



Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück

Wien, am 1. August 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 35. Unfälle der letzten Zeit
36. Auskunft nicht nur im Reisezug-, sondern auch im Güterzugverkehr
37. Etwas für jeden
38. Kundendienst
39. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines aus 3 leeren Güterwagen bestehenden entrollten Verschiebeteiles mit einem ausfahrenden Bezirksgüterzug. Entgleisung von 6 Wagen, Beschädigung eines Fahrleitungsmastes und des Oberbaues. Starke Behinderung des Zugverkehrs.

Sachschaden: Zirka S 400.000 !),



wenn

der Verschieber entgegen den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 98 g) und Bf-Do einen Verschieber ohne Handbremse in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ abstoßen läßt und der Verschieber — zum Auffangen der Fahrzeuge beauftragt — diesem Auftrag nicht nachkommt!

35. Unfälle der letzten Zeit

Am 14. Mai um 22.38 Uhr entrollten im Bf R. beim Verschieben eines Bezirksgüterzuges 2 beladene Stückgutwagen von Gleis 7 (Gefälle 2,5 ‰) nach Aufschneiden einer Weiche auf die Strecke. Der vom Ereignis sofort verständigte Fdl konnte noch das rechtzeitige Schließen der zwischen seinem Bf und dem Nachbarbf K. befindlichen 6 Schranken veranlassen, so daß es zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern kam. Die im Gefälle von 7 ‰ rollenden Fahrzeuge schleuderten 2 in der Hst. N. aufgelegte Hemmschuhe ab und konnten erst im Bf K. mit 2 Hemmschuhen zum Stillstand gebracht werden.

Ein im Bf K. um 22.40 Uhr auf Gleis 1 eingefahrener Personenzug war sofort nach Erhalt der Meldung über das Entrollen von Fahrzeugen von den etwa 50 Fahrgästen geräumt und auf Gleis 3 umgestellt worden.

Der Bezirksgüterzug war im Bf R. um 21.51 Uhr auf Gleis 3 eingefahren. Nach Durchführung von Ladearbeiten ließ der Verschieber die erwähnten 2 Wagen auf das freie Gleis 7 abstoßen, obwohl das Abstoßen im Bf nur bedingt zugelassen ist. Der zum Anhalten der abgestoßenen Fahrzeuge beauftragte Schaffner übersah diese, so daß sie ungebremst weiterrollten.

Das Ergebnis sei auch zum Anlaß genommen, an die Bestimmungen des Punktes 591 der DV V 3 zu erinnern, die im gegenständlichen Fall von allen beteiligten Bediensteten ordnungsgemäß befolgt wurden.

Am 14. Mai um 15.35 Uhr geriet im Bf L. ein 14-jähriger Schüler beim Besteigen eines auf dem Ladegleis 6 b stehenden, entladenen Kesselwagens in den Stromkreis der Fahrleitung und stürzte vom Fahrzeug. Er erlitt schwere Verbrennungen am linken Unterarm sowie an beiden Vorfüßen und mußte in die Hautabteilung einer Universitätsklinik eingeliefert werden.

Der erwähnte Kesselwagen, für eine Privatfirma bestimmt, mußte, da der Absperrschieber am Kesselwagen untauglich war, mittels Abfüllschlauches von oben in einen Firmentankwagen entladen werden.

Um 15.15 Uhr schaltete der Verschieber des Bf L. den Ladegleisschalter (Straßengleisschalter) der Gleise 6 b und 8 a ein, nachdem er sich vergewissert hatte, daß niemand am Ladegleis tätig war. Nach Ausziehen eines Wagens aus Gleis 8 a fuhr der Verschieber nach Gleis 9, um dort einen

Wagen abzuholen. Der schaltbefugte Verschieber unterließ es nunmehr, den Ladegleisschalter wieder in die Grundstellung „Aus“ zu bringen.

Kurz darauf traf der Firmentankwagen wieder beim Ladegleis 6 b ein, um den Kesselwagen vollständig zu entleeren. Der Kfz-Lenker ließ es danach — ohne sich vom Schaltzustand zu überzeugen — zu, daß der mit ihm mitgefahrene Schüler den Kesselwagen bestieg, um den Abfüllschlauch abzunehmen. Dabei kam der Knabe zu nahe an die Fahrleitung, wodurch es zum Überschlag kam.

Abgesehen vom Verschulden des Kfz-Lenkers lag dem Unfall auch Mitverschulden des Verschiebers zugrunde:

DV V 3, Punkt 133 c): „... Wegen eines Verschiebers eingeschaltete Fahrleitungen müssen nach Beendigung sofort abgeschaltet werden...“

DV El 52, Punkt 88: „Ladegleisschalter dürfen nur auf die Dauer des Befahrens der zugehörigen Gleise mit elektrischen Triebfahrzeugen eingeschaltet werden.“

Am 23. Mai um 21.37 Uhr entgleisten bei Einfahrt eines Personenzuges in den Bf W. 2 hinter dem Zug-Tfz gereihten Personenwagen infolge vorzeitigen Umstellens der Weiche 5 unter dem 1. Wagen. Verletzt wurde niemand. Durch die Entgleisung wurden die Gleise 1 und 2 verlegt. Sachschaden zirka S 20.000,—.

Nachdem während der Einfahrt des Personenzuges durch das Befahren der für Ein- und Ausfahrten gemeinsamen Isolierschiene die Tastensperre im Stellwerk 1 entblockt worden war, stellte der Stellwerkswärter das Einfahrsignal auf „Halt“ und betätigte (blockte) nach dem Überfahren der Isolierschiene, aber noch vor dem Überfahren der Fahrstraßenzugschlußstelle, das Be-Feld. Der Fdl hörte das Entblocken des Ba-Feldes und betätigte (blockte) im festen Glauben, der Personenzug hätte bereits die Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren, das Fa-Feld, um dem Stellwerkswärter die Herstellung der für die Nachtsperre vorgeschriebenen Fahrstraße auf Gleis 2 zu ermöglichen. Dadurch wurde das Ff-Feld im Stellwerk 1 entblockt, das heißt die Fahrstraße aufgelöst. Der Stellwerkswärter brachte hierauf den Fahrstraßenknebel in Grundstellung und die Weiche 5, ohne sich vom Freisein derselben zu überzeugen, in die Stellung zur Fahrt nach Gleis 2, wodurch es zur Entgleisung kam.

Der Unfall wurde durch den Stellwerkswärter verschuldet, der gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 34 (3. Abs.), 229 (2. Abs.), 236 a) und 282 verstoßen hatte.

Im Hinblick auf die wiederholt seitens der GD und der Dionen ergangenen Verfügungen und Ermahnungen bezüglich „Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen“ wurde der schuldtragende Bedienstete vom Stellwerkswärterdienst abgezogen und mit der Ordnungsstrafe einer Geldbuße im Ausmaß von 5 % bestraft!

Am 24. Mai um 13.49 Uhr kam es im Bf M. zum Zusammenstoß eines auf Gleis 1 einfahrenden Güterzuges mit einer durch Handverschub bewegten Fahrzeuggruppe. Verletzt wurde niemand. Am Tzf des Güterzuges entstand geringer Sachschaden.

Der Vorfall gibt Anlaß, auf die Bestimmungen bezüglich „gefährdende Verschubbewegungen“ und „Handverschub“ einzugehen.

Der Fdl hatte den Güterzug vom Nachbarbf angenommen und mußte mit der fahrplanmäßigen Ankunft des Zuges im eigenen Bf rechnen. Dennoch ließ er einen Handverschub zu, in dessen Verlauf ein Hemmschuh abgeworfen wurde und die Fahrzeuggruppe über die Grenzmarke der Einfahrweiche hinaus geriet. Wiewohl der Fdl dem sich nähernden Güterzug Haltsignal gebend in Richtung Trapeztafel entgegenlief, konnte er den Zusammenstoß nicht mehr verhindern.

Punkt 75 der DV V 3: „... In Bf ohne Einfahrsignal ist der Verschub über die Grenzmarke der Einfahrweiche hinaus mit Zustimmung des Fdl bis 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges (Kl) gestattet. Ausnahmen genehmigt die Dion (Bf-Do).“

Punkt 79 der DV V 3: „... Auf Gleisen, die in die Fahrstraße eines Zuges einmünden oder sie schneiden, darf nur verschoben werden, wenn dadurch keine Zugfahrt behindert oder gefährdet wird...“

Weiters sei auch an die Bestimmungen der Punkte 181 j): „... Fahrstraßen rechtzeitig freigemacht werden und frei bleiben...“ und 261 der DV V 3 erinnert.

Abschließend muß noch erwähnt werden, daß der Fdl das Ereignis in der fernschriftlichen Meldung als „Einfahrt auf besetztes Gleis (Flankenfahrt)“ bezeichnet hatte. Dies war unrichtig, es handelte sich hier eindeutig um einen Zugzusammenstoß und ist dieser daher unter lfd. Nr. 1 b) der „Richtlinien“ einzustufen.

Am 26. Juni um 12.38 Uhr erfolgte im Bf W. auf Gleis 18 ein Zusammenstoß eines geschobenen Verschubteiles mit einer stehenden Wagen- gruppe. Dabei entgleisten insgesamt 11 Wagen, wovon 3 umstürzten; 1 Güterwagen wurde zertrümmert.

Sachschaden: Zirka S 200.000,—!

Nach Abstoßen einer aus 24 Wagen bestehenden Fahrzeuggruppe von Gleis 113 nach Gleis 18 sollten 29 Wagen geschoben nach dem freien Gleis 12 überstellt werden. Der Fdl im Befehlsstellwerk stellte jedoch irrig die Verschubfahrstraße nach dem nunmehr besetzten Gleis 18 und gab die Erlaubnis zum Beginn der Verschubbewegung mittels Verschubsignals. Der vorschriftsmäßig am vordersten Fahrzeug befindliche Verschubleiter konnte die unrichtige Weichenstellung infolge Unübersichtlichkeit sowie eines starken Gleisbogens erst auf wenige Meter Entfernung erkennen und gab sofort per Funk Auftrag zum Anhalten. Es konnte jedoch nicht mehr verhindert werden, daß der geschobene Verschubteil stark an die stehende Wagen- gruppe anfuhr.

Am gleichen Tag nur wenige Minuten später — um 12.55 Uhr — stieß im Bf M. auf Gleis 8 eine aus Gleis 106 entrollte Wagen- gruppe (18 Wagen mit 332 t) mit einer stehenden Fahrzeug- gruppe (17 Wagen) zusammen. Dabei wurden 4 leere Wagen total zertrümmert. Es entstand Sachschaden in Höhe von etwa S 110.000,—!



Von einer auf Gleis 106 abgestellten Wagen-Gruppe (35 Wagen) sollten 17 Wagen nach Gleis 8 vorgezogen werden. Der Verschiebler ließ diese abkuppeln und sicherte die stehengebliebenen Wagen nur durch Unterlegen mit 2 Hemmschuhen, wiewohl 2 Handbremsen vorhanden waren.

Unmittelbar nach Abziehen der 17 Wagen gerieten die im Gefälle von 14,3—10,3 ‰ nur unzureichend gesicherten Wagen in Bewegung und rollten — die beiden Hemmschuhe vor sich her-

schiebend — dem gezogenen Vershubteil nach, wobei es im Gleis 8 zum Zusammenstoß kam.

Hier lag eine grobe Verfehlung des Verschieblers vor, der schon auf Grund seiner Ortskenntnisse wissen mußte, daß die Sicherung einer Wagen-Gruppe mit einem Gesamtgewicht von 332 t in einem Gefälle von über 10 ‰ niemals durch Unterlegen mit 2 Hemmschuhen gewährleistet sein konnte!

36. Auskunft nicht nur im Reisezug-, sondern auch im Güterzugverkehr

Voraussetzung für den planmäßigen Lauf der Güterwagen vom Versandbf bis zum Bestimmungsbf ist vorerst die Einhaltung der Zugzusammensetzung bzw. des Wagenüberganges auf Grund der Bestimmungen der Güterzugbildvorschrift — GZV — DV V 42 bzw. des DB 648.01 — der Wagenübergang im Güterverkehr. Hier wird auch bestimmt, daß in den Umstellbf die laut GZV ankommenden Wagen in der Regel auf den nächstgeeigneten Zug überstellt werden, der nach den Bestimmungen der GZV für die Beförderung vorgesehen ist. Werden diese Bestimmungen nicht eingehalten, so ergeben sich Beförderungsverzögerungen, die die Kunden verärgern, zu Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitung führen und in vielen Fällen die unmittelbare Ursache für die Abwanderung der Transporte auf die Straße sind. Daher ist die Einhaltung der Wagenübergangspläne eine wesentliche Voraussetzung für die rasche und zweckmäßige Beförderung der Güter. Für die schnellste durchgehende Beförderung der Güter ohne Einhebung eines besonderen Frachtzuschlages wurden schon vor Jahren die TEEM-(Trans-Europ-

Ausnahme von Massengut (Kohle, Schrott, Steine usw.) Wagen mit eilbedürftigen bzw. leicht verderblichen Gütern und verkehren mit Fahrplanhöchstgeschwindigkeiten von 85—100 km/h. Nur müssen diese Wagen für 100 km/h lauffähig sein und nach der für den S-Verkehr vorgeschriebenen Lastgrenze beladen sein. Entscheidendes Merkmal der TEEM-Züge ist die hohe Reisegeschwindigkeit, die einschließlich der Unterwegs- und Grenzaufenthalte von Ausgangs- bis zum Zielbahnhof mindestens 45 km/h betragen muß.

Wie können wir unseren Kunden Auskunft geben, wann ein Wagen im Bestimmungsbf ankommt?

Nehmen wir als Beispiel an:

„Mit Zug 7984 trifft um 0.12 Uhr in Penzing Vbf ein Wagen von Stadlau nach Hamburg Hgbf ein, dessen Weiterbeförderung lt. Wagenübergangsplan mit dem Güterzug G 9 (TEEM-Zug) vorgesehen ist.“

1. Im **Buchfahrplan** Heft D ist GS 9 als TEEM-Zug gekennzeichnet. Man kann auch links

GS G 9										
TEEM										
LIM		B.T.: 71 Wr—Sv, 71 c Sv—We, 69 b We—Pa								
s/l	v	Entfernung in km	Verkehrsstelle	Einfahrt	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeiten		Trifft Züge
								plan- mäßige	kür- zeste	
41/51	75		Penzing Vbf		—	—	505			
		2,6	Hütteldorf-Hacking ..		—	—	10	5,0	2,5	
		8,1	Passau Hbf, Stellw. Pv		—	—	39⁵	6,5	6,5	
11/11	40	1,2	Passau Hbf		—	—	42	2,5	2,1	
		1,7	Passau Rbf		945	(235) ¹⁾	(13 40)	3,0	2,8	
[292,5] Fahrzeit: 4 St. 15 Min. Aufenth.: — St. 25 Min. Zus.: 4 St. 40 Min.										

Expres-Marchandise-)Züge geschaffen, die wichtige Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Diese Züge befördern mit

im Kopf des Fahrplanes „LIM“ lesen und damit erkennen, daß der Zug im „Internationalen Güterkursbuch (LIM)“ enthalten ist.

Aus dem bis Bf Passau Rbf ausgezeichneten Fahrplan kann wohl die Abfahrzeit des Zuges vom Bf Penzing Vbf 5.05 Uhr, die Ankunft in Passau Rbf um 9.45 Uhr und die Abfahrt des DB-Zuges (13.40 Uhr), nicht aber die Ankunft des Zuges in Hamburg Hgbf ersehen werden, wohl aber aus dem „Internationalen Güterkursbuch (LIM)“ (s. Pkt. 4).

2. Bestimmte Bf sind mit der Anlage 4 zum DB 648.01 — dem

Übersichtsblatt zum Wagenübergangsplan

beteiligt. Die Übersichtsblätter zu den Wagenübergangsplänen enthalten in vereinfachter, übersichtlicher Darstellung die Wagenübergänge und sind ein wichtiger Behelf für die Auskunfterteilung im Güterbeförderungsdienst. Die Bf, für welche

Rechts unter „Ausgang“ sind die Bf aufgeführt, nach denen Züge oder Wagengruppen gebildet werden. Bei jedem dieser Bf sind die Ausgangszüge, die für das angegebene Ziel Wagen mitnehmen, mit der Abfahrtsstunde, der Zugnummer und der Ankunftsstunde auf dem Zug- oder Gruppenzielbf in zeitlicher Reihenfolge angegeben.

Die Übergangsmöglichkeit ist stets bei dem Zug- oder Gruppenzielbf zu suchen, der von dem Bf, für den das Übergangsblatt gilt, am weitesten entfernt ist bzw. unter dem die Nummer des letzten Richtbf aufscheint.

Wir sehen in der Spalte „Ausgang“, daß Zug G 9 mit der Abfahrt in Penzing in der 6. Stunde bis zum Gruppenzielbf Passau Rbf (Ribf 55) aufscheint und dort in der 10. Stunde eintrifft, aber nicht, wann der Zug in Hamburg Hgbf ankommt.

Eingang				Ausgang							
von	an Std.	Zug Nr.	lfd. Nr.	vom Eingangszug lfd. Nr.	ab Std.	Zug Nr.	an Std.	vom Eingangszug lfd. Nr.	ab Std.	Zug Nr.	an Std.
Sd	1	7984	1	Nach Amstetten (Ribf 22)				nach Hütteldorf-H. einschl. Unter Purkersdorf			
W	1	6683	2	47, 48, 50, 51, 56 a)	1	G23	3	25, 42, 44, 45, 48			
Bw	1	60001	3	42, 44-48, 50, 51, 55	3	2061	7	30-52, 55, 57-59,			
Nr	1	3968	4	52, 1, 2, 4, 7, 10, 12-16,				1, 2, 4-7, 9, 10,			
Pa	1	G38	5	19-22, 24, 27	13	2065	17	12-16, 17, 18, 19	10	Hf73	10
Lf	2	G20	6	26, 30-34, 36-40,				20, 21-24, 26-28,			
H	2	G44	7	43, 45	21	2067	23	30-35, 37-41	21	Hf77	21
Sv	3	2050	8								

Gö	16	2660	38	36-39, 42-52 s)	24	G21	6
U	16	7992	39	nach Passau Rbf (Ribf 55)			
Sd	17	7980	40	37-40, 42-48,			
Wei	17	2664	41	50-52, 54, 55			
Gw	19	W55	42	3 n) 3 G31 8 55, 56 p)	2	G41	10
Hf	19	Hf78	43	1, 2, 4, 7 a) 6 G9 10 2, 4, 7, 10, 12 t)	8	G45	17
Mat	19	2696	44	10, 12-16,			
Ma	19	2652	45	19-22, 24 n) 12 G33 17 26, 27, 30, 31,			
Bw	19	66069	46	26, 27, 30-34,			
Hf	19	61566	47	36 n) 19 G37 23 36-39, 42-52 v)	24	G21	6

Übersichtsblätter aufgestellt wurden, sind auf dem Titelblatt in alphabetischer Reihenfolge aufgenommen und mit einer laufenden Blattnummer versehen.

Im Übersichtsblatt 10, Bf Penzing Vbf, sind links unter „Eingang“ die Eingangszüge in zeitlicher Reihenfolge mit dem Ausgangsbef, der Ankunftsstunde, der Zugnummer und einer laufenden Nummer aufgeführt. (Unser Zug 7984 von Sd an in der 1. Stunde unter lfd. Nr. 1.)

Auskünfte nach Richtbahnhöfen im Inland können also auf Grund der Übersichtsblätter gegeben werden, nicht aber Auskünfte über Bestimmungsbf im Ausland.

3. Bestimmte Bf sind aber auch mit dem TEEM-Kursbuch beteiligt. Aus der Übersicht der TEEM-Verbindungen zwischen den einzelnen Ländern ersieht man, daß zwischen Österreich und Deutschland (DB) 6 TEEM-Verbindungen (Relationen) bestehen. Unter der Relationsnummer 641

23. 5. 71 — 27. 5. 72



641

Wien (Penzing) — Linz — Passau — Göttingen — Hamburg-Wilhelmsburg

 Wien (Penzing) — Passau: Täglich ohne Montag
 Passau — Hamburg-Wilh.: Täglich

Entfernung Distance Distanza		Anschluss Correspondance Coincidenza		Abfahrt Départ Part.		TEEM-Strecke Parcours / Percorso TEEM			Anschluss Correspondance Coincidenza		Ankunft Arrivée Arrivo	
km total	km part.	von de da	Std. h	Tg jr gi	Bahnhof Gare Stazione	Zug Train Treno	Stunde Heure Ora	Tag Jour Giorno	nach pour per	Std. h	Tg jr gi	
—	—	Budapest Hegyeshalom	9	1		G 9	b 6	2				
185	185						a (8) b (8)					
293	108						a 10 b 14					
										Köln Gereon 6 3 Venlo 13 3 Zeebrugge 13 3 Harwich ¹ 16 4 London ¹ 23 4 Frankfurt (M) Ost 2 3 Stuttgart Ost 6 3 Karlsruhe 10 3 Mannheim 10 3 Kehl 14 3 Nürnberg 17 2		
871	578						a 24 b 24					
1147	276					a 4		3				
										Hannover Hgbf 6 3 Bremen Hbf 6 3		
											Hamburg Hgbf 6 3 Flensburg W. 22 3 Padborg 24 3 Puttgarden 16 3 København G 4 4 Stockholm 23 4 Oslo 6 5	

ist ersichtlich, daß der TEEM-Zug G 9 von Wien (Penzing) über Linz—Passau nach Hamburg-Wilhelmsburg verkehrt und unser Wagen mit einem Anschlußzug am 3. Tag in der 6. Stunde in Hamburg Hgbf eintrifft. Eine Vorfracht (lt. GZV — Obst, Gemüse, Lebendes u. a.) rollt mit Zug G 44 von Budapest (Budapest ab am 1. Tag in der 9. Stunde, Hegyeshalom ab in der 21. Stunde) an. Die Weiterfahrt dieser Güter erfolgt ab Wien (Penzing) mit Zug G 9 am 2. Tag in der 6. Stunde. Auf der Fahrt nach Hamburg-Wilhelmsburg wird in Linz Hbf gehalten, ohne daß Wagen beigegeben oder abgestellt werden (Ankunfts- bzw. Abfahrtsstunde sind in Klammer gesetzt). In Passau Rbf erfolgt aber Frachtwechsel. Unser Wagen verläßt Passau Rbf am 2. Tag in der 14. Stunde mit Zug 5032 und kommt in Hamburg-Wilhelmsburg am 3. Tag in der 4. Stunde und in Hamburg Hgbf in der 6. Stunde an. Es erfolgt also die Beförderung eines Wagens von Penzing nach Hamburg Hgbf an einem Tag, und zwar von der 6. Stunde (Abfahrtsstunde) bis zur 6. Stunde (Ankunftsstunde) des Folgetages. Ein Wagen mit Gemüse z. B. von Budapest, ab an einem Montag in der 9. Stunde, kommt in Hamburg Hgbf am Mittwoch in der 6. Stunde an.

Aus dem TEEM-Kursbuch kann nur der Lauf eines mit einem TEEM-Zug beförderten Wagens (eilbedürftige oder leichtverderbliche Waren) ermittelt werden.

4. Das „Internationale Güterkursbuch (LIM)“ bringt auf über 800 Seiten eine Zusammenstellung ausgewählter Güterzugverbindungen für die Beförderung von Wagenladungen auf den für den Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchfuhrverkehr wichtigen Eisenbahnlinien Europas.

Das LIM enthält für jedes Land Verkehrsverbindungen nach allen anderen Ländern. Jede Länderverbindung ist durch eine Nummer gekennzeichnet.

Mit dem LIM werden folgende Außendienststellen beteiligt:

ÖBB-Vertreter: Brennero/Brenner, Hegyeshalom, Lindau-Reutin, Passau, Jesenice, Simbach (Inn), Sopron, Tarvisio C.

Bahnhöfe: Arnoldstein, Bregenz, Braunau am Inn, Graz Hbf, Hohenau, Innsbruck Hbf, Klagenfurt, Kufstein, Linz Fbf, Linz Stadthafen, Linz Stahlwerke, Marchegg, Praterstern Fbf, Rosen-

bach, Salzburg Hbf, Summerau, Villach Hbf, Wien Matzleinsdorf, Wien Nordwestbf, Wien Südbf, Wien Westbf.

Zusätzliche Auskünfte über weitere Güterzugverbindungen oder über Einzelheiten, Leitungswege, Versand- oder Empfangsbf, Aufenthalte auf Unterwegsbf (Rangierbf, Grenzbf) usw., die nicht in diesem Kursbuch enthalten sind, können aus dem von einigen Verwaltungen herausgegebenen besonderen Güterkursbüchern ersehen werden.

Um aus dem LIM-Kursbuch den Beförderungsablauf eines Wagens ermitteln zu können,

sucht man vorerst in der Übersichtstafel der Länderverbindungen (Abchnitt B-1-a) die Nummer der Länderverbindung und unter dieser im Verzeichnis der Leitungswege (Abschnitt B-1-b) den gewünschten Leitungsweg auf. Sodann kann man in der bei diesem Leitungsweg angegebenen Kurstafel den Beförderungsplan ablesen.

Für das angegebene Beispiel der Beförderung des Wagens von Stadlau nach Hamburg Hgbf ergeben sich: Länderverbindung Nr. 86, für Leitungsweg über Passau Kurstafel Nr. 86/5 b Seite 364 und 365.

86/5b Österreich—Deutschland DB über/via Passau		Fortsetzung Continuation Continuazione →																	
Km	Stat.—Gares—Staz.	I			II			III			IV			V					
		Zug/Tr.	b	• a	Zug/Tr.	b	• a	Zug/Tr.	b	• a	Zug/Tr.	b	• a	Zug/Tr.	b	• a			
172	Amstetten																		
120	Attnang-Puchheim	2272	17 1	3 2												2065	18 1	12 2	
350	Bruck a. d. Leitha							G28	18 1	8 2	G44	1 2	10 2						
317	Bruck a. d. Mur																1397	14 1	12 2
366	Graz Vbf																1398	14 1	12 2
103	Lambach	2380	18 1	3 2													6368	1 2	12 2
115	Linz Vbf				3361	2 2	5 2										3365	8 2	12 2
293	Penzing (Wien)							G31	3 2	8 2	G9	6 2	10 2						
312	Praterstern (Wien)							6554	20 1	8 2									
288	St. Michael																4973	9 1	12 2
236	St. Pölten																2065	16 1	12 2
133	St. Valentin																2289	24 1	12 2
225	Selzthal																1398	21 1	12 2
320	Stadlau (Wien)							7980	16 1	8 2	7984	23 1	10 2						
87	Wels Vbf	3377	24 1	3 2													3365	10 2	12 2
361	Wiener Neustadt							3964	12 1	8 2									
301	Wien Matzleinsdorf							7552	21 1	8 2	3968	1 2	10 2						
318	Zeitweg																4280	10 1	12 2
Passau																			
			a	• b		a	• b		a	• b		a	• b		a	• b		a	• b
743	Aachen West										15054	12 3	14 2	16076	1 4	24 2			
698	Basel Bad										5272	14 3	14 2	5375	1 4	24 2			
793	Bielefeld Hbf										5508	11 3	14 2	5526	24 3	24 2			
809	Bochum Nord										15391	20 3	14 2	15305	4 4	24 2			
702	Braunschweig Rbf										5503	8 3	14 2	5785	18 3	24 2			
810	Bremen Hbf										5054	6 3	14 2	5374	18 3	24 2			
795	Dortmund Rbf										15293	20 3	14 2	15249	24 3	18 2			
744	Düsseldorf-Derendf.										5515	12 3	14 2	15239	22 3	18 2			
768	Duisburg Hbf										5515	13 3	14 2	15027	20 3	18 2			
788	Essen-Altenessen										15205	16 3	14 2	15227	5 4	18 2			
460	Frankfurt (M) Hgbf										5488	3 3	14 2	5460	10 3	18 2			
460	Frankfurt (M) Ost										15303	7 3	14 2	19873	17 3	18 2			
673	Hagen Gbf										5452	11 3	14 2	5474	23 3	18 2			
879	Hamburg-Eld.										16917	10 3	14 2	5242	19 3	24 2			
867	Hamburg Hgbf										18163	6 3	14 2	18191	22 3	24 2			
718	Hamm (Westf)										6095	16 3	14 2	15331	5 4	24 2			
702	Hannover Hgbf										18503	6 3	14 2	18517	18 3	24 2			
682	Hannover-Linden										5266	3 3	14 2	5348	13 3	24 2			
486	Heidelberg										5540	8 3	14 2	5044	18 3	18 2			
297	Hof	8114	24 2	9 2							58410	4 3	18 2	5840	4 3	18 2			
501	Karlsruhe										5504	10 3	14 2	5508	15 3	18 2			
549	Kassel										5340	9 3	14 2	8312	19 3	18 2			
667	Köln-Bonntor										18083	10 3	14 2	18087	21 3	18 2			
671	Köln-Gereon										5036	6 3	14 2	5460	14 3	18 2			
725	Krefeld										5834	11 3	14 2	17910	23 3	18 2			
498	Mainz										15332	11 3	14 2	5446	18 3	18 2			
498	Mannheim Hbf										15212	10 3	14 2	15204	1 4	18 2			
755	Münster (Westf)										6095	17 3	14 2	15331	6 4	18 2			
220	Nürnberg Rbf										5494	17 2	14 2	7018	22 2	18 2			
116	Regensburg	2420	12 2	9 2	8406	15 2	12 2	8406	15 2	12 2	8408	18 2	16 2	7018	20 2	18 2			
659	Saarbrücken										5536	11 3	14 2	5540	2 4	18 2			
343	Schweinfurt										7532	10 3	14 2	15386	12 3	24 2			
410	Stuttgart-Untert.										5832	2 3	14 2	5508	13 3	18 2			
719	Wanne-Eickel Hbf										5265	14 3	14 2	5519	19 3	18 2			
329	Würzburg Hbf	18305	6 3	12 2	18305	6 3	12 2	18305	6 3	12 2	18313	12 3	14 2	18313	12 3	18 2			
730	Wuppertal-Elbf. Gbf										18605	12 3	14 2	18601	2 4	18 2			

In dieser Kurstafel ist zu erkennen, daß Zug G 9 in Penzing am 2. Tag in der 6. Stunde abfährt und auch am 2. Tag in der 10. Stunde in Passau ankommt. Nach dem Übergangsbefehl Passau finden wir in der Bahnhofspalte den in alphabetischer Reihenfolge angeführten Bf Hamburg Hgbf und können in der Spalte IV ablesen, daß unser Wagen am 2. Tag (b) in der 14. Stunde in Passau abfährt und am 3. Tag in der 6. Stunde mit Zug 18163 in Hamburg Hgbf ankommt.

Im LIM und wenn erforderlich unter Zuhilfenahme des „Übersichtsblattes zum Wagenübergangsplan“ und der GZV, kann für einen in Österreich erwarteten Wagen, wenn Abfahrtsdatum im Ausland bekannt ist und der Versandbahnhof im LIM aufscheint, in den meisten Fällen die Ankunft im Bestimmungsbahnhof ermittelt werden.

Das „Internationale Güterkursbuch (LIM)“ ermöglicht daher den günstigsten Wagenlauf im internationalen Verkehr zu verfolgen und dem Bahnkunden hierüber Auskunft zu geben.

Es wird daher Aufgabe der Schulungsbeamten des Verkehrs- als auch des kommerziellen Dienstes sein, die Bediensteten mit diesen Behelfen zu schulen. Magazinsbedienstete sollen auch jederzeit unseren Bahnkunden Bescheid geben können, wann ihr Wagen im Bestimmungsbefehl eintrifft.

Die Bediensteten sollten in der Lage sein, dem Kunden über Beförderungsmöglichkeiten im Internationalen Güterverkehr Bescheid geben zu können, und außerdem jenen Firmen, die sich ein LIM-Kursbuch angeschafft haben, in der Handhabung dieses Fahrplanbehelfes behilflich sein können.

Um weitere Interessenten für diesen Fahrplanbehelf zu gewinnen, ist es notwendig, daß die Bahnhofsvorstände die Kunden auf den käuflichen Erwerb des LIM-Kursbuches aufmerksam machen. Das für den Fahrplanabschnitt 1971/72 neu aufgelegte „Internationale Güterkursbuch“, abgekürzt „LIM“, ist ab 1. Juni 1971 bei der Tarifverkaufsstelle der Österreichischen Bundesbahnen, 1010 Wien, Nibelungengasse 4 zum Preis von S 120,— erhältlich.

37. Etwas für jeden

Einführung des Kennbuchstabens „z“ bei der Gattungsbezeichnung für Reisezugwagen

(Aus DA. 5530/1/70 vom 9. Juni 1970, DA. 5107/20/70 vom 20. Juli 1970 und DA. 5210/28/71 vom 17. Juni 1971)

„Zur Kennzeichnung von ÖBB-Reisezugwagen (Personen-, Gepäck- und Postwagen), bei denen außer der elektrischen Heizung noch andere Einrichtungen aus der elektrischen Heizleitung mit Strom versorgt werden, wird der Kennbuchstabe ‚z‘ neu eingeführt. Nicht anzuschreiben ist dieser Kennbuchstabe an Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen.“

Der Kennbuchstabe ‚z‘ besagt, daß die durchgehende elektrische Heizleitung bei Reisezügen, ausgenommen z. B. bei verfügbaren Reisezugwagen, ganzjährig zu kuppeln ist und unter Spannung stehen muß.

Im DB 833/1 (Umnumerierungsverzeichnis der normalspurigen, vierachsigen Personen-, Gepäck- und Postwagen) wurde festgelegt, daß der Kennbuchstabe ‚o‘ bei einer Gattungsbezeichnung an letzter Stelle steht. Sind nunmehr in einer Gattungsbezeichnung die Kennbuchstaben ‚o‘ und ‚z‘ enthalten, dann steht ‚o‘ an vorletzter Stelle; der Pkt. 2.4 des vorher genannten Dienstbehelfes ist im Sinne dieser Verfügung zu ergänzen.

Zur Anbringung dieses Kennbuchstabens kommen derzeit die folgend angeführten Wagen in Frage; die Durchführung ist im Monatsausweis für Wagen Z 4501 zu melden.

Bmpoz	50 81 20—04 100	bis	50 81 20—04 111
Bmpoz	50 81 20—04 680	und	50 81 20—04 681
Bpoz	50 81 20—34 000	bis	50 81 20—34 011
Bmpoz	50 81 20—34 112	bis	50 81 20—34 120
Bmpoz	50 81 21—04 000	bis	50 81 21—04 050
ABmpoz	50 81 30—04 000	bis	50 81 30—04 015
BDmpoz	50 81 82—04 022	bis	50 81 82—04 033
BDmpoz	50 81 82—34 000	bis	50 81 82—34 021
BRmoz	51 81 85—33 000	bis	51 85 85—33 009.“

„Immer wieder erreichen uns Klagen der ISTG über Störungen des Betriebes von Speise- und Restaurantwagen mit vollelektrischen Küchen wegen nicht rechtzeitiger, sondern erst nach mehrmaliger Urgenz erfolglicher Einschaltung der E-Heizung (1000 V).“

Es ist Sache des Zugführers, den Tfz-Führer aufmerksam zu machen, daß sich Wagen mit den Kennbuchstaben ‚z‘ im Zuge befinden, somit der mündliche Auftrag ‚Heizung ein‘ gemäß dem Merkblatt 830/4 — Punkt 11, bzw. der DV M 22 zu erwarten ist. Diesem Auftrag hat der Tfz-Führer sodann unverzüglich nachzukommen.“

„Ergänzend zu der Verfügung über die Einführung des Kennbuchstabens ‚z‘ bei der Gattungsbezeichnung der Reisezugwagen der Österreichischen Bundesbahnen, die besagt, daß die durchgehende elektrische Heizleitung ganzjährig zu kuppeln ist und unter Spannung stehen muß, wird bestimmt, daß dies auch bei den Wagen der Deutschen Bundesbahn, die diesen Kleinbuchstaben tragen, zu beachten ist.“

Schrankenanstände

(Aus DA. IV/3/400/322 a/71 vom 17. Juni 1971 der Dion Wien)

„In der Zeit vom 1. Jänner—31. Mai 1971 haben sich im Bereiche der BBDion Wien 71 gemeldete Anstände auf Eisenbahnkreuzungen ergeben, über deren jeweilige Ursache und Schuldfrage nachstehende Zusammenstellung Aufschluß gibt:

1971 Monat	Ges. Anzahl	Hievon durch Verschulden					
		Schw. 1) 2)	Blw. 1) 2)	Stww. 1) 2)	Fdl. 1) 2)	techn. Störung Sonstiges	
I	5	2 —	1 —	1 —	— —	—	1
II	10	6 —	2 —	1 1	— —	—	—
III	15	7 1	— —	2 1	— —	—	3
IV	16	9 1	2 —	1 —	1 —	—	2
V	25	9 1	3 —	4 1	— —	—	5
							2

1) Nicht oder zu spät geschlossen

2) Zu früh geöffnet

Die Aufstellung erweist, daß viele mit der Bedienung von Schranken- und Blinklichtanlagen bzw. Bewachung von Eisenbahnkreuzungen beschäftigte Bedienstete den Ernst der Lage noch immer nicht erkannt haben und sich der möglichen Tragweite ihres pflichtwidrigen Verhaltens gar nicht bewußt sind. Wäre dies nämlich der Fall, könnte es kaum vorkommen, daß trotz Einführung des ‚verbindlichen Abmeldens‘ die Anzahl der Schrankenanstände seit Beginn des Jahres im stetigen Ansteigen ist und bereits ein bedrohliches Ausmaß erreicht hat.

Um eine weitere Schädigung des Ansehens der Österreichischen Bundesbahnen sowie die Gefährdung von Straßen- und Bahnbenützern zu vermeiden, wird an alle in Frage kommenden Bediensteten neuerlich der dringende Appell gerichtet, die auf den Gegenstand bezughabenden Vorschriftenbestimmungen (DV V 3 — Punkte 8, 9, 18, 51, 80,

221, 222, 315—324, DV V 28 — Punkte 7, 18, 68, 125, 188—195, ZSV — Ord.Nr. 7 und 28, Lehrbehelf 135 — Abschnitt V) und die in Dienstanweisungen bzw. Bf.-Dienstordnungen diesbezüglich ergangenen besonderen Bestimmungen genauestens zu beachten und gewissenhaftest zu befolgen.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst haben vorerwähnte Bestimmungen als Schwerpunktprogramm für die kommenden Dienstunterriehte aufzunehmen und sie dort **wiederholt** eingehend zu besprechen.

Es muß dringend erwartet werden, daß alle an der Bedienung von Schranken- und Blinklichtanlagen bzw. Bewachung von Eisenbahnkreuzungen beteiligten Bediensteten die von ihnen zu tragende Verantwortung endlich erkennen und durch pflichtbewußte Dienstleistung mithelfen Anstände auf Eisenbahnkreuzungen zu vermeiden.“

Betriebswirtschaft-Information

Die graphische Darstellung der mittleren, täglichen Belastung der ÖBB-Strecken im Jahre 1970, ausgedrückt in Gesamtbruttotonnen, also in Form des Zuggewichtes einschließlich des Tfz-Gewichtes, wurde von der Betriebswirtschaft erstellt und liegt diesem Verkehrs-Unterrichtsblatt bei. Die darin enthaltene Streckenleistung wurde nach den Übersichtskarten der DV V 20 ausgerichtet. Um die Übersichtlichkeit der Darstellung zu wahren, wurde die Belastung des Wiener Verkehrsraumes gesondert aufgetragen. Die Aussage der graphischen Darstellungen ist streckenbezogen und gibt über die Belastung der einzelnen Gleise keine Auskunft.

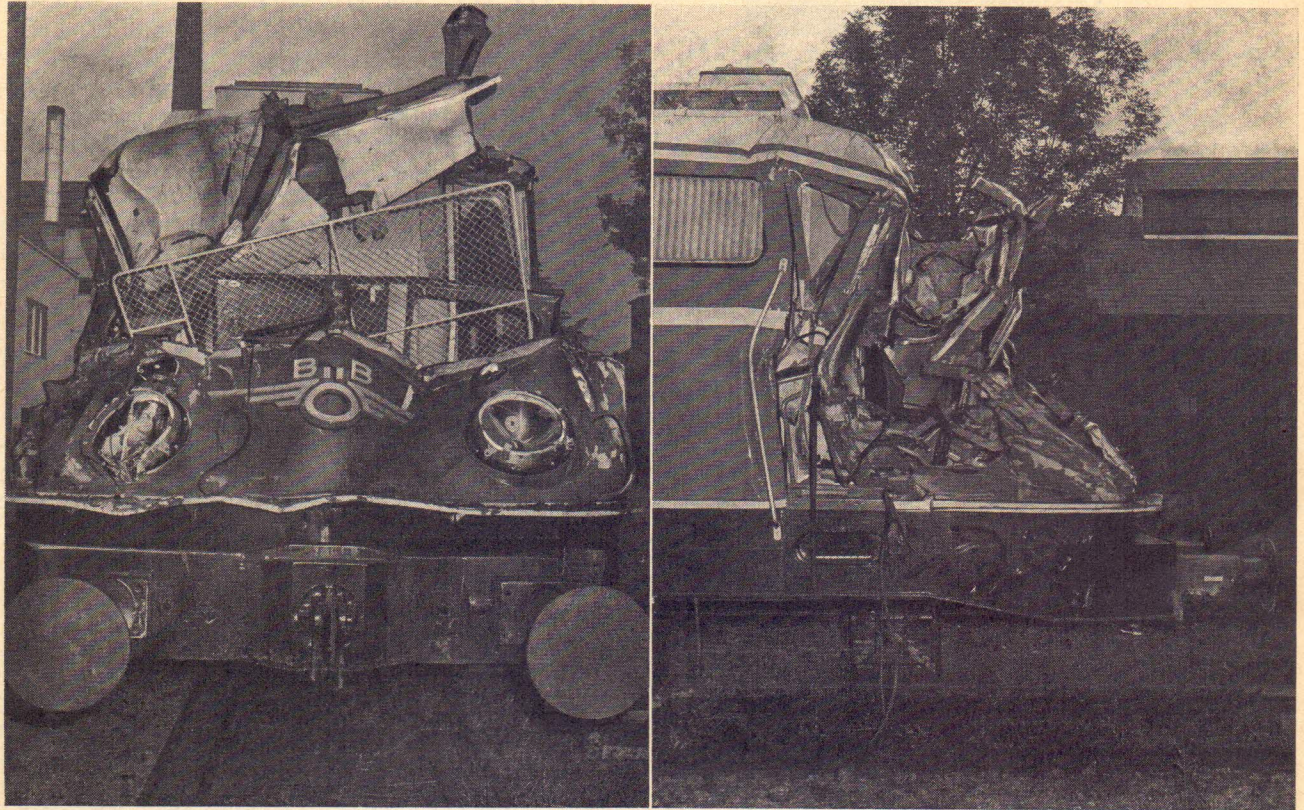
Im Nachhang zu unserem Sonder-Verkehrs-Unterrichtsblatt Mai 1971 bringen wir nachstehend noch Aufnahmen des am Zusammenstoß vom 1. Mai 1971 im Bf F. beteiligten Tfz 1042.574, als es sich bereits in der HW Linz befand. Es muß hier darauf hingewiesen werden, daß das Tfz bereits **7 Tage** nach Indienststellung derart schwer beschädigt wurde, daß es fast als schrottreif bezeichnet werden kann!

Immer wieder Lieferfristüberschreitungen!

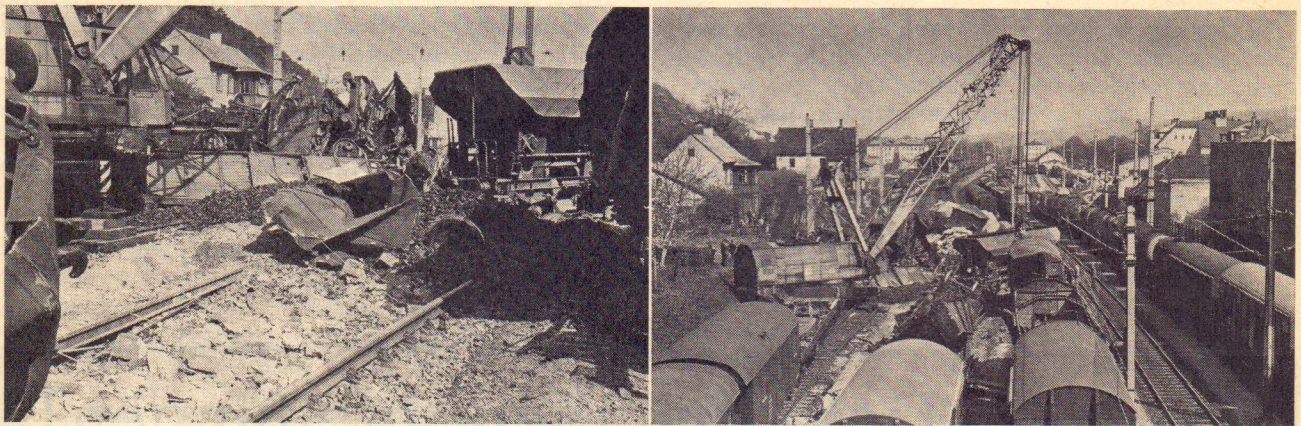
Lieferfristüberschreitungen verärgern nicht nur unsere Kunden, sondern **kosten der Bahn sehr viel Geld.**

Gleichgültig, ob das Gut lieferfristversichert ist oder nicht,
ob es sich um hochwertiges Gut oder um Schottersteine handelt,
ob durch die Überschreitung dem Kunden ein Schaden entstand oder nicht,

in allen Fällen muß die Eisenbahn, wenn durch ihr Verschulden die Lieferfrist überschritten wurde, **einen Teil der Frachteinnahmen wieder zurückzahlen!**



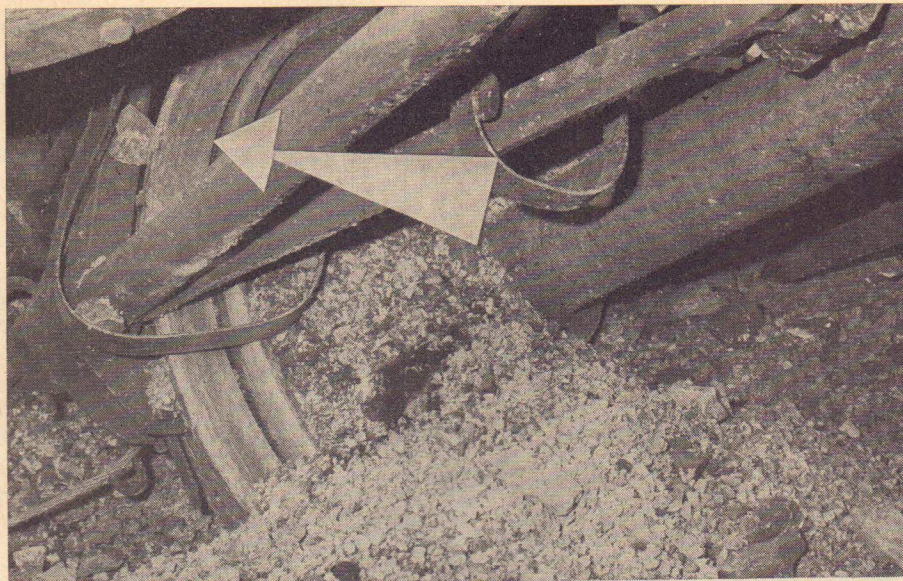
Welch schwere Folgen Fahrzeuggebrechen nach sich ziehen können, mögen die nachstehenden Zeilen und die Photos beweisen:



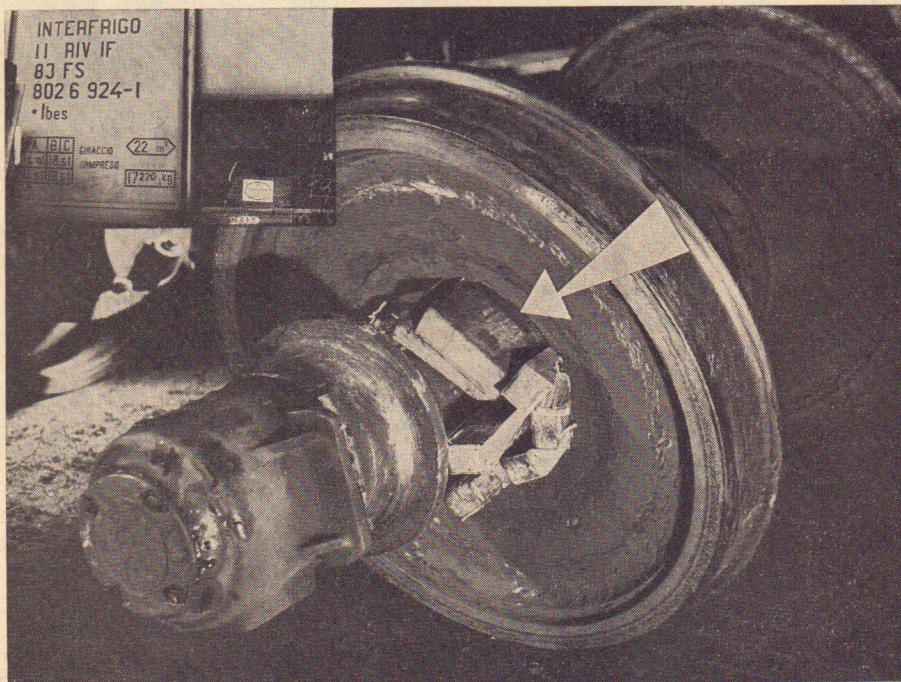
Am 22. April um 12.24 Uhr entgleiste im Bf Gloggnitz bei Einfahrt des Ferngüterzuges 1564 auf Gleis 2 der 8. Wagen mit beiden Achsen und brachte den davor gereihten sowie die nachfolgenden 14 Güterwagen ebenfalls zur Entgleisung. Die entgleisten Fahrzeuge verkeilten sich zum Teil inein-

ander, stellten sich quer und wurden bis auf 2 schwerstens beschädigt. Sachschaden zirka S 700.000,— !

Die Entgleisungsursache lag in einem losen Radreifen des linken Rades an der vorlaufenden Achse beim zuerst entgleisten Wagen.



Aber auch ein Radkörperbruch, wie dies bei einem Wagen des Zuges G 90 am 24. März im Bf Innsbruck Fbf der Fall war, kann schwerste Folgen mit sich bringen !



Informationsfahrt für Richter 1971

Im Zuge der Informationsfahrten für die im Verkehrsknoten Villach amtierenden Richter wurde auch heuer eine Exkursion, und zwar diesmal zum besseren Kennenlernen der verkehrstechnischen Situation der Tauernbahnstrecke durchgeführt. Die Teilnehmer wurden in der BBD Villach, dem Ausgangspunkt der Besichtigungsfahrt, von Herrn **Vizepräsident Dipl.-Ing. Pontasch** willkommen geheißen.

Im Rahmen eines ausführlichen Vortrages gab Vizepräsident Pontasch einen Überblick über die Entwicklung und Bedeutung der Tauernbahn, betonte auch die notwendige enge Kontaktnahme

zwischen dem größten Verkehrsträger Österreichs und der Öffentlichkeit und skizzierte die das Besichtigungsprogramm betreffenden Fakten.

Das anschließend gestellte Thema: „Außergewöhnliches Ereignis — menschliches Versagen“, wurde von allen Seiten und vielerlei Aspekten erläutert und erörtert.

Besonderes Interesse galt dem „Fernsteuerknotenpunkt“ Spittal-Millstättersee. Es konnte dort unter fachkundiger Führung die Verschubdurchführung, das DrS-Zentralstellwerk samt der technischen Einrichtung für die Fernsteuerung, die Funkanlage und die Fernschreibwähltechnik gezeigt werden.

Eine weitere Erkursion führte zum zweiten Schwerpunkt innerhalb des Ausbaues der Tauernstrecke, zum Neubau der „Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke“, dessen Bogentragwerk mit einer Stütz-

druckte insbesondere der — international anerkannte — Kreisverkehr bei der Be- und Entladung der Züge sowie die bei starker Verkehrsfrequenz minutiöse Verkehrsabwicklung.



weite von 200 Metern ein etwa einhundert Meter tiefes Tal überspannt.

Als letzter Schwerpunkt der Informationsfahrt wurde der Durchschleusverkehr für Kraftfahrzeuge durch den Tauerntunnel gewählt, dessen Unentbehrlichkeit unbestritten ist. Hier beein-

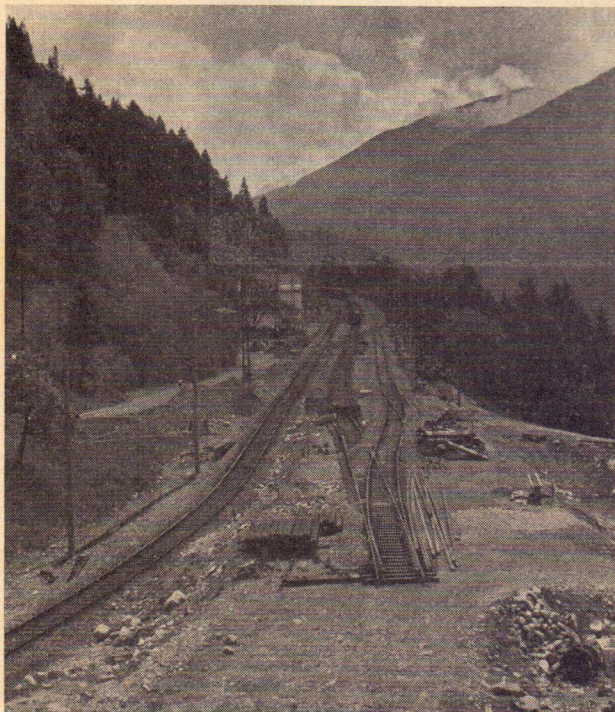
Abschließend wurde vom Vorstand des Bf Badgastein über „Kundendienst bei den Österreichischen Bundesbahnen“ referiert, wobei die Teilnehmer ausführlich mit dem System der elektronischen Platzbuchung vertraut gemacht wurden. Gesellschaftlich abgeschlossen wurde das Rahmenprogramm durch die Kontaktaufnahme mit der Kurverwaltung Badgastein, bei der auch Gelegenheit zu mannigfaltigen fachlichen Gesprächen gegeben war. Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die „Richterfahrt 1971“ abermals allen Teilnehmern neue Eindrücke in optimaler Weise vermittelt und die Wechselbeziehungen gefestigt hat.

Fernschreiben !

Montag, 7. 6. 0.28 Uhr
Bf V . . . Gleis 2 Einfahrt des **Lehrpersonen-**
zuges . . . auf besetztes Gleis ohne Verständigung.
Ursache: Unterlassene Fahrstraßenprüfung.
Keine Folgen, keine Anzeigen.
i. A. R . . . A . . . Fdl

Etwas mehr Kenntnis der DV V 3 und der „Richtlinien“ wäre wünschenswert. Abgesehen davon, daß es sich um einen **Personenwagenleerzug** gehandelt hatte, fehlt in der letzten Zeile der Fernschrift, der Bf-Name. Die Beifügung „Fdl“ war überflüssig.

Bedenkt doch, daß ein solches Fernschreiben nicht nur den beteiligten Stellen der Dion, sondern in der Generaldirektion auch dem Herrn Generaldirektor, dessen Stellvertreter, dem Herrn Betriebsdirektor usw. zugeht.



38. Kundendienst

Man schrieb uns:

„. . . Ich möchte Sie hier um die große Gefälligkeit bitten, Ihrem geschätzten Herrn Generaldirektor gegenüber bei nächstbesten Gelegenheit den Herrn Oberzugführer Beer vom TS 461 lobend zu erwähnen. Er hat sich am 9. Juni anlässlich einer Unpäßlichkeit hervorragend um mich bemüht, einen Arzt vermittelt und Bahnhofshilfe für unterwegs angeboten. Auch sein Kollege war überaus höflich und freundlich. Man soll solche Dinge nicht unerwähnt lassen, weil sie dem Image der Österreichischen Bundesbahnen mehr nützen als das beste Plakat . . .

Dr. H. J.“

Es handelte sich um Oberzugführer Adjunkt Josef Beer, Bf Wien Westbf, und Schaffner Franz Fuchs der gleichen Dienststelle, die sich in einmaliger Weise während der Fahrt nach Wien um einen erst kürzlich operierten Fahrgast, der unter starken Schmerzen litt, bemühten!

Es geht auch anders!

„Sehr geehrte Herren!

Ihre an die Autofahrer gerichtete Werbung („Nerven sparen, Eisenbahn fahren“ etc.) ist beeindruckend. Man läßt sich immer wieder von dieser Werbung beeinflussen und nimmt den Zug. Nach ein oder zwei Reisen mit der Bahn hat man genug. Autofahren, bei allen seinen Nachteilen, denkt man, ist doch besser.

Warum?

Die Züge sind modern, sauber und bequem. Sie laufen zu allen Tages- und Nachtzeiten und bringen einen überall hin. Das ist richtig. Sie haben aber einen Nachteil. Und es ist dieser Nachteil, der einem das Eisenbahnfahren verleidet. Es ist das die **Verspätung**. Die anscheinende Unmöglichkeit die Fahrpläne einzuhalten.

Gestern, 13. Juli, wartete ich auf den Transalpin in Buchs. Mit 40 Minuten Verspätung kommt er an. Die Verspätung wird immer größer. In Wien ist sie eine Stunde 20 Minuten (22 Uhr statt 20.40 Uhr). Jedesmal, wenn ich vom Auto in den Zug „umsteige“ mache ich solche Erfahrungen.

Die Verspätungen führen zu allen möglichen Unannehmlichkeiten. Man kann sich für den Abend der Ankunft nichts vornehmen, man kann sich nicht abholen lassen, weil man niemandem zumuten kann, eine Stunde oder mehr am Bahnhof zu warten, man findet wie gestern keine Taxis, weil die schon längst weggefahren sind etc.

Ist es wirklich nicht möglich die Fahrpläne einzuhalten, dann sollte man sich doch etwas mehr um das leibliche Wohl der Reisenden kümmern.

Nehmen Sie den Transalpin von gestern als Beispiel. Die Originalgarnitur hatte einen Motorschaden. Man schickte eine Ersatzgarnitur. Ohne Speise-, ohne Buffetwagen, ja sogar ohne einen

Mann, der Würstel verkauft. In den Stationen minimale Aufenthalte, um die Verspätung nicht noch weiter anwachsen zu lassen.

Amerikanische Touristen in meinem Abteil bestiegen in Zürich bald nach 11 Uhr den Zug. Nicht einen Bissen bis 10 Uhr abends in Wien. Hierzu der Schaffner: „Leider, leider, vielleicht haben Sie Glück und es steht in Linz neben dem Zug ein Würstelwagen.“ Wir haben kein Glück.

Wie in meinem und anderen Abteilen über die Bundesbahnen geredet wurde hätte sich ein Herr von der Direktion anhören sollen!

Wäre es wirklich nicht möglich gewesen, die Bahnhöfe in Salzburg und Linz zu verständigen, daß ein Zug mit Passagieren, die den Tag nichts zu essen gehabt haben, ankommt und zu verlangen, daß Würstel und Brötchen hinausgebracht werden. Ist das wirklich zu viel verlangt? . . .“

Das es auch anders geht, beweist folgender Ausschnitt aus der „Tiroler Tageszeitung“ vom 7. Juni 1971:

„Ein ‚Hoch!‘ den freundlichen Bediensteten der ÖBB!

Betriebsausflug mit 90 Kolleginnen und Kollegen. Samstag/Sonntag, Hundstage — 29 Grad im Schatten. Rückfahrt von St. Pölten mit dem ‚Bodensee‘. Plätze reserviert. Müde sinken wir auf unsere Plätze. Es ist heiß und wird immer heißer. Die ersten Kolleginnen und Kollegen machen sich auf den Weg zum Speisewagen. Doch — o Schreck — es wird zwar ein Speisewagen mitgeführt, aber kein Personal. (Nicht Schuld der ÖBB, sondern der Speisewagengesellschaft, der 43-Stunden-Woche usw.) Resigniert sinken wir wieder ermattet in unsere Pölster. Durst! Was tun? Idee! ‚Herr Schaffner, bitte wäre es möglich, daß von Linz nach Wels telefoniert wird, man möge dort einige Kisten Bier und ‚Alkoholfreies‘ zu unserem Waggon bringen?‘ Schaffner: ‚Ich werd’s versuchen.‘ Allgemeine Skepsis. Wels — 180 Augen starren auf den Bahnsteig. Aber der ist leer, und wir bleiben trocken. Schaffner: ‚Ich versuch’s mit Attnang-Puchheim.‘ (Stimmen aus dem Hintergrund: ‚Ach, der redet ja nur!‘) Attnang-Puchheim: Ein rotes Käppi steht am Bahnsteig und darunter ein lachender Fahrdienstleiter und neben ihm ein freundlicher Bahnhofsrestaurateur mit einem Kellner — und ein Wagerl mit frischem Bier und perlender Limonade. ‚Wir können doch die Tiroler nicht verdursten lassen!‘

Ein ‚Hoch!‘ der ÖBB und ihren freundlichen Bediensteten! Ich hoffe nur, daß der Herr Präsident nun den wackeren Männern nicht ein Disziplinarverfahren anhängt, weil sie das bundesbahneigene Telefon zweckentfremdet dazu verwendet haben, um 90 Tiroler vor dem Verdursten zu retten.

Jedenfalls kann man daraus ersehen: Bei der ÖBB geht’s auch anders — und das gefällt uns.

A. Sch., Innsbruck“

Hier waren es die Zugbegleitmannschaft des Bf Wien Westbf und Fdl Revident Clemens Ebner, Bf Attnang-Puchheim, die am 23. Mai 1971

bei Zug TS 464 „Bodensee“ vorzüglichen Kundendienst übten!

39. Unfallverhütung

Aus Meldungen der Sibe III:

1. 19. März 1971, Bf Innsbruck Westbahnhof: „Verschieber K. G. war beim Verschub der 1. Reserve als Aushänger eingeteilt. Beim Aufspringen auf eine fahrende Verschubabteilung übersah er einen auf dem Verschieberbahnsteig befindlichen, mit weißem Anstrich versehenen Bremsklotzstand. Da er sich nicht mehr rechtzeitig auf den Wagen schwingen konnte, wurde er auf die Bremsklötze geschleudert und zog sich mehrfache Verletzungen zu.“

Ursache: Stolpern über einen Bremsklotzstand durch Unachtsamkeit beim Aufspringen auf eine fahrende Verschubabteilung.

Unfallverhütungsvorschrift: Pkte. 3.5.1 und 3.5.2, DV A 40, Heft 3.

2. 29. März 1971, Bf Landeck: „V. begleitete einen aus 8 Wagen bestehenden, gezogenen Verschubteil am rechten vorderen Trittbrett des vorletzten Wagens stehend. Vermutlich durch zu weites Hinauslehnen streifte er mit dem Kopfe einen Lichtmast, das einen Sturz vom Trittbrett zur Folge hatte. Nach dem Aufprall dürfte er mit der linken Fußspitze unter ein rollendes Rad gekommen sein, wobei ihm die Zehen gequetscht wurden.“

Ursache: Der Unfall wurde vermutlich durch mangelhafte Achtsamkeit und durch zu weites Hinausbeugen verursacht. Der Bedienstete trug keinen Schutzhelm.

Den Verschubbediensteten wurde neuerlich die Wichtigkeit des Tragens von Schutzhelmen beim Verschub vor Augen geführt.

Unfallverhütungsvorschrift: Pkte. 3.4.2 und 3.4.6, DV A 40, Heft 3.

3. 31. März 1971, Bf Wels: „Am Mittwoch, 31. März 1971, um 14.51 Uhr rutschte der auf den ausfahrenden Zug V 38 (aus Gleis 18, Höhe Stw. 1) aufspringende Verschieber F. J., geb. 9. März 1949, vom Trittbrett eines Wagens und stürzte auf das Gleis, wobei ihm der linke Vorfuß teilweise abgetrennt wurde.“

Ursache: Aufspringen auf den fahrenden Zug.

Unfallverhütungsvorschrift: Pkt. 3.5.1, DV A 40, Heft 3.

Dem Bediensteten sind Sicherheitsschuhe zugeeignet, er hatte diese jedoch nicht getragen.

4. 17. Mai 1971, Bf Selzthal: „Ich war am Montag, 17. Mai 1971, als Verschubaufseher — Kuppler eingeteilt. Beim Abrollen von Wagengruppen fuhr ich mit der Verschubreserve und einem Pwg. hinter einer abgerollten Wagengruppe nach. Ich stand auf dem Trittbrett zur Schiebetür und hielt mich mit der linken Hand am Türrahmen fest. Durch einen kleinen Anstoß des Pwg. an die Wagengruppe, wurde die Schiebetür hin und her gestoßen und quetschte mir dabei das Endglied meines linken Mittelfingers.“

Ursache: Anhalten am Türpfosten des Dienstwagens während der Verschiebung. Ungesicherte Schiebetüre.

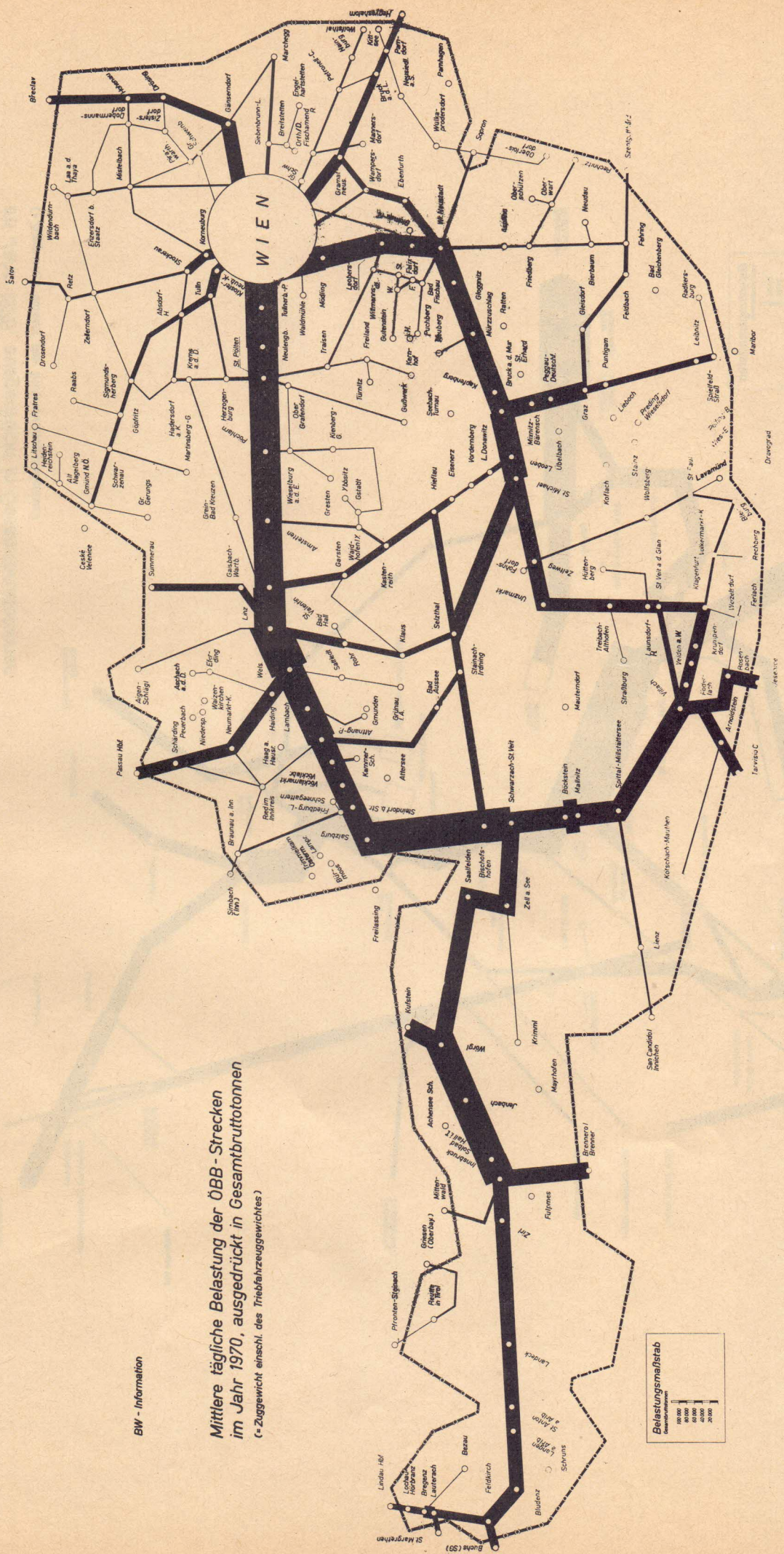
Unfallverhütungsvorschrift: Pkte. 3.3.3 und 3.4.5 (9), DV A 40, Heft 3.

Schwerpunktprogramm Juli—September 1971

Bf-Vorstände:	Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der Fahrbetriebsmittel
Fdl:	Bereitstellen der Züge, verbindliches Abmelden
Stellwerkswärter:	Freimachen und Freihalten von Fahrstraßen
Zugführer und Triebfahrzeugführer:	Abfahrerlaubnis nach Tafel B 15
Schaffner:	Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen
Verschubbedienstete:	Signalübermittlung beim Verschub

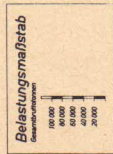
Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 7. Stück aus 1971 sind auf Seite 81 in der linken Spalte, in der 9. und 10. Zeile von unten, die Worte „unbegleitenden“ und „begleitenden“ in „unbegleiteten“ und „begleiteten“ zu berichtigen.



BW - Information

**Mittlere tägliche Belastung der ÖBB-Strecken
im Jahr 1970, ausgedrückt in Gesamtbruttotonnen
(= Zuggewicht einschl. des Triebfahrzeuggewichtes)**



Mittlere tägliche Belastung der ÖBB - Strecken im Jahr 1970, ausgedrückt in Gesamtbruttotonnen (= Zuggewicht einschli. des Triebfahrzeuggewichtes)

