interessiert nur eine falsche Zeitangabe.“ – Diesen Gedanken können Sie beiseite schieben. Sie dürfen uns glauben, wir haben den Menschen nicht vergessen, schon gar nicht, da es sich um einen jahrzehntelangen dienstlichen Freund des IdB-Schreibers und auch eines der Mitglieder der ÖBB-Erhebungskommission gehandelt hat. Wir möchten nur zum Ausdruck bringen, daß einzig und allein das gute Einvernehmen zwischen den erhebenden ÖBB- und Polizeibeamten verhinderte, ein Mißtrauen gegen alle anderen in diesem Zusammenhang von den ÖBB gelieferten Daten aufkommen zu lassen.

Wie wichtig eine exakte, unverfälschte Zeitangabe im Ernstfall ist, das werden Ihnen alle jene Kollegen bestätigen, von denen schon einmal nach einem Anstand Rechenschaft über einen fraglichen Arbeitsablauf oder Unfallhergang verlangt wurde. Der ehrliche Mitarbeiter konnte in den meisten Fällen aufatmen, nicht den Versuchungen der Ästhetik verfallen zu sein (runde Zahlen lesen sich ja entzetzlich gut!) aber auch nicht denen einer gewaltsamen Anpassung der Zeitwerte.

Betrachten Sie diesen Artikel weder als Aufruf zur Anarchie, etwa in dem Sinn: Jeder kommt und geht wann er will, jeder schreibt was er will. Für eine erst drei Minuten später abgegebene Rückmeldung werden Sie triftige Gründe gehabt haben. Der Vorgesetzte, der Ihnen in einem Ausnahmefall gestattet hat, den Dienstposten bereits vor dem Eintreffen des Ablösers zu verlassen, wird die Genehmigung wohl nur nach reiflicher Überlegung und mit entsprechenden Vorkehrungen erteilt haben und für diese Erlaubnis auch geradestehen. Das muß aber aus den Eintragungen ersichtlich sein. Gibt es tagtäglich einen „luftleeren Raum“, ganze Partien hauen einfach ab, auf einzelnen Posten ist es aus personellen Gründen nicht anders möglich etc., dann ist die Welt auch nicht heil, wenn die „ahnungslosen“ Vorgesetzten laufend durch falsche Eintragungen getäuscht werden.

Auf Scheineintragungen darf niemand Wert legen. Korrektheit durch ein klärendes Gespräch zu erwirken, wird wohl nicht so schwer sein.

Zugtrennungen

Durch die große Anzahl der Zugtrennungen ist die Maschinendirektion gezwungen, den Ursachen dieser Anstände genau auf den Grund zu gehen. Im Wege der Zugleitungen und der Überwachungsbeamten des Maschinendienstes bei der Zentralen Verkehrsüberwachung werden die für die Ursachenforschung notwendigen Zugdaten, wie Belastung, Bespannung, Objekt und Art des Bruches in Evidenz genommen. Nun ergibt sich die Vermutung, etliche Zugtrennungen könnten durch zu lockeres Kuppeln verursacht oder zumindest begünstigt worden sein.

Wie heißt es in der DV V 3?
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 richtig zu dosieren, dazu gehört schon eine gehörige Portion Fingerspitzengefühl, wenn der Kuppelvorgang im Bogen zu absolvieren ist. Unsere Kuppler haben meist so große Erfahrung, daß man eine im Bogen gekuppelte Fahrzeuggruppe ohne weiteres in die Gerade vorziehen und exakt die Einhaltung der in der Vorschrift geforderten Umdrehungszahl überprüfen könnte. Nur hat nicht jeder so reiche Erfahrung. Die technischen Wagenaufsichtsbediensteten sind daher verhalten, auch auf das korrekte Kuppeln der Züge zu achten.

Ist eine Zugtrennung eingetreten, so soll bei der einsetzenden Erhebung nicht vernachlässigt werden, auf die Art, wie der ganze Zug gekuppelt ist, zu achten. Liegt tatsächlich ein Widerspruch zu den Anforderungen des zitierten V-3-Punktes vor? In einzelnen „Gassen“? Im ganzen Zug?

Da erhebt sich eine Reihe von Fragen bezüglich dieser Untersuchung: Wann?, wer?, wo?. Das von vornherein zu reglementieren, wird nicht gelingen. Enges Einvernehmen der beim Zug tätigen Mitarbeiter mit den örtlichen Strecken- oder Bahnhofbediensteten sowie die Abklärung dieser Fragen mit der zuständigen Dispositionsstelle, wo nicht installiert mit dem Zugleiter, wird auch in diesem Belange eine befriedigende Lösung finden lassen. Einmal werden der erzwungene Aufenthalt und die örtlichen Gegebenheiten durchaus eine Nachschau durch den Tfz-Führer ermöglichen, ein anderes Mal wird es ein Zugbegleit- oder Vershubbbediensteter sein, der im nächsten Bahnhof die Überprüfung vornehmen kann, wieder ein andermal wird es zweckmäßig sein, in einen geeigneten Bahnhof mit technischen Wagenaufsichtsbediensteten weiterzuführen. Ihre Überlegungen werden für die Auswahl maßgebend sein. Bei immerhin schon 80 Zugtrennungen von Jahresbeginn bis Juni sollten wir das Problem doch entsprechend ernst nehmen.

„Wo sind unsere Plätze?“

Wie uns immer wieder aus Zuschriften und Anrufen deutlich wird, legen die Reisenden großen Wert darauf, in Unterwegsbahnhöfen, wo sie einen Zug erwarten, ziemlich genau den Platz zu erfahren, wo der zu benutzende Wagen anhalten wird. Die Mitteilungen, welche wir erhalten, sind teils positiv, teils negativ, je nachdem, wie gut die Auskunft war, wenn es überhaupt zu einer Auskunfterteilung gekommen ist. Leider sind nämlich die befragten Mitarbeiter in vielen Fällen überfragt. Ist ein Zug nach dem Zugbildeplan gereiht, dann geht es so halbwegs. In Bahnhöfen, wo Wagenstandsanzeiger bestehen, geht es diesfalls noch besser. Abweichende Reihung, die Führung von Verstärkungswagen oder der Verkehr mit Lok und Klassen statt eines Triebwagens etc., machen die rechtzeitige Information der Unterwegsbahnhöfe unbedingt notwendig. Rechtzeitige Information! Es wird unglaublich klingen, daß ein großer Befehlsbahn-

hof lange Zeit hindurch die Zuganzeige erst mit großer Verzögerung abgegeben hat, nur weil stets auf das Eintreffen des Fdl. Außendienst mit den Unterlagen (Zugzettel, Wagenliste) in der Fahrdienstleitung gewartet wurde – auch wenn dieser erst nach einer größeren Zuggruppe den Dienstraum aufsuchte. Wieviel Fragen in der Zwischenzeit in vorgelegenen Bahnhöfen allein aus diesem Grund unbeantwortet bleiben mußten, sei in den Raum gestellt.

Tatsache ist und bleibt, daß eine gute Information über die Reihung des Zuges nicht allein ein freudiges Erlebnis für einen anfragenden Reisenden bedeutet. Gewiß fällt viel Nervosität weg, wenn Reisende mit ihrem Gepäck schon annähernd wissen, wo sie die laut Platzkarte reservierten Sitze rasch finden können. Guter Kundendienst erfordert eine diesbezügliche Beratung. Doch darüber hinaus können gerade deswegen, weil entsprechende Informationen unterblieben sind, Aufenthalte nicht gekürzt werden; im Gegenteil, es kommt zur Überschreitung der Aufenthaltszeiten.

Bis sich so eine Kindergruppe mit Sack und Pack in Bewegung setzt und entgegen dem Strom aussteigender Reisender zum reservierten Waggon durchkämpft, das braucht schon seine Zeit. Doch schon das normale Verkehrsaufkommen kann eine Verspätung bewirken, wenn sich niemand um die Geschehnisse auf dem Bahnsteig kümmert. Die letzte Aussage mag hart klingen. Wie ist es aber zu erklären, daß bei einem Taktzug der Westbahn mit der Zugbildung 4 B, 1 Speisewagen, 1 A, die ganze Reisendenschar in einzelnen Anhaltebahnhöfen dort bereitstand, wo das letzte Zugdrittel zum Stillstand kam. Ohne Fragen der Reisenden abzuwarten, mußte es doch jedem zuständigen Bahnhofbediensteten klar sein, daß die 40 bis 50 Reisenden nicht unbedingt alle in der 1. Klasse abreisen wollten. Also bitte im Interesse der Pünktlichkeit und des Kundendienstes: Vormeldung von abweichender Zugbildung, rechtzeitige Bekanntgabe über vorgenommene Reservierungen und Information der wartenden Reisenden!

„Abfahrt“

Die jetzt im § 28 der DV V 2 geregelte Anwendung des Abfertigungssignales „Abfahrt“ ist das Produkt jahrzehntelanger Erfahrung und bedeutet ganz sicher eine zweckmäßige Vereinfachung. Das vom Fdl abgegebene Signal ist genau so, wie das vom Zugführer gegebene. Aus den unterschiedlichen Funktionen heraus gibt es nur zwei spezifische Formen: 1. der Zugführer kann bei Triebwagen und Triebzügen mit selbstschließenden Türen den Abfahrtauftrag mit zwei langen Summertönen erteilen.

2. der Fdl erteilt in Bf ohne Ausfahrtsignal mit dem Signal „Abfahrt“ die Durchfahrterlaubnis.

Das sind die einzigen Unterschiede.

Das Lichtsignal „ein grünes Blinklicht“ wird je nach Zuständigkeit vom Fdl oder Zugführer geschaltet.

Das Handsignal als

- Tagsignal: „Lotrechtes Hochhalten einer runden weißen Scheibe mit grünem Rand bei geringfügigem Hin- und Herschwenken“ oder
- Nachtsignal: „Lotrechtes Hochhalten der Handlaterne mit grünem Licht bei geringfügigem Hin- und Herschwenken“

ist im Aussehen und der Anwendung vollkommen gleich, egal ob vom Zugführer oder Fdl abgegeben. Wenn es in der DV V 2 heißt: „Zur Abgabe verwendet der Fahrdienstleiter den Befehlsstab, der Zugführer die Winkscheibe“, so ist der kleine Unterschied sozusagen „stielbedingt“. Da der Zugführer die Winkscheibe stets bei sich trägt und normalerweise in den Fahrplänen (Kursbuch) oder in einer Uniformtasche (Seiten- oder Gesäßtasche) verwahrt, wäre ein lan-

ger Stiel hinderlich. Der Befehlsstab hingegen ist langstielig, wodurch bei dichtbevölkertem Bahnsteig eine bessere Erkennbarkeit gegeben ist. Die grüngeränderte Scheibe und das Grünlicht sind total unterschiedsfrei.

Auch im mündlichen Auftrag ist jeder Unterschied gefallen: Nicht nur der Zugführer, sondern auch der Fdl kann sich jederzeit der Möglichkeit bedienen, statt der Verwendung eines Signalmittels den Auftrag „Abfahrt“ mündlich zu erteilen.

Mit dieser Liberalisierung hat aber altes Recht zu bestehen aufgehört.

Das Hin- und Herschwenken des gehobenen Armes ist ebensowenig ein Signal „Abfahrt“ wie das Hin- und Herschwenken der hochgehobenen Handlaterne mit weißem Licht. Es ist verwunderlich, daß Tzführer auf dieses Signal, ja selbst auf das ruhige Hochhalten der Hand oder der weißgeblendeten Handlaterne, sprich Taschenlampe, einen Zug eingangsetzen, obwohl es sich in den letzten

Fällen doch eindeutig nur um das Signal „Abfahrtsignal“ handeln kann. Gefährlich! Sehr gefährlich!

Wir erinnern auch noch sehr, sehr deutlich an die Schutzbestimmung, daß bei Sichtbehinderung der Schaffner den Abfahrtauftrag des Zugführers an den Triebfahrzeugführer mündlich übermitteln muß. Irrtümer sind dadurch von vornherein ausgeschlossen. Leider ist es nicht überflüssig zu betonen, daß die das Signal „Abfahrt“ betreffenden Bestimmungen nicht an eine Zuggattung, an die Klassifizierung der Strecke, an die Spurweite oder an den Vornamen des Tzf- oder Zugführers gebunden sind. Das Verlangen nach strikter Einhaltung dieser Bestimmungen ist nicht unbillig. Die Einhaltung ist, wie es sich gerade auf Strecken mit schwierigen Betriebsverhältnissen beweist, weder zeitraubend noch sonstwie betriebshemmend. Also raschestens „Abfahrt“ dem vorschriftswidrigen Herumfucheln. Statt dessen Signal „Abfahrt“ laut DV V 2.



Die Hülsennummer

Auf dem gesamten ÖBB-Netz ist seit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplanes 1982 die Bezeichnung von Vor- und Nachzügen als Vz beziehungsweise Nz nicht mehr gestattet. Für manche Strecken ist das nicht mehr neu, dort ist diese Regelung schon vor einiger Zeit inkraftgetreten.

Damit ist aber noch lange nicht gesagt, daß es keine Vor- oder Nach-

züge gibt. Im Gegenteil, die Nachfrage nach Mehrfachausnutzung einer Trasse ist nach wie vor gegeben; die Bestimmungen des Punktes 195 der DV V 3 sind nach wie vor gültig:

„Sind für Züge keine geeigneten Fahrpläne vorhanden oder müssen Züge in Teilen gefahren werden, so sind Vor- beziehungsweise Nachzüge, die der Zuggattung und Dringlichkeit der Beförderung entsprechen, in Verkehr zu setzen.“

Auf eingleisigen Strecken darf nur ein Vor- und ein Nachzug, auf zweigleisigen Strecken dürfen ein Vor- und höchstens drei Nachzüge zum Hauptzug verkehren.“

Störend, zugegebenerweise auch leicht erschwerend, ist nur, daß in den betrieblichen Meldungen aller Art diese Vor- und Nachzüge an der Basis nur mit einer in der Regel bei der Zugleitung einzuholenden Zugnummer (Eisenbahner nennen sie Hülsennum-

mer) bezeichnet werden, falls der Stammzug nicht eine höchstens dreistellige Zugnummer hat. Für letztere ist ja das Ergänzen der Zugnummer im Sinne des Punktes 50 der DV V 3 vorgesehen. Aus dieser ergänzten Zugnummer sind der Charakter des Zuges und der Zug selbst eindeutig identifizierbar.

Für alle anderen Züge gibt es leider keinen echten Bezug der Zugnummer zum Stammzug. Darüber ist niemand glücklich. Es ist eben ein Tribut an die Technik. Die ganz modernen Sicherungsanlagen, die so ziemlich alle Stücke spielen, die zu einer flüssigen, im höchsten Maße sicheren Betriebsabwicklung dienen, gestatten leider nicht, die 5stellige Zugnummer um eine weitere Stelle zu vergrößern. Vielmehr wird die vorhandene sechste Stelle zur Lenkung des Zuges nach der vorgesehenen Strecke oder in den richtigen Bahnhofteil benötigt.

Bei Verwendung einer solchen Hülsennummer muß natürlich sichergestellt sein, daß in allen Verständigungen über den Zugverkehr zum Ausdruck kommt, daß es sich zum Beispiel um einen Vorzug handelt. Der Wortlaut der Einleitung (Pkt. 200) oder

der Zugankündigung (Pkt. 205) ist entsprechend zu erweitern: „... ist Vorzug Zug...“. Jeder beteiligte Zugführer, Triebfahrzeugführer, Schrankenbediener usw., usw., muß wissen, nach welchem Fahrplan gefahren wird. Hier „über's Häf'n“, hochdeutsch „schlampig“, zu arbeiten und sich die exakte Verständigung zu ersparen, das wäre großer Leichtsinn.

Umgekehrt wird es Mitarbeiter geben, denen die eingeholte oder erst einzuholende Nummer ziemlich egal ist. Denken Sie an den Vershubdienst. Einen Nachzug 68131 zu bilden ist eine klare Weisung. Auch für die Zentrale Verkehrsüberwachung wird es ohne Bedeutung sein, wie der Nz 44913 anlässlich einer Verkehrsstörung auf der Tauernbahn zusätzlich numeriert war. Im Gegenteil, mit der Nummer 95292 wird ein von dieser Stelle mittels schriftlichen Berichtes verständigter leitender Beamter der Generaldirektion absolut nichts anzufangen wissen.

Um einem groben Mißverständnis vorzubeugen: Die „Hülsennummern“, über die wir geschrieben haben, sind nur ein betriebliches Hilfsmittel, um der Technik einen mit eindeutigem,

gedrucktem Fahrplan verkehrenden Zug schmackhaft zu machen. Ganz, ganz etwas anderes ist es, wenn ein Sonderzug ohne Fahrplananordnung in Verkehr gesetzt werden muß. Das ist ein Ausnahmefall — die Betriebsvorschrift nennt es „besonderer Fall“ — der beispielsweise bei Umleitungen oder Hilfsfahrten dann zum Tragen kommt, wenn im Bildfahrplan weit und breit gähnende Leere herrscht.

Seien Sie sich bitte darüber im Klaren, daß die Fahrt mit einem solchen Sonderzug einer gewissenhaften Vorbereitung bedarf! Schauen Sie doch nach im Punkt 203, was alles festgelegt werden muß, ehe ein Sonderzug ohne Fpl auf die Reise geschickt werden darf. Ob es gerade dann, wenn die Zeit drängt, dem Fdl angenehm ist, Kreuzungen und Vorfahren sorgfältig festzulegen, mag dahingestellt bleiben. Es ist daher weder bequem, noch irgendwie betriebserleichternd, auf die Möglichkeit des Führens eines Sonderzuges ohne Fpl ohne zwingenden Grund zurückzugreifen. Zu glauben, der Zug fahre auf einer dichtbelegten, womöglich eingleisigen Strecke deshalb schneller, entbehrt wohl jeder Grundlage.

Erläuterungen und Auslegungen zu Betriebsvorschriften

11. Zu DV V 3, Punkt 228 b) und ZSB, Einlage 29

DV V 3, Punkt 228 b)

Bei nicht vorhandener oder aufgehobener Abhängigkeit muß sich der Fahrdienstleiter vor Zulassung der Zugfahrt vergewissern, daß er selbst oder der Nachbarfahrdienstleiter im Besitz des entsprechenden Bedienungsschlüssels ist. Der Schlüssel ist auch dann im Besitz des Fahrdienstleiters, wenn er in einem besonderen Blockwerk (Festlegeschloß) festgehalten ist, solange diese Einrichtung tauglich ist. Erforderlichenfalls muß vor Zulassung der Zugfahrt die Meldung

Schlüssel für in
(Name der Betriebsstelle)

meiner Verwahrung.

Name des Fahrdienstleiters

eingeholt werden. Wird angeboten und angenommen, ist diese Meldung mit dem Wortlaut der Annahme zu verbinden.

ZSB, Einlage 29, Punkt 1c

Das Gleis, auf dem der KI hinterstellt wird, muß mit Flankenschutzeinrichtungen (Schutzweichen, Sperrschuhe) ausgestattet sein, die das Entrollen des KI verhindern. Die Schlüssel zu solchen Sicherungseinrichtungen, müssen sich von der Aushändigung durch den Fahrdienstleiter bis zur Rückgabe an diesen in sicherer Verwahrung jenes Bediensteten befinden, der die Hinterstellung zu überwachen hat.

Befindet sich der Bedienungsschlüssel beim KI, so gilt:

Vor Zulassung einer Zugfahrt muß sich der Fahrdienstleiter überzeugen, daß sich der Bedienungsschlüssel in Verwahrung jenes Mitarbeiters befindet, der die Hinterstellung des KI zu überwachen hat. Der Wortlaut nach Punkt 228 b) muß verwendet werden. Meldet sich der Mitarbeiter, der die Hinterstellung des KI überwacht, nicht, so muß nach den Bestimmungen des Punktes 228 b) der DV V 3 vorgegangen werden.

DV V 3, Punkt 228 b)

Muß ausnahmsweise eine Zugfahrt zugelassen werden, obwohl der Bedienungsschlüssel nicht im Besitz eines der beiden Fahrdienstleiter ist, muß der Zug mit A-Befehl beauftragt werden, vor der Weiche anzuhalten und die Weiche nach Feststellung ihrer richtigen Lage in Schrittgeschwindigkeit zu befahren.

eines Motorbahnwagens mit einem geschobenen Bahnwagen von Bf zu Bf.

aus DV V 3, Punkt 546:

„Beim Schieben ist die Höchstgeschwindigkeit mit 10 km/h ... begrenzt.“

Da braucht man kein Rechenkünstler zu sein, um festzustellen, daß die Fahrt zu zwei Dritteln unfallträchtig sein muß! Eine ganze Stunde wäre korrekterweise als reine Fahrzeit anzusetzen gewesen.

Glauben Sie nicht auch, daß die einzuhaltende Geschwindigkeit von 10 km/h nicht lediglich als Hirngespinnst eines verschrobenen Vorschriftenerfinders angesehen werden kann und darf? Ist

es noch nie vorgekommen, daß durch zu rasches Fahren eines der leichten geschobenen Fahrzeuge entgleist ist? Ist es auch noch nie vorgekommen, daß der KI-Führer auf die falsche Stellung der zu befahrenden Weiche wegen zu hoher Geschwindigkeit nicht mehr reagieren konnte? Wie das ausgeht, kann nicht vorausgesagt werden. Nicht immer glücklich!

„Herr Peter, so eine lange Zugpause haben wir nicht, aber als gezogene Fahrt bringen wir sie leicht durch!“ So könnte eine jedermann nützliche Beratung des KI-Führers durch einen Bf-Bediensteten ausschauen. Eine solche Beratung könnte durchaus auch vom Stellwerkswärter ausgehen. Nur ihm zuliebe nimmt vielleicht der

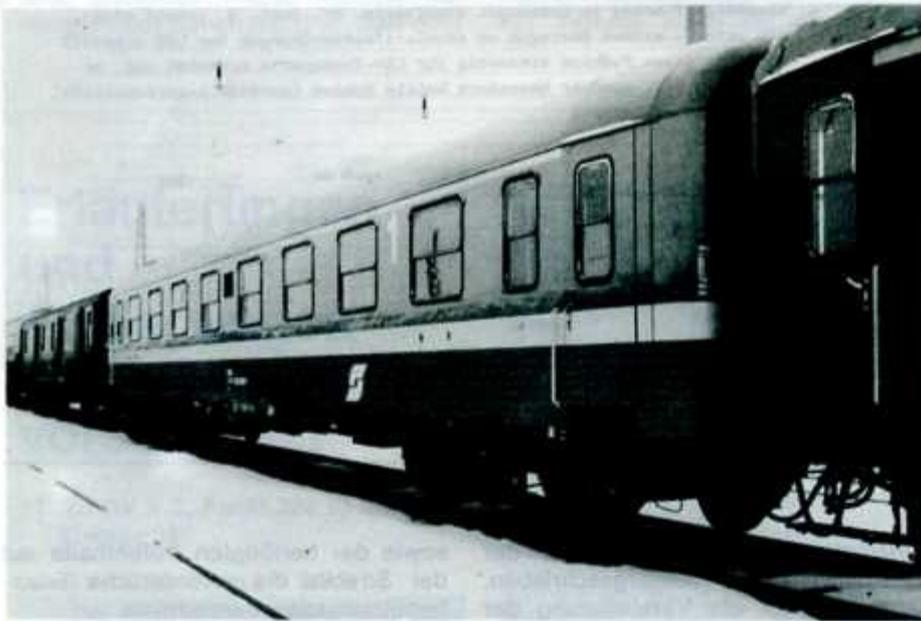
KI-Führer sonst vom Umreihen Abstand, um „dem Kollegen die Arbeit zu ersparen“.

Bei der Ankündigung der KI-Fahrt ist es durchaus legitim, wenn ein Schrankenwärter bei groben Unstimmigkeiten in der Gleisbenutzungsdauer die Haare aufstellt. Wann soll er denn die Schranken- oder Blinklichtanlage bedienen, wenn die KI-Fahrt mit 200 Prozent überhöhter Geschwindigkeit durch die Gegend rast?

Wir hoffen, Ihnen damit wieder Denkanstöße gegeben zu haben. Vor allem aber sollen Sie erkennen, wie die Nichteinhaltung eines einzigen Vorschriftenpunktes weit ausstrahlen und katastrophale Folgen nach sich ziehen kann.

Vandalen

Schmuck schaut er aus, der Wagen auf dem ersten Bild.



Er ist zwar nicht der Allerjüngste, doch wurde sein Äußeres dem heutigen Geschmack angepaßt, und auch die Inneneinrichtung kann sich bei entsprechender Pflege sehen lassen. Irgendwo in Ungarn hat man ihn „beleidigt“: jetzt ist eine Eingangstür verzogen, das Blech rundherum etwas eingedepst. Dieser Schaden kann nicht vom Wagenmeister, aber auch nicht in einer der Betriebswerkstätten behoben werden. Darum ist die Überstellung in die Hauptwerkstätte, diesmal Simmering, notwendig.

Eine Vorbeifahrt am Gelände dieser HW (nicht nur dieser!) zeigt Ihnen, daß dort die Gleise meist komplett voll sind mit Reparaturwagen. Der häufigste

Einberufungsgrund in die Hauptwerkstätte ist die Revisionsanfälligkeit. Bei dieser Gelegenheit werden oft auch notwendige bauliche Änderungen, Modernisierungen usw. vorgenommen: Der hauptsächliche Arbeitsablauf der Hauptwerkstätte orientiert sich deswegen am Revisionsprogramm. Eine bestimmte Anzahl von Schwadwagen ist ebenfalls einprogrammiert und läßt sich problemlos unterbringen. Irgendwann einmal, bei Aufnahme der Schadensfälle oder deren Schwere, ist aber die Obergrenze er-

reicht. Die Fahrzeuge finden im Werkstättengelände keinen Platz mehr – geschweige denn, daß sie zur Reparatur drankommen – und müssen irgendwo in „geeigneten“ Bahnhöfen „vorübergehend“ hinterstellt werden.

Unter Anführungszeichen „geeignet“ ist fast gleichbedeutend mit ungeeignet. In welchem Bahnhof, der ein Gleis zur Hinterstellung solcher Fahrzeuge entbehren oder verschmerzen kann, ist es schon möglich, für einen halbwegs wirksamen Schutz der Wagen, vor allem deren Inneneinrichtung, vorzusorgen. Dann bedauern wir einmal, daß wieder 46 Fensterscheiben eingeworfen wurden, und freuen uns, nach Dutzenden „unbekannten Tätern“ einmal eine Vandalenbande (= drei strafunmündige Kinder) gefaßt zu haben. „Vorübergehend“ unter Anführungszeichen, das bedeutet, daß ein nach Monaten vorübergehender Beobachter die Wagen noch immer am gleichen Fleck stehen sieht.

Der Eindruck vom Inneren eines der abgestellten Fahrzeuge ist allerdings nach ein paar Wochen oft genug deprimierend.

Einer will drinnen schlafen, die nächsten unerbetenen Besucher wollen bequemer schlafen, sich aber auch ein kleines Feuerchen zum Wärmen gönnen. Dann kommen die Aktivisten. Da wird demontiert, disloziert und demoliert. Klingt schön, ausschauen tut es fürchterlich.

Bis der Wagen schließlich in den Gewahrsam der HW übergeht, wo die Tür repariert werden sollte, wird der

Schaden sich bereits vervielfacht haben. Die für die Reparatur aufzuwendende Zeit ist gleichermaßen angewachsen. Längerer Aufenthalt des Wagens in der Werkstätte führt zu längeren Voraufhalten anderer Fahrzeuge vor der Werkstätte. Auch bei diesen Wagen vergrößern sich die Schäden.

Für Spitzenverkehre müssen weiterhin ausländische Wagen angemietet werden. Herabsetzung der Geschwindigkeit hochwertiger Züge wegen Betriebsuntauglichkeit der modernen Fahrzeuge ist eine weitere Folge.

Unser Ziel im ausführenden Betriebsdienst muß es sein, die Fahrzeuge von Haus aus so sorgfältig zu behandeln, daß ein Hinterstellen zur Reparatur gar nicht notwendig wird.



Wir freuen uns . . .

Die folgenden Briefe und Zeitungsausschnitte führen uns noch einmal zurück in den vergangenen Winter; der erste herangezogene Artikel aus einer in der Steiermark erscheinenden Zeitung, überschrieben als „Weihnachts-Geschichte“, befaßt sich aber sogar mit einem noch weiter zurück-

liegenden Vorfall; in einem Leserbrief schildert Frau Hildegard Klemenz, wie sie schon am 31. 7. ab Wien Westbahnhof mit dem Z 226 „Prinz Eugen“ zu einem Familienfest ins Ruhrgebiet gereist war. Umsonst war der Gepäckträger zum angegebenen Sitzplatz der Reisenden geeilt. Frau Klemenz hatte irrig im benachbarten Wagen platzgenommen. „Der Zugführer aber ver-

stand es vorbildlich, mir die Sorge und Aufregung zu nehmen. Er versicherte mir, alles zu tun, daß ich am nächsten Morgen in den Besitz meines Gepäcks komme. Es verging nicht allzu lange Zeit, als er wieder zu mir kam. Durch Telefonate vom Zug aus hatte er erreicht, daß mein Gepäck für den Zug ‚Donau-Kurier‘ nachbehandelt wurde, und auch der Zoll in

Passau war für die schnelle Abfertigung meiner Koffer gewonnen worden.“ Der Zugführer kam in Passau in Begleitung eines Zollbeamten nochmals in das Abteil und versprach, persönlich für die anstandslose Abwicklung zu sorgen. Frau Klemenz schreibt abschließend an die Zeitung: „Ich war beeindruckt von der Hilfsbereitschaft eines österreichischen Bundesbahnbeamten und vom Beamten des Zolls und sage ihnen beiden auf diesem Wege nochmals meinen allerherzlichsten Dank!“

Über den nächsten Vorfall fanden wir einen Bericht unter dem Titel „Die Wolljacke reiste weiter“ in einer Wiener Tageszeitung. „Ein Lob der Bahn“ spendet Kommerzialrat Rudolf Moser aus Sachsenburg. Am Stephanitag fuhr er von Wien aus zu einem Verwandtenbesuch ins Wechselgebiet. Beim Aussteigen in Edlitz-Grimmenstein fiel ihm nicht auf, daß er im Zug eine Plastiktasche zurückgelassen hatte. Erst nach zwei Tagen, als er eine darin verwahrte Wolljacke vermißte, bemerkte Herr KR Moser den Verlust. Er hatte sich schon damit abgefunden, als ihm seine Mutter aus Kärnten fernmündlich mitteilte, die Tasche sei in Friedberg im Zug gefunden und an den Bahnhof Möllbrücke-Sachsenburg gesandt worden. Kommerzialrat Moser hat sich daraufhin gefragt, wie das überhaupt so klappen konnte. Des Rätsels Lösung war ein in der Tasche verwahrter Weihnachtsbrief, der irrtümlich nicht zur Post gegeben worden war und auf dem die Sachsenburger Absenderadresse stand.

Ist es ein verspäteter Beitrag zum Jahr der Behinderten, gleichzeitig eine Tat zum jetzt laufenden Jahr des alten Menschen? So könnte man es auch werten. Nach unserem Empfinden hätte es der Schaffner, über den uns Frau Maria Edlinger aus Krems-Rehberg schreibt, genauso zwei Jahre vorher gemacht und würde es drei Jahre später nicht anders machen. Man schrieb den 25. 1. 1982. Frau Edlinger, 81 Jahre alt, gehbehindert (benützt deshalb zwei Krücken), besteigt in St. Pölten Hbf den Zug 6065 – so glaubt sie –, um nach Hause zu fahren. Kurz nach der Abfahrt kommt der Schaffner. Erst jetzt stellt sich heraus, daß der Zug nach Wien fährt – es dürfte sich um Z 2047 gehandelt haben. Frau Edlinger erschrickt nicht wenig. „Der außergewöhnlich nette Schaffner“, so charakterisiert ihn die

betagte Reisende, weiß nicht nur Rat. In Wien Westbf setzt er Frau Edlinger zunächst in den Warteraum, von wo er sie samt Gepäck nach Erledigung seiner Abschlußarbeiten abholt und zum Franz-Josefs-Bahnhof bringt. Glücklicherweise sitzt Frau Edlinger einige Zeit später in einem Kremser Zug der Franz-Josefs-Bahn. Über die Menschlichkeit dieses Schaffners wurde auch in einer Tageszeitung berichtet.

Die folgenden beiden Berichte haben wir zwei auflagenstarken Tageszeitungen entnommen:

Ein paar Freunde sind auf der Heimfahrt vom Schiurlaub nach Wien. In Vöcklamarkt gibt es eine kleine Unterbrechung. Das Auto ist hin und muß in einer Werkstätte bleiben. Die Weiterfahrt erfolgt mit der Bahn. Kaum haben es sich die Herren in dem bereits abfahrenden Zug bequem gemacht, als einer von ihnen den Verlust seiner Handtasche – Geld, Führerschein, Ausweise – bemerkt. Wie wird das nur ausgehen? Ganz einfach: Schon in Attnang-Puchheim wird der Verlustträger über Lautsprecher ausgerufen. Sodann erfährt er, daß die Tasche schon mit dem nächsten Zug unterwegs ist, und gleich abgeholt werden kann. „Rasch und unkompliziert haben die Eisenbahner da gehandelt. Bravo.“ – So endet die „menschliche Betrachtung“.

Im zweiten Fall handelt es sich um einen Leserbrief von Frau Henriette Kotland aus dem Wiener Bezirk Döbling. Sie zählt verschiedene augenfällige Höflichkeiten auf, denen man so auf der Bahn begegnen kann:

- Ein Schalterbeamter sagt zu einem auskunftshirschenden alten Ehepaar: „Nehmen Sie bitte Platz, ich komme gleich zu Ihnen hinaus.“
- In Preßbaum steigt ein 70jähriger Reisender ein und der Schaffner – hilft ihm aus dem Mantel.
- Die Briefschreiberin erhält nach dem Einsteigen in Kremsmünster Markt vom Schaffner bei der Fahrkartenprüfung ungefragt folgende Mitteilung: „Sie werden in einen Autobus umsteigen müssen (Schienenersatzverkehr als Folge des Einsturzes der Traunbrücke; Anm.) und daher mit einigen Minuten Verspätung in Linz ankommen, aber genug Zeit haben, in Ruhe zu Ihrem Zug nach Wien auf Gleis 7 zu kommen.“
- Vor der Ankunft in Wien wird über Lautsprecher gedankt, daß Sie mit den ÖBB gereist sind.

Frau Kotland meint, daß es sich nicht um Zufälle gehandelt haben kann. Sie dankt denjenigen, die es zustande gebracht haben, daß die ÖBB immer höflicher werden. Nach ihrer Auffassung dürften dafür verantwortlich sein:

- ein Urheber der Höflichkeitswelle
- die Unternehmensleitung
- jene ÖBB-Bediensteten, welche die Höflichkeitsidee so liebenswürdig verwirklichen.

Von der Firma Raychem aus Brunn am Gebirge erhielt der Vorstand des Bahnhofes Villach Hbf ein Schreiben, in dem seinen Mitarbeitern Lob und Dank für vorbildliche Kundenbetreuung ausgesprochen wird. Anlaß war das Auffinden und die Sicherstellung eines Scheckheftes und wichtiger Dokumente am 16. 2. 1982. Für den Verlustträger, der nur eine vage Vorstellung davon hatte, daß der Verlust im Zug in Kärnten eingetreten war, bestand wenig Hoffnung, wieder in den Besitz der Gegenstände zu gelangen. Und doch, schon am Tag nach einem Telefonat von Wien aus mit dem Fundbüro Villach erhielt er sein Eigentum per Post zugestellt.

Wo nimmt man um Mitternacht eine Pampelmuse her?

Exakt diese Frage stellte sich dem Überwachungsbeamten der ZVÜ in der Nacht vom 13. auf den 14. Mai 1982. In einer Zeitung wurde darüber unter dem Titel – „Alarm“ um Vitamine für den Kanzler – berichtet. Der Sachverhalt war so: Während unser Regierungschef als Festteilnehmer zur Eröffnung des Güterbahnhofes Wolfurt reiste, bemerkte der Schlafwagenschaffner, daß keine Grapefruit als Bestandteil des Frühstücks des Herrn Bundeskanzlers beigegeben worden war. Über das Zugtelefon wurde die ZVÜ, die laut Anrufer ja „fast alles könne“, ersucht, eine Grapefruit herbeizuschaffen. Das war nun tatsächlich ein schwieriges Anliegen. Hätte der Anrufer um die Beistellung einer Wagenladung mit Grapefruits gebeten, dann wäre das nach Rücksprache mit einer der renommierten österreichischen Speditionsfirmen, welche den Großmarkt in Inzersdorf beliefern, vermutlich sofort möglich gewesen. Der Wunsch, einen ganzen Zug mit Grapefruits irgendwo im Gebiet von Salzburg oder Kufstein bereitgestellt zu erhalten, wäre nach Konsultation mit der Münchener Amtsspedition Balthasar Papp, die unzählige Transitzüge über unsere Strecken leitet, ge-

wiß auch zu bewerkstelligen gewesen. Aber ein Einzelstück Grapefruit — und das um Mitternacht!

Die Bfe Linz Hbf, Salzburg Hbf und Innsbruck Hbf wurden sofort mobilisiert. Weit und breit keine Pampelmuse. Schließlich machte sich der Verkehrsaufsichtsbeamte Salzburg Hbf über Bitte der ZVÖ daran, umliegenden Gast- und Beherbergungsbetrieben das Anliegen vorzutragen. Er hatte nun endlich Glück. Der piekfeine „Österreichische Hof“ besaß selbstverständlich eine Grapefruit und stellte diese ungesäumt und kostenlos zur Abholung durch die ÖBB bereit. Als der Herr Bundeskanzler sein Frühstück einnahm, war er von der Aufregung unbelastet.

Wen fragt man, wo der Speisewagen des erwarteten Zuges halten wird, wo die erste Klasse? In Velden am Wörther See stellten am 22. Mai zwei Reisende — ein Herr und eine bekannte Wiener Ärztin — diese Fragen bezüglich des TS 191 „Bundesländer-Expres“ dem Fahrdienstleiter. Die Reisenden waren angetan von der Höflichkeit und Zuvorkommenheit des befragten Eisenbahners. Er plazierte beide an die richtige Bahnsteigstelle, nicht ohne vorher darauf aufmerksam gemacht zu haben, daß ein Durchgehen zum Speisewagen ab einer von ihm bezeichneten Stelle aus Zugbildungsgründen (2mal ET 4010-Garnituren) nicht möglich sein werde. Anrufe über solche scheinbaren Unwichtigkeiten werden von uns nicht bagatellisiert. Der beteiligte Mitarbeiter soll wissen, daß seine Leistung von unseren Kunden anerkannt wird. Doch auch für den Bahnhofsvorstand, der die Mitarbeiter immer wieder zu freundlichem Verhalten ermuntert, ist es eine Freude zu hören, daß seine Bemühungen von seinen Mitarbeitern verstanden und weitergetragen werden.

Was schreibt die Zeitung über „ÖBB-Bedienstete, die einer Lehrerin aus der Patsche halfen“? Wir zitieren wörtlich: „Ein Floridsdorfer Team von Schnellbahnbediensteten hat einen beispiellosen Akt von Kundenservice und Menschlichkeit gesetzt, der eigentlich mit den höchsten Auszeichnungen bedacht gehörte, die die Bahn zu vergeben hat: Die wackeren Bahnbeamten opferten mindestens eine Stunde ihrer nächtlichen Freizeit, um eine Schülergruppe, die den letzten Zug versäumt hatte, wohlbehalten nach Hause zu bringen.“ 20 Schülern im Alter von 12 bis 15 Jahren

wurde von deren engagierter Hauptschullehrerin die Möglichkeit geboten, sich das Festival der Clowns im Wiener Prater anzusehen. Eine Verkettung von ungünstigen Umständen, alle nicht von der Lehrerin beeinflussbar, führte dazu, daß die Gruppe erst nach Mitternacht im Bf Wien Nord eintraf und in den letzten Schnellbahnzug einstieg. Endbahnhof dieses Zuges war Floridsdorf, die Gruppe gehörte aber nach Strebersdorf. Während sich, dort angekommen, die Lehrerin anschickte, Taxis zu organisieren, kam der Zugführer des Schnellbahnzuges gelaufen und rief „Steigts wieder ein, wir fahren euch nach Strebersdorf!“ Was auch geschah! Reaktion der Jugendlichen: „Die Bahn hat uns wie den Bundespräsidenten persönlich behandelt. Dafür kann man nicht genug danken. Wir sind jetzt ÖBB-Fans!“ Damit kein Verdacht aufkommt: Es handelte sich um keine „Schwarzfahrt“. Die Zugmannschaft, die sich spontan zur Verfügung gestellt hatte, machte den Vorschlag dem Fahrdienstleiter, welcher korrekt die Zustimmung der BBDion Wien (Dispo) einholte.

Immer wieder greifen ältere oder sogar hochbetagte Menschen zur Feder, um ihrer Freude über die fürsorgliche Betreuung durch ÖBB-Bedienstete Ausdruck zu geben.

So schildert die 81jährige Frau Maria Schlesinger, eine Nichte des bereits verstorbenen ehemaligen Generalsekretärs der ÖBB, Hofrat Dr. Kankovsky, wie sie am 31. Jänner 1982 mit dem Zug 4743 von Laßnitzhöhe nach Graz fuhr, um dort mit dem 5 Minuten später abfahrenden Z 816 in ihren Wohnort Knittelfeld zu gelangen. Frau Schlesinger meint, daß es ihr ohne Hilfe des Schaffners, der ihr die Tasche zum Eilzug trug, nicht möglich gewesen wäre, den Anschluß zu erreichen. Sie bedauert, daß es die Eile nicht zuließ, sich bei dem Schaffner — es handelte sich um den Zugführer — zu bedanken. „Wenn alle Menschen so hilfreich wären, wäre es auch für einen alten Menschen ein Vergnügen und eine Freude, mit der Bahn zu reisen.“

Das Generalsekretariat der Alpinen Ski-Weltmeisterschaften 1982 bringt in einem vom Generalsekretär der Weltmeisterschaften, Fritz Trafler, und dessen Stellvertreter, Heribert Thaller, unterzeichneten Brief an den Herrn Generaldirektor der ÖBB den Dank für die Zusammenarbeit in allen ÖBB-Angelegenheiten zum Ausdruck. Auf

die folgende Passage können wir richtig stolz sein: „Die Leistungen der ÖBB haben unser Erscheinungsbild in sehr eindrucksvoller Weise weltweit mitgeprägt und wesentlich zu dem positiven Gesamturteil der Alpinen Ski-Weltmeisterschaften 1982 beigetragen.“ Und für die Mitarbeiter, die damals im Feber an vorderster Front gestanden sind: „Unser Dank und unsere Hochachtung gelten ebenso allen in Schladming und Haus eingesetzten ÖBB-Beamten, mit welchen wir im Sinne einer echten Partnerschaft zusammenarbeiten durften.“

An einem Mittwoch war ein Eisenbahner für eine Tageszeitung wieder der Lichtblick, wert in die Spalte „Menschlich betrachtet“ aufgenommen zu werden. Geschildert wird, wie eine Frau am Sonntag, dem 14. März 1982, mit dem Zug 4114 von Leoben-Donawitz mit ihrem Enkel zu dessen Vater nach Wien abfahren wollte. Pech war nur, daß es sich um einen Werktagzug gehandelt hat. Wie sollte man in wenigen Minuten nach Leoben Hbf kommen? Mit dem sofortigen Eintreffen eines Taxis war an diesem Tag nicht zu rechnen. Der Güterkassier sprang sofort ein und brachte Großmutter plus Enkel mit seinem Pkw zum Bf Leoben Hbf, von wo die Fahrt wie geplant weitergehen konnte.

Gibt es auch diesmal Fanpost für den wohl beliebtesten Zugführer der ÖBB, Herrn Staber aus Villach? Keine Frage! Wir zitieren aus einem Brief, den Herr Alexander Widner aus Klagenfurt verfaßt hat:

„Ich fuhr am 16. März mit dem ‚Österreich-Italien-Expres‘, D 237, ab Südbahnhof nach Klagenfurt. So etwas von zuvorkommendem und freundlichem Schaffner habe ich noch nicht erlebt, obwohl — da ich alle weiten Reisen per Bahn erledige — ich schon einige Schaffner erlebt habe. Dieser gute Mann (ich saß in einem vorderen Waggon) war geradezu ein Wunder an Höflichkeit und Entgegenkommen. Nicht, daß andere seines Standes im allgemeinen unhöflich wären, nein, aber bei diesem Manne war eben dieses berühmte „Etwas Mehr“ vorhanden. Und was das Schönste war: seine Höflichkeit wirkte nicht gezwungen, sondern durchaus natürlich und ihm angemessen. Das war eben tatsächlich Höflichkeit, nicht dumme anbiedernde Servilität.“

Eine Seniorin, Frau Josée Vook-Albrier aus Paris, Gattin eines Agrarexperten bei der NATO, schreibt begeistert über die ÖBB-Bediensteten und erwähnt besonders Herrn Adolf Karner, einen Villacher Schaffner: „Ich schreibe Ihnen, um mich über Ihre Bahnangestellten zu bedanken. Immer sind sie zuvorkommend und hilfsbereit. Und wir reisen so viel, daß ich das beurteilen kann. Unlängst mußte ich nach Jugoslawien. Ich war kurz nach einer Operation und gehe schwer. Da hat Ihr Angestellter, ohne Aufforderung, mich und mein Gepäck in den Zug verfrachtet und dann in Jesenice zum dortigen Zug begleitet, wo er mir wieder hineinhalf.“

* * *

Das Zentralsekretariat der Gewerkschaft der Eisenbahner hat uns einen Brief des Herrn Fritz Weinwanschitzky aus Korneuburg zur Verfügung gestellt. Er hat den Brief geschrieben, weil an dem von ihm erlebten Kundendienst „soviel Unbekannte“ beteiligt waren. Herr Weinwanschitzky hatte am Sonntag, 28. März 1982, im Z 22421 seine Brillen — Wert S 1000,— — liegen gelassen. Zu Hause bemerkte er den Verlust. Er rief den Personenkassier an, der die Rücksendung der Augengläser mit dem nächstmöglichen Zug, vermutlich Z 22500, bewerkstelligen konnte. Schon nach anderthalb Stunden überreichte ihm der „Vorstand“ den Verlustgegenstand.

* * *

Dem Schalterbeamten bei der Personenkasse Dornbirn, der am 1. April 1982, ca. um 17.00 Uhr, Dienst versah, wird Frau Else Hefel, in der gleichen Stadt wohnhaft, noch lange dankbar bleiben. Als sie sich für den Folgetag

eine Karte nach Innsbruck erwarb, erkundigte sich der Kassier um ihre Rückfahrabsicht, mit dem Hinweis, daß der „Vorarlberg-Expreß“, Ex 418, an diesem Tag nicht verkehrt. Dadurch, schreibt Frau Hefel, sei sie vor einer Fehlplanung bewahrt worden. Bei der Rückreise am 2. April war Frau Hefel sehr angetan von der Freundlichkeit des Schaffners im Z 468, der ihr nicht nur erschöpfend über den Ulmer Kurswagen Auskunft gab, sondern ihr noch das Umsteigen in Feldkirch in den Zug 5504 empfahl und dabei behilflich war. Frau Hefel erzählt in dem Brief weiters, daß in dem von ihr benutzten Abteil zufällig ein Triebfahrzeugführer mitgefahren ist, mit dem sie ins Gespräch kam. Dabei erhielt die Reisende den „besten Eindruck hoher Pflichtauffassung“. Als sie ihm über die geschilderten Fälle „vorzüglicher ÖBB-Serviceleistung“ erzählte, wurde Frau Hefel von ihm gebeten, doch ein paar Zeilen darüber an die ÖBB zu schreiben. Diesem Ersuchen ist sie mit Freude nachgekommen.

* * *

Aus dem Fernsehen ist Ihnen sicher Dr. Hufnagel von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik — Wien, Hohe Warte — bekannt. Seit 1954 pendelt er oft zwischen Wien und Kirchdorf an der Krems. Bei seiner Bescheidenheit fragt sich Dr. Hufnagel, ob es ihm überhaupt zusteht, ein Urteil auszusprechen. Gottlob hat er es doch getan:

„In diesen Jahren hat sich sehr viel geändert: Anfangs war es zum Beispiel nicht möglich, am Abend von Wien aus Kirchdorf zu erreichen, die Folge war eine Nachtfahrt (Wien ab 15.00 Uhr, Kirchdorf an etwa 6.00 Uhr früh). Jetzt gibt es ausgezeichnete

Verbindungen, kurze Fahrzeit (manchmal nur 3 bis 4 Stunden), dazu sehr guten Fahrkomfort wie saubere Züge, schöne Sitze und dergleichen.

Trotz der ständig steigenden (Energie-)Preise sind auch Ihre Tarife attraktiver. Als sehr positiv möchte ich die Kilometerbank erwähnen, weiters ein Dankeschön für die Familienermäßigung.

Die offensichtlich zunehmende Zahl der Bahnfahrer ist sicher eine Bestätigung Ihrer guten Dienstleistung für die Öffentlichkeit. Erfreulich, daß Sie auch zu Stoßzeiten durchwegs Doppelgarnituren führen, so daß auch vor Feiertagen und bei Ferienbeginn und -ende eine angenehme Reise möglich ist.“

Dr. Hufnagel, der uns hoffentlich weitere Jahrzehnte treuer Kunde bleiben wird, hat dann noch Zugbilde- und Anschlußvorschläge gemacht, mit denen sich bereits die zuständigen Mitarbeiter auseinandergesetzt haben.

* * *

Ganz herzlich bedankt sich Frau Doktor Susanne Polsterer vom ReiseReferat Renner für die **hervorragende Betreuung** ihrer Siziliengruppe durch zwei Liegewagenschaffner, die bei der Fahrt im Z 235 am 2. April 1982 und Z 234 am 12. April im Einsatz waren. „Beide Herren haben unter dem Druck des Osterverkehrs eine fantastische Leistung für meine Gruppe „Reisebüro Renner“ — Akademisches Reisereferat — vollbracht, haben uns in unseren Liegewagen eine wirklich friedliche Reise beschert und uns aufopfernd betreut. Sie verdienen eine große Anerkennung und sind für die ÖBB eine wunderbare Repräsentation.“

Bester Eindruck

Die Handelsakademie I der Wiener Kaufmannschaft nutzte die Gelegenheit, sich mit den Schülerinnen und Schülern einer Klasse am 2. 12. 1981 bei den ÖBB umzusehen. Der Kundenbetreuungsraum in Wien Westbahnhof, Eisenbahnfahrzeuge, das Zentralstellwerk in Hütteldorf-Hacking und schließlich wieder in Wien Westbf Anlagen des kommerziellen Dienstes waren die Stationen der Führung.

Die Frau Professor war, gleichermaßen wie die Schüler, zufrieden. Dank und Anerkennung den ÖBB. Wir ver-

suchten zu hinterfragen, was auf die Handelsakademiker Eindruck gemacht hat.

Vieles: die persönliche Atmosphäre im Kundenraum, die Relais im Zentralstellwerk (im Zeitalter der Mikroelektronik fast schon als romantisch alt bestaunt), der Dienst des Fahrdienstleiters (um dessen Ablenkung zu vermeiden, mußte klarerweise eine verkehrsschwache Zeit gewählt werden), eine nicht gestellte Erfolgshandlung der Zollfahndung (unheimlich aufregend!). Was war aber der beste Eindruck? (Neugierde kennt keine Grenzen.)

Jetzt kommt die große Überraschung! Anlässlich der Zollschau wird ein Kleincontainer geöffnet. Inhalt: Glaswaren **unverpackt**. Ein paar Dutzend Augenpaare starren gebannt auf den Mitarbeiter, welcher den Behälter öffnet. Der Behälter ist offen, der von den Zuschauern gebildete Kreis ist ganz eng geworden. Dann ein einstimmiges „Aah!“. Fein säuberlich stehen die Glasprodukte aufgereiht. Nicht ein Kratzer, schon gar nicht Scherben! Darüber haben die jungen Leute noch lange gesprochen!

Transportqualität par excellence!

Zunächst dürften für das Abhandeln von Feuerlöschern hauptsächlich Lausbubenstreiche ursächlich gewesen sein. Dafür sprach, daß fallweise in Gleisnähe auf der Strecke solche Geräte aufgefunden wurden. In der Zwischenzeit dürften sich die Beweggründe verkommerzialisiert haben. Auf widmungsfremde Verwendung läßt schließen, daß die Leute, welche den Feuerlöscher entnehmen, freundlicherweise auch die Befestigungsschrauben und -bänder an sich nehmen.

Nicht nur des gestohlenen Wertes wegen, vielmehr aus den möglichen Folgen für das Leben von Reisenden, leitet sich ein ausgesprochen verbrecherisches Tun ab. Es ist aber gar nicht gesagt, daß diese Diebstähle nur diesseits der Staatsgrenzen begangen werden. Ende Februar traf mit einem Schnellzug der Franz-Josefs-Bahn an unserer Grenze ein ÖBB-AB aus einem Drittland ein. 28 Vorhänge waren heruntergefetzt und fehlten, der Spiegel im Abort war ebenfalls herausgestohlen; Clopapier und Handtücher bis auf das letzte Blatt geplündert. Dank dessen, daß der Sammler offenbar kein geeignetes Werkzeug besessen hatte, war der Rasierstecker nicht abmontiert, sondern nur herausgebrochen. Und dann der Feuerlöscher: Fast wäre er jemandem auf den Kopf gefallen. Die Befestigung war nämlich schon gelöst, doch dürfte irgend ein unerwarteter Ankömmling den Täter verschucht haben.

Freilich, auf das was im Ausland passiert, haben wir keinen Einfluß. Diesbezüglich bedarf es jedoch der Aufmerksamkeit an der Grenze bei Übernahme der Wagen. Auf unseren Strecken, sei es im Zusammenhang mit einer Zugfahrt, sei es in der Abstellgruppe eines Bahnhofes, gilt es, auch den Feuerlöscher in unsere Aufmerksamkeit einzubeziehen. Ein Herr mit Feuerlöscher, der sich, freundlich grüßend, in einem Bahnhof von einem Personenwagen entfernt, könnte natürlich ein Werkstättenbediensteter sein. Die Wahrscheinlichkeit ist doch eher gering. Das läßt sich auch mühe-los klarstellen.

Vielleicht hilft auch zu diesem Anliegen etwas Aufmerksamkeit.

Der Lagebericht der Betriebsdirektion,

der für jeden Kalendertag gesondert von der Zentralen Verkehrsüberwachung verfaßt wird, gibt Aufschluß über die Schwierigkeiten in der Betriebsabwicklung. Um die einzelnen, besonderen Ursachen der Betriebsbehinderungen rechtzeitig erkennen und in weiterer Folge beseitigen zu können, ist die ZVÜ auf vielseitige Informationen angewiesen. All diese Fakten werden verarbeitet, überprüft und den Fachdiensten zur weiteren Behandlung und zum Setzen ziel-führender Maßnahmen zugeleitet.

Betriebsdirektion

LAGEBERICHT — Mittwoch, 16. 6. 1982

Mit Stand 16. 6. 1982 waren im gesamten ÖBB-Gebiet 5469 leere, nicht verfügte Güterwagen, 1611 Schadgüterwagen und 230 ausgemusterte Güterwagen, das sind in Summe 7310 Güterwagen, auf Verkehrsgleisen hinterstellt.

Durch das Fehlen geeigneter Hinterstellgleise kommt es zu vielen an sich unnötigen Überstellfahrten mit Leerwagenzügen zum Teil durch ganz Österreich. Zusätzlich verschärft wird die Situation durch viele für einzelne Firmen wegen Entladerückstaus auf Verkehrsgleisen hinterstellte, noch beladene Güterwagen. Zum Beispiel ist das nördliche Waldviertel mit Wagen für die Firma Schwaighofer in Schwarzenau fast zur Gänze belegt. Ebenso das Oberinntal mit Wagen für die Firma Pfeifer in Imst/P.

Um gravierende Betriebsbehinderungen hintanzuhalten, wurde ins Auge gefaßt, ein Streckengleis der zweigleisigen Nordbahn zwischen den Bf Dürnkrot—Drösing für die Hinterstellung von leeren, nicht verwendeten Güterwagen zu sperren. Sollte mit diesem Abschnitt das Auslangen nicht gefunden werden können, wird zur Entlastung des Grazer Raumes die Sperre eines Gleises zwischen Graz Hbf—Puntigam in Betracht gezogen.

Güterzugverkehr:

Anzahl der abgespannten Züge um 24.00 Uhr:

	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Summe
Tfz-Mangel	1	2	—	—	3
Platzmangel	—	1	—	—	1
Betra 2 (Bruck/M.—Niklasdorf)	1	—	—	1	2
Weigerung JZ vor Bf Jesenice	—	—	—	1	1
	2	3	—	2	7

Restfrachten in Innsbruck Hbf: 1546 t wegen Weigerung FS.

Weigerung an DB vor Bf Kufstein: 1 Zug wegen Weigerung FS.

Entladerückstau Firma Pfeifer (Imst/P.): Stams 1 Wg., Telfs/Pf. 37 Wg., Innsbruck Hbf 9 Wg., Schönwies 11 Wg., Imst/P. 9 Wg., Landeck 15 Wg., Wörgl 12 Wg.

Entladerückstau Firma Schwaighofer (Schwarzenau): Gmünd NÖ 21 Wg., Pürbach/Schr. 10 Wg., Vitis 27 Wg., Göpfritz 12 Wg., Irnfritz 24 Wg., Groß Weikersdorf 15 Wg., Hötzelsdorf/G. 24 Wg.

Wichtige Verkehrsbeschränkungen im Güterverkehr: Keine.

	Gefahrte Bedarfsgüterzüge	davon auf Strecken über 50 km	abgesagte Regelgüterzüge
Wien	54	29	7
Linz	73	43	5
Innsbruck	6	4	3
Villach	45	39	4
	178 (171)	115 (106)	19 (41)
	(1980: 191)	(1980: 128)	(1980: 36)

(Teilweiser Auszug)

Arbeitnehmerschutz

Arbeitsgeräte für Weichenreiniger

Weichen- oder Stellwerkswärter mit einem Stellbereich von nur wenigen Weichen haben diese meist auch selbst zu reinigen und zu schmieren. Sind diese Weichen noch dazu unter Signaldeckung, so kann die dem Mitarbeiter bei den genannten Tätigkeiten im Gleisbereich drohende Gefahr auf ein geringes Maß reduziert werden. Bei von ihm selbst zu bedienenden Signalen reduziert sich die Gefahr noch weiter.

Mehr Sorgen machen uns jene Mitarbeiter, die in einem größeren Bereich zusätzlich noch in „Schnellfahrgeleisen“ Tag für Tag der Tätigkeit des Weichenreinigers nachgehen müssen. Ein wenig Unaufmerksamkeit hat schon so manchem dieser Kollegen das Leben gekostet. Es schadet nichts, wenn wir uns wieder einmal an den einen oder anderen dieser uns bekannten Männer erinnern: Kaderabek, Pürschl, Kogelnig, Koller... Jedem unserer Leser wird ein Name einfallen.

Warum beschwören wir den Geist der verunglückten Freunde, um uns „nur“ mit dem Arbeitsgerät zu beschäftigen. Bei keinem der uns bekannten Unfälle wurde ungeeignetes oder schlechtes Arbeitsgerät verwendet, geschweige denn, daß es für den Unfall ursächlich gewesen wäre. Unser An-

liegen ist es, den Weichenreinigern, einer Minderheit unter den Mitarbeitern des ausführenden Betriebsdienstes, die Arbeit so leicht wie möglich zu gestalten.

So soll der Weichenreiniger nur dann kauern oder hocken müssen, wenn es seine Tätigkeit wirklich notwendig macht. Zum Beispiel, wenn er mittels Spachtel die Gleitstühle und deren Umgebung behandelt. Beim Ölen der Gleitstühle kann er aber schon ein langstieliges Werkzeug verwenden. Damit kann er schon bei ständigem Bewegen des Oberkörpers im Stehen seine Arbeit in weitaus günstigerer, weniger ermüdender Körperhaltung ausüben. Hauptaspekt ist aber, daß der Mitarbeiter dadurch einen viel größeren Horizont bekommt, Gefahren eher erkennt und auch rascher die Flucht aus dem Gleis- beziehungsweise Gefahrenbereich bewerkstelligen kann.

Um den Bahnhöfen die Bestellung der Werkzeuge zu erleichtern, erinnern wir an die Bezeichnungen und Warennummern der wichtigsten in Betracht kommenden Arbeitsgeräte beziehungsweise derer Bestandteile:

Weichenbesen	Wr.-Nr. 114.20.65-69
(DB 1011)	
Radiatorenpinsel	Wr.-Nr. 114.28.76-78
(DB 1011)	
Stiel	Wr.-Nr. 598.30.09-12
(DB 1015)	
Stiel	Wr.-Nr. 598.40.01-09
(DB 1015)	

Weichenkratze geschmiedet Wr.-Nr. 803.32.25
(DB 1018 G)

Eiskratze (Eisstößel) Wr.-Nr. 803.32.31
(DB 1018 G)

Malerspachtel Wr.-Nr. 804.15.22-26
(DB 1018 G)

Von den Bahnhöfen kann nun aus Weichenbesen, Stiel und Weichenkratze oder Eiskratze ein kombiniertes Gerät hergestellt werden, das den Körpermaßen des zu beteilenden Mitarbeiters entspricht. Hat der Bahnhof wirklich keinen so geschickten Bediensteten zur Verfügung, der das halbwegs hinbringt, so wird sicherlich eine bereichsmäßig zuständige technische Dienststelle einspringen und für uns die paar Hammerschläge machen.

Den Wünschen des Anwenders nach besonderer Kombination der Geräte nachzukommen, dürfte keine Schwierigkeit bereiten. Nicht bewährt hat sich in der Praxis die Verlängerung von Malerspachteln mittels Stieles. Vor diesem Experiment raten wir deshalb ab. Hingegen brachte die Bestellung von Radiatorenpinseln der unterschiedlichen Größen gute Erfolge.

Wir bitten also unsere Weichenreiniger, dem materialverwaltenden Bediensteten des Bahnhofes (Materialbeamter, Vorstand) entsprechende Wünsche und Anregungen zu unterbreiten, falls nicht ohnehin entsprechendes Gerät vorhanden ist.

„Heizung aus“

Die Zugsammelschienen zwischen den Fahrzeugen dürfen nur verbunden oder getrennt werden, wenn sie spannungslos sind [siehe DV M 36, § 6 (9)]. Zuständig für das Verbinden und Trennen sowie für die Abgabe von Aufträgen zum Aus- und Einschalten der Zugheizung sind die mit dem Kuppeln und Heizen beauftragten Bediensteten; bei technischen Mängeln auch der Wagenmeister oder die Tfm-Mannschaft [siehe DV M 36, § 6 (1)].

Diese Bediensteten haben das Ausschalten der Zugheizung vor dem Verbinden und Trennen der Zugsammel-

schiene grundsätzlich persönlich und mündlich zu verlangen [siehe DV M 36, § 6 (21)].

Bei Schwierigkeiten in der direkten Verständigung zwischen Kuppler und Tfm-Führer, wie beim Kuppeln von Wagen am Zugschluß, dürfen Aufträge (z. B.: „Heizung aus“) und Vollzugsmeldungen (z. B.: „Heizung ist aus“) von anderen befugten Bediensteten übermittelt werden. Zulässig ist auch die Verwendung von Fernsprechern oder Funkgeräten. **Verboten** sind andere Arten der Verständigung, wie z. B. mit Handzeichen oder Lichtsignalen. Verboten auch die Verwendung des Lautsprechers; handelt es sich doch um eindeutig sicherheitsrele-

vante Mitteilungen [siehe DV M 36, § 6 (22)]. Bös wird es dann, wenn neben der Lautsprecherdurchsage, die vom Tfm-Führer, weil in der Nähe eine Lärmquelle störend wirkt, nur verstümmelt aufgenommen werden kann, Handzeichen zu Hilfe genommen werden. Hat der Zeichengeber dann noch zufällig eine grünleuchtende Handlaterne in jener Hand, mit der er Bewegungen nach oben macht, dann kann sich jeder Gedanken machen, wie lang das gut geht.

Leider müssen immer, immer wieder Mitarbeiter Verletzungen auf sich nehmen oder sogar ihr Leben lassen, weil die Sicherheitsbestimmungen bezüglich des Kuppelns der Zugsammel-

schiene nicht peinlichst genau befolgt werden. Es gibt sogar Mitarbeiter, die wiederholt einen Stromunfall in diesem Zusammenhang erlitten haben. Daß diese Männer noch leben ist kein Beweis dafür, daß der manchmal sogar provozierte Unfall immer mit dem Weiterleben ausgeht. Sollte sich jemand an dem Wort provoziert stoßen, in der Meinung, das gäbe es nicht, so raten wir ihm an, mit offenen Augen zu beobachten. Da gibt es Heiden, die verbinden oder trennen, wenn sie sich unbeobachtet glauben, das Heizkabel prinzipiell bei herrschender Spannung. Die wissen – so geben sie es zu verstehen – ganz genau, daß nichts passieren kann, wenn es trocken ist, wenn man die Steckdose so öffnet, daß... Nein, Sie bekommen dafür keine Anleitung! Vielleicht haben Sie es schon manchmal miterlebt, wenn es plötzlich zu einem ohrenbetäubenden Knall kommt und Sekundenbruchteile ein Feuerzauber, wie bei einem Feuerwerk im Prater, den Bahnsteig in helles Licht taucht. Dann tritt der Kuppler mit bleichem Gesicht aus dem Gleis. Gottlob ist nichts passiert. Die beiden Fahrzeuge müssen zwar wegen des entstandenen Schadens ausgesetzt werden – der Stecker ist zerborsten, die Steckdose verschmort – doch unser Verschieber lebt! Manchmal geht es aber auch ganz leise zu. Vor einigen Minuten haben Sie noch mit Ihrem Kollegen gesprochen. Jetzt rührt er sich nicht mehr. In der Hand hält er noch das Heizkabel. Lohnt sich das? Ein nicht alltäglicher aber jederzeit möglicher Unfall, mit leichten Folgen, spielte sich so oder ähnlich ab: Ein Schnellzug, bespannt mit Zugtfz und Vorspanntfz, beide E-Loks, fährt in einem Unterwegsbahnhof ein, wo Wagen beigegeben werden sollen. Der Kuppler sieht, daß beide Tfz die Stromabnehmer angehoben haben. Kurz nach dem Anhalten des Zuges hat sich der Kuppler bereits beim Zugtfz eingefunden. Dessen Stromabnehmer ist bereits gesenkt. Der Tfz-Führer befindet sich nicht auf dem Führerstand. Unser Vershubbediensteter steigt ins Gleis, löst die E-Heizungsverbindung und schon gibt es dabei einen Überschlag. Die Verletzung des Mitarbeiters stellt sich als geringfügig heraus.

Des Rätsels Lösung:

Die Heizleistung des Zugtfz hätte für die Beheizung des Wagenzuges nicht

ausgereicht. In der DV M 36, § 3 (10) ist vorgesehen:

„Befinden sich in einem Zug zwei oder mehrere Tfz, darf das Heizen des Zuges von einem anderen als dem Zugtfz aus erfolgen, wenn vom Zugtfz

– die Heizeinrichtung fehlerhaft ist oder

– die Heizleistung nicht ausreicht und die des anderen größer ist.“

Sie sehen: man kann nicht vorsichtig genug sein. Unser Kuppler wird sich jetzt nie mehr den einen Schritt ersparen und sich stets überzeugen, daß nicht eine Verbindung der Zug sammelschiene zu einem weiteren Tfz besteht.

Vorsicht tut nicht weh!

Eine gute Parole – finden Sie nicht auch?

Dieses informative Plakat war zum aktuellen Zeitpunkt im Bf Attnang-Puchheim ausgehängt:

Unfallstatistik 1981

Bf Attnang P.

Insgesamt: 17 Arbeitsunfälle

Zugbegleiter: 5 (Auf- u. Absteigen,
Kuppeln, Ladearbeiten)

Verschub: 3 (Kuppeln, Sturz)

Ladedienst: 3 (Sturz)

Lampist: 1 (Verätzungen)

Wagenreinigung: 1 (Sturz)

Wegunfälle: 4

Vorsicht tut nicht
weh!!