



Fall

Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück

Wien, am 1. September 1972

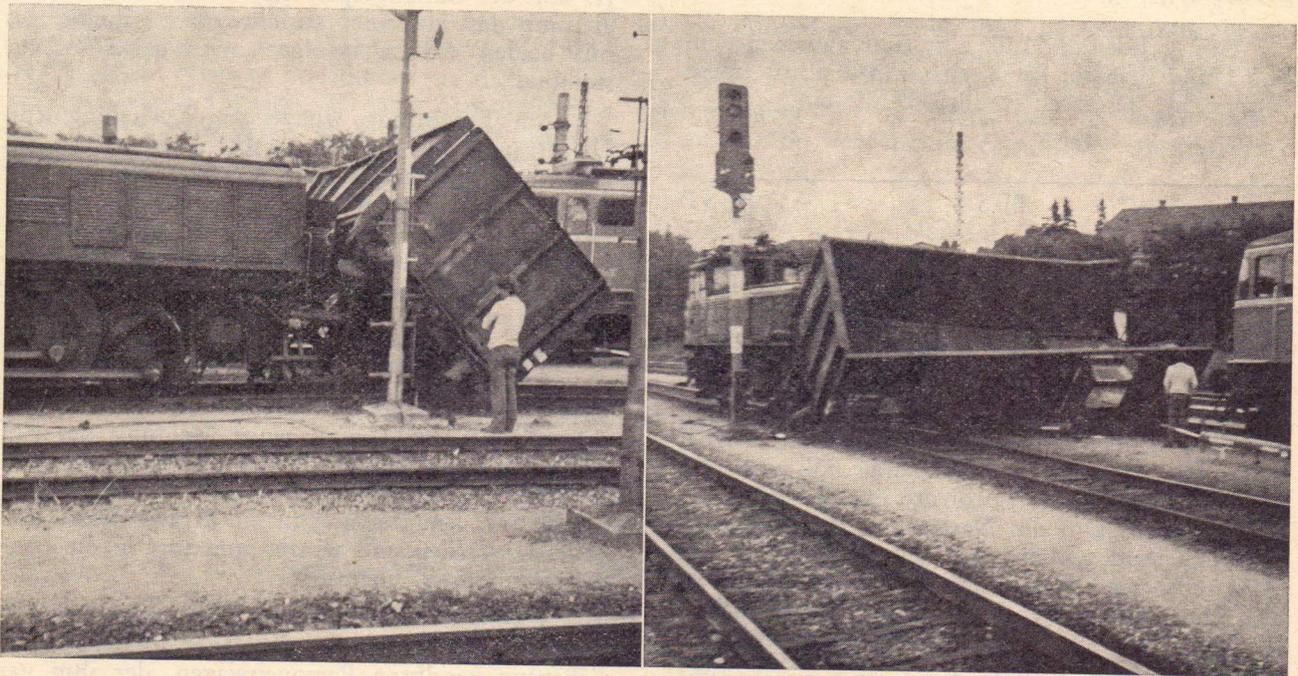
Jahrgang 1972

Inhalt: 34. Aus dem Verkehrsgeschehen
35. Etwas für jeden
36. Kundendienst
37. Unfallverhütung



Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß einer Verschubreserve mit leerem Güterwagen; Umstürzen eines Ausfahrtsignals und eines Fahrleitungsmastes; Reißen eines Teiles der Fahrleitung, Sachschaden: zirka S 140.000,—)



**unrichtiger Weichenstellung und unterlassener Verschubweg-
beobachtung!**

Bundesbahnbedienstete,

beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben
und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz

34. Aus dem Verkehrsgeschehen

Wir bringen nachstehend einige der schwerwiegendsten außergewöhnlichen Ereignisse, die sich innerhalb eines Monats zugetragen haben, wobei leider betont werden muß, daß es sich hier nur um einen Auszug handelt! Welche Schlüsse daraus zu ziehen sind, überlassen wir diesmal den Lesern:

Am 29. Juni um 8.52 Uhr entgleiste im Bf L. auf Weiche 57 beim Umstellen eines Eilzuges von Gleis 2 nach Gleis 1 das Zug-Tfz mit einer Achse. Der Wagensatz mußte in den rückgelegenen Bf St. zurückgezogen und dort mit einem Ersatz-Tfz bespannt werden. Verspätung: 102 Minuten.

Der Eilzug war im Bf L. auf Gleis 2 eingefahren, als man eine Störung an der Ausfahrweiche feststellte. Der Fdl ordnete deshalb das Zurückschieben und Umstellen des Zuges nach Gleis 1 an. Während der geschobenen Verschiebung stellte der Wärter im Stellwerk 2 die noch vom Tfz befahrene Weiche 57 um.

Der Bedienstete wurde von seinem Dienstposten abgezogen.

Am 7. Juli um 21.57 Uhr fuhr zwischen dem Bl S 1 und Bf S ein Personenzug in den mit einem Gütereilzug besetzten Raumabschnitt ein.

Bf S	Bl S 1	Bl S 2
------	--------	--------

Der Tfz bemerkte rechtzeitig das beleuchtete Zugschlußsignal des beim haltzeigenden Einfahrsignal des Bf S. stehenden Gütereilzuges, leitete Schnellbremsung ein und konnte den Zug 20 m vor dem letzten Wagen anhalten!

Da nach der Vorbeifahrt des Gütereilzuges am Bl S 1 das TS-Feld nicht entblockt wurde, stellte der dort Dienst versiehende Fdl zwar das Blocksignal auf „Halt“, bediente jedoch den Blockapparat nicht. Um das Nachfahren des Personenzuges zu ermöglichen, gab der Bedienstete um 21.55 Uhr eine fernmündliche Rückmeldung an Bl S 2 ab, worauf der Personenzug nach Einschalten des Signals 29 b die Fahrt von dort fortsetzte.

Der Fdl am Bl S 1, der es auch verabsäumt hatte, das Einführen des fernmündlichen Rückmeldens durch den rückgelegenen Bf A. zu veranlassen, vergaß auf den vorausgefahrenen Gütereilzug und stellte bei Annäherung des Personenzuges das Blocksignal wieder auf „Frei“. Dabei hätte der Bedienstete mit einem Blick vom Stellwerk aus sehen können, daß der letzte Wagen des Gütereilzuges nur 50 m von ihm entfernt stand!

Auch dieser Bedienstete wurde wegen nicht ordnungsgemäßer Bedienung einer Sicherungsanlage vom Verkehrsdienst abgezogen.

Am 7. Juli um 22.43 Uhr entgleisten im Bf St. beim Verschieben eines Gütereilzuges auf Gleis 1,

Weiche 1, 3 Wagen und verlegten dadurch die Gleise 1 und 2, so daß der durchgehende Verkehr unterbrochen war.

Der Gütereilzug war um 22.20 Uhr auf Gleis 1 eingefahren; dem Zug sollten zwei auf Gleis 106 stehende Wagen beigegeben werden. Nach Überstellung des aus Zug-Tfz und 13 Wagen bestehenden Verschiebeteiles nach Gleis 106 und Ankuppeln der beiden Wagen, fuhr der Verschiebeteil wieder über die Weiche 1 auf Gleis 1, um von dort an den zurückgelassenen Zugteil zu schließen. Zur gleichen Zeit gab der Fdl blockmäßig die Ausfahrt für einen um 22.42 Uhr auf Gleis 2 eingefahrenen weiteren Gütereilzug der gleichen Fahrtrichtung nach Streckengleis 1 frei. Der Wärter im Stellwerk 1 vergaß auf den eben direkt vor seinem Stellwerk nach Gleis 1 zurückschiebenden Verschiebeteil und stellte die Weiche 1 unter dem 5. geschobenen Wagen in die Ablenkung um.

Am 10. Juli um 16.45 Uhr kam es im Bf A. auf der schloßgesperrten Weiche 1 zur Entgleisung des Tfz eines ausfahrenden Arbeitszuges mit beiden Achsen infolge unrichtiger Weichenstellung.

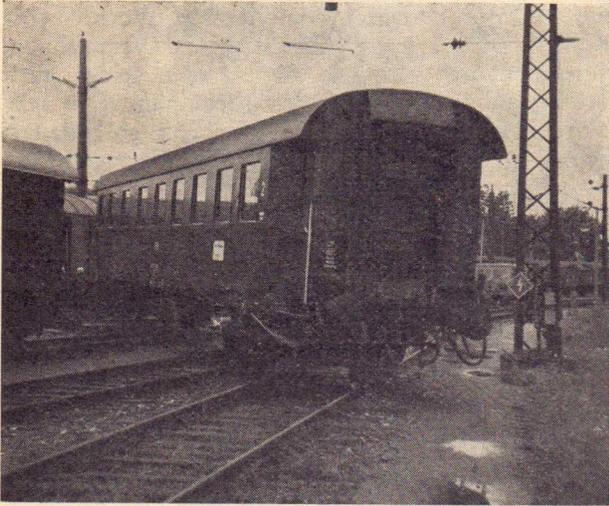
Am Ereignistag wurde zur Zustellung von Dienstraumkohle an die Streckenbediensteten ein Bedarfszug geführt. Im Bf A. sollte der Zug auf Gleis 1 durchfahren. Der Fdl stellte die Durchfahrt und gab Signal 30, wiewohl die Weiche 1 bereits vorbereitend für die Einfahrt eines Personenzuges nach Gleis 2 — **Ankunft 18.06 Uhr!** — gesperrt war!

Am 11. Juli um 22.00 Uhr wurde im Bf S. nach Ankunft eines aus Jugoslawien kommenden Expreszuges auf Grund einer Meldung des Zgf einer der Zugschaffner im Gepäckwagen im volltrunkenen Zustand angetroffen. Der Bedienstete mußte mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert werden und wurde von dort in die Landesnervenklinik überstellt.

Während der Fahrt des Zuges zwischen den Bf B. und G. hatte der Schaffner in dem als 8. Fahrzeug gereihten Personenzug, der ihm gar nicht zugewiesen war, eine Fahrkartenüberprüfung durchgeführt, bei der er infolge seiner Alkoholisierung stolperte, sich am Handgriff der Notbremse festhielt, diese zog und dann zu Boden stürzte. Der Zgf brachte den stark Alkoholisierten nach Stillstand des Zuges in den Gepäckwagen, wo er bis zum Eintreffen im Bf S. verblieb. Bei einer späteren Einvernahme gab der Bedienstete an, im **Buffetwagen** 2 Flaschen Bier und in einem Abteil 3 Stamperln Schnaps getrunken zu haben.

Am 14. Juli um 13.20 Uhr entgleiste im Bf W. beim Verschieben auf Gleis 217 ein unbesetzter Reisezugwagen mit einem Drehgestell. Ursache:

Umstellen der örtlich bedienten Weiche 227 unter dem Fahrzeug!



Am 15. Juli um 8.15 Uhr fuhr im Bf M. ein Güterzug ohne Verständigung auf das mit einem Güterzug besetzte Gleis 3 ein. Die Annäherung erfolgte auf zirka 200 m.

Der erste Güterzug war im Bf M. wegen Folge nach einem Lz um 8.03 Uhr auf Gleis 3 zum Stillstand gekommen. Als die Rückmeldung für den Lz um 8.10 Uhr eintraf, hatte der Fdl auf den in seinem Bf stehenden Zug vergessen! Als sich der nächste Güterzug der gleichen Fahrtrichtung dem Bf näherte, gab der Fdl blockmäßig die Ausfahrt aus Gleis 3 frei (beabsichtigte Durchfahrt auf Gleis 3) und brachte dann das Einfahrtsignal — ohne vorherige Fahrstraßenprüfung — in die Freistellung. Der Wärter im Stellwerk 1 durfte berechtigt annehmen, durch die Freistellung des Ausfahrtsignals würde die Ausfahrt des auf Gleis 3 stehenden Zuges zugelassen werden.

Am 18. Juli um 16.10 Uhr entrollte beim Vershub in der vom Bf H. abzweigenden Anschlußbahn ein beladener Güterwagen auf die Strecke. Er konnte nach 4,9 km Fahrt, wobei 10 unabgeschränkte EK befahren wurden, in der H.-u. Lst. G. von dem vom Ereignis verständigten Geschäftsführer mit Hemmschuhen angehalten werden. Hiezu die Überschrift einer Zeitungsmeldung:

Zehnmal Zittern um „Geisterwaggon“

Beherrter Eisenbahner stoppte Solofahrt eines Güterwaggons

Der Vershubleiter hatte mit Tfz und 5 Wagen einen Wagen von der AB abgeholt und den Vershubteil nächst der AB-Weiche anhalten lassen. Dort wollte einer der Verschieber, der den abgeholt, Wagen vorerst mit im Zughaken versorgter Schraubenkupplung gekuppelt hatte, um-

kuppeln, wobei im Gefälle von 6,3‰ wegen gestreckter Schraubenkupplung ein Aufdrücken notwendig war. Da weder der Vershubleiter noch der Verschieber während des Aufdrückens und Abkuppelns für die Sicherung des letzten Wagens sorgten, entrollte dieser auf die Strecke.

Am 18. Juli um 17.40 Uhr kam es im Bf S. auf Gleis 3 a zum Zusammenstoß einer aus einem Gepäck- und 3 leeren Personenwagen bestehenden abgestoßenen Fahrzeuggruppe mit zwei mit etwa 50 Fahrgästen besetzten Wagen.

Dabei erlitten 4 Fahrgäste leichte Verletzungen.

Es war beabsichtigt, die o. a. Wagengruppe nach Gleis 1 a abzustößen. Infolge unrichtiger Stellung der Weiche 97 durch den Wärter im Stellwerk 1 rollten die Wagen nach Gleis 3 a, wo die mit Reisenden besetzten Kurswagen standen. Der Bremsenfahrer bediente zwar sofort nach Wahrnehmung der unrichtigen Weichenstellung seine Handbremse, konnte aber das Anfahren an die stehenden Fahrzeuge mit etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit nicht mehr verhindern.

Am 27. Juli um 10.39 Uhr kam es im Bf F. zum Anfahren eines Gütereilzuges an einen im Durchfahrtsgleis stehenden Motorbahnwagen. Dabei wurde der Motorbahnwagen zertrümmert, der Kl-Anhänger schwer beschädigt. Sachschaden zirka S 60.000,—.

Der Kl war um 10.18 Uhr im Bf F. auf Gleis 1 eingetroffen. Hier muß erwähnt werden, daß der genannte Bf lediglich 2 (in Worten: zwei) Gleise besitzt. Der Fdl brachte zwar sofort nach Ankunft des Kl Hilfssperren und Warnschild an, vergaß aber in der Folge auf den Kl, wiewohl sich Führer und Fahrer bei ihm in der Fahrdienstleitung aufhielten. Nach Abmeldung des Gütereilzuges vom Nachbarbf nahm der Fdl ohne zu denken, Hilfssperren sowie Warnschild wieder ab und gab ohne Vornahme einer Fahrstraßenprüfung der Kl stand gegenüber dem Aufnahmegebäude! — die Durchfahrt auf dem besetzten Gleis 1 frei!

Der Fdl wurde vom Verkehrsdienst abgezogen!

Am 27. Juli um 14.10 Uhr entgleisten auf der Strecke W.—P. 3 geschobene, mit einer 30 m langen Schiene und 3 Schienenumsetzgeräten bela-

dene Anhänger eines Motorbahnwagens mit allen Achsen. Während die beiden ersten geschobenen Anhänger neben dem Gleis zu liegen kamen, stellte sich der dritte quer. Ein von den Bahnwagen herabstürzender Bediensteter geriet unter den dritten Anhänger und wurde getötet. Ein weiterer Bedien-

steter erlitt beim Sturz vom Fahrzeug Verletzungen.

Laut Angabe des Kl-Führers und -Fahrsers hätte die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der Entgleisung zirka 15 km/h betragen. Da jedoch gemäß DV V 3 die Höchstgeschwindigkeit beim Schieben von Kl mit zirka 10 km/h begrenzt ist, lag dem Unfall u. a. Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu Grunde.

Am 29. Juli um 0.10 Uhr kam es im Bf W. zum Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit dem letzten Wagen eines nicht grenzfrei stehenden anderen Güterzuges. Dabei entgleiste der letzte Wagen mit beiden Achsen. Die Ursache des Unfalles lag in **unterlassener Fahr-**

straßenprüfung durch den zuständigen Stellwerkswärter.

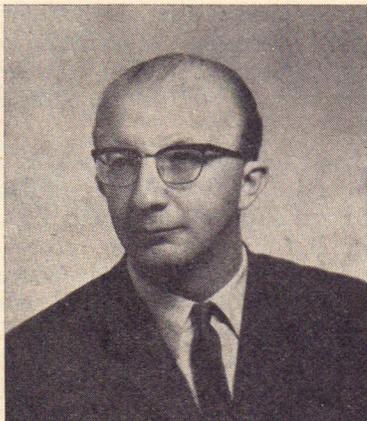
Wie die vorstehenden Zeilen beweisen, hatte unser Unternehmen in den letzten Wochen eine Reihe von schweren Anständen zu verzeichnen, durch die neben hohen Sachschaden leider auch Tötung bzw. Verletzung von Personen verursacht worden sind. Diese Ereignisse sind um so bedauerlicher, als sie größtenteils auf das Versagen von Bediensteten zurückzuführen sind.

Bei voller Würdigung der an die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes gestellten hohen Anforderungen muß zur Wahrung absoluter Betriebssicherheit trotzdem erwartet werden, daß der peinlichsten Einhaltung aller Verkehrsvorschriften größtes Augenmerk zugewendet wird.

35. Etwas für jeden

Es war für sie selbstverständlich

Am 27. Juli um 17.35 Uhr ereignete sich auf einer unabgeschränkten, durch eine taugliche Blink-



Adj. Unger

lichtanlage gesicherten EK (Bundesstraße 2) nächst Bf Korneuburg ein Zusammenprall zwischen einem Lkw (Transportbetonmischer) und dem Personen-



Ass. Eder

zug 4217, wobei die 4 Wagen des Zuges umstürzten und 2 Tote sowie zahlreiche Verletzte zu beklagen waren. Das Ereignis erregte größtes Auf-

sehen, so daß neben Gendarmerie auch Bundesheer zur Absperrung der Unfallstelle eingesetzt werden mußten. Die sofort zur Ereignisstelle fahrenden Organe der GD und Dion fanden bei Aufnahme des Tatbestandes erfreulicherweise 2 Helfer vor, die ihnen sofort jegliche Unterstützung anboten und tatkräftig in jeder Weise mithalfen. Es handelte sich um den Personalbeamten des Bf Stockerau Ass. Anton Eder und den Angehörigen des Zentralsekretariats der Gewerkschaft der Eisenbahner Adjunkt Ernst Unger, die bis etwa 22.30 Uhr im Einsatz standen. Eine Entschädigung für ihre Leistung lehnten sie selbstverständlich ab!

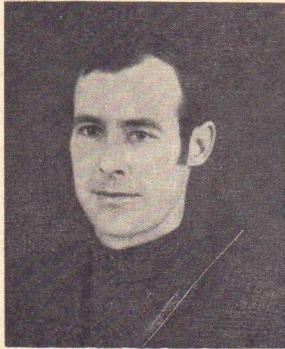
Ordnung und Sicherheit in Reisezügen

Die GD der ÖBB hatte mit DA. vom 2. Februar 1972 Auftrag erteilt, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Ordnung in Reisezügen zu treffen. Insbesondere wurde u. a. verlangt, daß die Zugbegleiter während der Nachtstunden die ihnen zugewiesenen Wagen wiederholt durchzugehen haben und dabei ganz allgemein das Verhalten der Reisenden beobachten sollten.

Daß diese Weisung nicht unbeachtet blieb, beweisen einige Fälle, in denen es Zugbegleitern sogar gelang, kriminelle Elemente auszuforschen und der Sicherheitsbehörde zu übergeben. Der letzte dieser Fälle sei hier kurz erwähnt:

Am 18. Juni wurden im Zug Ex 295 drei in ihren Abteilen schlafenden Reisenden die Brieftaschen gestohlen. Die Schaffner Johann Weichsler und Günther Kölbl, beide Bf Villach Hbf, hatten beobachtet, daß 2 Jugoslawen wiederholt durch den Zug gegangen waren und kein Gepäck bei sich hatten. Wiewohl sie Fahrkarten nach Jesenice besaßen, stiegen die beiden Verdächtigen bereits im Bf Spittal-M. aus. Da unterdessen der Diebstahl gemeldet worden war, vermuteten die genannten Schaffner berechtigt einen Zusammenhang mit den beiden Jugoslawen und veranlaßten die Verstän-

digung der Gendarmerie. Dieser gelang es kurze Zeit später, die 2 Verdächtigen festzunehmen.



Schaffner Kölbl



Schaffner Weichsler

Umweltverschmutzung

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß der in Reisezügen von den Zugdienstfrauen gesammelte Unrat nicht wie vorgeschrieben in Papiersäcken gesammelt, sondern während der Fahrt bei geöffneter Wagentür aus dem Zug geworfen wird.

Neben der Verschmutzung des Bahnkörpers kann diese Bequemlichkeit infolge der großen Gefahrenquellen, die solche kurzsichtigen Fehlhandlungen in sich bergen, durch nichts gerechtfertigt werden.

Die Papiersäcke wurden szt. zur Vermeidung der Verunreinigung der Bahnanlagen eingeführt und können heute als wirksames Mittel zur Abwendung der Umweltverschmutzung angesehen werden.

Eine Behandlung des Dienstbehelfes 643.02 im Dienstunterricht erscheint daher sehr zweckmäßig!

Diebstahl von Teilen der Rasieranlagen

(Aus DA. Zl. 5260/5/72 vom 12. Juli 1972)

„Bei der Überprüfung der ÖBB-Reisezugwagen in den Endbf fehlt weiterhin sehr häufig der Verbindungsstecker zum Stromumformer der Rasieranlage. Die Rasieranlage wird dadurch unbrauchbar. Im Zeitabschnitt von März bis Juni 1972 wurden 66 derartige Fälle gemeldet.

Das Fehlen dieser Teile (Entwendung durch unbekannte Täter) wird vor allem bei den aus dem Balkanverkehr zurückkehrenden Kurswagen der Züge D 250, D 256, Ex 254 in Wien Südbf festgestellt. Verschulden einer fremden Verwaltung konnte bis jetzt nicht nachgewiesen werden.

Bei der Wagenübernahme wäre im Grenzbz Spielfeld-Straß bei der Innenuntersuchung der ÖBB-Reisezugwagen vom Zugbegleitpersonal auf die Vollzähligkeit der Rasieranlage (Stromumformer mit Verbindungskabel und Stecker befinden sich im Schaltschrank der elektrischen Beleuchtung) besonders zu achten. Das Fehlen von Teilen ist dem

ÖBB-Wagenmeister bekanntzugeben. JZ-Bezeichnung ist dann zu verlangen.“

Überwachung der Transporte in Maschinen-Kühlwagen und Kühltranscontainern

(Aus DA. Zl. 5260/1/72 vom 12. Juli 1972)

„Die Beförderung von Gütern in Maschinen-Kühlwagen und Kühltranscontainern hat sich in letzter Zeit sowohl hinsichtlich des Transportvolumens als auch der Beförderungsstrecken stark ausgedehnt.“

Maschinen-Kühlwagen und Kühltranscontainer werden von der Betriebsdirektion grundsätzlich mittels Fernschreiber unter Angabe der Bahnhöfe, in dem eine Temperaturkontrolle durchzuführen ist, instradiert.

In letzter Zeit sind jedoch verschiedentlich solche Transporte vom Ausland ohne oder mit verspäteter Vormeldung eingetreten, konnten daher nicht instradiert werden, so daß auch keine Temperaturkontrolle durchgeführt wurde. In einem solchen Fall kann es durch Versagen des Kühlaggregates zum Verderben der hochwertigen Ware und entsprechender Schadenersatzforderung seitens des Kunden kommen.

Um solche Anstände möglichst zu vermeiden, haben die Wagenmeister bei jedem beladenen Maschinen-Kühlwagen und Kühltranscontainer — auch wenn sie nicht instradiert sind — anlässlich der **Übernahme** von fremden Bahnverwaltungen bzw. der **Ein- oder Ausgangsuntersuchung** die am Wagen oder Kühltranscontainer ablesbare Innentemperatur festzustellen und während der Bürostunden an GD III/4, Basa Wien 5150 oder 3992, außerhalb dieser Zeit an ZVÜ-Lokdienst, Basa Wien 5600, zu melden . . .“

Fahrplanbehelf — „Ihr Zugbegleiter“

(Aus DA. Zl. 33713/4/72 vom 14. Juli 1972)

„Beschwerden aus Publikumskreisen ist neuerdings zu entnehmen, daß der Verteilung des Fahrplanbehelfes „Ihr Zugbegleiter“ vom zuständigen Personal nicht das nötige Augenmerk zugewendet wird. Auch aus zahlreichen Beobachtungen von Beamten der GD ist zu erkennen, daß trotz zahlreicher Ermahnungen die hiefür ergangenen Weisungen (siehe Telegrammbrief, GD, Zl. 33713/3/72 vom 25. Mai 1972) von den Zugbegleitern einfach nicht beachtet werden.“

Da auch von einer Reihe von Inseraten-Kunden über eine mangelnde Verteilung der genannten Drucksache Klage geführt wird, muß hier erneut betont werden, daß durch die Inserate ein wesentlicher Anteil an der Finanzierung dieses Prospektes getragen wird.

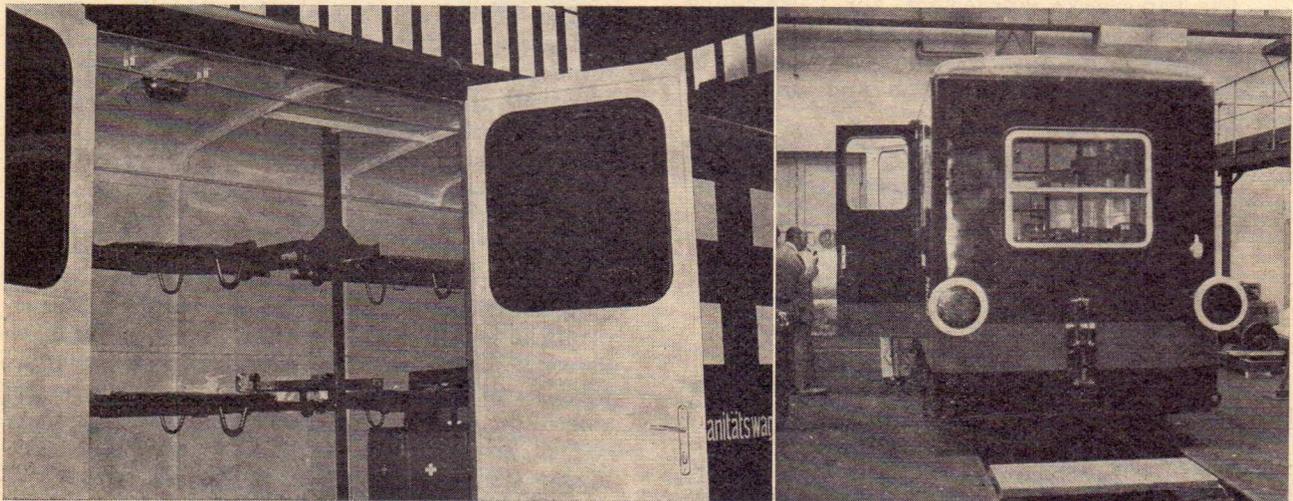
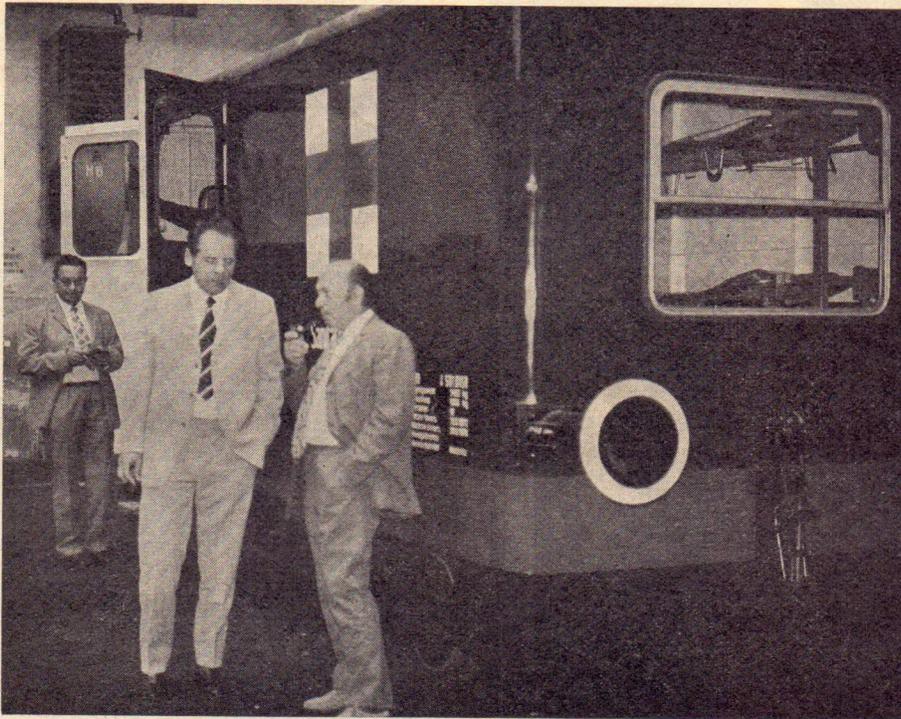
Die Bahnhofvorstände bzw. Schulungsbeamten wollen die in Frage kommenden Bediensteten erneut anweisen, der im Sinne des Kundendienstes nötigen und ordnungsmäßigen Verteilung des Prospektes „Ihr Zugbegleiter“ mit entsprechender Sorgfalt nachzukommen.“

Neuer Sanitätswagen

Am 29. Juni fand in der Zugförderungsleitung Villach die Besichtigung eines neuen Sanitätswagens durch den Herrn Sanitätschef Dr. Sasse,

Das Fahrzeug trägt folgende Anschriften:

ÖBB X 501.0158
Eigengewicht 3.450 kg
Belastung 1.000 kg



Herrn Vizepräsident Dipl.-Ing. Pontasch und Fachbeamten der GD und Dion statt. Das Fahrzeug ist ein völlig umgebauter Bahnwagen, mit vollkommen neuem Aufbau, dessen Langträger um 1,20 m verlängert wurden.

Der Sanitätswagen ist mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung ausgerüstet, für 30 km/h lauffähig und hat eine LÜP von 6,50 m. Im Inneren sind 9 Tragbahnen fix montiert; eine 10. Tragbahn kann noch aufgestellt werden. Die weitere Ausrüstung besteht aus einem großen und 4 kleinen Rettungskästen sowie einem Elektrowiederbelebungsbesteck, Wasserbehältern und 2 Handlampen.

Personen: 10
letzte Untersuchung: 30. 6. 1972
nächste Untersuchung: 30. 6. 1976
handgebremst V/max 30 km/h
Heimatbahnhof Mallnitz

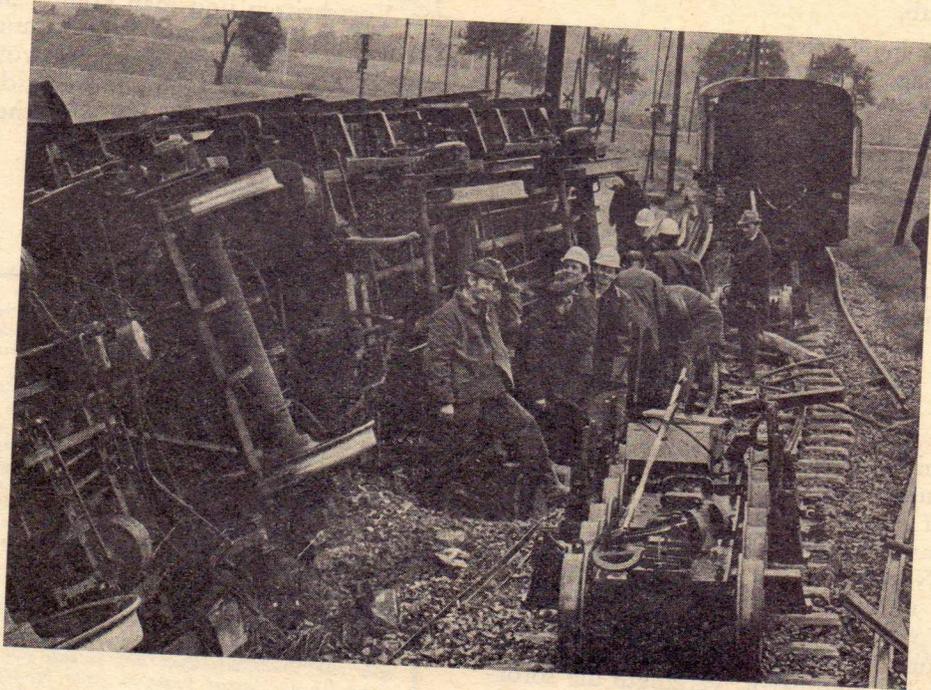
Das Fahrzeug ist für den Einsatz zwischen den Bf Böckstein und Obervellach vorgesehen — insbesondere bei Ereignissen im Tauern- und Dösentunnel — und ist im Bf Mallnitz stationiert. Die Beförderung an die Einsatzstelle erfolgt mit Turmwagen.

Bergepanzer halfen ÖBB

Am 30. Juni um 10.33 Uhr entgleisten zwischen den Bf St. Pölten Alpenbf und Schwadorf infolge Senkens des Streckengleises nach wolkenbruchartigem Regen 2 aufgeschemelte, mit Kunstdünger beladene Güterwagen und stürzten um. Hierbei wurde auch ein Fahrleitungsmast geknickt

und der Oberbau auf einer Länge von zirka 50 m schwer beschädigt.

Die Aufgleisungsarbeiten, die sich äußerst schwierig gestalteten, wurden mit Unterstützung des Österreichischen Bundesheeres durchgeführt, das hierzu Bergepanzer einsetzte. Ein weiterer Beweis für die fruchtbare Zusammenarbeit zwischen ÖBB und Bundesheer.



Zur Darnachachtung!

(Beitrag des Ob. Insp. EBNER, BBDion Innsbruck, Abt. IV)

Am 18. Juni 1972 war Ass Josef Hüttler, Bf Salzburg, Zugführer des Zuges G 54 von Innsbruck nach Salzburg Gnigl. Im Bf Fritzens-Wat-

tens fuhr der Zug auf Gleis 4 ein, weil in diesem Bf das Vorfahren des Zuges 288 erfolgte. Hüttler beobachtete den auf Gleis 2 vorfahren den Schnellzug und anschließend den auf Gleis 1 aus der Gegenrichtung einfahrenden Güterzug G 977.

Plötzlich sah er, wie sich von einem Wagen im ersten Zugdrittel eine hohe Ladung Eisenkon-

struktionssteile löste, herunterfiel und das Gleis 2 dabei verlegte. Hüttler sprang sofort vom Tfz, eilte zum Schlußwagen des Zuges G 977 und öffnete den Luftabsperrrhahn, bis der Zug voll zum Stillstand kam. Sodann lief er zum Stellwerk 1, um die Weiterfahrt des Zuges zu verhindern. Inzwischen war aber das Ausfahrtsignal für seinen eigenen Zug freigestellt worden; er fuhr daher mit diesem bis zum Stellwerk vor und gab dort seine Meldung ab.

Durch die herabstürzende Ladung waren 3 Wagen des Zuges G 977 zur Entgleisung gebracht und das Gleis 2 verlegt und schwer beschädigt worden. Die Zugmannschaft war erst durch den Druckabfall aufmerksam geworden und hatte beim Zurückschauen den Unfall und die akute Gefahr für das Nachbargleis entdeckt.

Hüttler konnte zwar die Entgleisung bei Zug G 977 nicht verhindern, hat aber durch sein entschlossenes Handeln zweifellos die ÖBB vor weiteren schweren Schäden bewahrt.

Am 7. Juni 1972 kam es bei Zug 212 zwischen den Bf Westendorf und Kirchberg i. T. zu einem Tfz-Brand. Zgf Franz Rumpler, Bf Bischofshofen, zog unmittelbar nach der Durchfahrt im Bf Westendorf die Notbremse, als er starke Rauchentwicklung und unmittelbar hernach Flammenausbruch am Tfz wahrnahm. Nach Stillstand des Zuges eilte er zum nächsten Streckenfernsprecher, verständigte beide Nachbarbf, verlangte die sofortige Sperre beider Gleise, die sofortige Abschaltung der Fahrleitungen beider Streckengleise und den raschesten Einsatz der Feuerwehr. Gleichzeitig bestellte er ein Hilfs-Tfz für Zug 212.

Bis zum Eintreffen der Feuerwehr wurde vergeblich versucht, den Brand mit dem auf dem Tfz befindlichen Handfeuerlöschern zu bekämpfen. Erst durch den Einsatz von Schaumlöschgeräten der Feuerwehr konnte der Brand gelöscht werden. Nach Rücksprache mit dem Brandmeister veranlaßte der Zgf die Einschaltung des Nachbargleises, so daß bereits 1 Stunde später dieses für den Zugverkehr wieder freigegeben werden konnte. Sicher entspricht die Handlungsweise des Zgf Rumpler „nur“ den Vorschriften und man könnte nach Kenntnisnahme des Vorfalles zur Tagesordnung übergehen. Trotzdem wird das überlegte und vorbildlich exakte Handeln Rumplers ins rechte Licht gesetzt, gelobt und zur Nachahmung in ähnlichen Fällen empfohlen!

Nachts allein

Beim äußeren Stellwerk verschwindet das rote Schlußlicht des in Richtung Oberland abfahrenden Güterzuges. Eine weitere Garnitur steht noch im Bahnhof und von Dornbirn her ist der Nachtschnellzug gemeldet. Am Fahrkartenschalter warten drei Jugen-

ger, wie man so sagt. Er hat sicher noch nicht viele Nachtdienste allein hinter sich gebracht. Er ist auch noch kein Routinier, der alle Vorschriften im Kopf hat. Und er ist sicher noch etwas auf seine Kollegen in den Nachbarbahnhöfen angewiesen. Alle seine Sinne sind angespannt, denn jedes Versagen kann unabsehbare Folgen haben.

Nachts allein

Endlich hat er auch einen Moment Zeit für die drei am Schalter. Es ist kompliziert, mit ein paar Worten gebodienem Deutsch und Handzeichen sein Anliegen anzubringen. Aber der junge Mann mit der Fahrdirigentenmütze bringt genug Geduld auf und das Problem kann gelöst werden. Dazwischen Telefon und Signale. In der Fahrdirigentenleitung steht noch eine Verschiebemannschaft und wärmt sich die klammen Finger an.

Es ist ein junger Mann, der in diesem rastlos ineinandergreifenden Betrieb herumhantiert. Noch ein Anfänger, wie man so sagt. Er hat sicher noch nicht viele Nachtdienste allein hinter sich gebracht. Er ist auch noch kein Routinier, der alle Vorschriften im Kopf hat. Und er ist sicher noch etwas auf seine Kollegen in den Nachbarbahnhöfen angewiesen. Alle seine Sinne sind angespannt, denn jedes Versagen kann unabsehbare Folgen haben. Endlich hat er auch einen Moment Zeit für die drei am Schalter. Es ist kompliziert, mit ein paar Worten gebodienem Deutsch und Handzeichen sein Anliegen anzubringen. Aber der junge Mann mit der Fahrdirigentenmütze bringt genug Geduld auf und das Problem kann gelöst werden. Wenn in einigen Stunden der Dienst zu Ende geht, wird er wahrscheinlich keine besonderen Vorkommnisse zu melden haben. Daß er seine Pflicht erfüllt hat — damit rechnen wir ja alle. W. K.

Es ist ein junger Mann, der in diesem rastlos ineinandergreifenden Betrieb herumhantiert. Noch ein Anfänger, wie man so sagt. Er hat sicher noch nicht viele Nachtdienste allein hinter sich gebracht. Er ist auch noch kein Routinier, der alle Vorschriften im Kopf hat. Und er ist sicher noch etwas auf seine Kollegen in den Nachbarbahnhöfen angewiesen. Alle seine Sinne sind angespannt, denn jedes Versagen kann unabsehbare Folgen haben. Endlich hat er auch einen Moment Zeit für die drei am Schalter. Es ist kompliziert, mit ein paar Worten gebodienem Deutsch und Handzeichen sein Anliegen anzubringen. Aber der junge Mann mit der Fahrdirigentenmütze bringt genug Geduld auf und das Problem kann gelöst werden. Wenn in einigen Stunden der Dienst zu Ende geht, wird er wahrscheinlich keine besonderen Vorkommnisse zu melden haben. Daß er seine Pflicht erfüllt hat — damit rechnen wir ja alle. W. K.



AUCH AUF DEINEN SCHILLING KOMMT ES AN!

Wir wollen helfen, wo Not ist! Wir wollen für Waisen und Unfallopfer sorgen. Einer allein ist zu schwach dazu — gemeinsam können wir es.

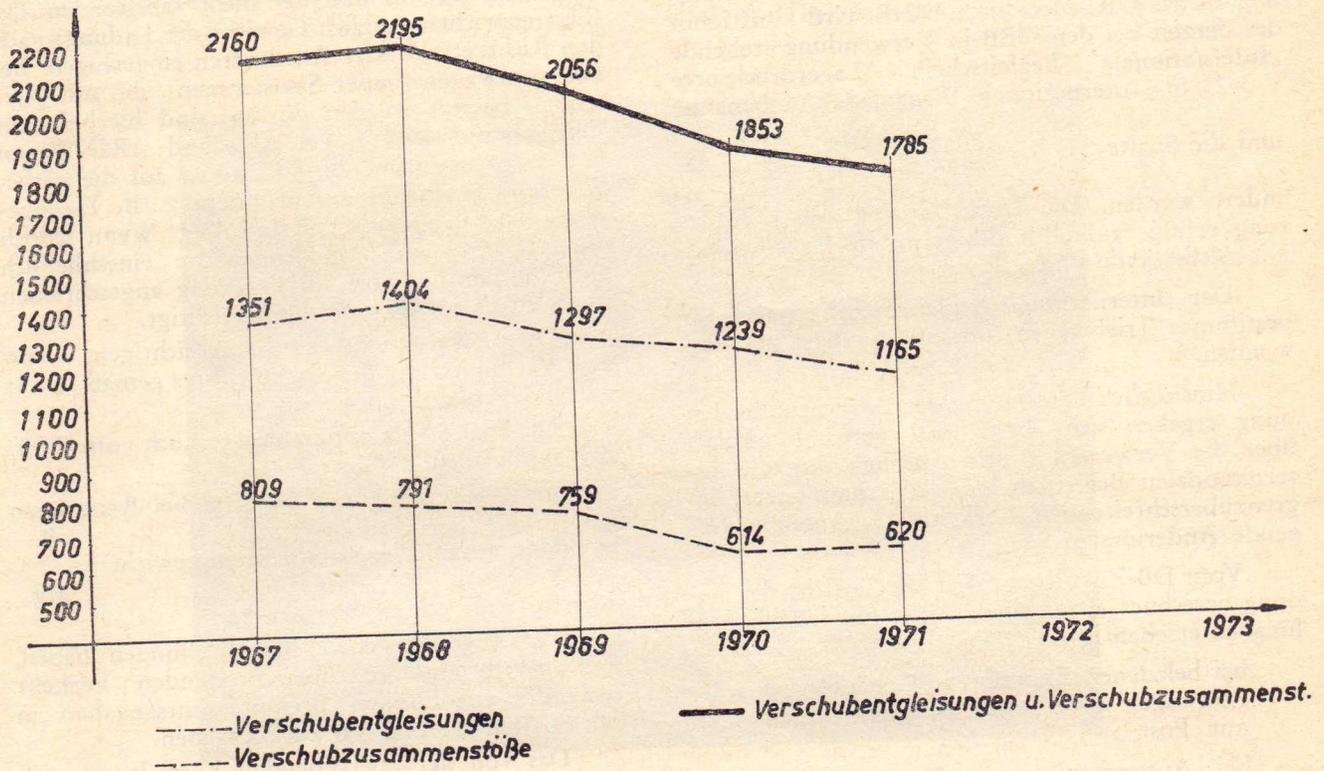
Der monatliche Mitgliedsbeitrag beim Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB beträgt nur 1.— S.

Komm zu uns und hilf uns helfen!
Dein Vertrauensmann weiß mehr darüber.

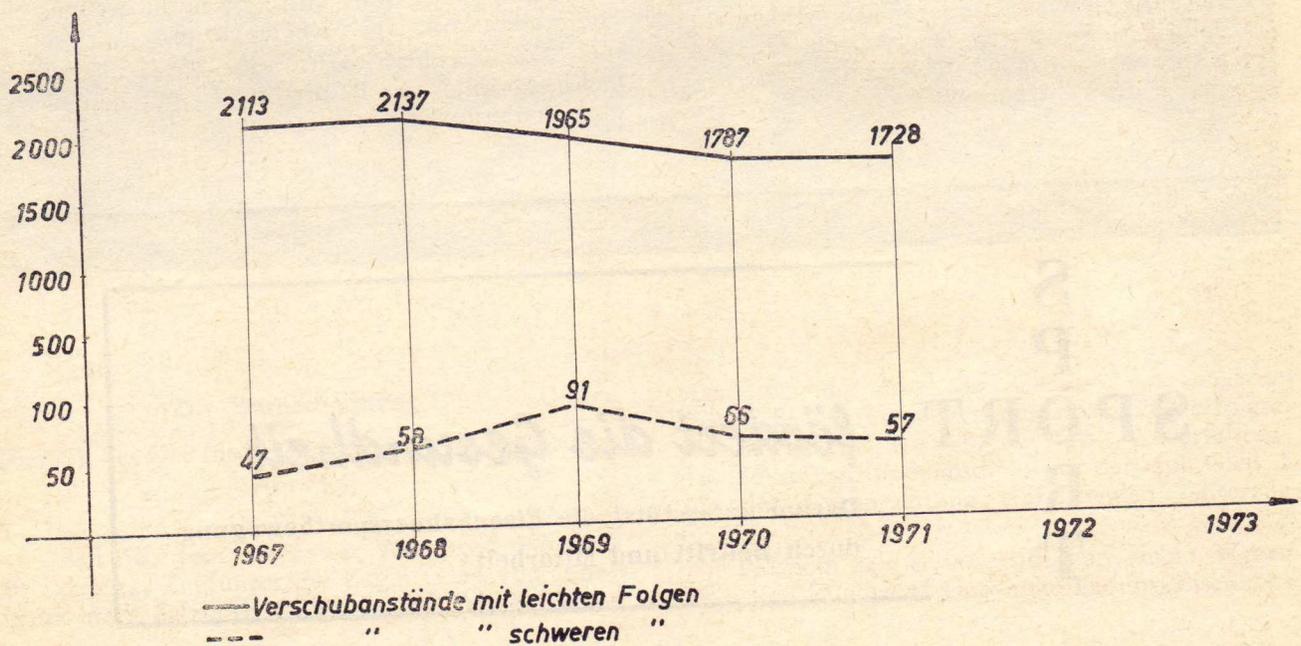


Aus der Unfallstatistik

Verschubentgleisungen bez. Verschiebungszusammenstöße Gesamtbereich



Verschubanstände mit leichten bez. schweren Folgen



Internationaler Begleitschein (Wagenausweis)

Am 28. Mai 1972 ist bei der Deutschen Bundesbahn eine neue Fahrdienstvorschrift (FV) in Kraft getreten. Unter anderem wurde der „Wagenzettel“ in „Wagenliste“ umbenannt. Dieser Vor- druck wird von der DB auch als „Internationale Wagenliste“ aufgelegt werden. In analoger Anpas- sung an das UIC-Merkblatt 472 E wird künftighin der derzeit bei den ÖBB in Verwendung stehende „Internationale Begleitschein“ Lagerdrucksorte V 3-21 in „Internationale Wagenliste“ umbenannt

und die Spalte 5 a Bremsgewicht „ $\frac{Mg}{RR}$ “ in „+“ ge- ändert werden. Die Durchführung dieser Ände- rung erfolgt anlässlich des nächsten Nachdruckes. Die Altbestände sind aufzubreuchen.

Der „Internationale Begleitschein“ ist auch für bestimmte Triebwagen- und Güterzüge zu ver- wenden.

Hinsichtlich Berechnung des Gewichtes der La- dung ergeben sich abweichend vom „Merkblatt über die Verwendung und Anerkennung des In- ternationalen Begleitscheines (Wagenausweises) im grenzüberschreitenden Verkehr“, 3. Ausgabe, fol- gende Änderungen:

Vom DB-Zugführer wird als Gewicht der La- dung berechnet, wenn dieses nicht aus der Bezette- lung zu ersehen ist

- bei beladenen Expresgut-, Gepäck- und Postwagen sowie bei bahneigenen Wagen mit Post 5 t,
- bei Autoreisezügen je Personenkraft- wagen 1 t,
- bei Stückgutwagen und Viehsammelwa- gen, ferner bei mit Pferden oder Fahr- zeugen beladenen Militärgutwagen . . . 4 t,
- bei anderen Viehwagen und bei mit Ge- päck oder motorisierten Fahrzeugen be- ladenen Militärgutwagen 7 t,
- bei anderen Wagenladungen das in den Beförderungspapieren angegebene Ge- wicht, wenn Papiere fehlen, die Last- grenze des Fahrzeuges.

Sind die Gewichte der Ladungen offensicht- lich höher oder niedriger als die vorstehend ange- gebenen Durchschnittsgewichte, so sind sie bei den Begleitern oder Transportführern zu erfragen, sonst zu schätzen.

In Spalte 4 b wird vom DB-Zgf das Gesamtge- wicht des Wagens und der nicht arbeitenden Tfz (Eigengewicht zuzüglich Gewicht der Ladung) nach den Richtzetteln oder Anschriften eingetragen. Bei Personenwagen (außer Speisewagen), die mit Rei- senden besetzt werden dürfen, sind hierbei dem Eigengewicht je 5 t, bei AR- und ARD-Wagen je 2 t zuzuschlagen; die Summe ist auf die nächst höhere Tonnenzahl aufzurunden, z. B. Eigenge- wicht 37,2 t, einzutragen sind 43 t. Wenn jedoch das Gesamtgewicht (Eigengewicht einschließlich Gewicht der Ladung) am Fahrzeug angeschrieben ist, wird dieses Gewicht berücksichtigt.

Diese Werte sind zu berücksichtigen, wenn eine Verminderung des Zuggewichtes gemäß Punkt 4 des Merkblattes notwendig wird.

Die Spalte 4 ist nunmehr aber auch vom ÖBB- Zgf auszufüllen.

Die Spalten 5 a und 5 b sind bei Reisezügen nur dann auszufüllen, wenn Bremsgewicht „ $\frac{R}{+}$ “ Mg

oder R angerechnet werden kann.

Für Züge, die diese Bremsstellungen haben, sind jedoch im grenzüberschreitenden Verkehr auch die zugehörigen Bremsgewichtsangaben in den Spalten 5 a und 5 b zu übergeben.

Das von der übergebenden Verwaltung nach deren Vorschriften ermittelte Zug- und Bremsge- wicht ist gemäß Punkt 9 des Merkblattes von der übernehmenden Verwaltung anzuerkennen.

Es wird besonders darauf hingewiesen, daß das Gewicht der Ladung nur von einer Verwaltung in Rechnung gestellt werden darf. Bei geringfügiger Überschreitung der Regelbelastung ist zu prüfen, ob bei Ermittlung des Zuggewichtes nach den Be- stimmungen der ÖBB-Vorschriften die Stellung ei- nes zusätzlichen Tfz entfallen kann.

Das Merkblatt, 3. Ausgabe, Z. 15/6/66, wird nach Abschluß der Besprechungen mit den Nach- barverwaltungen neu aufgelegt werden.

**S
P
O
R
T
R
T**

fördert die Gesundheit

Darum unterstützt die Eisenbahnersportbewegung durch Beitritt und Mitarbeit!

36. Kundendienst

Man schrieb uns:

„An die Fahrkartenausgabe, Bahnhof Dornbirn!

Heute erhielt ich die Übersendung meiner am Schalter liegengelassenen Fahrkarte. Ich spreche hiemit meinen besten Dank aus. Ich war ganz gerührt von soviel Freundlichkeit. Wenn alle Behörden so fürsorglich wären, wie die Ihre, dann würde nicht mehr so viel geschimpft über Sie, wie bei uns.

Nochmals herzl. Dank!

L. F., Stuttgart-Degerloch“

Der freundliche Bedienstete ist Personenkassier Adjunkt Josef Marth. Er hat nur auf Grund der auf dem Fahrausweis vorgemerkten Adresse die Übersendung veranlaßt. Für die anerkennende Postkarte mußte er noch ein Strafporto von S 2,40 bezahlen.

„... Am Freitag, 30. Juni 1972 bin ich mit dem ‚Tirolerland‘, Wien an 15.05 Uhr, von Attnang-Puchheim nach Wien gefahren.

Der begleitende Zugführer war über alle Maßen nett und hilfsbereit, daß es mich drängt, Ihnen zu diesem großartigen Mitarbeiter herzlich zu gratulieren.

Ja, da ist der ‚richtige Mann am richtigen Platz!‘
Ergebenst H. K., Wien“

Auch in der nächsten Zuschrift wird u. a. der Zugführer des TS 461 „Tirolerland“ vom 30. Juni 1972 lobend erwähnt:

„Vielleicht freut es Sie zu hören, was ich gestern auf meiner Reise nach Wien erlebte und beobachtete. Ich bin selber schon alt und durch eine Knieoperation und einem Bandscheibenschaden behindert. Ich mußte gestern, am 30. Juni 1972, eine 84 jährige Verwandte von Lauffen im Salzkammergut nach Wien zum Franz Josefs-Bahnhof bringen, mußte aber am selben Tag wieder nach Lauffen zurückfahren. Wir benützten den Personenzug, Lauffen ab 11.11 Uhr und mußten in Attnang-Puchheim in den TS ‚Tirolerland‘ umsteigen. Der Personenzug hatte etwas Verspätung, wir hatten nur 3 Minuten Zeit. Ohne, daß wir darum baten, ergriff der junge Schaffner des Personenzuges Koffer und Tasche, lief eine ziemlich weite Strecke damit zum TS ‚Tirolerland‘ und rief uns zu, ihm zu folgen. Unterwegs hastete ein ebenfalls schon alter Herr mit schwerem Koffer zum TS. Wortlos nahm ihm unser Schaffner den Koffer ab und rannte mit den drei Gepäckstücken zum TS ‚Tirolerland‘. Weder uns, noch dem alten Herrn war es möglich, uns zu bedanken, so schnell lief der Schaffner zu seinem Zug zurück. Uns blieb nur die große, unfassbare Verwunderung, daß es so etwas noch gibt.

Kaum eingestiegen, setzte sich der TS ‚Tirolerland‘ in Bewegung. Im ersten Ansturm fanden wir keinen Platz. Da erschien der Schaffner (ich erfuhr später es war der Zugsbegleiter) und sperrte

unser Gepäck und den Koffer des unbekanntenen Herrn in sein Dienstabteil. Nach kurzer Zeit kam er wieder und wies uns schöne Sitze an. Am Westbahnhof stellte er unser Gepäck auf den Perron und als ich ihm mit vielem Dank einen Geldschein geben wollte, wies er ihn mit den Worten ‚Dienst am Kunden‘ freundlich zurück. Uns blieb wiederum nichts anderes übrig, als uns freudig zu wundern.

Noch etwas Schönes erlebte ich schon am 23. Juni 1972 auf der Fahrt von Bad Ischl nach Lauffen. Jeden Freitag ist in Ischl Wochenmarkt und ich fuhr schwer bepackt am 23. Juni mit dem Zug um 8.27 Uhr nach Lauffen heim. Ein Schaffner mit langem Haar lochte die Fahrkarten. Mehrere Fahrgäste — leider auch ich — mokierten sich über die Mähne des jungen Schaffners. Beim Aussteigen in Lauffen kam jener Schaffner vom Waggon nebenan, nahm wortlos meine beiden schweren Taschen und stellte sie auf den Bahnsteig. Meinen Dank wehrte er ab ‚abergengans, dös tuat ma do gern!‘. Beschämt und erfreut ging ich heim.

Erwähnen möchte ich noch, daß ich seit Jahren eine fast blinde, gehbehinderte Patientin zu betreuen habe. Ich muß öfter mit der Bahn zum Arzt nach Bad Ischl mit ihr fahren. Und durch den helfen die Bahnbediensteten der Hst. Lauffen freundlich und geduldig beim Ein- und Aussteigen.

Daß es in der heutigen, hastigen, egoistischen Zeit noch soviel wohlthuende Nächstenliebe gibt und zwar bei **jungen** Menschen, das sollte uns alte Menschen dankbar und freudig stimmen und duldsam machen der Jugend gegenüber.

Vielleicht freut es auch Sie, soviel Positives über Ihre Beamten zu erfahren.

Mit vorzüglicher Hochachtung
A. P., Lauffen.“

Bei dem erwähnten Zugführer handelt es sich um Adjunkt Walter Tiefenbacher, dem der In-



halt des Briefes zur Kenntnis gebracht wurde. Abgesehen von dieser anerkennenden Würdigung des kundendienstlichen Verhaltens des Zgf Tiefenba-

cher ist die in jeder Hinsicht vorbildliche Dienstleistung und sein korrektes Auftreten als Vorbild für die anderen Zugbegleiter anzusehen.

Aber auch Schaffner Walter **Lang** des Zuges 5305 vom 23. Juni 1972, Schaffner Alfred **Friedl** des Zuges 5302 vom 30. Juni 1972, beide Bedienstete Bf Attnang-Puchheim, und die Wärter der Hst. Lauffen haben hervorragenden Kundendienst geübt.



„Sehr geehrte Herren !

Ich erlaube mir, Ihnen nachstehenden Sachverhalt zur Kenntnis zu bringen mit der Bitte, Ihrem Beamten Erich Rührnschopf jene Anerkennung zuteil werden zu lassen, die ihm auf Grund seines Verhaltens offensichtlich gebührt:

Am Freitag, 14. Juli 1972, hat meine langjährige Kanzleimitarbeiterin, Frau A. S., über meinen Auftrag einen Termin beim Kreisgericht St. Pölten verrichtet. Bei der Rückfahrt vom Bahnhof St. Pölten nach Wien hat sie meinen Handakt versehentlich auf einer Sitzbank im Bahnhofsgelände — Bahnsteig 2 — liegen lassen.

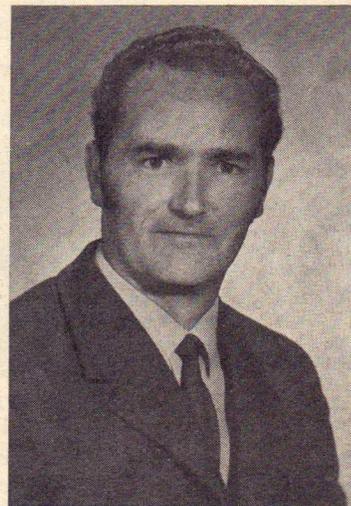
Am Samstag, 15. Juli 1972, wurde ich in den frühen Vormittagsstunden von Herrn Rührnschopf in meiner Wohnung angerufen, wobei er mir mitteilte, daß er im Zuge seines Dienstes die Mappe, in der sich mein Handakt befand, gefunden hat, aber wegen der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges nicht mehr in der Fahrdienstleitung St. Pölten abzugeben vermochte, weshalb er die Mappe zunächst an sich nahm. Aus dem Inhalt entnahm er dann, daß es sich um Unterlagen eines Zivilprozesses, in dem ich den Kläger vertrete, handelt und wollte aus diesem Grunde in keiner der von ihm angefahrenen Zwischenstationen die Mappe hinterlegen, weil er mit Recht annahm, daß diese Unterlagen für mich dann schwieriger zu beschaffen sein werden, wenn ich sie mir aus Amstetten, Linz oder Salzburg besorgen müßte. Er

hat sie daher nach Wien mitgebracht. Ich habe Herrn Rührnschopf gebeten, die Mappe am Bf Hütteldorf oder am Westbahnhof abzugeben, wo ich sie mir abholen werde, doch hat Herr Rührnschopf freiwillig und ohne dazu genötigt zu sein, sich erbötig gemacht, diesen Handakt in meine Privatwohnung zu bringen, in der er auch eine halbe Stunde nach dem oben geschilderten Telefongespräch eintraf. Ich habe Herrn Rührnschopf zu einem Glas Wein eingeladen, was er aber im Hinblick darauf, daß er seinen Privatwagen lenkte, abgelehnt hat. Ich habe mich weiters bereit erklärt, wenigstens die Spesen des Herrn Rührnschopf zu begleichen, was er unter Hinweis darauf, daß er es als seine Beamtenpflicht betrachte, mir in der geschilderten Weise behilflich zu sein, ebenfalls ablehnte.

Ich habe den Eindruck, daß Herr Rührnschopf in dieser Angelegenheit ein Verhalten an den Tag gelegt hat, welches weit über das hinausgeht, was man von einem Beamten fuglich erwarten kann. Herr Rührnschopf hat gezeigt, daß er an die besten Traditionen österr. Beamtentums anknüpft und hat auch nicht unerwähnt gelassen, daß er all dies für seine selbstverständliche Pflicht erachtet, wobei er der Meinung sei, daß jeder andere Beamte der ÖBB in gleicher Weise gehandelt hätte.

Ich bringe Ihnen diesen Vorfall zur Kenntnis, weil ich der Meinung bin, daß nicht nur negative Beurteilung der Beamtenschaft zum Gegenstand öffentlicher Erörterung gemacht werden sollen, sondern daß auch ein solches Verhalten verdient, entsprechend gewürdigt zu werden.

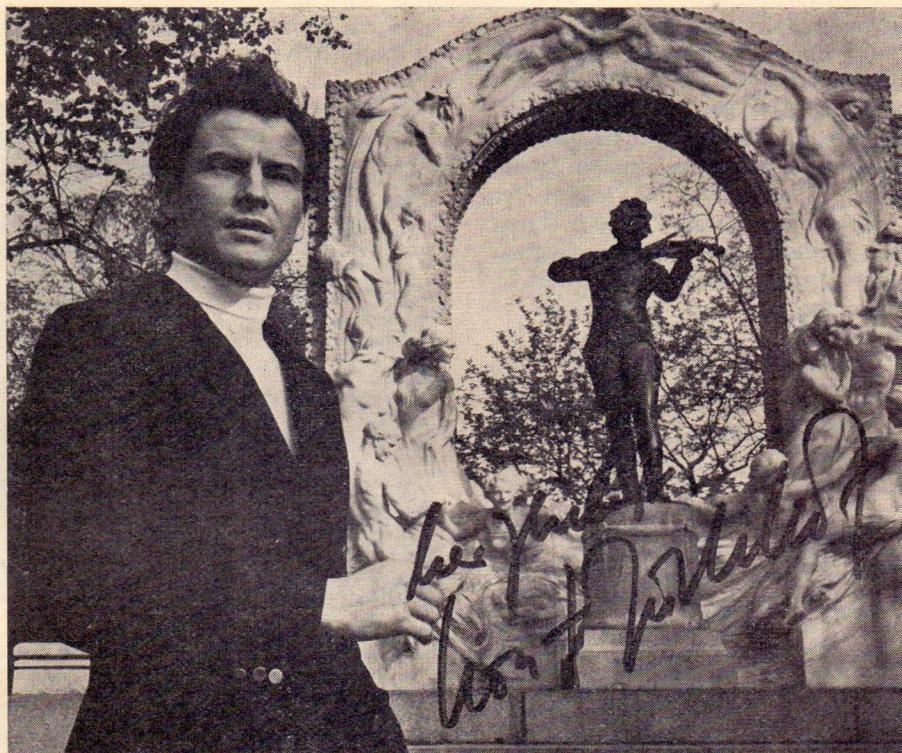
Mit vorzüglicher Hochachtung
Rechtsanwalt Dr. E. K., Wien“



Zugführer Rührnschopf, Adjunkt Bf Wien Westbf.

„Sehr geehrte Herren !

Unser Film ‚DER GROSSE WALZER‘ ist nunmehr fertiggedreht. Wir möchten dies zum Anlaß nehmen, um Ihnen für Ihre liebenswürdige Hilfsbereitschaft zu danken, die Ihre Herren uns



am 11. Juni d. J. erwiesen haben, als wir mitten in der Nacht für unseren Herrn Buchholz Platzkarten von St. Pölten nach Salzburg brauchten.

Wir erlauben uns, Ihnen als Andenken an Ihre Mühe zwei von Herrn Buchholz signierte Photos beizulegen und verbleiben mit

vorzüglicher Hochachtung
H. O., Produktionssekretariat,
Metro-Goldwyn-Mayer inc.“

Unser Kommentar:

Anlässlich der Dreharbeiten zu dem Metro-Goldwyn-Mayer-Film „THE GREAT WALTZ“ wurde unser Fdl Ob.Rev. Hubert **Zogmayr**, Bf St. Pölten, in der Nacht vom 10. auf 11. Juni 1972 mehrmals mit einer kurzfristigen Platzreservierung befaßt:

Das Produktionssekretariat der Filmgesellschaft hat zuerst um 19.45 Uhr zwei Plätze, dann später um 2.30 Uhr (!) weitere zwei Plätze für D 240 bestellt. Die Buchung war ursprünglich während des Vortages versucht worden, aber wegen der kurzen Frist in Frage gestellt.

Zogmayr hat sich persönlich sehr bemüht, während des Nachtdienstes die Reservierung zu ermöglichen. Wie vorstehendes Dankschreiben beweist, auch mit Erfolg.

Aus einer Wiener Tageszeitung vom 16. Juli 1972
Die Fahrkarte kam nach

Nach St. Pölten abfahrtsbereit stand der Personenzug auf dem Wiener Westbahnhof. Ein St. Pöltner absolvierte gerade noch ein letztes

Gespräch von dem „Freiluft-Automaten“ aus, der sich auf dem Perron befindet.

Da begann der Zug langsam zu rollen.

Schnell war der St. Pöltner auf dem Trittbrett und im Zug. Nur: auf dem aufgeschlagenen Telefonbuch beim Automaten waren liegengeblieben: Geldbörse und Fahrkarte.

In Penzing stieg der Mann aus, lief zum Fahrdienstleiter und bat um Hilfe. Und hier beginnt die Sonntagsgeschichte.

Der Penzinger telefonierte nach Wien West. In Wien West lief ein Eisenbahner zum Automaten. Meldete sich in Penzing: Börse gefunden samt Fahrkarte. Wie es jetzt weiterging? Wie es sich gehört, sonntags in dieser Rubrik.

Der Zugführer eines eine halbe Stunde später abgehenden Personenzuges brachte in einem Kuvert Börse und Fahrkarte mit, der Sankt-Pöltner stieg zu, bekam vom Beamten Geld und Fahrkarte, zeigte dem Beamten nun die Fahrkarte, nahm wieder Platz und fuhr als einer der glücklichsten von den Reisenden nach Hause.

Es ist so schön, wenn Diensttelefone auch für solche Fälle verwendet werden, wenn Beamte um fremde Geldbörsen springen und in Kuverts Wertsachen den Reisenden nachtransportieren.

Sie haben die „gute Reise“ nicht nur per Lautsprecher gewünscht, sondern auch etwas dazu beigetragen.

Aus einer Tiroler Tageszeitung vom 13. Juli 1972
Bald gute Luft am Bahnhof

Erfreulich rasch reagierte die Bundesbahndirektion Innsbruck auf die kürzlich von Gerd

Sallaberger stammende, in der „TT“ veröffentlichte Karikatur, die in humorvoller Weise die Geruchsbelästigung durch die WC-Anlage am Innsbrucker Hauptbahnhof zum Ausdruck brachte. Wie uns nunmehr der Präsident der Bundesbahndirektion Innsbruck, Dr. Rauch, mitteilt, wurde nach Sicherstellung der finanziellen Mittel der Auftrag erteilt, diesen untragbaren Zustand durch den Einbau einer Lüftungsanlage unverzüglich zu beseitigen. Mit dem Abschluß der Arbeiten ist in nächster Zeit zu rechnen.

Beobachtetes

Mittwoch, 28. Juni 1972 fuhren Herr San. Chef Dr. Sasse, 1 Fachbeamter der Betriebsdirektion und 2 Herren des Zentralaussschusses mit Zug D 239 von Wien Südbf nach Villach. Während der Fahrt bemerkten diese Herren, daß der Bereichsschaffner mit besonderer Höflichkeit und Hilfsbereitschaft seine Fahrgäste betreute, ob dies nun seine Hilfe beim Ein- und Aussteigen älterer Fahrgäste betraf oder indem er Schulkindern (Schulschluß) das Gepäck aus dem Zug brachte. Er übergab weiters einer Reisenden, die ihn während des Aufenthaltes in Friesach vom Fenster aus nach der Ankunft in Velden fragte, nach Auskunftserteilung den Fahrplan „Ihr Zugbegleiter“. In St. Veit a. d. Glan half er einer älteren Reisenden mit viel Urlaubsgepäck aus dem Zug. Die Annahme von Trinkgeld lehnte er den Reisenden mit den Worten: „Wünsche Ihnen einen schönen Urlaub“ ab.

Auf Befragen erklärte der Schaffner, daß er eine solche Dienstleistung für selbstverständlich erachte.

Es handelt sich hiebei um den Ob. Schaffner Helmuth Krenn, Bf Wien Südbf.



Seine Einstellung und sein Verhalten soll allen Kollegen ein Beispiel sein!

„Als Postpensionistin bin ich das 1. Mal durch die schöne blühende Wachau im April gefahren, das schon lange mein Wunsch war. Hatte noch dazu das Glück, einen sehr liebenswürdigen netten Schaffner, Herrn Ass. Rudolf Müntner, Bf Krems a. d. Donau, im Zug, welcher wie ein Reiseführer alles Sehenswerte und Schöne des Landes mit großer Freundlichkeit mir und den Mitreisenden erklärte, darüber wir uns sehr freuten.

Möchte auf diesem Weg nochmals danken. Auch ein paar Lobesworte seiner Vorgesetzten würden ihn bestimmt freuen.

Dafür dankt herzlich
A. K., Wiener Neustadt“

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn schwer beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

37. Unfallverhütung:

BB-Dionen	Anzahl der beaufichtigten Verkehrsstellen	durch Sibe II überprüfte Verkehrsstellen	Aufgezeigte Unfallquellen durch		davon behoben		Personal- und Wegunfälle					
			a) Sibe II	b) Sibe III	zu a)	zu b)	Gesamtzahl		davon			
							Personal- unfälle	Weg- unfälle	getötet		schwer verletzt	
			Personal- unfälle	Weg- unfälle	Personal- unfälle	Weg- unfälle			Personal- unfälle	Weg- unfälle		
Wien	510 (505)	162 (234)	167 (293)	256 (526)	132 (94)	178 (452)	313 (285)	50 (60)	1 (3)	2 (—)	34 (41)	14 (17)
Linz	190 (190)	50 (67)	118 (123)	268 (309)	79 (78)	190 (217)	145 (163)	27 (32)	2 (1)	1 (—)	36 (32)	7 (9)
Innsbruck	36 (57)	36 (37)	14 (16)	12 (21)	9 (6)	10 (20)	76 (81)	18 (20)	— (—)	1 (—)	19 (19)	6 (2)
Villach	303 (305)	47 (52)	166 (132)	190 (273)	125 (92)	160 (200)	138 (134)	29 (36)	— (1)	— (—)	40 (40)	7 (14)
Summe:	1039 (1057)	295 (390)	465 (564)	726 (1129)	345 (270)	538 (889)	672 (663)	124 (148)	3 (5)	4 (—)	129 (132)	34 (42)

Aus der vorläufigen Übersicht ist zu ersehen, daß sich die Anzahl der Personalunfälle im ersten Halbjahr 1972 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1971 (in Klammer gesetzt), trotz ständiger Unfallverhütungswerbung erhöht hat. Es ist lediglich im Hinblick auf die Schwere der Unfälle eine geringfügige Besserung erkennbar. Durch richtiges Verhalten, entsprechende Überwachung der Dienstesausübung sowie durch zielführende Maßnahmen muß von allen Bediensteten angestrebt werden, die Anzahl der persönlichen Unfälle auf ein vertretbares Maß herabzusetzen.

Schwerpunktprogramm Juli — September 1972

Bf-Vorstände: Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der
Fahrbetriebsmittel
Überwachung der Einschüler

Fdl: Einreihen der Fahrzeuge in Züge

Zgf u. Tzgf: Abfahrerlaubnis nach Tafel B 15

Reisezugschaffner: Kundendienst

Verschubbedienstete: Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Reinhaltung der sanitären Anlagen in Bahnhöfen und in Zügen

Eisenbahner.

zeig im Verkehr mit Bahnbenützern, daß Du gute Umgangsformen hast. Sprich nicht im Dialekt, denn nicht jeder Reisender oder Verfrächter stammt aus dem gleichen Teil Österreichs wie Du. Ein Ausländer aber, auch wenn er Deutsch kann, versteht Deinen Dialekt zumeist überhaupt nicht.

Herbstverkehr!

Die Einbringung der Ernte (Zuckerrüben, Kartoffel, Obst, Gemüse u. a. m.) stellt die Österreichischen Bundesbahnen wieder vor die schwierige Aufgabe, den für die Wirtschaft notwendigen Wagenraum bereitzustellen. Der bei der Bewältigung dieser Anforderung hervorgerufene große Wagenmangel **kann nur durch eine entsprechende Beschleunigung des Wagnumlaufes** abgeschwächt werden.

Diese Beschleunigung wird erreicht:

- a) **durch verkehrsdienstliche Maßnahmen**
(rascheste Beistellung, Abholung, Abwaage und Abbeförderung der Wagen, gegebenenfalls durch Vermehrung der Bedienungsfahrten zu Anschlußbahnen und Bestandplätzen),
- b) **durch kommerzielle Maßnahmen**
(beste Ausnutzung der Stückgutwagen und dadurch Einsparung solcher Wagen, Aufforderung an die Verfrächter zur raschesten Be- und Entladung, Durchführung der Be- und Entladung auch an Samstagen und Sonntagen, ganz besonders auch der mit Dienstgütern beladenen Wagen, raum- und gewichtsmäßige Ausnutzung der Wagen, rascheste Benachrichtigung der Empfänger sowie beschleunigte Abfertigung, Bezettelung, Reinigung und Entseuchung der Wagen),
- c) **durch Maßnahmen des technischen Wagendienstes**
(Schadwagen im Verkehr belassen, soweit sie ohne Gefährdung der Betriebssicherheit verwendet werden können),
- d) **durch Maßnahmen des kommerziellen Wagendienstes**
(sofortige Meldung von Nachtragsbeständen an eigenen und fremden Wagen, Ersatzstellungen von Wagen, möglichste Verwendung eigener Wagen nur im Inland, Ausnutzung fremder RIV-Wagen und EUROP-Wagen für Auslandsendungen, Überprüfung der rationellen Verwendung von Arbeitswagen und sofortiger Entzug nicht ausgenutzter Arbeitswagen, gewissenhafte Meldung der Ladereste).

Von den Herren Bahnhofsvorständen (Wagenbeamten) wird erwartet, daß sie sich während des Herbstverkehrs ganz besonders mit dem Wagendienst befassen.

Durch harmonische Zusammenarbeit aller Dienststellen und letzten Einsatz aller beteiligten Bediensteten wird es auch 1972 gelingen, die Wirtschaft in diesen kritischen Monaten mit den notwendigen Betriebsmitteln zu versorgen.

Überprüfungen des Wagendienstes werden im Herbstverkehr im verstärkten Ausmaße einsetzen.