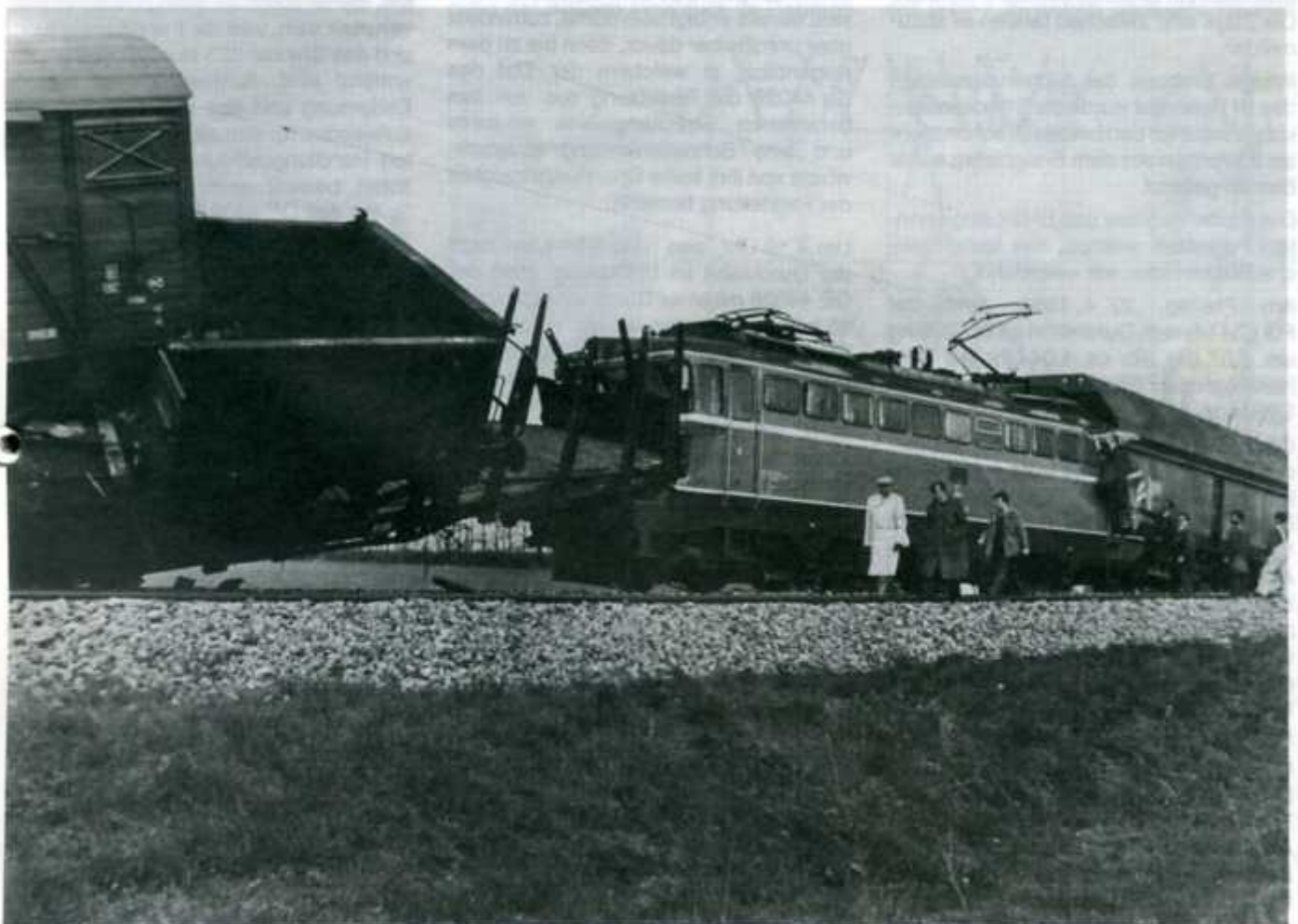


Aus dem Verkehrsgeschehen

Das sind die Folgen, wenn . . .



. . . grundlegende Vorschriftenbestimmungen nicht eingehalten werden und das Gebot absoluter Sicherheit mit den Füßen getreten wird!

Zusammenstoß zweier Güterzüge zwischen den Bf Drösing und Hohenau am 27. 4. 1984



Die Bf Drösing und Hohenau liegen 6,39 km voneinander entfernt, die planmäßige Fahrzeit der Güterzüge (bei Durchfahrt in Drösing) beträgt 7 Minuten. Die Züge sind zwischen beiden Bf abzumelden.

Infolge Umbaus der Sicherungsanlage des Bf Hohenau wurde die Streckenblockung zwischen den beiden Bf schon mehr als 3 Wochen vor dem Ereignistag außer Betrieb gesetzt.

Die Ausfahrtsignale des Bf Drösing konnten freigestellt werden, das fernmündliche Rückmelden war eingeführt.

Am Freitag, 27. 4. 1984, kam der FG 63414 nach Durchfahrt im Bf Drösing um 3.57 Uhr um ca 4.04 Uhr vor dem haltzeitenden ES des Bf Hohenau zum Stillstand.

Ohne die Rückmeldung abzuwarten, gab der Fdl des Bf Drösing trotz angebrachten Hinweisschildes (Rückmelden) die Durchfahrt für den Folgezug GE 44028 frei. Nach Vorbeifahrt der Zugspitze beim AG um 4.08 Uhr meldete er den Zug nach Hohenau ab. Der Fdl in Hohenau machte seinen Kollegen sofort darauf aufmerksam, daß der Raumabschnitt zwischen den beiden Bf noch mit dem beim ES stehenden FG 63414 besetzt und daher noch keine Rückmeldung erfolgt sei.

Nach Erkennen seiner Fehlhandlung beauftragte der Fdl des Bf Drösing den Wärter des Stw 2, den GE 44028 durch Abgabe von Gefahrensignalen anzuhalten. Zu diesem Zeitpunkt war der Zug auch beim Stw 2 fast zur Gänze vorbeigefahren, sodaß die Gefahrensignale weder vom Tzf, noch von dessen Einschüler wahrgenommen werden konnten.

Erst **nach** diesem erfolglosen Versuch,

den drohenden Zugzusammenstoß zu verhindern, wurde die Fahrleitung abgeschaltet! Allerdings geschah dies erst zu einem Zeitpunkt, zu dem der Zusammenstoß bereits erfolgt sein dürfte, zumindest aber unmittelbar davor, denn bis zu dem Augenblick, in welchem der Tzf des GE 44028 die Besetzung des von ihm befahrenen Streckengleises erkannte und eine Schnellbremsung einleitete, wurde von ihm keine Spannungslosigkeit der Fahrleitung bemerkt.

Um 4.13 Uhr, also rund 5 Minuten nach der Durchfahrt im Bf Drösing, stieß der GE 44028 mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h gegen den letzten Wagen des FG 63414. Der Tzf dieses Zuges hatte nach dem Aufleuchten des Ersatzsignals am ES des Bf Hohenau die Fahrt fortgesetzt, sodaß die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unfalls etwa 10 km/h betragen haben dürfte. Die „relative“ Auf-fahrtgeschwindigkeit betrug demnach rund 35 km/h, die Auswirkungen des

Zusammenstoßes werden mit den hohen Zuggewichten der betroffenen Züge begründet (1625 bzw. 1181 Tonnen!).

Wie aus dem Titelbild ersichtlich, verkeilten sich der letzte Wagen des FG 63414, das Tzf und 3 Wagen des GE 44028 ineinander, zwei weitere Wagen entgleisten. Der Tzf und sein Einschüler konnten noch rechtzeitig in den Motorraum flüchten und blieben dadurch zum Glück unverletzt. Der entstandene Sachschaden wird auf S 4,3 Mio geschätzt. Die Nordbahn war fast 24 Stunden unterbrochen, wodurch es zu enormen Behinderungen im Zugverkehr kam.

Ursache für diesen Zusammenstoß war schlicht und einfach die Außerachtlassung einer der grundlegendsten Vorschriftenbestimmungen, nämlich des Pkt. 211 der DV V 3, welcher das Fahren im Blockabstand regelt. Ein weiterer Fehler des Fdl in Drösing lag darin, daß er nicht sofort nach Erkennen der Fehlhandlung bzw. der Gefahr für das Abschalten der Fahrleitung gesorgt hat. Der Versuch, den Zug durch Abgabe von Gefahrensignalen durch den Wärter des Stw 2 anzuhalten, mußte schon deshalb zum Scheitern verurteilt sein, weil die Fahrdienstleitung und das Stw nur 323 Meter voneinander entfernt sind. Aufgrund dieser kurzen Entfernung und des notwendigen Zeitaufwandes für den eingangs geschilderten Handlungsablauf hätte es dem Fdl sofort bewußt sein müssen, daß die Spitze des GE 44028 zu dem Zeitpunkt, zu dem er den Wärter des Stw 2 zur Abgabe von Gefahrensignalen aufforderte, an diesem schon längst vorbeigefahren war.

Der Fdl des Bf Drösing hat nicht nur grob fahrlässig gegen grundlegende Bestimmungen der DV V 3 verstoßen, sondern war darüberhinaus nach Bekanntwerden seiner Fehlhandlung auch nicht in der Lage, den Umständen entsprechend, zweckmäßige Anhaltmaßnahmen rasch zu setzen.



Zusammenstoß im Bf Telfs-Pfaffenhofen am 29. 5. 1984

Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Westbahnstrecke im Oberinntal wurden umfangreiche Bauarbeiten am Westkopf des Bf Telfs-Pfaffenhofen durchgeführt. Die Signalabhängigkeit war aufgehoben, die Gleisfreimeldeanlage im westlichen Weichenbereich abgeschaltet. Die Einstellung von Zugstraßen erfolgte am Gleisbild des Spurplanstellwerkes wie im Normalzustand. Infolge der unwirksamen Gleisfreimeldeeinrichtung mußten die Zugstraßen nach beendeter Zugfahrt jedoch händisch durch Betätigten der FHT aufgelöst werden.

Am 29. 5. 1984 fuhr um 23.40 Uhr der FG 65447 auf Gl 1 ein. Dabei entgleiste während der Einfahrt der letzte Wagen und ragte in den lichten Raum des Gl 3. Die Entgleisung und die Verlegung des Gl 3 blieben seitens des Fdl ebenso unbemerkt wie die plötzliche Druckabsenkung in der Hauptluftleitung des vor der Fahrdienstleitung zum Stillstand kommenden Güterzuges. Aus diesem Grund gab der Fdl die Einfahrt für den

nachfolgenden Ex 417 nach Gl 3 frei, sodaß es um 23.46 Uhr zum Zusammenstoß mit dem Schlußwagen des FG 65447 kam.

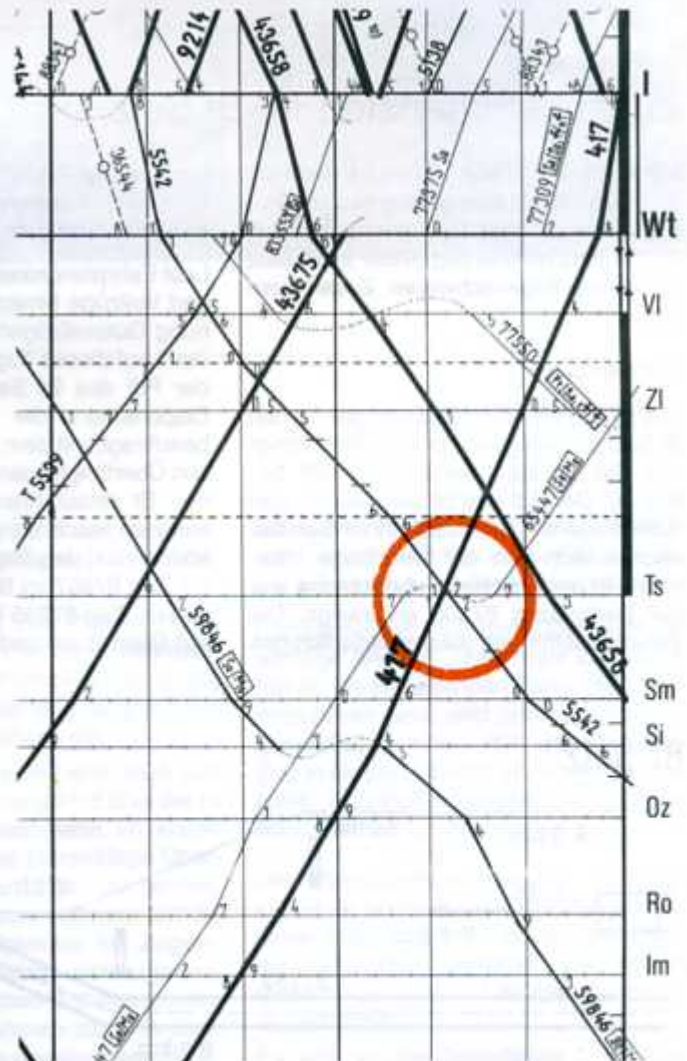
Personen kamen nicht zu Schaden. Der entstandene Sachschaden am Tfz, an vier Güterwagen und am Oberbau wurde mit insgesamt S 400.000,- beziffert.

Soweit die Schilderung des außergewöhnlichen Ereignisses. Doch wie kam es dazu?

Aufgrund der von einer Kommission vorgefundenen Schleif- und Entgleisungsspuren konnte festgestellt werden, daß für die Entgleisung des Güterzuges das Umstellen einer Weiche durch den Fdl unter dem fahrenden Zug nach vorzeitigem Auflösen der Zugstraße ursächlich war. Der nachfolgende Zusammenstoß war „ganz einfach“ auf unterlassene Fahrstraßenprüfung zurückzuführen. Die Nichteinhaltung der in der DV V 3 Pkt. 261, 264, 265 und 282, sowie die – in diesem konkreten Fall aufgrund der Anordnung der BBDion Innsbruck im Rahmen

der Betra – in der ZSB Ordnungs-Nr. 18 enthaltenen grundlegenden Bestimmungen waren für dieses außergewöhnliche Ereignis unfallkausal.

Gemäß Bildfahrplan war im Bf Telfs-Pfaffenhofen das planmäßige Vorfahren des FG 65447 vorgesehen. Aufgrund der Vorschrift in der Betra hätte der Fdl die Vollständigkeit des Zuges und seine grenzfreie Einfahrt durch Augenschein überprüfen müssen, wobei er sich zu diesem Zweck aufgrund der Länge des FG 65447 zumindest 220 Meter von der Fahrdienstleitung hätte entfernen müssen. Bei der vorgesehenen Handlungsweise wäre es unweigerlich zu einer Verhaltung des im Blockabstand folgenden Ex 417 gekommen. Es erhebt sich daher die Frage, ob unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes, der bei beiden Zügen auf 40 km/h reduzierten Einfahrtsgeschwindigkeit und des Planaufenthaltes des Ex 417 in Telfs-Pfaffenhofen eine Verlegung des Vorfahrens nach Bf Zirl oder Stams nicht zweckmäßiger gewesen wäre? Jedenfalls wäre eine diesbe-



zügliche Anordnung seitens der zuständigen BBDion – in welcher Form auch immer – von Vorteil gewesen; eine mögliche Konfliktsituation wäre dadurch sicherlich entschärft worden. Davon unabhängig steht das Maß an Verantwortung, das der Fdl aufgrund seiner Fehlhandlungen zu tragen hat, völlig außer Zweifel.

Zusammenfassend kann auch hier festgestellt werden, daß – genau wie im eingangs geschilderten Fall – die Häufung von Verstößen gegen grundlegende Vorschriftenbestimmungen solche Unfälle geradezu heraufbeschwören.

...

Bei genauer Betrachtung beider vorstehend geschilderter außergewöhnlicher Ereignisse fällt eine Parallele auf: es war jedesmal die Sicherungsanlage teilweise außer Betrieb gesetzt. Die beiden hier aufgezeigten Unfälle stellen leider keine Einzelfälle dar. Auch bei anderen außergewöhnlichen Ereignissen oder schweren folgenlosen Anständen hat es sich

schon mehrmals gezeigt, daß es vermehrt dazu kommt, wenn eine taugliche Sicherungsanlage nicht zur Verfügung steht und daher der Mensch unter Beachtung der einschlägigen DV teilweise die Funktion der Sicherungsanlage ersetzen muß (z. B. Rückmeldung statt Rückblockung, Feststellung der grenzfreien Zug-einfahrt durch Augenschein statt selbst-tätiger Auflösung der Fahrstraße).

Es ist einfach unvorstellbar, daß Fdl, die auf Hauptbahnen Dienst versehen, die das Zugmeldeverfahren und die Fahrstraßenprüfung betreffenden, der Sicherheit dienenden Vorschriftenbestimmungen unzureichend anwenden. Vielmehr sind die Ursachen zum einen Teil sicherlich in einer gewissen Sorglosigkeit oder Oberflächlichkeit in der Dienstesausübung begründet, zum anderen Teil spielt offensichtlich – und dies ist nicht minder bedenklich – eine gewisse „Überforderung“ mancher Bediensteter eine Rolle, wenn das Betriebsgeschehen einmal nicht nach Schema „F“ abgewickelt werden kann, sondern infolge Betras u. dgl. außerhalb der gewohnten Bahnen abläuft.

Um auch bei Ausfall oder Nichtbedienbarkeit von Sicherungsanlagen den Zugverkehr sicher und pünktlich abzuwickeln, wird es notwendig sein, die erforderlichen Maßnahmen eingehend zu besprechen und die Überwachungstätigkeit, erforderlichenfalls auch die Hilfestellung zu intensivieren.

Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Anbringung bzw. Verwendung von Hilfsperrern, Hinweis- und Warningschilder, die Wahrung der Fernsprechdisziplin, die Einhaltung der Wortlaute, sowie die genaue Führung der verkehrsdienstlichen Unterlagen zu legen. Weiters haben die Schulungsbeamten und die hiezu berufenen Überwachungs- und Kontrollorgane ihren Einfluß verstärkt dahin geltend zu machen, daß die Bediensteten des ausführenden Betriebsdienstes bei teilweisem Ausfall der Sicherungsanlagen vor jeder Handhabung prüfen, ob die Voraussetzungen oder die Zulässigkeit für jede zu setzende Handlung erfüllt sind.

Auch hier gilt der Grundsatz: „Zuerst denken, dann lenken“!

Zugzusammenstoß im Bf Seiz

Mittwoch 4. 7. 1984 um 16.54 Uhr kam es anlässlich der Abwicklung einer außerplanmäßigen Kreuzung zwischen Zug 67235 (693 m) und Zug 67857 im Bf Seiz zu einem folgenschweren Zusammenstoß.

Zum Hergang:

Zug 67235 war verspätet und galt für den Bf Seiz in bezug auf die Aufnahmefähigkeit des Bf als überlang (gemäß StL 650 m). Der Fdl des Bf Seiz wurde vom rückgelegenen Befehlsbahnhof Selzthal nachweislich von der Überlänge informiert. In der gleichen Fahrtrichtung war der Bedarfszug 67505 unterwegs. Die Zweckbestimmung dieses Bedarfszuges

war die Zuführung leerer Torpedopfannen nach Leoben-Donawitz zur Beladung mit flüssigem Roheisen nach Linz.

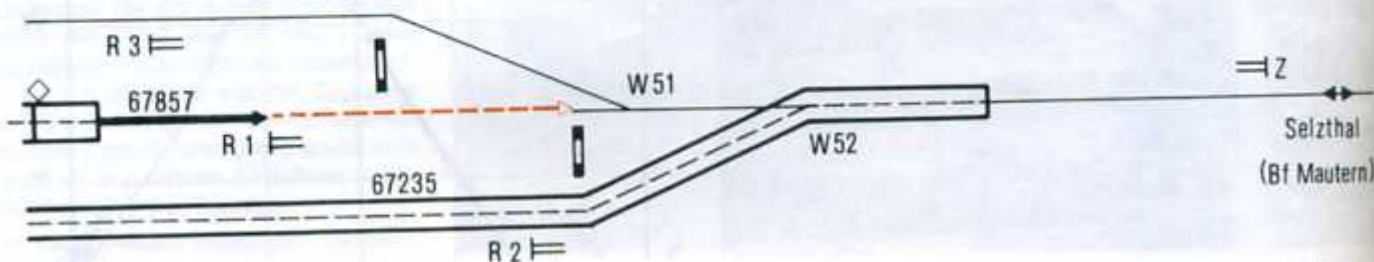
Laut Fahrplanordnung sind Torpedoleer- und Vollzüge hinsichtlich ihrer Rangordnung Gütereilzügen gleichzuhalten. Um den Lauf dieses Zuges zu fördern, wurde der Fdl des Bf Seiz vom zuständigen Disponenten der Zugleitung Villach beauftragt, mit dem Zug 67235 trotz dessen Überlänge ausnahmsweise **zuerst** in den Bf einzufahren, um die Rückblockung so rasch als möglich abgeben zu können und den Zug 67505 zur Kreuzung mit Zug 67857 im Bf Seiz nachfahren zu lassen. Zug 67235 fuhr in die Ablenkung auf Gleis 2 ein und zog bis zum AS H2

vor, der Zugschluß überfuhr die Signalzugschlußstelle, die Rückblockung war möglich. Infolge der Überlänge konnte der Zug jedoch nicht grenzfrei einfahren, sodaß die letzten Wagen noch auf Gleis 1 standen.

Für einfahrende, im Bahnhof haltende Züge der Fahrtrichtung 1 (Richtung Selzthal) reicht der Schutzweg gemäß Bf-Do vom AS R1 bis zur Grenzmarke der Weiche 52.

Zug 67857 fährt im Bf Seiz planmäßig durch. Es war beabsichtigt, ihn durch Belassen des Ausfahrsvorsignals in Stellung „Vorsicht“ und die Stellung „Halt“ des zugehörigen AS R1, gemäß DV V 3, Pkt. 300 außerplanmäßig anzuhalten.

Bf Seiz



Die Wahrnehmung der Stellung „Vorsicht“ am Ausfahrsvorsignal wurde vom Tfz durch Betätigung der Wachsamkeitstaste quittiert. Danach erhöhte er die Geschwindigkeit des Zuges auf etwa 70 km/h. Als er sowohl das in Stellung „Halt“ befindliche AS R1, als auch den auf dem Nachbargleis 2 nicht grenzfrei stehenden Zug 67235 bemerkte und seine Fehlhandlung erkannte, leitete er eine Schnellbremsung ein und flüchtete anschließend in den Motorraum des Tfz. Der Zusammenstoß konnte allerdings nicht mehr verhindert werden.

Hiebei entgleiste das Tfz, geriet in Querstellung, kippte über eine Böschung und wurde schwer beschädigt. Mehrere Wagen entgleisten, stürzten z. T. um und wurden ebenfalls schwer beschädigt; desgleichen der Oberbau, sowie die Fahrleitungsanlage im Bereich der Unfallstelle. An der Weiche 52 entstand Totalschaden. Der Tfz erlitt einen schweren Schock und mußte im Krankenhaus Kalwang behandelt werden. Der durchgehende Verkehr auf dieser eingleisigen, stark frequentierten Transitstrecke über den Schoberpaß war bis 14.45 Uhr des Folgetages unterbrochen. Die Schnellzüge 498 und 499 (Hamburg – Zagreb und umgekehrt) wurden über Wien umgeleitet, für alle übrigen Reisezüge zwischen den Bf St. Michael und Mautern ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Im Güterzugverkehr wurden z. T. großräumige Umleitungen vorgenommen. Der entstandene Sachschaden beträgt mehrere Millionen Schilling.



Überlange Züge

Aufgrund wiederholt festgestellter Unregelmäßigkeiten muß im Zusammenhang mit der Führung von überlangen Zügen erneut auf die Problematik hinsichtlich der Betriebsabwicklung bei Nichteinhaltung der betreffenden Vorschriftenbestimmungen hingewiesen werden.

Die für die Zugbildung verantwortlichen Mitarbeiter des Betriebsdienstes, insbesondere die Fahrdienstleiter und Versuchsmeister müssen wissen, wann ein Zug im Sinne des Pkt. 328 der DV V 3 als überlang gilt. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Einhaltung der in den Abschnitten III und IV der DV V 3 enthaltenen Bestimmungen.

Ein Zug gilt nicht erst dann als überlang, wenn die Wagenzuglänge mehr als 700 m beträgt, sondern bereits dann,

wenn dessen Länge die Angaben der Streckenliste (Gleislängen) überschreitet.

Der Fahrdienstleiter des Befehls- bzw. Ausgangsbahnhofes hat daher **rechtzeitig** von jenen Bahnhöfen die Zustimmung einzuholen, für die der Zug aufgrund der Streckenliste als überlang gilt.

Bevor diese jedoch erteilt wird, muß sich der in Betracht kommende FdI über die zu erwartende Betriebssituation im klaren sein, wobei nicht nur planmäßige Überholungen oder Kreuzungen zu berücksichtigen sind, sondern vielmehr auf die durch Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr oder infolge **Betras** sich ergebenden außergewöhnlichen Betriebssituationen Bedacht zu nehmen ist. Erst dann darf die Zustimmung gegeben werden.

Da es sich hierbei um ein betriebswichtiges Gespräch im Sinne des Pkt. 184 der DV V 3 handelt, ist dieses zu verbuchen!

Darüberhinaus muß die Zuganzeige die wichtige Angabe „überlanger Zug“ beinhalten, die betreffenden Bahnhöfe haben mitzuhören bzw. sind erforderlichenfalls gesondert zu rufen. Hält der überlange Zug in einem Bahnhof an, sind die beteiligten Bahnhofbediensteten von dieser Besonderheit zu unterrichten.

Die Überschreitung der laut § 22 der DV V 3 höchstzulässigen Wagenzuglänge (700 m) ist nur mit Genehmigung der GD (ZVÜ) gestattet. Die erteilte Genehmigung ist im Fernsprechkvorum zu verbuchen.

Es wird an alle betroffenen Mitarbeiter

des ausführenden Betriebsdienstes der dringende Appell gerichtet, im Zusammenhang mit der Führung von überlangen Zügen mehr als bisher für die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der DV V 3 zu sorgen.

Um dies zu gewährleisten, werden die mit der Leitung, Überwachung und Kontrollaufgaben befaßten Mitarbeiter ersucht, der Führung von überlangen Zügen ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden.

§ 22 Länge der Züge

- (1) Wagenzüge dürfen höchstens 700 m lang sein; Ausnahmen genehmigt die GD (ZVU). Für den Übergang auf fremde Bahnen gelten besondere Bestimmungen.
- (2) Die aufgrund der Länge der Bahnhofgleise größtmögliche Zuglänge ist für jeden Bahnhof besonders angegeben (Bf-Do, StL). Ein Zug darf nur dann länger sein, wenn der Fahrdienstleiter des in Betracht kommenden Bahnhofes zugestimmt hat.
- (3) Reisezüge dürfen nur dann länger als die Bahnsteige der planmäßigen Haltebahnhöfe (Haltestellen) sein, wenn alle der Personenbeförderung dienenden Wagen an die Bahnsteige gelangen können. Ausnahmen dürfen zugelassen werden, wenn für die Sicherheit der Reisenden vorgesorgt wurde. Die Bahnsteiglängen sind in der Bf-Do bzw. StL angegeben.

Schwerpunktprogramm Verschubdienst

Aus den vorliegenden statistischen Unterlagen ist eindeutig erkennbar, daß in den ersten fünf Monaten dieses Jahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres trotz einer Steigerung des Frachsubstrates eine geringfügige Verbesserung am Unfallsektor erzielt werden konnte. Hierzu trugen sowohl die im Maßnahmenkatalog getroffenen Anordnungen, als auch die vermehrte und effizientere Schulungs-, Kontroll- und Überwachungstätigkeit bei.

Die Qualität der Transportleistung stellt im Bereich des Verschubdienstes noch immer ein Problem dar. Insbesondere ist hinsichtlich der Schwere der einzelnen Ereignisse eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem Vergleichszeitraum

des Vorjahres erkennbar, was sich besonders in den daraus resultierenden Schäden bemerkbar macht.

Die im Betrachtungszeitraum entstandenen Sachschäden aller außergewöhnlichen Ereignisse betragen im Jahr 1983 rund S 19,1 Mio, während im heurigen Jahr bereits S 26,7 Mio zu Buche stehen.

Ein wesentlicher Anteil dieser Schadenssummen resultiert aus den a. g. Ereignissen beim Verschub.

Nach einer genauen Analyse der Ereignisse im Verschubdienst konnten als **Hauptursachen** nachstehende Unregelmäßigkeiten festgestellt werden:

- unbegründete Übertragung der Verschubleitung zum Teil an Mitarbeiter, die weder prüfungsmäßig entsprechen, noch über die nötigen Kenntnisse verfügen,
- mangelnde oder unterlassene Verständigung der beteiligten Verschubbediensteten, insbesondere der Hemmschuhleger über die Verschubvorgänge in ihren Bereichen,
- fehlende Spitzenverschieber bzw. unvorschriftsmäßiger Aufenthalt bei solchen Verschubteilen, bei denen sich der Triebfahrzeugführer nicht auf dem vordersten Fahrzeug oder Führerstand befindet,
- unterlassene Sicherung stillstehender Fahrzeuge,
- Umstellung von Weichen unter bewegten Fahrzeugen,
- zu späte oder unzureichende Signalabgabe.

Um die außergewöhnlichen Ereignisse im Verschubdienst zu verringern und damit eine Verbesserung der Beförderungsqualität zu erreichen, ist ein Schwerpunktprogramm „Verschubdienst“ vorgesehen. Im Rahmen dieses Schwerpunktprogrammes müssen vor allem zwei Hauptziele erreicht werden, und zwar:

- eine sichere Verladung der Güter auf Wagen, die für das betreffende Ladegut geeignet sind, und
- eine den Vorschriften entsprechende verschubdienstliche Behandlung der Wagen während der gesamten Dauer der Produktion unserer Transportleistung.

Zur Erreichung dieser Ziele sind seitens der Verkaufsdirektion wiederholt entsprechende Anordnungen an die ausführenden Dienststellen ergangen. In den Herbstmonaten werden mit den für die Annahme von Wagenladungen zuständigen Mitarbeitern im Rahmen des kommerziellen Dienstunterrichtes die einschlägigen Vorschriftenbestimmungen

eingehend besprochen und auf die unbedingt erforderliche Einhaltung derselben hingewiesen werden.

Durch eine den Beladevorschriften entsprechende Verladung und ordnungsgemäße Kennzeichnung bestimmter Güter, z. B. solcher gemäß Sonderheft 1, ist sicherzustellen, daß diese Sendungen den betriebsbedingten Belastungen standhalten und die ÖBB vor Unkosten, wie Ladungsrichten und dgl. bewahrt werden.

In betrieblicher Hinsicht bedarf es einer weiteren Intensivierung der Kontroll- und Überwachungstätigkeit durch die Aufsichtsorgane wie FdI, Aufsichtsbeamte und Bahnhofsvorstände. Dabei sind sogenannte „Hausbräuche“ an Ort und Stelle abzustellen und tunlichst sofort mit den beteiligten Bediensteten unter Hinweis auf mögliche Folgen der festgestellten, vorschriftswidrigen Handlungen zu besprechen. Anlässlich solcher Gespräche muß auch auf die persönlichen Nachteile für Verschubleiter, Spitzenverschieber und dgl. aufmerksam gemacht werden. Bei grob fahrlässig herbeigeführten Ereignissen können die schuldhaft beteiligten Mitarbeiter auch zum Schadenersatz herangezogen werden. Außerdem ist nicht auszuschließen, daß bei Unfällen, bei denen Personen verletzt werden oder hoher Sachschaden entsteht, der Staatsanwalt Anklage erhebt.

Darüberhinaus sind in den nächsten Monaten im Rahmen des planmäßigen Dienstunterrichtes die Bestimmungen für den Verschubdienst zu behandeln, wobei die Schulungsbeamten sicherlich ihre in den Sommermonaten im Zusammenhang mit der Vertretung von Bahnhofsvorständen und Aufsichtsbeamten gemachten praktischen Erfahrungen, sowie die in letzter Zeit eingetretenen außergewöhnlichen Ereignisse bei der Wahl der Themen verwerten werden. Schließlich haben die Bahnhöfeleitungen nach Vorliegen der Ursachen und der Begleitumstände der einzelnen Unfälle dafür zu sorgen, daß wirksame Maßnahmen getroffen werden, um Wiederholungen gleichartiger oder ähnlicher Ereignisse zu vermeiden.

Anlässlich des Schwerpunktprogrammes wird an **alle** Mitarbeiter des Verschubdienstes der Appell gerichtet, ihren Dienstverpflichtungen durch gewissenhafte Befolgung der Vorschriften nachzukommen und durch ihre positive Einstellung mitzuhelfen, die Transportqualität, besonders im Verschubdienst, zu verbessern. Dies ist notwendig, um die Marktanteile der ÖBB zu sichern und im harten Konkurrenzkampf mit der Straße bestehen zu können.

Jeder Betriebsbedienstete, der sich mit diesem Beitrag befaßt, wird mit uns gleicher Ansicht sein, daß dort, wo örtlich Aufsichtsführende selbst ihren Dienstpflichten ordnungsgemäß nachkommen, positive Auswirkungen auf die ihnen zugeordneten Mitarbeiter deutlich erkennbar sind und daher Unregelmäßigkeiten selten oder gar nicht vorkommen. Jene örtlich Aufsichtsführenden, die hinsichtlich der Vorschriftenkenntnisse selbst Schwierigkeiten haben, werden sich bei ihren Mitarbeitern schwer durchsetzen können und viel eher geneigt sein, Unregelmäßigkeiten zu tolerieren. Hiedurch sind aber bereits alle Voraussetzungen geschaffen, die zu a. g. Ereignissen führen können, wie jene die nachstehend in Kurzform aufgezählt sind:

Am 13. 3. 1984 im **Bf Traiskirchen Aspangbahn** Entgleisung von 3 Wagen einer aus 12 Fahrzeugen bestehenden, entrollten Wagengruppe infolge Übersteigen eines Gleissperrschuhes.

Ursache: Durch zweimaliges Anfahren an die stehende Wagengruppe wurden die beiden, zur Sicherung aufgelegten Hemmschuhe abgeworfen, wodurch es nach einiger Zeit zum Entrollen kam. Weder vor noch nach Durchführung der Verschubarbeiten wurde die Sicherung der stillgelegten Wagengruppe überprüft.

...

Am 20. 3. 1984 im **Bf Marchegg** Gefährdung eines einfahrenden Regionalzuges durch Verschubbewegung.

Ursache: Mangelhafte Verständigung zwischen Verschubleiter und Stellwerkswärter, sowie Zulassung einer gefährdenden Verschubbewegung anlässlich der Fahrstraßenprüfung.

...

Am 3. 4. 1984 im **Bf Villach West** Verschubzusammenstoß zwischen einem geschobenen Verschubteil und einem unbegleiteten Tz (Reihe 111 der DB) mit schweren betrieblichen Behinderungen im Güterverkehr.

Ursache: Unterlassenes Zurückstellen eines Zwischensignals nach Vorbeifahrt eines Verschubteils.

...

Am 5. 4. 1984 im **Bf Innsbruck Hbf** schwere Beschädigung eines Elektrokars der ÖPT und Entgleisung des an der Spitze eines Verschubteils gereihten beladenen Postbeiwagens.

Ursache: Fehlender Spitzenverschieber.

...

Am 6. 4. 1984 im **Bf Innsbruck Hbf Fbf** Verschubzusammenstoß einer abgestoßenen Wagengruppe mit einem stehenden Wagen im Zuge einer Frachtbeigabe, wobei es in weiterer Folge zur Überpufferung dieses Wagens mit dem Schlußwagen des vorher eingefahrenen Güterzuges kam. Dabei wurde die Außenverkleidung eines mit Propylenchlorid beladenen Kesselwagens beschädigt. Zum Umpumpen des äußerst gefährlichen und gesundheitsschädlichen Ladegutes mußte mangels geeigneter Ausrüstung die Betriebsfeuerwehr der Firma BASF in Ludwigshafen angefordert werden.

Ursache: Ungenügende Bremsbesetzung und unerlaubtes Abstoßen.

...

Am 13. 4. 1984 im **Bf Bruck a d Mur Fbf** Zugzusammenstoß des einfahrenden Z 50058 mit entrolltem Verschubteil, wobei es zur Beschädigung des Zugtriebfahrzeuges und des 1. Wagens des Zuges kam.

Ursache: Mangelhafte Sicherung eines schweren Verschubteils trotz eines Gefälles von mehr als 2,5‰.

...

Am 28. 5. 1984 im **Bf Linz Vbf** Verschubzusammenstoß von fünf mit Kohle beladenen Wagen mit der 4 b-Reserve.

Ursache: Entrollen der Wagen wegen unterlassener Sicherung der abgestellten Wagengruppe.

...

Am 11. 7. 1984 im **Bf Mauthausen** Verschubzusammenstoß eines abgestoßenen, aus drei Fahrzeugen bestehenden Verschubteiles mit einem stehenden Zugteil.

Ursache: Abschleudern zweier, nach Angaben der beteiligten Bediensteten ordnungsgemäß aufgelegter Hemmschuhe. Die Überprüfung der Hemmschuhe durch ein Direktionsorgan ergab keine durch Augenschein feststellbare Mängel.

...

Diese Aufzählung stellt nur eine kleine Auswahl jener außergewöhnlicher Ereignisse im Verschubdienst dar, die in den letzten Monaten zu verzeichnen waren. Hinsichtlich jener a. g. Ereignisse, die durch Abschleudern von Hemmschuhen verursacht werden, wird es aus Sicherheitsgründen notwendig sein, daß die das Ereignis auslösenden Hemmschuhe sofort eingezogen und einer technischen Untersuchung zugeführt werden. Vom

Ergebnis der Untersuchung ist in allen Fällen die zuständige Direktion zu informieren.

Daß die dringende Notwendigkeit einer schwerpunktmäßigen Schulung zur Hebung der Transportqualität, insbesondere im Bereich des Verschubdienstes erforderlich ist, wird durch die Wiedergabe eines Beschwerdebriefes an die GD der ÖBB wegen schwerer Beschädigung eines bei den ÖBB eingestellten Begleitwagens der Firma **Intercontinentale** bestätigt:

Ordnungsgemäß haben wir beim Beförderungsdienst Wien diesen leeren Begleitwagen angemeldet und ersucht um Zugvorschriften zu veranlassen.

Diese Zugvorschriften wurden auch den Bahnhöfen Deutsch Wagram, Stadlau, Brigittenau zur Kenntnis gebracht und gleichzeitig ersucht, ein besonderes Augenmerk bei den Verschubarbeiten für diesen Begleitwagen zu schenken.

Anlässlich der Ankunft am Bahnhof Wien-Donauuferbahn am 22. 6. wurden durch unseren Monteur erhebliche Beschädigungen im Begleitwagen festgestellt. So unter anderem ist der **Werkzeugkasten umgefallen, die montierten Küchenkästen aus den Verankerungen gerissen, zum Großteil das Geschirr beschädigt** etc.

Der Herr Vorstand des Donauuferbahnhofes wurde von uns sofort aufgefordert, entsprechendes Tatbestandsprotokoll über die Beschädigungen in dem Begleitwagen aufzunehmen.

Diese Beschädigungen zeigen, sehr geehrte Herren, daß wir nicht einmal einen Mannschaftsbegleitwagen innerhalb eines Direktionsbereiches ohne Begleitung überstellen lassen können.

Dies bedeutet für unsere Firma, wenn diese Begleitwaggons innerhalb von einem Bahnhof zu einem anderen überstellt werden, daß wir jedes Mal einen Mann für die Begleitung abstellen müssen.

Dadurch fallen uns natürlich Kosten an, die wir in keiner Kalkulation bzw. in keiner Mietbasis bisher berücksichtigt haben.

Wir ersuchen Sie entsprechende Weisungen an die einzelnen Bahnhöfe bzw. an die einzelnen Betriebsstellen ergehen zu lassen, wo nochmals darauf aufmerksam gemacht wird, daß unsere zwei 2-achsigen bzw. der eine 4-achsige Mannschaftsbegleitwagen mit einer notwendigen Sorgfalt behandelt werden.

Dieser Beschwerde ist unsererseits nichts hinzuzufügen.

Bundesheermanöver

Im Raum Ybbs a d Donau-Aschbach fand vom 21. – 25. 5. 1984 ein großangelegtes Manöver des Österreichischen Bundesheeres statt. Für den Aufmarsch, der von den Bf Göpfritz, Himberg, Götzendorf, Ebenfurth, Wr. Neustadt, Wittmannsdorf, Ried im Innkreis, Wels, Spittal-Millstättersee und Villach Westbf aus erfolgte, und für den Rücktransport der Truppen nach dem Ende der Gefechtsübungen wurden insgesamt 41 Sonderzüge in Verkehr gesetzt (nicht eingerechnet die erforderlichen 30 Leerpersonenzüge, um die Garnituren zuzuführen oder zwischenzeitlich auf geeigneten Bf zu hinterstellen). Um dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen reibungslos zu bewältigen, wurde – so wie bereits bei vorangegangenen Manövern – eine Mil-ZÜ eingerichtet, und zwar in der Zugleitung Wien für den Aufmarsch und im Bf Amstetten für die Rücktransporte.

Die Bilanz, die nach Abschluß des Manö-

vers aus Sicht der ÖBB gezogen werden konnte, war sehr positiv: so lag z. B. bei jenen 11 Zügen, die beim Aufmarsch 10 Minuten oder mehr verspätet wurden, die Verspätungsursache in Entladeschwierigkeiten seitens des Bundesheeres, wodurch die in knappen Abständen zurollenden Züge auf Abruf gestellt werden mußten. Von den 22 Zügen der Rücktransporte wurden aus demselben Grund 2 Züge verspätet, die restlichen 20 Transporte wurden recht, zum Teil sogar mit Vorsprung im Bestimmungsbahnhof eingebracht, sodaß alle beteiligten Stellen mit der Verkehrsabwicklung zufrieden waren.

Dies kommt besonders in einem Schreiben des Kommandanten der 9. Panzergrenadierbrigade zum Ausdruck, in welchem allen Mitarbeitern, die zu diesem Erfolg beigetragen haben, Dank und Anerkennung ausgesprochen wird:

9. PANZERGRENADIERBRIGADE
KOMMANDANT

Herrn
Hofrat Dr. PYCHA Wolfgang
Generaldirektor der ÖBB
Elisabethstraße 9
1010 WIEN

Hochgeehrter Herr Generaldirektor!

Als Kommandant der 9. Panzergrenadierbrigade darf ich mich bei Ihnen für die auch diesmal wiederum so präzise, reibungslose und besonders flexible Abwicklung der 41 Eisenbahntransporte anlässlich der Gefechtsübung der 9. Panzergrenadierbrigade sehr herzlich bedanken.

Ich darf Sie außerdem bitten, meinen besonderen Dank allen jenen Bediensteten zu übermitteln, die zur Unterstützung der Übung engagiert waren.

Hochachtungsvoll

(FELBER, Bgdr)

GÖTZENDORF, 30 05 1984

Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen Betriebsbereich
Emp. - 6. JUNI 1984
Z. Pg.

Das Reformmodell für den Stückgutverkehr

Im Gegensatz zum Wagenladungsverkehr ist das Stückgutverkehrsaufkommen der Österreichischen Bundesbahnen seit Jahren rückläufig. Die beförderte Tonnage sinkt ständig. Dabei steigen die Kosten stärker als die Einnahmen, und der finanzielle Verlust aus diesem Verkehrszweig wird immer größer. Das gesamte Stückgutbeförderungssystem ist daher zu reformieren. Für die Kunden muß es attraktiver werden, gleichzeitig sind die Betriebskosten zu senken.

Unter diesen Gesichtspunkten wurde ein entsprechendes Modell für den Stückgutverkehr entwickelt, wobei die Arbeiten nun in eine konkrete Phase kommen, in der die neuen Grundsätze der Stückgutbeförderung auf die einzelnen Regionen übertragen werden. Während die Arbeiten bisher zentral und stabsmäßig geführt wurden, sollen sie künftig auf viel breiterer Basis unter verstärkter Einschaltung der Bundesbahndirektionen und der unmittelbar betroffenen Dienststellen fortgesetzt werden.

Im folgenden wird ein kurzer Überblick über das Reformmodell gegeben. Die Österreichischen Bundesbahnen werden künftig für Stückgüter zwei Beförderungsangebote bereitstellen, deren derzeitige Arbeitstitel „Kuriergut“ und „Expresgut“ lauten.

○ Kuriergut

Kuriergut stellt ein Beförderungsangebot für Güter mit extrem schnellen Beförderungsansprüchen dar, für die in der Wirtschaft normalerweise ein eigener Kurierdienst in Anspruch genommen werden müßte.

Als Kuriergut können Güter bis zu einem bestimmten Stückgewicht (derzeit steht ein maximales Stückgewicht von 50 kg zur Diskussion) aufgegeben werden, wobei die Abfertigung mit einem möglichst einfachen Begleitpapier wie bei Reisegepäck bei jedem Bahnhof beim Gepäckschalter, eventuell auch direkt beim Zug erfolgen soll. Für die Beförderung ist jeweils der nächste oder ein bestimmter Reisezug vorgesehen. Als Fracht soll ein fixer Satz festgesetzt werden.

○ Expresgut

In dieser Angebotsform werden die bisherigen Stückgutbeförderungsarten (Frachtstückgut, Expres-Stückgut usw.) zu einem einheitlichen Service zusammengefaßt. Grundsätzlich soll dabei ein Haus-Haus-Service angeboten werden, bei dem die Beförderung zwischen Knotenbahnhöfen auf der Schiene, das Sammeln und Verteilen des Stückgutes (gleichzeitig) per Lkw vorgesehen ist. Die Beförderung zwischen den Knotenbahn-

höfen erfolgt im Nachtsprung. Das Gut wird dabei von Montag bis Freitag im Verkehr zwischen den Knoten innerhalb von 24 Stunden befördert. Im angestrebten Haus-Haus-Verkehr wird sich die Beförderungszeit für das Abholen und Zuführen des Gutes geringfügig verlängern.

Aufgrund des vorhandenen Stückgutaufkommens sind etwa 20 Knotenbahnhöfe und ebenso viele Sammel- und Verteilerbereiche vorgesehen. Durch die geplante direkte Abholung und Zustellung beim Kunden werden nur jene Bahnhöfe weiterhin als Stückgutabfertigungsstellen in Frage kommen, deren Standort sich durch die Höhe ihres Aufkommens als nachfragegerecht und daher weiterhin als nötig erweist. Sie werden im neuen Stückgutkonzept als Knotenstützpunkte bezeichnet. Rund 160 derartige Stützpunkte, bei den die Auf- und Ablieferungsmöglichkeiten gegenüber dem heutigen Zustand grundsätzlich keine Änderung erfahren, sind vorerst geplant. Je nach Höhe des dort anfallenden Aufkommens und in Abhängigkeit von ihrer Lage ist dabei vorgesehen, das Stückgut von und zum jeweiligen Knotenbahnhof entweder in Pendelwagen auf der Schiene oder mit Lkw auf der Straße zu befördern.

Diese Konzeption der Stückgutbeförderung soll den Österreichischen Bundesbahnen in Summe das Aufkommen und die Einnahmen im Stückgutverkehr sichern und gleichzeitig durch Kostensenkung die Konkurrenzfähigkeit erhalten. Zum Beispiel können durch die konzentrierte Auflieferung des tagsüber in der Fläche gesammelten Stückgutes zwischen allen Knotenbahnhöfen gut ausgelastete Güterwagen befördert werden, so daß sich der Güterwagenbedarf gegenüber heute wesentlich verringern wird. Weiters werden durch die direkte Beförderung zwischen den Knoten weniger Umladungen erforderlich sein. Gleichzeitig wird ein neuer Tarif und ein weitgehend EDV-unterstützte Abrechnung die Behandlung von Stückgutsendungen vereinfachen.

Die Stückgutreform, über deren Fortschritt in den bahninternen Medien (ÖBB-Journal, Der Betrieb, Verkauf) berichtet werden wird, wird demnach eine Reihe von Veränderungen mit sich bringen, die viel Verständnis und Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter erfordern wird. Es muß aber mit aller Deutlichkeit gesagt werden, daß es in dieser Frage darum geht, den für die ÖBB in ihrem Gesamtangebot wichtigen Stückgutverkehr zu erhalten. Die Stückgutreform ist Voraussetzung dafür, daß Aufkommen, Einnahmen und Arbeit für viele Mitarbeiter erhalten werden können, sie muß in diesem Sinne also ein vorrangiges Anliegen der Österreichischen Bundesbahnen sein.

Schutzerdungen



Im IdB 1/84 wurde in einem Artikel über eine Verladeübung mit Fahrzeugen jener Feuerwehren, in deren Einsatzbereich der Bf Wien ZVbf liegt, berichtet.

Dieser Beitrag zog eine umfangreiche Diskussion nach sich, sodaß es der Redaktion des IdB zweckmäßig erscheint, das Thema „Schutzerdungen“ aufzugreifen, um etwaige Unklarheiten auszuräumen.

Die im Bild dargestellte Verbindung mittels eines Seiles von der Bordwand des Wagens zum Einsatzfahrzeug der Feuerwehr stellt nur eine **Transporterdung** dieses Fahrzeuges für Fahrten unter der eingeschalteten Fahrleitungsanlage dar und ist für Arbeitszwecke **nicht** zugelassen. Es wurden damals die betreffenden Fahrzeuge zum „Einsatzort“ gebracht, wo dann anschließend Geräteübungen und Spritzversuche unter **abgeschalteter und geerdeter** Fahrleitung stattfanden. Während des Transportes unter eingeschalteter Fahrleitung war es den Feuerwehrleuten ausdrücklich verboten worden, ihre Gerätschaften in Betrieb zu nehmen oder gar ein Fahrzeug zu besteigen. Es war daher die gezeigte Erdung für diese Überstellfahrt richtig und ausreichend.

Anders sieht die Sache aber bei einem eventuellen Einsatz unter der spannungsführenden Fahrleitung aus, wobei die im folgenden zitierten Bestimmungen für alle auf Eisenbahnwagen verladene Straßenfahrzeuge und Baumaschinen gelten, also auch für Betonmischer, Einsatzfahrzeuge u. dgl.

Im Punkt 191 der DV EL 52 heißt es:

Bei Arbeiten mit schienengebundenen oder an die Fahrschiene geerdeten Großgeräten (Gleisbaumaschinen und Lastfördermittel wie Kräne, Bagger, Förderbänder, usw.) ist ausnahmsweise eine Annäherung solcher Geräte, nicht aber der Arbeitenden, bis auf 1,0 m an unter Spannung stehende Leitungen zulässig, wenn durch die Bauart oder entsprechende Einrichtungen eine Unterschreitung dieses Mindestabstandes zuverlässig verhindert wird. Kann dieser Abstand nicht eingehalten werden, so ist nach dem Merkblatt gemäß Anlage 13 vorzugehen.

...

Eine Unterschreitung des Mindestabstandes von 1,0 m bedarf der schriftlichen Zustimmung der Elektrotechnischen Direktion.

In diesem Zusammenhang wäre der Begriff „an die Fahrschiene geerdete Großgeräte“ näher zu erläutern. Darüber gibt der Punkt 37 der DV EL 43 „Dienstvorschrift für Erdungen bei Fahr- und Übertragungsleitungsanlagen von Einphasenwechselstrombahnen“ Aufschluß:

...

Fahrbare Hebezeuge, die in einem kleineren Horizontalabstand als 5 m, (gemessen gemäß Pkt. 24) mit dem der Fahrleitungsanlage zunächst gelegenen Bauteil im Bereich von

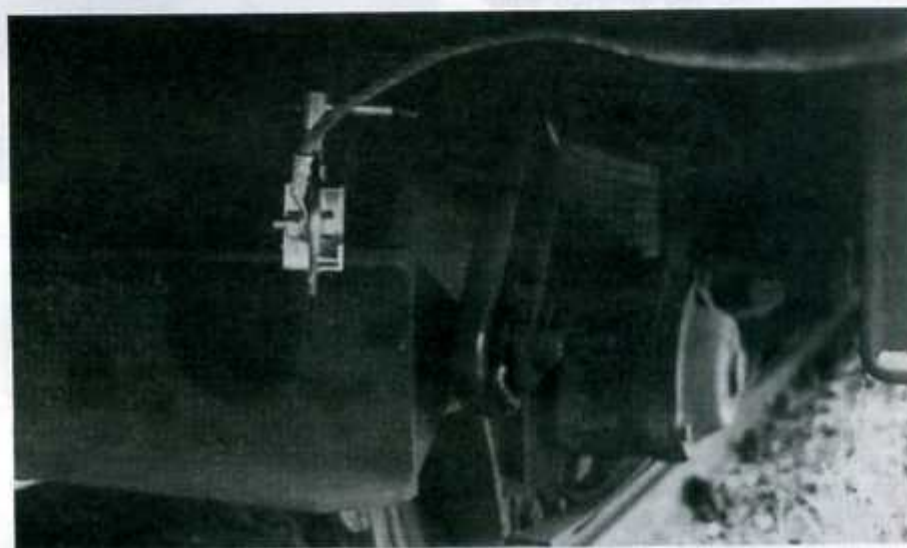
Gleisanlagen verwendet werden, müssen eine geeignete metallische Verbindung mit den Schienen haben.

Werden Hebezeuge auf Eisenbahnwagen so aufgebaut, daß keine dauernde metallische **Verbindung mit dem Laufwerk** des Wagens besteht, so ist eine solche Verbindung mittels Kupferseil gesondert herzustellen.

Werden als **Straßenfahrzeuge ausgebildete Hebezeuge** in der Nähe von unter Spannung stehenden Leitungen verwendet, so ist in jedem Einzelfalle vorher die Zustimmung der zuständigen Elektrostreckenleitung einzuholen, die die jeweils erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zu verfügen hat. Allenfalls notwendige bewegliche Erdungsanschlüsse sind mittels Kupferseil von mindestens 50 mm² Querschnitt herzustellen. Auf ausreichende mechanische Sicherheit der Anschlüsse ist besonders zu achten.

Das im Vorschriftentext erwähnte Laufwerk beinhaltet alle zur Führung einer Wagenachse notwendigen Teile, aber **nicht** die Tragfedern, das Längstragwerk und auch nicht die Bordwände.

Es ist also bei **Arbeiten** unter spannungsführenden Fahrleitungsanlagen das auf einem Eisenbahnwagen verladene Straßenfahrzeug in der Weise zu erden, daß mittels eines Kupferseiles mit mindestens 50 mm² Querschnitt eine sichere Verbindung zum Laufwerk des Eisenbahnwagens herzustellen ist.



Auslegungen und Erläuterungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen in Bahnhöfen ohne Ein- bzw. Ausfahrtsignale bei der Einfahrt (Ausfahrt)

(laufende Nr. 15)

Durch diese lfd. Nr. 15 der „Auslegungen und Erläuterungen“ ist das mit GD-Zl. 32442-3-1984 vom 11. 7. 1984 ergangene Schreiben gegenstandslos!

DV V 2, § 3 (7)

Als Beginn des Weichenbereiches gilt der Standort des Hauptsignals. Als Ende des Weichenbereiches gilt grundsätzlich das nächste Hauptsignal des Bahnhofes, bei Ausfahrt und Deckungssignalen, sowie in Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal die letzte befahrene Weiche.

Der Begriff „Weichenbereich“ ist demnach ausschließlich auf Bahnhöfe mit Hauptsignalen beschränkt; die Verwendung des Begriffes „Weichenbereich“ auf Bahnhöfe mit Trapeztafeln könnte unter Umständen zu Irrtümern führen. Für Bahnhöfe mit Trapeztafeln sind bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkungen folgende Bestimmungen maßgebend:

Dienstbehelf 639, § 3 (9)

„... In Bahnhöfen ohne Ein- bzw. Ausfahrtsignale werden Geschwindigkeitsbeschränkungen bei der Ein- bzw. Ausfahrt mit dem Buchstaben „E“ bzw. „A“ und der Angabe der zulässigen Geschwindigkeit **neben dem Bahnhofnamen** gekennzeichnet (z. B. Klängen E 20, A 20).“

In Auslegung dazu wird festgelegt:

Diese Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Buchstaben „E“ neben dem Bahnhofnamen in den Fahrplanunterlagen gelten **ab der 1. Weiche bis zum Haltepunkt**; die Geschwindigkeitsbeschränkungen bei der Ausfahrt – mit dem Buchstaben „A“ neben dem Bahnhofnamen gelten **ab dem Haltepunkt bis zur letzten befahrenen Weiche**.

Die vor der Trapeztafel örtlich zulässige Geschwindigkeit erstreckt sich dabei bis zur ersten Weiche, wenn nicht von der Trapeztafel bis zur ersten Weiche Geschwindigkeitsbeschränkungen aus anderen Gründen bestehen (z. B. La).

Arbeitnehmerschutz

IEASW 1984

Die „Internationalen Eisenbahner-Arbeitsschutzwochen 1984“ wurden in der Zeit von 26. März–8. April 1984 unter dem Motto

„Gute Arbeit – Sichere Arbeit“ durchgeführt.

Dieses Thema kam unseren Intensionen sehr entgegen, haben doch wir seit vielen Jahren unsere Unfallverhütungstätigkeit in dieser Richtung, unter Hinweis auf Arbeitsunfälle, die infolge unzureichender Arbeitsqualität verursacht wurden, wirkungsvoll aufgebaut.

Durch die vorgegebene allgemeine Zielsetzung wurde die Bedeutung der „Arbeitssicherheit“ hervorgehoben.

Die Vertreter der ÖBB haben ihre Vorstellungen betreffend wirksamer Durchführung der „Arbeitsschutzwochen 1984“ bei den auf internationaler Ebene abgehaltenen Gesprächen erfolgreich vertreten und somit bei der Auswahl des Themas wesentlichen Einfluß genommen.

Aufgrund der während der Arbeitsschutzwochen durch die Sicherheitsbeamten II und den Sicherheitsbeamten I des Betriebsdienstes anlässlich von Dienststellenbesuchen gewonnenen Erkenntnisse, aus zahlreichen Gesprächen mit den Mitarbeitern verschiedener Arbeitsbereiche und der nunmehr vorliegenden Berichte über die Durchführung der Arbeitsschutzwochen, kann die Abwicklung dieser Schwerpunktaktion positiv bewertet werden. Die Mitarbeiter haben für diese Aktion großes Verständnis gezeigt und waren bestrebt, sicherheitsbewußtes Denken in den Vordergrund ihrer Tätigkeit zu rücken.

Es wurden viele vernünftige Aktionen in verschiedensten Formen wie etwa

- Säuberung der Arbeitsplätze
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen
- Besprechung und Verbesserung von Arbeitsabläufen
- Beseitigung von Unfallquellen in unbürokratischer Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachdiensten
- Behandlung der Probleme, die im Zusammenhang mit Mißbrauch von Alkohol stehen oder entstehen können, insbesondere die Beeinträchtigung der Arbeitssicherheit bereits bei geringer Alkoholeinwirkung

- Wirkung widmungsgerechter Verwendung von Schutz- und Arbeitskleidung, wobei der „gelben Arbeitskleidung“ der Vorzug gegeben wird, nachdem bei den übrigen Farben der Warneffekt gänzlich fehlt und daher das rechtzeitige Erkennen und allenfalls das „Warnen“ durch Abgabe des Achtungsignals in Frage gestellt wird.

Durch den tatkräftigen Einsatz der Schulungsbeamten für den Betriebsdienst wurden die Bf-Vorstände, Sicherheitsbeamte III und IV sowie die Vertrauensmänner für den Arbeitnehmerschutz bei der Durchführung der Arbeitsschutzwochen wirksam unterstützt. Durch die Verwendung verschiedenster Werbemittel, wie Filme, Bilder, Dias u. dgl., wurde dieser Unfallverhütungsaktion ein besonderer Rahmen verliehen.

Manche Bahnhöfe haben sich durch ihre anschauliche und motivierende Tätigkeit große Verdienste erworben. Als sehr lobenswerte Beispiele seien hier nur die Bf St. Pölten Hbf und St. Veit a. d. Glan,

stellvertretend für viele andere Bahnhöfe erwähnt.

Im Bf St. Pölten Hbf wurde im Zusammenhang mit den Arbeitsschutzwochen ein Preisausschreiben veranstaltet. Daran haben sich 264 Mitarbeiter, d. h. 56,6% der Bediensteten des Bf, beteiligt. Aus den fast durchwegs richtig ausgefüllten Teilnahme Scheinen wurden unter Mitwirkung der PV folgende Gewinner ermittelt:

1. Preis: 1 Herrensportfahrrad:
BB-Adj. Provin Wilhelm
2. Preis: 1 Herren- und Damenarmbanduhrset:
BB-Adj. Zipko Anton
3. Preis: 1 Lexikon der Eisenbahn:
BB-Ass. Nowotny Johann
- 4.–7. Preis: je 1 Lederfußball:
BB-Ass. Seyer Karl-Heinz,
BB-Ass. Mitterböck Herbert,
BB-Ass. Kletschka Helmut,
BB-Ass. Spielhofer Josef.



Unser Bild zeigt die Übergabe des Hauptpreises:

Von links nach rechts: Bf-Vst Binder, Vertrauensmann für den Arbeitnehmerschutz Kowalter, Preisträger Zugführer Provin, Schulungsbeamter für den Betriebsdienst Kellner, Sicherheitsbeamter III Schulak.

Es bleibt nur zu hoffen, daß diese Arbeit, für die vom Sicherheitsbeamten I der Betriebsdirektion besonderer Dank ausgesprochen wird, durch Verbesserung der Unfallrate, also ein weiteres Absinken der Anzahl der Arbeits- und Wegunfälle belohnt wird.

Ebenfalls nicht vorenthalten möchten wir Ihnen das von der Leitung der Bf St. Veit a. d. Glan geschaffene Plakat, das in zwar einfacher Form, aber umso anschaulicher und ansprechender, die Themen der Arbeitsschutzwochen vorstellt.

.....

In eigener Sache:

Wegen der Fülle des vorliegenden und zu verarbeitenden Materials muß in dieser Ausgabe die Rubrik „Wir freuen uns“ entfallen. Selbstverständlich werden wir die dafür vorgesehenen Beiträge zum ehestmöglichen Zeitpunkt veröffentlichen.

.....

Und was sagt der Sibe?

Eine berechtigte Frage, wenn es sich um die Sicherheit der Mitarbeiter handelt.

In einem Bahnhof im Osten Österreichs bemerkte ein Mitarbeiter bei einem Neubau-Reisezugwagen der ÖBB – die Nummernserie wurde genau angegeben – das Fehlen der Kupplerhandgriffe. In anderen Landesteilen Österreichs sowie im Ausland Europas sind solche Wagen ebenfalls im Reisezugdienst eingesetzt. Gleich dazugesagt: Natürlich nicht zur Freude des Sicherheitsbeamten des Betriebsdienstes.

Wie war das damals, als diese Wagen dem Verkehr übergeben wurden? Die

**INTERNATIONALE EISENBAHNER
ARBEITSSCHUTZWOCHEN 1984**

26. MÄRZ - 8. APRIL



Ordnung und Sauberkeit am Arbeitsplatz



Schutzkleider verwenden



Kenntnis und Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften



0,0% vor und im Dienst

**Richtige Ernährung
Ausgleichende körperliche u. geistige Betätigung
Ausreichende Ruhezeiten und Entspannung**

Beachtung aller Punkte ergibt:

Gesundheit und 83 Pensionsprozente!

Die Bahnhofleitung Si

Bahnen sind gezwungen, wollen sie nur halbwegs die Gunst des Publikums wahren, in jeder Hinsicht auf stete Erhöhung des Komforts der Fahrbetriebsmittel bedacht zu sein. Dazu gehören neben einer Erhöhung der zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeit eine Verbesserung der Belüftung, Heizung, der Einstiegverhältnisse, der Türschließenrichtungen u. dgl.

Im Rahmen der UIC wurde eine weitestmögliche Vereinheitlichung der Bauformen angestrebt. Jenbacher Wagen rollen mit FS-Emblem, ausländische Erzeugnisse bei den ÖBB. Bei oberflächlicher Betrachtung sind sie so „gleich“, wie ein Ei dem anderen „gleich“.

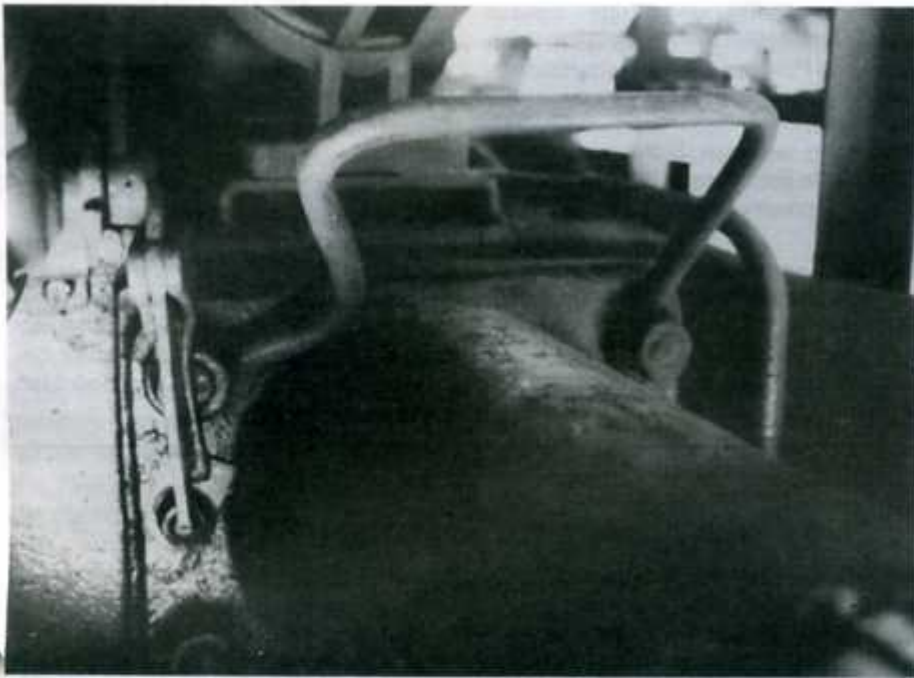
Die wesentlichen, vor allem die Mitarbeiter des Vershubdienstes betreffenden

Änderungen, mit denen der Sicherheitsbeamte erst konfrontiert wurde, als die Wagen bereits im Reisezugverkehr verwendet wurden, betrafen die Einstiege mit ihrer komplizierten Türschließenrichtung und den Trittbrettmechanismus.

Was hat das mit den Verschiebern zu tun? In diesem Fall sehr viel. Fehlen doch bei den Neubaufahrzeugen die Endtritte! Es mußten daher, einvernehmlich mit der Personalvertretung, spontan Verhaltensweisen für die Mitfahrt auf Wagen mit Drehfalt- und Schwenkschiebetüren erstellt und, in der Erstfassung sogar fernschriftlich, verlautbart werden. Für die Mitarbeiter des Vershubdienstes war die Gewöhnungsphase alles andere als einfach und angenehm.

International wurde in diesem Zusam-

12



menhang aber aus der Not eine Tugend gemacht und die Verbindlichkeit der Anbringung von Kupplerhandgriffen für alle Fahrzeuge des RIC-Regimes (Personen-, Gepäck-, Postwagen . . .) aufgehoben. Ganz still und leise. Der Grund ist einsehbar:

Die vielen Kupplungen zwischen diesen Wagen nehmen den Platz zum Anbringen der Handgriffe weg. Außerdem kann unterstellt werden, daß Personenwagen bei weitem nicht so oft getrennt und gekuppelt werden müssen, wie dies bei Güterwagen der Fall ist. Homogene Wagensätze, unveränderte Zugbildung, ein Ziel, von dem wir in Österreich derzeit nur träumen können. Jeder Kurswagen, jeder Reparaturwagen verlangt unzählige Kuppelvorgänge. Gewiß wäre es schön: 7 Wagen Wien-Basel-Wien rollen einige Wochen unverändert in ständigem Umlauf. Kleinere Reparaturen am Platz, Fristuntersuchungen ganzer Garnituren geschlossen in der Werkstätte. Aber leider ist es bei den ÖBB und auch bei den meisten anderen europäischen Bahnverwaltungen noch lange nicht so weit. Jedem von Ihnen werden Gründe bekannt sein, warum das so ist.

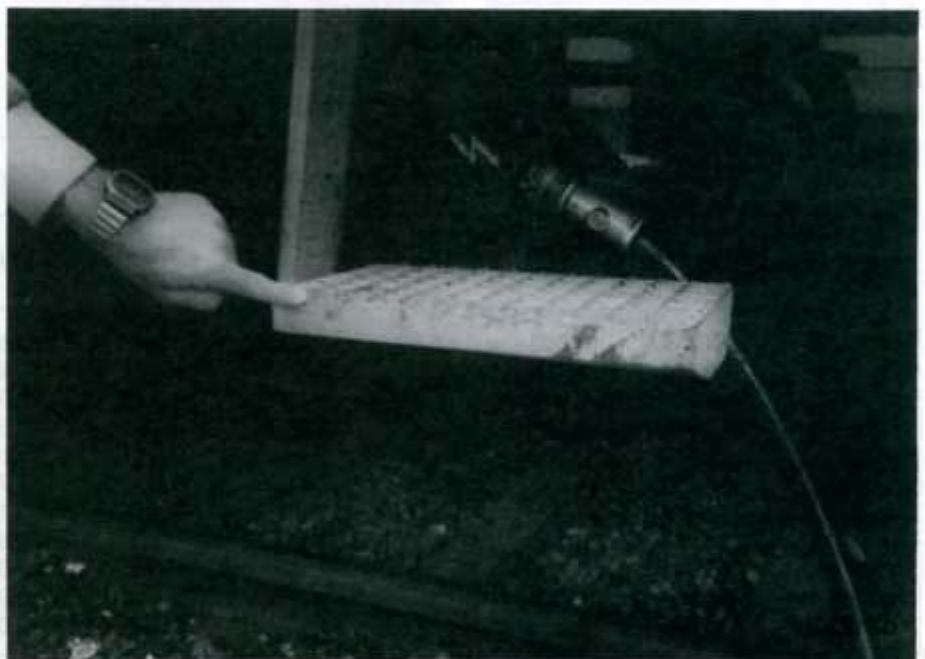
Das Fehlen der Kupplerhandgriffe bedingt, daß die Fahrzeuge nur bei Stillstand gekuppelt werden dürfen. Eine zusätzliche Gefahr für den Kuppler durch zu spätes Erkennen, daß das **zurollende** Fahrzeug keine Kupplerhandgriffe besitzt, ist nicht gegeben. Dies ist vollkommen belanglos! Bezugspunkt ist das stehende Fahrzeug. Die Entscheidung, ob das zurollende Fahrzeug im Gleis erwartet werden darf, ist davon abhängig, ob das **stehende** mit Kupplerhandgriffen

ausgestattet ist oder nicht. Die Vermutung, das zurollende Fahrzeug werde schon solche haben, ist gefährlich und unzulässig. Genau genommen war das schon seit jeher so. Der Kupplerhandgriff des zurollenden Fahrzeuges, das kann durchaus ein alter Güterwagen sein, kann ja abgebrochen oder beschädigt sein. Die paar Sekunden Zeitverlust dürfen dabei überhaupt nicht zählen. Bei dem stets gefährlichen Vorgang des Kuppelns steht der Begriff der Sicherheit an vorderster Stelle!

Der Sicherheitsbeamte war und ist natürlich auch damit nicht zufrieden. Die Erschwernis tritt vor allem beim Hineintreten in das Gleis und beim Verlassen

desselben zwischen den stillstehenden Fahrzeugen auf. Beobachten Sie doch einmal einen Verschieber: Von Wuchs nicht extrem klein, Winterkleidung, Regenschutz, Laterne, Funkgerät. Was bleibt über, als auf allen Vieren in das Gleis oder aus demselben zu gelangen? Hätten wir noch keinen Schutzhelm, gäbe es Beulen noch und noch. Und in diesem Augenblick kann die Komponente „menschliches Versagen“ ganz leicht die Knochenhand des Todes zum Vorschein bringen: Durch Außerachtlassen von eindeutigen Vorschriftsbestimmungen oder durch ein Mißverständnis unter den Bediensteten könnte im gleichen Moment eine Verschiebewegung eingeleitet werden . . .

Es war daher ein vordringliches Anliegen des Sicherheitsbeamten der Betriebsdirektion, die Konstrukteure des Maschinendienstes zu bitten: Macht uns wieder Kupplerhandgriffe! Das Argument, die ausländischen Bahnen täten dies auch weiterhin nicht, stimmt. Da aber in Österreich auch künftig die ÖBB-eigenen Wagen überwiegen werden, ist uns schon ganz entscheidend geholfen, wenn es sich um eine ÖBB-Sonderaktion handelt. Die Konstrukteure, die vollkommen korrekt geplant hatten, sind unseren Bitten nachgekommen. Bei den bereits laufenden Wagen ist eine Nachrüstung mit Kupplerhandgriffen leider nicht mehr möglich, da sonst der „Berner Raum“ nicht gewahrt bliebe. Unsere Techniker werden sich aber das Bestmögliche einfallen lassen, um nicht nur für die Reisenden einen Höchstkomfort zu bieten, sondern auch für unsere Verschieber eine Erleichterung bei ihrer gefährlichen Tätigkeit zu erzielen. Die Erhaltung des



Lebens und der Gesundheit unserer Verschieber wird ihr Lohn sein!

Noch etwas: Nach den geschilderten Vorgaben wurden auch die Neubau-Postwagen hergestellt, mußten so übernommen und in Verkehr gesetzt werden.

Wie in vielen anderen Fällen waren die Gesprächspartner des Sicherheitsbeamten (nachzulesen in verschiedenen IdB) beim Bundesministerium für Verkehr, Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung auch diesbezüglich aufgeschlossen und hilfsbereit.

Kupplerhandgriffe und Tritte werden nachgerüstet. Ein vielfaches Danke den Herrn der Post- und Telegraphenverwaltung.

Die Frage, was der Sicherheitsbeamte sagt, dürfte damit, wenn auch in Kurzfassung, beantwortet sein.

Um dem Verschieber beim Aufsteigen auf den Endtritt mehr Halt zu gebieten, wurden bei einzelnen Postwagen am Trittrahmen Schweißpunkte angebracht. Sollte sich dadurch in der Praxis tatsächlich eine Verbesserung, d. h. eine Ver-

minderung der Unfallgefahr ergeben, wäre daran gedacht, diese Maßnahme auf alle Wagen der ÖBB mit stählernen Tritten auszudehnen.

Die betroffenen Mitarbeiter werden gebeten, die Verbesserungsmaßnahme an den Tritten parktisch zu erproben und ihre Erfahrung darüber dem zuständigen Sicherheitsbeamten zukommen zu lassen. Die Sicherheitsbeamten III werden ersucht, koordinierte Stellungnahmen den Sicherheitsbeamten II zu übermitteln, die ihrerseits an den Sicherheitsbeamten I der Betriebsdirektion berichten werden.

IVEN = Internationaler Verband der Eisenbahner für Nüchternheit

Der 37. Kongreß fand vom 6.-12. Mai 1984 in Salzburg unter dem Ehrenschutz des Herrn Bundesministers für Gesundheit und Umweltschutz OMR Dr. Kurt Steyrer statt.

Das Kongreß-Komitee leitete der Obmann des Österr. Vereines abstinenten Eisenbahner Ing. Erich Hums.

Dem Sicherheitsbeamten I der Betriebsdirektion wurde die Ehre zuteil, im Rahmen dieses Kongresses zum Thema

„0,0 Promille auf Schiene und Straße, aus betriebsdienstlicher Sicht“ sprechen zu dürfen.

RR Schindlegger führte in seinem umfangreichen Referat u. a. aus, daß er sehr froh darüber ist, weil gerade er als Sicherheitsbeamter, aber auch die nachgeordneten Sicherheitsbeamten, die übrigen mit dem ANS befaßten Stellen und Mitarbeiter sowie die Personalvertretung bemüht sind, im Gesamtbereich der ÖBB „0,0 Promille“ anzustreben.

Alkoholmißbrauch ist ein Problem, mit dem nicht nur die Eisenbahner, sondern viele Unternehmungen und Betriebe kon-

frontiert sind. Das Alkoholproblem hat in den letzten Jahren im gesamten gesellschaftlichen Bereich eine sehr negative Entwicklung erfahren. Diese weltweite Erscheinung ist keineswegs standesbedingt, sondern in allen Sparten der Gesellschaft und Altersschichten deutlich erkennbar.

Es vergeht fast kein Tag, wo nicht Unfälle mit z. T. schweren Folgen im Zusammenhang mit Alkohol Schlägzeilen machen und darüber auch heftige Diskussionen in vielen Bereichen ausgelöst werden. Trotzdem steigen die Unfallziffern, die von alkoholisierten Kfz-Lenkern verursacht werden, von Jahr zu Jahr, ebenso die berechtigten Beanstandungen von Lenkern wegen Verdachtes auf Alkoholeinwirkung.

Der daraus resultierende volkswirtschaftliche Schaden muß teilweise sogar von der öffentlichen Hand, also wie man so sagt, vom Steuerzahler abgedeckt werden, sind doch weder die Schuldigen noch deren Angehörige in der Lage, für die hohen Unfallkosten aufzukommen.

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit

bewertet zur Zeit

- einen Unfalltoten mit rund 5,5 Mio Schilling,
- einen Schwerverletzten mit rund 600.000 Schilling und
- einen Leichtverletzten mit rund 60.000 Schilling.

Die Leistungspflicht der Versicherungsträger ruht, sobald beim Schuldtragerden an einem Unfall Alkoholbeeinträchtigung nachweislich vorliegt. Trotz des enormen Risikos, Verlust der Lenkerberechtigung, der verwaltungs- und strafrechtlichen Verfolgung und der damit verbundenen beruflichen Nachteile u. dgl. ist es nicht möglich, dieser negativen Entwicklung Einhalt zu gebieten. Leider wird, vor allem in weinproduzierenden Ländern durch absatzfördernde Werbung ein besonderer Anreiz zur Konsumation dieser Erzeugnisse erzielt, sodaß lt. Statistik die „Pro-Kopf-Quote“ von Jahr zu Jahr im Ansteigen begriffen ist. Begünstigt wurde diese bedrohliche Entwicklung durch den Umstand, daß der Preis von alkoholfreien Getränken im Verhältnis zu alkoholischen zu hoch ist.

Unfälle, Verunglückte und Tote bei Unfällen im Straßenverkehr durch Trunkenheit 1973-1983

Jahr	Unf. mit Pers.-Sch. insgesamt	Unf. durch Trunkenh.	%-Anteile	Verungl. insgesamt	Verungl. durch Trunkenh.	%-Anteile	Tote insgesamt	Tote durch Trunkenh.	%-Anteile
1973	49.716	4.369	8,8	70.851	6.791	9,6	2.469	369	15,0
1974	48.853	4.758	9,7	68.438	7.447	10,9	2.231	372	16,7
1975	49.132	4.416	9,0	68.348	6.806	10,0	2.203	365	16,6
1976	45.016	4.140	9,2	62.771	6.456	10,3	1.903	352	18,5
1977	46.183	4.163	9,0	64.133	6.442	10,0	1.867	288	15,4
1978	43.592	3.768	8,6	60.929	5.889	9,7	1.886	268	14,2
1979	45.425	4.100	9,0	63.000	6.391	10,1	1.901	283	14,9
1980	46.214	4.001	8,7	64.367	6.277	9,8	1.742	245	14,1
1981	46.690	4.022	8,6	64.213	6.165	9,6	1.695	229	13,5
1982	47.067	4.229	9,0	64.132	6.593	10,3	1.681	262	15,6
1983	48.825	4.219	8,6	66.540	6.642	10,0	1.756	263	15,0

Das Bestreben, den Alkohol von den einzelnen Unternehmungen fernzuhalten, bedarf großer Anstrengungen und gezielter Maßnahmen. Die Verwirklichung dieser Maßnahmen stößt in manchen Bereichen z. T. auf fast unüberwindbare Schwierigkeiten.

Die ÖBB befördern jährlich ca. 170 Mio. Reisende und knapp über 50 Mio. Tonnen Transportsubstrat, wovon etwa 6,6 Mio. Tonnen auf gefährliche Güter (ca. 13%) entfallen. Diese beachtliche Leistung kann nur erbracht werden, wenn dem Unternehmen gut ausgebildete, gesunde und leistungsfähige Mitarbeiter zur Verfügung stehen.

Die Betriebsabwicklung und das Verhalten der Mitarbeiter wird in den bahnternen Vorschriften geregelt. Oberstes Gebot für jeden Mitarbeiter des ausführenden Betriebs- und Kraftwagendienstes muß stets sein, so überlegt zu handeln, daß dadurch höchste Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte gewährleistet ist.

Eine gute Transportqualität ist nicht nur Grundlage für Werbung und Verkaufsbemühungen, sondern bedeutet auch einen wesentlichen Beitrag für die persönliche Sicherheit unserer Mitarbeiter.

Die wesentlichste Voraussetzung zur Wahrung der persönlichen Sicherheit ist die körperliche Verfassung und vor allem schnelle und richtige Reaktionsfähigkeit. Um diese zu gewährleisten, sind bezüglich Nüchternheit zur Zeit des Dienstantrittes bzw. während des Dienstes sehr strenge Bestimmungen in den Betriebs- und Unfallverhütungsvorschriften sowohl für die schienegebundene Betriebsabwicklung als auch für den Kraftwagendienst enthalten.

DV V 3:

18. Jeder V-Bedienstete muß seinen Dienst ausgeruht antreten. Er darf nicht unter dem Einfluß von Alkohol oder Suchtgiften stehen.

Ihm ist der Genuß alkoholischer Getränke und die Einnahme von Suchtgiften während des Dienstes verboten. Mangelnde Nüchternheit zur Zeit des Dienstantrittes oder während des Dienstes zählt zu den schwersten Dienstvergehen.

Jeder Bedienstete, der wahrnimmt, daß ein V-Bediensteter bei Dienstantritt oder während der Dienstausbübung nicht nüchtern ist, hat dies unverzüglich dem jeweils in Betracht kommenden Vorgesetzten zu melden. Die Feststellung des Zustandes

erfolgt nach besonderen Richtlinien (s. DV V 26).

Wird ein V-Bediensteter bei Dienstantritt oder während des Dienstes nicht nüchtern angetroffen, so ist er nicht zum Dienst zuzulassen oder sofort abzuziehen.

DV A 40:

1.2 Alkohol und Suchtgifte

Die Bediensteten müssen bei Dienstantritt und während des Dienstes vollkommen frei von der Wirkung alkoholischer Getränke und Suchtgifte sein.

Bedienstete, die unter Einwirkung von Alkohol oder Suchtgift stehen, sind vom Betreten der Bahnanlagen, Betriebsstätten und Arbeitsplätze abzuhalten bzw. nötigenfalls aus deren Bereich zu entfernen.

KWD 21:

5. Die Fahrer dürfen ein Kraftfahrzeug nur dann in Betrieb nehmen, wenn sie hiezu körperlich und geistig geeignet sind. Die Fahrtauglichkeit ist vor allem auch dann nicht gegeben, wenn der Fahrer unter Nachwirkung eines Alkoholgenußes steht. Der Genuß alkoholischer Getränke vor und während einer Dienstschiebung, in der auch nur zeitweise Fahrtätigkeit ausgeübt wird, ist verboten.
14. Jeder Bedienstete, der wahrnimmt, daß ein Bediensteter des Fahrpersonals bei Dienstantritt oder während der Dienstausbübung nicht ausgeruht ist oder unter Alkoholeinwirkung steht, hat dies unverzüglich dem jeweils in Betracht kommenden Vorgesetzten zu melden. Die Feststellung des Zustandes erfolgt nach den hierfür vorgesehenen Richtlinien. Wird ein Bediensteter des Fahrpersonals bei Dienstantritt oder während des Dienstes nicht ausgeruht oder alkoholisiert angetroffen, so ist er nicht zum Dienst zuzulassen bzw. sofort abzuziehen.

Aufgrund dieser eindeutigen Formulierungen, der zusätzlich ergangenen Weisungen und der damit möglicherweise noch verbundenen dienstrechtlichen Maßnahmen, z. B. Abzug vom Betriebsdienst, Disziplinarverfahren u. dgl.,

müßte man doch annehmen, daß jeder Mitarbeiter darauf bedacht sein wird, seinen Dienst nüchtern anzutreten und daß es während der Dauer des Dienstes zu keiner Konsumation alkoholischer Getränke kommt. Wenn auch das Ausmaß der Beeinträchtigung bei bestimmten Alkoholgenußmengen individuell verschieden sein wird, darf der Grad der Leistungsfähigkeit bzw. Beeinflussung niemals der Beurteilung des Mitarbeiters überlassen bleiben, sondern ist vielmehr von der Tatsache auszugehen, daß bereits geringfügige Alkoholgenußmengen zu einer nicht vertretbaren Erhöhung des Unfallrisikos führen.

Leider kommt es vereinzelt auch im Bereich des ausführenden Betriebsdienstes zu Beanstandungen wegen mangelnder Nüchternheit zur Zeit des Dienstantrittes oder während des Dienstes. Die Ursache liegt in manchen Fällen auch darin, daß die Zeit der letzten Konsumation alkoholischer Getränke, also der sogenannte Restalkohol, zu wenig berücksichtigt wird.

Wird bei einem Mitarbeiter mangelnde Nüchternheit festgestellt oder vermutet, darf der Verdächtige aus Sicherheitsgründen zur Arbeitsverrichtung im ausübenden Betriebsdienst nicht zugelassen werden. Es sind unverzüglich die vorgeschriebenen Untersuchungen zu veranlassen. Es ist vorzusehen, daß der alkoholverdächtig erscheinende Mitarbeiter vom Betreten der Gleisanlagen oder sonstiger Gefahrstellen ferngehalten wird.

Um den Mitarbeitern im Arbeitsbereich den Erwerb alkoholischer Getränke zu erschweren, ist vorgesehen, hinkünftig in Kantinen bzw. Betriebsküchen das Ausschütten alkoholischer Getränke generell zu verbieten. Derzeit noch laufende Verträge sollen nicht mehr verlängert werden. In neu zu errichtenden Kantinen bzw. Betriebsküchen dürfen alkoholische Getränke nicht angeboten werden, z. B. Wien ZVBf, GVBf Villach Süd.

Es ist sehr erfreulich, daß es einen „Internationalen Verband der Eisenbahner für Nüchternheit“ gibt, der die ernstzunehmenden Bestrebungen, nämlich „Nüchternheit am Arbeitsplatz“, tatkräftig unterstützt.

Denn Arbeit und Alkohol, beides zusammen tut nicht wohl!

Abschließend wurde mit Überzeugung festgestellt, daß wir in Hinkunft durch Intensivierung unserer gemeinsamen Bemühungen der Zielsetzung „0,0 Promille“ sehr nahe kommen werden.

Nüchternheit ist unser Ziel, denn ein Leben kostet viel!

Alkohol

alcohol

Alcohol



Der Eisenbahner meidet das Risiko

En järnvägsman tar inga risker

A railwayman avoids all risks

Le Cheminot évite les risques

Rautatieläinen ei ota riskejä

En jernbanemann tar ingen risk

Internationaler Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband
International Railway Temperance Union



Fédération internationale des cheminots antialcooliques
Järnvägsmännens Internationella Nykterhetsförbund

NJA · DJA · BZAL · RRL · SdF · JHF

OeVAE · SAGRE · SVEN · FCh · ANDO

Informationsblatt der Betriebsdirektion. – Herausgeber, Eigentümer und Verleger (Medieninhaber): Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 1010 Wien, Elisabethstraße 9. – Redaktion: Reg. Rat Karl Schindlegger, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, Telefon 5610 (Basa), 0222/5650/5610 (Post). – Hersteller: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 3.