

Aus dem Verkehrsgeschehen

Transport gefährlicher Güter - aktueller denn je!

Der Gefahrguttransport insbesondere auf Schiene und Straße stellt durch die hohe Konzentration gefährlicher Stoffe auf verhältnismäßig kleinem Raum eine nicht zu unterschätzende Gefahrenquelle dar. Besonders dann, wenn Vershubtätigkeit und der Transport selbst im Bereich dicht besiedelter Gebiete stattfinden. Herausragende Beispiele hierfür sind das Ausfließen mit anschließendem Brand von ca. 20.000 l Schwefelkohlenstoff

nach Verschubzusammenstoß im Bf St. Pölten Fbf am 10. 7. 1980 (siehe IdB 3/80) oder der Brand eines mit 76 Fässern Phosphor beladenen Wagens im Bf Andorf am 27. 5. 1982 (Auszug aus einem Bericht der Feuerwehr):

Am 27. Mai 1982 gegen 14.10 Uhr trat auf der Bahnstrecke zwischen der Haltestelle Griesbach und dem Bahnhof Andorf aus einem aus Rumänien in Richtung BRD unterwegs gewese-

nen Güterwaggon ein Gasentwicklung auf.

Der Güterzug wurde im Bahnhof Andorf angehalten, und durch den Bahnhofsvorstand wurde die Feuerwehr in Andorf alarmiert. Alarmierungszeit 15.00 Uhr. Aus den Zugsbegleitpapieren war ersichtlich, daß die Ladung aus Phosphor bestand, welcher in Fässern eingelagert war.

OBI Feichtner verständigte sofort den Bezirks-Feuerwehrkommandanten OBR Gehmaier, welcher Großalarm für die umliegenden Feuerwehren auslöste und das Landes-Feuerwehrkommando von diesem Ereignis in Kenntnis setzte.



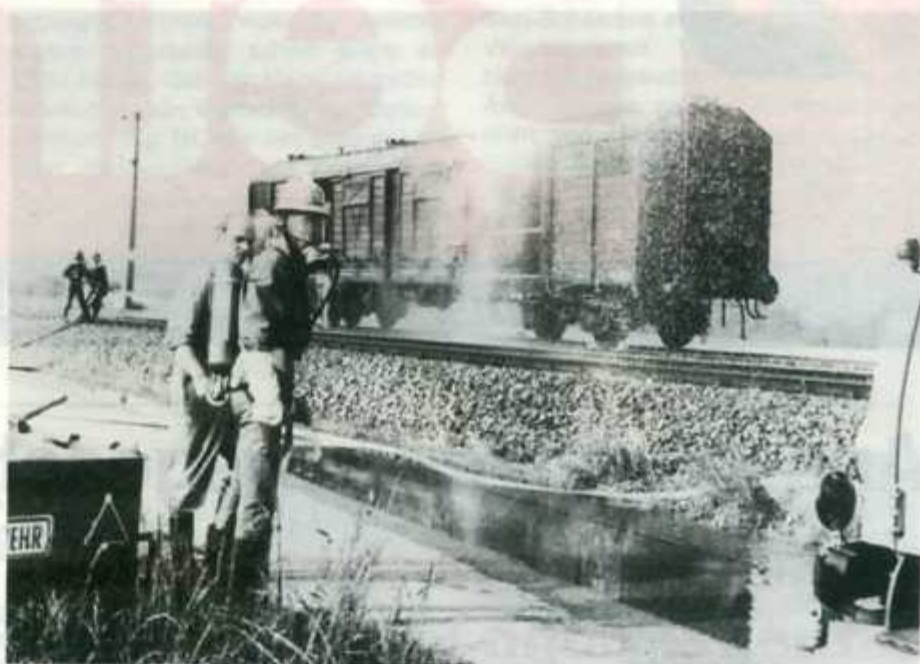
Von der ebenfalls alarmierten Gendarmerie wurden umfangreiche Absperrmaßnahmen getroffen.

Nach Eintreffen von Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Kimberger und Landes-Feuerwehrkommandant-Stellvertreter Ing. Nadler trat im Dienstzimmer des Bahnhofes Andorf ein Katastrophenabwehrstab zu einer Krisensitzung zusammen, der folgende Anordnungen traf:

1. Der brennende Waggon wird wegen der starken Gefährdung der Bewohner des dicht bebauten Bahnhofbereiches in Richtung Taufkirchen auf das Freigelände abgezogen. In ca. 1,5 km Entfernung ist eine günstige Stelle, bei welcher der Waggonbrand durch die eingesetzten Einsatzkräfte bekämpft werden kann. Außerdem ist in diesem Bereich ein Bach in der Nähe, der genügend Löschwasser liefert.
2. Um Reisende nicht zu gefährden, ist vorerst jeglicher Zugverkehr einzustellen.
3. Die beiden Gleise in Richtung Schärding sind zu sperren und die Oberleitungen sind stromlos zu machen.
4. Nach Abtransport des brennenden Waggons kann der Zugverkehr aus Richtung Neumarkt bis zum Bahnhof Andorf wieder aufgenommen werden.
5. Die Löscharbeiten dürfen erst durchgeführt werden, wenn die Abschaltung der Oberleitungen erfolgt ist.
6. Um die Sanitätsbetreuung sicherzustellen, es war mit Vergiftungen zu rechnen, wurden zusätzliche Rot-Kreuz-Fahrzeuge angefordert. Die Leitung des Roten Kreuzes lag in den Händen von Med.-Rat Dr. Löscher und Bezirkssekretär Duscher.
7. Obwohl nicht mehr im unmittelbaren Gefahrenbereich liegend, wurden die Bewohner der in Windrichtung befindlichen Gebäude über Lautsprecherwagen des Bezirks-Feuerwehrkommandos über Verhaltensmaßnahmen in Kenntnis gesetzt.

Einsatzablauf

Um 16.00 Uhr wurde der qualmende Güterwaggon vom Bahnhof abtransportiert und im vorgesehenen Freigelände auf Gleis 2 abgestellt. Die Einsatzkräfte, welche mit schwerem Atemschutz ausgerüstet waren, ver-



suchten mit massivem Wassereinsatz, 2 Wasserwerfern und 8 Hochdruckrohren die Gaswolke durch starkes Besprühen niederzuschlagen bzw. das Waggoninnere über die Jalousien unter Wasser zu setzen.

Um 17.40 Uhr waren der Brand und die Giftgasentwicklung eingedämmt. Mehrere der offensichtlich durch Korrosionsschäden desolaten Fässer waren bereits stark ausgebaucht. Um ein Aufplatzen zu verhindern, wurden die Fässer laufend mit Wasser gekühlt. Durch vorhandene Phosphornerster, an die infolge der Ladung kaum heranzukommen war, entstand immer wieder eine Giftgasentwicklung. Um eine endgültige Beseitigung der Gefahr zu erreichen, wurde beschlossen, Container anzufordern und die beschädigten Fässer darin so lange im Wasser zu lagern, bis eine Übernahme in eine Deponie gesichert ist. Leider konnte dem nicht entsprochen werden. Da immer wieder neue Entzündungen folgten, wurde angeordnet, die beschädigten Fässer umzuladen usw. Einsatzende 3.00 Uhr des Folgetages.

Um für solche oder ähnliche außergewöhnliche Ereignisse mit gefährlichen Gütern entsprechend gerüstet zu sein, ist es Aufgabe verschiedener Institutionen, in Zusammenarbeit mit den Verursachern der Gefahr, für Maßnahmen zur Bekämpfung von möglichen Unfallfolgen zu sorgen. Dies ist in erster Linie durch die Einsatzbereitschaft der Feuerwehren, die besonders im Bereich langer Tunnels von den ÖBB

durch den Ankauf von Langzeitempenschutzgeräten, Gasschutzanzügen und sonstigen Vorsorgegerätschaften unterstützt werden (siehe IdB 3/81), gewährleistet.

Zur richtigen Identifizierung des gefährlichen Gutes und somit zur raschestmöglichen Beurteilung der Gefahrensituation stehen heute verschiedene Systeme zur Verfügung, wie genaue Frachtbriefvermerke und Anbringung von Gefahrenzetteln gemäß RID, oder die Kennzeichnung von Behälterwagen und Maßnahmen gem. dem Handbuch für gefährliche Güter (Hommel) u. ä. Damit sind alle, von Beginn an beteiligten Stellen – Bf, FF, Rettung, Gendarmerie usw. – in der Lage, die richtigen Sofortmaßnahmen an der Unfallstelle einzuleiten. Erste Hilfe-Maßnahmen durchzuführen und für den Fall einer größeren Ausbreitung von Schadstoffen Schutzmaßnahmen für Bevölkerung und Mitarbeiter zu organisieren. In besonders gelagerten Fällen (Spezialwaggon erforderlich, unübliche oder falsche Bezeichnung des Gutes u. ä.) wird die Zusammenarbeit mit der Herstellerfirma des Gefahrgutes rasch zum Erfolg führen.

Zur besseren Koordination aller Belange im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) wurde kürzlich ein Arbeitskreis unter Beteiligung aller betroffenen Fachdienste und Federführung der Verkaufsdirektion eingerichtet. Über die Tätigkeit dieses Arbeitskreises werden wir in einem unserer nächsten IdB berichten.

Alltag des Betriebskontrollors

Betriebskontrollor 3 der Dion Innsbruck, Dienstsitz Bludenz, Bereich Ötztal (e) – Bludenz (e).

Diesen höchst verantwortungsvollen Posten übt Herr Günther Holzknicht, ein Eisenbahner, wie man ihn sich vorstellt, aus. Als Betriebskontrollor ist er schon seit 18 Jahren tätig. Übrigens: der Sohn von BK Holzknicht ist ebenfalls Eisenbahner – ein begeisterter Triebfahrzeugführer.

Ein Mitarbeiter des IdB hat im heurigen Sommer Herrn BK Holzknicht einen Besuch abgestattet und ihn einige Stunden – sozusagen während der normalen Dienstzeit – begleitet. Immerhin ist er einer der erfahrensten Männer im BK-Geschäft. Unseren Lesern absolut nicht unbekannt: Sein Name war schon in einem Seminarbericht zu finden; auch wurde er schon in Leserbriefen, mit oder ohne Namensnennung, zitiert. Selbst pflegt Herr Holzknicht oft Kontakt zum IdB und gibt dabei auch Anregungen für die Beitragsgestaltung.

Die Idee zu dem Besuch kam uns, als BK Holzknicht am 28. 4. 1982 durch den Herrn Bundesminister für Verkehr das „Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“, kraft Verleihung durch den Herrn Bundespräsidenten, überreicht bekam.

Begleitung des Sonderzuges für Hussein von Jordanien nach Langen am Arlberg am 19. 1. 1979 (in der Mitte Hofrat Harald Günther, GD III/2)



Einsatzleitung anlässlich der Entgleisung des Z 77712 im Bf Bludenz am 20. 9. 1980

Dieser Ehrung gingen schon andere Auszeichnungen voran: Olympiamedaille, die Tiroler Erinnerungsmedaille für Katastropheneinsatz und das Große Verdienstzeichen des Landes Vorarlberg. In diesen Auszeichnungen spiegelt sich ganz deutlich die Tätigkeit dieses Betriebskontrollors. Er braucht sich nicht in den Vordergrund zu stellen. Seine Tätigkeit bringt es mit sich, daß er oft genug im Blickpunkt der Öffentlichkeit steht. Ein reichhaltiges Archiv an Fotos, Zeitungsausschnitten und Rundfunkmitschnitten beweist das. Leider sind in der Sammlung keine TV-Aufzeichnungen. Wohlwollende Anerkennungs schreiben gibt es hingegen von der Feuerwehr, dem ORF und anderen Institutionen. BK Holzknicht meint dazu, daß alle diese erfreulichen Reaktionen der Öffentlichkeit dem hundertprozentigen Einsatz und dem Diensteifer der Mitarbeiter seines Bereiches zuzuschreiben sind.

Nicht um jetzt zu lobhudeln, sondern um wieder einmal zu beweisen, daß auch negativste Ereignisse unseres Bereiches in den Medien wohlwollend kommentiert werden können, zwei Zitate:

„... fiel nicht ein einziges unfreundliches oder gar hartes Wort“ und „ein Kabinettstück des ÖBB-Betriebskontrollors“.

Und das betraf die Entgleisung eines ganzen Zuges, der sogar gefährliche Güter mitführte, nachdem dieser den Arlbergtunnel aus Personalverschul-

den mit weitaus überhöhter Geschwindigkeit durchrast hatte (siehe IdB 3/80).

So vorbereitet, trifft der IdB-Mitarbeiter im Bf Bludenz kurz nach 6 Uhr ein. Der BK ist bereits auf dem Platz. Wir haben einen Tag erwischt, an dem „absolut nichts los“ ist, so daß Zeit für Gespräche blieb, die nicht nur informativ, sondern auch sehr konstruktiv verlaufen sind.

Die Dienstesausbübung des BK erfolgt nach der DV V 21. Eine wesentliche Aussage der „Dienstvorschrift für Betriebskontrollore“ lautet:

„§ 1 (4) Soweit in dieser Dienstvorschrift nichts besonderes angeordnet ist, richtet sich die Tätigkeit des Betriebskontrollors nach den allgemeinen Weisungen und besonderen Aufträgen der Transportabteilung. Im übrigen führt der Betriebskontrollor seine Tätigkeit aus eigener Initiative durch; für die Zweckmäßigkeit seiner Anordnungen ist er selbst verantwortlich.“

Durch reichliches Ausschöpfen dieser Auflage und in schwierigen Situationen durch die Möglichkeit, sogar Anordnungen über den Rahmen der Vorschriftenbestimmungen hinaus zu geben, kann der Kontrollor das sein, wofür er dringend benötigt wird, nämlich ein „Bereichsmanager“. Durch den ganzen Tagesablauf zieht sich dieser Managergeist; es geht um betriebliche Feinheiten, innerdienstliche Kontakte mit den Managern anderer Fachbereiche, das Eingehen auf Kundenwünsche, personelle Sorgen und tausenderlei Kleinigkeiten.



Besuch eines Bahnhofes des Aufsichtsbereiches

Besonders erfreulich, daß dem BK nicht nur die Verhütung außergewöhnlicher Ereignisse allgemein, sondern auch der Arbeitnehmerschutz, im Vordergrund natürlich die Unfallverhütung, am Herzen liegt. Aus verschiedenem Text- und Bildmaterial, z. B. aus der „Sicherheit zuerst“, verfertigt er Collagen, die er in angemessenen Abständen an die Bahnhöfe seines Bereiches ausschickt. Ein ganzes Sortiment fällt sofort beim Betreten des BK-Büros auf. Selbstverständlich hatte der BK schon vorher die Fahrdienstleitung des Dienstsitzbahnhofes Bludenz aufgesucht, um die Meldungen aus den Nachtstunden zu sichten. Gleichzeitig wurde deponiert, wo er tagsüber erreichbar ist.

Während einige schriftliche BK-Aufträge besprochen werden, darunter periodische Weisungen über die Führung bestimmter Aufschreibungen und den Pflichtinhalt aufliegender Mappen, meldet sich – es ist kurz nach 7 Uhr – aus Feldkirch fernmündlich Betriebskontrollor 4, Herr Schmid.

Die BK 3 und 4 vertreten einander gegenseitig, so daß fast täglich morgens und sonst nach Bedarf die Betriebslage, Betra, abgespannte Züge und Besonderheiten aller Art ausführlich durchbesprochen werden. Damit werden auch divergierende Entscheidungen hintangehalten. BK Schmid hat große Sorgen mit den argen Behinderungen im Zugverkehr durch die umfangreiche Bautätigkeit im Rheintal. Die beiden Herren diskutieren Mög-

lichkeiten, den einen oder anderen Zug durch betriebliche Kunstgriffe wenigstens etwas zu sanieren. Da liegt auch schon das neueste Exemplar der „Vorarlberger Nachrichten“ auf dem Tisch des BK 3. In einem Leserbrief wird auf den schlechten Lauf des Z 5628 eingegangen. In dem von jungen Leuten unterschriebenen Text wird angefragt, ob man Jugendliche auf diese Art zur Pünktlichkeit ermuntern könne. Eine bedauerliche Situation, der es nun beizukommen gilt. Guter Rat ist teuer!

Mittlerweile ist es 7.50 Uhr geworden. Bahnhofsvorstand Zelewitz betritt den Raum. Der morgendliche Routinebesuch. Der Vorstand ist auch schon länger im Dienst. Der frühe Dienstantritt deswegen, damit die Mitarbeiter aus dem Nachtdienst noch abladen können, wenn sie wo der Schuh drückt – es schläft sich dann ruhiger. Allfällige Unklarheiten werden sofort und ohne späteres Rätselraten aufgeklärt. Nun berichtet Herr Zelewitz über die abgelaufenen Stunden im Bf Bludenz und auf den anschließenden ÖBB-Strecken sowie über den Übergangsverkehr auf die Strecke Bludenz – Schruns der Montafonerbahn. Für später wird ein Treffen beim Bahnhofsvorstand vereinbart.

Um 8.00 Uhr erscheint der Schulungsbeamte für den Betriebsdienst, Herr Schäfer, und erinnert, daß in 5 Minuten der Dienstunterricht für Zugbegleitbedienstete beginnen wird. Der BK pflegt sich so oft wie möglich beim

Dienstunterricht – einmal für kurze Zeit, ein andermal länger – einzufinden, um zu offenen Fragen Rede und Antwort zu stehen. Diesmal gestaltet sich der Unterricht derart lebhaft – interessanter Vortrag, höchst interessierte Teilnehmer – daß der BK es für richtig hält, bis zum Schluß zu bleiben. Er ergreift auch wiederholt selbst das Wort. Es geht um aktuelle außergewöhnliche Ereignisse, die Beförderung gefährlicher Güter, Tonbänder und Lautsprecher in Zügen u. a. Beim Weggehen hat jeder das Gefühl, daß die Zeit absolut nicht vertan war! Auch im Schulzimmer fällt eine mit Phantasie verfertigte, sehr eindrucksvolle Collage im Dienste der Unfallverhütung auf.

Nun ist es höchste Zeit zum vereinbarten Treffen beim Bahnhofsvorstand zu gehen. Unterwegs eine Frage an den BK: „Wenn es in der DV V 21 heißt: ‚Auf Dispo-Strecken (DV V 23 trifft der Betriebskontrollor Anordnungen, die den Betriebsablauf beeinflussen, nur im Einvernehmen mit der zuständigen Dispositionsstelle, ergibt das Konfliktsituationen?‘ Über die Frage ist der BK etwas verwundert. Er verneint sofort. Allerdings muß hier angemerkt werden, daß die Dispo Arlberg aus einer bereits intakt gewesenen ZÜ (Zugüberwachung) hervorgegangen ist.

Als ob es bestellt wäre: kaum trifft der BK beim Vorstand ein, als auch schon das Telefon läutet. Die Dispo teilt ihm mit, daß wenige Minuten vorher Z 43650 nächst Strengen in eine Mure gefahren ist. Schon kurz danach ist der BK über Funk mit dem Tzf-Führer verbunden. Die Örtlichkeit ist ihm bestens vertraut. Von oberhalb der Bahn wurde Material verfrachtet. Der Bach wird die kleinen Teile wegschwemmen, den Rest werden die Bediensteten des Bahnmeisters entfernen. Mit der Dispo wird kurz noch die Betriebslage beiderseits der Ereignisstelle besprochen; die Unterbrechung wird nicht von langer Dauer sein.

Wenige Minuten später gibt ein Unfallbereichsbahnhof eine Meldung gemäß Nr. 12 der Richtlinien durch. Durch gezielte Fragen überzeugt sich der BK, daß alle vorgesehenen Maßnahmen getroffen und die Verständigungen durchgeführt worden sind. Ein persönliches Einschreiten des BK ist nicht nötig.

Mit dem Vorstand werden verschiedene Dinge durchbesprochen, ehe die

beiden Herren wieder auseinandergehen. Da geht es um die Neuordnung des Auftragsbuches, einen interessanten Vorschlag des Vorstandes zur Erstellung der Bahnhofdienstordnung (die Vorschriftenexperten werden sich selbstverständlich damit auseinandersetzen), den Aufwand für den Blumenschmuck (die Dion wird sich bei den edlen Spendern wieder bedanken), eine Berechnung des Stromverbrauches, wenn die Beleuchtung unnötig auch tagsüber eingeschaltet bleibt, die Vorplanung für einen Bahnhofumbau in bezug auf die Arbeitsabläufe und ...

In der Zwischenzeit ist die Dienstpost beim BK angelangt. Es ist jetzt an ihm, zu etlichen Vorfällen Stellung zu nehmen: eine Betriebsanfrage liegt vor – da gilt es, die Dinge ins rechte Licht zu rücken –, das Schreiben eines Bahnhofsvorstandes über die schlechte Qualität eines Mitarbeiters, die Regelung der Übergabe von schriftlichen Befehlen in einem bestimmten Bahnhof, aber auch vertrauliche Mitteilungen, die diskrete Veranlassungen erfordern. Die Streckenleitung will über Zugpausen im nächsten Fahrplanabschnitt informiert werden. Anlässlich der Inkraftsetzung einer neuen Vorschrift werden Weisungen an die Bahnhöfe erteilt.

Die Zeit verrinnt wie im Fluge. Es ist bereits früher Vormittag. Per Pkw fahren wir nun los, um zwei Bahnhöfe zu besuchen. Unterwegs sehen wir den Ort eines Felssturzes, der glücklicherweise über den Bahnkörper folgenlos hinweggedonnert ist; für einen Menschen aus der Ebene sehr beunruhigend. Das Gespräch dreht sich natürlich um Lawinen, die Erkennbarkeit des voraussichtlichen Abganges und die Sicherheitsmaßnahmen. „In einigen Jahren bekommt man schon ein Gespür dafür“, meint der BK. Das Gespräch findet seinen Abschluß im Bf Dalaas, wo beim Gedenkstein für die bei einem furchtbaren Lawinenunglück vor etlichen Jahren ums Leben gekommenen Menschen kurz verweilt wird. Lokomotivführer Linseder und andere, den älteren Lesern gewiß noch erinnerliche, Opfer des Unglücks haben hier den Tod gefunden.

Nun ein Besuch beim Fdl im später errichteten Aufnahmegebäude, dessen Bauweise den drohenden Naturgewalten Rechnung trägt. Direktiven für eine bevorstehende Gleissperre werden gegeben, der Stand der vorbereitenden Arbeiten wird erkundet. Bezüglich einer Gefahrenquelle bei einer orts-



Beim Schneeräumeinsatz. Bf Dalaas, Dezember 1981

bedienten Weiche wird eine Regelung getroffen.

Zurück geht es zum Bahnhof Braz, der auch schon bei der Hinfahrt Zwischenstation war. Gleissperren Hintergasse – Braz in jeder sich bietenden Zugpause. Arbeiter auf der Strecke, Arbeitszugeinsatz. Da geht es ganz schön rund. Wieder schafft sich der BK Kenntnis über das Baugeschehen. Er überzeugt sich auch davon, daß der Kontakt Fdl–Dispo gerade wegen der schwierigen Betriebslage reibungslos vonstatten geht. Die paar Sekunden der Verständigung mit der Dispo müssen drin sein, sie machen sich auch in den betrieblichen Auswirkungen bezahlt.

Der BK greift auch hinsichtlich der Schutzkleider regelnd ein. Da ist heute ein Weichenreiniger im Einsatz, der sonst andere Dienstverrichtungen zu besorgen hat. Es wird ihm Warnkleidung vom Bahnhof ausgehändigt. Der Zugführer des Arbeitszuges führte bis vor kurzem planmäßig nur Reisezüge; er hat sich bei Dienstantritt den Schutzhelm des Bahnhofes ausgeborgt. Mit dem Schuhwerk gibt es allerdings Schwierigkeiten. Unbürokratisch leitet der BK in einem Gespräch mit dem Materialbeamten des Zugbegleiterheimatbahnhofes die Bereinigung ein.

Noch ein Gespräch zwischen IdB-Mitarbeiter und Fdl unter vier Augen.

„Was halten Sie vom IdB? Lesen Sie es nur aus Verpflichtung?“

Der Fdl erklärt, es sehr genau zu lesen; aus verschiedenen Gründen – keinesfalls aus Schadenfreude. Diese Aussage ist uns viel wert!

„Bevorzugte Beiträge?“

Der Fdl trifft den persönlichen Geschmack des Fragenden. Beiträge, die sich ganz oder überwiegend mit Vorschriftenbestimmungen beschäftigen. Also reine Erläuterungen oder Beispiele, in denen die Anwendung einer Vorschrift dem Leser nähergebracht wird. Diese Beiträge findet der Fdl als echte Hilfe für seinen Dienst.

„Wie sollte ein Betriebskontrollor sein?“

Die Antwort kommt ohne das geringste Zögern: „So wie der unsere!“

Diese Aussage gibt unserem Besuch wohl den schönsten Abschluß. Zurück geht es zum Bahnhof Bludenz, wo nicht mehr lange auf den Zug nach Innsbruck gewartet werden muß.

Das Tagewerk des BK ist noch lange nicht zu Ende. Wir wünschen ihm zum Abschied noch einen angenehmen Abend und eine störungsfreie Nacht. Herr Holzknecht bedankt sich für den Wunsch, hat er doch im Anschluß an seinen Dienst wieder Bereitschaft zu halten. Und leider kann sich im Bereich eines Betriebskontrollors zu jeder Tages- oder Nachtzeit etwas ereignen, worüber niemand Freude hat. Dann wird der BK wieder seine Managerfähigkeit entfalten.

Das Wort hat ...

die BBD Linz

Am Mittwoch, 3. 3. 1982 um 11.59 Uhr bemerkten bei der Durchfahrt des Zuges 44907 im Bf Salzburg Aigen der am Platz anwesende Fdl und der Bahnhofsvorstand am 2. Wagen des Zuges sehr starke Rauchentwicklung und Brandgeruch. Daraufhin wurde das Anhalten des Zuges beim Bf Salzburg Aigen verfügt und der Tzf-Führer zur Überprüfung beauftragt.

Vom Tzf-Führer wurde der Bruch des rechten vorderen Achslagergehäuses und eine starke Erwärmung des Lagers festgestellt. Bei der näheren Untersuchung wurde ermittelt, daß das Achslager bereits im km 5,6 gebrochen war und der Zug bis zum Anhalten im km 9,7 eine Strecke von 4,1 km ohne Rollenlager zurückgelegt hatte.

Bei nicht ordnungsgemäßer Zugbeobachtung wäre es in weiterer Folge sicherlich zur Entgleisung des Zuges mit großem Sachschaden und erheblichen Betriebsbehinderungen gekommen. Dieses Ereignis zeigt wieder die Wichtigkeit der Zugbeobachtung und die Wichtigkeit der Anwesenheit des Fdl am Platz.

die BBD Innsbruck

Am Samstag, dem 3. 7. 1982, um 5.04 Uhr fuhr Zug 69356 (1205 t, 596 m, 39 Wg) im Bf St. Johann in Tirol durch. Der Fdl war rechtzeitig zur Zugbeobachtung auf den Platz gegangen und bemerkte im letzten Zugdrittel bei einem Wagen starke Rauchentwick-

lung. Der Fdl lief sofort in die Fahrdienstleitung zurück, wo ihn bereits auch der Wärter des Stellwerkes 2, der ebenfalls anlässlich der Zugbeobachtung die Unregelmäßigkeit wahrgenommen hatte, fernmündlich auf die offensichtlich bestehende Gefahr aufmerksam machte. Als ihm am sinnvollsten scheinende Maßnahme zum Anhalten des Zuges veranlaßte der Fdl das Zurückstellen des bereits freizeigenden Blocksignals der nächsten Zugfolge. Nach Stillstand des Zuges wurde von der Zugmannschaft ein Brand eines Achslagers sowie der Bruch der Lagerschale eines Wagens, beladen mit Dachsteinen von Gumpoldskirchen nach Schwaz, festgestellt. Es wurde vereinbart, den Wagen wegen der akuten Entgleisungsgefahr gar nicht mehr bis zum nächsten Bahnhof mitzunehmen, sondern mit besonderer Vorsicht in der nahe gelegenen Anschlußbahn Hartsteinwerk Kitzbühel abzustellen.

Durch die besondere Aufmerksamkeit der beiden Bediensteten des Bahnhofes St. Johann i. T. und die folgerichtige Handlungsweise des Fdl konnte mit Sicherheit eine Entgleisung des Güterzuges und damit ein unter Umständen schwerer Schaden für die ÖBB verhindert werden.

die BBD Villach

Sonntag, den 20. 6. 1982 wurden im Bf Friesach alle Voraussetzungen für die ungehinderte Durchfahrt des Z 234 rechtzeitig getroffen. Nachdem der Zug durch den Wärter des Stw. 2 dem Fdl vorgeläutet worden war, begab sich

der Fdl zur Zugbeobachtung vor die Fahrdienstleitung. Während der Vorbeifahrt nahm der Fdl ein Funkensprühen zwischen den Drehgestellen des Tzf wahr. Als der Fdl nach der Durchfahrt des Zuges in die Fahrdienstleitung kam, wurde ihm vom Wärter des Stw. 2 mitgeteilt, daß er beim Befahren der Weiche 59 durch das Tzf des Z 234 ein außergewöhnliches Geräusch gehört habe, wobei sich gleichzeitig die Kette des dazugehörigen Weichenhebels im Stellwerk bewegte. Vom Fdl wurde aufgrund seiner eigenen Beobachtung und der vom Wärter des Stw. 2 geschilderten Wahrnehmung sogleich die dem Zug drohende Gefahr erkannt. Er vereinbarte sofort das Abschalten der Fahrleitung mit dem Fdl des Nachbarbahnhofes, so daß der Zug im km 292,200 zum Stillstand kam.

Bei der Überprüfung des Tzf durch den Tzf wurde festgestellt, daß der Bolzen der Bremsgestängeaufhängung bei der Achse T4 fehlte. Dadurch kam es zum Schleifen des Bremsgestänges an der Schiene. Der Zug wurde mit einem Hilfs-Tzf in den Bf Friesach zurückgezogen und konnte seine Fahrt nach Ersatzlokstellung mit 84 Min. Mehrverspätung fortsetzen.

Das schadhafte Tzf wurde von der Mannschaft des Hilfszuges der Zf Villach fahrbereit gemacht und anschließend in die Zf Villach abbefördert.

Durch die mit besonderer Aufmerksamkeit durchgeführte Zugbeobachtung des Fdl, sowie des Wärters des Stw. 2 des Bf Friesach und die folgerichtige Handlungsweise der beiden Bediensteten konnte eine akute Betriebsgefahr abgewendet werden.

Zugsignale

Vorfälle in der Praxis und Anfragen von Praktikern machen es empfehlenswert einige Worte zu den beiden Zugsignalen zu verlieren.

Spitzensignal

DV V 2, § 30 (1) „Drei weiße Lichter in Form eines Dreieckes mit nach oben gerichteter Spitze“.

Als „Übergangssignal – Spitzensignal“ bestimmt die ZSB 22, § 30 (1): „Zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander. Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h genügt auch die Kennzeich-

nung der Zugspitze mit zwei weißen Lichtern.“

Unser heutiges Anliegen ist die Anwendung des Spitzensignals beim Verschieben. Heißt es doch im § 30 (4) der DV V 2: „Das Signal wird auch zur Kennzeichnung verschiebender Triebfahrzeuge verwendet“.

Jene Mitarbeiter, die schon vor dem Inkrafttreten der jetzt gültigen Signalvorschrift Dienst versehen haben, werden noch mit Schaudern in Erinnerung haben, welche Varianten es da gab: rasche Züge, langsamere Züge, Kurzzüge, Triebwagen, Steuerwagen, verschiebende Triebfahrzeuge, Triebfahr-

zeuge auf der Fahrt vom und zum Zug. Wie einfach ist dagegen die jetzige Regelung!

Ein verschiebendes Triebfahrzeug ist mit drei weißen Lichtern gekennzeichnet. Das Übergangssignal wird nur dann angewendet, wenn das Tzf noch nicht mit drei Lichtern ausgestattet ist. Nur zwei Lichter werden Sie etwa noch bei der Reihe 2060 oder bei einer Kleinlokomotive finden. Verschiebende Triebfahrzeuge müssen nach vorne immer das volle Spitzensignal zeigen. Hier handelt es sich nicht um das Ausnutzen der geschaffenen Vereinfachung, sondern viel-

mehr um den Schutz der sich im Gleisbereich aufhaltenden Mitarbeiter. Der Verschieber soll schon von weither sehen: „Achtung – Gefahr!“ – Auch bei Tag! Daß der Raum beim Kuppeln während der Dämmerung oder Dunkelheit durch die vermehrte Lichterzahl außerdem besser ausgeleuchtet wird, das ist keine Frage. Wird mit unvollständigem Spitzensignal verschoben, so dokumentieren die beteiligten Mitarbeiter damit eindeutig mangelndes Sicherheitsbewußtsein – auch für das eigene Leben. Denken Sie auch daran, daß der Tfz-Führer den Ausfall einer Lampe lange oft selbst gar nicht bemerken kann.

Aus der Sicht des Maschinentechnikers muß der Tfz-Führer in der Lage sein, eine kleine Reparatur an den Lichtern sofort vorzunehmen, vom Lampentausch gar nicht zu reden. Gelingt dem Tfz-Führer die Reparatur eines der Beleuchtungskörper nicht, so muß das Tfz zwecks Behebung des Schadens ausgetauscht werden. Es handelt sich dabei um keine betriebshemmende Schikane. Vielmehr läßt sich nicht ausschließen, daß es sich dabei um einen Kabelschaden handeln könnte. Das Tolerieren der kleinen Unregelmäßigkeit kann in weiterer Folge sogar zu einem Kabelbrand führen und in einen Millionenschaden ausarten.

Die Reaktionen der von Kontrollorganen bei Wahrnehmung eines einschlägigen Mangels angesprochenen Mitarbeiter sind fast immer betrüblich. Ist es doch so, daß es nur ganz selten dem Wahrnehmenden möglich ist, den Tfz-Führer persönlich anzusprechen, weil die Verschiebung weit entfernt wahrgenommen wurde, an seinem Standort vorbeigefahren oder der Beobachter an der Verschiebung vorbeigefahren ist.

Betrüblich sind die Fälle, wo ein Verschieber der gleichen Reserve meint: „Das geht mich nichts an.“, ein Verschiebemeister: „Das ist nicht meine Reserve“, oder der Fahrdienstleiter

eines Befehlsstellwerkes, zu dessen Füßen eine zweiäugige Lok stundenlang verschiebt, nicht nur deshalb nichts unternimmt, weil der Verschieber einem anderen FdI des Bf untersteht, sondern auch weil er noch gar nicht bemerkt hat, daß die verwendete Lokreihe mit drei Lichtpunkten ausgestattet ist.

Schlußsignal

Zu diesem Thema gibt es ausnahmsweise keine Klagen.

Zu dem Satz:

„Mindestens ein rotes Licht oder eine runde rückstrahlende Scheibe mit einer roten Kreisfläche mit weißem Rand.“, [DV V 2, § 30 (5)], wird angefragt, ob es erlaubt ist, gleichzeitig rotes Licht (rote Lichter) und weiße Scheibe (Scheiben) anzubringen. Gleich vorweggenommen, die Antwort lautet: **Ja!**

Hemmungen bereitet hier das Wort „oder“ im Vorschriftentext. Ein Beispiel aus der Umgangssprache. Bei der Aussage: „Den heurigen Urlaub werde ich am Leopoldsteiner See oder am Fuß der Mähdelegabel verbringen“, sind wir nur zu leicht geneigt, ein „Entweder – oder“ zu unterstellen. Wenn dann der liebe Freund sowohl beim klaren Wasser als auch nächst dem schönen Berg Erholung gesucht hat, machen wir ein dummes Gesicht, als ob er uns hineingelegt hätte. Hat er nicht! Er ließ sich nur beide Möglichkeiten offen. In der logischen Mathematik ist die Aussage (wenn nicht ausdrücklich das „Entweder – oder“ jedesmal oder ein für allemal ausbedungen wird) immer dann richtig, wenn zumindest eine der durch „oder“ verknüpften Aussagen zutrifft. Klarer ist es im dienstlichen Umgang: Wenn Sie einem Kollegen in Sachen Unfallverhütung etwas erklären, etwa aus dem Heft 5 der DV A 40 den Punkt 2.6.7, und Sie sagen ihm, daß er zum Kuppeln erst nach Stillstand der Fahrzeuge in das Gleis treten darf, „bei Hindernissen im oder neben dem Gleis“, so wird

niemandem in den Sinn kommen, daß bei Hindernissen im und neben dem Gleis die Gefahr geringer ist.

Nach dieser sprachlichen Exkursion zurück zum Schlußsignal. Fassen Sie einen Reisezug ins Auge, sagen wir in der Strecke Bregenz–Salzburg. Der Schlußwagen hat kein rotes Licht, weswegen der Zug mit einer Schlußscheibe bestückt wird. In Feldkirch wird ein Fahrzeug mit einschaltbarer Schlußleuchte beigegeben, welches bis Landeck rollen soll. Sollten Sie nun auf das Schlußlicht verzichten und die weitere Erhöhung der Sicherheit auf der tunnelreichen Arbergstrecke nicht nützen? Sollten Sie, wenn schon bekannt ist, daß Landeck keine Schlußscheibe vorrätig hat, die Scheibe Ihres Zuges in den Dienstwagen tragen und in Landeck wieder holen? Das ist alles nicht notwendig. Licht und Scheibe vertragen sich ausgezeichnet!

**Wo ein beleuchtbares
Schlußsignal vorhanden ist,
ist dieses auch zu verwenden!**

Wie so oft, gibt es auch zum Betreff Schlußsignal Kurioses zu berichten. Hier ein paar Leckerbissen: Strecke Linz Urfahr–Aigen-Schlägl. Das Schlußsignal besteht aus mindestens zwei roten Lichtern oder zwei runden rückstrahlenden Scheiben mit je einer roten Kreisfläche mit weißem Rand. Bei Verwendung der eingebauten elektrischen Schlußsignale sind im Dienstwagen dieser Züge zwei Schlußsignale mitzuführen, außerdem sind im Bf Aigen-Schlägl zwei Schlußsignale vorrätig zu halten (aus der Streckenliste).

Strecke St. Wolfgang Schafbergbahnhof–Schafbergspitze. Bei Dunkelheit sowie beim Befahren der Tunnel als Schlußsignal ein weißes Licht. Sonst kein Signal (aus der DV V 12).

Strecke Puchberg am Schneeberg–Hochschneeberg. Die Züge führen kein Schlußsignal (aus der vorläufigen DV V 11).

Für diesmal genug. Sozusagen **Schluß**.

974177

Bei der im Titel genannten Zahl dreht es sich um eine Wagennummer. Da es sich aber um keine vereinheitlichte, zwölfstellige Nummer handelt, ist eine nähere Bestimmung dieses Bahn-

dienstwagens notwendig. Die Beschriftung ist ordentlich und von weitem erkennbar: Wohn- und Werkstättenwagen.

Der Wagen, abgestellt und eingereiht in einen Verband etlicher Güterwagen, schaut überhaupt schmuck aus, offenbar wurde er anlässlich einer Re-

vision wieder auf Hochglanz gebracht. Genauso neu sind die an dem Wohnwagen angebrachten Signale: An der Nordseite, wo etwa dreizehn Güterwagen gekuppelt anschließen, liegt über die Puffer das Signal „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“, so wie in der DV V 2 beschrieben:



„An jeder Längsseite eine seitwärts über das Fahrzeug hinausragende rote Fahne oder rote Tafel.“ An der Südseite — dort schließen fünf oder sechs Güterwagen an — prangen in den vorgesehenen Halterungen stolz die gelben Fahnen:

„An jeder Längsseite eine seitwärts über den Wagen hinausragende gelbe Fahne oder gelbe Tafel.“

An den Folgetagen steht der Wohnwagen an anderer Stelle, die Zusammensetzung der davor und danach angekuppelten Wagen hat sich ebenfalls geändert. Gleichgeblieben ist lediglich die Signalisierung.

Da mag sich so mancher Laie gefragt haben, wozu die schönen Tafeln und Fähnchen dienen. Ein Bediensteter, mit gelber Schutzkleidung bekleidet, möglicherweise ein Sicherungsposten, geht einmal vorbei, begleitet von einem ganz jungen Mitarbeiter. Der ältere Bedienstete erklärt dem wißbegierigen Kollegen recht sauber die Bedeutung der roten Tafeln.

Da wird der Beobachter wehmütig. So gut wie dieser Mitarbeiter des Bauendienstes sollten auch alle anderen mit der verkehrsdienstlichen Behandlung der Wohn- und Werkstättenwagen befaßt gewesenen Mitarbeiter verschiedener Sparten Bescheid wissen. Vielleicht kennen sie sogar die einschlägigen Bestimmungen, handeln aber nicht danach — das wäre ganz schlimm.

Wie überhaupt sich, im geschilderten Fall, die Frage erhebt, ob die Signalisierung notwendig war. Eher nein, denn sonst wäre es nicht möglich, daß

erst nach Tagen und über Intervention das gelbe Fahnenpaar durch ein rotes ersetzt wurde. Nun ist die rote Fahne, als Signal „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“ verwendet, wirklich nicht als Scherz aufzufassen. Eine Mißachtung dieses Signals muß als schwerer Verstoß gegen Vorschriftenbestimmungen gewertet werden. Es ist verwunderlich, daß jene Bediensteten, die das Anbringen der Fahnen veranlaßt haben, es so mir nichts, dir nichts hinnehmen, daß munter an die Wagengruppe angefahren wird und die Fahrzeuge sogar bewegt werden. Bei einem Protest der Betroffenen wäre auch zutage getreten, was da alles faul war. War es doch — oder nicht?

Zunächst ist die gleichzeitige Verwendung der roten und gelben Fahnen an ein und demselben Fahrzeug ein Unfug. Es kann jedoch, beim Zusammentreffen eines besetzten Wagens — als vorderstes Fahrzeug einer Fahrzeuggruppe — mit einem Fahrzeug, das nicht bewegt werden darf, zum Antreffen der Signale „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“ und „Wagen besetzt“ kommen. Ist nun der „Wagen besetzt“, was zu besonders vorsichtiger Behandlung beim Verschub nötigt, oder gilt: das „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“? Selbstverständlich ist bei dem bedenklichen Zustand jener Signalbegriff zu beachten, der mehr Sicherheit gebietet, also die rote Fahne.

Dieses Signal kennzeichnet bekanntlich Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen, die **nicht bewegt** werden dürfen und an die auch **nicht angefahren** werden darf. Entfallen darf das Signal nur im Bereich von Zugförderungsdienststel-

len und Werkstätten und dort auch nur, wenn gegen unbeabsichtigtes Anfahren vorgesorgt ist.

Und dann vor allem:

DV V 2, § 31 (6): „Für die Kennzeichnung ist der Bedienstete **verantwortlich**, der feststellt oder anordnet, daß das Fahrzeug nicht bewegt werden darf. Innerhalb einer Fahrzeuggruppe wird das **vorderste Fahrzeug** gekennzeichnet, an das angefahren werden könnte. Vor der Anbringung muß die **Zustimmung des Fahrdienstleiters (Stellwerkswärters)** eingeholt werden.“ Wer da aller für die Verletzung der Vorschriftenbestimmungen verantwortlich war, ist nachträglich belanglos. Eine einheitliche Kennzeichnung, das Anbringen der Signale am jeweils vordersten Fahrzeug, die Einbeziehung des Fahrdienstleiters und des Stellwerkswärters (das Gleis ist auf einer Seite über ein Befehls-, auf der anderen über ein Wärterstellwerk erreichbar), größere Aufmerksamkeit der den Verschub abwickelnden Zugbegleitbediensteten und überhaupt mehr Einfühlungsvermögen in die Betriebsvorschriften sowie Kontakte der beteiligten Bediensteten untereinander hätten diesen folgenlos gebliebenen Anstand vermeiden lassen. Nebenbei wurde noch festgestellt, daß die beschriebene Fahrzeuggruppe auch nicht in dem in der DV V 3 vorgesehenen Ausmaß gegen Entrollen gesichert war.

Jeder, dem die Verhütung von Unfällen aller Art nur irgendwie am Herzen liegt, sollte zum geschilderten Sachverhalt nicht nach Ausreden suchen, deren es gewiß mehrere gäbe — zum Beispiel:

- Das Gleis ist ein Neubau, der noch gar nicht in die Obhut des Betriebsdienstes übergegangen ist. (Was nützt das alles, wenn der Betriebsdienst für die Weichenbedienung, Verschubdurchführung, Wagenevidenz etc. auf diesem Gleis sorgt?)
- Die rote Fahne wurde vor dem Bewegen der Fahrzeuge mit Zustimmung des Verantwortlichen jeweils abgenommen. (Wozu ist sie dann überhaupt angebracht?)
- Bergauf entrollen Fahrzeuge ohnehin nicht. (Auch dann nicht, wenn — diesfalls unerlaubt — talseitig angefahren wird?)

Zum Schutz der Einrichtungen von heiklen Wagen, hier Wohn- und Werkstättenwagen und deren Insassen, würden wir zu etwas mehr Verantwortungsbewußtsein raten.

„Hollersbach! Hollersbach!“

Wie oft haben Sie in letzter Zeit das Ausrufen des Betriebsstellennamens

„DV V 3, Punkt 485: Nach Ankunft personenbefördernder Züge **müssen** die Schaffner (ausgenommen Liegewagenschaffner) ihre Wagengruppe abgehen und in Betriebsstellen ohne Lautsprecheranlagen wiederholt den Namen der Betriebsstelle ausrufen.“

gehört? Und wie oft nicht? Daß Sie es nicht gehört haben, ist noch kein Beweis für die Nichteinhaltung der zitierten Vorschriftenbestimmung. Tatsache ist aber, daß der bestehenden Auflage nur sporadisch nachgekommen wird. Es wäre aber durchaus möglich, daß gerade in Hollersbach und Umgebung bezüglich des Ausrufens große Disziplin herrscht. Das Beispiel wurde jedenfalls rein willkürlich genommen.

Das ist halt auch so eine Sache mit dem Ausrufen! Irgendwie paßt es nicht in unsere Zeit. Einer der zum Ausrufen Verpflichteten meinte, er käme sich vor wie ein Gefrorenemann. Und auch den gibt es schon lange nicht mehr. Andererseits konnten wir in der Schweiz beobachten, wie notwendigermaßen auf die mündliche Streuung von Information zurückgegriffen wird. Lange Zeit vor Abfahrt eines ausgehenden Zuges rief dort ein Schaffner unentwegt in kurzen Intervallen, beim letzten Wagen stehend: „Interlaken West, Thun, Spiez, Bern, Olten,

Basel.“ Auch nicht die modernste Art von Information und trotzdem — gut angekommen und den Zweck erfüllt.

Doch wieder zu unserem Punkt 485. Da gibt es unbestritten Fälle, in denen das Ausrufen sinnlos ist.

Die Betriebsvorschrift selbst nennt einen davon:

„In Bahnhöfen mit Lautsprecheranlagen gelten die Bestimmungen der ZSB.“

Das heißt, daß die Zugbegleiter dort nur zu achten haben, ob tatsächlich angesagt wird — es könnte ja eine Störung vorliegen.

Zu bedenken ist auch, daß zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr grundsätzlich keine Durchsagen getätigt werden.

Weiters haben wir doch modernes Wagenmaterial im Einsatz, um das uns die halbe Welt beneidet. In diesen Fahrzeugen gibt es als Standardausrüstung natürlich Zuglautsprecher. Die Betriebsvorschrift verlangt das Kuppeln aller bestehenden Verbindungen im Zug (nur hinsichtlich paralleler Kuppeln gleicher Leitungen gelten gesonderte Weisungen), also auch die Verbindung des „UIC-Kabels“. So können schon ganze Züge, vielfach zumindest Wagengruppen, zentral besprochen werden. Zahlreiche ausländische Wagen haben ja auch schon eine Lautsprecheranlage. Diese für das „Ausrufen“ nun in der angepaßten Form („Wir treffen in . . .“) bestgeeignete Einrichtung ersetzt das konventionelle Ausrufen auf dem Bahnsteig. Im Inneren eines klimatisierten Wagens ist ohnehin nichts davon zu hören, was mündlich oder über

Bahnsteiglautsprecher außerhalb des Wagens verlaubar wird.

Abseits dieser durch die einschlägigen Vorschriften gedeckten Fälle kommen dann jene des Menschenverstandes. Die Vorschriftenbestimmungen werden durch diesen zwar nicht aufgehoben. Ist aber im Zug kein einziger Reisender — solche Sonderfälle sind jedem bekannt — oder haben Sie die Reisenden alle hundertprozentig im Griff; sind Sie durch die Wagen durchgegangen und haben alle, aber auch wirklich alle Betroffenen, über den nächsten Aufenthalt verständigt, dann wird sich das Ausrufen hin und wieder wirklich als überflüssig erweisen. Seien Sie aber ja auf der Hut, daß Ihnen dabei kein Gedankenfehler unterläuft. Die „dritte Station“ aus Ihrer Sicht muß nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten übereinstimmen. Ein nicht zum Tragen gekommener Bedarfsaufenthalt, der Aufenthalt vor einem haltzeigenden Signal, das Zählvermögen des Reisenden, der schließlich auch abgelenkt wird, alles das beeinflusst das Bild. Monate-, ja sogar jahrelanges Fehlen der Bahnhoffafeln kann zu Panikreaktionen führen. Reisende können verschleppt werden, sie können aber auch deshalb vorzeitig aussteigen oder sogar abspringen, weil sie glauben, ihr Ziel schon erreicht zu haben. Es ist schlimm, wenn es dabei zu einem Unfall kommt. Gewiß ist es dem Reisenden verboten, von einem fahrenden Eisenbahnfahrzeug abzusteigen. Das steht im Gesetz. Es ist gut, wenn Sie „im Falle, daß . . .“ eine saubere Weste haben — als Schaffner, als Zugführer.

Verhältnis Raucher : Nichtraucher

Den Titel dieses Beitrages können Sie so oder so auffassen. Zunächst als Bericht über die Entwicklung der Anzahl der Raucherwagen in Bezug auf die beim Zug zu befördernden Nichtraucherwagen im Laufe der Jahre. Von 3:2, über 2:1, 1:1 und 1:2 sind wir jetzt schon in manchen Fällen bei 0:1 angelangt; das heißt, daß in Regionalzügen des Wiener Nahbereiches auf der Westbahn und der Franz-Josefs-Bahn schon reine Nichtraucherzüge verkehren. Gesteigertes Umweltbewußtsein und große Angst um die eigene Gesundheit haben zu dieser Entwicklung geführt. Beim Verhältnis 0:1 hat sich allerdings das erwartete

Geheul erhoben: Der Reisende, welcher doch während der morgendlichen Fahrt zur Arbeitsstätte nicht nur seine — natürlich bahnfeindliche — Zeitung genießen, sondern dazu auch die entsprechende Zigarette rauchen will, fühlt sich seiner Freiheit beraubt, möchte er doch tun und lassen, was ihm paßt.

Im großen und ganzen kann aus Sicht des Nichtrauchers ohne weiteres behauptet werden, daß das Verhältnis der Raucher zu den Nichtrauchern oder umgekehrt als gestört zu betrachten ist. Nichts gegen die passionierten Raucher, welche im Raucherwagen

oder Raucherabteil ihrer Leidenschaft frönen.

Auch das wird Ihnen schon längst aufgefallen sein — oder Sie als Raucher werden es besonders gut wissen: Eine Platzkarte für einen Sitzplatz im Nichtraucherabteil oder sonst gute Plätze in einem solchen Abteil zu bekommen, ist weitaus schwieriger als in einem Raucherabteil. Warum? Weil der kultivierte Raucher auch gerne in besserer Luft reist. Das ist durchaus legitim. Der Raucher mit gutem Charakter wird auch die im Seitengang vor den Nichtraucherabteilen ablesbare Bitte, „hier nicht zu rauchen“ respektieren — schon im eigenen Interesse. Dann kommen aber die Flegel, die den Mitreisenden (ob selbst Raucher oder

Nichtraucher ist unwichtig) und dem Schaffner das Leben schwer machen. Nur zu oft schrecken unerfahrene Schaffner davor zurück, die nötige Ordnung durchzusetzen, weil der sich den Vorschriften nicht beugende Mitmensch, durch exzellente Kleidung, gewählte Ausdrucksweise und durch die Androhung einer Beschwerde, Geltung verschafft.

Glaubt einer unserer Leser, das Fehlverhalten dieser einzelnen Reisenden wäre eher ein Sonderfall, so können wir gleich mit einem Erlebnis aus der Praxis aufwarten:

Der Zug „Zürichsee“, ziemlich stark besetzt, verliert auf der Fahrt nach Wien am Tag der geschilderten Reise in Salzburg an Frequenz. In einem Bahnhof werden sogar zwei Abteile frei; ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil. Doch steigt auch gleich wieder eine Familie ein. Mutter und Kinder peilen das Raucherabteil an, der Vater geht schnurstracks auf das Nichtraucherabteil zu. Eine Debatte zwischen den Familienmitgliedern entsteht. Sieger bleibt der Vater. Kaum sitzt die Familie friedlich im NR-Abteil, nimmt der Vater auch schon seine Pfeife heraus, bereitet sie kunstvoll vor und beginnt genüßlich zu rauchen. Der Herr ist aber keiner von der bösen Sorte. Er hält, solange er raucht – und das ist ziemlich lange – die Abteiltür offen

und streckt entweder den Kopf mit Pfeife im Mund oder die pfeifenhaltende Hand aus dem Abteil. Wer will es wagen, ihm einen Vorwurf zu machen.

Doch dann kommt Linz; die Familie steigt aus. Der Beobachter zieht sich Minuten später an den eigenen Ohren, um sicherzugehen, daß er nicht träumt. Schon steigt ein eleganter Herr, begleitet von zwei jungen Damen ein. Jetzt sind sogar drei Raucherabteile und das eine Nichtraucherabteil frei. Als ob sich die beiden Gruppen verabredet hätten. Auch jetzt wieder hin und her, nämlich wegen des Rauchens. Diesmal geht die Sache anders aus. Eine Dame setzt sich in ein Raucherabteil. Sie raucht übrigens gar nicht! Herr und zweite Dame setzen sich ins NR-Abteil ab. Doch wenige Minuten später eilen die Neuankömmlinge in den Speisewagen, von wo sie erst in der Gegend von St. Pölten zurückkehren. Der Herr im Nichtraucherabteil zieht ebenfalls eine Pfeife und beginnt so zu qualmen – Abteiltüre geschlossen –, daß nach kurzer Zeit nur mehr seine Silhouette erkennbar ist. Der Beobachter begibt sich zu dem rauchenden Herrn und bittet ihn höflich, doch in einem der freien Raucherabteile Platz zu nehmen. So eine Frechheit ist dem Mann offensichtlich sein Leben lang noch nicht untergekommen.

Doch er läßt Milde walten und fragt nur: „Sitzen Sie vielleicht in meinem Abteil?“. Der Beobachter versucht es noch einmal. Jetzt wird der Pfeifraucher grantig. Er vergißt seine vornehme Kleidung und sein gentlemanlikes Gehabe. Statt einer Antwort tippt er sich gegen die Stirn und stößt demonstrativ gewaltige Schwaden aus seinem Rachen. Was bleibt über, als den Schaffner herbeizuholen. Ist doch klar, daß sich noch Tage später Reisende wegen des Gestankes in dem mißbräuchlich verwendeten Abteil beschweren werden. Auf die Konfrontation mit dem Schaffner will es der liebenswerte Mensch doch nicht ankommen lassen. Als dieser sich dem Abteil nähert, entleert der „Herr“ den glühenden Inhalt des Pfeifenkopfes mitten auf den Gang.

Das war keine erfundene Geschichte, sondern eine, die das Leben schreibt. So ist das tägliche Leben des Schaffners, der sich trotzdem bemühen muß, auch zu solchen Kunden höflich zu sein. Einreißen dürfen aber derlei Dinge nicht.

Bitte nicht rauchen
Prière de ne pas fumer
Pregasi di non fumare
Please do not smoke

Karl Gutenacht

Da werden sich die Sezierer freuen! Nämlich die Handvoll von IdB-Lesern, denen es nicht um die Sache geht: Unfälle aller Art verhindern, Beförderungsqualität steigern, Wissen vermitteln. Die Behauptung, der Stil wäre der „... Zeitung“ nachempfunden – einer Zeitung, über die sich alle jene mokieren, die zu deren regelmäßigem Leserkreis gehören – muß wohl fallweise richtig sein, weil die Nachfrage nach dem IdB konstant steigt. Jeder Satz wird – das ehrt uns – genauestens durchleuchtet. Ein kleiner Taktfehler oder die fehlende Kunst, richtig zu taktieren, bringen so manche Schwierigkeit.

Die heutige Geschichte wird von den gleichen Leuten als noch ärger empfunden werden. Es ist ein Kurzbericht aus dem Wilden Westen. „Aha! Infantil sind die vom IdB auch noch dazu. Da fehlt nur noch der Donald Duck!“ So gesprochen und noch richtig empört zum Fernseher, wo kurz vor Mit-

ternacht der Wildwestfilm beginnt, der ehrfürchtig verfolgt wird; den anzuschauen eine Pflichtübung ist.

Da reiten sie also, die Cowboys. Harte Männer. Nichts ist ihnen zu gefährlich. Sie springen von dem mit weit höher als Schrittgeschwindigkeit dahingaloppierenden Pferd ab, während das Aufspringen auf ein trabendes Roß eine Übung für Anfänger ist. Jede Aufgabe wird von ihnen spielend gelöst, manchmal mit Hirn, meist mit den Fäusten. Wodurch sind diese Leute so clever, wieso bleiben sie unfallfrei und erreichen, so sie nicht meuchlings von einem herum-schleichenden Indianer vorzeitig ins Jenseits befördert werden, hohes Alter, bewundert von jeder halbwegs normal veranlagten jungen Dame? Das Geheimnis weiß jeder Kenner des Genres: sie saufen – Whisky, kübelweise; aber auch härtere Getränke. Sie saufen zu jeder Tages- und Nachtzeit. Sie geben das Feuerwasser auch den Indianern, nur befreundeten natürlich, diese aber vertragen nichts. Wenig nur trinken diese, dafür aber regel-

mäßig – gegen Arterienverkalkung vermutlich, denn sie kommen dann manchmal, wenn es gut geht, auf einige Zeit in das Fort Kalksborough zur Erholung.

Richtig schön zum Anschauen – und so herrlich blöd! Was hat sich im Wilden Westen in der normalen Arbeitswelt – nicht in Verbrecherkreisen – wirklich abgespielt. Connie Tex Hat, ein profunder Kenner der Wildwestszene, berichtet da ganz etwas anderes: Da gab es irgendwann im vorigen Jahrhundert einen Mann namens Charles Goodnight (falls die Schreibweise so richtig ist, würde die Übersetzung des Namens im Titel stimmen). Das war zur Zeit der großen Rindertriebe. Dieser Goodnight war ein mächtiger Rancher und Pionier seines Faches. Um was ging es? Tausende Stück Rindvieh waren über eine ungeheure Distanz zu Verkaufs- oder Verladestellen zu bringen. Etwa drei Monate dauerte so ein Trail-drive. Die Tiere sollten dabei möglichst keinen Schaden erleiden. Eine aufreibende Tätigkeit für die Vaceros, die praktisch

während der ganzen Zeit täglich nur für wenige Stunden aus dem Sattel kamen. Ihnen hatten Hunderte Pferde- und ein Vielfaches davon an Rinderstärken zu gehorchen. Eine Menge Intelligenz gehörte dazu, auf die Psyche der Tiere eingehen zu können und vor allem jede Panik zu vermeiden. Das gefürchtete Stampede, ein unkontrolliertes Ausbrechen der Tiere, brachte unweigerlich hohen Schaden und forderte meist auch Menschenleben. Da mußte man trotz so mancher Eintönigkeit auf der schier endlosen Wanderschaft stets mit Hirn bei der Sache sein; immer aufmerksam. Unser Goodnight, um dessen Geld es ja letztlich auch ging, hatte das natürlich genauso gewußt, wie alle seine Branchenkollegen. Er aber tat das einzig Richtige: Totales Alkoholverbot für die Treiber während des ganzen Viehtriebes! Gutes, klares Wasser war das ersehnte Getränk für unterwegs. Die Krönung nach getanem Tagewerk war Kaffee. Dieser — und nicht etwa Brandy — wurde auch verwendet, um einen Erschöpften, den fast schon die Lebensgeister verlassen hatten, zu laben und wieder auf die Beine zu bringen. Wurde jemand überführt, auch nur einen Tropfen Alkohol während des Trail-drives zu sich genommen zu haben, dann wurde er eben gefeuert. „Unter dem Stand“ weiterzuwandern

war besser, als einer Gefahr durch einen unverlässlichen Mitarbeiter ausgesetzt zu sein. Das Schönste war aber, daß sich da ein richtiger Ehrenkodex herausbildete: für einen Boß war es das vornehmste Bestreben, das Alkoholverbot peinlichst genau bei sich selbst zu beachten.

Ganz ehrlich, haben Sie derlei schon oft in Wildwestfilmen gesehen? Damit wäre auch kaum ein Geschäft zu machen.

Der Ordnung halber soll noch gesagt sein, daß diese Cowboys beileibe keine Abstinenzler waren. Auf dem Endpunkt der langen Reise angelangt, in der sogenannten Trail-town (= Viehtrieb-Stadt) setzten die meisten dieser Burschen den ganzen Verdienst, der ihnen ja hier ausgehändigt wurde, in Alkohol um. Was sie nicht versaufen oder verspielen konnten, kam dann netten Damen zugute oder besser gesagt, landete im Sack derer Dienstgeber. Nicht unbedingt nachahmenswert.

Es liegt jetzt an Ihnen, geschätzter Leser, aus der vorstehenden Geschichte etwas zu machen: sich darüber zu ärgern oder daraus Nutzen zu ziehen. Zu grübeln, ob die Dienstzeit der IdB-Leute wirklich dazu da sei, um Märchen zu erzählen. — Zur Beruhigung, es soll kein Märchen sein, aber

unbedingt vorteilhaft für alle Leserenden. Zur weiteren Beruhigung: Fast alle im IdB zur Veröffentlichung gelangenden Artikel werden in der Freizeit geschrieben; das ist uns die Sache wert. Sie könnten aber, womit allein sich die Druckkosten gewiß amortisieren würden, einen „Wer ist wer“-Vergleich anstellen. Wenn die Schilderung halbwegs brauchbar ist (das ist deshalb problematisch und soll Ihnen auch einmal gesagt werden, weil kein einziger der IdB-Schreiber eine journalistische Ausbildung genossen hat — von Begabung gar nicht zu sprechen!), sollten Sie eventuell Personengruppen oder Situationen erkennen, so wie sie Ihnen selbst der Berufsalltag beschert.

Was machen denn wir? Transportgut von einem Ort zu einem anderen Ort bringen.

Was ist unser Ziel? Das Transportgut — und wenn es noch so schwierig zu behandeln ist — pünktlich und unversehrt dem Empfänger auszuhändigen oder an das Ziel zu bringen. Selber wollen wir die heile Haut behalten.

Über die derzeitige Beförderungsqualität, damit verbunden das Transportsubstrat und über die Begleitumstände machen Sie sich gewiß selbst Gedanken, dazu bedürfen Sie unserer Hilfe nicht.

Raumverteidigungsübung 1982

In der Zeit vom 15.–22. 10. 1982 fand im Raum nördlich der Westbahnstrecke zwischen Kitzbühel und Wörgl die Herbstübung des Österreichischen Bundesheeres statt. Aufgrund der ausgezeichneten Erfahrungen, die bei Manövern in den Vorjahren gesammelt werden konnten, übertrug das Heer den Österreichischen Bundesbahnen wiederum fast die gesamte Transportabwicklung. In 81 Vollzügen wurden ca. 9000 Soldaten, 175 Kettenfahrzeuge, 1100 Räderfahrzeuge und sonstiges Gerät aus den Garnisonen in das Übungsgebiet und zurück befördert. 169 vierachsige Personenwagen und 894 Güterwagen wurden dazu benötigt. Damit die pünktliche Durchführung all dieser Transporte garantiert werden konnte, wurde im Bf Wörgl eine Militärzugüberwachung (MIL-ZÜ) eingerichtet, die von der Verladung an die Beförderung der Soldaten und Geräte bis zur Entladung im Bestimmungsbahn-

hof überwachte und für die Koordinierung der Triebfahrzeugzu- und -abfahrten, der Hinterstellung der Leergarnituren und des Ladeverschubes verantwortlich war. Zugleiter und Lokleiter der Direktionen Innsbruck und Linz sorgten unter der Leitung von Mitarbeitern der Zentralen Verkehrsüberwachung (Betrieb und Maschinendienst) für die reibungslose Abwicklung des Militärverkehrs. Die im

Gesamtbereich der ÖBB insgesamt für die Manöverabwicklung erforderlichen zusätzlichen ca. 400 Zugfahrten (81 Voll-, 80 Leerzüge sowie Hinterstell- und Lokzu- und -abfahrten) konnten zufriedenstellend abgewickelt werden. Von den 81 Volltransporten waren insgesamt bei Auf- und Rückmarsch nur 2 Züge verspätet; alle anderen wurden pünktlich oder mit Vorsprung eingebracht.



Gute Information

Der Vorstand des Bf Wien Südbahnhof, Reg.-Rat Bachmayer, stellte uns Bildmaterial zur Verfügung über die dort neben der Zugzielanzeige zur Anwendung kommenden Informationshilfen. Die meisten unserer Leser werden den Wiener Südbahnhof ohnehin kennen, doch wird nicht unbedingt jeder der Behelfe jedem aufgefallen sein:

Sektor

Auf Bahnsteigen, an deren Beginn (also beim Querbahnsteig) Wagenstandanzeigen angebracht sind, befinden sich die mit diesen korrespondierenden Sektorentafeln. Das Auffinden des gewünschten Wagens bringt keine Schwierigkeit.



Der Wiener Westbahnhof verfügt über ähnliche Informationshilfen; darüber hinaus haben wir dort entdeckt:

Hinweis auf die Führung eines Taktzuges mit Doppel-ET 4010, wobei sich nur in der vorderen Garnitur ein bewirtschafteter Speisewagen befindet.



Wagenstandanzeiger

Auf einigen Gleisen des Südsektors (Südbahn und Pottendorferlinie mit den vielen Abzweigstrecken) steht dem Reisenden diese Information zur Verfügung. Hier ist mühelos der Standort des aufzusuchenden Wagens oder

die Position des gewünschten Zugteils ablesbar. Zum Unterschied von Wagenstandanzeigen auf anderen Bahnhöfen spiegelt sich hier die Realität immer wider. Es werden nämlich Zusatzwagen genau berücksichtigt; auch der ausnahmsweise Ausfall eines Kurswagens ist erkennbar.



AUFSTELLUNGSÄNDERUNG!
Diese Züge stehen heute auf Gleis:

ZUG	ABF. GLEIS	NACH
778	15	WESTB. Graz
788	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
798	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
808	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
818	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
828	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
838	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
848	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
858	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
868	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
878	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
888	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
898	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
908	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
918	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
928	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
938	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
948	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
958	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
968	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
978	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
988	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
998	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1008	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1018	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1028	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1038	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1048	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1058	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1068	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1078	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1088	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1098	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1108	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1118	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1128	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1138	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1148	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1158	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1168	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1178	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1188	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1198	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1208	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1218	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1228	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1238	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1248	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1258	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1268	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1278	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1288	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1298	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1308	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1318	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1328	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1338	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1348	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1358	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1368	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1378	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1388	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1398	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1408	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1418	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1428	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1438	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1448	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1458	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1468	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1478	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1488	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1498	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1508	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1518	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1528	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1538	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1548	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1558	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1568	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1578	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1588	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1598	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1608	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1618	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1628	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1638	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1648	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1658	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1668	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1678	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1688	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1698	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1708	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1718	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1728	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1738	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1748	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1758	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1768	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1778	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1788	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1798	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1808	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1818	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1828	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1838	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1848	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1858	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1868	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1878	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1888	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1898	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1908	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1918	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1928	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1938	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1948	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1958	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1968	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1978	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1988	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
1998	15	Westb. über Pottendorf - Leoben
2008	15	Westb. über Pottendorf - Leoben

Kurswagenstellung siehe Wagenstandanzeiger

Geänderte Zugaufstellung: Zu jedem Fahrplanwechsel werden die Züge vorgeordnet, so daß im Bedarfsfall nur mehr die Abfahrtsgleise eingesetzt werden müssen.



Zugteilung
Zur Information jener Personen, die auf den Zug „Chopin“ warten, gibt es diese Tafel. Sie läßt für drei Zugteile alle möglichen Varianten zu.

Bitte beachten Sie die Doppelaufstellung:

Obwohl an den Gleisabschlüssen drehbare große Tafeln angebracht sind, aus denen hervorgeht, daß zutreffendenfalls „die letzten ... Wagen“ stehen bleiben und nächst den Einstiegen dieser Fahrzeuge außerdem Schilder „Bitte vorne einsteigen, Wagen bleibt stehen“ angebracht werden, war das in manchen Fällen nicht ausreichend. Wegen der sehr beschränkten Platzverhältnisse ergibt es sich vor allem auf dem Ostsektor (Strecken Richtung Hegyeshalom, Laa an der Thaya, Marchegg und zugehörige Abzweigstrecken), daß zwei Züge mit gleicher Richtung oder sogar gleichem Ziel und geringer Differenz in der Abfahrtszeit auf dem gleichen Gleis aufgestellt werden müssen. Bei Abfahrten 16.00 Uhr Wampersdorf und 16.20 Uhr Neusiedl am See wollen die Reisenden des zweitgenannten Zuges natürlich schon vor 16.00 Uhr im bereitstehenden Zug Platz nehmen. Um Irrtümern zu begegnen wurde deshalb zusätzlich die Tafel „Doppelaufstellung“ geschaffen.



Wir freuen uns . . .

„Es kann – wie man sieht – oft einen guten Grund haben, daß ein Zug ein paar Minuten später als vorgesehen in Venedig ankommt . . .“, so meint der Ombudsman einer Tageszeitung. Ein Reisender war auf der Fahrt im Z 237 am 9. 6. plötzlich von Unwohlsein befallen worden und verlor zeitweise sogar das Bewußtsein. Der Schaffner forschte rasch einen im Zug reisenden

Arzt aus, der die Erstversorgung des Patienten vornahm und die rascheste Einlieferung in ein Krankenhaus empfahl. Der Zug wartete infolge der besonderen Umstände – der Kranke konnte ja nicht ohne Arzt sein – auf das Eintreffen der in Müzzuschlag herbeigerufenen Rettung. Die Vorgangsweise hat sich gelohnt. In den Morgenstunden war der Patient wieder

bei guter Verfassung. „Die Selbstverständlichkeit, mit der Bahnpersonal und der privat reisende Doktor dem Erkrankten und dessen Begleitung beistanden, sollte nicht so einfach unerwähnt bleiben“, meint der Ombudsman.

Aus Platzmangel können wir diesmal von den zahlreichen Zuschriften nur eine veröffentlichen.

Unsere Leser meinen:

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

FdJ Josef Gfrerer, Bf Förderlach, freut sich darüber, daß im IdB die Rubrik „Wir freuen uns“ nicht zu kurz kommt. Ist es doch wohlthuend zu wissen, daß seitens der vorgesetzten Stellen auch den lobenden Zuschriften gebührende Bedeutung beigemessen wird. Herr Gfrerer sieht jedoch manchmal einen Zwiespalt zwischen der von Bahn-fremden, meist in Zeitungen, gelobten Handlungsweise und den Erfordernissen gemäß der betreffenden Dienstvor-

schrift. Besonders scheint ihm dieser Zwiespalt bei der Gebarung mit Fundgegenständen zu bestehen. Kommen doch anerkennende Schreiben vor allem dann, wenn unbürokratisch – aus der Sicht des Verlustträgers heißt das: rasch, kostenlos, ohne Identitätsnachweis und ohne Nachweis der Übernahme – der Fall bereinigt wird.

Mit einer ähnlichen Lesermeinung haben wir uns schon im IdB 3/79 aus-

einandergesetzt. Unser Unbehagen besteht nach wie vor. Wir können nur feststellen, daß die Behandlung von Fundgegenständen im Anhang 2 zur DV K 1 geregelt ist. Wenn es Gewissen und Vernunft eines Mitarbeiters verlangen, flexibler vorzugehen als in der Vorschrift geregelt, dann muß berücksichtigt werden, daß bei „vereinfachter Vorgangsweise“ unter Umständen für Sie ein ganz beträchtliches Risiko entstehen kann.

Arbeitnehmerschutz

Gelbe Hemmschuhe

Ist es Ihnen auch schon so ergangen, daß Sie auf einem einzigen Bahnhofsgleis rote und gelbe Hemmschuhe gleichermaßen in Verwendung sahen? Zunächst hegten wir den Verdacht, es wäre Schlampigkeit oder Bequemlichkeit im Spiel. Tatsächlich stellt sich aber heraus, daß immer weniger Mitarbeiter sich mit dem Unterschied etwas anzufangen wissen. Vielmehr haben viele schon die Meinung, der rote (orange) Hemmschuh wäre eben die neuere Type und würde nach und nach die kaputtgegangenen gelben Hemmschuhe ersetzen. Nun, so ist es keinesfalls!

Die roten (orangenen) Hemmschuhe sind selbstverständlich solche der Form 2.

Aus der Bezeichnung ist schon darauf zu schließen, daß vor dieser Form schon eine andere bestanden hat. Nämlich die heutige Form 1 (gelber Anstrich). Die Form 2 mußte geschaffen werden, als immer schwerere Schienen mit breiten Schienenköpfen zur Anwendung kamen. Das geschah zunächst auf den Streckengleisen und dann auf den durchgehenden Hauptgleisen. Nun ergab es sich beim Verschieben auf solchen Gleisen, daß die aufgelegten Hemmschuhe auf den Schienenkopf angepreßt wurden und stecken blieben. Das führte zur Schaffung der neuen Form 2.

Nochmals: die farbige Unterscheidung ist:

g e l b = Form 1 (schmal)
r o t (orange) = Form 2 (breit).

Es wurde festgelegt und gilt auch heute noch, daß in der Bahnhofsdienstordnung anzuführen ist, auf welchen Gleisen welche Hemmschuhform Verwendung findet. Entsprechende Regelungen müssen auf jeden Fall auch für alle Ladestellen bestehen.

Die Nichtbeachtung der Festlegung kann auf jeden Fall böse ausgehen. Übersteigen oder das Abschleudern des nicht passenden Hemmschuhes mit allen nachteiligen Folgen können eintreten. Die Vorschreibung ist aber auch beim Sichern der Fahrzeuge zu beachten. Sollten Sie einmal bemerken, daß die mitgegossene Ziffer 1 oder 2 nicht der Farbfestlegung entspricht, dann ziehen Sie den Hemmschuh sofort ein. Die Verwendung könnte gefährlich werden!

Lebensretter Schutzhelm

Aus der Meldung des Sicherheitsbeamten über einen Personal- oder Wegunfall:

„Am 5. 5. 1982 fuhr im Bf Villach Hbf Verschieber Sch. mit 3 Wagen aus Z 219 gezogen von Gleis 2 nach Gleis 1, um dort den Kurswagen Dortmund-Klagenfurt auf den Personenzug 4234 zu stellen. Der Bedienstete befand sich am dritten Wagen in Fahrtrichtung rechts und gab die erforderlichen Versuchs signale. Während

er an dem Versuchs signal V 76 auf der linken Seite vorüberfuhr, wollte er auf die Stellung des V-Signales (für die Rückfahrt nach Gleis 1) blicken. Dabei beugte er sich am Versuchs teil in Fahrtrichtung rechts hinaus, drehte den Kopf nach rechts, schlug mit dem Schutzhelm auf das in einer Höhe von ca. 1,90 m am Versuchs signal angebrachte Steigeisen und zog sich eine Platzwunde am linken Hinterkopf zu. Ein Fremdverschulden liegt nicht vor.“
Was ist hiezu noch zu sagen? Denn die Unfallursache ist tatsächlich alleine in der mangelnden Vorsicht und Unachtsamkeit des Mitarbeiters zu suchen. Außerdem sprechen die Bilder eine deutliche (natürlich bildliche)

Sprache. Zur Erinnerung DV A 40, Heft 5, Pkt. 2.4.6.:

Bei Vorbeifahrt an nahe dem Gleis stehenden Signalen, Masten, Lademaßen und sonstigen Gegenständen sowie bei Durchfahrt durch Tore, Unterführungen und ähnliche Bauten, auch wenn diese nicht durch weißen Anstrich gekennzeichnet sind, ferner an nahe von Grenzmarken oder Versuchs grenzmarken stehenden Fahrzeugen, an oder von Fahrzeugen bei geringerem Gleisabstand, an Straßenfahrzeugen und anderen Gegenständen (z. B. Hemmschuhständer) ist beim Stehen auf Tritten oder beim Hinausbeugen besondere Vorsicht geboten.



Fäustling oder Handschuh?

Mit der seit 1. 7. 1982 wirksamen 2. Berichtigung zum Heft 3 der DV A 40 ergeben sich für zahlreiche Mitarbeiter weitere Vorteile. Wir beschäftigen uns nachstehend mit dem Handschutz.

Vordem war es so, daß den in den Punkten 6.1.1.1, 6.2.1.1 und 6.2.1.2 angeführten Bediensteten (es fallen darunter in der Reihenfolge der vorherigen Aufzählung z. B. Betafler, Vershub- und Zugbegleitbedienstete, Weichenreiniger) nach starrer Regel entweder 5-Finger-Handschuhe aus Chromleder (Bedienstete nach Pkt. 6.1.1.1) oder Lederfäustlinge (Bedienstete nach Pkt. 6.2.1.1) zustanden. Eine alternative Beteiligung stand nur den in Pkt. 6.2.1.2 erschöpfend aufgezählten Bediensteten zu. Sowohl Handschuhe als auch Fäustlinge galten als **Inventargegenstände**, welche dem Bediensteten zum **persönlichen Dienstgebrauch** zur Verfügung standen.

Neu ist jetzt, daß auch den gemäß den Punkten 6.1.1 und 6.2.1 anspruchsberechtigten Bediensteten 5-Finger-Handschuhe aus Chromleder und Lederfäustlinge zum **persönlichen Dienstgebrauch** zur Verfügung gestellt werden. Je nach Beanspruchung bzw.

dem Verschmutzungsgrad haben die in den Punkten 6.1.1.1, 6.2.1.1 und 6.2.1.2 angeführten Mitarbeiter jedes Jahr Anspruch auf bis zu 4 Paar, bei besonderer Verschmutzung auf bis zu 8 Paar 5-Finger-Handschuhe oder Lederfäustlinge (**wahlweise!**). Die Festlegung der Paarzahl erfolgt entsprechend den örtlichen Gegebenheiten durch die Dienststelle im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Personalvertretung. Es entfallen damit Umtausch und Reinigung.

Was gibt das nun für Vorteile?

Den erhöhten Beschaffungskosten steht der Entfall von Verwaltungs- und Transportaufwand gegenüber. Außerdem wird in der Reinigungsanlage Kapazität für dringende andere Arbeiten frei.

Obwohl es auszuschließen ist, daß bei der Reinigung chemische Rückstände in den Handschutzstücken geblieben sind – verflüchtigt sich doch das als Reinigungsmittel verwendete Perchloräthylen in kürzester Zeit – klagten immer wieder einzelne Mitarbeiter über Hautunverträglichkeit der gereinigten Schutzstücke. Wiederholt mußten auch Bahnbetriebsärzte oder Dermatologen in konkreten Fällen befaßt werden. Damit ist es jetzt vorbei, genauso wie mit den Klagen von Bediensteten, Fäustlinge guten Zustandes abgegeben und schlechte Stücke

– abgenützt und schon sehr wassersaugend – erhalten zu haben.

Ganz wesentlich ist es aber, daß es mit dem kleinlichen Feilschen: Wer bekommt was?, zu Ende ist. Ein Schaffner, der Ladearbeiten zu verrichten und zu kuppeln hat: Mit den 5-Finger-Handschuhen durfte er nicht kuppeln – mit den dreckigen Fäustlingen sollte er, ohne ein rechtes Gefühl zu haben, Pakete ausladen? Jetzt kann er selbst dosieren, in welchem Verhältnis er Fäustlinge und 5-Finger-Handschuhe abfaßt und kann selbst damit haushalten.

Wir wollen aber die Gelegenheit nicht ungenützt lassen, um darauf hinzuweisen, daß für das Kuppeln der Fäustling noch immer der beste Handschutz ist. Im Gefahrfall gewährt er der Hand eine Fluchtmöglichkeit. Hingegen ist beim 5-Finger-Handschuh die Rückzugsmöglichkeit weitaus geringer, wodurch sich die Gefahr des Einklemmens eines oder mehrerer Finger wesentlich erhöht. Bedenken Sie anlässlich der Bestellung auch den Umstand, daß beim Fäustling im Winter ohne weiteres ein Wollhandschuh gegen die Kälte untergezogen werden kann. Diese Möglichkeit bietet Ihnen der 5-Finger-Handschuh nicht!

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Sicherheit. Die überlegte Wahl und Verwendung des Handschutzes wird Ihnen dabei helfen!

Und nochmals

DV A 40, Heft 3

Im Zusammenhang mit der 2. Berichtigung zum Heft 3 der DVA 40 haben wir uns in einem anderen Beitrag mit dem Handschutz beschäftigt. Hier zu den Schlosseranzügen für Verschieber und Weichenwärter:

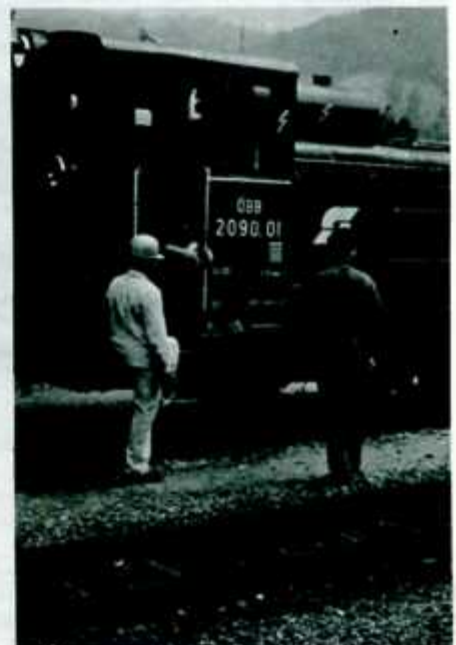
Im Anhang 2 zum genannten Heft kommen die Bezeichnungen Schlosseranzug I und Schlosseranzug II vor. Diese Arbeitskleider setzen sich wie folgt zusammen

Schlosseranzug I = Schlosserbluse und Bundhose aus Gradl, blau

Schlosseranzug II = Schlosserbluse und Latzhose aus Gradl, blau.

In der 2. Berichtigung wird zum Punkt 5.6.3.1 der DV A 40, Heft 3, festgelegt, daß Vershubbedienstete und Weichenwärter bzw. Stellwerksbedienstete ortsbedienter Weichen wahlweise Anspruch auf einen Arbeitsanzug aus Gradl, gelb, oder einen Schlosseranzug I oder einen Schlosseranzug II aus Gradl, blau haben.

Wurde anfangs gegen die gelben Schutzhelme Sturm gelaufen, weil sich die Mitarbeiter – hauptsächlich in Personenbahnhöfen – lächerlich vorkamen, so ist der gleiche Effekt bei den gelben Gradlianzügen eingetreten. Es ist ja tatsächlich richtig, daß sich das strahlende Gelb schon beim ersten Hineinsteigen zum Kuppeln in einen wandernden Schmierfleck verwandeln kann. Möglicherweise mißfällt dieses Aussehen schon 5 Minuten später jemandem, der wenig Zeit oder Lust



zum Denken hat. Der blaue Schlosseranzug ist zwar genau so schmierig wie der gelbe (unsere Verschieber würden gewiß lieber die gleiche Tätigkeit ausüben, ohne dabei schmutzig zu werden), doch sieht man es nicht von weitem.

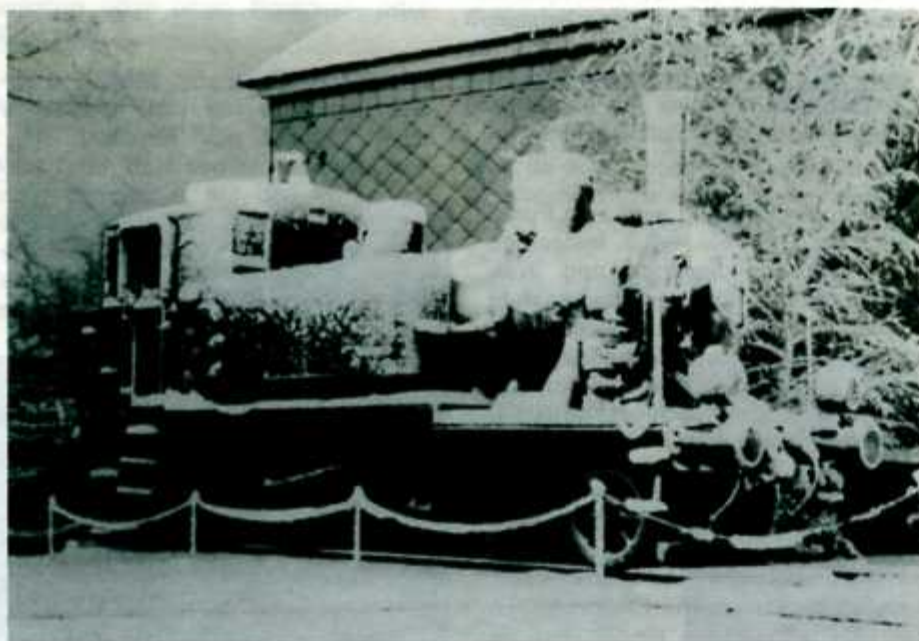
Kurz und gut: die genannten Mitarbeiter können jetzt selbst wählen: blau oder gelb. Es ist gut so, daß nicht ausnahmslos auf die blaue Farbe zurück-

gegangen wurde, weil die meisten unserer Mitarbeiter schon längst erkannt haben, daß der Mann im gelben Gewand auf ein Vielfaches der Distanz wahrnehmbar ist, wie ein blau gekleideter Bediensteter. Das kann sogar lebensrettend sein. In der Zwischenzeit hat sich die gelbe Farbe auch beim Baudienst durchgesetzt: Rottenbedienstete, Streckenbegeher, Sicherungsposten. Also ist die Komponente des

Sich-Schämens einer Minderheit schon Vergangenheit. Wir empfehlen den sicherheitsbewußten Mitarbeitern, das Angebot des gelben Arbeitsanzuges nicht von Haus aus zurückzuweisen. Geben Sie dem Triebfahrzeugführer, dem Turmwagenführer oder wem immer, der zu Ihrer Sicherheit beitragen kann, die Gelegenheit, diesen Beitrag rechtzeitig leisten zu können. **TRAGEN SIE GELB!**

Unfallgefahr in Mattengleisen

Mattengleise sind eine gute Einrichtung, aber nur dann, wenn sie nicht in irgendeiner Form eine Unfallgefahr in sich bergen. Z. B. stellen Ausbrüche des Asphaltbelages im Bereich der Schienenstöße (Bild) für die Gesundheit unserer Verschiebbediensteten eine nicht zu unterschätzende Gefahr dar (Stolpern, Überknöcheln usw.). Die örtlichen Sibe werden ersucht, solchen Unfallquellen besondere Aufmerksamkeit zu widmen und im Einvernehmen mit dem zuständigen Bm bzw. Anschlußbahnhinhaber jeweils für eine rasche Sanierung zu sorgen.



*Ein
frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches,
unfallfreies Jahr 1983*

wünscht allen Lesern
die Redaktion des IdB