Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück | Wien, am 1. April 1964 | Jahrgang 1964

Inhalt: 18. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
19. Vorbildliches Verhalten eines Zugführers
20. Trunkenheitsanstand
21. Fernschriften, wie sie **nicht** sein sollen
22. Beförderungsdauer: 25 Tage und 20 Stunden!
23. Kundendienst so oder so

Bahnmeister Eggenburg
Eingel. 3.04.64
Zl. ..... Blg. .....

Kollegen!

Mit Schrift und Bild wird in Presse, Rundfunk, Fernsehen sowie in Ausstellungen immer intensiver um Kunden für die Bahn geworben. Dies ist um so notwendiger, da die Eisenbahn ihr früheres Monopol eingebüßt hat und ihr mächtige Konkurrenten entstanden sind.

Wohl tragen viele technische Verbesserungen sehr dazu bei, die Bahnreise noch sicherer, dazu kürzer und bequemer zu gestalten. Sie allein aber genügen nicht, um den Reiselustigen zu bewegen, mit uns zu fahren.

Damit die Werbung um den Kunden vollen Erfolg hat, müssen wir uneingeschränkte Behaglichkeit und damit das Gefühl, richtig betreut zu sein, vermitteln. Hiezu bedarf es unbedingt Eurer Hilfe!

Seid zu jedem Reisenden, gleich wer und wie er sein mag, stets

höflich
hilfsbereit!

Bedenkt, daß **wir** für die Reisenden und nicht sie für **uns** da sind.

Es kommt nicht so sehr darauf an, daß eine Fahrkarte verkauft, sondern **wie** und **mit welchem Ton** und **welcher Miene** sie ausgegeben wird.

Natürlich leistet auch **der** Schaffner rein sachlich seinen Dienst, der mürrisch und ohne Gruß die Fahrkarten zur Revision heischt.

Seine **ganze Pflicht** hat aber nur jener erfüllt, der schon im ersten Augenblick durch **freundlichen Gruß menschlichen Kontakt** herstellt, **bereitwillig Auskunft gibt** und, ohne erst darum gebeten zu sein, **hilfreich an die Hand geht.**

Die Periode des berüchtigten „Amtskappels", in der sich der Untertan vom Wohl- oder Übelwollen selbst der untersten Behördenorgane abhängig fühlte, ist endgültig vorüber.

Heute will jeder von uns als vollwertiger Staatsbürger und Mensch bewertet werden.

In einer Zeit härtester Konkurrenz, in der der geschäftliche Erfolg am Spiel steht, ist es dazu ein Gebot wirtschaftlicher Klugheit, den Kunden sehr pfleglich zu behandeln.

Warum soll das, was heute jedem Kaufmannslehrling als Voraussetzung für erfolgreiche Berufsausbildung beigebracht wird, für uns Eisenbahner, Angehörige des bedeutendsten Wirtschaftsunternehmens unserer Republik, nicht gelten?

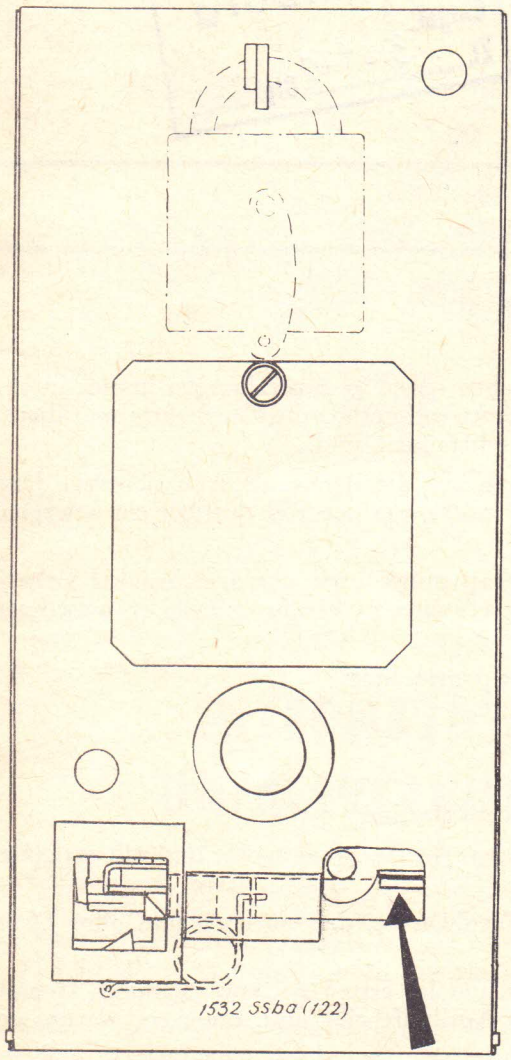
Streckenleitung Wien Eil
Eingel. - 2. APR 1964
Zl. ..... Blg. .....

18. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

Folgende außergewöhnliche Ereignisse trugen sich innerhalb eines Zeitraumes von nur **12 Tagen** zu!

a) Einfahrt eines Gütereilzuges in besetzten Raumabschnitt

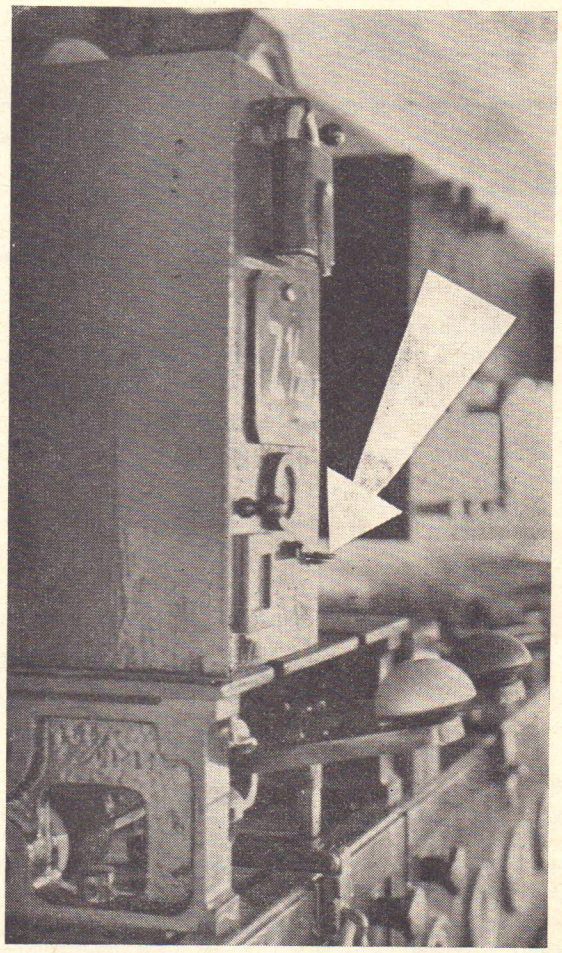
Am **12. Februar** um 4.50 Uhr mußte ein Dienstzug (Personenwagenleerzug), der im Bf H. endet und planmäßig auf Gleis 4 einfährt, beim Einfahrsignal dieses Bf angehalten werden. Nach Durchfahrt eines Gütereilzuges der Gegenrichtung auf Gleis 2 gab der Fdl die Einfahrt für den Dienstzug nach Gleis 4 blockmäßig frei. Als er **vermeinte,** dieser Zug sei bereits **an**gefahren, betätigte er **nach Lösen einer Niete** die Hilfsauslösevorrichtung für die Streckentastensperre (deutsches Einheitsstellwerk), stellte das Einfahrsignal auf „Halt" und gab die Rückblockung für den Dienstzug ab.



Tfz- und Zugführer des Dienstzuges sahen zuerst die Freistellung des Einfahrsignals, nahmen aber auch die kurz darauf erfolgte Rückstellung des Signals wahr. Der Zugführer begab sich deshalb zum Signalfernsprecher um rückzufragen. Unterdessen war nach Eingang der Rückblockung für den Dienstzug beim Bl H 1 ein nachfolgender Gütereilzug dort vorbeigefahren. Der Tfz-Führer dieses Zuges sah bei Annäherung an den Bf H. dessen Einfahrvorsignal in Stellung „Vorsicht". Als er das Schlußsignal des Dienstzuges wahrnahm, leitete er Schnellbremsung ein. Der Gütereilzug kam **100 m** vor dem letzten Wagen des Dienstzuges zum Stillstand!

Der Fdl des Bf H. hatte wohl nach der Anfrage des Zugführers des Dienstzuges die drohende Gefahr erkannt; seine Aufforderung an den Wärter des Bl H 1, den Gütereilzug anzuhalten, kam jedoch zu spät!

Wenn der Fdl auch bemüht war, keinen der im Folgeabstand anrollenden Züge — ein Personen- und ein Schnellzug — zu verspäten, so durfte ihn dies doch nie dazu bewegen, sich eines



„ordnungswidrigen Eingriffes" in die Sicherungsanlage schuldig zu machen und gegen elementare Bestimmungen der DV V 50, aber auch solchen der DV V 3, zu verstoßen.

Punkt 18 (2) der DV V 50 besagt: „Es ist verboten, auf Blockanlagen ordnungswidrig einzuwirken."

Hinsichtlich Zurückstellens des Signals schreibt Punkt 235 der DV V 3 vor: „Sobald ein Zug mit Zugschlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist, muß das Hauptsignal auf „Halt"

gestellt bzw. bei Haltfallsignalen gegebenenfalls die Bedienungseinrichtung zurückgelegt werden."

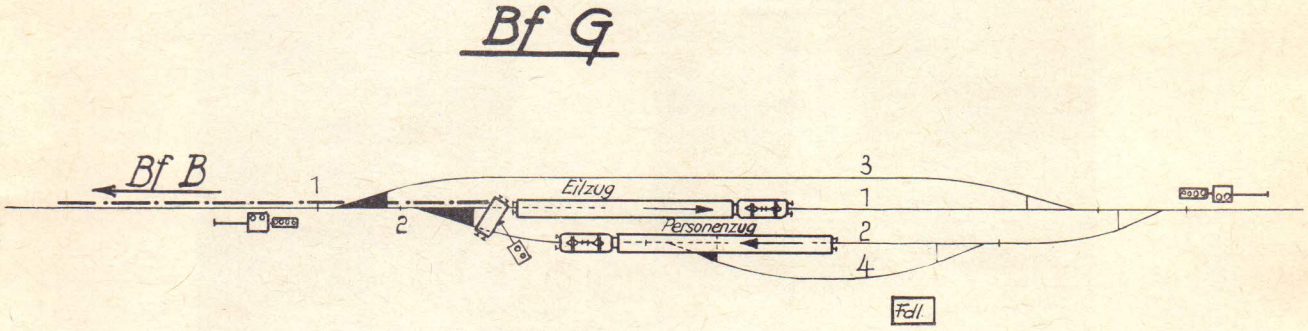
Die Signalzugschlußstelle ist nach Punkt 229 der DV V 3 jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe das den Raumabstand begrenzende Hauptsignal auf „Halt" zu stellen ist, sofern es nicht sebsttätig in die Haltstellung gelangt.

Die Rückmeldung bestätigt gemäß Punkt 215 der DV V 3, daß der Zug in der Nachbarzugfolgestelle vollständig eingetroffen und der von ihm verlassene Raumabschnitt von Zügen frei ist. Sie ist zu geben, wenn der Zug mit Zugschlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist und das Hauptsignal „Halt" zeigt.

Die Verstöße des Fdl lagen somit in ordnungswidriger Einwirkung auf die Blockanlage, vorzeitiger Rückstellung des Einfahrsignals und vorzeitiger Abgabe der Rückblockung!

---

b) Entgleisung eines Eilzuges



Bf G. besitzt ein elektrisches Gleisbildstellwerk. Laut Tafel B 11 des Besonderen Anhanges ist bei allen Zügen die grenzfreie Einfahrt vom Schlußschaffner an den Fdl zu melden. Wegen Umbauarbeiten war der Gleisfreimeldeabschnitt im Bereich der Weichen 1 und 2 abgeschaltet; die Fahrstraße mußte vom Fdl mit der Hilfstaste aufgelöst werden.

Am **12. Februar** um 19.40 Uhr fuhr in G. ein 16 Minuten verspäteter Eilzug bei freizeigendem Einfahrsignal auf Gleis 1 ein. Der Fdl löste **noch während der Einfahrt** des Zuges die Fahrstraße mit der Hilfstaste auf, um die Abfahrt eines auf Gleis 2 stehenden Personenzuges zu beschleunigen. Das Umstellen der Weiche 2 — für die Ausfahrt des Personenzuges — erfolgte unter dem letzten Wagen des Eilzuges! Dadurch rollte das vordere Drehgestell nach Gleis 1, das hintere nach Gleis 2. Der Wagen stellte sich, ohne zu entgleisen, quer und kam 150 m nach der Weiche 2 zum Stillstand. Verletzt wurde niemand. Gleis 1 wurde 35 cm gegen Gleis 2 und dieses 30 cm gegen Gleis 1 verschoben. Das zwischen den beiden Gleisen befindliche Ausfahrsignal wurde umgerissen.

Wiewohl dem Fdl durch Aufnahme des Bf G. in die Tafel B 11 ein wertvolles Hilfsmittel zur eindeutigen Feststellung der grenzfreien Einfahrt eines Zuges zur Verfügung steht, glaubte er darauf verzichten zu können. Was sich daraus ergab, wurde vorstehend geschildert.

Auch hier lag, wie im vorangeführten Beispiel, Verstoß gegen Punkt 235, aber auch gegen Punkt 236 der DV V 3 vor.

Punkt 236 der DV V 3 besagt: „Einrichtungen, die Verschlüsse bewirken (z. B. Befehlsempfangs-, Zustimmungsempfangs- und Fahrstraßenfestlegefelder sowie Fahrstraßenhebel), sind sofort nach jeder Zugfahrt, sofern nicht Flankenschutzeinrichtungen bzw. besetzte Weichen noch weiter unter Verschluß gehalten werden sollen, in die Grundstellung zu bringen. Sie dürfen aber erst dann in die Grundstellung gebracht werden, wenn der Zug

a) an der Fahrstraßenzugschlußstelle vorbeigefahren oder

b) am vorgesehenen Haltepunkt zum Stillstand gekommen ist."

Die Fahrstraßenzugschlußstelle ist nach Punkt 229 der DV V 3 jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe die für ihn gesicherte Fahrstraße aufgelöst werden darf.

---

c) Tfz-Führer verschuldet schweren Verschubanstand

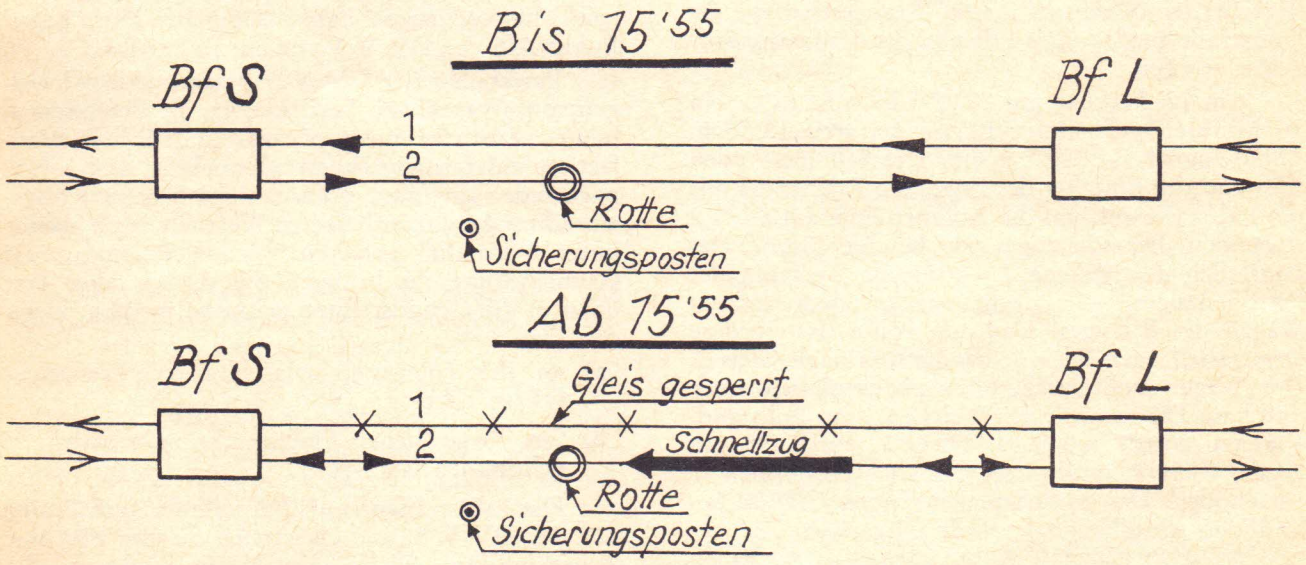
Am **13. Februar** um 17.20 Uhr fuhr beim Verschub eines Güterzuges im Bf F. ein aus dem Zug-Tfz und 5 Wagen bestehender Verschubteil aus Gleis 4, um dann nach Stumpfgleis 6 b zurückzuschieben; in diesem Gleis standen 9 Wagen, die abgezogen werden sollten.

Beim Hineinschieben nach Gleis 6 b befand sich der Verschubleiter am ersten geschobenen Fahrzeug und gab bei Annäherung an die Wagen ordnungsgemäß Signal „Langsam"; als der Verschubteil nicht abgebremst wurde, gab der Bedienstete hör- und sichtbar Haltsignale. Der Tfz-Führer, dem die Sicht während der geschobenen Verschubbewegung durch Rauchschwaden vom Tfz genommen war, leitete erst Bremsung ein, als er das Signal „Halt" hörte. Es kam zu einem starken Anfahren an die 9 Wagen, wobei 1 Wagen den Gleisabschluß (Erdkegel) mit einer Achse

überrollte und das unmittelbar danach befindliche gemauerte Waaghaus sowie einen Lichtmast schwer beschädigte.

Wir erinnern an die Bestimmung des Punktes 87 der DV V 2: „.... Beim Aufhören der Signalabgabe hat der Tfz-Führer die Verschubbewegung einzustellen....“ Dies gilt auch dann, wenn — wie im geschilderten Fall — die Sicht z. B. durch Rauchschwaden genommen ist und Verschubsignale nicht mehr wahrgenommen werden können.

d) Gefährdung einer Rotte



Am **24. Februar** arbeitete ab 7.00 Uhr eine aus 15 Mann bestehende Rotte unter Aufsicht eines Gleismeisters im Gleis 2 zwischen den Bf L. und S., wobei auch eine Schraubeneindrehmaschine verwendet wurde. Wiewohl die Rotte im Hinblick auf den Kraftgeräteinsatz als „Gefährdete Rotte“ anzusehen war, unterließ der Gleismeister die Verständigung der Fdl der Bf L. und S. Zur Sicherung der Arbeitenden war ein Sicherungsposten mit Mehrklanghorn in Richtung S. aufgestellt, da der Ansicht des Gleismeisters zufolge **nur von dort** Züge auf Gleis 2 zu erwarten waren.

Um 15.55 Uhr wurde Gleis 1 zwischen L. und S. wegen eines Schienenbruches gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 2 befuhren daher ab diesem Zeitpunkt das falsche Gleis 2; der Gleismeister hatte hievon keine Kenntnis.

Als der Tfz-Führer des mit 85 km/h in einem Gefälle von 19,8‰ aus einem Rechtsbogen auf dem falschen Gleis kommenden Schnellzuges die Rotte auf eine Entfernung von etwa 300 m wahrnahm, gab er wiederholt Achtungssignale und leitete Schnellbremsung ein. Gleichzeitig hatte auch der Sicherungsposten den Zug gesehen und Rottenwarnsignal gegeben. Es gelang allen Arbeitenden, den Gefahrenbereich zu verlassen. Eine Schraubeneindrehmaschine konnte jedoch nicht

mehr entfernt werden; sie wurde stark und das Zug-Tfz leicht beschädigt.

Das Verhalten des Gleismeisters war zweifellos unverantwortlich! Er mußte die Bestimmungen des Punktes 206 der DV V 3 kennen, die u. a. folgendes besagen: „Arbeiterrotten, die infolge der Besonderheit ihrer Aufgaben oder der Arbeitsstelle das Gleis nicht innerhalb kürzester Zeit verlassen können (z. B. in Strecken mit beschränkter Austrittsmöglichkeit, bei Arbeiten **mit Kraftgeräten**), sind den Fdl der beiden benachbarten Bf, mit welchen sie durch Fernsprecher verbunden sein müssen, vom örtlich Aufsichtführenden als „Gefährdete Rotte" mit den Angaben wie für gewöhnliche Arbeiterrotten zu melden . . ."

Die Unfallverhütungsvorschrift DV A 40/5 verpflichtet im Punkt 59 den Aufsichtführenden außerdem dazu, die Fdl unter Hinzufügung von Ort, Beginn und Ende der Arbeit von der An- bzw. Abschaltung zu verständigen. Diese Verständigung hat der Aufsichtführende im Dienstbuch einzutragen. Wie leicht hätte es sein können, daß als Folge des Verhaltens des Gleismeisters nicht nur großer Sachschaden, sondern auch Menschenleben zu beklagen gewesen wären!

---

19. Vorbildliches Verhalten eines Zugführers

Am 24. Februar 1964 um 15.20 Uhr geriet bei Ex 123 „Orient-Expreß" der im hinteren Zugteil gereihte Speisewagen Wien Westbf—Stuttgart Hbf während der Fahrt zwischen den Bf Blindenmarkt und Amstetten in Brand. Der Zug wurde durch Betätigung der Notbremse unmittelbar nach der Durchfahrt im Bf Blindenmarkt angehalten und die Brandbekämpfung durch 3 Feuerwehren aufgenommen; der Wagen brannte vollständig aus. Personen kamen nicht zu Schaden.

Zugführer BB.-Assistent K. H. des Bf Wien Westbf handelte nach Anhalten des Zuges besonders rasch und umsichtig. Er eilte zum Signalfernsprecher des Bf Blindenmarkt, verständigte den Fdl vom Vorfall und veranlaßte die Herbeiholung der Feuerwehr sowie die Abschaltung beider Streckengleise. Dann kuppelte er den brennenden Wagen zuerst hinten ab, ließ vorziehen und wiederholte den Vorgang am vorderen Wagenende. Während dieser Tätigkeit forderte er seine beiden Schaffner auf, 2 Erdungsstangen (vom Tfz und vom Bf Blindenmarkt) herbeizuschaffen. Anschließend erdete er nach Erhalt der Meldung über die Abschaltung persönlich die Fahrleitungen beider Streckengleise!

Augenzeugen geben übereinstimmend an, daß der Brand äußerst rasch um sich griff und Zugführer H. den brennenden Wagen in letzter Minute abgekuppelt hatte; kurz danach standen die Stirnwände des Speisewagens in hellen Flammen, so daß ein Abkuppeln nicht mehr möglich gewesen wäre.

Zugführer H. hat durch sein vorbildliches Verhalten zweifellos das Übergreifen des Brandes auf andere Wagen verhindert und damit noch größeren Schaden verhütet. Es ist selbstverständlich, daß der Bedienstete entsprechend belobt und belohnt werden wird.

---

20. Trunkenheitsanstand

Am 1. März 1964 um 14.58 Uhr trafen ein **Ober**zugführer und ein **Ober**schaffner mit einem Expreßzug im Bf J. ein. Beide hatten eine Wendezeit bis 19.31 Uhr (Rückfahrt mit einem Personenzug). Sie faßten ihre Wendezeit so auf, daß sie sich zuerst in die Bf-Restauration begaben, wo der Schaffner seinen Zugführer zu einem Glas Magenbitter einlud. Anschließend besuchten sie einen Bekannten, dessen Gattin dem Zugführer $^1/_4$ l Wein und dem Schaffner ein Glas Schnaps aufwartete. Gegen 17.30 Uhr gingen beide zurück zum Bf, wo der Schaffner über Ersuchen des Zugführers den Zug aufnahm, während dieser in der Bf-Restauration wieder $^1/_4$ l Wein trank. Der Zugführer verblieb dort bis kurz vor Abfahrt des Personenzuges. Der Fdl des Bf J. bemerkte an den beiden Bediensteten noch keine Anzeichen einer Alkoholisierung und fertigte den Zug planmäßig ab.

Während des Aufenthaltes im Zwischenbf R. von 19.45 Uhr bis 19.59 Uhr begab sich der Zugführer wieder in die Bf-Restauration und trank — durch seine anstrengende Dienstleistung in der Dauer von kaum einer Viertelstunde offenbar durstig geworden — rasch noch $^2/_4$ l Wein.

Dem Tfz-Führer des Personenzuges war im Zugausgangsbf J. und während der Fahrt bis zur H und Lst F. nichts außergewöhnliches aufgefallen. Als jedoch dort vom Zugführer kein Signal „Abfahrt" gegeben wurde und Rufe bzw. Achtungssignale des Tfz-Führers unbeachtet blieben, begab er sich in den Gepäckwagen; er fand den Zugführer in stark alkoholisiertem Zustand vor. Der Schaffner dagegen war gar nicht mehr beim Zug; er hatte mit Zustimmung des betrunkenen Zugführers den Zug bereits im rückgelegenen Bf F. — seinem Wohnort — verlassen.

Der Tfz-Führer ersuchte nun zwei im Zug befindliche dienstfreie Wagenmeister, in den Gepäckwagen zu kommen und den Zugführer zu beaufsichtigen. Dann verständigte er den vorgelegenen Bf W. und bat um Weisung. Er erhielt Auftrag, den Zug die kurze Strecke bis W. allein zu führen; dort übernahm ein Schaffner eines Personenzuges den Dienst des Zugführers bis zum Zugendbf.

War das Verhalten beider Leute den Reisenden des Zuges und ihren Familien gegenüber nicht äußerst gewissenlos?

21. Fernschriften, wie sie nicht sein sollen

1. Montag, 10. 2. 1964, 6.38 Uhr, Einfahrt Lokzug 8363 auf besetztes Gleis 7 mit Anprall an stehende Wagengruppe für Zug . . . . .

   Folgen: Lok 93.1437 beschädigt. Wagen Olm . . . . . und Ol . . . . . beschädigt.
   Bf W.: V.

2. An die Gendion Wien,
   mitl.: BBDion Wien

   Freitag, 21. 2. um 23.29 Uhr bei Einfahrt Lz . . . . . als Fehleinfahrt wurden 2 Wagen schwer beschädigt. Lokreihe 52.7714 leicht beschädigt. Verletzt niemand.
   Bf M.: i. A. Fdl B.

So also werden Fernschriften verfaßt!

Zwangsläufig wirft sich die Frage auf, wozu in den „Richtlinien" (Anlage 3 der DV V 26) die allgemeinen Meldebestimmungen bzw. Meldebeispiele angeführt sind? Weder der Bf-Vorstand des Bf W. noch der Fdl des Bf M. dachten auch nur im entferntesten daran, diese Hinweise zu beachten bzw. Hilfsmittel in Anspruch zu nehmen.

In beiden Fällen lag ein Zugzusammenstoß vor. Doch davon war in den Fernschriften keine Rede. Die Ursache wurde verschwiegen. Dem Fdl des Bf M. sei außerdem gesagt, daß es eine Tfz-Reihe 52 gibt, nicht aber eine Lokreihe 52.**7714.** Überdies darf es nicht heißen „mitl. BBDion Wien". Diese ist in der Anschrift neben GD und den übrigen vorgesehenen Stellen anzuführen. Am Schluß einer fernschriftlichen Meldung hat der Bf-Vorstand ohne Zusatz, der Stellvertreter mit dem Zusatz „i. V." und sonstige Berufene z. B. der Fdl mit dem Zusatz „i. A." zu zeichnen. Demnach also war auch: „Bf M.: i. A. **Fdl** B" falsch!

Es ist notwendig, daß die richtige Formulierung von fernschriftlichen Meldungen über außergewöhnliche Ereignisse allen in Betracht kommenden Bediensteten geläufig ist. Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst! Baut auch dies in euren Vortragsstoff ein.

---

22. Beförderungsdauer: 25 Tage und 20 Stunden!

Ein bahntreuer Kunde der ÖBB schreibt:

„Ich habe in den letzten Monaten Sendungen aus dem Ausland erhalten und haben diese vom Grenzbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof 4—5 Wochen Laufzeit gehabt. Ich hatte bisher von einer Beschwerde abgesehen und meine ausländischen Freunde gebeten, von ihrer Seite aus alles daranzusetzen, daß die Expedition schneller vonstatten gehe.

Als Antwort hierauf wurde mir mitgeteilt, daß die Langsamkeit bei den Österreichischen Bundesbahnen liegt."

Der Beschwerde liegt folgender sehr bedauerlicher Tatbestand zugrunde:

Eine Stückgutsendung benötigte vom Abrollen im Grenzbahnhof bis zur Ankunft im Bestimmungsbahnhof auf einer Beförderungsstrecke von 491 km

25 Tage und 20 Stunden.

Wie uns der Empfänger mitteilt, wurde mit diesem Fall zwar der bisherige Rekord an Verzögerungen erreicht, doch stellt er durchaus keine Seltenheit dar.

Wie kam es zu dieser unglaublichen und unverantwortlichen Verzögerung?

1. Die Sendung rollte vom Grenzbf in einem direkten Stückgutwagen mit Gütereilzügen in 7 Stunden zum nächsten Umladebf der zugleich Unterwegszollbf war.
2. Im Umladebf stand der Stückgutwagen **3 Tage** (als Restwagen).
3. Am 4. Tage wurde die Sendung in einen Überstellwagen umgeladen und zum Zollmagazin überstellt.
4. Beim Zollmagazin blieb der Wagen abermals **3 Tage** (als Laderest) stehen.
5. Der Zollaufenthalt betrug anschließend **6 Tage.**
6. Die Sendung wurde nach beendeter Zollbehandlung wieder in einem Überstellwagen zur Umladestelle gebracht.
7. Der Überstellwagen kam bei der Umladestelle wieder an **9 Tagen** in den Laderest.
8. Die Weiterbeförderung der Sendung erfolgte nunmehr planmäßig in 49 Stunden bis zum Bestimmungsbf.

Eine Mahnung an alle **Aufsichtsbediensteten** im Stückgutumladedienst:

Der gesamte Kleingutverkehr der ÖBB, der (abgesehen vom Expreßgutverkehr) als Stückgutverkehr der ÖBB und als Sammelgutverkehr der Spediteure abgewickelt wird, ist in den letzten 10 Jahren von rund 875.000 Tonnen auf rund 1,120.000 Tonnen im Jahr d. i. um 28 Prozent gestiegen.

Der Anteil der ÖBB hieran ist aber im gleichen Zeitraum um 19 Prozent gefallen.

Mußte es nicht zwangsläufig zu dieser Entwicklung kommen, wenn Vorgänge, wie der oben

geschilderte als unabänderlich zur Kenntnis genommen werden?

Restwagen sind bei starkem Zulauf an Stückgutwagen nicht immer zu vermeiden, aber bei pflichtbewußter Beaufsichtigung und richtiger Disposition ist es vermeidbar und **muß vermieden werden**, daß Restwagen tagelang unbeachtet und unbehandelt in den Umladebf stehen.

Bedenkt die Folgen:

Wertvoller Laderaum wird seiner Verwendung entzogen, Frachteinnahmen gehen verloren, erhebliche Anteile der Frachteinnahmen müssen wegen Lieferfristüberschreitung zurückgezahlt werden und das Vertrauen unserer Kunden geht verloren.

---

23. **Kundendienst so oder so**

Der Steuermann eines tschechischen Zweierbobs verunglückte am 19. Jänner 1964 bei Trainingsfahrten anläßlich der Olympiade in Innsbruck. Der Verunglückte wurde mit einer Gehirnerschütterung und Prellungen in das Krankenhaus Innsbruck eingeliefert. Sein Bremsenfahrer erlitt geringfügige Verletzungen.

Einige Tage vor der Abreise des verunglückten Sportlers des tschechoslowakischen Olympiateams erschien sein nur der tschechischen Sprache mächtiger Bruder bei der Zugauskunft im Bf Innsbruck Hbf um sich über die Zugverbindungen nach Prag zu erkundigen. Ihm gab der von der BBDion Wien zugeordnete Adjunkt P. L. in tschechischer Sprache Auskunft.

Am 25. Jänner 1964 abends hielt sich der Bedienstete — wiewohl dienstfrei — noch am Bf Innsbruck Hbf auf. Er traf dort zufällig den in Begleitung seines Bruders vom Krankenhaus kommenden Bobfahrer, der noch sichtlich unter den Folgen seiner Verletzungen litt. L. bot den beiden Herren seine Hilfe an, trug die Koffer zu ihrem Zug und machte zwei Sitzplätze ausfindig.

Beide Herren aus der CSR bedankten sich herzlichst für die Liebenswürdigkeit bei dem Bediensteten. Einige Tage später traf auch ein Schreiben aus der CSR bei der GD der ÖBB ein. Es ist selbstverständlich, daß der Bedienstete L. entsprechende Anerkennung für sein kundenfreundliches Verhalten erfahren wird.

Auszug aus einer Wiener Tageszeitung:

„Freundlich"

Ein Innsbrucker Hoteldirektor begleitete seinen Wiener Vorgesetzten am Samstagabend zum Bahnhof. Der Zug stand auf dem falschen Gleis und war nicht gleich zu finden. Ebenfalls nicht zu finden war daher der Schlafwagen 5, in dem der Wiener Direktor heimreisen sollte. Zufällig kam, im Getümmel der abreisenden Olympiagäste, ein Eisenbahner vorbei. „Entschuldigen Sie", sagte der Innsbrucker Direktor, „können Sie mir sagen, wo der Schlafwagen 5 ist?

Die Antwort war ein herzliches Zitat von Goethe!

Am 22. Jänner 1964 wurde von einem Fachdirektor der GD der ÖBB nach Einfahrt des Zuges 221 im Bf L. folgendes beobachtet:

Bei der vorderen Eingangstür des von ihm benützten Wagens versuchten mühselig zwei gehbehinderte Frauen, deren Gepäck von einem Gepäckträger getragen wurde, einzusteigen. Eine der Frauen warf ihre Krücke auf den Fußboden des Wagens und kletterte sodann unter Benützung ihrer Knie in diesen. Die zweite Frau konnte ebenfalls nur mit viel Anstrengung den Wagen besteigen.

Da auch der Gepäckträger nicht helfen konnte, weil er schwer zu tragen hatte, hob der GD-Funktionär die Krücke auf und half den Frauen in den Wagen, übernahm sodann einen schweren Koffer und trug ihn in jenes Abteil, in dem für die Frauen zwei Plätze reserviert waren.

Die beiden Reisenden waren schweizer Staatsbürger.

In etwa 2 m Entfernung von den gehbehinderten Frauen stand der Bereichsschaffner im Gespräch mit einem Kollegen, dem sich kurz darauf ein zweiter zugesellte, doch rührte keiner eine Hand, um den Reisenden behilflich zu sein! Auf die spätere Frage des Direktors, warum er jegliche Kundenfreundlichkeit missen ließ, erklärte der Schaffner lakonisch: „Es war eh der Gepäckträger dabei".

Es ist selbstverständlich, daß der Fall entsprechender Behandlung zugeführt wurde.

Man schrieb uns:

„Am 8. Februar 1964 fuhr ich von H. nach L. Während der Fahrt ging ich von einem Wagen in den nächsten. Bei dieser Gelegenheit riß mir der Fahrtwind meine Uniformmütze vom Kopf; sie blieb irgendwo zwischen den Gleisen liegen. In N. meldete ich dies dem Fdl, in der Annahme, daß vielleicht irgend jemand in den nächsten Tagen zufällig die Mütze finden würde — allerdings ohne allzuviel Hoffnung. Um so erfreuter war ich, als ich wenige Stunden später die Mitteilung erhielt, daß man meine Mütze gefunden habe.

Ich darf Sie nun bitten, dem Fdl von N. meinen höflichsten Dank für sein so freundliches Entgegenkommen auszudrücken.

Nehmen Sie, meine Herren, meine respektvollsten Empfehlungen entgegen.

G. A. Leutnant der Garde"

INTERNATIONALE EISENBAHNER UNFALLVERHÜTUNGSWOCHEN 1964

In dem Bestreben, die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen zu unfallsicherem Verhalten anzuleiten, sind bisher im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen mehrere Unfallverhütungswerbeaktionen durchgeführt worden. Um der Bedeutung der Unfallverhütung auf internationaler Ebene besonderen Ausdruck zu verleihen und den Unfallgefahren, die alle Eisenbahnbediensteten gleichermaßen bedrohen, noch wirksamer als bisher zu begegnen, wurde im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes, der Union Internationale des Chemins de fer (UIC), von den Verwaltungen der italienischen, französischen, belgischen, finnischen, niederländischen, deutschen und österreichischen Eisenbahnen beschlossen, während der nachstehend angeführten Zeiträume unter der Bezeichnung „Internationale Eisenbahner-Unfallverhütungswochen 1964" gemeinsame Unfallverhütungsaktionen durchzuführen, und zwar für

die Bediensteten des Verschubdienstes, für die Weichensteller und Güterzugschaffner in der Zeit vom 20. April bis 2. Mai 1964 und

die Bediensteten des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes in der Zeit vom 18. bis 30. Mai 1964.

Der Unfallverhütungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen fordert alle Bediensteten auf, an diesen Internationalen Unfallverhütungswochen in ihrem eigenen sowie im Interesse ihrer Mitbediensteten durch erhöhte Vorsicht und besonders genaue Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften mitzuarbeiten und auf diese Weise zum Gelingen dieser Aktion beizutragen.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 300