

## Aus dem Verkehrsgeschehen

Fehlausfahrt des Z 4075 im Bf Wildon am 2. 11. 1983





## Abfertigung der Züge

*In den letzten Monaten häuften sich in besorgniserregendem Maße die Fälle, in denen Züge ohne Zustimmung zur Abfahrt abgefertigt wurden oder ohne Abfahrtraum abfuhren. Zum Glück haben die bisher aufgetretenen Fälle mit einer Ausnahme zu keinem Unfall geführt. Dennoch möchten wir diese, die Sicherheit gefährdenden Ereignisse zum Anlaß nehmen, die eindeutigen Bestimmungen über die Abfertigung der Züge in Erinnerung zu rufen. Ebenso soll auf die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer genauen Signalbeachtung hingewiesen werden.*

Im Bf Schwaz stand am 3. 1. 1984 um 18.04 Uhr der Regionalzug 5110 auf Gleis 2 und hatte das planmäßige Vorfahren des D 1280 abzuwarten. Das AS H2 befand sich in der Stellung „Halt“, das in gleicher Höhe befindliche AS H4 zeigte das Signal „Frei mit 60 km/h“. Laut StL erteilt der Fdl die Zustimmung zur Abfahrt durch Freistellen des betreffenden Ausfahr-signalen.

Nach Beendigung der Ladearbeiten gab der Zgf von der Tür des als erstes Fahrzeug hinter dem Tzf gereihten Dienstwagens aus mit grüngerblender Laterne das Signal „Abfahrbereit“ an die beiden Schaffner. Als er sich umdrehte, faßte der Tzf dies als Abfahrtraum auf und bezog das in der Stellung „Frei mit 60 km/h“ befindliche AS H4 auf sich. Der Zgf hatte sich von der Stellung des AS nicht überzeugt und war der irrigen Meinung, es sei ohnehin in der Freistellung, weshalb auch er keine Anhaltmaßnahmen setzte.

Nach Überfahren des haltzeigenden AS H2 kam Z 5110 infolge Induszwangsbremse zum Stehen, worauf der Tzf einen Fehler in der Sicherungsanlage vermutete und trotzdem die Fahrt fortsetzte, wobei eine Weiche aufgefahren wurde.

Das Ereignis blieb deshalb ohne Folgen, da einerseits der Tzf des bereits auf Gleis 4 einfahrenden Z 1280 sowohl das Zurückfallen des AS H4 noch rechtzeitig bemerkte, als auch die vom Fdl und von einem von Z 5110 abgesprungenen Schaffner gegebenen Gefahr-signalen wahrnahm und sogleich eine Schnellbremse einleitete.

Der Abfertigungsvorgang ist in der DV V 2 geregelt. Unter anderem heißt es im § 28

(3) Erforderlichenfalls kann der Abfertiger die Zugbegleiter zur Abgabe des Signals „Abfahrbereit“ durch einen langen Pfiff mit der Signalpfeife auffordern.

Es darf aber der Zgf nicht – so wie vielfach gehandhabt – die Schaffner mit grüngerblender Laterne zur Abgabe des Signals „Abfahrbereit“ auffordern. Dies kann, und der vorstehend geschilderte Vorfall beweist es mehr als deutlich, zu Mißverständnissen führen. Darüber hinaus besagt der Pkt. 285 der DV V 3

Der Zugführer . . . ist in Bahnhöfen . . . an die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt gebunden. Diese kann erteilt werden

a) durch Freistellen eines Ausfahr-(Zwischen-)Schutzsignals (Bf-Do, StL), wenn vor dem betreffenden Signal nur ein Zug zur Abfahrt bereit steht

woraus eindeutig hervorgeht, daß der Zgf vor der Erteilung des Abfahrtraumes sich von der Stellung des jeweiligen Signals überzeugen muß.

Hinsichtlich der Handlungsweise des Tzf kann gesagt werden, daß die mangelhafte Signalbeachtung gem. DV V 3, Pkt. 446 als eine der Mitursachen anzusehen ist. Die Tatsache, daß das AS H2 bei einer Ausfahrt auf das Gegen-gleis das gleiche Signal – „Frei mit 60 km/h“ – wie das AS H4 zeigen kann, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt und soll keineswegs als Entschuldigung gelten. Weiters wäre nach der Induszwangsbremse gemäß DV V 3, Pkt. 253 das Einvernehmen mit dem Fdl herzustellen gewesen:

Ist ein Zug auch nur teilweise an einem haltzeigenden Hauptsignal unerlaubt vorbeigefahren und zum Stillstand gekommen, so gilt

a) die Weiterfahrt ist nur mit Zustimmung des zuständigen Fahrdienstleiters gestattet . . .

Am Ereignistag wurde ein Tzf der Reihe 2062 als Lz 10801 von Linz Hbf nach Schlierbach in Verkehr gesetzt. Lz 10801 fuhr im Bf Nettingsdorf auf Gleis 5 ein und kam vor dem Schutz-signal Sp 5 zum Stillstand. Infolge der

gedrängten Zuglage um diese Zeit, beabsichtigte der Fdl das Tzf dem Überstellzug 82811 bis Bf Neuhofen a. d. Krems vorzuspannen. Der Fdl beauftragte den Verschubaufseher, den Tzf zu verständigen, daß er nach Gleis 1 umzustellen und bis Neuhofen a. d. Krems bei Z 82811 als Vorspann zu fahren habe. Da der Überstellzug zu dieser Zeit auf Gleis 1 bereitgestellt wurde, konnte der Verschubaufseher den Tzf auf Gleis 5 nicht sofort verständigen. Ohne sich zu überzeugen, ob der Tzf vom Umstellen nach Gleis 1 verständigt sei, brachte der Fdl um 5.38 Uhr für die bevorstehende Verschubbewegung das Sch Sp 5 in die Stellung „Fahrverbot aufgehoben“. Das 41 m davon entfernte Gruppenausfahr-signal R 3-5 blieb in Stellung „Halt“. Im Bf Nettingsdorf wird die Zustimmung zur Abfahrt durch Freistellen des AS erteilt (StL).

Als der Tzf des Lz 10801 sah, daß das Sch Sp 5, welches als Ergänzung zum Gruppenausfahr-signal R 3-5 verwendet wird, in die Stellung „Fahrverbot aufgehoben“ gebracht wurde, setzte er sein Tzf in Bewegung, beachtete aber das haltzeigende AS R 3-5 nicht und fuhr in Richtung Neuhofen a. d. Krems aus. Unmittelbar nach dem ES der Gegenrichtung befindet sich eine durch Schranken gesicherte EK. Das Schließen der Schrankenbäume erfolgt in Fahrtrichtung 1 durch Einstellen einer Zug- oder Zughilfsstraße nach Neuhofen a. d. Krems. Da keine von beiden vom Fdl eingestellt wurde, erfolgte auch keine Sicherung der EK. Als der Tzf die ungesicherte EK bemerkte, wurde ihm seine Fehllandung bewußt und hielt das Tzf sofort an.

Da der planmäßig fällige Z 3914 von Neuhofen a. d. Krems bereits abgefahren war, wurde die Fahrleitung abgeschaltet, wodurch ein folgenschwerer Zusammenstoß verhindert werden konnte.

Im Pkt. 58 der DV V 3 heißt es:

Jeder Verschub bedarf einer Aufsicht. Sie umfaßt zweckmäßige Anordnung und Überwachung des Verschubdienstes. Soweit nicht andere Bedienstete bestimmt sind, obliegt sie dem Fahrdienstleiter.

Daraus folgt, daß – abgesehen von der mangelhaften Signalbeachtung



durch den Tzfl — dieser folgenlose schwere Anstand hätte vermieden werden können, wenn der Fdl sich zweckmäßigerweise **zuerst** vergewissert hätte, ob der Tzfl verständigt ist, und **danach** das Sch Sp 5 in der Stellung „Fahrverbot aufgehoben“ gebracht hätte.

• • •

Abschließend noch die Schilderung des Herganges des zum Titelbild gehörigen Ereignisses, das im Gegensatz zu den vorherigen Beispielen leider nicht ohne Folgen blieb:

Z 4075 fuhr im Bf Wildon am 2. 11. 1983 um 19.03 Uhr planmäßig auf Gleis 4 ein und hatte die Kreuzung mit Z 4072 auf Gleis 1 abzuwarten. Der diensthabende Fdl begab sich auf den Platz, um Z 4072 zu erwarten und die Ladearbeiten der Post zu überwachen. Zur rascheren Abwicklung der Kreuzung ersuchte er seinen Fdl-Kollegen, welcher Tagdienst hatte und mit Z 4072 nach Hause fahren wollte, daß er nach Einfahrt des Z 4072 dessen Fahrstraße



auflösen und den blockmäßigen Auftrag zur Freistellung des AS R4 für Z 4075 an das Stellwerk 2 abgeben sollte. Dieser stellte aber irrtümlich den Fahrstraßenknebel „aus Gleis 2“

statt richtig „aus Gleis 4“, gab den blockmäßigen Auftrag für die Ausfahrt und der Wärter des Stw 2 brachte das AS R2 bedenkenlos in Freistellung. Der Zugführer des Z 4075 erteilte den Abfahrtauftrag, welcher vom Tzfl befolgt wurde. Z 4075 fuhr beim haltzeitigen AS R4 vorbei und in das Stumpfgleis 4b. Das Triebfahrzeug überfuhr den Gleisabschluß und stürzte in einen anschließenden Graben; auch der erste Reisezugwagen entgleiste mit dem südlichen Drehgestell.

Der Wärter des Stw 2 lief bei Erkennen der Situation dem Zug entgegen und gab mit der Signalfahne „Gefahrsignal“. Der Tzfl leitete noch vor dem AS R4 eine Schnellbremsung ein, konnte aber den Unfall, bei dem zwei Reisende verletzt wurden und ein Sachschaden von ca. S 710.000,— entstand, nicht mehr verhindern.

Über Ursache und Schuldfrage wird im Hinblick auf das zu gewärtigende strafgerichtliche Verfahren nach Abschluß desselben berichtet werden.



## Verschubunfälle

Ein Blick in die Statistik der außergewöhnlichen Ereignisse beim Verschub im Jahre 1983 zeigt auf den ersten Blick ein günstiges Ergebnis, denn im Vergleich zum Jahr 1982 konnte die Gesamtzahl der Verschubentgleisungen und -zusammenstöße von 977 auf 959 gesenkt werden.

Dabei ist eine Verlagerung zu den Ereignissen mit schweren Folgen hin zu beobachten. Waren im Jahr 1982 nur 28 Ereignisse mit schweren Folgen zu

verzeichnen, so weist die Statistik des Jahres 1983 dagegen 50 derartige Ereignisse aus, was einer Steigerung von 78,6% entspricht.

Die Zahl der Ereignisse mit leichten Folgen verringerte sich wohl von 949 auf 909, was eine Verminderung um 4,2% darstellt, doch kann dies nur als kleiner positiver Teilaspekt gewertet werden, der aber in der Gesamtauswertung nicht sehr zum Tragen kommt.

Auch hinsichtlich der daraus resultierenden Schadenssummen mußte eine Steigerung festgestellt werden. Der an

Bahneigentum schätzungsweise ermittelte Sachschaden stieg von rund S 14,03 Mio. im Jahr 1982 auf rund S 16,46 Mio. (+17,3%).

Ebenso zeigt der Vergleich der letzten beiden Jahre, wenn man im Gesamtbereich der ÖBB die Anzahl der außergewöhnlichen Ereignisse beim Verschub in Beziehung zu der Anzahl der verschubdienstlich behandelten Wagen setzt, ebenfalls eine Verschlechterung. 1982 ereigneten sich 5,8 Verschubentgleisungen und -zusammenstöße pro 100.000 Wagen, im Jahr 1983 waren es 5,9.



Die vorliegenden statistischen Werte beweisen mehr als deutlich, daß es zur Verhütung von außergewöhnlichen Ereignissen beim Vershub notwendig sein wird, daß von den Betriebskontrolloren, Bf-Vorständen, Aufsichts- und Schulungsbeamten Schwerpunkte in ihrer diesbezüglichen Kontroll- und Schulungstätigkeit gesetzt werden. Darüber hinaus wird es unerlässlich sein, diese ungünstige Entwicklung am Vershubsektor im Rahmen der nächsten Dienstunterrieche eingehendst zu behandeln und die örtlich Aufsichtsführenden unter Hinweis auf ihre Aufgabenstellung einzuladen, dafür Sorge zu tragen, daß diesem Trend, der die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb stark beeinflusst, durch gezielte Maßnahmen ehestmöglich Einhalt geboten wird.

Ziel aller Maßnahmen muß es sein, sowohl die absoluten als auch relativen Zahlen der Vershubunfallstatistik zu senken. Nicht zuletzt auch deshalb, um den finanziellen Nachteil, den die ÖBB dadurch erleiden, so gering wie möglich zu halten. Denn in den vorstehend angeführten Beträgen von S 14,03 bzw. S 16,46 Millionen sind Beschädigungen von fremden Eigentum, Ersätze für beschädigtes Ladegut sowie Folgekosten (wie Pönale für Lieferfristüberschreitungen, Kosten der Verspätungen von Zügen, Instandsetzung- und Reparaturkosten, Mehrleistung von Hilfszugmannschaften, um nur einige zu nennen) **nicht** enthalten, weshalb die Gesamtkosten der Unfälle wesentlich über den genannten Zahlen liegen.

## Hemmschuhe zu kurz gelegt . . . ?

Heftiges Anfahren abgestoßener Wagen bzw. Wagengruppen an stehende Fahrzeuge ist beim Vershub des öfteren mit Beschädigungen von Fahrzeugen und Ladegut verbunden.

Als Ursache wird dann nicht selten „zu kurzes Auflegen“ des Hemmschuhes vor dem beabsichtigten Haltepunkt durch den zuständigen Hemmschuhleger festgestellt.

Hat der Hemmschuhleger tatsächlich zu kurz gelegt?

Zur Beurteilung dieser Unregelmäßigkeit beobachte man einmal die Arbeit mancher Vershubmannschaft, besonders aber die Arbeit des „Maschinenmannes“ bzw. „Prügelmannes“, wie er örtlich bezeichnet wird, also jenes Ver-

schubbediensteten, der meist mit einer Aushängestange oder Aushängegabel die zum Abstoßen vorgesehenen Wagen oder Wagengruppen vom übrigen Vershubteil entkuppelt. Mancherorts ist er zugleich Vershubleiter.

Nach dem Aushängen werden nicht selten Wagen oder Wagengruppen in einem eng begrenzten Zeitrhythmus nacheinander abgestoßen, sodaß der Stellwerksbedienstete kaum damit zurecht kommt, die betreffenden Weichen rechtzeitig umzustellen, wodurch schon die erste Möglichkeit der Heraufbeschwörung eines Vershubereignisses gegeben ist.

Und nun zur zweiten Möglichkeit, einen Vershubunfall zu verursachen.

Der vom Vershubleiter zugewiesene Bereich eines Hemmschuhlegers erstreckt sich meist über mehrere Gleise. Hiezu ein Beispiel aus der Praxis: Auf einem Gleis befindet sich eine stehende Wagengruppe etwa in der Mitte des Bahnhofes. Vor dieser müssen abgestoßene Wagen aufgefangen werden, während die Spitze einer auf dem Nachbargleis stehenden Wagengruppe 50 bis 100 Meter weiter vorne steht. In einem solchen Fall muß berücksichtigt werden, daß der Hemmschuhleger nur dann imstande ist, den oder die Hemmschuhe in einem den Neigungs- und Wetterverhältnissen angepaßten Abstand rechtzeitig vor dem beabsichtigten Haltepunkt aufzulegen, wenn ihm die dazu erforderliche Zeit zur Verfügung steht. Hiefür ist der Vershubleiter verantwortlich!

Er muß den Lauf rollender Wagen beobachten und die Vershubbewegung gut überblicken. Die Handvershubsignale zum neuerlichen Abstoßen (bzw. Aufträge über Vershubfunk) dürfen erst dann gegeben werden, wenn die Gewähr für das rechtzeitige Auflegen des oder der Hemmschuhe ohne Hast gegeben ist. Man denke dabei auch an die entsprechenden Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift.

Daher: Bahnhofsvorstände, Aufsichtsbeamte und Fahrdienstleiter!

Benützt eure Prüfgänge auch dazu, festzustellen, ob nicht auch in euren Bahnhöfen in der einen oder anderen Vershubmannschaft die beschriebenen Unregelmäßigkeiten schon zum „Hausbrauch“ geworden sind! Wenn ja, stellt diese, die Sicherheit gefährdenden Arbeitsmethoden an Ort und Stelle ab! Besprecht mit den Vershubbediensteten die nachstehenden Punkte der Betriebsvorschrift DV V 3:

9. Jeder Verkehrsbedienstete hat stets so überlegt zu handeln, daß höchste Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte gewährleistet ist.

98. Beim Abstoßen und Abrollen von Wagen ist zu beachten

a) die Wagen dürfen einander nur in solchem Abstand folgen, daß die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können. Der Lauf rollender Wagen ist zu beobachten.

111. . . .

Der Hemmschuh ist in einem den Neigungs- und Wetterverhältnissen angepaßten Abstand vor dem beabsichtigten Haltepunkt aufzulegen.

Darüber hinaus muß den Vershubbediensteten klargemacht werden, daß durch Beschädigungen von Ladegut den ÖBB nicht nur zusätzliche Kosten entstehen, sondern auch den Verlust von Frachtsubstrat zur Folge haben können. Vershubereignisse beeinträchtigen die Transportqualität sehr wesentlich und erschweren die Akquisitionstätigkeit des Verkaufsdienstes erheblich.

Die wiederholte Feststellung hinsichtlich der Ursache bei Vershubzusammenstößen – „Hemmschuh durch Hemmschuhleger zu kurz gelegt“ – ist nicht immer zutreffend, da die Begleitumstände, die dazu geführt haben, unberücksichtigt blieben.

## Ärztenotfallkoffer

Durch die Inkraftsetzung der DV P 31 wird die Möglichkeit geschaffen, daß die in den chef- und bahnbetriebsärztlichen Ordinationen befindlichen Ärztenotfallkoffer außerhalb der Dienststunden den im Zuge von außergewöhnlichen Ereignissen anwesenden bzw. herbeigerufenen Ärzten zur Verfügung gestellt werden können. Die Dienststellenvorstände haben im Einvernehmen mit den Bahnbetriebsärzten entsprechende Vorsorgen dafür zu treffen, daß im Bedarfsfall die in den bahnbetriebsärztlichen Ordinationen verwahrten Ärztenotfallkoffer zugänglich gemacht werden.



## Mitfahrt auf Triebfahrzeugen

Am Samstag, 4. 2. 1984 um 11.05 Uhr, konnten ca. 200 Reisende und der anwesende BK beobachten, wie im Hbf einer österreichischen Landeshauptstadt ein Zivilist und ein ca. 8jähriges Mädchen (!) auf dem Verschieberauftritt eines Tfz der Reihe 2067 mitfahren.

Die Erhebungen der zuständigen Dion ergaben, daß es sich um einen Stellwerksmeister des Bahnhofes, in dem sich der Vorfall zutrug, handelte. Er besuchte in seiner Freizeit jenes Stellwerk, auf welchem er am übernächsten Tag nach längerer Zeit wieder Dienst zu versehen hatte, um sich über die durch den Bahnhofumbau in der Zwischenzeit ergebenden betrieblichen Besonderheiten zu informieren. Nach dem Besuch am Stellwerk, der länger als erwartet dauerte, bestieg der Stellwerksmeister – weil er es eilig hatte – mit seiner Tochter den neben dem Führerstand befindlichen hinteren Verschieberaufstieg des in der Nähe wartenden Tfz und fuhr ca. 400 Meter mit. Weder der Tzf, für den der benützte Verschieberaufstieg im toten Winkel lag, noch der am vorderen Verschiebertrittstrettbrett stehende Verschieber bemerkten den Vorfall. Im Bereich des Hausbahnsteiges vernahm der Tzf mehrere „Halt“-Rufe, worauf er zurückschickte, den Mann am hinteren Verschieberaufstieg bemerkte und stehenblieb. Nachdem das Tfz im Bereich des Hausbahnsteiges zum Stillstand gekommen war, entfernten sich Vater und Tochter. Abgesehen davon, daß die Mitfahrt auf Tfz in der ZSB Einlage 21 genau geregelt ist und daß die Verschieberauftritte – wie der Name schon besagt – dazu dienen, den **Verschubbediensteten** (und nur diesen)

eine sichere Mitfahrt auf dem Tfz in **Ausübung ihres Dienstes** zu ermöglichen, wäre noch die menschliche Seite genauer zu betrachten: Der Stellwerksmeister hat auch als Vater und Erziehungsberechtigter falsch gehandelt. Wie soll einem Kind die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes nahegebracht werden, wenn die Tochter das schlechte Beispiel des Vaters vor Augen hat? Auch mit dem Verantwortungsbewußtsein des Vaters hinsicht-

lich der Sicherheit des in seiner Obhut befindlichen minderjährigen Kindes kann es nicht sehr gut bestellt sein, auch wenn er in seiner Einvernahme angibt, mit seiner Tochter in der Nische so gestanden zu sein, daß „ich sie mit meinem Körper vor dem Hinunterfallen schützen konnte“. Glauben Sie, daß ein Richter, wenn es zu einem Unfall gekommen wäre, sich mit dieser Aussage zufrieden geben hätte?



▲ Das Foto wurde von der Redaktion des IdB zur Illustration dieses Beitrages gestellt, wobei das Tfz während der Aufnahme stillstand.

## Die Angst vor Flug- und Bahnreisen

Daß viele Menschen vor Flugreisen Angst haben, ist nicht neu. Dabei denken sie an die Möglichkeit eines Absturzes, der kaum Überlebenschancen bietet, an die sogenannten Luftlöcher, bei denen es zum Absacken des Flugzeuges, verbunden mit einem Hochsteigen des Magens bis zum Hals und den damit zusammenhängenden,

jedermann bekannten unangenehmen Gefühlen kommt. Das plötzliche Abheben vom Boden kann bei manchen Menschen zu ähnlichen Reaktionen führen. Neuerdings kommt die Angst vor der Möglichkeit einer Entführung, welche meistens mit einer Geiselnahme endet, dazu.

Die Angst mancher Menschen vor einer Flugreise scheint daher verständlich.

Aber Angst vor **Bahnreisen**?

Leider ja! Denn besonders in weniger frequentierten Zügen befällt so manchen Fahrgast ein gewisses Gefühl der Unsicherheit. Dies führt sogar soweit, daß Reisende, die im Besitz einer Fahrkarte 1. Klasse sind, lieber in der 2. Klasse Platz nehmen, weil sich dort meist mehr Mitreisende befinden und sie sich dort sicherer fühlen.

Würden die Schaffner, wie es die einschlägigen Bestimmungen der Dienstvorschriften und des „Merkblattes



über das Verhalten bei angedrohten oder tatsächlichen Attentaten" vorsehen, in den ihnen zugewiesenen Wagen, besonders während der Nachtstunden öfters durchgehen, hätten die Reisenden das Gefühl, daß die Vorgänge im Zug von den hierfür zuständigen Eisenbahnorganen beobachtet und sie selbst sich nie „allein“ gelassen vorkommen. Mit dem Prägen der Fahrkarten oder der Vornahme von Eintragungen in den Kilometerbanken sind die Aufgaben der Zugbegleiter noch lange nicht zu Ende. Der Reisende hat das Recht auf Betreuung während der Fahrt und darf nicht einer in einem fürchterlichen Ton gestellten Frage wie „Zugestiegen“ ausgesetzt werden. Wie wohl fühlt man sich in einem Reisezug der Schweizerischen Bundesbahnen, weil dort der „Kondukteur“ die Reisenden betreut, die nächsten Halte bekanntgibt und nach der Fahrkartenüberprüfung sein herzliches „merci“ spricht!

Es gibt auch bei den ÖBB viele Zugführer und Schaffner, die höflich und pflichtbewußt ihren Dienst versehen.

Einmal mehr ist wieder der schon so oft zitierte Zugführer **Staber** aus Villach zu erwähnen. Er geht auch als Zugführer (ohne Revision zu haben) durch den Zug, so wie vor einigen Wochen beim Ex 236 (Italien-Österreich-Expreß), als er sogar die Reisenden fragte, ob die Temperatur in den Abteilen angenehm sei, und den stehenden Reisenden noch freie Plätze anwies. Er tat sogar noch ein übriges, denn kurze Zeit, nachdem der Zug den Semmering passiert hatte, erinnerte er einen Schaffner, daß in einem Abteil zwei beim Fenster sitzende Reisende (keine Damen) in Wiener Neustadt aussteigen wollen, momentan aber noch schlafen.

Bei diesem Service ist **Angst vor dem Bahnfahren** unbegründet! Angst mußten aber die Reisenden am 8. Dezember 1983 in den letzten Wagen des Zuges Ex 227 haben, denn nach St. Valentin (letzter Halt in Linz) war der Schaffner bis Wien Hütteldorf nicht mehr zu sehen, also 1½ Stunden lang. Der sah seine Arbeit nach der Revision für beendet an. In einem internationalen Expreßzug hätte dieser Bedienstete nichts verloren!

Angst mußten auch die Reisenden eines anderen internationalen Expreßzuges (Richtung Italien) ab Bf Bad Vöslau haben. Warum? Weil die beiden jungen Schaffner des vorderen Zugteils sich nach diesem Bahnhof an

der Theke des Speisewagens trafen. Erst im Bf Mürzzuschlag stiegen sie wieder in die ihnen zugewiesenen Wagen ein, wobei sie die Reisenden, die noch ihr Handgepäck verstaute, ohne Gruß fragten: „Zugestiegen?“

Die beiden Schaffner sahen doch, daß die Reisenden „zugestiegen“ waren, aber ein Gruß oder die Worte „Bitte die Fahrkarten“ kamen ihnen nicht über die Lippen.

Übrigens der Treff ab Bf Bad Vöslau wurde schon in Wien fixiert: „Adolf, wann treff' ma uns?“ Antwort: „I schau, daß i in Vöslau fertig bin.“

So werden wir die Sicherheit in den Zügen nicht heben. Bei solcher Dienstauffassung einzelner Zugbegleiter wird es nur eine Frage der Zeit sein, wie lange unsere Nachtschnellzüge noch von Alleinreisenden in Anspruch genommen werden und wann sie infolge mangelnder Frequenz eingestellt werden müssen.

Diese Art von Betreuung wird den anderen Verkehrsträgern wenig Mühe kosten, die Anzahl der von ihnen beförderten Reisenden zu erhöhen.

## Bei den Schnellzügen schon ...!

Zwei außer Dienst befindliche Fahrdienstleiter treffen einander und beginnen ein Gespräch. Der eine Kollege fragt den anderen: „Ich habe geglaubt, du hast gestern Tagdienst gehabt, ich habe dich aber beim ‚155er‘ nicht gesehen!“ Der andere Kollege darauf: „Das gibt es **fast** nicht, denn bei den **Schnellzügen** sind wir schon draußen.“ Soweit die Wiedergabe der Einleitung des Gespräches, das dann nicht weiter verfolgt wurde. Vielleicht wäre aber noch mehr Interessantes über die Wahrnehmung von Dienstpflichten zu erfahren gewesen ...

Natürlich, in den Schnellzügen fahren des öfteren Überwachungsorgane, und es wäre peinlich, wenn da im Bahnhof x oder y der Fdl nicht „draußen“ wäre. Aus dem Gespräch war jedoch für den „Fachmann“ herauszuhören, daß es dabei offenbar nur um das „**Gesehen werden**“ bei Schnellzügen ging.

Die gleiche Beobachtung wurde von einem Mitarbeiter der Betriebsdirektion, der sich auf einer Privatreise befand, in einem größeren Bahnhof des Salzachtals, etwa 20 km von Salzburg entfernt, gemacht. Neben einem über-

aus regen Reisezugverkehr herrscht auf dieser Strecke auch ein dichter Güterzugverkehr. Da der Mitarbeiter geraume Zeit vor der Abfahrt seines Zuges im Bahnhof eintraf, konnte er acht durchfahrende Güterzüge beobachten. **Er**, der privat auf dem Bahnsteig befindliche Mitarbeiter. Der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes konnte dies allerdings nicht, denn er war bei keinem der acht durchfahrenden Güterzüge am Platz. Ob das dem Bahnhofsvorstand, der sein Büro neben der Fahrdienstleitung hat und anwesend war, nicht auffiel? Bei den durchfahrenden Schnellzügen stand der Fdl zumindest mehrmals zwischen Tür und Angel, was verständlich war, denn er hatte bei etwa +2° C nur das Diensthemd an. Aber immerhin, ein Schnellzug verdient schon „beobachtet“ zu werden.

Manche Betriebsbediensteten scheine noch immer nicht die Wichtigkeit einer korrekten Zugbeobachtung erkannt zu haben oder führen sie aus reiner Bequemlichkeit nicht oder mangelhaft durch. Gerade in der heutigen Zeit, wo es durch den enormen Fortschritt der Sicherungstechnik und durch andere Rationalisierungsmaßnahmen möglich war, eine beträchtliche Anzahl von Bahnhof- und Streckenbediensteten einzusparen, müssen die noch vorhandenen mit größter Genauigkeit die Zugbeobachtung durchführen, um dabei betriebsgefährdende Unregelmäßigkeiten, wie verschobene Ladungen, herabhängende Ketten, festgebremste Räder, Heißläufer u. dgl. festzustellen und Handlungen zu setzen, durch die Betriebsgefahren verhindert werden können.

Daß es Gott sei Dank noch Betriebsbedienstete gibt, die nicht nur bei Schnellzügen „draußen“ sind, sondern ihr Augenmerk, der Vorschrift entsprechend, auch der Beobachtung von Güterzügen schenken, wird durch die Schilderung des nachstehenden außergewöhnlichen Ereignisses bewiesen.

Der diensthabende Fahrdienstleiter des Bf Kindberg, BB-Rev. Harald Klockner, war am 23. Februar 1984 bei Durchfahrt des FG 68311 um 5.30 Uhr rechtzeitig am Platz und entdeckte im vorderen Zugdrittel das seitliche Hängen eines Wagens. Zum Zurückstellen des Ausfahrsignals war es zu spät, Klockner beauftragte daher den Fdl des Bf Marein-St. Lorenzen, das Blocksignal der Selbstblockstelle Kindberg 1 in die Haltestellung zu bringen. Dem sich beim Signalfernsprecher meldenden Triebfahrzeugführer teilte er seine



Wahrnehmung mit und beauftragte ihn, den Zug zu untersuchen.

Kurze Zeit später gab der Triebfahrzeugführer bekannt, beim 12. Wagen ein schweres Fahrzeuggebrechen



(Durchschmelzen des Achslagers) festgestellt zu haben, und daß eine Weiterfahrt unmöglich ist. Nach Sperre des Streckengleises 1 wurde der hintere Zugteil von der örtlichen Versuchsreserve in den Bf Kindberg zurückgezogen, der Schadwagen und der anschließende Wagen verblieben auf der Strecke, während der Zug mit 11 Wagen seine Fahrt fortsetzte. Nach Einsatz des Hilfszuges und Abbeförde-

rung der beiden Wagen war das Streckengleis 1 zwischen den Bahnhöfen Kindberg und Marein-St. Lorenzen um 9.10 Uhr wieder befahrbar.

Wer weiß, wozu das schwere Fahrzeuggebrechen geführt hätte, wenn Fahrdienstleiter Klocker nur bei Schnellzügen „draußen“ gewesen wäre!



Das pflichtbewußte und richtige, den Vorschriften entsprechende, Handeln des Fahrdienstleiters Klocker verdient hervorgehoben zu werden!

. . .

Im Nbl BBD Innsbruck, 1. Stück/1984, war ein kurzer Artikel enthalten, der genau zu dem, in diesem Beitrag besprochenen Thema paßt. Auch die Handlungsweise dieses FdI wurde für wert erachtet, in größerem Rahmen gewürdigt zu werden:

#### **Belobende Anerkennung:**

Der Präsident der Bundesbahndirektion Innsbruck hat Dank und Anerkennung ausgesprochen und eine geldliche Belohnung zuerkannt:

dem BB-Revidenten Wolfgang Hödl, der als Fahrdienstleiter im Bahnhof Westendorf am 16. 9. 1983 bei der Beobachtung des durchfahrenden Z 69232 einen im Verband dieses Zuges laufenden Güterwagen als Fahrzeug mit Lademaßüberschreitung erkannte und unverzüglich und folgerichtig die erforderlichen Maßnahmen veranlaßte.

Für die nicht angezeigte LÜ-Sendung war die Sperre des Nachbargleises vorgeschrieben. Durch das Anhalten der Z 69232 und Z 543, deren Begegnung höchstwahrscheinlich im Autunnel stattgefunden hätte, hat FdI Hödl die Bahn vor einem außergewöhnlichen Ereignis mit möglicherweise schweren Folgen bewahrt.

## **Kundendienst**

*Aus verschiedensten Gründen, die wir hier nicht näher betrachten wollen, werden Züge in bestimmten Abschnitten vereint geführt. Diese Tatsache haben wir als gegeben anzunehmen und ist Ausgangspunkt für folgende Geschichte:*

Zwei Referenten eines großen Pharmakonzernes wollten von Wien nach Saalfelden reisen. Sie bestiegen an einem kalten Wintertag des Jänner 1984 in Bf Wien Westbf den Ex 226 „Prinz Eugen“ mit Abfahrt um 7.20 Uhr. Sie machten es sich zuerst in einem der Kurswagen nach Innsbruck gemütlich und gingen dann nach vorne in den Speisewagen, um ein Frühstück einzunehmen. Dabei übersahen sie, daß der Speisewagen in der nach Hamburg-Altona laufenden Wagengruppe eingereiht ist. In Wels werden die Kurswagen nach Innsbruck, Merano/Meran (saisoniert) und Klagenfurt

vom „Prinz Eugen“ abgehängt und als D 540 „Hahnenkamm“ weitergeführt. Und auf diese Weise gelangten die beiden Herren nach Passau, während Geschäftsunterlagen, Gepäck und Mantel alleine im D 540 weiterreisten. (Das dies kein Einzelfall ist, zeigt ein Leserbrief an eine Tageszeitung, über den wir in der Rubrik „Wir freuen uns“ berichten.)

Es ist uns allen vollkommen klar, daß in erster Linie die Reisenden selbst sich zu vergewissern haben, ob sie im richtigen Zug sind. Informationen dafür sind genug vorhanden: Wagenstandanzeiger, Betafelung der Wagen an der Außenseite, Laufwegschilder auch im Einstiegsraum, Hinweise im Fahrplanbehelf „Zugbegleiter“, Lautsprecheransagen usw. Dennoch aber müßte zusätzliche Hilfestellung seitens der Zugbegleiter geleistet werden. Es ist doch nicht zuviel verlangt, wenn der

zuständige Bereichsschaffner rechtzeitig vor der Ankunft in Wels die im Speisewagen (AR Ord.Nr. 261) befindlichen Reisenden in geeigneter Form darauf hinweist, daß die Laufstrecke über Passau nach Hamburg führt, daß Reisende nach Salzburg, Tirol oder Kärnten gebeten werden, wieder ihre Plätze im hinteren Teil des Zuges einzunehmen. Die Fahrgäste – unsere Kunden – werden es zu schätzen wissen. Auch die beiden Pharmareferenten, die durch dieses Mißgeschick einen ganzen Arbeitstag verloren hatten und die nun überlegen, ob sie zukünftig nicht doch wieder den PKW benutzen sollen, wären über einen kleinen Hinweis dankbar gewesen.

Kleines Detail am Rande. Als die Herren ohne Mantel und frierend in Passau am Bahnsteig standen, fiel die Bemerkung: „Schau, heut' sind's eh nur zwei.“ Wer diesen Ausspruch



(auch er ist ein Beweis dafür, daß der geschilderte Fall kein Einzelfall ist) getan hat, wissen wir nicht, wir hoffen jedoch, daß dieser nicht von einem ÖBB-Bediensteten stammt. Daß beide diese Bemerkung nicht sehr lustig fanden, ist nur allzu gut verständlich.

\* \* \*

Ein ähnliches Problem ist tagtäglich auf der Südbahnstrecke zu beobachten, es betrifft die Züge Ex 175 „Neustroy“ nach Graz Hbf mit der Abfahrt in Wien Südbf um 16.00 Uhr und Ex 135 „Belvedere“ nach Villach Hbf (ab Wien Südbf um 17.00 Uhr).

Betrachten wir zunächst einmal die Zusammensetzung des Ex 175: 4010+1042+5 B. In Wr. Neustadt wird die Garnitur geteilt. Der vordere Teil (Triebzug Reihe 4010) fährt nach Graz weiter, während der hintere Teil (1042+5 B) den Regionalzug 2927 nach Mürzzuschlag bilden. Trotz der auffälligen Verschiedenfarbigkeit des Zuges (vorne blau-weißer Triebzug, dahinter eine Garnitur „Jaffa-Schlieren“) und der bereits vorstehend erwähnten Informationsmöglichkeiten für die Reisenden, müssen **täglich** zwischen 15 und 20 Personen (manchmal auch mehr) entweder in Baden oder in Wr. Neustadt in den vorderen Zugteil umsteigen. Naturgemäß haben die Fernreisenden oft mehrere und große Gepäckstücke bei sich, weshalb das Durchgehen zum vordersten Wagen und dann das Umsteigen während eines der beiden kurzen Aufenthalte – vor allem für ältere Personen – ohne Zweifel beschwerlich ist. Außerdem widerspricht es allen Werbeinhalten bezüglich komfortablen Reisens.

Beim Ex 135 „Belvedere“, dem zweiten Fall, den wir hier besprechen wollen, sieht es ähnlich aus: 4010 (nach Villach)+4010+2 B (nach Wr. Neustadt), wobei die täglich in Wr. Neustadt zu beobachtende Szene jener bei Ex 175 aufs Haar gleicht. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß manchenmal sogar Reisende in Wr. Neustadt zurückgeblieben sind, wenn sie aus einem der beiden am Schluß befindlichen Wagen in die vordere Garnitur hätten umsteigen müssen und dabei – wegen der fehlenden Möglichkeit des Durchgehens – am dicht frequentierten Bahnsteig 3 den Sprint von rund 170 Meter nach vorne nicht geschafft haben. Die Fdl, die in Wr. Neustadt Außendienst versehen, warten wohl zu, bis alle „Umsteiger“ im richtigen Zugteil sich befinden, dennoch kann es vorkommen, daß – be-

sonders im Winter – ein Nachzügler übersehen wird.

Welche Lösungen bieten sich an?

Eine Möglichkeit, die noch auszuschöpfen wäre, bestünde darin, **jeden** Wagen des Zugteiles, der in Wr. Neustadt abgestellt wird, zu betafeln, und nicht wie bisher vorgeschrieben, den ersten und letzten Wagen. Einen nicht unwesentlichen Beitrag könnten die bei diesen Zügen eingesetzten Zugbegleiter dadurch leisten, daß sie sich in unmittelbarer Nähe des ihnen zugewiesenen Bereiches aufhalten, damit sie vom Reisepublikum gesehen werden und allenfalls noch Auskünfte geben können. Obendrein könnten die Zugbegleiter die Reisenden ein wenig beobachten, denn mit ein wenig Menschenkenntnis, etwas Gefühl und Beobachtungsgabe kann man – zwar nicht immer – aber dennoch oft einen Fernreisenden nach Kärnten oder in die Steiermark von einem Berufsfahrer, z. B. auf Grund des Handgepäcks, unterscheiden. Lieber einen Reisenden zuviel nach seinem Reiseziel zu befragen, als ihn mit Koffer und Kärntner Tageszeitung in der Hand in den hinteren Zugteil einsteigen zu lassen. Der Gerechtigkeit halber muß erwähnt werden, daß es sehr wohl Zugbegleiter gibt, die dies aus eigenem Antrieb tun. Es konnten aber auch schon Einzelfälle beobachtet werden, in denen

sie abseits in einer Gruppe beisammenstanden und die letzten Bundestageergebnisse diskutierten. Es soll auch von seiten des Bahnhofes (in unserem Falle der Bf Wien Südbf) nichts unversucht zu lassen, um die Reisenden – so wie es ohnehin fast jeden Tag geschieht – umfassend zu informieren. Gedacht ist hier vor allem die zusätzliche Hinweistafel und an wiederholte Hinweise über Lautsprecher.

Auch wenn alle Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg bringen sollten, so darf es dennoch kein Nachlassen geben, um Kritik von Reisenden entgegenkräften zu können. Solange Züge in Teilabschnitten vereint geführt werden müssen, wird sich dieses Problem nicht vollständig in den Griff bekommen lassen, darüber sind wir uns alle im klaren. Trotzdem sollte aus kundendienstlichen Gründen jede sich bietende Möglichkeit ausgenutzt werden, um Vorfälle in der geschilderten Art so weit wie möglich hintanzuhalten und Beschwerden und Verärgierungen unserer Kunden zu vermeiden.

Daß in diesem Zusammenhang der Bf Wien Südbf konkret genannt wird, ist reiner Zufall, weil eben die Südbahn betreffende Beispiele für diesen Artikel herangezogen wurden. Ähnliche oder gleiche Probleme treten sicherlich auch in anderen Bereichen auf.





## Zugtrennungen

Auf Grund der vorliegenden Meldungen und Berichte ereignen sich Zugtrennungen meistens bei langen Güterzügen und zwar insbesondere dann, wenn die Züge nicht straff genug gekuppelt sind und es hiedurch zu Zerrungen im Zugverband kommt. Der Beitrag, den ein Tfz-Führer zur Vermeidung einer Zugtrennung durch richtige Bremsbedienung leisten kann, ist größer geworden, seit auch bei Güterzügen die Bremsstellung „P“ angewendet wird.

Die Beachtung folgender Richtlinien, die im Rahmen des Dienstunterrichtes für Tfz-Führer behandelt werden, soll eine richtige Bremsbedienung ermöglichen:

1. Nach Möglichkeit sollen die Bremsen so rechtzeitig und in Stufen betätigt werden, daß Vollbremsungen – abgesehen von Gefahrenfällen – nicht ausgeführt werden müssen.

Vor jeder Verminderung oder Erhöhung des Druckes in der Hauptluftleitung muß abgewartet werden, bis sich die Fahrzeuge des Zuges im gleichen Bremszustand befinden.

2. a) Vor dem Anfahren oder dem Beschleunigen müssen die Druckluftbremsen aller Fahrzeuge des Wagenzuges gelöst sein.

Der Zeitbedarf für den Lösevorgang – er wurde häufig unterschätzt – ist von der Zuglänge abhängig und wird durch die folgende Tabelle veranschaulicht:

Lösezeiten nach Druckabsenkung in der Hauptluftleitung bei				
Zuglänge	Schnellbremsung auf 0 bar	Betriebsbremsung auf		
		3,5 bar	4,0 bar	4,5 bar
850 m	200 sek	120 sek	90 sek	40 sek
700 m	150 sek	100 sek	80 sek	30 sek
500 m	90 sek	70 sek	60 sek	20 sek
300 m	40 sek	30 sek	25 sek	15 sek
100 m	25 sek	20 sek	15 sek	10 sek

Bei Reisezügen mit durchgehender Hauptluftbehälterleitung ist die Lösezeit wesentlich kleiner.

fahr des Abreißen von Zugeinrichtungen im Bereich des Zugschlusses.

- b) Beim Anfahren im Gefälle ist der vollständige Lösevorgang daran erkennbar, daß der Zug von selbst zu rollen beginnt.

*Alle Signalbediener sollen sich daher bewußt sein, daß der rechtzeitigen Freistellung von Signalen heute ein höherer Stellenwert als bisher zukommt.*

- c) Vor dem Anfahren in der Steigung sind die Triebfahrzeuge mit der Zusatzbremse voll einzubremsen und ist die durchgehende Druckluftbremse zu lösen, wobei sich der Wagenzug streckt. Erst wenn alle Druckluftbremsen gelöst sind darf aufgeschaltet werden, wobei zugleich die Tfz-Bremsen zu lösen sind.

Beim Anfahren dürfen die auf den Skalen der Motorstrommesser ersichtlichen Stromgrenzwerte nicht überschritten werden. Sollte der Anfahrversuch mißlingen, so darf er noch einmal wiederholt werden.

Wenn das Anfahren auch dann mißlingt, so ist mit dem FdI der weitere Vorgang zu vereinbaren: z. B. Stellung eines Vorspanntfz, Zurückschieben oder Zurückziehen des Zuges mit einem Hilfs-Tfz.

- d) Erfahrungsgemäß ergeben sich unrichtige Bremsbedienungen (z. B. bei einer geplanten Anhaltebremsung) vor einem „Halt“ zeigenden Hauptsignal, welches aber noch vor dem Stillstand des Zuges in Freistellung gebracht wird.

Beim Abwarten des Lösevorganges kann dann das Anhalten des Zuges unter Umständen nicht mehr verhindert werden.

Wird dagegen – im Bemühen Verspätungen zu vermeiden – noch vor dem vollständigen Lösen aller Bremsen kräftig aufgeschaltet, so besteht die Ge-

## Triebfahrzeugausfälle

Nach manchen Unfallschilderungen im IdB werden Sie sich manchmal gefragt haben, wie sich so ein Ereignis auf die Gebarung mit den vorhandenen Tfz auswirkt. Zu dieser Frage geben die Auszüge aus den monatlichen Berichten der Maschinendirektion eine recht anschauliche Antwort:

Nach Behebung schwerer Unfallschäden konnten folgende Tfz wieder dem Betrieb übergeben werden:

Jänner 1984: 1020.08 (51), 2143.13 (20) und 2062.56 (84), im Februar 1984: 1042.15 (104), 1043.02 (284), 2143.21 (5) und 2143.67 (116).

Die Werte in Klammer geben die Tage an, an denen das betreffende Tfz nicht einsatzfähig war.

Folgende Tfz mußten infolge schwerer Unfallschäden auf längere Zeit abgestellt werden:

Jänner:

1042.690 Verschubzusammenstoß (Wien Matzleinsdorf)

2143.21 Brand (Prinzersdorf – St. Pölten Hbf)

2143.48 Brand (Göllersdorf – Hollabrunn)

Februar:

1042.502 Verschubzusammenstoß (Bf Niklasdorf)

2067.106 Verschubzusammenstoß (Bf Wien Südbf)

1042.549 Fahrt gegen einen umgestürzten Mast (Gratwein G. – Graz Hbf)

1046.20 Fahrt in eine Mure (Weißenbach-St. G. – Schönau a. d. E.)

Insgesamt fielen infolge schwerer Beschädigungen folgende Stehtage an:

Jänner: 446

Februar: 292

Dies entspricht einem Ausfall von 14,4 (Jänner) bzw. 10,1 (Februar) Tfz pro Tag. Im einzelnen gliedern sich die Ursachen wie folgt:

- a) Verschubentgleisungen und -zusammenstöße  
Jänner: 4,7 Tfz    Februar: 4,7 Tfz

- b) Zugentgleisungen und -zusammenstöße infolge besetzter Einfahrt, mangelhafter Fahrstraßenprüfung, Fehlausfahrt  
Jänner: 4,0 Tfz    Februar: 3,1 Tfz



c) Zusammenstoß mit nach Zugtrennung auf der Strecke zurückgebliebenen Güterwagen

Jänner: 1,0 Tzf Februar: 1,0 Tzf

d) Fahrt gegen umgestürzten Mast bzw. Mure

Jänner: - Februar: 1,3 Tzf

e) Brandschaden

Jänner: 3,7 Tzf Februar: -

f) Entgleisung, falsche Bremsbedienung

Jänner: 1,0 Tzf Februar: -

Eine kurze Anmerkung zu lit. c): Das Tzf 1042.514 wurde bei einem Zugzusammenstoß am **14. 12. 1982** beschädigt und ist seither nicht einsatzfähig.

Wenn Sie bedenken, daß zahlreiche Triebfahrzeuge aus anderen Gründen

an einem bestimmten Tag nicht eingesetzt werden können, wie z. B. bei

- Fristuntersuchungen,
- Probefahrten,
- Umbauarbeiten,
- Hauptausbesserungen,
- Bereithaltung für besondere Leistungen und
- leichte Beschädigungen,

so wird verständlich, daß Langzeitausfälle von mehr als 14 bzw. 10 Triebfahrzeugen wegen schwerer Unfallschäden jede Planung in Frage stellt. Jeder Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes müßte öfter daran denken, welche Probleme entstehen, wenn Triebfahrzeuge beschädigt werden. Es darf daher empfohlen werden, im Kollegenkreis die daraus resultierenden Betriebsbehinderungen, Un-

kosten und den damit verbundenen Imageverlust sachlich zu diskutieren. Wir sind davon überzeugt, daß vielen Beteiligten dieses Problem danach in einem ganz anderen Licht erscheint, und daß sie hinkünftig ihre Handlungsweise so einrichten, daß Triebfahrzeugausfälle weitestmöglich ausgeschlossen werden.

Zum Abschluß noch eine kleine Statistik für unsere interessierten Leser:

Der Stand an Triebfahrzeugen betrug am 1. 1. 1984:

- 18 Dampfloks,
- 698 E-Loks,
- 183 E-Triebwagen, davon
  - 29 Städtetriebwagen,
  - 154 Nahverkehrstriebwagen,
- 500 Diesel-Loks (ohne Kleinlokomotiven),
- 83 Diesel-Triebwagen.

## Bremszettel

Im IdB 1/84 wurden zwei Bremszettel abgebildet, deren Ausfertigung als mangelhaft zu bezeichnen war. Auf Grund einiger Anfragen werden die beiden beanstandeten Bremszettel nochmals vorgestellt, allerdings in der Form, wie sie richtig gewesen wären.

Bremszettel		und Angaben über Besonderheiten des Wagenzuges																									
für Zug	212	am	12. 10. 1983																								
ab Bahnhof	Spittal - Millstättersee	Bremsart	R																								
Wagenzuglänge	318	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Wagen mit eingeschalteten Bremsen</th> <th colspan="2">davon</th> </tr> <tr> <th>in Stellung</th> <th>mehr- lösig</th> <th>ein- lösig</th> <th>⊕ ⊙</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>G</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R / R</td> <td></td> <td></td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>R+Mg</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Wagen mit eingeschalteten Bremsen		davon		in Stellung	mehr- lösig	ein- lösig	⊕ ⊙	G				P				R / R			10	R+Mg			
Wagen mit eingeschalteten Bremsen		davon																									
in Stellung	mehr- lösig	ein- lösig	⊕ ⊙																								
G																											
P																											
R / R			10																								
R+Mg																											
Zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges	59,2 km/h																										
Wagenzuggewicht	84 + 84 t																										
Gewicht der Tzf	74,0 t																										
Gesamtzuggewicht	158,0 t																										
Bremsgewicht des Wg-Zuges	86,1 t	davon handgebremst	t																								
Bremsgewicht der Tzf	102 + 12,0 t	Besetzte Handbremsen																									
Gesamtbremsgewicht	198,1 t																										
Erforderliche Bremsleistung	124 %																										
Vorhandene Bremsleistung	146 %																										
Mangel an Bremsleistung																											
Im Zug sind																											
besetzte Reisezugwagen mit dem Zeichen ee	ja/nein																										
Begleiter	ja/nein																										
Wagen mit Lademaßüberschreitung	ja/nein																										
Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern	ja/nein																										
Nur auszufüllen bei Zügen, die ohne Zugbegleitmannschaft fahren																											
Mangel an Bremsleistung																											
- Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich																											
- bis Bahnhof ..... um ..... km/h langsamer fahren.																											
Nichtzutreffendes streichen																											
V 3-17 Bremszettel - A5h - Bk/50 - HD Vill - Auflagejahr (letzte Zahl maßgeblich): 1983 82 81 80 79																											

Bremszettel		und Angaben über Besonderheiten des Wagenzuges																									
für Zug	296	am	12. 10. 1983																								
ab Bahnhof	Spittal - Millstättersee	Bremsart	R																								
Wagenzuglänge	394	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Wagen mit eingeschalteten Bremsen</th> <th colspan="2">davon</th> </tr> <tr> <th>in Stellung</th> <th>mehr- lösig</th> <th>ein- lösig</th> <th>⊕ ⊙</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>G</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>P</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>R / R</td> <td></td> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>R+Mg</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Wagen mit eingeschalteten Bremsen		davon		in Stellung	mehr- lösig	ein- lösig	⊕ ⊙	G				P				R / R			2	R+Mg			
Wagen mit eingeschalteten Bremsen		davon																									
in Stellung	mehr- lösig	ein- lösig	⊕ ⊙																								
G																											
P																											
R / R			2																								
R+Mg																											
Zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges	58,7 km/h																										
Wagenzuggewicht	84 + 83 t																										
Gewicht der Tzf	75,9 t																										
Gesamtzuggewicht	159,9 t																										
Bremsgewicht des Wg-Zuges	79,7 t	davon handgebremst	t																								
Bremsgewicht der Tzf	102 + 12,0 t	Besetzte Handbremsen																									
Gesamtbremsgewicht	181,7 t																										
Erforderliche Bremsleistung	124 %																										
Vorhandene Bremsleistung	135 %																										
Mangel an Bremsleistung																											
Im Zug sind																											
besetzte Reisezugwagen mit dem Zeichen ee	ja/nein																										
Begleiter	ja/nein																										
Wagen mit Lademaßüberschreitung	ja/nein																										
Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern	ja/nein																										
Nur auszufüllen bei Zügen, die ohne Zugbegleitmannschaft fahren																											
Mangel an Bremsleistung																											
- Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich																											
- bis Bahnhof ..... um ..... km/h langsamer fahren.																											
Nichtzutreffendes streichen																											
V 3-17 Bremszettel - A5h - Bk/50 - HD Vill - Auflagejahr (letzte Zahl maßgeblich): 1983 82 81 80 79																											

Zur Erläuterung:

V-Tzf: 1042.11 mit R-Bremse  
Z-Tzf: 111.088 mit R-Bremse

V-Tzf: 1042.11 mit R-Bremse  
Z-Tzf: 1044.40 mit P + E-Bremse



Das Bremsgewicht eines Tzf der Reihe 1042.0 beträgt 102 t, die vorhandenen Bremsleistung daher nur 121%. Wenn ein solches Tzf nun einem Schnellzug, in dessen Fahrplan ein höherer BHmax-Wert angegeben ist, als V-Tzf beigegeben wird, so ist immer ein Bremszettel auszufertigen.

#### DV V 3 § 26 (3)

... Grundsätzlich sind Züge so zu bilden, daß der Wagenzug für sich und die arbeitenden Triebfahrzeuge einzeln die erforderlichen Bremsleistung aufbringen. In unvermeidlichen Fällen (z. B. Ausschalten von Bremsen, bei verminderter Bremsleistung des Triebfahrzeuges oder des Wagenzuges) ist nach Abs. 5 vorzugehen.

#### DV V 3 § 26 (5)

Werden beim Zug ausnahmsweise die erforderlichen Bremsleistung nicht aufgebracht oder meldet der Triebfahrzeugführer, daß bei seiner Lokomotive die erforderlichen Bremsleistung nicht erreicht werden, so wird zuerst eine neuerliche Bremsberechnung durchgeführt, bei der die Dienst- und Bremsgewichte aller beim Zug befindlichen arbeitenden Lokomotiven berücksichtigt werden. Werden dabei die erforderlichen Bremsleistung erreicht, sind weitere Maßnahmen nicht erforderlich...

Dennoch ist aber in solchen Fällen die Ausfertigung eines Bremszettels gem. DV V 3 § 26 (10)

Ein Bremszettel ist vom Zugführer (Zugvorbereiter) auszufertigen und dem Führer des führenden Triebfahrzeuges zu übergeben

- bei Mangel an Bremsleistung
- wenn Handbremsen bedient werden
- wenn mehr als die Hälfte der bedienten Bremsen des Wagenzuges einlösig ist

unbedingt erforderlich, denn der Tzf muß zweifelsfrei darüber unterrichtet werden, daß, trotz eines Mangels an Bremsleistung bei seinem Tzf, der gesamte Zug ausreichend gebremst ist.

Dazu möchten wir die im IdB 4/79 enthaltenen Erläuterungen auszugsweise wieder in Erinnerung bringen:

Grundsätzlich müssen Wagenzug und arbeitende Triebfahrzeuge für sich gebremst sein. Beim Wagenzug wird dies bei der Bremsberechnung geprüft, beim Triebfahrzeug überprüft es der Triebfahrzeugführer.

Bei Mangel an Bremsleistung im Wagenzug und dann, wenn der Triebfahrzeugführer dem Zugführer bzw. dem Fahrdienstleiter meldet, daß die erforderlichen Bremsleistung bei seiner Lokomotive nicht aufgebracht werden, gilt:

- Zuerst wird eine neuerliche Bremsberechnung unter Einbeziehung aller Triebfahrzeuge durchgeführt. Dabei ist neben dem Bremsgewicht auch das Dienstgewicht der Lokomotiven zu berücksichtigen. Ist dann der Zug gedeckt, muß die Geschwindigkeit nicht herabgesetzt werden, für den Zug muß aber ein Bremszettel ausgefertigt werden!
- Ist der Zug auch bei der zweiten Berechnung nicht gedeckt, muß für die Weiterfahrt die Genehmigung der Zugleitung eingeholt werden!

In der Dispositionsliste ist der jeweilige Wert „Erforderliche Bremsleistung“ abschnittsweise angegeben. Der Fahrdienstleiter prüft, in welchen Abschnitten die vorhandenen Bremsleistung niedriger sind.

## Wien ZVBF

Im IdB 4/83 war ein Beitrag über die Teilbetriebnahme des Bf Wien ZVBF enthalten. Es wurde darin ebenso die vielschichtige Problematik der Inbetriebnahme eines Großverschiebebahnhofes geschildert, wie auch auf die personellen und technischen Probleme – und die daraus resultierenden Betriebsbehinderungen – eingegangen wurde. Abschließend war im letzten Absatz die Feststellung enthalten, daß durch gezielte Maßnahmen bereits erste Erfolge hinsichtlich Wiederherstellung eines höheren Pünktlichkeitsgrades erreicht werden konnten. Diese Aussage kann nun rund 9 Monate nach Inkrafttreten der 2. Phase der Teilbetriebnahme bestätigt werden. Aus diesem Grund hat der Präsident der BBD Wien, Hofrat Dr. Erwin Semmelrath, an rund 300 Mitarbeiter folgendes Anerkennungsschreiben gerichtet:

Anlässlich der Teilbetriebnahme des Bahnhofes Wien Zentralverschiebebahnhof haben Sie persönliche Anstrengungen unternommen und Leistungen erbracht, durch welche die Anfangsschwierigkeiten beseitigt und eine nunmehr klaglose Betriebsabwicklung erbracht werden konnte.

Hiefür möchte ich Ihnen Dank und Anerkennung aussprechen.

Diese Schreiben ergingen nicht nur an die Bediensteten des Bf Wien ZVBF, sondern auch an die Mitarbeiter jener Dienste, die entweder ihren Dienstsitz im Bf Wien ZVBF haben oder für diesen Bf eine Dienstleistung erbringen.

Nochmals:

## Begleitung von Zügen durch Sicherheitsorgane

Die intensivierte Begleitung von Zügen durch Sicherheitsorgane hat bereits eingesetzt und auch schon Früchte getragen. Ist es doch gleich zu Beginn gelungen, von Zugbegleitern dingfest gemachte Verbrecher der im Zug befindlichen Streife, einer Mannschaft aus Oberösterreich, zu übergeben. Da von den Bestohlenen die Notbremse betätigt worden war, wären die von unseren Mitarbeitern festgehaltenen Diebe sonst möglicherweise entkommen.

Abgesehen davon, daß in einem Einzelfall, ohne Scherz, ein Abteil mit „Gendarmerie-Zugüberwachung“ bezettelt war, hat die Unterbringung der Überwachungsteams bisher keine Schwierigkeiten gemacht.

Noch eine gute Nachricht für die Zugbegleitbediensteten: Die begleitenden Gendarmen stehen während der Zugfahrt für alle jene Fälle zur Verfügung, in denen Assistenzleistung durch Sicherheitsorgane in Anspruch genommen werden muß. Randalierer, Schwarzfahrer und irgendwelche Bösewichte werden es also in Zukunft noch schwerer haben, anderen das Reisen zu verleiden. Es ist ohnehin selbstverständlich, daß die Beziehung so diskret wie möglich erfolgen soll. Es muß nicht gleich der ganze Zug wissen, wer ein Gendarm ist, und schon gar nicht ein etwa im Zug befindlicher Verbrecher, daß die Falle für ihn bereits aufgerichtet ist.



# Leitwegzeiger der österreichischen Eisenbahnen (DB 647.02)

Ausgabe Juni 1984

Der Leitwegzeiger der österreichischen Eisenbahnen gilt für den Verkehr zwischen allen im Bahnhofverzeichnis der österreichischen Eisenbahnen genannten Abfertigungsstellen, die auf Grund der ihnen übertragenen Abfertigungsbefugnisse zur Annahme und Ablieferung von Frachtgutwagenladungen eingerichtet sind. Er bestimmt den Leitweg und ermöglicht somit die Lenkung von Wagenladungen und Leerwagen auf dem gesamten vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof zu durchlaufenden Weg.

Abweichungen vom festgelegten Leitweg werden für bestimmte Züge in der Güterzugbildvorschrift (DV V 42) und für einzelne Wagen in den Beförderungsbüchern geregelt. Abweichungen auf Grund zulässiger Wegvorschriften des Absenders sind ebenfalls zu beachten.

Im Zuge der Erweiterung der Anzahl der Richtbahnhöfe wurde das bisher angewandte System zur Ermittlung des Leitweges einer Neubetrachtung unterzogen, überarbeitet und vereinfacht. Hierzu wurde der Begriff der **Versand-**

**zonen** geschaffen. Als Versandzone bezeichnet man die Zusammenfassung mehrerer, für den Wagenladungsverkehr eingerichteter Abfertigungsstellen, für die grundsätzlich der gleiche Leitweg vorgesehen ist. Besteht für einige Abfertigungsstellen ein vom Grundsatz abweichender Leitweg, so ist dieser im Verzeichnis der Versandzonen (Spalte „Ausnahmen“) direkt angegeben oder es werden die betreffenden Abfertigungsstellen einer „Hilfszone“ mit der Kennzeichnung „A“ zugeordnet.

Die Abfertigungsstellen sind in alphabetischer Reihenfolge im **Verzeichnis der Bahnhöfe** angeführt.

In diesem Verzeichnis ist bei jedem Bahnhof

- die **Nummer jener Versandzone** angegeben, der er in seiner **Funktion als Versandbahnhof** zugeordnet ist,
- der **Kode jenes letzten Richtbahnhofes** angegeben, der für ihn in seiner **Funktion als Bestimmungsbahnhof** festgelegt ist. Ist diesem mehr als ein letzter Richtbahnhof

zugeordnet, so bestimmt sich der zutreffende aus der Versandzone des Versandbahnhofes.

Ist für bestimmte Empfänger ein eigener Kode des letzten Richtbahnhofes vorgesehen, so sind deren Namen bei den jeweiligen Bahnhöfen mit dem zutreffenden Kode gesondert angegeben.

Die einzelnen Versandzonen sind in numerischer Reihenfolge im **Verzeichnis der Versandzonen** zusammengefaßt. Dieses Verzeichnis dient der Ermittlung des Leitweges.

Bei jeder Versandzone ist, abhängig vom letzten Richtbahnhof, in der Spalte „über“ jener Richtbahnhof angegeben, über welchen der Wagen zu leiten ist. Der an diesen Vorweg anschließende weitere Leitweg ist sodann jener Leitwegtafel zu entnehmen, deren Nummer in der Spalte „Tafel“ angeführt ist.

Die **Leitwegtafeln** enthalten die Leitwege von bestimmten Richtbahnhöfen nach allen anderen ÖBB-Richtbahnhöfen und allen Grenzpunkten.

## Beispiel:

Jede Abfertigungsstelle ermittelt aus dem „Verzeichnis der Bahnhöfe“ jene Versandzone, der sie als Versandbahnhof zugeordnet ist. Diese einmal ermittelte Versandzone dient

- der Bestimmung des Leitweges sowie
- in bestimmten Fällen der Festlegung des letzten Richtbahnhofes.

Bestimmung des letzten Richtbahnhofes und des Leitweges für einen Wagen von Wien Donaukaibahnhof nach Ebensee:

## Verzeichnis der Bahnhöfe

Versandzone	Bahnhof	Letzter Richtbahnhof	von den Versandzonen	Letzter Richtbahnhof	von den Versandzonen
6	Wien Donaukaibahnhof	141			
5	Wien Donauuferbahnhof	080			
29	Wien Erdbergerlande	140			

Der Bahnhof **Wien Donaukaibahnhof** ist der Versandzone 6 zugeordnet.



## Verzeichnis der Bahnhöfe

Versandzone	Bahnhof	Letzter Richtbahnhof	von den Versandzonen	Letzter Richtbahnhof	von den Versandzonen
40	Ebenfurth	360			
109	Eben im Pongau	620			
123	Ebensee	570	1-38, 40-42, 101-111, 116-117, 119-121, 201-207, 304-306, 321	791	39, 112-115, 118, 301-303, 307-320
				-	122-124
105	Eberschwang	570			

Weiters ist im „Verzeichnis der Bahnhöfe“ bei **Ebensee** für Wagen von der Versandzone 6 als letzter Richtbahnhof „570“ angegeben.

## Verzeichnis der Versandzonen

Zone	Leitweg nach			Leitweg nach			Ausnahmen
	Letzter Ribf	über	Tafel	Letzter Ribf	über	Tafel	
5	allen	080	2			-	Bahnhof Wien FJB leitet Wagen nach Ribf 060 direkt
6	010-020	140	6	551-640	140	6	
	050-080	080	2	700-773	140	5	
	090-120	110	3	780-791	140	6	
	130-132	140	4	810-890	140	5	
	140	140	-	900-990	140	6	
	141	141	-	8101-8106	140	5	
	150-191	110	3	8110	140	6	
	200-201	140	6	8111	080	2	
	202	080	2	8112	110	3	
	210-230	140	6	8113-8114	140	4	
	240-280	080	2	8130-8131	140	5	
	290-301	110	3	8132	140	6	
	310-340	140	4	8140-8160	140	5	
	360-480	140	5	8161-8171	140	6	
	500-543	140	6	8195-8199	140	5	
550	140	5					

Der Leitweg des Wagens wird auf Grund der Angaben bei Zone 6 im „Verzeichnis der Versandzonen“ bestimmt.

Der Vorweg nach dem letzten Richtbahnhof 570 führt über 140 (Wien Erdbergerlande). Der weitere Leitweg ist in der Leitwegtafel Nr. 6 bei dem letzten Richtbahnhof 570 angeführt:



Nach dem letzten Richtbf.	Von 190 (Wien Matzleinsdorf)
540	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels Vbf
541	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels-Lambach
542	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels
550	Zentralverschiebepf Wien-St. Pörlten-Linz-Wels-Passau
551	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels-Attnang/P.-Ried im Innkreis
560	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels-Steindorf b. Straßwalchen-Braunau am Inn
570	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels-Attnang/P.
580	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels-Attnang/P.-Vöcklabruck
600	Penzing-St. Pörlten-Linz-Wels-Salzburg Gnigl-Salzburg Hbf

## Aus dem Gerichtssaal

Zeit und Ort des außergewöhnlichen Ereignisses sind in diesem Fall völlig bedeutungslos, da ein gleicher oder ähnlicher Vorfall sich theoretisch in jedem Bahnhof einer elektrifizierten Strecke wiederholen könnte.

Es waren Kranteile von mehreren Wagen abzuladen. Der Fdl informierte im Wege des Vorarbeiters den Kranfahrer einer Privatfirma darüber, daß die Fahrleitungen über den beiden Ladegleisen abgeschaltet sind, zudem will er gesagt haben, alle übrigen Leitungen bleiben unter Spannung. Nach Erteilung der Erlaubnis an den Partieführer der Baufirma zum Abladen beginnt der Kranfahrer mit dem Entladevorgang. Ähnliche Entladearbeiten wurden auf diesem Bf schon mehrere Jahre unfallfrei durchgeführt, sind also nichts besonderes.

Doch an diesem Tag war u. a. eine große Krankabine abzuladen, und dafür wurde ein Spezialautokran mit schwenkbarem Teleskopkranarm verwendet. Und damit begann das Verhängnis: Der Kranfahrer gelangte mit dem Kranarm zu nahe an die **Bahnhofumgehungsleitung**, die in **11,5 m Höhe** den Freiladeplatz **schräg** überquerte. Es kam zu einem Überschlag, wodurch der am Waggon stehende, die Krankabine gegen das Auspendeln sichernde Arbeiter so schwere Verbrennungen erlitt, daß er einige Tage später seinen schweren Verletzungen erlag. In erster Instanz wurden sowohl

der Fdl als auch der Kranfahrer zu einer unbedingten Geldstrafe verurteilt. In der Berufungsverhandlung wurde in zweiter und letzter Instanz (Einzelrichterverfahren bei einem Oberlandesgericht) der Kranfahrer freigesprochen, das über den Fdl verhängte Urteil jedoch bestätigt.

Die Argumentation des Richters war sinngemäß folgende:

Der Fdl hat die nötige Sorgfalt außer acht gelassen, da er sich nicht erkundigt hat, mit welcher Art von Kran die Entladearbeiten besorgt werden und ob die Möglichkeit besteht, mit dem Kranarm nicht doch irrtümlich in den Gefahrenbereich der Umgehungsleitung zu gelangen.

Darüber hinaus gelangte das Gericht zur Auffassung, daß der Hinweis, die Fahrleitung über den beiden Ladegleisen sei ausgeschaltet, zuwenig war. Es hätte nach Meinung des Gerichtes dem Kranfahrer ausdrücklich die Umgehungsleitung genannt bzw. gezeigt werden müssen, denn einem Bahnfremden als Laien kann man nicht zumuten, daß er den Unterschied zwischen einer Fahrleitung und einer Umgehungsleitung kennt.

Die Lehre aus diesem Gerichtsurteil ist, in Zukunft zu trachten, jene Wagen, bei denen man auf Grund der Beschaffenheit des Ladegutes erkennen kann, daß eine Entladung mittels Kran notwendig werden könnte, nach

Möglichkeit nicht unter Bahnhofumgehungs- oder Bahnhofquerungsleitungen bereitzustellen.

Im Rahmen der Überarbeitung der DV EL 52, die sich bereits im Begutachtungsverfahren befindet, wird die Möglichkeit geprüft, die Zulassung solcher Ladearbeiten im Bereich von Fahrleitungsanlagen schriftlich zu erteilen.

Die entsprechende Information über den Verlauf und den Schaltzustand der Leitungen im Bereich der Ladegleise werden in einem Merkblatt zusammengefaßt; die Erstellung solcher Merkblätter wurde in die Wege geleitet. Wird das Merkblatt vor der Zulassung einer Ladetätigkeit dem dafür Verantwortlichen übergeben und erläutert, so ist die, auf Grund der Rechtssprechung der Gerichte, uns auferlegte Informationspflicht und notwendige Sorgfalt zur Vermeidung von Unfällen als erfüllt anzusehen.

Bis dahin wird empfohlen – obwohl in der DV EL 52 noch nicht vorgesehen – einen Kranbediener (oder Lademannschaften) vor Zulassung von Entladearbeiten von der Situierung und vom Schaltzustand aller in der Nähe des Ladeplatzes befindlichen Leitungen zu unterrichten, um nach einem Unfall nicht die Worte eines Richters vernehmen zu müssen:

„**Ein Wort mehr, und es wäre kein Toter zu beklagen.**“



## Wir freuen uns

„Als Leyla nach Kärnten fuhr“ lautet der Titel in der Rubrik „Menschlich betrachtet“ einer bekannten Tageszeitung.

Eine Österreicherin und eine Türkin namens Leyla wollten von St. Pölten nach Spittal-Millstättersee fahren. Sie benutzten im Ex 226 den Kurswagen Ord.Nr. 6 nach Klagenfurt. Als sie im Lautsprecher den Hinweis auf den im Zug befindlichen Speisewagen vernahmen, ging Leyla auf einen Kaffee und war – Insider werden es mit einem wissenden Lächeln bereits vermuten – plötzlich auf der Fahrt nach Passau, denn der Speisewagen befindet sich im Zugteil nach Hamburg, während die österreichische Bekannte ratlos im richtigen Zug saß.

Bedenfalls waren die Eisenbahner, wie die Tageszeitung berichtet, sehr bemüht, dieses Durcheinander zu entwirren. Sie sorgten dafür, daß Leyla mit nur 1½-stündiger Verspätung in Spittal-Millstättersee ankam, daß ihre Bekannte entsprechend verständigt und beruhigt wurde. Abschließend heißt es im Artikel wörtlich: „Man muß sagen, die Eisenbahner haben da wieder einmal Hilfsbereitschaft, Organisationstalent und Kundendienst unter Beweis gestellt.“

\* \* \*

Samstag, 4. 2. 1984 um 12.38 Uhr, wurde Z 540 vor dem ES A des Bf St. Johann i. P. angehalten, da Z 643 am Platz war. Unmittelbar nach Stillstand des Z 540 stiegen, ohne daß es von der Zugbegleitmannschaft sofort vermindert werden konnte, ca. 60 Reisende auf jener Seite, auf der sich das Nachbargleis befindet, aus. Durch Ziehen einer Notbremse durch einen Schaffner konnte ein Anfahren des Z 540 verhindert werden. Ein dienstfreier Bediensteter der Streckenleitung Bischofshofen, der vom Bf zu seinem Wohnhaus unterwegs war, bemerkte den Vorfall und gab dem mittlerweile aus dem Bf ausfahrenden Z 643 sofort Gefahrensignale, so daß dieser ca. 15 Meter vor den im Gleis sich noch aufhaltenden Reisenden angehalten werden konnte.

Durch das rasche und folgerichtige Handeln des BB-Ass. **Georg Kap-pacher** konnte mit Sicherheit ein folgenschwerer Unfall vermieden werden, weshalb ihm durch die BBD Linz eine geldliche Belohnung zuerkannt wurde.

# Arbeitnehmerschutz

## 0,0 Promille gewährt Sicherheit!

Es ist leider eine Tatsache, daß der Alkoholmißbrauch nicht nur in Österreich, sondern auch in anderen Ländern von Jahr zu Jahr eine Steigerung erfährt. Alle sozialen Schichten und Altersgruppen der Bevölkerung sind hievon betroffen. Für das Ansteigen des Alkoholkonsums ist u. a. sicherlich auch die Werbetätigkeit der weinproduzierenden Länder von ausschlaggebender Bedeutung.

Die ÖBB sind sich als verantwortungsbewußter Verkehrsträger seit jeher bewußt, daß der Alkohol im Dienst eine stets existente Unfallgefahr darstellt. Sie sind daher bemüht, den allgemeinen Trend hinsichtlich einer Steigerung des Alkoholkonsums soweit wie möglich von ihren Bediensteten fernzuhalten.

Gemeinsam mit dem Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen, dem Arbeitnehmerschutzdienst sowie der Gewerkschaft der Eisenbahner wurde z. B. beginnend ab Oktober 1982 eine Langzeitaktion über mehrere Monate mit dem Thema „Kampf dem Alkohol im Dienst“ durchgeführt, die jedoch nicht überall jenen Erfolg brachte, den man sich erhoffte. Dennoch muß festgestellt werden, daß die Anzahl der Beanstandungen im ausführenden Betriebsdienst gegenüber anderen Verkehrsträgern äußerst gering ist.

Das durch Alkoholkonsum entstehende Risiko in allen Bereichen des ausführenden Betriebsdienstes ist im Hinblick auf die Sicherheit der Betriebsabwicklung so hoch, daß jeder Alkoholanstand zugleich einer zuviel ist. Daher gilt es, wirksame Maßnahmen zu setzen, die diesem Trend Einhalt gebieten. Trotz aller bisherigen „gutmeyenden“ Aufklärungsaktionen über die Gefahren einer Alkoholeinwirkung bei der Dienstausbildung kommt es vereinzelt vor, daß Mitarbeiter bei Dienstantritt nicht nüchtern sind oder während des Dienstes alkoholische Getränke konsumieren.

So wurde im Bereich der Westbahn anläßlich einer vom zuständigen Bahnhofsvorstand gezielt durchgeführten Nachtkontrolle ein diensthabender

Fahrdienstleiter in fast volltrunkenem Zustand angetroffen, so daß ihm sofort jede weitere Dienstausbildung untersagt werden mußte.

In diesem Zusammenhang muß jedoch bedauert werden, daß sowohl die eigenen Bahnhofbediensteten als auch die der benachbarten Bahnhöfe nicht von sich aus den zuständigen Bf-Vorstand verständigten, sondern bemüht waren, nach einer anderen Lösung zu suchen, um den Trunkenheitsanstand des Fahrdienstleiters zu verschweigen.

Angesichts des Risikos, das sowohl für die betreffenden Bediensteten selbst, als auch hinsichtlich der Sicherheit der Betriebsabwicklung bestand, muß eine solche Vorgangsweise, die offensichtlich von einer mißverständlichen Kollegialität am Arbeitsplatz motiviert war, abgelehnt werden.

Die Auswertung der in einem gerichtsmedizinischen Institut durchgeführten Blutuntersuchung ergab einen Alkoholgehalt von 2,28 Promille.

Das im Maßnahmenkatalog angestrebte Ziel einer korrekten und guten Transportqualität kann nur erbracht werden, wenn alle Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes ausgeruht und nüchtern ihrer Aufgabenstellung gerecht werden.

Um den hohen Sicherheitsstandard bei den ÖBB zu erhalten bzw. zu fördern, ist unter Berücksichtigung des Maßnahmenkataloges zur Verhinderung von außergewöhnlichen Ereignissen im Rahmen der Überwachungstätigkeit diesem Umstand besondere Bedeutung beizumessen.

## Vorsicht beim Auf- und Abspringen!

Hier die Feststellung zu treffen, daß Auf- und Abspringen von bewegten Fahrzeugen gefährlich ist, wäre wohl ein Gemeinplatz. Ist doch diesem Thema im Heft 5 der DV A 40 der ganze Abschnitt 2.5 gewidmet.

Wann darf man nicht?

– Fahrzeuge rollen schneller als mit Schrittgeschwindigkeit

Wann mit erhöhter Vorsicht?

– Schnee und Glätteis



Worauf ist zu achten?

- Maste, Wasserkräne, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben, andere Hindernisse, Fahrten im Nachbargleis

Was gilt für Zugbegleiter?

- Zugbegleiter sollen grundsätzlich noch vor dem Anfahren des Zuges aufsteigen. Für Zugbegleiter, welche bei Verschiebungen (oder als Verschieber) eingesetzt sind, gilt diese Aussage, wie aus dem Text hervorgeht, bezüglich der Tätigkeit beim Zug selbst. In gleicher Weise ist sie für die Verschiebbediensteten beim Fahrverschiebung relevant. Für beide Mitarbeitergruppen gilt, daß das Absteigen von einfahrenden Zügen erst bei Stillstand des Zuges erfolgen soll.

Und dann heißt es noch, daß die Mitarbeiter vor dem Aufspringen auf den **Zustand des Trittes** zu achten haben. Oft genug sind Endtritte oder deren Befestigung deformiert bzw. die Tritflächen nicht in der Horizontalen. Verwegene springen trotzdem auf – und büßen oft genug dafür. Ist ein Aufstieg zu einem Bremserhaus oder einer Bremserplattform so beschädigt, daß bei dessen Benützung Unfallgefahr besteht, so schreibt die DV M 31 im Pkt. 61 vor, daß der Gebrechenzettel Muster R 1 anzubringen ist. Der rechte Teil, welcher die Luftbremse betrifft, wird vorher abgetrennt. Wir erinnern daran, daß Muster R 1 zu jenen Gebrechenzetteln zählen, deren **Anbringung** nicht dem technischen Wagenaufsichtsbediensteten vorbehalten ist, sondern zu deren Abringung dort, wo Mitarbeiter des Technischen Wagendienstes nicht anwesend sind, Bahnhof- und Zugbegleitbedienstete verpflichtet sind!

Wichtig dabei ist das Anbringen der Gebrechenzettel an beiden Wagenseiten. Würde nämlich die Bezeichnung nur auf der Seite des schadhafte Trittes erfolgen, so wäre die Wahrscheinlichkeit sehr groß, daß ein Mitarbeiter auf der anderen Seite aufsteigt und beim Absteigen auf der Gebrechenseite die Gefahr übersieht und allenfalls ins Leere tritt. Die Gefahr ist übrigens auch bei einem stehenden Fahrzeug nicht zu unterschätzen.

Übrigens: stehendes Fahrzeug. Die abgedruckten statistischen Werte über die beim Auf- oder Abspringen von bewegten Fahrzeugen entstandenen Unfälle sind wahrscheinlich nicht erschöpfend. Zu dieser Auffassung gelangen wir deshalb, weil, abweichend vom gesamtösterreichischen Durch-

schnitt, in manchen Bereichen laut Sibe-Meldungen die Unfälle fast ausschließlich beim „Absteigen von einem **stehenden** Fahrzeug und Auftreten auf einen Stein“ passieren. Obwohl es auch echt solche Unfälle genug gibt, ist deren Überwiegen doch anzuzweifeln.

Jahr	Beim Auf- und Abspringen wurden			Summe
	getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt	
1977		35	69	104
1978		27	75	102
1979		29	92	121
1980		33	82	115
1981	1	26	90	117
1982		31	82	113
1983		32	95	127

**Merksatz:** Beim Auf- oder Abspringen nicht den Helden spielen, Ihre Tätigkeit ist ohnehin gefährlich genug.

## Arbeitsunfallstatistik

Gesamtbereich der ÖBB

In dieser Statistik sind jene Arbeitsunfälle erfaßt, durch die ein Bediensteter der ÖBB getötet oder einen Tag oder länger arbeitsunfähig geworden ist.

Man versteht darunter jene Arbeitsunfälle, die sich im örtlichen, zeitlichen und ursächlichen Zusammenhang mit der die Versicherung begründenden Beschäftigung ereignen. (Wegunfälle sind hier nicht enthalten.)

Jahr	Anzahl der Arbeitsunfälle	Hievon Tote
1974	3503	15
1975	3146	20
1976	3232	21
1977	3363	18
1978	3105	15
1979	3261	12
1980	3482	14
1981	3208	11
1982	3147	18
1983	2976	10

1983 wurde, wie diese Zusammenfassung beweist, das bisher beste Ergebnis erreicht.

Es verdient festgehalten zu werden, daß ein solches Ergebnis nur erreicht werden kann, wenn alle mit dem Arbeitnehmerschutz, insbesondere mit der Unfallverhütung, befaßten Stellen und Mitarbeiter ihre Einflüsse bezüglich sicherheitsbewußten Verhaltens bei jeder sich bietenden Gelegenheit in praxisbezogener Weise geltend machen.

Die Unfallrate auf Grund der nunmehr vorliegenden Auswertung der Arbeits- und Wegunfälle im Gesamtbereich der ÖBB für 1983 beträgt 42,1, das ist der niedrigste Wert, der bisher erreicht werden konnte.

Die Unfallrate im Betriebsdienst (Bf-Dienst und Zugbegleiter) beträgt 37,4. Dieser Wert bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Verbesserung von 3,6%.

Im Bereich des Verschiebedienstes ist jedoch eine weitere Verschlechterung der an sich hohen Unfallrate eingetreten.

Entwicklung der Arbeitsunfälle im Verschiebedienst (Bahnhofdienst)				
Jahr	Anzahl der Unfälle	Hiev. tödlich	Pers. Stand	Unfallrate
1980	502	3	5235	95,9
1981	424	2	5300	80,0
1982	451	6	5373	83,9
1983	457	2	5308	86,1

Diese negative Entwicklung dürfte in einigen Bahnhöfen mit der Zunahme der Verschiebereignisse im Zusammenhang stehen.

Es ist daher notwendig, in allen Bereichen, wo eine negative Entwicklung feststellbar ist, die Ursache der Arbeitsunfälle durch den Bf-Vorstand (Sicherheitsbeamten III) zu ermitteln und geeignete Maßnahmen zu setzen, die eine Reduzierung der Unfälle erwarten lassen.

Sollte im eigenen Wirkungsbereich eine erfolversprechende Reduzierung der Unfallhäufigkeit nicht möglich sein, ist die Hilfe der zuständigen Direktion (Sicherheitsbeamten II) rechtzeitig in Anspruch zu nehmen.

Die Herrn Betriebskontrolloren und Schulungsbeamte für den Betriebsdienst werden gebeten, ihre Einflüsse geltend zu machen.