

Aus dem Verkehrsgeschehen

Entgleisung des Lz 89544 im Bf Badgastein am 17. 2. 1983

Donnerstag, 17. 2. 1983 um 2.44 Uhr entgleiste im Bf Badgastein das als Lz 89544 von Böckstein nach Schwarzach-St. Veit verkehrende Tfz 1042.604 nach Überfahren des haltzeigenden Ausfahrtsignales H3 und des Gleisabschlusses mit allen Achsen.

Der Bf Badgastein besitzt ein Druckta-
stenstellwerk der Bauart DrS mit selbststän-
diger Gleisfreimeldeanlage. Gemäß
Bedienungsanweisung können in Rich-
tung Swa eine Lange Ausfahrt – die
Fahrt beginnt beim Schutzsignal Sch3 –
und eine kurze Ausfahrt – die Fahrt
beginnt beim Ausfahrtsignal H3 – durch-
geführt werden. Für beide Ausfahrten
wird die Fahrstraße vom jeweiligen
Signal bis zur Verschiebhalttafel geprüft
und gesichert. Am Signalmast des
Schutzsignales ist ein Signalnachahmer
angebracht, der bei Einstellung einer
Lugstraße – lange Ausfahrt – nur die
Stellung des Ausfahrtsignales „Frei mit
Geschwindigkeitsbeschränkung“ an-
zeigt.

Ab dem Schutzsignal besteht ein Gefälle
von 18‰, in Richtung Stumpfgleis 3a
ein solches von 23‰.

Entfernung vom Sch3 bis zum AS H3:
96m.

Länge des Stumpfgleises 3a: ca. 8m mit
Gleisabschluß (Prellbock Bauart Wörth).

Am Ereignistag kam der Lz 89544 im Bf
Badgastein um 2.24 Uhr, nachdem der
Fdl eine Kurze Einfahrt auf Gleis 3 gestellt
hatte, beim planmäßigen Haltepunkt vor
der Fahrdienstleitung zum Stillstand, um
die Kreuzungen mit den Zügen 44941,
297 und 44917 abzuwarten.

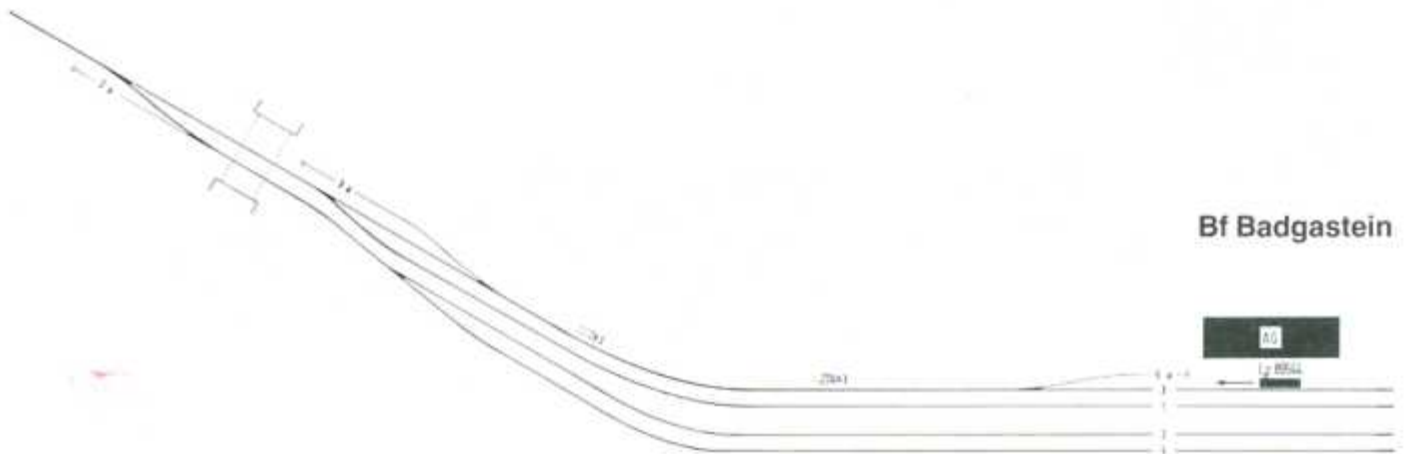
Während der Einfahrt des Z 44917
brachte der Fdl um ca. 2.42 Uhr das
Schutzsignal „Sch3“ in die Stellung



„Fahrverbot aufgehoben“, um die Aus-
fahrt des Lz aus Gleis 3 vorzubereiten.
Der Fdl begab sich dann auf den Platz,
um die Zugbeobachtung durchzuführen.
Da der Fdl den Tfz-Führer des Lz nicht
sehen konnte, klopfte er an die Tür des
Tfz. Daraufhin erschien dieser beim
geschlossenen Fenster des vorderen
Führerstandes und er setzte – eine
Handbewegung des Fdl mag er als
zusätzliche Zustimmung zur Abfahrt auf-
gefaßt haben – das Tfz in Bewegung.
Der Signalnachahmer zeigte kein Licht
und das Ausfahrtsignal stand auf „Halt“. Der
Tfz-Führer nahm an, daß Ausfahrtsignal H3
sei untauglich und die Ausfahrt würde mit
Ersatzsignal erfolgen.

Der Lz fuhr am Schutzsignal bzw. Signal-
nachahmer vorbei und nach ca. 35m
bemerkte der Tfz-Führer, daß sich die
Weiche 5 nicht in der richtigen Stellung
befand und das Ausfahrtsignal H3 Signal

„Halt“ zeigte. Nach Einleitung einer
Schnellbremsung kam es infolge der ver-
eisten Schienen im Stumpfgleis bei einer
Fahrgeschwindigkeit von ca. 30km/h
zum Rädergleiten und durch Überfahren
des Gleisabschlusses zur Entgleisung
mit allen Achsen. Als der Fdl nach Beob-
achtung des Z 44917 in die Fahrdienstlei-
tung zurückkam und durch Drücken der
Start- und Zieletaste das Ausfahrtsignal H3 in
die Freistellung bringen wollte, stellte er
eine Rotausleuchtung der Weiche 5, die
sich bereits hinter dem Ausfahrtsignal H3
befindet, in Richtung Gleis 3a fest. Nach-
dem diese Ausleuchtung kurz danach
wieder erlosch, nahm der Fdl an, der Lz
habe den Gleisabschluß im Gleis 3a
überfahren und er versuchte über die
Dispo Tauern eine Funkverbindung mit
dem Tfz herzustellen. Als dies mißlang,
begab sich der Fdl in Richtung Gleis 3a.
Der Tfz-Führer befand sich zu diesem



Bf Badgastein

Zeitpunkt bereits auf dem Weg in die Fahrdienstleitung. Tatsache war, daß das Tfz außerhalb des Gleisabschlusses am Portal einer Straßenerüberführung zum Stillstand gekommen war.

Bei der sich überaus schwierig gestaltenden Ursachenfindung ergaben sich drei Schwerpunkte:

1. Nach den Angaben des Fdl war mit der Fahrverbot-aufgehoben-Stellung des Schutzsig die Fahrt des Lz 89544 vorbereitet worden (Zugfahrt). Dabei wurde dem Tfz-Führer aufgrund der Streckenliste die Zustimmung zur Abfahrt erteilt.

Gemäß der Bahndienstordnung wird die Zustimmung zur Abfahrt für alle Züge und aus allen Gleisen durch Freistellen des jeweiligen Ausfahr sig erteilt bzw. ist gemäß Bedienungsanweisung für den konkreten Fall die zu bildende Zugstraße (= Lange Ausfahrt, Fahrt beginnt beim Schutzsig) durch Drücken der jeweiligen Start- und Zieltaste aus dem Tastenbedienungsplan einzustellen.

Außerdem war der Signalnachahmer am Sch3, der nicht aus Sichtgründen, sondern auf Grund von mittlerweile aufgehobenen Vorschriftenbestimmungen an diesem Signal angebracht ist, finster, da dieses Schutzsignal nicht für eine Zugstraße in die Stellung „Fahrverbot aufgehoben“ gebracht wurde.

Der Fdl hätte demnach für die Zugfahrt das Schutzsignal nicht in die Stellung „Fahrverbot aufgehoben“ bringen dürfen, bei Durchführung einer Verschubfahrt hätte er den Tfz-Führer entsprechend verständigen müssen (V3, Pkt61 und 132).

2. Mangelhafte Signalbeachtung durch den Tfz-Führer mit anschließendem Überfahren des haltzeigenden Ausfahr signales H3;

Der Tfz-Führer hatte

- a) angenommen, daß auf Grund der Stellung des Schutzsignales „Fahrverbot aufgehoben“ das Ausfahr signal untauglich sei und es würde Ersatzsignal gegeben
- b) erst 30m nach dem Schutzsignal auf Grund der Stellung, der hinter dem Ausfahr signal liegenden Weichen das Halt zeigende Ausfahr signal bemerkt, obwohl die Sicht auf dieses bereits ab der Spitze der W31 gegeben war (ca. 70m vor dem Schutzsignal).

3. Anlässlich einer gemeinsamen Besprechung – GD III/2 und BBDion Villach, Abt. IV – im Bf Badgastein wurde festgestellt, daß die Schutzsignale ursprünglich zur Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten installiert waren. Seit der 8. Änderung der DVV3 vom 28. 5. 1978 haben diese Signale ihren eigentlichen Zweck verloren. Zur Unterteilung der Einfahr-

gleise haben sie nie gedient, da bei einer Besetzung des Abschnittes „Schutzsignal – Ausfahr signal“ kurze signalmäßige Einfahrten nicht gestattet waren. Es wurde daher mittels Bf-Dienstauftrages veranlaßt, daß Zugfahrten die im Bf Badgastein vor dem Schutzsignal beginnen und nur bis zum Ausfahr signal erfolgen sollen, nicht zulässig sind. Da diese Schutzsignale auf Grund ihres Standortes und der Auflagen in der Bedienungsanweisung keine Erweiterung des Fahrprogrammes zulassen, werden unabhängig vom ggst. Ereignis im Rahmen der sicherungstechnischen Entfernung der Durchrutschwege die Schutzsignale und Signalnachahmer gänzlich abgebaut werden.

Betriebliche Folgen:

Internationale Schnellzüge wurden bis zu 74 Min., 6 Güterzüge bis zu 94 Min. verspätet. Zur Bergung des Tfz mußten am 18. 2. 1983 alle Bf-Gleise von 13.40 Uhr – 17.40 Uhr gesperrt werden.



Neues vom Vorschriftendienst

Nach den umfangreichen Vorschriftenänderungen zum Sommerfahrplanwechsel 1980 ist es um die Reform der Betriebsvorschriften scheinbar etwas ruhiger geworden. Die Reform wird jedoch mit Nachdruck weitergeführt.

Reform der Betriebsvorschriften

An der Weiterführung der Reform der Betriebsvorschriften wird derzeit in den Verkehrsvorschriftenausschüssen gearbeitet. Wie bei jedem Reformschritt wurde zuerst ein Konzept erarbeitet und gemeinsamen Absprachen festgelegt.

Grundgedanken zur Weiterführung der Reform

Nach eingehender Auswertung der Erfahrungen mit der Reform des Jahres 1980 können die grundsätzlichen Überlegungen, die diesen Reformschritt geprägt haben, als richtig bezeichnet werden. Möglichst flexible Betriebsführung, praxisnahe Gestaltung, Eigenverantwortung des einzelnen Mitarbeiters und Rahmenbestimmungen, vor allem aber Schaffung „anwendergerechter“ Bestimmungen stehen auch in Zukunft im Vordergrund. Die Häufung der Unfälle in letzter Zeit lassen die beschleunigte Entwicklung flankierender Maßnahmen, wie zB die Schaffung wirksamerer Kontrollmechanismen, geboten erscheinen. Näheres hierüber wird an anderer Stelle mitzuteilen sein.

Sachlich werden die Grundgedanken zur Weiterführung der Reform der Betriebsvorschriften in den wesentlichen Punkten – stark gekürzt – folgende sein:

DV V 3, Betriebsvorschrift

- In den Abschnitt I der DV V 3 werden alle Bestimmungen aufgenommen, die für mehrere Abschnitte dieser Vorschrift gelten. Bestimmungen, die nur für einzelne Abschnitte anwendbar sind, verbleiben im jeweiligen Abschnitt.
- Abschnitt III bleibt unverändert.
- Der Begriff „Sperrfahrt“ entfällt. Kleinwagenfahrten werden zu einer Betriebsmethode, die auch mit Regelfahrzeugen durchgeführt werden kann (darunter fallen also auch die derzeitigen Bedienungs- und Arbeitszüge).

Kleinwagenfahrten sollen im Blockabstand, bei Bremsweglängen wie für Züge, durchgeführt werden. Die damit erforderliche Bremsberechnung soll so einfach wie möglich – etwa auf der Basis der derzeit gültigen ZSB 31 – geregelt sein.

- Die Sperre von Streckengleisen ist nur mehr zur Durchführung von Bauarbeiten und bei Unbefahrbarkeit notwendig.
- Im Abschnitt VIII der DV V 3 werden Besonderheiten – vor allem Störungen, wie zB völlig gestörte Verständigung, Fahrt in Teilen – aber auch Kapitel, wie zB Maßnahmen, wenn sich ein Streckenbegeher zwischen zwei Bahnhöfen befindet, aufgenommen werden.
- Aus der DV V 3 ausgeschieden werden
 - sicherungstechnische Bestimmungen (werden in die entsprechende Vorschrift des Sicherungsdienstes aufgenommen)
 - Bestimmungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit
 - Bestimmungen für ferngesteuerte Betriebsstellen (s. DV V 4)
 - Bestimmungen für Schmalspurbahnen (gehören in die neu zu erstellende DV V 7)
 - Bestimmungen zur Wahrung des lichten Raumes, über die Weichenbesichtigung, die Verwendung von Hemmschuhen und über die Sicherung von EK (werden in die ZSB aufgenommen).
- In die DV V 3 aufgenommen werden
 - betriebliche Behandlung von Sendungen mit Lademaßüberschreitung
 - Bestimmungen über die Führung von Zügen ohne Zugbegleitmannschaft (die entsprechende Dienst-anweisung wird aufgelassen)
 - Bestimmungen der ZSB 12, 16, 18, 26, 27, 33 und 34.

ZSB

- Die gesamte ZSB muß neu gegliedert werden; die derzeitige Gliederung entspricht nicht mehr den Erfordernissen.
- Die ZSB 29 wird aufgelassen.
- Die Bestimmungen der ZSB 12, 16, 18, 26, 27, 33 und 34 werden in die DV V 3 aufgenommen.
- Die Bestimmungen der ZSB 9 und 10 sollen in eine neu zu erstellende Personenwagenvorschrift aufgenommen werden.

- Die ZSB 7 wird mit den Bestimmungen über die Sicherung von EK aus den Abschnitten II, IV, V und VI der DV V 3 ergänzt.
- Neu aufgenommen werden
 - Bezeichnung der Weichen und Signale
 - Bezeichnung der Fahrzeuge
 - Bestimmungen über die Wahrung des lichten Raumes
 - Bestimmungen über die Weichenbesichtigung
 - Bestimmungen über die Verwendung von Hemmschuhen.

DV V 28

- Die DV V 28 wird aufgelassen. Dem Geschäftsführer werden die notwendigen Bestimmungen aus der DV V 3 in der Anlage 4 dieser Vorschrift vorgeschrieben.
- Die notwendigen Abweichungen von der DV V 3 werden – zusammengefaßt in einem Paragraphen des Abschnittes VIII – in die DV V 3 als Besonderheit aufgenommen.

Vorschriften, die parallel erstellt werden

Drei Vorschriften werden als Zusatzvorschriften zur DV V 2, V 3 und ZSB erstellt. Diese Vorschriften enthalten nur Abweichungen und zusätzliche Bestimmungen zu den genannten Vorschriften

- DV V 4, Fernsteuervorschrift
- DV V 7, Betrieb auf Schmalspurbahnen
- DV V 8, Nahverkehr (diese Vorschrift löst die Sammelmappe Schnellbahn ab und gilt für alle Nahverkehre).

Der Aufbau der Bahnhöldienstordnungen muß ebenfalls neu geregelt werden.

Stand der Arbeiten

Über die Form der Arbeit wurde schon mehrmals berichtet. Die relativ komplizierte und zeitaufwendige Vorgangsweise erfordert genaue Zeitplanung. Die präzise Zeitplanung für den nächsten Reformschritt muß noch festgelegt werden.

Derzeit ist der Abschnitt I der DV V 3 im wesentlichen fertig. Abschnitt II befindet sich im Verhandlungsstadium, Abschnitt IV wird gerade in seinen Grundzügen festgelegt.

Über die Weiterführung der Reform der Betriebsvorschriften wird in Abständen immer wieder informiert werden.

Aus der Arbeit der Verkehrsvorschriftenausschüsse

Neben der Reform der Betriebsvorschriften beschäftigen sich die Verkehrsvorschriftenausschüsse mit einer Fülle von Problemen. Der Bogen reicht dabei von der Ergebnisprüfung bereits in Kraft befindlicher Vorschriftenänderungen über die Schaffung neuer Betriebssysteme bis zur Beschäftigung mit scheinbar bedeutungslosen Problemen, die aber für die Betroffenen oft drückend sind. Aus der Arbeit der letzten Zeit sollen nur einige besonders wichtige genannt werden, soweit diese von allgemeinem Interesse sind.

Einführung des Zugleitbetriebes

Seit längerer Zeit bestehen Bestrebungen, für einfache Verhältnisse eine neue Betriebsform zu finden. Die Grundforderung dabei ist möglichst weitgehende Rationalisierung, ohne den enormen Aufwand einer Fernsteuerung in Kauf nehmen zu müssen.

Natürlich wird es mehrere Modelle – je nach den Gegebenheiten – bedürfen. Ein erstes Modell wird – vorerst probeweise – auf der Strecke Krems a. d. Donau – Grein-Bad Kreuzen ab Sommerfahrplan 1983 verwirklicht. Es sollen nur die Grundzüge im folgenden skizziert werden.

• Streckenverhältnisse

Die Zugleitstrecke ist ca. 78 km lang und wird von den Bahnhöfen Krems a. d. Donau und Grein-Bad Kreuzen begrenzt. Die Strecke ist eingleisig, ohne Streckenblock, nur 2 Bahnhöfe sind mit Einfahrsignalen ausgerüstet.

Der rund 20 km westlich Krems liegende Bahnhof Spitz a. d. Donau wird zum Zugleitbahnhof. Der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes übernimmt grundsätzlich sämtliche Fahrdienstleitertaufgaben der Zugleitstrecke. Die übrigen Betriebsstellen (11 „Zuglaufstellen“) bleiben betrieblich unbesetzt; nur in Persenbeug verbleibt ein Fahrdienstleiter, der dem Fahrdienstleiter des Zugleitbahnhofes unterstellt ist.

• Zugmeldeverfahren

Die einzelnen Zuglaufstellen begrenzen die Blockabschnitte. Das Zugmeldeverfahren beschränkt sich allerdings auf die jeweils an die benachbarten Bahnhöfe Krems a. d. Donau und Grein-Bad Kreuzen angrenzenden Blockabschnitte.

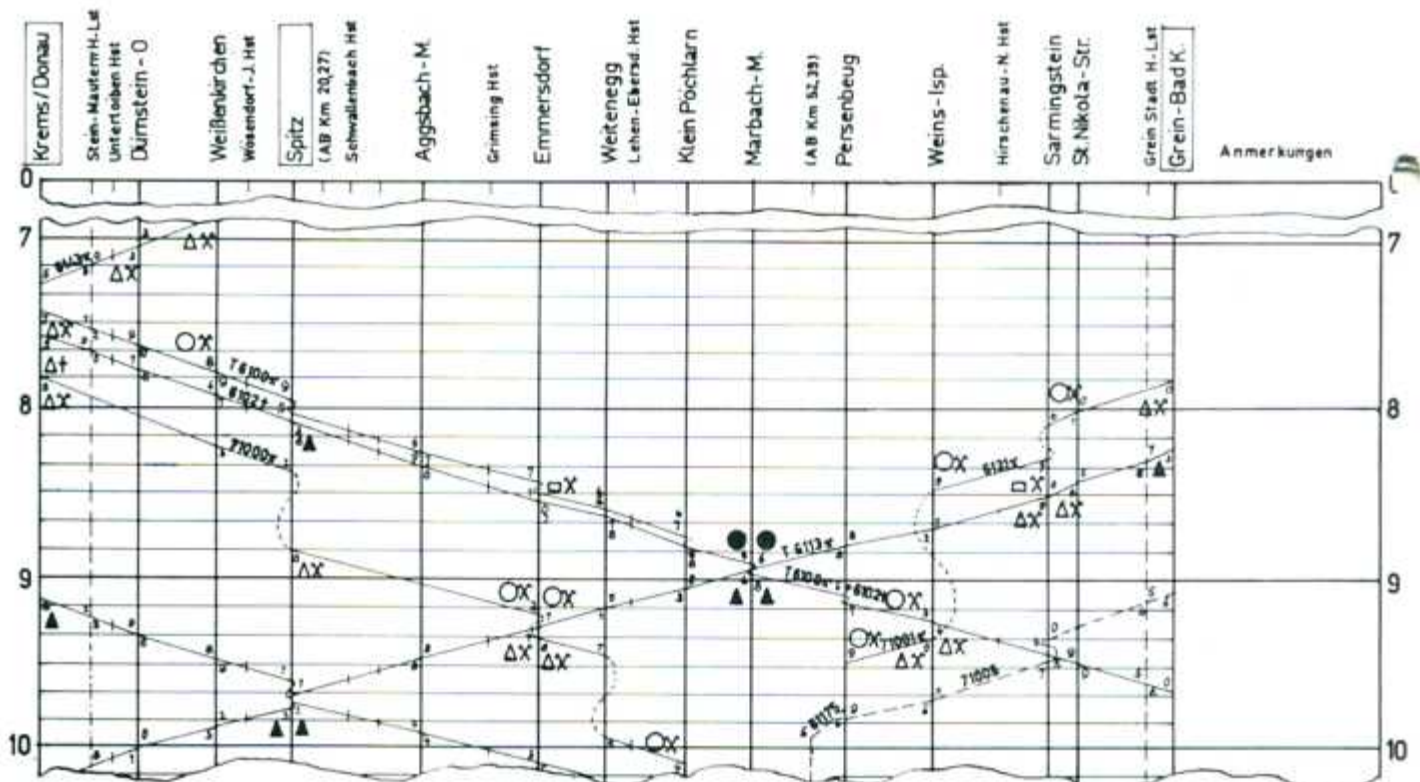
Das Fahren im Blockabstand wird durch die Zuglaufmeldungen gewährleistet. Jeder Zug bedarf einer FAHRERLAUBNIS, die er vom Fahrdienstleiter des Zugleitbahnhofes über die FAHRANFRAGE erhält. Das Freisein des Blockabschnittes meldet der Zug dem Fahrdienstleiter des Zugleitbahnhofes mit der „ANKUNFTSMELDUNG“ bzw. der „VERLASSENSMELDUNG“.

Die Sicherheit des Verfahrens beruht auf dem Meldewesen und den Aufzeichnungen hierüber. Zwischen dem Fahrdienstleiter des Zugleitbahnhofes und den Triebfahrzeugführern besteht Funkverbindung. Für die erforderlichen Aufzeichnungen verwendet der Fahrdienstleiter das „ZUGLEITBLATT“ (Abbildung 1), der Triebfahrzeugführer das „ZUGLAUFBLATT“

Abbildung 1

ZUGLEITBLATT

ZUGLEITSTRECKE: Krems a.d. Donau - Grein-Bad K. AM:



(Abbildung 2). Planmäßig zu gebende Zuglaufmeldungen sind in beiden Unterlagen angegeben; Abweichungen verfügt der Fahrdienstleiter des Zugleitbahnhofes über Funk. Die Eintragungen im Zugleitblatt müssen einfach und übersichtlich sein, soweit als möglich werden Symbole verwendet (Abbildung 3). Eine erteilte Fahrerlaubnis wird mit einem roten Pfeil, die „Freimeldung“ durch Nachziehen der Zuglinie in grüner Farbe eingetragen. Folgt also einem roten Pfeil ein grüner Strich, ist der Blockabschnitt frei (Abbildung 4). Der Triebfahrzeugführer trägt die erteilte Fahrerlaubnis mit lotrechten Pfeilen und der Kurzbezeichnung der Zuglaufstelle ein (Abbildung 5).

• Kreuzungen, Vorfahren, Verschub

Sämtliche Weichen im Bereich der Zugleitstrecke sind ortsbedient. Die Fahrstraßenversicherung erfolgt – ebenfalls probeweise –

– allgemein über Zentralschlösser, deren Bedienung erst durch Umsperren eines besonderen Schlüssels – ZUGLEIT-SCHLÜSSEL –, den jedes Triebfahrzeug mitführt, möglich wird. Grundsätzlich ist die Fahrstraße für die Durchfahrt auf dem durchgehenden Hauptgleis gesichert. Die Verwendung des Zugleitschlüssels bedarf der „SCHLÜSSELFREIGABE“ durch den Fahrdienstleiter des Zugleitbahnhofes. Die Abwicklung von Kreuzungen und Vorfahren geschieht durch den Zugführer des ersten in der Zuglaufstelle eintreffenden Zuges, der die Schlüsselfreigabe nach Zutreffen aller Voraussetzungen wieder zurückgibt.

– in 3 Zuglaufstellen mit Rückfallweichen (Abbildung 6).

Die Grundstellung dieser Weichen ist festgelegt, sie dürfen planmäßig aufgefahren werden und kehren wieder in die Grundstellung zurück. Daß sich die Weichen wieder in Grundstellung befinden, wird an der Trapeztafel mit dem neuen „WEICHENÜBERWACHUNGSSIGNAL“ (Abbildung 7) angezeigt. Notfalls können Rückfallweichen mit einem im Zentralschloß verwahrten Schlüssel ortsbedienbar gemacht werden.

Vor allem die Abwicklung von Kreuzungen wird in Zuglaufstellen mit Rückfallweichen sehr beschleunigt. Wie sich solche Weichen im Dauerbetrieb, besonders im Winter, bewähren, muß erst der Probebetrieb zeigen.

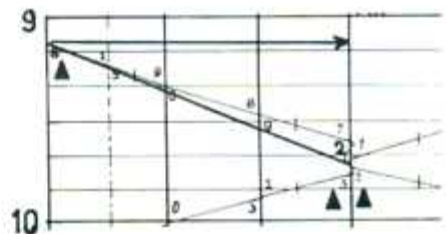
Eine Fülle von Detailproblemen muß gelöst werden, deren Darstellung den Rahmen des IdB sprengen würde. Als Beispiele sollen die Gestaltung des Arbeitsplatzes des Fahrdienstleiters Spitz a. d. Donau, die Anbringung der Funkgeräte auf den Triebfahrzeugen und die Gestaltung der Umlaufpläne genannt werden.

| ZUGLAUFBLATT | | Musterfahrplan 3 am | | | | | 6113 | |
|------------------------------------|-----------|---------------------|-----|----------------------|--------------------------|--------------------|------|-------------------|
| Grein - Bad K. - Krems a. d. Donau | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| An-kunft | Ein-fahrt | Ab-fahrt | X O | Zuglauf-meldungen | Betriebsstellen | Fahrerlaub-nis bis | X O | Zuglauf-meldungen |
| (8.14) | | 8.16 | | ▲ | Grein-BadK. A40 | | | |
| 17 | | 18 | | | Grein Stadt H.-Lst | | | |
| 25 | | 28 | | | St.Nikola-Struden | | | |
| 30 | | 30 | | Δ X | Sarmingst. E40 A40 | | | |
| 34 | | 38 | | | Hirschenau-Nöchl. H.-Lst | | | |
| 41 | | 42 | | ○ 1001 v | Weins-Isp. E40 A40 | | | |
| 48 | | 48 | | | Persenbeug A40 | | | |
| 56 | | 56 | | X 8100 v X 8182 v | Marbach-M. E40 A40 | | | |
| 9.02 | | 9.03 | | | Klein Pöchlarn E40 A40 | | | |
| | X | 08 | | | Lehen-Ebersdorf Hat | | | |
| 10 | | 11 | | | Weitenegg E40 A40 | | | |
| 17 | | 17 | | X 7100 v | Emmersdorf g40 A40 | | | |
| 21 | | 22 | | | Grimsing Hat | | | |
| 28 | | 28 | | | Aggsbach Markt | | | |
| 32 | | 33 | | | Willendorf Hat | | | |
| 36 | | 36 | | | Schwallenbach Hat | | | |
| 41 | | 43 | | X 8114 v X 8118 v | Spitz A40 | | | |
| 48 | | 48 | | | Wessendorf-Jeching Hat | | | |
| 52 | | 53 | | | Weißkirchen E40 A40 | | | |
| 10.00 | | 10.01 | | | Dürnstein-O. | | | |
| 04 | | 04 | | | Unterleiben Hat | | | |
| 08 | | 08 | | | Stein-Maukern H.-Lst | | | |
| 10.13 | | | | | Krems/Donau | | | |

Abbildung 2 →

Abbildung 3 →

Abbildung 4 ↓



| | Symbol | |
|-----------------------------|----------|---|
| Fahrerlaubnis | ▲ | |
| Fahrerlaubnis bis | ↓ | * Kurzbezeichnung der Zuglaufstelle zB: E40 |
| Ankunfthemeldung (abgeben) | ● | |
| Verlassensmeldung (abgeben) | ■ | |
| Kreuzung mit | X | |
| Vorfahren mit | ○ | |
| Schlüsselfreigabe | ⇌ (rot) | |
| Schlüsselfreigabe beendet | ⇌ (grün) | |

Bei nicht täglich zutreffenden Angaben sind nur die Weichenlinien dargestellt: Δ, ○, □, ▽, ▹, ▸ die Gültigkeitsangaben sind erforderlichenfalls mit Fußnoten und Weisern angegeben.

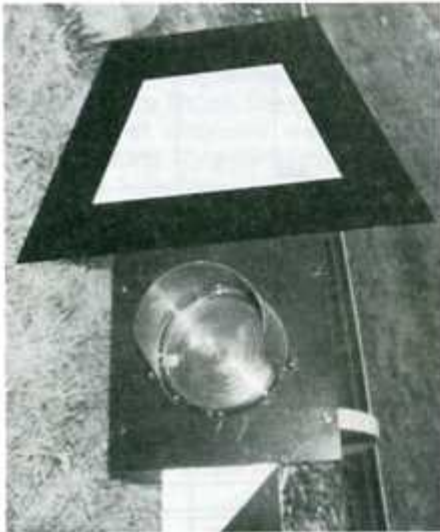
| | |
|--------------------------|------|
| Grein-BadK. A40 | |
| Grein Stadt H.-Lst | |
| St.Nikola-Struden | |
| Sarmingst. E40 A40 | ↓ So |
| Hirschenau-Nöchl. H.-Lst | |
| Weins-Isp. E40 A40 | |
| Persenbeug A40 | |
| Marbach-M. E40 A40 | ↓ Ma |
| Klein Pöchlarn E40 A40 | |

Abbildung 5



Abbildung 6 ◀

Abbildung 7 ▶



Die erforderlichen Bestimmungen sind in der DV V 5, Zugleitbetrieb, enthalten.

DVV 16, Betriebsfernspredienst

Der Betriebsfernspredienst wird derzeit noch durch die DV441 geregelt. Die neue DVV16, Betriebsfernspredienst, wird künftig die Verwendung des Betriebsfernsprednetzes regeln. Die für den zuständigen Fachdienst notwendigen, weitergehenden Regelungen werden in einer neuen Vorschrift – Fm 2 – enthalten sein. Für die Beschreibung der Anlagen werden Dienstbehefte erstellt.

Im wesentlichen verbleibt der Sachinhalt der derzeit gültigen Bestimmungen. Eine Anpassung ist nur beim Melden der Teilnehmer und bei der Verwendung der Verbindungen erforderlich gewesen. Störungsmeldungen als Drucksorte sind nicht mehr vorgesehen.

Die Arbeiten an der DVV 16 sind soweit gediehen, daß die endgültige Beschluß-

Abbildung 8 ⚡

fassung im Großen Verkehrsvorschriftenausschuß möglich erscheint. Mit der Inkraftsetzung kann im Laufe dieses Jahres gerechnet werden.

In diesem Zusammenhang soll auch ein neu entwickelter Fernspredkasten vorgestellt werden, der einen besseren Wetterschutz und verbesserte Schreibmöglichkeit bietet (Abbildung 8).

Als Vorgriff auf die Bestimmungen der künftigen DVV16 darf auch die mit Dienstanweisung verfügte Erleichterung bei Signalfernspredern angesehen werden.

Für die Übermittlung von Aufträgen und Meldungen, die gemäß DVV3, Betriebsvorschrift, am „Signalfernspred“ zu geben sind, dürfen alle Fernspred, bei denen eine direkte Verbindung zum Fahrdienstleiter und einwandfreie Verständigung möglich ist, verwendet werden. Das Herbeirufen von Triebfahrzeugführern ist jedoch weiterhin nur mittels Außenwecker am Signalfernspred sowie ggf durch Lautspredersansage zulässig.

Da die Abwicklung der Gespräche in vielen Fällen auf Gesellschaftsverbindungen erfolgt, ist die Einhaltung der Fernspreddisziplin unerläßlich.

An der in manchen Fällen zwingend vorgeschriebenen Verwendung des Signalfernspreders hat sich grundsätzlich nichts geändert. Die Erleichterung tritt dann in Kraft, wenn

- Signalfernspred nicht vorhanden sind (zB Ausfahrtsignale)
- Züge nicht unmittelbar beim Signal stehen (kurze Züge im Bahnhof, Lokzüge, usw).

Es darf dann jede Fernspredverbindung benutzt werden, mit der der Fahrdienstleiter direkt erreicht werden kann. Der Hinweis auf die Fernspreddisziplin ist



unerläßlich, weil dabei Gesellschaftsverbindungen für sicherheitsrelevante Aufträge und Meldungen freigegeben werden.

Gleisfreimeldeanlagen

Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen bringen seit jeher Probleme, wenn alleinverkehrende Triebfahrzeuge mit Betätigung der Sandstreuereinrichtung zum Stehen kommen. Bei 2-achsigen Triebfahrzeugen war die Tatsache seit langem bekannt, daß die elektrische Verbindung zwischen Rad und Schiene durch den Sand unterbrochen werden kann; die Gleisfreimeldeanlage zeigt dann – trotz Besetzung – weiße oder gar keine Ausleuchtung. In den Bedienungsanweisungen war daher vorgesehen, daß bei alleinverkehrenden 2-achsigen Triebfahrzeugen und Kleinwagen die Gleisfreimeldeanlage als gestört zu betrachten ist.

Im Winter 1981/82 traten ähnliche Probleme auch bei mehrachsigen Triebfahrzeugen auf.

Der Problematik war technisch nicht beizukommen. Es erschien jedoch möglich, das Sanden auf das **Anfahren** mit schweren Zügen und Fahrzeuggruppen und auf Gefahrfälle zu beschränken. Beim Anfahren entsteht keine Gefahr, da die nachfolgenden Achsen die Schienen ausreichend reinigen, in Gefahrfällen muß ein Meldeverfahren eingeleitet werden. Es wurde daher verfügt

- für Triebfahrzeugführer:

Bei alleinverkehrenden Triebfahrzeugen kann die Betätigung der Sandstreuereinrichtung durch das Aufsanden eine wesentliche Erhöhung des Widerstandes des Achs-

kurzschlusses verursachen. In manchen Fällen kann sogar die Betriebssicherheit gefährdet werden: Bei Gleisfreimeldeanlagen kann bei alleinverkehrenden Triebfahrzeugen das Sanden dazu führen, daß die Rotausleuchtung und somit die „Besetzt-Meldung“ des Gleises verschwindet, obwohl das Gleis vom Triebfahrzeug noch besetzt ist.

Es darf daher grundsätzlich bei einem alleinverkehrenden Triebfahrzeug – ausgenommen Gefahrfälle, welche die Anwendung einer Schnellbremsung erforderlich machen – kein Sand gestreut werden.

Der § 18 Abs 13 der DV M 22 ist jedoch von dieser Regelung nicht betroffen. Muß im Gefahrfall vom alleinfahrenden Triebfahrzeug gesendet werden, hat der Triebfahrzeugführer sogleich nach Stillstand dafür zu sorgen, daß der Fahrdienstleiter (Stellwerkswärter) davon in Kenntnis gesetzt wird.

Diese Bestimmung gilt sinngemäß auch bei allen SKI-(Kleinwagen)-fahrten.

– für Fahrdienstleiter

In den Bedienungsanweisungen sämtlicher Sicherungsanlagen mit Gleisstromkreisen, ausgenommen jener Selbstblockanlagen, bei denen das Selbstblocksignal nicht gesperrt werden kann, ist die derzeitige Einschränkung betreffend alleinverkehrender Triebfahrzeuge zu streichen und durch die nachstehenden Vorschriften zu ersetzen:

1. Meldet im Bereich einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen gemäß seinen Vorschriften der Triebfahrzeugführer (SKI-Führer) eines alleinverkehrenden Triebfahrzeuges (SKI) die Verwendung von Streusand beim Anhalten, so ist zu überprüfen, ob die Gleisfreimeldeanlage tatsächlich den Besetztzustand anzeigt.
2. Ist der Gleisabschnitt erloschen oder weiß ausgeleuchtet, ist zu versuchen, die Räumung des Gleisabschnittes durch das Triebfahrzeug (SKI) unverzüglich zu veranlassen.

Gelingt dies nicht, so ist

- a) **bei einem Gleisabschnitt im Bahnhof**
die Gleisfreimeldeanlage dieses Gleisabschnittes untauglich
 - b) **bei einem Streckengleisabschnitt**
unverzüglich das fernmündliche Rückmelden einzuführen. Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig.
3. Sobald das Triebfahrzeug (SKI) seine Fahrt weiter fortsetzt und der Besetztzustand wieder angezeigt wird, können die Maßnahmen gemäß 2 a) und 2 b) aufgehoben werden.

Anmerkung: Die Punkte 2 a) oder 2 b) sind entsprechend den örtlichen Gegebenheiten anzuführen.

Eine jahrelang bestehende betriebliche Schwierigkeit konnte damit beseitigt werden.

Befehlsvorschriften bei INDUSI-Störungen

In letzter Zeit ist es vermehrt zu unbeabsichtigten Zwangsbremungen durch INDUSI-Einrichtungen gekommen. Natürlich ist das primäre Anliegen, den Ursachen der Zwangsbremungen auf die Spur zu kommen und dann deren Anzahl zu verringern.

Wird eine technische Störung an INDUSI-Streckeneinrichtungen erkannt, ist eine ausreichende und klare Verständigung der Folgezüge unbedingt notwendig. Die Bestimmungen hierüber wurden ergänzt und wiederverlautbart.

Bei Störungen an INDUSI-Streckeneinrichtungen gilt:

1. Ständig wirksame Einrichtungen

Alle Züge müssen verständigt werden.

Folgende Wortlaute werden verwendet:

- 1.1 Bei gestörten INDUSI-Einrichtungen am Standort von Haupt- oder Vorseignalen (1000Hz und 2000Hz Gleismagnete)

INDUSI beim _____ des _____
(zB EVS) (Betriebsstelle)
ständig wirksam.

- 1.2 Bei gestörten 2000Hz Gleismagneten mit Geschwindigkeitsprüfeinrichtung (Angabe im Buchfahrplan „2000Hz“)

INDUSI in km _____ ständig wirksam. Befehlstaste benutzen!

Die Bundesbahndirektionen geben den betroffenen Bahnhöfen die kilometrische Lage der 2000Hz Gleismagnete mit Geschwindigkeitsprüfeinrichtung (aus VzG) bekannt.

2. Unwirksame Einrichtungen

Es kommen nur INDUSI-Einrichtungen am Standort von Haupt- oder Vorseignalen in Betracht.

Als gestörter Abschnitt gilt der Bereich zwischen Vor- und Hauptsignal; dies gilt sinngemäß auch für das Fahren auf dem falschen Gleis.

Verständigt werden nur jene Züge, deren Fahrplangeschwindigkeit im gestörten Abschnitt mehr als 120 km/h beträgt.

Folgender Wortlaut wird verwendet:

INDUSI beim _____ des _____
(zB 09) (Betriebsstelle)
unwirksam. Vmax " 120 km/h.

Die Verständigung erfolgt in allen Fällen mit A-Befehl (La).

Pufferprobe

Die Durchführung der Pufferprobe hat immer wieder zu Schwierigkeiten geführt. Die Probleme sind vor allem dann aufgetreten, wenn nur am Zugschluß Wagen abgehängt wurden und das zur Durchführung der Pufferprobe erforderliche Vorziehen zeitaufwendig, oft sogar unmöglich war.

Die technische Entwicklung erlaubt nun eine Erleichterung. Vorerst probeweise wurde daher verfügt:

In probeweiser Abänderung der Bestimmungen des Pkt 47 der DVM 31 kann daher ab sofort in **Unterwegsbahnhöfen**, wenn nur **Wagen am Zugschluß abgehängt** werden, die Durchführung der „Pufferprobe“ entfallen. Es hat jedoch der das Entkuppeln besorgende Bedienstete dabei besonderes Augenmerk auf den äußeren Zustand der beiden Puffer des nun letzten Wagens zu richten. In allen übrigen Fällen bleiben die Bestimmungen des Pkt 47 unverändert gültig.

Die weitere Vorgangsweise wird sich nach den Ergebnissen der Erprobung richten. Auf das gleichzeitig verfügte Meldeverfahren muß daher besonders geachtet werden, um verlässliche Angaben bekommen zu können.

Abfertigung nach Aufhalten auf der Strecke

In der DV V 3, Betriebsvorschrift, ist die Erteilung des Abfahrauftrages nach Aufhalten auf der Strecke nur dann vorgeschrieben, wenn personenbefördernde Züge an Bahnsteigkanten stehen.

Mehrmals sind Schwierigkeiten aufgetreten, wenn Züge zum Anhalten auf der Strecke beauftragt wurden, um Personen (z. B. Arbeiterrotten) aus- oder einsteigen zu lassen. Um Klarheit zu schaffen, wurde verfügt:

Muß in Sonderfällen ein Zug zum Aus-(Ein-)steigen von Personen (z. B. Arbeiterrotten) auf der Strecke anhalten, muß dies immer mit A-Befehl vorgeschrieben werden.

fehl vorgeschrieben werden. Im A-Befehl muß diesfalls – in Ergänzung zu DV V 3, Pkt 284 – außerdem vorgeschrieben werden, daß nach dem Anhalten auf der Strecke für die Weiterfahrt der Abfahrauftrag durch den Zugführer erteilt wird.

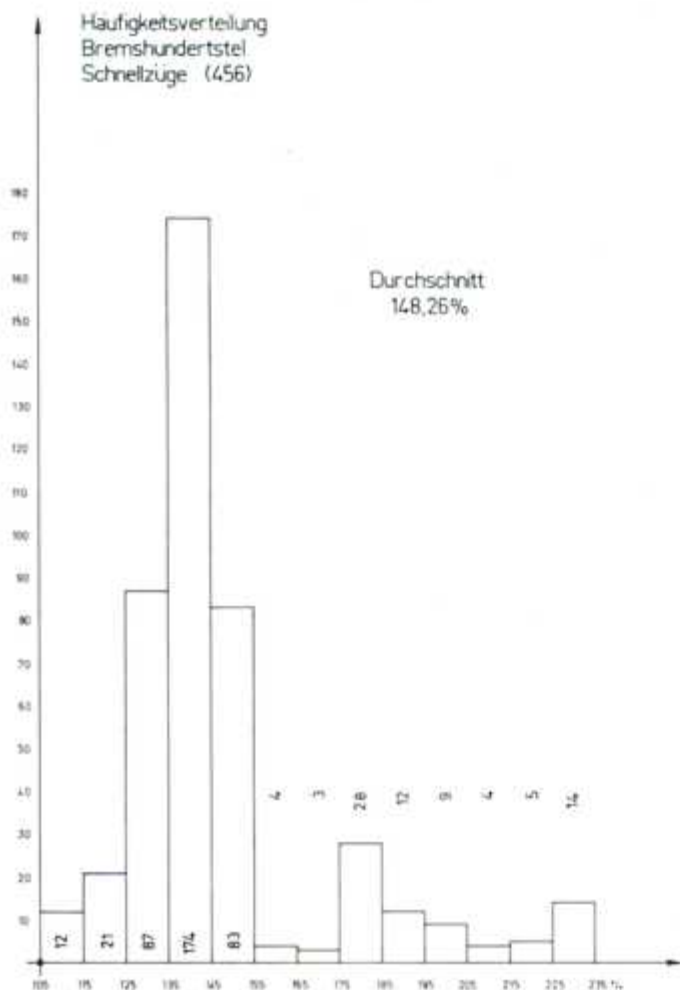
Ergebnisprüfung

Für die Arbeit im Verkehrsvorschriftenausschuß ist es von besonderer Bedeutung, die wichtigsten Änderungen laufend – auch nach ihrer Inkraftsetzung – zu überprüfen. Aus den Arbeiten der letzten Zeit sollen nur zwei Gebiete genannt werden, die bestimmt von allgemeinem Interesse sind.

● Erhebung der vorhandenen Brems Hundertstel

Um einen Überblick zu bekommen, wie sich die Verbesserung des Wagenmaterials, vor allem aber die neuen Bestimmungen über die Anwendung der Bremsen im Abschnitt III der DV V 3 auswirken, wurden die tatsächlich bei den Zügen

Abbildung 9



Häufigkeitsverteilung Brems Hundertstel Güterzüge (3 602)

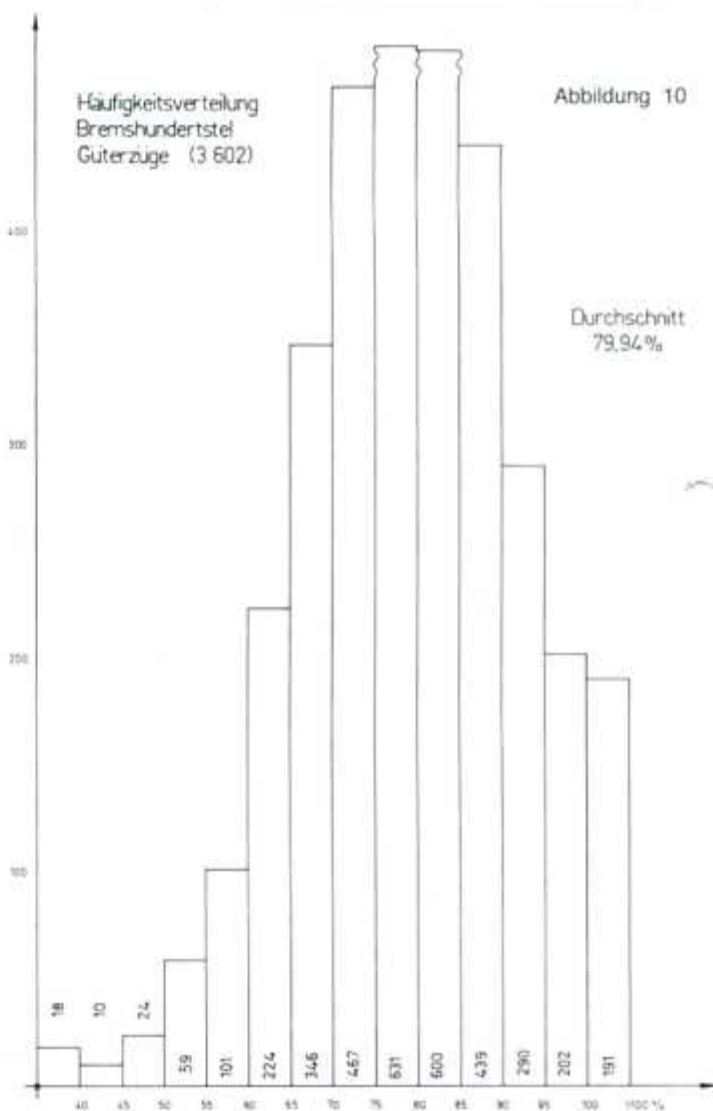


Abbildung 10

Häufigkeitsverteilung Bremsstellung

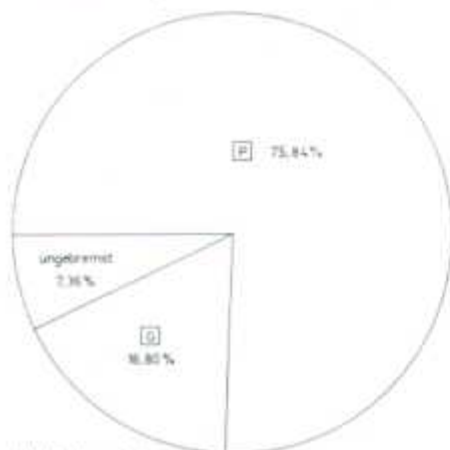


Abbildung 11

vorhandenen Brems Hundertstel erhoben und statistisch ausgewertet. Für die Schlüsse, die daraus zu ziehen sind, ist der Durchschnittswert, aber auch die Häufigkeitsverteilung maßgebend (Abbildung 9 und 10). Auch der Anteil der gebremsten Wagen in Bremsstellung P, G und der ungebremsten Wagen ist aufschlußreich (Abbildung 11).

Die Ergebnisse der Überprüfung werden in Intervallen durch weitere Erhebungen ergänzt werden. Eine Reihe von Schlüssen kann bereits jetzt gezogen werden.

– Die vorhandenen Brems Hundertstel erlauben Rückschlüsse für die Fahrplanerstellung.

– Die deutliche Verbesserung der Bremsverhältnisse – vor allem bei Güterzügen – wird Auswirkungen auf die Behandlung des Problems der Vorschreibung bei Mangel an Brems Hundertstel haben.

– Beim Bau neuer Sicherungsanlagen kann aufgrund der zu erwartenden Brems Hundertstel die zweckmäßigste Bremsweglänge (Abstand Vorsignal–Hauptsignal) innerhalb der zulässigen Grenzen (400 m–1500 m) berücksichtigt werden.

● Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten (VzG)

Die Neudurchrechnung aller Strecken der Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen der Umstellung auf das VzG erfolgt bekanntlich in 3 Etappen, die letzte Etappe wird sich erst im Sommerfahrplan 1984 auswirken. Aus der ersten Etappe können die Ergebnisse der Umstellung gesehen werden (Abbildung 12).

Durchwegs haben sich Fahrzeitverbesserungen ergeben. In einigen Fällen ist das Ausmaß der Verbesserungen gering, in anderen Fällen aber beachtlich. **Alle Verbesserungen waren ohne Investitionsaufwand, bloß durch bessere Nutzung der Gegebenheiten, möglich.** Es ist das eines der Ergebnisse der bisher durchgeführten Reform der Betriebsvorschriften.

Die möglichen Fahrzeitverbesserungen – verglichen wurden die errechneten Durchfahrzeiten ohne Berücksichtigung der Aufenthalte und der Fahrzeitzuschläge – ergeben sich nun teilweise aus der Erhöhung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit. In vielen Fällen kann die örtlich zulässige Geschwindigkeit erst aus der Vergrößerung der Bremsweglänge genützt werden. Daraus ergibt sich auch, daß auf manchen Strecken bei Kürzung der Fahrzeiten die erforderlichen Brems Hundertstel sinken.

Über den gesamten Bereich des VzG, der Fahrplanerstellung, der sich daraus ergebenden Folgen für die Fahrweise und für den Bau neuer Anlagen sowie über das dazu notwendige Verfahren wird zu einem späteren Zeitpunkt eine umfassende Information folgen.

Auslegungen und Erläuterungen

Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal (laufende Nr. 12)

Die Bestimmungen, die bei einer Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal zu beachten sind, wurden im Jahre 1980 neu gefaßt.

260. Muß in Bahnhöfen mit Ausfahrtsignalen ein Gleis benützt werden, für das kein Ausfahrtsignal vorhanden ist, so ist die Fahrstraße gemäß Punkt 272 zu sichern

Abbildung 12

| Strecke | Tafel B1 | | VzG | |
|----------------------------|--------------|--------|--------------|--------|
| | Fahrzeit min | Bh max | Fahrzeit min | Bh max |
| Innsbruck - Bregenz | 128,3 | 143 | 128,0 | 143 |
| Wien FJB - Gmünd | 117,7 | 114 | 111,8 | 104 |
| Wien Süd - Spielfeld-Straß | 156,5 | 157 | 151,3 | 154 |
| Wels - Passau | 45,3 | 148 | 44,2 | 124 |
| Linz - Summerau | 54,2 | 48 | 50,3 | 55 |
| Linz - Selzthal | 82,9 | 119 | 80,3 | 95 |
| Wien Süd - Wampersdorf | 48,7 | 61 | 38,7 | 88 |
| Absdorf-H. - Krems | 23,0 | 93 | 17,5 | 93 |
| Krems - Herzogenburg | 26,4 | 71 | 26,0 | 52 |
| Wien Süd - Laa/Thaya | 66,7 | 63 | 60,7 | 90 |
| Wien Nord - Wolfsthal | 59,5 | 91 | 56,3 | 95 |
| St.Pölten - Mariazell | 152,1 | 41 | 125,0 | 50 |

bzw. sind die Weichen und Sperrschuhe nach Punkt 273 zu bewachen.

Der Zug ist mit A-Befehl zu verständigigen

Zug fährt ohne Ausfahrtsignal aus!

Der Befehl darf erst ausgefolgt werden, wenn die Voraussetzungen zur Erteilung des Abfahrauftrages bzw. der Zustimmung zur Abfahrt erfüllt sind.

Hauptsignale im Ausfahrweg sind nicht zu beachten.

Weichen im Ausfahrweg dürfen mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurbahnen 20 km/h) befahren werden.

Der Sinn der Neuregelung liegt vor allem in der Vereinfachung und Klarstellung der Signalbeachtung für die Zugmannschaft. Manche Kollegen werden sich noch erinnern, wie umfangreich, schwierig und oft genug problematisch die Frage der Signalbeachtung vor der Neuregelung war. Es soll nur daran erinnert werden, daß sich damals die Gültigkeit der zu beachtenden Signale je nachdem, ob die Ausfahrt auf das richtige oder auf das falsche Gleis erfolgt war, geändert hat.

Ausfahrten ohne Ausfahrtsignal sind überhaupt nur im Notfall zulässig. Es darf ja nicht vergessen werden, daß dabei sowohl die Sicherungsanlage des Bahnhofes, ebenso wie eine vorhandene Streckenblockeinrichtung, nicht genutzt werden kann.

In größeren Bahnhöfen kommt es manchmal dann zu Problemen, wenn für bestimmte Fahrten zwar ein Zwischensignal, aber kein Ausfahrtsignal vorgesehen ist. (In der Abbildung 13 z. B. eine Ausfahrt aus Gleis 1 auf das falsche Streckengleis 2). In vielen Fällen, vor allem in Abzweighbahnhöfen, erfolgen

Fahrten dieser Art planmäßig und vorgeesehen. Bei manchen Fahrten ist das Zwischensignal nun tatsächlich „nur“ Zwischensignal, bei manchen Fahrten hat dieses Signal gleichzeitig die Funktion eines Ausfahrtsignals. Muß nun eine Ausfahrt von Gleis 1 auf Streckengleis 2 aus betrieblichen Gründen durchgeführt werden, so ist für den Zug das Zwischensignal aus Gleis 1 gültig. Eine Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal liegt daher nicht vor. Selbstverständlich müssen vor Zulassung der Zugfahrt sämtliche Voraussetzungen, wie Zugmeldeverfahren, Fahrstraßenprüfung usw., erfüllt sein. Im Beispiel des in Abbildung 13 gezeigten Bahnhofes ergibt sich daher, daß einzig und allein eine Ausfahrt aus Bahnhofgleis 2 über Gleis 52 als Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal zu betrachten ist.

Signal – ACHTUNG – bei Tunnelleinfahrten (laufende Nr. 13)

In der seit 1. 6. 1980 gültigen DV V 2, Signalvorschrift, sind – im Gegensatz zu früher – die Fälle, in denen der Triebfahrzeugführer das Signal – ACHTUNG – zu geben hat, nicht mehr taxativ aufgezählt. In einigen Fällen wurde die Meinung vertreten, daß der Triebfahrzeugführer nur mehr dann das Signal – ACHTUNG – zu geben hätte, wenn dies in anderen Vorschriften oder mit schriftlichem Befehl vorgeschrieben sei.

Auch hier soll auf den Sinn der Neuregelung verwiesen werden. An der Notwendigkeit und Verpflichtung zur Abgabe des Signals – ACHTUNG – durch den Triebfahrzeugführer hat sich nichts geändert. Im Sinne der grundsätzlichen Neubetrachtung der Vorschriften (Schlagwort Rahmenvorschrift) sind die Beteiligten gemeinsam zur Auffassung gelangt, daß man dem Triebfahrzeugführer die Fälle, in denen er das Signal – ACHTUNG – gibt, nicht mehr taxativ aufzählen muß. Bei einer Einfahrt in einen Tunnel entsteht für den Triebfahrzeugführer sicherlich – bedingt durch den Wechsel hell – dunkel – **kurzzeitig eine Situation, in der er nicht einwandfrei erkennen**

kann, ob sich im Gleisbereich Mitarbeiter befinden, die mit dem Signal – ACHTUNG – gewarnt werden müssen. Von Sonderfällen abgesehen, wird die Abgabe des Signals – ACHTUNG – bei Einfahrt in einen Tunnel zu geben sein.

Wie in manchen anderen Bereichen, liegt auch hier vieles an der einwandfreien Kommunikation zwischen den Fachdiensten und am Dienstunterricht. Es kann nur empfehlenswert sein, wenn zu einem Dienstunterricht für Triebfahrzeugführer der zuständige Bahnmeister eingeladen wird. Der Bahnmeister kann am besten die Probleme und Nöte seiner Mitarbeiter den Triebfahrzeugführern nahebringen. Auch örtliche Besonderheiten lassen sich so am besten bekanntmachen. Es ist durchaus denkbar, daß dabei Zeiten, in denen sich bestimmt kein Mitarbeiter des Baudienstes im Tunnel befindet, bekanntgegeben werden, oder daß kurze Tunnel oder Durchlässe, die das Signal – ACHTUNG – nicht erfordern, dabei angegeben werden.

Anordnung und Vollzugsmeldung der Fahrstraßenprüfung (laufende Nr. 14)

Um den neu eingerichteten Fahrdienstleiterfunk auch für Aufträge und Meldungen zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zwischen FdI-Außendienst und FdI-Innendienst nützen zu können, wurde verfügt:

In den Bahnhöfen mit eigenen Funkverbindungen zwischen Fahrdienstleiter-Außendienst und Fahrdienstleiter-Innendienst dürfen ab sofort – in Ergänzung zu DV V 3, Punkt 266 – Aufträge und Meldungen zur Fahrstraßenprüfung auf diesen Funkverbindungen gegeben werden. Die Verbuchung erfolgt diesfalls nur beim Fahrdienstleiter-Innendienst.

Es wurde die Frage gestellt, wie die Verbuchung dann erfolgt, wenn Aufträge und Meldungen zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraßen zwischen Fahrdienstleiter-Außendienst und Fahrdienstleiter-Innendienst fernmündlich gegeben werden. Es besteht kein Einwand, auch in diesem Fall die Verbuchung nur beim Fahrdienstleiter-Innendienst vorzunehmen.

Es soll jedoch darauf hingewiesen werden, daß für die genannten Aufträge und Meldungen die Verwendung anderer Funkgeräte als der eigenen Funkgeräte, die für Fahrdienstleiter vorgesehen sind, nicht zulässig ist.

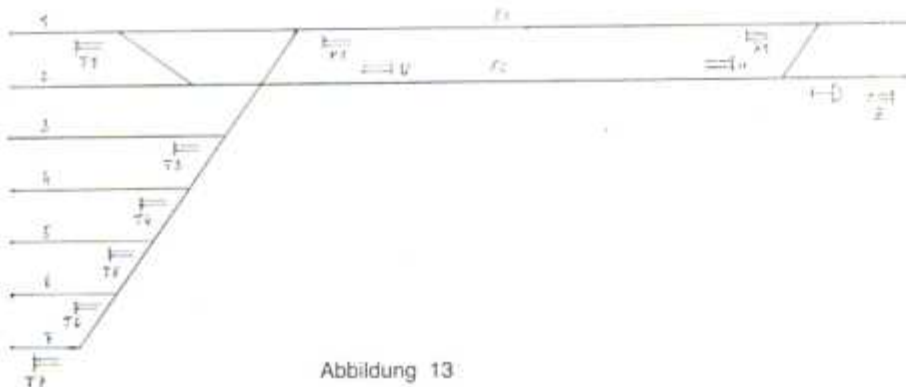


Abbildung 13

Erlaubnis, ja oder nein?

Über das Betreten der nicht allgemein benützbaran Bahnanlagen gibt die ZSB 1 Auskunft:

1. Den Bediensteten der ÖBB ist das Betreten der nicht allgemein benützbaran Bahnanlagen (in der Folge kurz Bahnanlagen genannt) ohne Erlaubniskarte nur zur Ausübung ihres Dienstes gestattet.

Bedienstete, die ihren Dienstplatz nur unter Benützung der Bahnanlagen erreichen können, haben den in der Bf-Do oder in anderen Weisungen vorgeschriebenen Weg zu benützen.

Angehörige, die Bedienstete aus zwingenden Gründen am Dienstplatz aufsuchen müssen, haben jene Wege und Übergänge zu benützen, die ihnen von den örtlichen Aufsichtsorganen angegeben werden.

2. Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, des Öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache sowie Angehörige des Bundesheeres in Uniform dürfen Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte betreten, wenn sie sich in Ausübung ihres Dienstes befinden und durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle ausweisen.
3. Betriebsangehörige der Post- und Telegraphenverwaltung (PTV) sowie der Schlaf- und Speisewagenbetriebe dürfen Bahnanlagen nur betreten, wenn in ihrem Dienstausweis ein besonderer Genehmigungsvermerk angebracht ist. Form der Ausweise und Wortlaut des Genehmigungsvermerkes werden jeweils im GD-Nachrichtenblatt veröffentlicht. Solche Ausweise gelten als Erlaubniskarten.
4. Alle übrigen Personen müssen, um Bahnanlagen betreten zu dürfen, im Besitz einer gültigen Erlaubniskarte sein; ebenso Personen, die außerhalb der hiezu bestimmten Räumlichkeiten auf Bahnsteigen und in Zügen eine gewerbliche Tätigkeit ausüben. Die einschlägigen Bestimmungen werden jeweils im GD-Nachrichtenblatt veröffentlicht.

Hin und wieder gibt es Unklarheiten in der Auslegung, manchmal auch Kontroversen, wenn noch unerfahrene Mitarbeiter eine Beanstandung vornehmen.

Die Berechtigung, Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte zu betreten (Pkt. 1, 1. Abs.) bereitet erfahrungsgemäß die meisten Auslegungsschwierigkeiten. Der Lampist, welcher Schlußsignale anbringt, der Wagenmeister bei der Einsatzuntersuchung, der Betriebskontrollor auf einer Bahnhofüberprüfung – alles keine Frage. Tausende Beispiele gäbe es – jedes sonnenklar. Nur kann sich all das nicht in zu engen Grenzen bewegen. Der Bahnhofvorstand, der auf einem durchaus privaten Weg eine Unregelmäßigkeit in seinem Dienstbereich wahrzunehmen glaubt, wird sich selbstverständlich – obwohl dienstfrei – zum mutmaßlichen Ort des Geschehens hinbegeben. Von einem Gefahrsfall, in dem jeder Eisenbahner die Verpflichtung hat einzuschreiten, gar nicht zu reden. Nehmen wir einen durchaus denkbaren Fall: Ein E-Karren gibt just beim Überqueren der Gleise den Geist auf. Jemandem erst eine Erlaubniskarte auszustellen, bevor er von einem jedermann zugänglichen Bahnhofteil zu der Gefahrenstelle eilt, das dürfte wohl niemandem in den Sinn kommen.

Wie ist das aber mit Bediensteten im Dienst, die eine Tätigkeit an einer nicht allgemein benützbaran Stelle im Betriebsbereich ausüben müssen, wo sie sozusagen nicht ständig ein- und ausgehen, aber keine Erlaubniskarte besitzen. Z. B.: Der Streckenleitungsvorstand und seine Ingenieure überzeugen sich vom Zustand eines im Umbau befindlichen Objektes. Für diese Fälle gilt: Der Besitz einer für den betreffenden Bereich gültigen Dienstfreikarte, auf der die Stempel G und D angebracht sind, ersetzt die Erlaubniskarte für das Betreten der dem Betriebsdienst unterstehenden Bahnanlagen einschließlich des Bahnkörpers auf der Strecke.

Nun zu den Erlaubniskarten. Auf diesen ist der Geltungsbereich vermerkt, in welchem die der Allgemeinheit nicht zugänglichen **Bahnhofsanlagen** und des Bahnkörpers auf der Strecke betreten werden dürfen. Dazu zählen auch alle in **Bahnhöfen** abgestellten Fahrbetriebsmittel, ausgenommen aber Triebfahrzeuge!

Ein oder mehrere Extras können durch Stempelaufdruck genehmigt werden.

Zf für Zugförderungsanlagen einschließlich der Schiffsbetriebe und für die dort abgestellten Fahrbetriebsmittel

W für Hauptwerkstätten und Betriebswerkstätten sowie die Werke Wörth einschließlich der in Werkstätten abgestellten Fahrbetriebsmittel

M für Materialmagazine

(Wurde die Erlaubniskarte von einer Dienststelle des ausführenden Dienstes ausgestellt und gilt sie nur für deren Ortsbereich, dann können die vorgenannten Stempel fehlen!)

D für Mitfahrt im Gepäckwagen und auf dem **unbesetzten** Führerstand der Tfz (Erleichterung siehe ZSB 21, Pkt. 6)

G für Mitfahrt in Güterzügen

L für die Mitfahrt auf Führerständen der Triebfahrzeuge und Steuerwagen. Der Besitz des L-Stempels bedeutet aber noch nicht das Mitfahrtsrecht um jeden Preis. In der ZSB 21, welche sich mit der Mitfahrt auf Triebfahrzeugen, in Gepäckwagen oder an anderen Stellen im Zug befaßt, heißt es:

„Auf dem besetzten Führerstand dürfen nur 2 Personen mitfahren. Die im Dienst befindliche Triebfahrzeugmannschaft darf durch Mitfahrende

| | |
|--|---|
| Österreichische Bundesbahnen | |
| | 1. Klasse |
| Dienstfreikarte | |
| № 100091 | Gültig bis 31. Dezember 1985 |
| für _____ | |
| Geltungsbereich: Alle Strecken der Österreichischen Bundesbahnen | |
| 30 kg Freigepäck |  1.6. Sep. 1980 |

Österreichische Bundesbahnen

Preis: S 105,—
inklusive 10% U.v.

gültig vom _____ bis _____

Erlaubniskarte A

Herr/Frau/ein(e) Angehörige(r) der Firma _____
ist gemäß § 43 Abs. 1 Eisenbahngesetz zum Betreten der Anlagen und Fahrbetriebsmittel
der ÖBB sowie zur Mitfahrt in oder auf Fahrbetriebsmitteln in dem durch Stempelauflage
(siehe umseitige Erläuterungen) näher bezeichneten Umfang berechtigt.

(Raum für Stempelauflage lt. Punkt 1 der umseitigen Erläuterungen)

Geltungsbereich: _____

Rückseite beachten!

_____ (Dienststellenstempel) _____ (Umrissschild des Zeichnungsbereiches)

VII Z 601 A Erlaubniskarte A - A 6 q

1. Der Inhaber der Erlaubniskarte hat vor Inanspruchnahme der Berechtigung mit dem örtlichen Bahnsicherungsorgan Fühlung zu nehmen und dessen Weisungen zu befolgen. Neben der Erlaubniskarte ist ein amtlicher Lichtbildausweis mitzuführen. Die Erlaubniskarte gilt nicht als Fahrzeugschein.

2. Innerhalb des Geltungsbereiches berechtigt diese Erlaubniskarte zum Betreten von der Allgemeinheit nicht zugänglichen Bahnanlagen und des Bahnbereichs auf der Strecke sowie zum Betreten der in Bahnhöfen abgestellten Fahrbetriebsmittel, ausgenommen Triebfahrzeuge. Für das Betreten von der Allgemeinheit nicht zugänglichen sonstigen Anlagen und dort abgestellten Fahrbetriebsmitteln, sowie der Mitfahrt in oder auf Fahrbetriebsmitteln gilt diese Karte nur dann, wenn der entsprechende Buchstabenstempel in dem hierfür vorgesehenen Feld vorhanden ist (Ausnahme siehe unten). Dabei gilt der Stempel

ZI für Zugführerposten einschließlich der Schiffsbetriebe und für die dort abgestellten Fahrbetriebsmittel;
W für Hauptwerkstätten und Betriebswerkstätten sowie die Werke Wörth einschließlich der in Werkstätten abgestellten Fahrbetriebsmittel;
M für Materialmagazine.

(Die bisher genannten Stempel können fehlen, wenn die Karte von einer Dienststelle des ausführenden Dienstes ausgestellt ist und nur für deren Ortsbereich gilt);

D für Mitfahrt im Dienstwagen;

G für Mitfahrt in Güterzügen;

L für die Mitfahrt auf Führerständen der Triebfahrzeuge, vorbehaltlich betrieblicher Einschränkungen; für die Mitfahrt in Seilbahnen, Nebenfahrzeugen, insbesondere Motorturmwagen und Gerüstwagen sowie für das Betreten der Motorturmwagen und der Gerüstwagen ist ein besonderer Genehmigungsvorbehalt erforderlich.

3. Wer die aus der Erlaubniskarte abgeleitete Befugnis überschreitet, verstoßt gegen die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und setzt sich strafrechtlicher Verfolgung aus. Die Österreichischen Bundesbahnen haften in diesem Falle nicht.

4. Der Verlust der Erlaubniskarte ist der ausfertigenden Stelle sogleich anzuzeigen. Nach Ablauf der Geltungsdauer ist sie dieser Dienststelle auszufordern zurückzugeben. Jede Abänderung der Gültigkeitsdauer muß die Karte ungültig. Nötigenfalls ist die Ausstellung einer neuen Erlaubniskarte zu beantragen.

in ihrer Dienstesausbübung nicht behindert werden.“

Besondere Stempel gibt es noch für das Betreten der Motorturmwagen und der Gerüstwagen, für die Mitfahrt in Nebenfahrzeugen und in Seilbahnen, für das Fotografieren an nicht allgemein zugänglichen Stellen und für das Filmen.

Fotoerlaubnis erteilt

Damit nicht jeder einfach herumrennt, wo es ihm paßt, und dadurch in Gefahr gerät oder andere in Gefahr bringt, hat der Inhaber einer Erlaubniskarte vor Inan-

spruchnahme der Berechtigung seine Anwesenheit und Absicht dem örtlichen Aufsichtsorgan mitzuteilen und dessen Weisungen zu befolgen.

Aus dem angeführten Beispiel, in dem auf die Dienstfreikarte Bezug genommen wird, darf nicht geschlossen werden, daß das Betreten von nicht allgemein zugänglichen Bahnanlagen vom Besitz einer für den betreffenden Bereich gültigen Dienstfreikarte abhängig ist. Also ist auch die Ausfertigung einer Dienstfreikarte für den Zweck des Betretens von Bahnanlagen allein keineswegs vorgesehen.

Schließlich sei noch daran erinnert, daß Organe des Bundesministeriums für Verkehr, Oberste Eisenbahnbehörde, in Ausübung ihrer eisenbahnbehördlichen Aufsichtstätigkeit ihre Berechtigung zum Betreten der Bahnanlagen, des Führerstandes etc., durch den von ihnen mitgeführten „**Amtlichen Ausweis**“ in Verbindung mit einem **amtlichen Lichtbildausweis** nachweisen.

Der vorstehende Beitrag soll Ihnen bei der Aufrechterhaltung der Ordnung in Ihrem Dienstbereich helfen aber auch die zum Betreten der Bahnanlagen veranlaßten Personen vor ungerechtfertigten Beanstandungen bewahren.

Ins Stammbuch

Wozu Ausnahmen zum Betreten der Bahnanlagen?

- Ausübung des Dienstes
- Hilfestellung
- Kontroll- und Aufsichtstätigkeit
- Berufsausübung (Journalisten, Betriebe im Bahngelände)
- eisenbahnbezogene Freizeitgestaltung

Dafür aber schon gar nicht!

- quer über die Gleise zum Heimfahrzeug (auf Kopfbahnhöfen sehr beliebt)
- Aussteigen auf der dem Bahnsteig abgekehrten Seite aus den Personenzügen im öffentlichen Verkehr (auch nicht der Schaffner, um rascher heimzukommen)
- quer über die Gleise in privatem Interesse, wenn wenige Meter daneben eine Unterführung oder ein Übergang besteht (dann ist es nicht verwunderlich, wenn sich Bahnfremde anschließen, und auch nicht, wenn einmal ein Kind tot im Gleis liegt)
- Abstellen des privaten Pkw an sonst unzugänglichen Stellen (es ist ungut, wenn dies nach unseren Grundsätzen dem örtlich tätigen Mitarbeiter verboten wird und ein höherer Dienstgrad für nach wie vor Unerlaubtes in die Waagschale geworfen wird).

Wir freuen uns

Die Katholische Arbeitnehmerbewegung Vorarlberg veranstaltete in der Zeit vom 28. 8. bis 11. 9. 1982 eine Urlaubsreise nach Bellaria und nahm dafür drei ÖBB-Sonderwagen in Anspruch. Es nahmen immerhin etwa 200 Personen an der Fahrt teil. Brieflich teilten die Veranstalter nach der Reise dem Präsidenten der

Bundesbahndirektion Innsbruck mit, daß die Urlaubsfahrt allen Beteiligten noch lange in guter Erinnerung bleiben und eine gute Werbung für die ÖBB sein wird. Besonders hervorgehoben wird die gute Beratung in Feldkirch, die hervorragende Betreuung durch die BBDion Innsbruck und dann das schnelle Handeln der ÖBB-Bediensteten am Brenner und in Innsbruck bei der Heimreise. Der Zug kam aus Italien mit mehrstündiger Verspätung in Innsbruck an, zu einer Zeit, wo es keinen Anschluß mehr nach Vorarlberg gab. Dank einer zur Verfügung gestellten Sonderlok kamen die Urlauber mit nur geringer Verspätung heim.

* * *

„Wenn wir diesen Vorfall nicht selbst erlebt hätten, würden wir es für unwahrscheinlich halten, daß eine so große Organisation wie die ÖBB derartige Flexibilität zeigt.“ So zu lesen in einer Zuschrift von Ing. Hans Peiser an den Herrn Generaldirektor. Als Verkaufsleiter der Hewlett Packard Ges. m. b. H. weiß er sehr wohl, welche Schwierigkeiten Improvisationen in einem Großbetrieb bringen können. Der Anlaßfall war eine Reise des Herrn Peiser mit Begleitung von Jugoslawien nach Wien am 27. 6. 1982. Als, bedingt durch Schlechtwetter und nach überlangem Grenzaufenthalt die Gruppe von 3 Personen in 2 Autos im Villacher Hbf zu spät zur Autoverladung eintrafen, gab es enttäuschte Gesichter. Der zufällig vorbeikommende Fdl sah es den Leuten an, daß etwas nicht stimmte, zumal auch der eine Pkw offensichtlich beschädigt war. Der Fdl fragte, ob er behilflich sein könne. Nachdem er den Sachverhalt erfahren hatte, dauerte es ganze 30 Minuten, bis die ausnahmsweise Zustimmung zur Beförderung der Kfz mit dem Expreßzug 230 „Romulus“ vorlag. Der Fdl kümmerte sich von A bis Z um die Buchung, Verladung und Bereithaltung von Sitzplätzen, bis er schließlich „eine gute Fahrt“ wünschen konnte.

Und der Erfolg von der Geschichte:

„Da unsere Firma in Österreich einige Verkaufsingenieure mit Fahrzeugen beschäftigt, war dieses Erlebnis der ausschlaggebende Punkt dafür, unsere Leute in Zukunft auf der Strecke Wien – Villach bzw Wien – Innsbruck mit dem Autoreisezug reisen zu lassen.“

* * *

Ein Leserbrief in einer in Kärnten erscheinenden Tageszeitung ist überschrieben mit „Herzlichen Dank“. Herr Josef Mayer aus Villach fuhr am 31. 7. 1982 nach einem in Judendorf-Straßengel verbrach-

ten Genesungsurlaub im Z 550 von Graz nach Hause. Auf der Fahrt des Zuges zwischen Mixnitz-Bärenschützklamm und Bruck an der Mur erlitt er einen Herzkollaps. Der Verkäufer der ISTG bemerkte das und schaltete den Zugführer ein. Dieser und der Fdl in Bruck sorgten für die Bereitstellung des Rettungsautos und kümmerten sich um Herrn und Frau Mayer. Sofort nach Ankunft des Zuges im Bf Bruck an der Mur raste die Rettung mit Herrn Mayer in das Spital, während sich der Fdl um das Gepäck von Frau Mayer sorgte und ihr auch in Bruck ein Quartier beschaffte. Herr Mayer meint, er verdanke ihm vielleicht sogar sein Leben.

* * *

„Wo sind unsere Plätze?“ fragte ein Beitrag im IdB 3/82. Zu diesem Thema paßt das Schreiben von Frau Eva Lacina an den Herrn Präsidenten der Bundesbahndirektion Wien. Die Reisende kam mit Z 3375 aus Ried im Innkreis und war unterwegs nach Wien. In Wels mußte sie auf den Z 143 „Andreas Hofer“ warten. Auf dessen Einfahrgleis nahm aber noch vorher der Z 3019 Aufenthalt. Frau Lacina fragte den Schaffner dieses Zuges, wo sich bei Z 143 ungefähr die 1. Klasse befinden werde. Der Schaffner bedauerte höflich, das nicht zu wissen. Als der Zug 3019 abgefahren war, kam es der Dame zu Bewußtsein, daß es der befragte Schaffner ja wirklich gar nicht wissen könne. Wie staunte sie aber, als wenige Augenblicke später der Fahrdienstleiter zu ihr trat, sich informierte ob sie die Fragestellerin gewesen ist, und ihr dann ganz genau die Stelle bezeichnete, wo sie mit ihrem verhältnismäßig umfangreichen Handgepäck den richtigen Wagen erwarten konnte. Frau Lacina ist der Meinung, daß beide Bediensteten die Frage einfach vergessen hätten können – der Schaffner war ja eindeutig überfragt, der Fdl hatte genug andere Geschäfte. Stellvertretend für alle, die sich bemühen, den Reisenden die Frage „Wo sind unsere Plätze“ gut zu beantworten, wollen wir den beiden Mitarbeitern vom Fall Wels (einer der Herren gehörte zum Bf Linz Hbf, der zweite zum Bf Vöcklabruck) herzlich danken. Wie zum Beweis unserer Feststellung im zitierten IdB-Artikel, daß zu dem Thema positive und negative Berichte eingehen, erhielten wir fast gleichzeitig mit dem Eingang des Briefes der Frau Lacina die Mitteilung eines Zugführers, der seinen Urlaub mit der Familie in Vorarlberg verbracht hatte. Während seine Angehörigen sich schon in einem Expreßzug Richtung Wien befanden, erwartete der

dienstfreie Kollege mit dem Gepäck den Zug in einem Abzweigbahnhof. Er besaß eine Platzkarte für den Wagen, in dem sich schon die zufahrende Familie befand. Ohne zu bedenken, daß es sich um klimatisierte Wagen handelt, hatte er mit seiner Frau vereinbart, sie möge bei der Einfahrt des Zuges vom Fenster herauswinken. Später kam er darauf, daß das ja nicht geht. So begab er sich zum Fernschreiber – er möge ihm sagen, wo der Zusatzwagen gereiht ist. Der Zug führte eine Menge Verstärkungswagen. Der Befragte verwies ihn auf den Wagenstandszeiger, wo der Wagen natürlich nicht aufschien. Der sodann angesprochene und um Erkundigung nach dem Wagenstand gebetene Fahrdienstleiter lehnte es rundweg ab, der Bitte nachzukommen. Dafür hätte er keine Zeit. Der schließlich von irgendjemanden gegebenen Empfehlung, der hohen Wagennummer nach, sich nach hinten zu begeben, ist der Anfragende nicht nachgekommen – es war der erste Wagen.

* * *

Nach einer unzutreffenden Auskunft des Reisebüros stand Frau Dorothea Milde aus Bludenz am Abend des 5. 11. auf dem Bahnhof ihrer Wohngemeinde. Der Zug 418, der sie als Geburtstagsüberraschung zu ihrer 82jährigen Mutter nach Wuppertal bringen sollte, verkehrte an diesem Tag gar nicht. Der Fdl Bludenz arrangierte alles Notwendige, daß die Reise doch zustande kam. Mit dem ihr empfohlenen Z 164 reiste Frau Milde nach Bregenz, wo schon ein Taxi, dessen Fahrer genau instruiert war, wartete. Weiter ging's nach Lindau, wo Frau Milde bereits vom DB-Personal in Empfang genommen wurde, und von wo die Reise planmäßig weiterging. Frau Milde meint, sie sei sehr überrascht gewesen; ÖBB und DB könnten wirklich nicht noch mehr Service bieten. (Aus einer Vorarlberger Tageszeitung.)

* * *

Vergeßlichkeit war bei der Reise des Herrn Otto Abt aus Wien im Spiel, der am 23. 2. 83 am Fahrkartenschalter Salzburg Hbf einen teuren Fotoapparat zurückließ. Durch die „Zuvorkommenheit, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft“ der Bediensteten, besonders des Fahrdienstleiters traf der Verlustgegenstand noch am gleichen Abend in Wien ein. Herr Abt hatte „wirklich eine Riesenfreude.“

* * *

Ein gutes Herz schlug hinter dem Fahrkartenschalter der ÖBB in der Brünner Straße. Ein Lehrling hatte auf der Fahrt von Laa an der Thaya nach Waidendorf die Handtasche mit der Bahnfahrkarte im Bus vergessen. Die Schalterbeamtin in der Kasse der Schnellbahnhaltstelle Brünner Straße streckte dem weinenden Mädchen die S 52,- Fahrgehalt vor, sodaß die Heimfahrt bis Dürnkrot wie geplant fortgesetzt werden konnte. Im „Lichtblick am Montag“ des „menschlichen Betrachters“ einer Zeitung heißt es: „Natürlich hat sie den Kredit von der dankbaren Mutter zurückbekommen . . .“. „Natürlich“ war es „ganz bestimmt“ für die Mutter dieses Mädchens und auch für viele andere. Das aber oft sehr vertrauensselig aussehende manchmal auch bekannte, wohlhabende Leute in solchen Fällen Gedächtnislücken haben, davon könnte der Ersteller dieses Beitrages etliche Geschichten erzählen. Dann hilft nur der letzte Absatz der „menschlichen Betrachtung“ über den Verlust: „Das aber ist die Moral bei solchen Geschichten: oft bereitet es mehr Freude, einer zu sein, der geholfen hat, als einer, der auf Hilfe angewiesen ist.“

. . .

Einer anderen Tageszeitung entnehmen wir, daß Frau Elfriede Wondrusch aus Hautzendorf in Wien Südbahnhof statt des Zuges 2420 einen falschen Zug, vermutlich Z 2827, bestiegen hatte. In Simmering Ostbahn bemerkte sie den Irrtum. „Hut ab vor solchen Eisenbahnern!“, schreibt Frau Wondrusch und meint damit den jungen Bediensteten, welcher sie mit seinem Pkw rasch zur Hst Simmeringer Hauptstraße brachte. Sie erreichte solcherart noch den Z 2420, das ist der letzte Zug, mit dem Hautzendorf erreichbar ist.

. . .

Aus dem „Glückwunschtelegramm“ einer Tageszeitung entnehmen wir folgendes: Eine junge Amerikanerin war zu Gast in Graz, von wo sie am Abend des 9. 11. nach Bruck an der Mur abfuhr, um nach Venedig weiterzureisen. Erst im Grazer Hauptbahnhof bemerkte die Dame aus Übersee, daß sie die Bettkarte nicht bei sich hatte. Die Gastgeberin eilte nach Hause, während die Amerikanerin bereits im Brucker Zug unterwegs war. Die Karte fand sich bald, nämlich als Lesezeichen in einem Buch. Die Grazerin rief den Bahnhof Bruck an der Mur an, gab Personenbeschreibung und Daten der Bettkarte durch und war schon davon überrascht, daß der Beamte sofort

erklärte, alles erledigen zu wollen. Bei einem späteren Anruf stellte sich heraus, daß tatsächlich alles in Ordnung gegangen war. Frau Wernisch, die Grazer Gastgeberin, meint, das wäre wohl „weit über die Grenzen der Dienstvorschriften hinausgegangen und rein menschlich gehandelt“ gewesen.

Aufschreibungswesen der ÖBB

Bereits vor einigen Jahren wurde vom Vorstand der ÖBB der Auftrag erteilt, das Aufschreibungswesen bei den ÖBB zu koordinieren. Schon bei Erteilung dieser Weisung wurde angekündigt, daß die Auswertung unter Einschaltung der Elektronischen Datenverarbeitung erfolgen wird.

Diese Anordnung hatte unter anderem zum Ziel, Mehrfachaufschreibungen zu eliminieren, vorhandene Aufschreibungen anderen interessierten Bahnstellen bei dienstlichem Bedarf zugänglich zu machen, die Kosten der Aufschreibungen zu ermitteln und auf das Vorhandensein verwendbarer spezifischer oder neutraler Drucksorten hinzuweisen. Schon bei der Ersterhebung stellte sich heraus, daß viele Stellen Tabellen mühevoll zeichnen, obwohl der vorgedruckte Hilfsbogen Z1 aber schon genau den gleichen Dienst tun würde.

Gegenstand der Erfassung waren und sind alle Arten von Aufschreibungen (von der Tabelle bis zum Meldebuch, von der statistischen Kurve bis zum Fernsprechvormerk) sowie alle Drucksorten schlechthin. Nicht zu deklarieren sind lediglich Drucksachen.

Während in der ersten Erfassungsstufe für die an BW gemeldeten Aufschreibungen anhand der Daten über deren Grundlagen und deren Auswertung Kenn-Nummern vergeben wurden und in der zweiten Stufe die Benennung des Erfassungsgegenstandes erfolgt ist, erfolgt nun im Rahmen der dritten Erfassungsstufe die Erstellung eines Stichwortzeichnisses zum Erhebungsgegenstand. Wie ist nun der Aufbau der BW-Kenn-Nr?

Die BW-Kenn-Nummer besteht aus einer fünfstelligen Zählnummer und zur weiteren Differenzierung einer zweistelligen Unternummer. Es schließt eine vierstellige analytische Nummer an, die über die Betriebsparte, die Fachbereiche und die Periodizität Auskunft gibt.

Die Drucksorte V26-14, „Niederschrift über Ereignisse auf Eisenbahnkreuzungen (EK), die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen“ hat zum Beispiel die Nummer 00.271-00-0 0 60 zugeteilt bekommen. Es handelt sich also um den 271. bei BW registrierten Gegenstand und zwar in der Urfassung. Die erste Null der analytischen Nummer sagt aus, daß alle Betriebsparte, die folgende Null, daß alle Fachbereiche betroffen sind. Die letzten zwei Ziffern sind als Gruppe zu sehen und zeigen an, daß die Erstellung **fallweise** erfolgt.

Wir wollen nicht weiter ins Detail gehen. Soviel ist sicher, daß auch in unserem Wirkungskreis bereits einzelne Aufschreibungen aufgelassen werden konnten. Allerdings hat sich auch ein Neubedarf an anderen Aufschreibungen ergeben. Meist handelt es sich um aus vorhandenen Statistiken erarbeitete Aufstellungen, die aus besonderen Anlässen verlangt und unter Umständen auf einige Zeit beibehalten werden müssen.

Doch werden aufgrund der Vergleiche mit aufliegenden Drucksorten ungerechtfertigte Druckanforderungen leichter erkannt, was zu einer Ablehnung des Antrages führt. Um bei dem angeführten Beispiel der V26-14 zu bleiben: Druckkosten für ein vorgedrucktes Begleitschreiben eines einzelnen Bahnhofes an die zuständige Bundesbahndirektion mit faksimilierter Unterschrift des Bahnhofvorstandes und dem einzigen Aussagewort: „Vorgelegt“ können keineswegs vertreten werden. Da müßten schon hunderte Zusammenpralle oder Anfahren an Sicherungseinrichtungen von EK einen einzigen Unfallbereichsbahnhof binnen kurzer Zeit heimsuchen, daß über einen derartigen Wunsch gesprochen werden müßte. Doch bestünde dann noch immer keine Notwendigkeit für eine solche Drucksorte. Wurden doch die „Niederschriften“ schon vor vielen Jahren so konzipiert, daß es in der Regel keines Begleitschreibens bedarf. Ist doch im Kopf bereits vorgedruckt:

„An die Bundesbahndirektion . . .

Vorgelegt.“

dazu: Unterschrift des Vorstandes (der Vorstände). Schön eingerahmt steht noch der Vermerk „Verkehrsunfall! Sofort zustellen!“ dabei. Bequemer geht es wirklich nimmer, bürokratischer schon. Sollten Sie einmal mit dem Begriff „BW-Kenn-Nummer konfrontiert werden, dann wird Ihnen nach der Lektüre des vorstehenden Artikels dieser Begriff tatsächlich ein Begriff sein.

Das sind die Folgen

bei Ereignissen mit gefährlichen Gütern,



... wenn

die erforderlichen Anhaltemaßnahmen für einen geschobenen Vershubteil zu spät kommen; konkret:

Donnerstag, 24. 3. 1983, um 6.49 Uhr stieß im Bf Wien Südbf ein aus Tzf und 10 geschobenen, unbesetzten Reisezugwagen bestehender Vershubteil mit zwei, beim Gleisabschluß des Gleises 8 zur Entladung bereitgestellten, mit Webstastogemisch beladenen Kesselwagen

zusammen. Hierbei entgleiste ein Kesselwagen mit einer Achse, der zweite wurde durch Überpufferung so schwer beschädigt, daß ca. 18.000 Liter des Ladegutes ausflossen. Der durch den Ladegutaustritt verseuchte Gleiskörper und das angrenzende Erdreich mußten auftrags der Magistratsabteilung 45 der Stadt Wien wegen Gefährdung des Grundwassers und zwecks Dekontaminierung rasch abgetragen werden (Bild). Gesamtschaden ca. S 0,8 Mio.

1983 – Jahr der Kommunikation – 1983

Wieder wurde ein Jahr zu etwas proklamiert. Nach welchen Gesichtspunkten die Auswahl des jeweiligen Schwerpunktes vorgenommen wird, ist für uns nicht durchschaubar.

Was ist aus früheren „Jahren“ geworden?

Jahr des Kindes. Die meisten angeblichen Nichtsnutze von damals haben bewiesen, daß sie durchaus ihre Frau oder ihren Mann zu stellen in der Lage sind. Die Kinder heute – also wenige Jahre danach – haben wieder den gleichen schlechten Ruf. In Wirklichkeit sind sie genauso liebe-, schutz- und hilfebedürftig wie Kinder zu allen Zeiten. Genießen sie auf unseren Bahnhöfen, in unseren Zügen, jene Aufmerksamkeit, wie wir es uns im Schwerpunktjahr vorgenommen haben?

Jahr des alten Menschen. Die alten Damen und Herren von damals sind nicht jünger geworden. Statt „alte Menschen“ heißen sie jetzt „Senioren“. Hat sich sonst etwas geändert? Muß ein alter Mensch etwa noch immer auf eine Bahnfahrt verzichten, weil ihm die Trittbretter zu hoch sind? Oder hat es sich herumgesprochen, daß jeder Zugbegleit- oder Bahnhofbedienstete es sich angelegen sein läßt, verläßlich Hilfe zu gewähren?

Jahr des behinderten Menschen. Sind die Pictogramme, welche eine behinderungsfreundliche Einrichtung symbolisieren, schon mehr geworden? Ist die Scheu schon gewichen, wenn es gilt, einem Behinderten behilflich zu sein und ihm die Benützung der Bahneinrichtungen und Züge zu erleichtern?

Zusammenfassend die Gewissensfrage: Was hat sich wirklich gebessert?

Wie ein Kind aussehen mag oder welche Leiden eine behinderte Person haben könnte, das liegt in unserem Vorstel-

lungsbereich. Wie aber schaut eine Kommunikation aus? Die Erfinder des Jahres der Kommunikation glauben fest, daß sich die überwiegende Mehrheit der Menschen damit auskennt, was das ist. Wir trauen dieser Meinung nicht und ziehen lieber ein Lexikon zu Rate:

Kommunikation ist

1. Verständigung; Übermittlung von Informationen, Mitteilung
2. Verbindung; Verkehr
3. Bildung sozialer Einheiten durch die Verwendung von Zeichen und Sprache.

Jetzt wissen wir es! Was wir nicht wissen, ist, wie der veranstaltereigene Hase läuft. Warum sollen wir uns aber nicht selbst ein paar Gedanken dazu machen und auch Ziele setzen? Ziele innerhalb unserer eigenen kleinen, doch sehr weiten Welt, der Eisenbahnwelt, der Eisenbahnerwelt.

Zu Punkt 1 gleich: „Mangelhafte Verständigung“, „unterlassene Verständigung“ – das sind wohl die meistgebrauchten Kurzfassungen für die Ursache vielen Leides, für immense Schadensbeträge, für verpfuschte Berufskarrieren. Das Wort Verständigung kommt in den betrieblichen Vorschriften recht häufig vor und ist mit einer Verpflichtung verbunden.

Wahllos herausgegriffen:

„Vershubaufsichtsbedienstete dürfen den Dienst eines Vershubleiters ausüben, doch müssen sie vor Übernahme der Vershubleitung die beteiligten Bediensteten hievon **verständigen**“ (aus Pkt 60 der DV V 3).

Im Abschnitt IV der DV V 3 gibt es sogar ein eigenes Kapitel „**Verständigungen über den Zugverkehr**“.

Die „Übermittlung von Informationen“ wird in betrieblichen Vorschriften oft mit „Benachrichtigung“ bzw. „benachrichtigen“ angeordnet. Wieder ein Griff nach der DV V 3; z. B. heißt es im Pkt 543, der sich mit „KI folgt dem Zug“ befaßt: „KIFührer und beteiligte Bedienstete sind vom Einlassen in den besetzten Blockabschnitt zu **benachrichtigen**“.

Im vorausgehenden Punkt „Zugfahrt auf ein durch KI besetztes Streckengleis“ kommt ebenfalls eine Weisung: „müssen benachrichtigt werden“, vor und in vielen anderen Punkten.

Gängig sind auch die Weisungen: „zu melden“, „Meldung zu erstatten“, „bekanntgeben“, und etliche andere Umschreibungen. **Das heißt im Klartext, daß Kommunikation das Um und Auf des ausführenden Betriebsdienstes ist.** Neben den reglementierten Fäl-



len sind es dann die „Good will-Fälle“. Aus eigenem Antrieb ist der Mitarbeiter bestrebt, seinem dienstlichen Partner das Tappen im Dunklen zu ersparen. Hin und wieder nachdenken: „Kann der Partner wissen, was ich meine, wie er sich verhalten müßte. Riskiere ich lieber zeitraubende nachträgliche Manipulationen, wenn ein paar Schübe danebengegangen sind, nur um mir einmal das Mund aufmachen zu ersparen?“. Wäre es denkbar, dem Tzf-Führer eines schnell-fahrenden Zuges, der wegen Folge nach einem vorausfahrenden Zug zum Stillstand gekommen ist, anlässlich der Abfertigung zu sagen, daß eine weitere Störung durch den betreffenden Zug nicht mehr gegeben ist, weil dieser bereits auf das Gegengleis ausgewichen ist? Tausende Beispiele ließen sich anführen, wie es besser ginge, eine „Mitteilung“ ohne Verpflichtung in den Vorgang einzubeziehen.

Der Punkt 2 des Lexikons trifft uns ganz besonders. Die Bahn, das ist sozusagen Kommunikation zum Quadrat. Haben wir schon den Punkt 1 als ganz auf uns passend betrachtet, so sehen wir bei 2., daß der ganze Bahnbetrieb als wichtiges Kommunikationselement, ja als Kommunikation schlechthin betrachtet werden kann. Warum treffen einander Gastarbeiter besonders gern auf Bahnhöfen? Sind Sie selbst vielleicht schon einmal in weiter Ferne auf einem Bahnhof gestanden, ohne dort etwas Besonderes vorzuhaben? Kommunikation zu Ihrer Heimat, schon allein durch die Schiene. Wenn der Faden auch vieltausendkilometerlang ist, die Verbindung besteht. Auch für Sie wird der Zug kommen, der Sie dorthin bringt, wohin oder zu wem Sie sich sehnen. Das Gefühl werden Sie auf keiner Startpiste und auf keinem Bussteig haben. Piers und Pisten begünstigen eher das Fernweh, das Auseinander.

„In meinem ganzen Leben hat mich kaum etwas so enttäuscht wie die Einführung der Flugzeuge als reguläres Verkehrsmittel. Man hatte davon geträumt und dabei an den Flug eines Vogels gedacht – an das aufregende Gefühl der Schwerelosigkeit, wenn man sich durch die Lüfte schwingen würde. Heute setzt man sich in eine Maschine und fliegt nach Paris, nach den Bermudas, nach Japan – kann es etwas Langweiligeres und Prosaischeres geben? Eng zusammengepfercht auf schmalen Sitzen hockt man in so einer Kiste, sieht, wenn man aus dem Fenster blickt, hauptsächlich die Flügel und den Rumpf und unter sich die Wolken. Die Erde erscheint flach wie ein Brett. Wahrlich, eine große Enttäuschung! Schiffe können romantisch sein. Und was die Eisenbahn angeht – gibt es etwas Schöneres als einen Zug? Ein großes Ungeheuer, das einen durch Täler und Schluchten trägt, vorbei an Wasserfällen, schneebedeckten Bergen, neben Landstraßen her, über die grob gezimmerte Karren mit bunt gekleideten Bauersleuten rollen. Züge sind wunderbar – ich liebe sie immer noch. Wer mit dem Zug fährt, sieht Natur und Menschen, sieht Städte und Flüsse, und er sieht das Leben.“

Außer, daß im letzten Jahrzehnt die Sitze im Flugzeug breiter, die grobgezimmerten Karren weniger und die Farben der Kleider blasser geworden sind, hat sich an der Aussage nichts geändert. Die Eisenbahn als Kommunikationsmittel – zur Natur und vor allem zu den Menschen. Wer könnte diese begeisterte Hymne geschrieben haben? Ein „Eisenbahnfreund“, ein Propagandaschreiber im Dienste der Bahn, der vorletzte Nichtautofahrer oder sonst jemand, der nicht ganz in die heutige Zeit paßt? Nein. Geschrieben hat das eine Frau. Die

Dame ist vor noch nicht langer Zeit verstorben. Zu einer Zeit, wo erst wenige Menschen ein Flugzeug je zu Gesicht bekommen haben, ist sie bereits geflogen. Sie hat aber, wann und wo immer es ihr möglich war, zeitlebens die Eisenbahn bevorzugt. Agatha Mallowan hieß die Frau mit ihrem letzten bürgerlichen Namen. Als Beruf gab sie „Hausfrau“ an. Wenn sie gegen etwas Feindschaft hegte, so war es der Alkohol. Genug der Geheimniskrämerei. Die abgedruckte Bewertung der Bahn stammt von niemand Geringerem als der bewundernswerten, lebenswürdigen Agatha Christie. Bahnreisen zwischen London und Bagdad (!) gehörten zu ihrem Alltag, andere Fahrten waren nicht selten. Diese Frau, aufgeschlossen nach allen Richtungen, wußte, worüber sie schrieb!

Und daß die „Verbindung“ zwischen den Bahnen in dienstlicher Hinsicht einzigartig in der Welt über alle Grenzen hinweg mustergültig ist, das dürfte wohl unbestritten sein. Daneben gibt es genug gute Kontakte zwischen den Mitarbeitern verschiedener Bahnen im ausführenden Betriebsdienst, sei es dienstlich an den Grenzen, beim Zugbegleitpersonal sogar bis in Dritt- oder Viertländer, sei es individuell oder organisiert auf privater oder gewerkschaftlicher Basis (z. B. Kultur-, Bildungs- oder Sportveranstaltungen).

Schließlich bleibt uns noch der Punkt 3. Sicherlich kommt für uns der Inhalt der Aussage „Bildung sozialer Einheiten durch die Verwendung von Zeichen und Sprache“ als Urform nicht in Betracht. Nichtsdestoweniger sind es gerade die kleinen Einheiten, denen wir den Eisenbahnbetrieb überhaupt und ganz speziell die Qualität der Leistung zu verdanken haben. Nur ein Beispiel: Eisenbahn ohne Verschiebepartie. Das geht nicht. Die Verschiebepartie ist eine typische Einheit, bei

der Zeichen und Sprache eine ungeheuer große Rolle spielen. Nicht die Zeichen der ersten Generation, die schon vor dem Vorhandensein einer Sprache das sinnvolle Zusammenleben ermöglichen haben. Vielmehr jene Zeichen, die erfunden werden mußten, weil die Sprache allein nicht mehr ausgereicht hat, um die gestellte Aufgabe bei den bestehenden Verhältnissen zu erfüllen. Bei diesen genauest festgelegten Zeichen handelt es sich selbstverständlich um die auf den Vershubdienst bezughabenden Signale. Erst die fortschreitende Technisierung bringt hier wieder eine Reduzierung. Funkgeräte machen Hand-Verschubsignale überflüssig, doch fallen auch immer mehr ortsfeste Signalisierungen weg. Die klare, eindeutige Sprache als Kommunikationselement muß umso mehr gepflegt werden.



„Jahr der Kommunikation“ – auch für uns etwas. Ganz bestimmt, ja. Wir wollen uns bemühen, das Beste für unsere beruflichen Aufgaben daraus zu machen.

„Oida, hau an Tschick her!“

Auf die erschrockene Gegenfrage eines soeben auf einem Wiener Kopfbahnhof angekommenen jüngeren Reisenden, was denn das Begehrt des ihn ansprechenden Mannes sei, erhält er, der ja erwiesenermaßen mangelnde Sprachkenntnisse aufweist, die Forderung nun schon energischer präsentiert: „An Spaul Kannst' net Deitsch?“ Das ist der erste Eindruck, den nur allzuoft ein Bahnreisender bei Ankunft in einem Großstadtbahnhof mitnehmen muß. Handelt es sich um einen Durchreisenden, so wird er noch nach Jahren erzählen, wie es in Wien (Innsbruck, Salzburg . . .) zugeht, da dies der einzige nachhaltige Eindruck bleiben wird.

Dabei war es nur ein ganz harmloser Schnorrer, der den Eindruck erweckt hat.

Kommt ein Reisender in die Lage, einige Stunden in einem Warteraum verbringen zu müssen, und trifft das zur Nachtzeit zu, so kann er schon mehr erleben. Eine alte Sandlerin nimmt ein paar Schluck Rum – Inländer – aus einer im eigenen Transportfahrzeug mitgeführten Flasche und streckt sich auf der Nachbarbank zur Ruhe. Das mitgebrachte Papier gehört zum Zudecken, nicht unter die kotigen Schuhe. Die weitere Anwesenheit ist nicht zu überriechen. Auch ganz harmlos.

Später wächst eine Gruppe von Männern zu; jung, alt – oder auch nur so aussehend. Einer hat ein Ankerrad auf der Brust, obwohl sehr selten mit Wasser in Berührung gekommen. Andere sind auch tätowiert: Herzen, Mädchennamen. Einer erinnert sehr entfernt an eine neue Zigarettensorte. Der Reisende kann versuchen, derer Gespräch zu belauschen. Bei genügend Mut auch einer Gesprächsaufforderung Folge leisten. Da erfährt er staunend, daß der „Spengler, was hakelt, kan' den Gockosch (= Hahn) reibt“. Es könnte aber sein, daß der „Löwinger einschneibt“. Für den Bedarfsfall kann er sich merken, welche Vor- oder Nachteile derzeit das „Anser“ gegenüber dem „Zwarer“ hat. Es folgt kein Sprachunterricht, den man dem IdB sicher wieder verübeln würde. Nur soviel: Es ist kein Wiener Dialekt, wie es sogar gebildete Leute aus anderer Gegend vermuten. Vielmehr ist es eine ständigen Veränderungen unterworfenen Püchersprache. Das Gespräch dreht sich, wie bei einem Berufstätigen, der sich über seine Arbeit unterhält, um die Alltagstätigkeit (Mißverhältnis zur Obrigkeit = Kelch mit der Höh', und ähnliche Probleme). Das „Lexikon der Gaunersprache“ von DDR. Peter Wehle kann dem, der es genauer wissen will, über Anfangsschwierigkeiten hinweghelfen. Nur ist es ein großes Pech, der oder die Reisenden im Warteraum will das gar nicht genauer wissen. Mit den Gästen, die es sich jetzt häuslich gemacht haben, ist sicher nicht gut Kirschen essen. „Hoffentlich gehen die bald wieder weg, hoffentlich tun sie mir nichts an oder nehmen mir nichts weg“. Ersteres ist zu verneinen – es ist noch zu früh. Das übrige auch. Diese Leute hüten sich meist, dort, wo sie bestimmt irgend jemand erkennt, etwas anzustellen.

Im Schatten der vorher geschilderten Personen agieren letztenendes Kriminelle, die gerade auf dem Bahnhof ihren dunklen Tätigkeiten nachgehen. Vom kleinen Diebstahl bis zur Vermittlung weiblicher Personen. Diese Ganoven haben es umso leichter, je mehr Personen, welche nicht auf den Bahnhof gehören, sich dort herumtreiben.

Am Rande tauchen auch noch ein paar Stänkerer, Betrunkene und Rowdies auf und setzen so manchen unserer Reisenden in Schrecken. In seltenen Fällen kommt es leider auch zu Attacken auf friedliche Personen.

Stark übertrieben, meinen Sie? Leider ist es dann überhaupt nicht überzeichnet, wenn sich die ÖBB-Bediensteten nicht pausenlos um die Herstellung und Aufrechterhaltung der Ordnung bemühen. Manchmal schreiten Sicherheitsorgane aus eigenem ein (in etlichen Bahnhöfen immer, in anderen weit weniger als manchmal). Meist nur über Aufforderung und oft wegen Personalmangels überhaupt nicht. Wir stellen wieder klar, daß die Behauptung falsch ist, es gäbe keine Handhabe, die unerwünschten Personen aus den Warteräumen oder gar aus abgestellten oder bereitstehenden Wagen zu entfernen. Diese Ausrede ist zu bequem. Je öfter die Personen, welche den Reisenden den Aufenthalt auf dem Bahnhof verleiden, zum Verlassen des Bahnhofes genötigt werden, umso seltener wird es zu ernsthaften Auseinandersetzungen kommen. Natürlich ist es nie ganz ungefährlich, sich mit Betrunkenen oder Kriminellen anzulegen. Doch hat der Reisende das Recht, sich in unseren Bahnhöfen und unseren Zügen absolut sicher zu fühlen. Der Hinweis, daß es in anderen westlichen Ländern ähnlich oder noch ärger bestellt ist, hat seine Richtigkeit, soll aber keineswegs davon abhalten, es in Österreich besser zu machen. So wie bei allen nur gemeinsam lösbaren Aufgaben wird auch in dieser Angelegenheit der Erfolg oder Mißerfolg von guten Kontakten abhängen; diesfalls zwischen Bf – Polizei bzw. Bf – Gendarmerie. Dieser Kontakt darf keineswegs vernachlässigt werden.

Vorsorgemaßnahmen für außergewöhnliche Ereignisse

Um eine übersichtlichere Aufstellung, wesentlich leichtere Handhabung und auch raschere Beförderung der den Freiwilligen Feuerwehren St. Jakob i. R., Badgastein und Mallnitz für einen Katastrophenfall im Karawanken- bzw. Tauertunnel von den ÖBB zur Verfügung gestellten schweren Atemschutzgeräte, Gasschutzanzüge etc. zu gewährleisten, war eine zusätzliche Ausrüstung dieser Feuerwehren mit Kombi-Fahrzeugen notwendig geworden. Die bisher meist in Kisten verpackten Geräte wurden in die

Kombi-Fahrzeuge transferiert. Die ordnungsgemäße Unterbringung der Geräte unter Berücksichtigung eines minimalen Gewichtszuwachses in diesen relativ kleinen Fahrzeugen, erforderte eine sorgfältige Planung. Durch Schaffung von Stellagen aus Leichtmetall für die Schutzgeräte sowie durch Aufstellung von Kisten aus Plastik und Holz für Zubehörteile war man dieser Forderung weitgehendst nachgekommen.

Nachdem bereits im Jahre 1980 ein Kombi-Fahrzeug der FF Badgstein nach einem Konstruktionsentwurf des Vorstandes der Zugförderungsleitung Villach entsprechend adaptiert wurde, erfolgte vor kurzem die Übergabe eines weiteren Kraftfahrzeuges an die FF St. Jakob i. R.

Dieses Fahrzeug wurde von der Generaldirektion beim KWD in Graz angeschafft und nach entspr. äußerer Adaptierung in die Zf Villach überstellt, wo wieder die innere Ausstattung erfolgte.

Im Beisein des Bürgermeisters der Marktgemeinde St. Jakob i. R., Oberschulrat Direktor Gressl Johann und des Abschnittskommandanten der FF St. Jakob i. R., Ernst Jenull, wurde das Fahrzeug dann seiner Bestimmung übergeben.



Der Bürgermeister dankte den ÖBB für die Überlassung des Fahrzeuges und sprach gleichzeitig seine Anerkennung für die gelungene und zweckmäßige Innenausstattung des Fahrzeuges aus. Er übergab dem Vorstand der Zugförderungsleitung Villach, Herrn Direktionsrat Dipl.-Ing. Krameter das Wappen der Marktgemeinde St. Jakob im Rosental in Form einer Plakette.



Aus platztechnischen Gründen muß in dieser Folge die Rubrik „Arbeitnehmerschutz“ unterbleiben.

Wir bitten um Verständnis.

Die Redaktion

Im schönen Sizilien

Tagelang hängt schon der Nebel in unseren Tälern, von der Schönheit der Landschaft ist kaum etwas zu erkennen. Die Kälte kriecht einem so richtig die Knochen in die Höhe. Wie schön wären ein paar Tage in der Sonne. Gedacht, getan. In Rom schütet es noch, aber Kilometer um Kilometer wird es schöner. Herrliches Sizilien, viele, viele schöne oder sonst interessante Eindrücke. Hin und wieder denkt man schon wehmütig an Österreich: Wenn im Bahnhof einer Hafenstadt niemand gewillt ist oder auch nicht in der Lage ist über Schiffsanschlüsse Auskunft zu geben – an allen möglichen verborgenen Stellen in der Stadt hängt der Fahrplan, nur der Bahnhof wird von den Schiffahrtsunternehmungen nicht beteiligt. Und das über Linien, die immerhin im internationalen Fahrplan von Cook aufscheinen. Oder beim Bittstelligwerden vor dem Fahrkartenschalter: den einen Tag blitzt man ab – „Rapidozuschlag ist ohnehin erst einer verkauft, kommen Sie morgen wieder.“ Am nächsten Tag Schlange stehen vor dem gleichen Schalter, der erst ein paar Minuten vor dem verspäteten fälligen Zug aufsperrt. Doch sind das sicher nur Ausnahmefälle.

Aber auch sonst fliegen die Gedanken hin und wieder in die Heimat. Ganz abschalten ist furchtbar schwer. Wie wird das oder das erledigt worden sein oder sich weiterentwickeln. Das Schwerpunktprogramm gegen den Alkohol zum Beispiel. Und schon ergeben sich zum Thema höchst überraschende Beobachtungen.

Milazzo heißt das Städtchen. Zu dritt sind wir daran, ein Lokal für den Mittagstisch zu suchen. Eine Tafel „Speisehaus“ weist in ein winziges Gäßchen. Wahrscheinlich tummeln sich hier im Sommer unzählige Touristen. Jetzt ist es zwar auch sommerlich warm, doch alles ist still ringsum. Wir schieben die bunten Bänder an der Eingangstür zur Seite und betreten den Speiseraum dieses bodenständigen Familienbetriebes; der nahtlos in die Küchenregion übergeht. Wir sind die ersten Mittagsgäste und werden willkommen geheißen. Die reichhaltige Auswahl und die Mengen der noch immer herangebrachten fangfrischen Meeresfrüchte lassen auf guten Geschäftsgang schließen. In der Tat. Während wir bereits die Köstlichkeiten genießen, strömen plötzlich die Gäste herein. Lauter Männer. Kraftstrotzende Burschen. Wahrscheinlich alles Hafendarbeiter, die als Arbeitspendler von den wirtschaftlich schwachen Liparischen Inseln herkommen und hier die ganze Woche bleiben. „Oh, weh!“ ist unser erster Gedanke, „da wird

sich jetzt gleich was abspielen". Der Gedanke war grundfalsch. Da spielt sich alles so kultiviert ab, nur zum Staunen. Hin und wieder läßt sich einer der Speiseabonnenten von den rennenden Kellnern beweisen, daß die Zutaten dem offensichtlich verwöhnten Arbeitergaumen entsprechen werden. Jetzt erst lenken wir unser Augenmerk auf die in ziemlich großer Menge servierten Getränke. Zunächst vermissen wir den Wein – obwohl auf den Äolischen Inseln, so heißt es, beste Reben gedeihen. Also was wird jetzt kommen. Unsere Vermutung geht in Richtung Schnaps. Wieder falsch, nicht einmal ein Tropfen. Allerdings erspähen wir Bier. Es können drei, eventuell vier Flaschen sein, so genau kann man das bei der Anzahl der Gäste nicht überblicken. Na und die anderen? Mineralwasser, Colagetränke, Limonaden, alles in großer Auswahl. Wer würde das diesen Kraftprotzen zutrauen? Hierzulande ist das ein Grund, den Kollegen, besonders wenn er noch jung oder neu ist, arg zu hänseln: „Tschapperlwasser“. Blöde Vergleiche reihen sich an taktlose und noch blödere Prophezeiungen. Was davon zu halten ist, dafür sind die Hafearbeiter in Milazzo eine lebender Beweis.

Die geschilderte Wahrnehmung beschäftigt uns auch noch, als wir ein paar Tage später in einem schönen, sauberen FS-Wagen (made in Jenbach) eines Expreßzuges Richtung Rom abreisen. Wie das so ist: da sitzt man stundenlang mit fremden Leuten in einem Abteil. Stumm. Auf einmal, durch irgendeine Kleinigkeit ausgelöst, beginnt ein Gespräch. Bis zum Ziel ist nur mehr eine Stunde Zeit. Jetzt bemerkt man, wieviel man versäumt hat, die Plauderei nicht schon viel früher begonnen zu haben. Diesmal ist es genau so. Der Sitznachbar, ein Mann in den besten Jahren, freut sich schon auf

das Wiedersehen mit seiner in Ostia lebenden Familie. Ob wir den Öltanker, der am Morgen im Hafen von Milazzo vor Anker gegangen war, vielleicht zufällig gesehen hätten? „Nicht nur gesehen, sogar fotografiert.“ Das freut ihn – er ist nämlich der Erste Ingenieur des Schiffes. Viel, sehr viel Interessantes weiß er zu erzählen. In Anlehnung an den Eindruck aus dem „Speisehaus“ eine Frage an den Ingenieur: „Was wird denn auf dem Schiff getrunken?“. Der Techniker beginnt zu schwärmen von der modernen, allen Anforderungen genügenden Wasseraufbereitungsanlage, die das Schiff mitführt. Na, ja! Wie ist es aber, wenn es jemandem nicht schmeckt? Der Erste Ingenieur meint, ihm persönlich und den meisten Besatzungsmitgliedern schmecke es besser als Mineralwasser. Doch, zugegeben, etliche Männer bevorzugen das Mineralwasser. Spätestens jetzt sind wir uns nicht mehr klar darüber, ob uns der Italiener nicht versteht oder ob er uns schlichtweg pflanzt. Direkte Frage: „Herr Ingenieur, was wird denn so an alkoholischen Getränken auf dem Schiff konsumiert?“. Die Frage ist für den Angesprochenen fast einer Beleidigung gleichgekommen. Doch als er merkt, daß es dem Anfragenden um eine ehrliche Antwort geht, bemüht er sich, eine solche zweifelsfrei zu geben: „Vergessen Sie nicht, ich fahre auf einem italienischen Schiff. Auf italienischen Schiffen, auf jeden Fall aber auf einem Schiff unserer Compagnie, gibt es keinen Alkohol. Es ist auch kein echter Bedarf gegeben. Aber, da kann ich Ihnen etwas Lustiges erzählen: Vor etwa einem Jahr war auf meinem Schiff ein schwedischer Ingenieur zu Gast; auf einige Monate. Er hatte technische Überprüfungen durchzuführen. Jeden Abend, nach getaner Arbeit, ließ sich der volllaufen. Er war das Gespött unserer Matrosen. Allerdings wurde er

am Morgen um so mehr bewundert, weil der reichliche Schnapsgenuß vom Vorabend scheinbar keine Auswirkungen mehr hatte. Ich selbst bin hinsichtlich dieser Vermutung doch sehr skeptisch!“ Der erfahrene Erste Ingenieur dürfte mit seiner Skepsis richtig liegen! Wir bedanken uns noch recht herzlich bei dem Seemann. Gegenseitige gute Wünsche werden ausgetauscht, und dann führen die Wege auseinander.

Mit dieser lehrreichen Begegnung geht auch der Besuch in unserem Nachbarstaat Italien fast schon zu Ende. In den Morgenstunden sind wir schon in Udine; ein Katzensprung noch bis Österreich.

Im fremden Wagen

In der Rubrik „Motor Journal“ einer großen österreichischen Tageszeitung stand zu lesen:

Weil man recht gut daran tut, ein Auto strikt als einen Gebrauchsgegenstand anzusehen, genauso wie zum Beispiel einen Taschenkamm: drum soll man zum eigenen Wagen auch nicht eine solche Affenliebe entwickeln, wie das gar viele Autofahrer tun. Man soll getrost auch einmal zugeben, daß zu gewissen Zeiten, auf gewissen Strecken und unter gewissen Umständen ein anderes Fahrzeug viel besser sein kann als das eigene.

Da fuhr ich also unlängst in einem Wagen, der gar nicht mir gehörte, wieder einmal von Wien nach Gastein. Es war in jenen späten Apriltagen, da nach einem kurzen, aber heftigen Fühsummer auf einmal der Winter wieder zurückgekehrt war. Mit Nebel und Schneeregen, eventuell sogar mit Frost und Eis war leider stark zu rechnen; und demgemäß auch mit Massenkarambolagen und Serienunfällen.

Doch schier bombensicher brachte mich mein Fahrzeug voran. Stauungen auf der Autobahn und vor den Tauerntunnels konnten ihm ebensowenig anhaben wie Nebel mit Sichtweiten zwischen 30 und 50 Meter im Raum Linz oder auf der Höhe des Mondsees. Offen kann ich's sogar gestehen, daß ich mich in diesem außerordentlichen Gefährt kaum aufs Fahren und überhaupt nicht aufs Gasgeben oder Bremsen konzentrieren mußte. Und als ich am Ziel war, da war ich, frei nach Christian Morgenstern, auch gar nicht müde, sondern „frisch wie ein junger Rude“. Allerdings war ich ein bisserl langsamer als sonst unterwegs gewesen: Ab Wien West 15.00 Uhr, an Hofgastein 20.20 Uhr, ÖBB.



ENTWICKLUNG DER VERSCHUBLEISTUNG UND -UNFÄLLE

1. Anzahl der verschubdienstlich behandelten Wagen
2. Anzahl der Verschubentgleisungen und -zusammenstöße
3. Verschubentgleisungen und -zusammenstöße pro 100.000 Wg

| Jahr | Wien | Linz | Innsbruck | Villach | Gesamtbereich |
|------|----------------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|
| 1977 | 1) 6,408.314 2) 382 3) 5.9 | 4,997.655 376 7.5 | 2,130.947 203 9.5 | 4,222.497 227 5.4 | 17,759.413 1188 6.7 |
| 1978 | 5,884.986 325 5.5 | 4,834.140 320 6.6 | 2,116.273 180 8.5 | 3,918.527 243 6.2 | 16,753.929 1068 6.4 |
| 1979 | 6,269.595 364 5.8 | 5,191.141 285 5.5 | 2,199.666 185 8.4 | 4,208.183 216 5.1 | 17,868.585 1050 5.9 |
| 1980 | 6,512.963 355 5.5 | 5,183.413 317 6.1 | 2,327.635 195 8.4 | 4,055.578 215 5.3 | 18,019.589 1082 5.9 |
| 1981 | 6,137.881 340 5.5 | 4,956.367 352 7.1 | 2,147.261 224 10.4 | 3,892.074 241 6.2 | 17,135.585 1157 6.75 |
| 1982 | 6,138.763 306 4.9 | 4,876.088 264 5.4 | 2,080.169 175 8.4 | 3,806.020 232 6.1 | 16,901.040 977 5.8 |