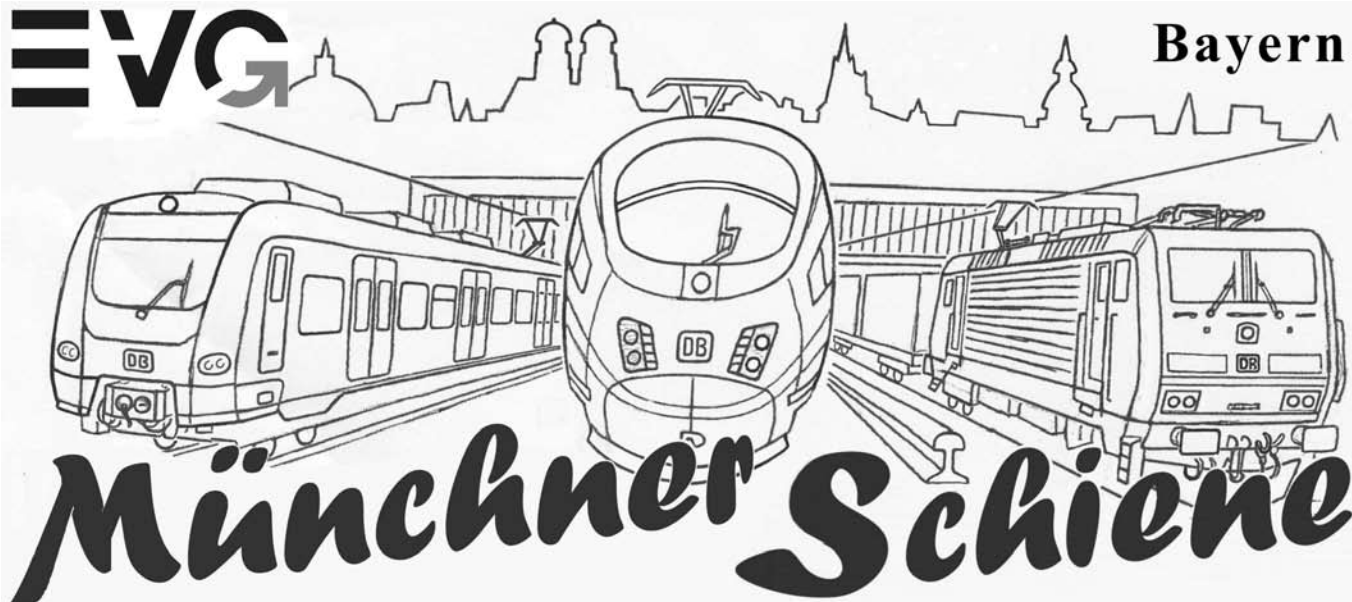




Münchner Schiene

Information für Lokführer

EVG - Berufsgruppe Lokfahrdienst

Jahrgang 36 Nr. 98

Mai 2020

Die Eisenbahner halten das Land am Laufen - Besonders in Krisenzeiten

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

der neuartige Corona-Virus hat Deutschland fest im Griff, Ausgangsbeschränkungen sind in Kraft und das öffentliche Leben ist weitestgehend lahmgelegt. Alles, was nicht überlebensnotwendig ist, schließt die Pforten. Siehe da, die Eisenbahnen sind lebensnotwendig! Während die Flugzeuge am Boden bleiben oder nur noch abheben, um gestrandete Urlauber zurückzuholen und die Flix-Busse bzw. Flix-Trains in den Depots stehen, fahren die Züge der NE-Bahnen und der DBAG Tag für Tag und halten das Land am Laufen. Das können sie aber nur, weil insbesondere die Lokführerinnen und die Lokführer, aber auch die anderen Eisenbahner trotz der Widrigkeiten ihren verantwortungsvollen Job ausüben und die Stellung halten.



Dieses vorbildliche Verhalten und die Pflichtausübung auch in Krisenzeiten verdient den Dank und Respekt von der Gesellschaft und den Führungskräften. Leider erleben wir beides nicht in dem Ausmaß, den die Kolleginnen und Kollegen erwarten dürften. Schlimmer noch, anstatt zusammen die Krise zu bewältigen, sind einige Führungskräfte immer noch der Meinung, dass sie alles besser wissen und es sich hierbei um eine „harmlose Grippe“ handelt und Eisenbahner, die mehr Schutz fordern, „sich nicht so haben sollen“. Hier sagen wir ganz klar: Die Führsorgepflicht des Arbeitgebers gilt besonders in Zeiten einer Pandemie. Da kann es nicht sein, dass kein

Desinfektionsmittel für die Kollegen zur Verfügung steht, dass Unterrichte in vollen Räumen stattfinden und das Risikogruppen auf Arbeit gehen müssen. Hier wird die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und ihre Betriebsräte alles dafür tun, dass die arbeitenden Eisenbahner nach bestem Wissen und Gewissen geschützt werden. Gleichzeitig bitten wir Euch um Verfehlungen zu melden, damit wir Abhilfe schaffen können.

Aber auch den Schutz der Arbeitsplätze müssen wir in einer solchen Situation im Blick haben. Die wirtschaftlichen Folgen sind noch nicht absehbar und wir schließen mit den Arbeitgebern in unserem Organisationsgebiet Vereinbarungen ab, die Euch vor betriebsbedingten Kündigungen schützen. Aber auch Aufstockungsbeträge von Kurzarbeitergeld werden durch uns verhandelt. Weiterhin streben wir an, Eltern, die von Schul- bzw. Kita-Schließungen betroffen sind und die Kinderbetreuung nicht anders organisieren können, Tage bezahlte Freistellung zu ermöglichen. Je nach Dauer der Epidemie müssen wir natürlich weitere Maßnahmen treffen.

Leider gibt es in Folge der Krise auch Bestrebungen der Arbeitgeber, die Arbeitszeiten unserer Lokführerinnen und Lokführer generell auf 12 h am Tag auszudehnen. Bestrebungen, dies Pauschal zu tun erteilen wir eine ganz klare Absage. Was in Einzelfällen sinnvoll sein kann, führt gesamthaft praktiziert zu Überlastungen der Belegschaften, die wir nicht akzeptieren wollen. Hier müssen wir zusammen mit den Betriebsräten noch dicke Bretter bohren.

Eure EVG zieht sich in der Krise nicht zurück, sondern steht fest an eurer Seite. Leider müssen wir uns zurückneh-

Der beste Weg sich durchzusetzen EVG Mitglied werden

men, was den persönlichen Kontakt mit euch betrifft. Aber wir sind, genau wie ihr, im Einsatz, um die Auswirkungen dieser Pandemie so gering wie möglich zu halten.

Von Kurzarbeit bis 12 h Tage - in dieser Krise ist alles möglich. WIR kämpfen für eure Interessen und das nicht

nur in Zeiten von Corona.

Vielen Dank an alle, die in dieser schwierigen Zeit die Stellung halten! Euch und euren Familien alles Gute und bleibt gesund!

Norman Maul

Personalratswahl

Viel erreicht und noch viel vor?

Personalratswahlen 2020:

Im Mai 2020 finden turnusmäßig die Wahlen zu den besonderen



Personalvertretungen der der DB AG zugewiesenen Beamten, also zu den besonderen Personalräten bei den BEV-Dienststellen und zum besonderen Hauptpersonalrat bei

der Präsidentin des BEV statt.

Wegen der räumlichen Ausdehnung haben die jeweiligen Wahlvorstände Briefwahl angeordnet, wobei die Wahltag vom 12.05. bis 14.05.20 sind. Somit müssen die Briefwahlunterlagen bis spätestens 14.05.20 bei den Wahlvorständen zurück sein. Ein kostenfreier Rücksendeumschlag liegt den Briefwahlunterlagen wie immer bei.

Viel erreicht:

In den letzten vier Jahren erreichte die EVG mit ihren Personalräten viel für die beamteten Lokführer und die zugewiesenen Beamten. Hier einige Beispiele:

- Schichtzulagen auch bei Krankheit und Urlaub: positives Gerichtsurteil durch EVG-Rechtschutz erwirkt
- Verbesserungen beim Schichtsatzurlaub
- Steigerung der Wechseldienstzulagen
- Einbeziehung in die Leistungsprämie Rufbereitschaftseinsatz LRE 1-LRE 3
- Einführung einer Anerkennungsprämie für Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer
- Leistungen aus dem Fonds soziale Sicherung; 3 Tage Sonderurlaub für

Gesundheitswoche ab Vollendung des 59 Lebensjahres

27% mehr Besoldung seit 2011, alleine seit 2016 plus 9,82%!

Weiterzahlung der Fahrrentschädigung im Rahmen der Anrechnungsrichtlinie

Aufweitung des Stellenplans: im Jahre 2016 waren 46,4% aller Lokführer in A9 und 19,7% in A9z. In 2020 64,8% in A9 und 28,1% in A9z!

Erhalt des Verheiratenzuschlags in bisheriger Höhe – Halbierung verhindert

Daneben konnte eine Vielzahl von Spezialregelungen erreicht werden, die für die jeweilig Betroffenen positive Auswirkungen haben.

Dies alles war nicht selbstverständlich und ist nur gelungen, weil wir euren, durch die Wahlergebnisse gezeigten Rückhalt vorweisen konnten!

Noch viel vor:

Aber auch für die kommende Wahlperiode bestehen wichtige Ziele, an denen die EVG-Personalräte zusammen mit ihrer Gewerkschaft weiter arbeiten werden:

Weitestgehend inhaltsgleiche Anwendung vorteiliger tariflicher Regelungen bei der AG auf zugewiesene Beamte unter Wahrung der Rechtsstellung als Bundesbeamte, jedoch keine Tarifierung von Beamten!

Weitere Zahlungen im Rahmen der Anrechnungsrichtlinie ermöglichen.

Weiterhin wirkungsgleiche Übertragung des Tarifergebnisses des öffentlichen Dienstes: zum 01.03.2020 wurde mit der Besol-

dungserhöhung von 1,06% der letzte Schritt aus der Tarifrunde 2018 vollzogen. Neue Tarifrunde ab 01.09.2020!

Schaffung von attraktiven Lebensarbeitszeit- und Altersteilzeitmodellen.

Forderung nach abschlagsfreier Zuruhesetzung bei Schichtdienst oder Dienstunfähigkeit.

Aufhebung der Planstellenbewirtschaftung ab A9 in der Lokführerlaufbahn.

Sicherstellung der Wahrnehmung der Dienstherrenfunktion durch das BEV.

Dies sind nur ein paar der wichtigsten Herausforderungen. Um dies umzusetzen braucht es aber eine starke Personalvertretung mit einer starken Gewerkschaft!

Wie zugewiesene Beamte (Altersdurchschnitt z. Zt. 57,7 Jahre) werden immer weniger. Daher betrachten uns einige als aussterbende Art und behandeln uns auch so! Dagegen müssen wir uns wehren!!

Macht von Eurem Wahlrecht Gebrauch und stärkt eurer Personalvertretung mit einer hohen Wahlbeteiligung den Rücken!!

Anders als bei anderen zur Wahl stehenden Organisationen hat die beamtenpolitische Arbeit in der EVG einen hohen Stellenwert. Die EVG kann bedeutende Erfolge vorweisen. Aber vieles gilt es noch zu erreichen. Unterstützt uns, damit wir unsere erfolgreiche Arbeit für und mit Euch fortsetzen können!

Deswegen bitte ich euch, auch ganz persönlich:

wählt die Listen der EVG!

Euer Andi Beckmann

Entgleisungen

Arrondissement Zabern (Saverne) in eine Erdlawine auf den Schienen gefahren

Unfall am Würzburger Hbf:

In Würzburg fuhr am 18 Februar ein einfahrender Güterzug einem rangierenden Regionalzug in die Flanke. Die Ursache für die Kollision ist noch unklar. „Der Güterzug hatte die

Freigabe, durch den Hauptbahnhof zu fahren“, so ein Sprecher der Polizei. Ob der Lokführer des Regionalexpresses beim Rangieren ein Signal übersehen oder er eine fehlerhafte Anweisung bekommen habe, müsse noch geklärt werden. Bei dem Vorfall am Sonntagabend war niemand verletzt worden.

Entgleisung in Frankreich

In der Zwischenzeit ist auch bei Ingenheim in Frankreich ein TGV entgleist. Ein Erdbeben zwischen Straßburg und Paris hatte sich ins Gleis ergossen. Der Lokführer erlitt bei dem Vorfall schwere Verletzungen, im Zug wurden 21 Menschen leicht verletzt. Der Zug war laut SNCF im

Sud-Express

In dem Buch „Der Hochstapler Felix Krull“ von Thomas Mann, spielt der Sud Express eine große Rolle. Dieser Luxuszug von Paris nach Lissabon war um 1900 einmal der schnellste Zug Europas.



Lok der Portugiesischen Staatsbahn,

Beim Lesen fiel mir ein, dass meine liebe Frau und ich auch schon mal mit dem legendären Zug reisten. Das war schon in den 70er Jahren. Damals habe ich am Fahrkartenschalter in Lissabon einen mächtigen Stau verursacht, durch meine spezielle Ticketbestellung: „Bitte zwei Halbpriestickets Lisboa - Fuentes, dann für Renfe Tickets bis Port Bou, für SNCF bis Genf und SBB und ÖBB bis Lindau. Dazu bitte 2 Schlafwagenplätze!“ Das beschäftigte den armen Schalteristen fast eine Viertelstunde, denn er musste das alles in dicken Büchern nachschlagen und von Hand ausfüllen, während in der Schlange hinter mir die Wartenden langsam sauer wurden. Dann aber, am Abend, bestiegen wir stolz den dunkelblauen „Wagon Lits“ und begaben uns in unser Luxus Compartimento, um die lange Heimreise anzutreten.

Der Sud-Express wurde bereits 1887 vom Gründer der Wagons Lits, dem Bel-

gier G. Nagelmackers, als Teil einer durchgehenden Verbindung Sankt Petersburg-Berlin-Paris-Lissabon konzipiert. Er bediente dabei die Relation Paris Gare d'Austerlitz - Lissabon Santa Apolónia. In Lissabon bestand dann sogar Anschluss an Schiffsverbindungen nach Südamerika.



Schlafwagentür

Der Sud-Express war eine für damalige Verhältnisse außergewöhnlich schnelle und komfortable Verbindung. Nach 1900 galt er, gezogen von Dampflokomotive der Reihe PO-Midi 3700, als schnellster Zug Europas mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 91,2 km/h. Ab 1926 fuhr er zwischen Hendaye und Bordeaux elektrisch, 1939 auf der gesamten französischen Strecke. Das erhöhte die Reisegeschwindigkeit auf 101 km/h.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Verbindung als Nachtschnellzug wieder aufgenommen. Zeitweise mit durchgehenden Schlaf- und Liegewagen zwischen Paris und Lissabon und Porto.

Später, als ich selber Lokomotiven fuhr, durfte ich sogar selbst einmal solch einen blauen Wagons Lits Zug, allerdings als Orient Express, fahren - eine bescheidene Strecke von Salzburg Hbf nach Kufstein. -

„Die Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull“ von Thomas Mann kann man übrigens als Lesestoff nur empfehlen.

Speisewagen der Wagon Lits



Inhalt	Seite
Eisenbahner in Krisenzeiten	1-2
Personalratswahlen	2
Entgleisungen Frankreich - Würzburg	2
Sud Express	3
Lokführer gesucht	3
Impressum	3
FV München Tarifpluralität	4
FV München Einsatzbereichen	4
Daten IC zu Seite 13	4
FV München Bordservice	5
Entgleisung Italien bei 290km/h	5
FV Nürnberg Itztalbrücke	6-7
RV Nürnberg Br 1440 S-Bahn	8
FV Nürnberg Stainer Flaschenzug	8
Aw Freimann	9
Heiße Lager Br 118	10-11
Biergartensaison	11
Böfflamott	12
Tafelsilber verschern	12
IC 2	13
Menschen Bahn Beckmann	14
Fonsä © Rolf Wittig	15
Bahnhof Staffelstein	15
Redakteur	45
Digitalwelt	15
DEVK	16

Lokführer dringend gesucht

In Nordrhein-Westfalen fehlen zur Zeit mindestens 700 Lokführer. Viele Züge fallen dort aus, weil schlicht keiner mehr da ist, der sie fahren kann.

Unsere Meinung:

Sollen sie doch mal dorthin gehen, wo Werke schließen müssen, wie zum Beispiel Siemens und dort vor Ort gezielt werben!

Die EVG - ist für die Menschen da!

Unsere Bürozeiten:

Mo, Di, Mi, Do, 8.00 - 14.00 Fr - 12.00

telefonisch Mo-Do 8.00 - 16.00 Fr - 12.00

sowie wie bisher nach Vereinbarung

☎ 0821 / 54 37 40 50 Gst Augsburg

☎ 089 / 13 01 45 83 Gst München

☎ 0911 / 21 47 20 Gst Nürnberg

☎ 0941 / 46 52 38 40 Gst Regensburg

☎ 0931 / 26 08 01 20 Gst Würzburg

E-Mail: „Ortsname“@evg-online.org



Herausgeber EVG, Region Bayern,
Gst Nürnberg, Essenweinstraße 4-6, 90443 Nürnberg,
☎ 0911 / 214720 Fax: 0911 / 2147220 nuernberg@evg-online.org
Gst München, Marsstraße 21, 80335 München,
☎ 089 / 13014583 Fax: 089 / 13014588 muenchen@evg-online.org
© EVG - Region Bayern 2020

Redaktion: Norman Maul, Gewerkschaftssekretär München (V.i.S.d.P.)

Bruno Adler, Heiko Jaeckel, Volker Kabisch,
Peter Lehmann, Alfred Plöderl, Dietmar Schulz,
Eduard Seitz, Rolf Wittig.

Layout Dietmar Schulz

Redaktion MS 99: Artikelschluss 23.10.2020

Druck: DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste, Druck + Reprocenter München, Richelstr. 3, 80634 München, 089 1308-5109

Auflage: 950 Stück, gedruckt auf chlorfreiem Papier

Gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

Die aktuelle MS im Internet (ältere Ausgaben Info E-Mail ms@psmmuc.de)

http://www.evg-online.org/ bei Suche „Münchner Schiene“ eingeben

DB Fernverkehr AG
München

Tarifpluralität, ein sperriges Wort. Doch was steckt dahinter? Ein Versuch der Aufklärung. Der Duden



spricht bei Pluralität von einem mehrfachen, vielfachen, vielfältigen Vorhandensein. Auch Nebeneinander bestehen. Insofern liegen wir bei der Bahn richtig. Seit dem Wegfall der Grundlagentarifverträge mit der GDL und TG/EVG als Voraus-

setzung für konflikt- und widerspruchsfreie Tarifverträge und der Erweiterung des Geltungsbereiches des BasisTV auch auf Lokführer (FGr 4-TV) sowie die Weiterentwicklung BuRa-LfTV zu einem Tarifwerk für Lokführer, Zugbegleiter, Bordgastronomen, Trainer und Disponenten, haben wir erstmals zwei unterschiedliche Tarifverträge und seit 2015 eine „echte“ Tarifpluralität bei der DB AG.

Bei einer Mehrheit von Tarifverträgen spricht man von Tarifpluralität, wenn in einem Betrieb auf die Arbeitsverhältnisse die Tarifverträge unterschiedlicher Tarifvertragsparteien Anwendung finden und sich ihr

Geltungsbereich überschneidet. Also für eine Berufsgruppe mehrere Tarifverträge zur Anwendung kommen. Der Arbeitgeber spricht hier gern vom Günstigkeitsprinzip und versucht die Beschäftigungsbedingungen kollisions- und widerspruchsfrei zu gestalten. Daraus resultiert auch die ein oder andere Umfrage zum Thema Ruhetagsplan oder Wahlmodell.

Ohne Zweifel ist es keine leichte Situation für den Arbeitgeber welches Kreuz er sich mit den zwei Unterschriften auferlegt hat. Versuchen doch die Tarifvertragsparteien über die Weiterentwicklung ihrer Tarifverträge sich von der Konkurrenz deutlich abzuheben um so mehr Zuspornung zu erhalten.

Mit diesem neuen Rechtsrahmen haben sich seit Sommer 2015 auch die betrieblichen Interessenvertreter auseinander zu setzen. Sie überwachen schließlich den Arbeitgeber auf die Einhaltung der Gesetze, Verordnungen und Tarifverträge.

Da der Arbeitgeber die Gewerk-

schaftszugehörigkeit seiner Mitarbeiter nicht kennt, gruppiert er neue Mitarbeiter nach der Historie des



Lok Br 101

Berufsbildes die Lokführer in den LFTV und die Bordservicemitarbeiter in den FGrTV ein. Es besteht allerdings die Möglichkeit durch eine Erklärung der Gewerkschaftszugehörigkeit gegenüber dem Arbeitgeber die Anwendung der entsprechenden TV einzufordern. Das ist dann eine besondere Herausforderung für die Betriebsräte hier den Überblick zu behalten. Eine Rosinenpickerei darf es hier nicht geben. Darauf werden die Betriebsräte der EVG achten, denn das Kreuz mit der Tarifpluralität darf der Arbeitgeber alleine tragen.

Heiko Jaeckel

Neues aus dem Einsatzbereich IV

Wie heißt es immer so schön: Neue Besen kehren gut. Das kann man bis heute, auch vom neuen Leiter Triebfahrzeugführer Bayern sagen. Im April 2020 läuft mit der Jahresfrist sein Welpenschutz aus und das



Lok Br 110

Personal nickt anerkennend. Das Streckenportfolio München hat ebenfalls zugelegt. Vieles war im Bestand schon mal vorhanden, allerdings die datierte Schicht- und Einsatzplanung ist immer wieder eine bundesweite Herausforderung. Nun muss der Chef nicht alles selbst können, aber es erleichtert die Führung allemal, wenn er weiß wie die Belegschaft tickt. Das ist in München spürbar der Fall. Die



ICE Ausfahrt München Hbf

Kontakte zwischen Personal und Führungsebene werden intensiviert und der Abstand auch zum Betriebsrat wird geringer. Nicht wenige führen dies auf die Generationssichtweise mit Stallgeruch zurück. Ein Weg der aus meiner Sicht DB weit gerne Schule machen darf. Die Eisenbahn ist und bleibt mit über 180 Jahren Tradition ein Unternehmen das von seinen Mitarbeitern mit Einsatzbereitschaft, Fleiß und viel Stolz getragen wird. Auch wenn es in der heutigen Zeit nicht immer gern gesehen wird, Wissen und Erfahrung liegen nah beieinander und haben enorme Auswirkung auf die Mitarbei-

terzufriedenheit.

Neue Besen kehren gut, aber die Alten wüssten die Ecken. In der Hoffnung, dass unser Leiter Triebfahrzeugführer Bayer auch die schwierigen Ecken meistert, wünsche ich ihm viel Erfolg für die Zukunft.

Heiko Jaeckel

Daten zu Seite 13

Daten IC2 Bombardier 1. Serie

Betriebsaufnahme Dezember 2015, 40 Züge, mit 5 Wagen, 462 Sitzplätzen, Zuglänge 135 m (ohne Lok) Leistung der Zuglok 5.600 kW, BR 146.5, 15t schwerer als Eindeckerwagen, bieten aber 50 Sitze mehr, sind teurer in der Unterhaltung, haben Hocheinstieg von 76 cm, Tiefeinstieg 60 oder 65 cm. Der IC2 ist der erste Zug auch mit einem barrierefreiem Einstieg von 75 cm, hat aber kein Bistro mehr, insgesamt wurden vorerst 120 IC2 bestellt.

Quellen Internet, Wikipedia

Lage Bordservice Anfang 2020

Ein kleiner Bericht zur aktuellen Lage im Bordservice, mit Schwerpunkt Bordgastronomie.



Lok Br 103

Seit Mitte Dezember wird die MoKa im Regelbetrieb an Bord der Züge eingesetzt. Leider klappt das bis heute noch nicht sehr gut. In vielen Fällen stimmen Abrechnungen nicht, verschwinden Bonierungen, beispielsweise werden Kreditkarten dem Kunden belastet, obwohl es in der Kasse storniert wurde. Generell läuft sie sehr langsam, das Bonierungsprozedere wie ZUB APS sind sehr zeitaufwendig zu bonieren, die WLAN Verbindungen auf dem Zug, welche für einen stabilen Lauf der Moka wichtig sind, funktionieren auch alles andere als optimal. Dazu kommen jetzt erste Testkäuferberichte, bei denen es sehr schwer zu klären geht, ob der Mitarbeiter Fehler gemacht hat oder die Kasse.

Das Ganze führt dazu das Mitarbei-

ter jetzt öfter belastet werden.

Außerdem benötigt der Mitarbeiter ein Handy, ein Tablet, ein Drucker, sowie ein Kartenlesegerät, und eine Powerbank. Diese Geräte müssen alle geladen sein, weder in den Arbeitsstellen, noch in den Galleys wurden hierfür neue Steckdosen geschaffen. Lange Schichten können daher auch zum Ausfall einzelner Geräte führen.

Viele IKV geben daher derzeit ihren IKV Vertrag auf, und möchten nur noch als Steward eingesetzt werden.

Da die ganzen Arbeitsprozesse um die MoKa so langwierig sind, kommt es hier auch zu sehr viel Serviceeinschränkungen, was Umsatzeinbußen mit sich bringt.

Des Weiteren ist der Arbeitgeber derzeit nicht in der Lage, korrekte Abrechnungen, bei Umsatzprozenten und teilweise auch bei anderen Zulagen zu liefern. Im Februar wurde ein Vorschuss ausbezahlt, der auf dem Lohnzettel nicht ersichtlich genau hervorgeht.

Da es mittlerweile das Gehalt betrifft, das in den niedrigsten Lohngruppen

512/510, führt verständlicherweise zu großen Mitarbeiter Frustrationen.

Von nach wie vor häufigen Kühlungsausfällen, fehlender Ware, nicht funktionierenden Galleys, möchte ich erst gar nicht schreiben hier hat man sich ja über die Jahre an die schlechten Zustände gewöhnt.

Wenn man dann noch sieht, das wieder Roko Verhandlungen anstehen, bei denen geplant ist den IKV abzuschaffen, diese Tätigkeit soll ja an den ehemaligen Zub abgegeben werden. Da denke ich mit einer so funktionierenden Moka wird das auch hier zu einem großen Absprung der Mitarbeiter führen.

Die Gesamtsituation führt derzeit dazu, dass der Krankenstand steigt, die Fluktuation ebenfalls weiter zunimmt. Neue Mitarbeiter so an Bord zu behalten, wird sicher schwer.

Lok Br 121



Entgleisung bei 290 in Norditalien

Am 8. Februar entgleiste bei Lodi der erste „ICE“ Frecciarossa von Mailand nach Bologna bei 290 km/h. An einer offenbar falsch liegenden Weiche wurde der führende Triebkopf des Roten Pfeils vom Zug getrennt, aus dem Gleis geworfen, drehte sich dabei um 180°, schlug zunächst gegen auf einem Nebengleis abgestellte Fahrzeuge, durchbrach einen Zaun und kam dann auf der Seite zu liegen. Ein Drehgestell löste sich dabei und riss dabei ein Gebäude teilweise ein. Der übrige Zug fuhr noch einige hundert Meter neben dem Gleis weiter, bis auch der zweite Wagen umkippte und er zum Stillstand kam. Umherfliegende Trümmer spritzten noch Hunderte von Metern weit über Äcker und die anliegende Straße. In dem um 5:10 schwach besetzten Zug gab es „nur“ einen Toten und einige Verletzte, die beiden Lokführer Giuseppe Cicciù (52) und Mario Di Cuonzo (59), der Assistent, überlebten den Unfall nicht,

sie wurden etwa 150 Meter entfernt vom Zug gefunden. Ursache war eine abzweigend liegende Weiche vor dem kleinen Bahnhof. - Rätselhaft bleibt, wie das Sicherungssystem auf der Lok dennoch freie Fahrt mit Vmax zulassen konnte.

Ausgangslage laut Wikipedia

Der Frecciarossa 9595 wurde mit einem Triebzug BRETR400 gefahren und war von Milano Centrale nach Salerno unterwegs. An Bord des ersten Morgenzuges befanden sich 28 Fahrgäste sowie die Zugbesatzung. Den Bahnhof von Livraga durchfuhr er mit annähernd 290 km/h. Dem

ICE Italia Frecciarossa Foto Wittig



Zug war signalisiert, dass er mit der Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, fahren durfte.

Die Weiche Nr. 5 bei km 166 befand sich in einer Stellung, die mit höchstens 60 km/h befahren werden durfte. Als der Zug sie um 5:34 Uhr mit 290 km/h befuhr, entgleiste er.

In der Nacht vor dem Unfall hatten Wartungstechniker an der Weiche Nr. 5 gearbeitet und dabei den Weichenantrieb (attuatore) teilweise ausgetauscht.

Am Tag nach dem Unfall riefen die Gewerkschaften zu einem zweistündigen Streik auf und forderten von der Bahn, die von den Gehältern der Streikenden einbehaltenen Beträge den Familien der beiden verstorbenen Triebfahrzeugführer zu spenden. Dem wurde auch stattgegeben. Die Staatsanwaltschaft Lodi untersucht den Unfall, ebenso das beteiligte Netunternehmen, Rete Ferroviaria Italiana (RFI),



DB Fernverkehr AG Nürnberg

Warum keine Doppeltraktion mit BR 403 auf der VDE 8.1?

Nach den Anfangsschwierigkeiten bei der Betriebsaufnahme auf der VDE 8.1 (Unterleiterbach-Erfurt) zum 10.12.2017 entwickeln sich Fahrgastzahlen sehr positiv. Die Züge sind gut ausgelastet. Besonders die Sprinterzüge, die München und Nürnberg mit Berlin in weniger als vier Stunden

Doppeltraktion mit BR 403 auf der VDE 8.1?

die entstehende Schienenspannung ausgeglichen werden kann. Durch die hier durchgehende feste Fahrbahn und ohne den dadurch möglichen Einbau eines Schienenausuges auf der VDE 8.1 kann dieser aber an dieser Stahlfachwerkbrücke nicht genügend ausgeglichen werden. Dazu kommt die zulässige Geschwindigkeit von 300 km/h.

Herr Dipl.-Ing. Reiner Selig DB Netz AG, Leipzig beschreibt auf einem Symposium zum Brückenbau im Jahr 2018 die bautechnischen Probleme sehr ausführlich.

Die Itztalbrücke und ihre technischen Herausforderungen, Grundla-

der Autobahndirektion Nordbayern erforderlich.

Wegen der geringen Tragfähigkeit des Baugrunds im Itztal mussten umfangreiche Vorbereitungen getroffen werden. Die beiden Widerlager und die 14 Stahlbetonhohlpfeiler wurden als Tiefgründung angelegt mittels bis zu 30 m tiefen Großbohrpfählen mit einem Durchmesser von 1,20 m. Vor ihrem Bau war an der nördlichen Talflanke eine ehemalige Abfalldeponie saniert worden. In deren Hang wurde das nördliche Widerlager gegründet, weshalb der Untergrund standsicher gemacht werden musste. Zudem befand sich im Bereich des südlichen



Itztalbrücke in voller Länge

verbinden, werden stark nachgefragt. Da stellt sich natürlich die Frage, warum diese Züge nicht schon längst in Doppeltraktion gefahren werden. Zum einen wird es wohl an der Fahrzeugverfügbarkeit mit der notwendigen ETCS-Ausrüstung der BR 403 liegen. Doch selbst wenn diese gegeben wäre, sollen z.Z. die ICE 3 nicht in Doppeltraktion über diese Strecke verkehren. Andere ICE-Baureihen sind nicht von den Einschränkungen betroffen.

Der Grund dafür befindet sich in km 107,7 bis 108,5 der VDE 8.1, der 868m langen Itztalbrücke am Abzw Esbacher See, Nähe Coburg.

Dieses als Untergurt-Stahlfachwerk-Brücke ausgeführtes und mit 300 km/h befahrbare Bauwerk weist für Eisenbahnbrückenbauer eine ganz bestimmte, an diesem Bauwerk schwer zu beherrschende, Besonderheit auf - **die Schienenspannung!** Sie entsteht durch die physikalische Ausdehnung der Schienen und des gesamten Bauwerkes bei Wärmeinfluss. Bei normalem Schotteroberbau wird die Wärme (z.B. durch Sonneneinstrahlung) durch dichte Schotterstopfung an den Untergrund abgeführt. Bei größeren Brücken wird dann noch zusätzlich ein sogenannter Schienenauszug eingebaut, so dass

gen und Bau der Itztalbrücke

Die Itztalbrücke wurde 2003–2005, also ca. zwölf Jahre vor Inbetriebnahme der Gesamtstrecke, errichtet. Sie befindet sich auf der Neubaustrecke zwischen Ebensfeld und Erfurt im Bereich von km 107,714 - km 108,582. Die Neubaustrecke verläuft in diesem Abschnitt östlich von Coburg. Mit der 868 m langen und maximal 30 m hohen Brücke überquert die Strecke das Tal der Itz zwischen Dörfles-Esbach und Rödental.

Das Bauwerk zeichnet sich durch eine schlanke und transparente Gestaltung aus, eine Stahlverbundkonstruktion mit untenliegenden Stahlfachwerkträgern. Die Brücke ist auf 14 Pfeilern und zwei Widerlagern, die Verbindung mit dem Erddamm am Anfang und Ende der Brücke, mittels Bohrpfehlgründung gegründet. Die Spannweite zwischen den Pfeilern beträgt 58 m. Der Bau der Brücke war Teil einer komplexen Verkehrslösung. Sie stand in engem Zusammenhang mit dem Bau der parallelgeführten Autobahnbrücke der A 73 und der Umverlegung der kreuzenden Staatsstraße 2202. Vor allem die Autobahnbrücke Itztal, die westlich in ca. 25 m Abstand errichtet wurde, machte umfangreiche Koordinierungsmaßnahmen zwischen der Deutschen Bahn und

Widerlagers ein ehemaliges Munitionsdepot. Von den unterirdischen Bauwerken lagen nur unzureichend Pläne vor, so dass teilweise noch während der Bauausführung erkundet werden musste.

Auf die Pfeilerköpfe wurde nach Herstellung der Pfeiler ein am Boden vormontiertes Stahlstrebenfachwerk, insgesamt 2.600 t wiegend, mit Mobilkränen als Zwei- bzw. Dreifeldtragwerk aufgesetzt. Auf den Obergurten dieses Tragwerkes ist abschließend eine 45 cm dicke Betonfahrbahnplatte im Pilgerschrittverfahren betoniert worden. Mit dieser flachen und transparenten Konstruktion sollen die Sichtbeziehungen im Itztal möglichst wenig gestört werden. Als Oberbau wurden im Bereich der Brücke und darüber hinaus die Feste Fahrbahn System ÖBBPorr eingebaut. Die Schienen laufen lückenlos über den Brückenüberbau und die anschließenden Bahnkörper durch.

Interaktion von Brückentragwerk und Oberbau

Grundsätzlich wirken das Brückentragwerk (Überbau und Unterbauten) und der Oberbau (Feste Fahrbahn mit Schienen) bei der Abtragung der Längskräfte aus Bremsen und Anfahren zusammen. Die Längskräfte werden dabei teilweise über die

Schienen bis zum Erdbauwerk hinter den Widerlagern sowie teilweise über die Brückenlager und die Unterbauten in die Gründung weitergeleitet. Die freie Bewegung des Brückenüberbaus wird durch die lückenlos durchlaufenden Schienen behindert. In den Schienen entstehen Längskräfte aus Verformungen des Überbaus, zum Beispiel infolge Temperaturänderungen, vertikaler Belastung, Anfahr- und Bremslasten sowie Schwindens und Kriechens. Eine große Rolle spielen auch die Steifigkeiten der Unterbauten gegen Horizontalverschiebung in Brückenlängsrichtung. Die Einflüsse aus dem Zusammenwirken (Interaktion) von Brückentragwerk und Oberbau müssen sowohl bei der Dimensionierung der Brückentragkonstruktion als auch beim Nachweis der Schienen (Einhaltung der zulässigen Schienenspannungen) berücksichtigt werden. Die große Bauwerkslänge, die verhältnismäßig geringe Längssteifigkeit der als Festpunkt ausgebildeten hohen Pfeiler sowie die lückenlose Führung des Gleises bewirken bei der Itztalbrücke eine stark ausgeprägte Interaktion zwischen Gleis und Brückentragwerk.

Technische Oberbau Herausforderungen und Lösung

Im Zuge der Nachweisführung zur Oberbau-Tragwerk-Interaktion für die Feste Fahrbahn wurde im Jahr 2015 die ursprüngliche Ausführungsplanung der Brücke überprüft. Dabei wurde erkannt, dass die im Zuge des Brückenbaus erstellten Nachweise für die Schienenspannung fehlerhaft sind. Eine neuerliche, korrigierte Nachweisführung wies deutliche Überschreitungen der zulässigen Schienenspannungen aus.

Zur Ertüchtigung wurden seit 2015 diverse Varianten untersucht. Die Reduzierung der Effekte aus der Interaktion zwischen Gleis und Tragwerk basiert zum einen auf der Verringerung des Längsverschiebewiderstands der Stützpunkte. Hierfür war ein modifizierter Schienenstützpunkt zu entwickeln, zu prüfen, für die Betriebserprobung zuzulassen und einzubauen. Der Nachweis der genannten Anforderungen an den Sonderschienenstützpunkt (SSP) erfolgte über ein abgestimmtes Verfahren an der Technischen Universität München, Prüfamts für Verkehrswegebau. Ein Prüfprogramm und die Methodik

der Zulassungsprüfungen wurden definiert und mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt.

Zum anderen wurden in Ergänzung dazu die verbleibenden Überschreitungen der Schienenspannungen auf der Zug- und Druckseite durch Erhöhung der Grenzwerte im Rahmen eines Nachweises gleicher Sicherheit legitimiert. Dieser wurde auf Basis eines ausführlichen Risikomanagementverfahrens gemäß CSM-Verordnung (EU) Nr. 402/2013 geführt. Hierfür wurden folgende Kompensationsmaßnahmen durch ein Expertenteam festgelegt:



Itztalbrücke mit RE nach Sonneberg

1. Maßnahme: Lage und Art der Schienenschweißungen
2. Maßnahme: messtechnische Dauerüberwachung
3. Maßnahme: Ansatz von abgesicherten Unterbausteifigkeiten
4. Maßnahme: Durchführung eines Bremsversuchs
5. Maßnahme: rechnerische Untersuchung zum Stabilitätsversagen
6. Maßnahme: Versuche zur ertragbaren Längskraft
7. Maßnahme: Direkte Überwachung des Längsverschiebewiderstands vor Ort
8. Maßnahme: Zusätzliche Verankerung der Gleistragplatten mit vier Stützpunkten
9. Maßnahme: Sicherstellung der dauerhaften Betriebssicherheit sowie präventive Feststellung der Zustandsentwicklung im Rahmen eines Instandhaltungskonzeptes

Fazit

Im Ergebnis konnte der Nachweis gleicher Sicherheit trotz aller technischer Komplexität sowie der terminlichen Anspannung rechtzeitig und erfolgreich geführt und somit eine Grundlage für einen dauerhaft

sicheren Eisenbahnbetrieb auf der Itztalbrücke als Teil des VDE 8 geschaffen werden. Die beschriebenen Maßnahmen werden in ihrer Summe als geeignet und ausreichend bewertet, um Risiken aus den Abweichungen der anerkannten Regeln der Technik auf ein akzeptables Maß zu begrenzen. Die Brücke wurde im November 2017, rund einen Monat vor Inbetriebnahme des Großprojekts VDE 8.1, komplett fertiggestellt.

Soweit die fundierte fachliche Erläuterung zu den bautechnischen Problemen auf der Itztalbrücke.

Um jegliches Restrisiko für einen sicheren Betrieb auszu-schließen und um auch hohe Instandhaltungskosten möglichst zu vermeiden hat die DB Netz AG der DB Fernverkehr AG **empfohlen**, bis zur sicheren Berechnung des Bauwerkes auf Fahrten in Doppeltraktion mit ICE 3 zu verzichten. Gleichzeitig werden seit Inbetriebnahme der Strecke Messungen im laufenden Betrieb an der Brücke durchgeführt. Die

daraus gewonnenen Daten flossen in die neuesten Berechnungsmodelle ein. Im Ergebnis daraus ist seit kurzem der Einsatz der genannten Zugkonfiguration auf der VDE 8.1 sicher und zuverlässig möglich, so dass keine Beschränkungen mehr erforderlich sind.

Wir dürfen gespannt sein, ob wir vielleicht ab dem nächsten Fahrplan die Sprinterzüge bei entsprechender Fahrzeugverfügbarkeit mit ETCS Ausrüstung in Doppeltraktion ICE 3 nach Berlin fahren werden.

Zum Schluss sei noch angemerkt, dass während einer geplanten Sperrpause vom 02.-08.09.2020 für andere Baumaßnahmen auch eine Testreihe mit Güterzügen auf der Itztalbrücke durchgeführt werden soll, um auch hier zu gesicherten Erkenntnissen zu kommen.

Volker Kabisch

Die Redaktion der MS bedankt sich für die gute Zusammenarbeit für diesen Beitrag bei den zuständigen Stellen bei der DB Netz AG

Liebt euch und verzeiht euch
kleine Schwachheiten und
trachtet, dass euch die
gegenseitige Liebe alles ersetzt!
Johann Wolfgang von Goethe

Die neue BR 1440 der S-Bahn Nürnberg

Wie bereits mehrfach in der MS berichtet, konnte sich DB Regio Bayern nach einem längeren, juristischen

Schnellfahrstrecke nach Allersberg erforderlich ist.

Im Oktober 2019 wurden die ersten beiden Triebzüge von Salzgitter nach Nürnberg überführt, mit denen zunächst die Schulung der Ausbilder und des Werkstattpersonals erfolgte. Ab März 2020 wurden dann die ersten Lokführer geschult, zunächst ausschließlich Tf mit Baureihenkenntnis BR



BR 1440 in Nürnberg Hbf

Tauziehen im Dezember 2016 den Zuschlag für die Ausschreibung der Nürnberger S-Bahn sichern.

Da für das Los 2 (die Linien S 3-5) der Einsatz von Neufahrzeugen gefordert wurde, bestellte DB Regio Bayern im März 2017 beim Fahrzeughersteller Alstom Transport Deutschland 27 Triebzüge der BR 1440 aus der Fahrzeugfamilie Coradia Continental, deren Vorgänger-Baureihe 440 bereits in mehreren Varianten bei DB Regio und der Agilis Verkehrsgesellschaft in Bayern eingesetzt wird. Als Besonderheit werden 5 Fahrzeuge mit LZB ausgerüstet, die für den Einsatz auf der neuen S 5 über die

440. Für diese Tf war nur eine Zusatzausbildung an einem Ausbildungstag vorgesehen. Mitte März wurden dann drei weitere Fahrzeuge vom Hersteller nach Nürnberg überführt, sowie die beiden zuerst gelieferten Triebzüge für Komplettierungsarbeiten an den Hersteller zurückgegeben.

Drehgestelle



Nach den ursprünglichen Planungen sollten zunächst die momentan auf der S4 eingesetzten 440 (Mainfrankenbahn und Fuggerexpress) ersetzt werden, anschließend sollen nach Umstellung der S 3 und S4 mit den freigesetzten 442 die 143+x-Wagen auf der S 2 abgelöst werden.

Allerdings dürfte sich die Ausbildung der Lokführer aufgrund der aktuellen Situation (CORONA) auf unbestimmte Zeit verzögern, so dass vermutlich in diesem Jahr nicht mehr mit der Ablösung der BR 143 und der x-Wagen auf der S 2 zu rechnen ist.

Der Nahverkehrler

Zum Schluss noch einige technische Daten:

Fahrzeuglänge	76600 mm
Breite	2920 mm
Höhe	4280 mm
Dienstgewicht	169 t
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	230 2.Kl
Leistung 8 wassergekühlte Fahrmotoren mit je	250 Kw
	= 2000 Kw
Einstiegshöhe	760 mm
Radsatzanordnung	Bo` (Bo) (2) (Bo) Bo`

Reisetipp: Das Schilcherland und der Stainzer Flascherzug

Ganz im Süden der Steiermark in Österreich, kurz vor der slowenischen Grenze, befindet sich das Schil-

Flascherzug“ betrieben.

Vor den bunten Zügen kommen heute planmäßig Dampflok von den ehemaligen rumänischen Waldbahnen zum Einsatz. Des Weiteren stehen eine Reihe von Dieselloks zur Verfügung.

Bei der gemütlichen Fahrt durch die eigentlich unspektakuläre, bäuerlich geprägte Landschaft wird an der Zwischenstation Kraubath ein längerer Halt eingelegt. Gelegenheit für die Fahrgäste die kulinarischen Köstlichkeiten des Schilcherlandes zu probieren.

Doch wie kam der „Flascherzug“ eigentlich zu seinem Namen? Nun, die Geschichte geht so: Der Name des „Flascherzuges“ stammt aus der Zeit, als in Rachling der Wunderdoktor

Auf der Strecke



Abfahrbereiter Zug in Stainz

cherland mit seinen weitbekannten Weinanbaugebieten. Schilcher Wein ist die Bezeichnung des Weins aus der österreichischen roten Rebsorte „Blauer Wildbacher“.

Fast in der Mitte des Schilcherlandes verläuft eine kleine im Jahr 1892 eröffnete, 11 km lange schmalspurige Bahn auf 760 mm von Stainz nach Preding - Wieseldorf. Die einst als Stainzer Bahn, oder auch Lokalbahn Preding-Wieseldorf - Stainz bezeichnete Strecke gehörte zur Steiermärkischen Landesbahn und wird seit der Einstellung von der Marktgemeinde Stainz als Touristikbahn „Stainzer



Zwischenhalt in Kraubath

Johann Reinbacher, genannt der „Höllerhansl“ (1866 - 1935) praktizierte. Er stand in dem Ruf, aus dem Urin verschiedene Krankheiten feststellen zu können. So reisten viele Leute mit der Lokalbahn mit einem Flascherl Urin im Handgepäck nach Stainz an und suchten den „Höllerhansl“ auf. Da er für seine „Behandlung“ aber nie Geld verlangte, sondern nur verschiedene Tees und Ansichtskarten verkaufte und die Einnahmen daraus ordnungsgemäß versteuerte, konnte ihn auch der Prozess wegen Kurpfuscherei im Jahr 1921 nichts anhaben.

Geblieben ist aber bis heute der Name „Flascherzug“.

Weiter Infos unter: www.flascherzug.at

Volker Kabisch



25 Jahre seit der Schließung des Aw München-Freimann

Ausbesserungswerk München-Freimann

Vorab in eigener Sache:

Zugegeben, ich hätte mir meinen Abschied bei meinem Engagement für die Eisenbahn nach 37 durchgehenden Berufsjahren anders vorgestellt. Es war mir jedoch, krankheitsbedingt und ausgelöst durch meinen letzten Arbeitgeber DB Fernverkehr AG, nicht mehr möglich, mich in Anstand und Würde als Aktiver aus meinem Berufsleben und bei langjährigen Kollegen und Mitarbeitern im In- und Ausland persönlich und vor Ort zu verabschieden. Aber „der aufrechte Gang“, den ich mir als Beamter ein Berufsleben lang „geleistet“ habe, hat halt seinen Preis. Es soll auch nicht unerwähnt bleiben, dass die, die meine über das Pensionierungsdatum hinaus andauernden Krankheiten ausgelöst haben, keine waren, die sich nachweislich in einem technischen Beruf qualifiziert haben.

Es hat mich dann gefreut, als man an mich mit der Bitte herantrat, Anekdoten aus meinem Berufsleben für eine Veröffentlichung niederzuschreiben, kann ich doch nun damit zumindest teilweise auch meinen Dank an langjährige Kollegen und Mitstreiter zumindest indirekt aussprechen.



Aw Freimann Halle 24 Vorfeld

Nachdem ich in meinem Eisenbahnberufsleben nicht nur als ein „Betriebler“, sondern auch in der „schweren Instandhaltung“ tätig war, bietet es sich an, mit meinen beruflichen Erinnerungen aus dem Ausbesserungswerk München-Freimann zu beginnen, jährt sich doch in diesem Jahr wieder einmal dessen finale Schließung.

In Folge werden nun zuerst Anekdoten mit Bezug zum AW München-Freimann bzw. aus dem AW München-Freimann der 70-er, der 80-er und der frühen 90-er Jahre von mir aus meinen Erinnerungen und vor allem aus meiner Sicht der Dinge nieder-

geschrieben.

Berührungspunkte mit dem AW München-Freimann

Meine „Berührungspunkte“ mit dem AW München-Freimann waren

vielfältig: Als Praktikant bei der Deutschen Bundesbahn während meines Studiums, als Inspektoranwärter für den gehobenen maschinentechnisch/elektrotechnischen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn, als Unregelmäßigkeitsachsbearbeiter beim Maschinenamt München 1 (MAMünchen 1) und dann bei der Regionalabteilung München 1 (RA München 1), als m/et-DB-Lehrer bei der BD München und an der Bundesbahnschule München-Aubing und schließlich als, im positiven Sinne des Wortes, letzter verantwortlicher Schweißfachingeni-

München 1 angehörten.

Als meine Mitarbeiter und ich im August 1995 unsere Umsiedlung der Lehrschiweißerei vom Lok-AW München-Freimann in das Reise-

zugwagen AW München-Neuaubing abgeschlossen hatten und damit die letzte produzierende Unterabteilung des AW München-Freimann dieses verlassen hatte und diese Lehrschiweißerei sogar vergrößert in der neuen Heimat im AW München-Neuaubing weiterbestand, war die Existenz der „Edelschmiede RAW/AW München-Freimann“ nach 70 Jahren Bestand endgültig abgeschlossen und damit Geschichte.

Es sei an dieser Stelle auch nicht unerwähnt, dass wir gezwungen waren, Teile unserer Ausrüstung per Eisenbahn von Freimann nach Neuaubing zu verlagern. Wir beluden also mit Unterstützung

eur des AW MF.

Auch die Ausstellung im AW München-Freimann im Jahr 1985 habe ich für die Lokerklärungen personalkoordinierend vom MA München 1 aus begleitet.

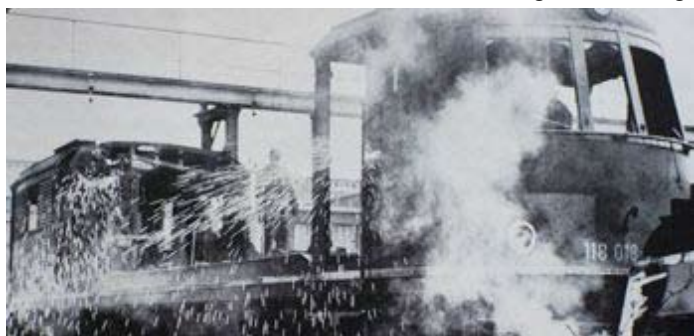
Es sei vorausgeschickt, dass ein DB-Ausbesserungswerk innerhalb der Deutschen Bundesbahn und auch noch zu Beginn der DBAG eine gewisse Sonderstellung hatte und die direkte Schnittstelle vom Werkstätten zum Betriebsmaschinendienst lange Zeit alleinig die Abnahmelokführer (und Abnahmewagenmeister) waren, die im Falle des AW München-Freimann personell dem MA München 1/der RA

des „Schubs“, also mit Staplern und Mitarbeitern der Transporteinheit des AW München-Freimann zwei Hbis mit dem Ergebnis, dass beide Waggon, die zudem verplombt waren, während des drei Tage dauernden Eisenbahntransports von Freimann nach Neuaubing aufgebrochen wurden und einige unserer Anlagenteile und auch persönliche Ausrüstungsgegenstände somit nicht mehr im AW Neuaubing ankamen. Die angemeldeten Recherchen zu diesem „Bahnfrevell“ blieben damals erwartungsgemäß ergebnislos.

© Heinrich Stangl

Heiße Lager an den Vorlaufachsen der 118 006

Die 118006-6 bekam am 27.06.1978, also im Sommer, im AW München-Freimann letztmals eine „bahnamtliche Untersuchung nach dem § 32 der EBO (Eisenbahnbau- und Betriebsordnung)“, explizit war dies eine E 2.8, also eine Untersuchung mit einem Hauptbauteiletausch. Anlässlich dieser Untersuchung bekam diese Lok auch neue „Haxen“, sprich es wurden alle Radsätze, also die Treibachsen und die Achsen der Lenkgestelle u.a. neu „bereift“, dabei auch alle Radsatzlager erneuert und ebenso wurden die Lenkgestelle der Bauart AEG-Kleinow, die eine Modifikation des Krauss-Helmholtz-Lenkgestelles darstellten, überholt.



Die Lok bekam also auch nochmals neue Lager. Dazu mussten die alten Lager ausgebaut und die beiden Lagerschalenhälften bearbeitet werden. Die neu mit Weißmetall eingegossenen Lagerhälften mussten nach dem Gießen und bevor diese eingebaut werden konnten, zuerst an den Schalensitzhälften gefräst und dann zusammengespannt „auf Maß“ gedreht werden, sprich auf den jeweiligen pägepolierten Lagersitz der jeweiligen Achse adaptiert werden. Ganz wesentlich bei Gleitlagern: Daraufhin mussten die jeweiligen Lagerinnenflächen auch noch geschabt werden. Das fachgerechte Schaben der Lagerschalen mit speziell dafür vorhandenen Schabeisen mit der Möglichkeit der Anbringung von diversen Schabeinsätzen hatte vor allen Dingen die Aufgabe, einen „tragfähigen Ölfilm“ in den Lagern zu gewährleisten, sprich die Lagerauflagefläche so gekonnt durch Schaben der Oberflächen zu verkleinern, dass auch ein flächiger schmierender Ölfilm im Lager bei einer vollen Tragkraft gewährleistet war.

Zur 118 006-6: Die Lok lief am 27.06.78 planmäßig nach Ihrer E 2.8-Untersuchung im AW und nach einer zugehörigen Probefahrt aus

und wurde wieder im Betriebsalltag eingesetzt. Jedoch sollte dieser Betriebseinsatz nicht lange dauern und die Lok wurde dem AW MF erneut zugeführt mit der Vormeldung: „Achsen Lenkgestelle laufen heiß“. Daraufhin zuerst Unverständnis im AW. Es kam, was man dazumal dann immer als Erstes machte: Die Lok wurde einem Abnahmelokführer nochmals für eine Werksprobefahrt gegeben. Für diese Probefahrt wurde dann eine verlängerte Streckenfahrt vorgesehen. Ergebnis: Die Achsen der Lenkgestelle liefen tatsächlich heiß.

Also Lok auf die Achssenke im AW, Lenkachsen ausbauen und ausfahren, Lager besichtigen und begutachten

und dann überarbeiteten. Achsen mit Lagern wieder einbauen und wieder Probefahren. Ergebnis der nächsten Probefahrt: Die Achsen liefen weiterhin heiß. Daraufhin Rätselraten im AW.

Wieder war es ein Partieführer, der um seine und die Gedingezulage seiner Mitarbeiter bangte, der mit seinem Satz „da müaßt ma hoid iatz dann doch an Siegi oder an Kare wieder hoin“ („da müssen wir halt jetzt dann doch den Siegfried oder den Karl wieder zurückholen“) Licht ins Dunkel brachte. Tatsächlich entschloss man sich daraufhin seitens der Werkleitung, einen der beiden zwischenzeitlich mit ihrem offensichtlichen Spezialwissen in Rente gegangenen letzten langjährigen Lagerschaber zu bitten, nochmals an den vormaligen Arbeitsplatz zurückzukehren.

Der Siegi ließ sich nicht lang bitten und kam tatsächlich noch einmal an „seinen“ alten Arbeitsplatz „in seinem AW“ zurück, zog nochmals ein schwarzes Arbeitsgewand an, „bläute“ nochmal die Lagerschalenhälften (das „Bläuen“, auch „tuschießen“, war ein Auftragen von einem speziellen blauem Farbstoff mit einem konkret dafür vorhandenen Aufbringkissen auf die Lagerschalenoberfläche), schüttelte nach dem „Bläuen“ den Kopf, machte auf jeder Lagerschalenhälfte mehrere gezielt „über Kreuz“ gesetzte wirklich kraftvolle Züge mit satten Materialabtragungen mit zwei verschiedenen Schabeisen, an denen

er davor neuwertige Schabaufsätze anbrachte und sagte nach nicht einmal einer guten Stunde Arbeit: „So, iatz müssandns passn, iatz könnt's es wieda z'sammbaun“ („so, jetzt müssten sie passen, jetzt könnt ihr sie, die Lager, wieder zusammenbauen“). Anmerkung dazu: Die Lagerschabeisen für Gleitlager bestanden aus einer Stange mit beidseitigen Handgriffen, an denen mittig das jeweilige eigentliche Schabeisenprofil angeschraubt war. Zur damaligen Zeit hatte jeder, der regelmäßig Lager schabte, seine „eigenen Schabeisengestänge“, also Schabvorrichtungen hatte, die ergonomisch auf ihn abgestimmt waren.

Die nachfolgende abschließende Werksprobefahrt

So kam es dann auch. Die Lok wurde wieder komplementiert und über die Schiebebühne zur Werksprobefahrt aufgestellt.

Ich hatte damals zufällig die Möglichkeit, an dieser besagten Werksprobefahrt der 118 006-6 teilzunehmen, eine Probefahrt, die ich nie vergessen werde, wurde mir damals von einem der Profis gelernt, warum eine Werksprobefahrt eigene Gesetzmäßigkeiten hat und eigene Freiräume haben muss und dass eine Werksprobefahrt teilweise andere Rahmenbedingungen hat als eine Fahrt des klassischen Regelbetriebes. Ich habe auch damals gelernt, dass der Durchführende einer Werkstättenprobefahrt oder einer Werksprobefahrt ein zusätzliches, baureihenbezogenes und damit spezielles Zusatzwissen braucht.

Der altgediente Abnahmelokführer, der die Probefahrt durchführte, rief bei dem vorgeplanten Halt in Dachau zuerst die Zuglaufüberwachung (Zü) und dann die einzelnen Fahrdienstleiter im nachfolgenden Streckenabschnitt persönlich an und vereinbarte mit diesen, dass man ihn mit seiner Probefahrt in Dachau erst ablässt, wenn die „grüne Welle“ bis Ingolstadt sichergestellt ist. Zusätzlich gab er damals (im Jahr 1978!) dem Zü-Beamten und auch jedem Fahrdienstleiter noch den Hinweis: „Wir fahren schnell!“

Warum der besagte Abnahmelokführer all diese Vereinbarungen traf, wurde mir erst dann klar, nachdem wir in Dachau abgelassen worden waren: Die Lok wurde nun vom ihm mehrfach in dafür geeigneten Streckenabschnitten (es war also zudem für so eine

Fahrt eine hervorragende Streckenkenntnis von Nöten) zuerst weit über ihre Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 140 km/h beschleunigt und daraufhin wieder so abgebremst, dass die Lok zwar nicht „heißgebremst“ wurde, aber die zusätzliche Wärmeentwicklung durch die Klotzbremsen nicht unberücksichtigt blieb. Als wir in Ingolstadt dann nach durchgehender Fahrt in den „AW-Stutzen“ eingelasen worden waren, stiegen sowohl der mitfahrende AW-Probefahrt-Schlosser als auch der Abnahmelokführer sofort ab und befühlten die Lager der Vorlaufachsen. Ergebnis: Die Lager waren gut warm, die Lagertemperaturen lagen aber eindeutig noch in einem üblichen Bereich.

Also ab in die Kantine, um den Lagern die Möglichkeit zu geben, sich rückzukühlen. Die Rückfahrt von Ingolstadt verlief dann bis Dachau wie die Hinfahrt und nicht nach dem eingelegten Plan. Wir fuhren also zeitweise „weit vor Plan“, weil die zulässige Geschwindigkeit für

leerfahrende Lok (Lz) und auch des eingelegten Fahrplanes überschritten wurde. In Dachau gings wieder in die Überholung und die Achsen wurden wieder befühlt. Auch hier gab es dann zufriedene Mienen von Abnahmelokführer und Probefahrtsschlosser. Erst ab Dachau verlief die Fahrt dann nach den eigentlichen betrieblichen Vorgaben für Lz-Fahrten. Anmerkung: Damals lernte ich übrigens, wie man sich einem heißen bzw. warmen Lager „nähert“ um es zu begutachten und somit seine Lauffähigkeit bewerten kann. Mir wurde damals nämlich vom Probefahrtsschlosser der sicherlich derbe Grundsatz gelernt: „Wenns'd as z'ersd ospeibsd dann machsd nia an Fehla und du bleibsd vor oim ned dro bigga“ („Wenn Du das Lager, die Achswelle, den Radkörper zuerst anspuckst machst Du nie einen Fehler und du bleibst vor allem nicht dran kleben.“) Eine weitere Anmerkung dazu: Eine Lagerbegutachtung findet auch mit dem Handrücken, mit der Handfläche und/oder mit den Fingern

statt.

Im AW zurückgekommen war die Erleichterung allseits groß und die Lok ging noch am Abend mit dem Werks-Auslauf wieder in den Betrieb zurück und war ab da nach meinem Wissensstand bis zu ihrer Ausmusterung lagerseitig unauffällig. Auch in diesem Fall hatte es sich wieder gezeigt, dass langjähriges Fachwissen schlagartig weg sein kann, wenn die entsprechenden Mitarbeiter nicht mehr da sind und man es versäumt hat, entsprechend qualifizierten Nachwuchs heranzuziehen.

Dazu die weitere Anekdote:

Ich war bei den E-Bremseinstellfahrten für Lokomotiven der Baureihe 111 dann nicht mehr erstaunt, dass der die Einstellfahrt fahrende Lokführer gezielt über 160 km/h „in dafür geeigneten Abschnitten“ fahren musste, damit man den „E-Bremseinstelleinsatzpunkt“ einer 111 justieren konnte.

© Heinrich Stangl

Zeitungsartikel „Die Biergartensaison wurde eröffnet“

Zum „Grundlehrgang Elektrische Lokomotiven“ für Triebfahrzeugführer an der Bundesbahnschule München-Aubing gehörten auch „Lerngänge“ (sprich „Exkursionen“) von der Bun-

Diese Exkursionen waren fest in den Lehrplänen der Grundlehrgänge für elektrische Lokomotiven eingearbeitet und wurden von den Zuständigen der Bundesbahnschule München-Aubing zeitgerecht im AW München-Freimann angemeldet. Begleitet wurden diese Exkursionen der Lehrgangsteilnehmer immer von den mt/et-Lehrern (mt = maschinentechnisch, et = elektrotechnisch) und Ausbildern der Bundesbahnschule, die diese Rundgänge dann auch in eigener Zuständigkeit vor Ort im Ausbesserungswerk durchführten.

Es ist aber ein „Fall“ eines solchen „Lernganges in das AW München-Freimann“ bekannt, bei dem vor allem die Begleiter in einen Erklärungsnotstand kamen, als diese „danach“ zum Schulleiter der Bundesbahnschule zitiert und zu dieser Exkursion befragt wurden.

Das kam so:

Eine damals auflagenstarke Münchner Zeitung veröffentlichte unter der Woche im Frühjahr mit dem Aufmacher „Die Biergartensaison wurde gestern eröffnet“ einen Artikel mit einem Bild „von den ersten frühen Gästen in diesem Biergarten zum

Saisonbeginn“ aus einem bekannten Münchner Biergarten in der Nähe des Münchner Hauptbahnhofs. Diese „ersten Gäste“ wurden um einen runden Tisch sitzend, der zudem ein Schild „Stammtisch“ aufwies, abgelichtet und diese prosteten mit ihren gefüllten Maßkrügen dabei fröhlich in die Kamera.

Das Problem dabei: Die dazumals Fotografierten waren größtenteils Eisenbahner, die sich zu diesem Zeitpunkt laut Lehrplan ganz wo anders hätten befinden sollten, nämlich als Begleiter einer Lehrgangsteilnehmer-Exkursion im AW München-Freimann ...

Ich weiß zwar nicht, welche Maßnahmen der Disziplinarvorgesetzte (also der Schulleiter der Bundesbahnschule) für „die Abgelichteten“ damals ergriff, ich war aber als von der Bundesbahndirektion München zur Verstärkung an die Bundesbahnschule abgeordneter mt/et-Lehrer der Leidtragende, wurden doch diese Exkursionen in das AW München-Freimann nach diesem Vorfall fortan einesteils sehr restriktiv gehandhabt und andernteils wurden zudem diese Exkursionen auch noch zeitlich begrenzt.

© Heinrich Stangl



links Heinrich Stangl

desbahnschule München-Aubing, die sich in der Leienfelsstraße im Westen Münchens befand, in das AW München-Freimann, das sich im Osten Münchens befand. Die Exkursionen wurden durchgeführt, damit die Lehrgangsteilnehmer vor allem die einzelnen Komponenten von elektrischen Lokomotiven in einem ausgebauten Zustand sehen konnten und diese Bauteile dabei auch in ihrer (Einzel-) Funktion erklärt bekamen.

Böfflamott

Als wir zweiundsiebzig von Hamburg nach München kamen, weil zum Start der S-Bahn dringend Personal gebraucht wurde, hatten wir viel zu lernen. Zuerst mal die Sprache. Einige



Bw Ost Die Halle vom Gleisfeld aus

unserer Ausbilder verweigerten nämlich standhaft das Hochdeutsche, wir hatten uns gefälligst zu bemühen die Landessprache zu lernen. Wir lernten aber auch, dass Bier kein giftiges Getränk ist sondern ein Lebensmittel und zu einem bayrischen Schweinsbraten einfach dazu gehört.

Den gab es besonders gut in der herrlichen Kantine des Bw Ost. Aber noch besser allerdings schmeckte in der dampfenden Küche das „Böffla-



Bw Ost Die Halle mit V 60

mott“. Ja, genauso stand es auf der Tafel am Buffet. - Rätselhaft. Was konnte das wohl sein? Es roch jedenfalls verlockend und einigen Kollegen am runden Tisch schien es recht wohl zu bekommen. Lachsalven schallten ei-

nem von dort her entgegen wenn man den vom Küchendunst geschwängerten Raum betrat, das zeugte von zufriedenen Gästen. Also bestellte ich bei Isabella, der schnellsten aller

Büffet-frauen, auch so ein ominöses Böfflamott. Es stellte sich als saftiger

Rinderschmorbraten heraus. Dazu Semmelknödel und eine frische halbe Bier. Schließlich wollte ich mich der bayrischen Lebensart anpassen. Denn bei uns im Norden und im Rest der Republik war doch in den Kantinen Alkohol längst streng verboten. Dann versuchte ich mich mit meinem Teller noch irgendwie in die Runde hinein zu quetschen, die da am runden Tisch so lustig zusammen hockte. Denn an dem riesigen Tisch, den sie hinten in

der Werkstatt extra aus besten Wagenbodenbrettern hatten zimmern lassen, fand sich ja meist alles, was Rang und Namen hatte im Werk, versammelt. Die Leute vom Dienstplanbüro, die Schlosser vom Wagenwerk, Lokführer die vom Dienst kamen oder schnell vor dem Dienstantritt noch den Durst stillen wollten und auch der Chef selber ließ sich da öfter mal blicken. Denn hier erfuhr man zuerst was es Neues gab im Bw und auf den Strecken der Bahn.

Das Tafelsilber verscherbelt

Genauso die Elektrizität; auch die haben wir leider längst an Private verscherbelt, weil ja Wattenfall und RWE angeblich viel effizienter wirtschaften können als ein Staatsbetrieb. Jetzt zahlen wir fast doppelt soviel für den Strom wie die Franzosen, (allerdings auch wegen unserer EEG Umlage) wo der staatlichen ENA nach wie vor E-Werke und Netze gehören.

Unser Ureigenstes, unser Grund und Boden, ist ebenfalls der freien Spekulation ausgesetzt. Wenn heute ein Finanzhai einige übrige Milliarden hat, kauft er sich in München oder Frankfurt eine Immobilie und in fünf oder sechs Jahren kann er sie zum

Sehr oft saß auch der hoch geachtete und gefürchtete Lokleiter auf seinem Platz in der Ecke, von wo aus er meist das Wort führte. Mit dem man sich möglichst gut stellen sollte, dann bekam

man vielleicht auch mal einen schönen Tagesdienst. Am lautesten schwadronierte aber ein schon etwas älterer Kollege, von dem ich annahm dass er einer der erfahrensten Lokführer sein musste, der bestimmt Streckenkenntnis von Veitshöchheim bis Salzburg Gnigl hatte. Nein, nein wurde ich belehrt, der Sepp der fährt doch die Kleinlok im Bw, der hat Streckenkenntnis von Gleis 3 bis Gleis 9. - Ach so. Nach einigen kräftigen Zügen aus dem Augustinerglas, kam mir auch die Erleuchtung, Böfflamott: Hier handelt es sich um ein Boeuf a la mode! Ein Wort das wohl noch aus der Franzosenzeit stammt. Schmeckt hervorragend, stellte ich fest, trank mein Bier aus und marschierte hinter zur Lokleitung um die Nummer meiner 44er zu erfahren, mit der ich dann einen langen Güterzug von München Ost Rangierbahnhof (MOR) nach Kufstein befördern sollte. Wo ich mich schon auf einen schönen österreichischen Kaffee und ein Topfentascherl freute.

Rolf Wittig



Bw Ost
Der Eingang zur Kantine

doppelten Preis wieder verkaufen. Denn nirgendwo sonst ist der Kapitaleinsatz so gewinnbringend wie im Immobiliensektor. Den Preis zahlen die kleinen Mieter, die Polizisten, Krankenschwestern und Lokführer, die händeringend eine Bleibe für ihre Familien suchen! Leider haben auch die Länder und Kommunen hunderttausende ihrer Mietwohnungen schon vor Jahren an Private verscherbelt.

Wir haben uns gnadenlos den Finanzhaien ausgeliefert. Ein Hoch dem freien Unternehmertum!

Rolf Wittig

Die Probleme mit den neuen Doppelstock IC2

Seit 2015 wird nun unsere Intercity-Flotte mit Doppelstockzügen ergänzt, um das Platzangebot zu erhöhen. Die letzten 25 IC2 wurden aber wegen Software Problemen nicht vom Hersteller abgenommen. Was war da los?

Bombardier beherrscht offenbar die komplizierte Software nicht. Der Kanadische Konzern räumte selbst ein, dass die zweite Bauserie der Züge nicht zuverlässig läuft. Insgesamt fünf mal muß der Lokführer um den Zug laufen um den Zug aufzurüsten und die Bremsen zu prüfen. Dies aus Betriebsart „aufgerüstet abgestellt“! (Siemens ICE machen das schon lange selbstständig.) Zudem bricht das Betriebssystem des Zuges regelmäßig zusammen, auch der Computer für ETCS, LZB und PZB stürzt immer wieder ab. Insgesamt wurden über 60 Fehler beim IC2 gefunden.

Der Bombardier Dosto IC basiert praktisch auf der Technik der bewährten Regionalexpress die in Görlitz, Bautzen und Henningsdorf gebaut werden. Das Werk Görlitz hat ja lange Erfahrung mit Doppelstockwagen, bereits 1952 setzte die DR Dostos aus dem berühmten Wagenwerk ein, das einst auch Schnellzugwagen für die damalige UdSSR baute. Seit 1998 ist es nun im Besitz des kanadischen Konzerns Bombardier. Anfang 2009 schlossen Bombardier und DB einen Vertrag über 800 Doppelstockwagen der Twindexx Vario-Reihe zu 1,5 Mrd für den Regionalverkehr. Seit 2015 bestellte man auch Doppelstockzüge für den Fernverkehr als IC2. Diese sind zwar für Vmax 189 km/h konzipiert, doch im Betrieb nur für 160 km/h zugelassen, weil auf Strecken ohne LZB ja nicht schneller gefahren werden kann. Die fünf Wagen (DBpza 682.2) verfügen über 462 Sitzplätze, gegenüber 360 Plätzen in 5 alten einstöckigen IC Wagen.

Eine Häufung von technischen Störungen, unter anderem an den Türen und der Fahrzeugsteuerung, sowie ein unangenehmes Wanken der Fahrzeuge auf bestimmten Strecken erforderten Nachbesserungen. Zur Verringerung der Wankbewegungen wurden die Schwingungsdämpfer neu

eingestellt und die Radsätze erhielten ein konischeres Profil. Danach wurde eine zweite Serie IC2 aufgelegt die



IC2 im Hauptbahnhof Foto H. Barth

mit BR 147.5 gefahren werden die seit Dezember 2017 auf der Strecke Stuttgart-Zürich (Gäubahn) die vorerst aber nur bis Singen Htw fahren, wo umgestiegen werden muss, weil noch das ETCS fehlt, das Voraussetzung für den Einsatz im Schweizer

Netz ist. Das führt aber offenbar zu weiteren Problemen weil die Lok eine etwas andere Software hat als der Steuerwagen, aber beide doch miteinander kommunizieren müssen. Sehr störend ist auch, dass die beiden Führerstände zudem unterschiedliche Bedienelemente aufweisen.

Das Problem ist vermutlich: Der Hersteller (Bombardier) wollte eine multikompatible Plattform schaffen die auch für andere Kunden passt. Dadurch schleppt der Zug wohl eine Menge redundante Soft- und Hardware mit sich, die man hier gar nicht braucht.

Schweizer Triebzüge aus Wien

Inzwischen hat die DB zum Jahresanfang 17 Doppelstocktriebzüge von der Wiener Westbahn übernommen. Die Wiener mussten 15 ihrer KISS Doppelstockzüge verkaufen um angehäuften Verluste von 83 Mio € abzutragen. Als Folge mussten sie den Halbstundentakt Wien - Salzburg einstellen. Dieser KISS (BR 4010/4110) ist ein Triebzug des Schweizer Herstellers Stadler Rail. Die Züge sind als vierteilige Einheiten gebaut, wurden seit 2011 ausgeliefert und können 200 km/h laufen. Bei der SBB werden sie bereits seit 2012 für die Züricher S-Bahn eingesetzt.

Die Schweizer Triebzüge sind komfortabel, mit größeren Sitzabständen und bieten 526 Sitzplätze, 64 mehr als die deutschen lokbespannten Dostos. Leider stimmen Zugniveau und Bahnsteighöhe nicht ganz überein. Für Rollstuhlfahrer ein Problem. Die Lokführer finden aber: „Ein Traum von einem Zug!“ Die Triebzüge werden derzeit auf der Linie Rostok - Berlin - Dresden eingesetzt. Dazu kommt noch



Der KISS von Stadler

ein Zugpaar von Rostock über Leipzig - Halle (!) - Nürnberg nach Wien zur Anbindung an die Werkstadt in der österreichischen Hauptstadt.

Unerfindlich bleibt warum eigentlich die DB noch immer die alten lokbespannten Züge mit ihren Schraubenkupplungen bestellt. Warum hat man denn nicht den Zug als bewährten Triebzug übernommen? Triebzüge lassen sich doch besser handeln im Betrieb. Kuppeln geht Zack-Zack. Neue Regionaltriebzüge BR 445 laufen doch einwandfrei.

Warum fragt man vor dem Einkauf eigentlich nie die Anwender, die später mit dem Produkt arbeiten müssen? In den Köpfen der Einkäufer dreht sich wohl alles nur um einen möglichst niedrigen Preis.



Breite niveaugleiche Zugänge

Auch in die Schweiz hat ja Bombardier Twindexx Dostos geliefert. Der Schweizer IC sei inzwischen zuverlässiger unterwegs heisst es. Zudem schwankt er dank neuer Software weniger. Der SBB Chef Wettstein sagte, man habe in den letzten Monaten alles unternommen, um die zahlreichen Mängel des Zuges zu beheben. Mittlerweile seien 75 Prozent der Störungsursachen eliminiert worden.

Rolf Wittig

bewährter Dosto Regionaltriebzug



Menschen bei der Bahn - Andreas Beckmann

Der Andi, Besonderer Personalrat im BEV, vielen wohl bekannt, ist ein waschechter Augsburger, ist dort aufgewachsen und noch immer dort zuhause. Sein Vater war Arbeiter



bei der berühmten Maschinenfabrik MAN. Sein großer Bruder war Lokführer, der war es auch der ihm geraten hat zur Bahn zu gehen. Lokführer war eigentlich nicht direkt

sein Berufsziel, aber es ging damals darum überhaupt eine Lehrstelle zu bekommen. Nachdem nach 2 1/2 Jahren die Lehre abgeschlossen war, war erst einmal die Frage ob man überhaupt in den Bahndienst übernommen wurde. Wenn, dann allenfalls als Ladearbeiter oder als Lokführer, aber nur in München. Also entschied er sich für das letztere, was bedeutete dass er von 1986 bis 88 jeden Tag die Reise nach München-Ost Steinhausen antreten musste. Dort stellte er fest, dass viele Auswärtige seine Kollegen waren. Aber, irgendwann war diese schöne Zeit zu Ende, es begann der Ernst des Lebens, die gelenkte Beschäftigung, als man neben einem erfahrenen Lokführer die ersten Strecken befuhr. Da war die Frage: Wie komme ich morgens um 4:30 oder so nach Steinhausen zur Frühschicht? Das hieß oftmals den Nachtschnellzug um 3:00 zu nehmen um den Shuttlebus 4:15 vom Hbf nach Osten zu erreichen. Schlimmer noch waren dann die geteilten Schichten, da musste man zweimal am Tag hin und her fahren.

MS: Andreas, wie bist Du denn zu Deinem gewerkschaftlichen Engagement gekommen?

Daran war eigentlich das 150-jährige Eisenbahnjubiläum Schuld. Anlässlich dieses Festes bekam jeder Bundesbahner einen Tag Urlaub, um etwa mit seiner Familie zum Eisenbahnmuseum nach Nürnberg fahren zu können. Aber uns wollte man zwingen alle gemeinsam an einem Tag hin zu fahren. Das fand ich ungerecht, ich wollte den Tag auch frei nutzen können, so wie es gedacht war. Das erlaubte unser Chef nicht. Also ging ich zum Bezirkspersonalrat Sigi Wengenmeyer und der setzte durch dass wir Recht bekamen. Da meinte Bruno Adler unser Personalrat, ob ich nicht

zum Jugendvertreter kandidieren wolle, er suche da noch Kandidaten. Von mir aus, dachte ich, mich wählt ja wohl eh keiner. Das freilich war ein Irrglaube. Ich wurde als örtlicher Jugendvertreter gewählt und auch gleich noch Bezirksjugendvertreter! Später wurde ich dann auch freigestellt. Das war 1991 - 94. Als 94 die Bahn privatisiert wurde, mussten auch Betriebsräte gebildet werden und ich wurde nach Augsburg versetzt.

MS: Na, das war doch eine tolle Sache! Da hattest Du ja endlich wieder ordentlich Freizeit zuhause.

Ja, und ich musste nun wieder in den aktiven Fahrdienst. Auf dem neuen 628er Triebwagen wurde ich ausgebildet und fuhr hinaus ins schöne Schwabenland, nach Buchlohe, Kempten und Schongau. Ach das war eine schöne Zeit! Später kamen dann noch die Lok 218 und 111 dazu, da ließen sich schöne Dienstpläne machen. Eines Tages las ich da einen Zettel im Aufenthaltsraum: „Lokleiter gesucht!“ Da kam grade ein Kollege vorbei, sah mich und sagte sofort: „Das machst Du Andi!“ Das war ein entscheidendes Erlebnis. Lokleiter, das war genau das Richtige für mich. Denn der Lokleiter bestimmt ja sozusagen über Freud und Leid der Lokführer. Durch intelligenten Einsatz kann man den Wechseldienst tuenden Kollegen manche unnötige Freizeitvernichtung ersparen. Nicht den auf A wohnenden Lokführer zum Einsatz nach B schicken und den von B nach A. Man kann Dienstsichten oft so legen dass möglichst lange Ruhetage herauskommen und auch die Sonntags- und Nachtdienste möglichst gerecht verteilen.

MS: Dann kamst Du doch irgendwie wieder in die Personalvertretung?

Ja, zuerst war ich nur zeitweise freigestellt, ab 2001 dann ständig.

MS: Andi, Personalvertreter, das sieht so angenehm aus, der sitzt da in seinem Büro, braucht keinen Nachtdienst und keinen Sonntagsdienst machen, kann fast kommen und gehen wann er will?

So unbeschwert ist dies Dasein aber nicht. Als Personalrat bist Du doch oftmals für das Wohl und Wehe von Kollegen verantwortlich, Du fühlst dich schuldig, wenn jemand in Schwierigkeiten geraten ist und du konntest ihm nicht helfen. Wenn zum Beispiel

einer früh Fahrdienstunfähig oder gar Dienstunfähig wird, ausscheiden muß und plötzlich sich sein Einkommen halbiert und der weiß nun nicht wie er seine Hypothek für sein Haus abtragen soll und seine Familie über Wasser halten. Solche Probleme nimmt man ja mit nach Hause, das lässt einem doch keine Ruhe. Aber die meisten Fragen drehen sich um die Beförderung oder wie komme ich ohne Abschalp in Pension.

MS: Bist Du nicht auch Mitglied im Hauptpersonalrat?

Ja, und auch seit 18 Jahren Vorsitzender des EVG Ortsverbandes Augsburg. Aber ich möchte so langsam all die Ämter niederlegen und mich mehr um meine Gesundheit kümmern.

MS: Würdest Du nochmal Lokführer werden wollen?

Ja, auf jeden Fall. Ich kann es auch jedem empfehlen. Denn heute ist das ja sozusagen ein Sprungbrett. Früher bei der Beamtenbahn war es äußerst schwierig vom mittleren in den gehobenen Dienst aufzusteigen. Heute steht der Weg nach oben aber jedem offen.

MS: Was müsste anders werden bei der Bahn, was läuft schief?

Es werden heute unwahrscheinlich viel Ressourcen verbraucht, für irgendwelche Projekte, Piloten und dergleichen, von denen man später dann gar nichts mehr hört. Dieser ganze Prüfungs- und Überwachungsapparat, die Erfolgskontrollen, das stresst die Lokführer wirklich. Wenn heute einer aus dem Urlaub kommt, dann findet er hundert neue Weisungen auf seinem Endgerät. Die heutigen Randbedingungen belasten unnötig.

MS: Was sind denn so Deine Hobbys Andi?

Reisen. Ich verreise gern mit meiner Frau, egal ob mit dem Camper, mit Flieger oder Fahrrad oder mit dem Zug, am liebsten im Schlafwagen.

Das Gespräch für MS führte
Rolf Wittig

Der Himmel hat den Menschen als Gegengewicht gegen die vielen Mühseligkeiten drei Dinge gegeben:
die Hoffnung,
den Schlaf und
das Lachen.

Immanuel Kant



Fonsä, Du jetzt aa?

Ja, weisst, ma muass mit da Zeit geh!



Schöner Bahnhof, fest verschlossen

Der schön erhaltene Bahnhof im fränkischen Bad Staffelstein an der Strecke Bamberg - Saalfeld nützt dem Reisenden leider nichts, denn er ist vorne wie hinten fest verschlossen. Sein Ticket muss sich der verehrte Kunde im Nieselregen am Fahrkartenautomat auf dem windigen Bahnsteig erknoeln. Einst gab es da mal einen Fahrdienstleiter, einen Aufsichtsbeamten und einen Fahrkartenschalter, vor dem die Leute oft Schlange standen. Einen warmen Wartesaal mit Bewirtung gab es auch einmal.

Sicher, man kennt ja das Problem: Personalmangel und -kosten. Bei den wenigen Kunden rentiert sich wohl selbst ein Service-mensch nicht mehr. Aber ein bisschen traurig ist das trotzdem.

Unser Redakteur in Berlin feierte kürzlich seinen 75.

Ja, der Lokführer Dietmar Schulz, der es im Bw München Hbf zum LokBI gebracht hat, zog nach 50 Jahren in Bayern wieder in seine Heimatstadt Berlin zurück. Dort hat er draußen im Nordosten der Stadt ein Häuschen für seine Familie gekauft. Von dort layoutet er unsere Münchner Schiene, die Artikel die wir ihm übers Internet zuschicken. Gedruckt wird sie dann hier in der DB Druckerei in der Richelstraße. Unser Dietmar hat noch die alte gründliche Lokführerausbildung absolviert, lernte 3 Jahre Schlosser in Weiden, legte dann nach der Ausbildung am Fahrzeug seine strenge Prüfung ab und durfte dann erst mal auf der V60 und Beimann mit Zugführeraufgaben (Güterzüge aufschreiben) ableisten, bevor er mit den großen Ellok auf die Strecke durfte. Nach einigen Jahren wurde er Lokleiter und am Ende saß er schließlich in der Zugleitung (Richelstraße), von wo er die Kollegen von Freilassing bis Dinkelscherben dirigierte. Ja er kannte seine Bahn durch und durch.

Herzlichen Glückwunsch Dietmar!

Schöne neue Digitalwelt

Das haben wir nun davon! Da können sie stolz drauf sein auf immer leistungsfähigere Smartphones Computer, Spielkonsolen! Jetzt haben sie es geschafft, Google, Facebook & Co, die ganze Welt in die Abhängigkeit des Digitalen zu schicken. Wo du hinschaust, alles hängt nur noch am Phone. Die reale Welt interessiert nicht mehr, das digitale ist doch viel spannender. Kinder die früher draußen rum tollten, sitzen heute faul und fett nur noch vor ihrem Displays, kaum dass man sie noch weg bringt.

Erwachsene im Zug fahren durch die schönsten Landschaften Europas, schauen aber nicht mehr aus dem Fenster sondern sind in ihre Likes und Klicks vertieft. Die Energiewende fällt auch deshalb ins Wasser weil die riesigen Netzserver genau den Strom verbrauchen den wir eigentlich einsparen wollten. Wofür? Überwiegend für Pippifax für Unterhaltung, für Streamings, Spielchen, Mails. Die Leute plaudern heute nicht mehr miteinander, sie schicken sich SMS. Schauen nach wie viel Likes sie auf ihre Selfies bekommen haben. Es ist

so traurig zu sehen, dass immer mehr Leute medien-süchtig werden.

Das Schlimmste was man jungen (und auch älteren) Menschen heute antun kann ist doch, ihnen ihr Smartphone wegnehmen! Da kannst Du Furien kennenlernen!

Gewiss ich übertreibe. Computer sind ja heute für die Wirtschaft auch unentbehrlich, für die Industrie, aber wodurch die meiste Energie im Netz verbraucht wird das sind doch Nonsense, oder? Schätze mal 70 % sind redundant, wie die Techniker sagen, sind unnötig, meist sogar schädlich? Ich finde, die Menschen haben sich total verändert in den letzten Jahren.

Dazu sammeln die Netzgiganten noch lustig all unsere Daten, sie wissen alles über unsere Kauf- und Lebensgewohnheiten und machen damit Milliarden-geschäfte. Sie weigern sich aber dafür Steuern zu entrichten. Das ist doch herrlich, oder?

Viele halten ja das Internet für rein virtuell, also für nicht wirklich vorhanden. Ein großer Irrtum, denn hinter dem World wide web steht ein gewaltiges System aus Rechenzent-

ren, Datenleitungen und sogenannten Knotenpunkten. Das Internet funktioniert ja über große Server, die 24 Stunden am Tag laufen und Strom brauchen. Jede Datei muss durch verschiedene Server geleitet werden, Suchanfragen müssen verwaltet und Dateien gespeichert werden.

Dabei wird Energie verbraucht und es entsteht Wärme. Die Serverräume müssen klimatisiert und bei 22 bis 24 Grad Celsius gehalten werden. Dieses System hat enormen Hunger auf Energie.

Ein Rechenzentrum verbraucht 40 Megawatt dauernd, soviel wie die Heizung von 10.000 Haushalten! Allein in Deutschland benötigten Server und Rechenzentren 2017 13,2 Mrd. kWh Strom. Das ist so viel, wie die Stadt Berlin insgesamt.

Weltweit wurden 2018 für Netflix, YouTube und Skype so viel Strom verbraucht wie alle Haushalte in Deutschland, Italien und Polen zusammen.

Mit Infos aus dem Netz
:-) Rolf Wittig