



Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1973

Jahrgang 1973

- Inhalt: 21. Aus dem Verkehrsgeschehen
 22. Wie sich die Zugnummern innerhalb meiner Dienstzeit änderten
 23. Etwas für jeden
 24. Kundendienst
 25. Unfallverhütung

Bereit sein ist alles!

Die ÖBB sind seit längerer Zeit bemüht, Maßnahmen zur Abwendung der Folgen von außergewöhnlichen Ereignissen in Tunnel zu erarbeiten. Diese Tätigkeit erstreckt sich vorerst auf die größten und meist befahrenen Tunnel wie Arlberg-, Bosruck-, Tauern-, Karawanken- und Semmeringtunnel; weitere Tunnel werden in Kürze in dieser Richtung untersucht werden. Die zu treffenden Maßnahmen umfassen Anschaffung von Langzeitgeräten (Atemschutzgeräte) für die Freiwilligen Feuerwehren, die Beleuchtung der Tunnel, die Konstruktion von Sanitätsfahrzeugen, die Beschaffung von geeigneten Wagen zur Beförderung von Feuerwehrfahrzeugen in die Tunnel, den Bau von Auffahrampen usw. Aber auch die Ausstattung der den großen Tunneln benachbarten Bf mit verschiedenen Geräten und Materialien, wie Feuerwehrausrüstungen, Mundschwämmen, Tragbahnen, Stirnleuchten, Decken usw. ist in Vorbereitung. Wie überall ist auch hier die Frage der Beistellung der erforderlichen Mittel von ausschlaggebender Bedeutung. Gerade deshalb ist es der BBD Villach besonders hoch anzurechnen, daß sie

bereits im Vorjahr in Eigeninitiative begonnen hat, unvorgreiflich der für den Gesamtbereich in Vorbereitung stehenden Maßnahmen, vorerst für den 7976 m langen Karawankentunnel Rettungsmannschaften auszubilden und Rettungsmittel zu beschaffen.

Diese Vorarbeiten, die unter der Patronanz des Herrn Vizepräsidenten Hofrat Dipl.-Ing. **Pontasch** stehen und viel Mühe des mit der Materie befaßten, qualifizierten Fachbeamten für Erhebung der BBD Villach, Insp. Philipp **Wernig**, erfordern, führten bisher dazu, daß den Bediensteten des Bf Rosenbach als Erstausrüstung eine Tragkraftspritze und 180 m Druckschläuche zur Verfügung gestellt wurden. Weiters erfolgte Anschaffung von 8 Feuerwehruniformen, 8 Gürteln mit Pickeln usw. Doch damit nicht genug!

Zahlreiche Bedienstete des Bf Rosenbach erklärten sich bereit, in ihrer Freizeit unter Leitung des Bezirksfeuerwehrkommandanten Friedrich **Sucher** (BB-Ass., Stellwerksmeister am Bf Rosenbach) eine Ausbildung als Feuerwehrmann zu absolvie-





ren. Diese im Oktober 1972 begonnene Ausbildung umfaßte vorerst 25 im Turnusdienst stehende Bedienstete; weitere 25 folgten. Hiedurch ist gewährleistet, daß in jeder Dienstschicht genügend Bedienstete zu einem Einsatz im Tunnel bereitstehen.

Es muß an dieser Stelle besonders betont werden, daß sich der Bf-Vorstand des Bf Rosenbach, Insp. Josef Kossegg und der bereits erwähnte Bezirksfeuerwehrkommandant sowie der Kommandant der Ortsfeuerwehr St. Jakob im Rosental, Johann Wrolich (BB-Ass., Verschubaufseher am Bf Rosenbach), in vorbildlicher Weise der Ausbildung der Bediensteten widmeten. So wurden u. a. auch mehrere Fahrten in den Karawankentunnel durchgeführt, um die Bediensteten an den Aufenthalt im Tunnel zu gewöhnen und ihnen das Ge-

fühl einer eventuellen Beklemmung zu nehmen. Auch die am 27. März 1973 erfolgte Einsatzübung, an der der Verfasser dieser Zeilen teilnehmen durfte, gab eindeutig Zeugnis für die Einsatzfreudigkeit der beteiligten Bediensteten; die Übung bewies aber auch, daß die Bemühungen seitens des Bf-Vorstandes und der Herren der Feuerwehr von Erfolg gekrönt waren.

Wenn es auch dzt. am Bf Rosenbach noch an manchen Dingen wie z. B. einem stärkeren Motor-Kl, einer leistungsfähigeren Tragkraftspritze mangelt, so kann doch schon jetzt gesagt werden, daß dieser Bf in Abwandlung des Sprichwortes

„Bereit sein ist alles“

entsprechend vorbereitet ist!

21. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Einfahrt eines Schnellzuges auf besetztes Gleis ohne Verständigung (Westbahnstrecke)

Am 13. März 1973 um 13.28 Uhr fuhr im Bf V. ein in Richtung Wien verkehrender Schnellzug ohne vorheriger Verständigung auf das mit einem Kl besetzte Gleis 3 ein. Nur den äußerst guten Sichtverhältnissen und der Aufmerksamkeit des Tzfz ist es zu verdanken, daß es nicht zum Zusammenstoß kam. Die Annäherung erfolgte auf etwa 90 m. Der Schnellzug konnte nach dem Umstellen des Kleinwagens auf Gleis 1 die Fahrt nach 12 Min. Aufenthalt fortsetzen.

Wie kam es zu gegenständlichem Ereignis?

Im Bf V., der mit einer Sicherungsanlage der Bauart 5007 (Befehlswerk und Endstellwerke) ausgestattet ist, wurden am Ereignistag vom zuständigen Signalmeister Erhaltungsarbeiten im Stellwerk 2 durchgeführt. Davon war der Fdl des Bf verständigt, jedoch unterblieb eine diesbezügliche Eintragung im Arbeitsbuch und auch die Anordnung für die fernmündliche Ankündigung der Blockbedienung und das fernmündliche Rückmel-

den. Um 13.18 Uhr fuhr ein vom Bf Z. kommender Kl auf Gleis 3 ein und blieb in Höhe des Aufnahmsgebäudes stehen. Gleichzeitig wurde vom Signalmeister bei geöffnetem Blockapparat eine Probefahrt auf Gleis 3 eingestellt, wobei außerdem arbeitsbedingt, zeitweise die Signalmelder sowohl im Stellwerk 2 als auch in der Fahrdienstleitung erloschen waren. Zu dieser Probefahrt holte der Signalmeister wohl die Zustimmung des Stellwerkswärter ein, jedoch verständigte weder der Wärter noch der Signalmeister davon den Fdl.

Nachdem der Fdl die Fahrstraße für den fälligen Schnellzug in seinem Bereich geprüft hatte, gab er blockmäßigen Auftrag für die Ausfahrt aus Gleis 1 an Stellwerk 1 und unmittelbar danach den für die Einfahrt auf Gleis 1 an den Wärter des Stellwerkes 2. Hierbei fiel ihm nach seinen Angaben an der Stellung der Signalmelder nichts auf. Anschließend begab sich der Fdl zum Fahrkartenschalter und fertigte einige Reisende ab.

Inzwischen machte der Wärter des Stellwerkes 2, der infolge des geöffneten Blockapparates den blockmäßigen Auftrag für die Einfahrt überhörte, den Signalmeister auf die bevorstehende Durchfahrt des Schnellzuges aufmerksam, weil ihm die Abfahrt des Schnellzuges vom Nachbarbf bekannt war. Danach machten sowohl Signalmeister als auch der Stellwerkswärter entscheidende Fehler. Obwohl der Stellwerkswärter nach seinen Angaben eine Fahrstraßenprüfung nach Gleis 1 durchgeführt haben will, beließ er die Probefahrt auf Gleis 3 und auch der Signalmeister traf keine Maßnahmen, die von ihm händisch hergestellte Probefahrt wieder aufzulösen, wiewohl beide Bedienstete von der bevorstehenden Einfahrt des Schnellzuges wußten.

Bei der Einvernahme konnte der Stellwerkswärter, der 20 Jahre seinen Dienst anstandslos versah, keine konkrete Erklärung für seine grobfahrlässige Handlungsweise geben. Er bemerkte seine Fehlhandlung erst, als der Zug auf Gleis 3 einfuhr und die Abgabe von Haltsignalen bereits zu spät war.

Gegenständliches Ereignis wurde durch die bedenkenlose Handlungsweise des Stellwerkswärters und Signalmeisters verschuldet.

Obwohl der Stellwerkswärter wußte, daß vom Signalmeister eine Probefahrt auf Gleis 3 händisch hergestellt worden war und die Signale für diese Fahrt auf „Frei“ standen, verständigte er davon nicht den Fdl. Ferner versäumte er den Signalmeister zu veranlassen, daß am Blockapparat die Ordnungsstellung wiederhergestellt werde und unterließ auch anlässlich der von ihm angeblich durchgeführten Fahrstraßenprüfung und -sicherung jegliche Blockbedienung. Außerdem ließ er Arbeiten an Block- und Relaisrichtungen zu, ohne daß dies im Arbeitsbuch vermerkt worden wäre.

Der Signalmeister unterließ die Eintragungen im Arbeitsbuch und die Anordnung für das fernmündliche Rückmelden sowie für die Ankündigung der Blockbedienung und die gemäß DV V 50 Pkt. 24 (1) vorgeschriebene Verständigung des Fdl bei Herstellung der Probefahrt. Er mußte wissen, daß bei der von ihm hergestellten Probefahrt die Abhängigkeit zwischen dem Befehlswerk und dem Stellwerk 2 aufgehoben war und unternahm auch nichts, als er vom Wärter des Stellwerkes 2 von der bevorstehenden Einfahrt des Schnellzuges unterrichtet wurde.

Es ist daher nicht verwunderlich, daß es bei derartiger Mißachtung der einschlägigen Vorschriftenbestimmungen zu ggst. Ereignis kommen mußte.

b) Zusammenstoß zweier Sperrfahrten

Die Lst. W. (km 121,105) ist unbesetzt und verkehrsdienstlich dem Fdl des Bf L. unterstellt. Die Bedienung der Lst. erfolgt mit Bedienungszügen als Sperrfahrten. Hiezu übergibt der Fdl dem Zgf die Bedienungsschlüssel (Gs-Schlüssel — A/C-Abhängigkeit). Die Lst. besitzt keinen Fernsprechanschluß.

Am Ereignistag fertigte der Fdl im Bf L. um 7.50 Uhr die Sperrfahrt 1 (Kl + 1 Anhänger) bis km 121,0 und zurück mit der spätesten Rückkunft um 17.00 Uhr ab und verständigte den Kl-Führer vom Verkehr des Bedienungszuges Lw 1 schriftlich und mündlich.

Der Bedienungszug — Sperrfahrt 2 (Lw 1 bestehend aus dem Tzf 2062.34 und 3 Güterwagen gezogen, 104 t, 6 Achsen) wurde kurz darauf vom Verkehr der Sperrfahrt 1 Kl mit V-Befehl und ebenfalls mündlich verständigt.

Nach Anhalten der Sperrfahrt 1 Kl im km 121,180 auf Gleis 1 der Lst. W unterließ es der Kl-Führer die wegen dichten Nebels unbedingt erforderliche Deckung zu veranlassen. Nach seinen Angaben hatte er das Kleinwagensignal eingeschaltet, sich jedoch nicht vom ordnungsgemäßen Leuchten des Signals überzeugt. Zwei an dem ggst. Ereignis beteiligte Bedienstete nahmen keine Kleinwagenbeleuchtung wahr.

Während der Annäherung des mit zirka 20 km/h fahrenden Bedienungszuges Lw 1 (Sperrfahrt 2) an die EK im km 121,250 gab der Tzf wiederholt Achtungssignale, die auch vom Kl-Führer wahrgenommen wurden. In der Annahme, daß

die Sperrfahrt 2 wie üblich die Bedienung der Lst. vom Süden über die Weiche 2 durchführen würde, beabsichtigte der Kl-Führer, dem Bedienungszug entgegen zu gehen, um mit dem Zgf zu sprechen. Da jedoch die Bedienung an diesem Tag vom Norden über die Weiche 1 erfolgen sollte, war ein Anhalten des Zuges vor der Weiche bzw. der EK im km 121,250 nicht erforderlich. Infolge des dichten Nebels und der unterlassenen Deckung der Sperrfahrt 1 Kl bemerkte der Tzf sowie die am Führerstand befindliche Zugbegleitmannschaft erst während des Befahrens der genannten EK, daß die angekündigte Sperrfahrt 1 Kl ungedeckt im km 121,180 des befahrenen Gleises stand. Obwohl der Kl-Führer die Gefahr erkannte und den Kl zu starten versuchte sowie der Tzf sofort Schnellbremsung einleitete, konnte nicht verhindert werden, daß die Sperrfahrt 2 an die stehende Sperrfahrt 1 Kl stieß. Dabei wurden Kl und Bahnwagen 18 m weit geschoben und beschädigt.

Obwohl der Unfall nur relativ geringe Folgen nach sich zog, wurde er dennoch hier geschildert; er beweist neuerlich mit aller Deutlichkeit, wie sorglos manchmal der Verkehrsdienst ausgeübt wird.

Der Kl-Führer unterließ es, sowohl die Deckung der in der Hst. haltenden Sperrfahrt 1 Kl zu veranlassen, als auch für die ordnungsgemäß Beleuchtung des Kleinwagensignals am Motorbahnwagen zu sorgen; seine Unterlassung ist umso schwerwiegender, als dichter Nebel herrschte und die Sichtweite nur etwa 70 m betrug.

(DV V 2, Pkt. 8, 9, 12 und 47 sowie DV V 3, Pkt. 576).

DV V 3, Pkt. 576: „Bei Unübersichtlichkeit der Strecke, bei unsichtigem Wetter und bei Dunkelheit sind Sperrfahrten, die auf der Strecke halten, nach beiden Richtungen zu decken (s. DV V 2).“

Der Tzfz der Sperrfahrt 2 war am Ereignis mitschuldig, weil er die Fahrgeschwindigkeit nicht nach den Sichtverhältnissen auf das notwendige Ausmaß vermindert hatte, obwohl ihm der Verkehr der Sperrfahrt 1 KI bekanntgegeben worden war (DV V 3, Pkte. 445 und 473; DV M 22, Teil A, Pkt. 6 und DV M 26, Pkt. 191).

c) Zu Punkt 548 der DV V 3

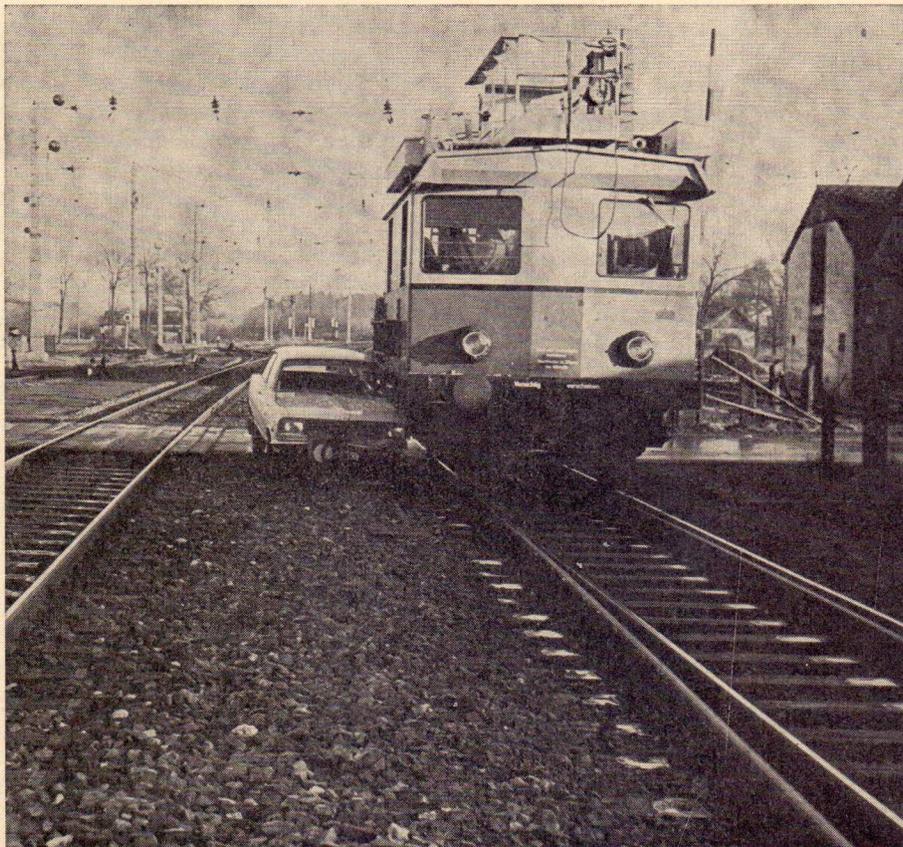
„Vor Eisenbahnkreuzungen mit gestörten Schranken- oder Blinklichtanlagen (s. ZSV) hat der KI-Führer anzuhalten, das Signal 47 „Achtung“ zu geben und, wenn es der Straßenverkehr zuläßt, die Fahrt vorsichtig fortzusetzen.“

Trotz dieser klaren Bestimmung kommt es immer wieder zu Zusammenprallen auf EK:

Im Bf R. sollte die Bf-Fahrleitung des Gleises 1 zwischen dem Stellwerk 2 und der Weiche 55 untersucht werden. Der KI-Führer wurde vom Fdl verständigt, daß der Schranken der EK beim Stellwerk 2 nicht geschlossen werde, weil der Stellwerkswärter wegen Weichenreinigungsarbeiten abwesend war. Der Motorturmwagen näherte sich mit Schrittgeschwindigkeit unter wiederholter

Abgabe von Achtungssignalen der EK und fuhr in diese — ohne anzuhalten — ein. Während ein Pkw vor der EK anhielt, wollte der Lenker eines zweiten, aus der Gegenrichtung kommend, die EK überqueren. Dabei stieß der Pkw gegen den Motorturmwagen und wurde bis zu dessen Stillstand mitgeschleift.

Die Ursache des Ereignisses lag demnach nicht nur im unaufmerksamen Verhalten des Kfz-Lenkers durch Nichtbeachtung der Achtungssignale des Turmwagens sondern auch darin, daß es der KI-Führer unterlassen hatte, vor dem offenen Schranken der EK anzuhalten und beim Befahren der EK entsprechende Vorsicht dem Straßenverkehr gegenüber walten zu lassen.



d) Fdl verschuldet Zugzusammenstoß (Westbahnstrecke)

Die Sicherungsanlage des Bf F. umfaßt in der Fahrdienstleitung ein Befehlswerk und 2 Wärterstellwerke (Stw. 1 und 2) mechanischer Bauart. Das Ausfahrsvorsignal „h“ steht in Höhe des Einfahrsignals „Z“ und wird vom Wärter des Stellwerkes 1 bedient. Zwischen dem ES „Z“ und dem Ausfahrsvorsignal „h“ besteht insoweit Abhängigkeit, als das Vorsignal erst in Stellung „Hauptsignal frei“ gebracht werden kann, wenn das ES „Z“ sich ebenfalls in Freistellung befindet. Um zu verhindern, daß das Ausfahrsvorsignal „h“ nach dem Zurückstellen des ES „Z“ in der Stellung „Hauptsignal frei“ bleibt, wird der Wärter des Stellwerkes 1 durch ein Läutesignal an das erforderliche Zurückstellen des Ausfahrsvorsignals erinnert. Desgleichen ertönt dieser Wecker, wenn die Voraussetzungen für eine Durchfahrt gegeben sind und das Ausfahrsvorsignal „h“ sich jedoch noch in der Stellung „Vorsicht“ befindet.

Am Ereignistag um 22.38 Uhr fuhr ein Triebwagenpersonenzug vom Nachbarbf S. ab. Kurze Zeit später gab der Fdl im Bf F. das ES und anschließend das AS frei. Der Wärter im Stellwerk 2, der die Abmeldung des Triebwagenpersonenzuges auf der FS-Linie mitgehört hatte und daher wußte, um welchen Zug es sich handelte, stellte nach Prüfung und Sicherung der Fahrstraße das Einfahrsvorsignal „Z“ auf „frei“. Der Wärter des Stellwerkes 1 prüfte seinerseits nach Einlangen des blockmäßigen Auftrages seinen Bereich und stellte dann das AS „H“ und das Ausfahrsvorsignal „h“ frei; er wußte jedoch nicht, welcher Zug zu erwarten war.

Um 22.48 Uhr wurde der Triebwagenpersonenzug vom Fdl abgefertigt. Bei Annäherung an das AS „H“ — die Sicht war vorerst durch Schneetreiben und einen am Nachbargleis stehenden Zug behindert — bemerkte der Tzfz eine Halbstellung des AS (Formsignal) und hielt den Zug durch eine Betriebsbremsung vor dem Signal (in Prüfbereich des Stw 1) an. Der Schaffner begab sich hierauf in Richtung Stellwerk 1 und erfuhr vom Wärter, daß das AS freistehe und die Weiterfahrt gestattet sei.

Unterdessen hatte der Fdl um zirka 22.50 Uhr das ES „Z“ für einen um 22.45 Uhr vom Nachbarbf S. abgefahrenen Lz (Bedarfszug) neuerdings freigegeben. Er bemerkte dabei nicht, daß der Befehl für die Ausfahrt des Triebwagenpersonenzuges vom Wärter des Stw. 1 noch nicht zurückgegeben worden war (Befehlsabgabefeld weiß geblendet).

Der Wärter des Stellwerkes 2 wußte zwar nicht, um welchen Zug es sich handelte, stellte aber dennoch das ES „Z“ auf „Frei“. Da sich zu diesem Zeitpunkt das Ausfahrsvorsignal „h“ noch in der Stellung „Hauptsignal frei“ befand (der Triebwagenpersonenzug stand noch im Bereich des Stw. 1; der Stww. wurde nach seinen Angaben infolge Störung der Läuteeinrichtung nicht an das erforderliche Zurückstellen des Ausfahrsvorsignals erinnert) traf der Tzfz des Lz alle Voraussetzungen für eine aufenthaltslose Durchfahrt im Bf F. an. Auf Grund der erwähnten Sichtverhältnisse erkannte er die Besetzung des Einfahrgleises erst auf eine Entfernung von zirka 200 m. Trotz sofortiger Schnellbremsung konnte der Zusammenstoß mit dem eben wieder anfahrenen Triebwagenpersonenzug nicht mehr verhindert werden. Die Auffahrtsgeschwindigkeit betrug zirka 35 km/h.

Beim Zusammenstoß wurden der Zgf des Triebwagenpersonenzuges schwer und 4 Fahrgäste leicht verletzt. Es entstand Sachschaden in Höhe von S 88.000,—.

Der Unfall wurde durch den Fdl des Bf F. verschuldet; seine Handlungsweise muß als grobfahrlässig bezeichnet werden. Der Bedienstete wurde sofort von seinem Dienstposten abgezogen. Die Austragung der Verfehlungen des Bediensteten erfolgt nach Abschluß des anhängigen Gerichtsverfahrens.

Der Fdl hatte die Einfahrt für den Lz auf das noch mit dem Triebwagenpersonenzug besetzte Gleis angeordnet. Er verabsäumte es, wie schon bei 3 vorangegangenen Zugfahrten, fernmündlichen Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu erteilen (der Wärter des Stw. 1 hätte ihm diesfalls mit Sicherheit auf den noch beim AS stehenden Zug hingewiesen). Auch muß ihm noch angelastet werden, daß er die Zugankündigung für den Lz sowie die Bekanntgabe des zu befahrenden Gleises an die beiden Stellwerke unterließ. [DV V 3, Pkte. 181, 204, 266 und 290 sowie DV V 50, Pkt. 18 (1)].

Da der schuldtragende Fdl bereits zwei einschlägige Vorstrafen aufweist, ist bewiesen, daß es sich nicht um eine einmalige Verfehlung gehandelt hatte. Dadurch aber wirft sich auch in diesem Fall die Frage auf, ob die grobfahrlässigen Fehlhandlungen des Bediensteten von den Aufsichts- und Kontrollorganen „übersehen“ worden sind!

Fahrdienstleiter, Fernschreiber!

Lautsprecheransagen sind deutlich, in dialektfreier, mäßig schneller Sprache zu geben!

Nur dann werden sie gut verstanden und erfüllen damit den Zweck, das Reisepublikum über die Verkehrsverhältnisse zu unterrichten!

22. Wie sich Zugnummern innerhalb meiner Dienstzeit geändert haben (Von OI Eduard Danitschek, GD III/1)

Personenzüge Wien Westbf—Linz

		15. 5. 1935	21. 1. 1940	24. 5. 1945	3. 6. 1956	3. 6. 1973
		P 317	312	Gmp 6380	1111	2010
Wien West	ab	6.05	6.05	1.05	6.00	4.38
St. Pölten	an	7.21	7.14	4.08	7.45	5.55
	ab	7.29	7.25	4.25	7.50	6.13
Amstetten	an	9.04	8.59	7.13	9.08	7.24
	ab	9.14	9.56	7.23	10.43	7.26
St. Valentin	an	10.25	10.54	9.30	11.33	8.06
	ab	10.40	11.03	—	11.54	—
Linz	an	11.21	11.41	—	12.30	—

Bei Zug Gmp 6380 am 24. Mai 1945 handelte es sich um den 1. Zug, der nach dem Zweiten Weltkrieg den Bf Wien West verließ

Schnellzug Wien West—Zürich—Basel

		15. 5. 1935	21. 1. 1940	3. 6. 1956	3. 6. 1973
		D 121	D 122	D 221	D 240
Wien West	ab	8.00	7.22	6.20	7.10
St. Pölten	an	8.54		7.07	7.56
	ab	8.56		7.09	8.00
Amstetten	an			7.53	8.44
	ab			7.55	8.46
St. Valentin	an			8.24	9.10
	ab			8.26	9.12
Linz	an	10.30	10.10	8.46	9.31
		Basel	Zürich	Basel	Basel

Arlberg-Expresß Wien West—Paris Est

		15. 5. 1935	21. 1. 1940	3. 6. 1956	3. 6. 1973
		L 129 Arlberg-Expresß	Arlberg-Expresß	Ex 111 Arlberg-Expresß	Ex 468 Arlberg-Expresß
Wien West	ab	12.20		9.10	9.50
St. Pölten	an				10.38
	ab				10.40
Amstetten	an				
	ab				
St. Valentin	an				
	ab				
Linz	an	14.45		11.30	12.02

Zu Beginn meiner Dienstzeit (18. II. 1935) stieg ich im Bahnhof Wien Westbf in den um 6.05 Uhr von Wien West abfahrenden Personenzug 317 nach St. Pölten ein um von dort zur Dienstanfängerschule (heute Zentralschule) Wörth zu fahren. Im Jahre 1940 wurde dieser Zug 312 genannt. Knapp nach dem Zweiten Weltkrieg, nachdem die Eisenbahner ihre Westbahn wieder soweit aufgebaut hatten, daß am 24. Mai 1945 der 1. Zug fahren konnte, mußte man bereits um Mitternacht am Bahnhof Wien West sein, denn der Gmp 6380 fuhr bereits um 1.05 Uhr ab und traf um 4.08 Uhr im Bf St. Pölten ein. Sein Ziel war aber nur der Bf. St. Valentin. Im Juni 1956 fuhr der Personenzug nach St. Pölten als Zug 1111 um 6.00 Uhr vom Wiener Westbahnhof ab. Um nun ab 3. Juni 1973 mit dem ersten Personenzug nach St. Pölten zu fahren, benützt man den Personenzug 2010 mit der Abfahrt 4.38 Uhr vom Bf Wien West.

Auch der Früh-Schnellzug in die Schweiz änderte seine Zugnummer: 1935 — D 121, 1940 — D 140, 1956 — D 221 und ab 3. Juni 1973 (bzw. ab 1971/72) — D 240. Der Arlberg-Express fuhr 1935 als L 129, 1956 als Ex 111 und fährt im Sommerfahrplan 1973 als Ex 468.

Auch auf Nebenbahnen war es nicht anders. Der erste Zug von Pöchlarn nach Kienberg-G. hatte 1935 die Zugnummer 4811, 1940 noch die Zugnummer 4812, im Jahre 1956 die Zugnummer PG 11 und wird im Sommerfahrplan 1973 die Zugnummer 6902 haben.

Als Grundsatz der Zugnumerierung galt 1935, daß Züge, die gegen den Endpunkt fahren mit ungeraden, gegen den Anfangspunkt fahrende Züge mit geraden Nummern bezeichnet wurden. Sie hatten in ihrer ganzen Verkehrsstrecke ein und dieselbe Bezeichnung. Trat jedoch in einer Teilstrecke bei einem Zug ein Wechsel der Fahrtrichtung ein, dann hatte er in dieser Strecke als Bezeichnung die in der Zehner- und Einerstelle nächsthöheren oder nächstniederen Ziffern zu führen, z. B.: D 13/D 24 oder 252/241, auch Ferngüterzüge hatten in ihrer ganzen Verkehrsstrecke ein und dieselbe Reihenbezeichnung, aus der zu erkennen war, in welcher Bundesbahndirektion dieser Zug endet, doch erhielt bei Fahrtrichtungswechsel die Einerstelle bei einer ungeraden Zahl die nächsthöhere gerade Zahl und bei einer geraden Zahl die nächstniedere ungerade Zahl. Die in den Teilstrecken angewendete Reihenbezeichnung war in der Tafel B 2 enthalten.

Nach Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die damalige Deutsche Reichsbahn, wurde die voerst noch weiter geltende DV V 3 (gültig ab 15. Mai 1930) auch bezüglich der Zugnummern wie folgt geändert:

„Jeder Zug mit Ausnahme der Hilfszüge ist mit einer Nummer in arabischen Ziffern zu bezeichnen. In der Regel sind die von West gegen Ost und die von Süd gegen Nord verkehrenden Züge mit ungeraden Nummern, die in entgegengesetzter Richtung verkehrenden mit geraden Nummern zu bezeichnen. Züge, die mehrere

Strecken durchfahren, behalten jedoch dieselbe Nummer vom Zugausgangsbahnhof bis zum Zugendbahnhof. Wenn aus diesem Grunde ein Zug entgegen der obigen Regel an Stelle einer geraden Nummer eine ungerade Nummer oder an Stelle einer ungeraden Nummer eine gerade Nummer trägt, so ist zur Vermeidung von Irrtümern bei Vereinbarung von Kreuzungen, Vorfahren, Vorsprungfahren und bei der Bekanntgabe des Zugverkehrs an die Kleinwagenführer die Fahrtrichtung dieses Zuges besonders zu kennzeichnen. Dies geschieht in der Form, daß der Nummer des Zuges das Wort „Richtung“ sowie der Name des nächsten in der Fahrtrichtung gelegenen Befehlsbahnhofes beigefügt wird. Hiebei dürfen in den Fahrtanweisungen und im fernschriftlichen Verkehr für das Wort „Richtung“ der Buchstabe „R“ und für den Befehlsbahnhof das fernschriftliche Rufzeichen angewendet wurden.“ Reisezüge erhielten damals die Nummer 1-4.999 und Güterzüge einschließlich der Arbeits- und Bedienungszüge die Nummer von 5.001—19.999.

So fuhr dann auch im Mai 1945 der erste Zug von Wien Westbf nach St. Valentin mit der Zugnummer 6380.

Im Amtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen 10. Stück aus 1946 vom 25. Mai 1946 wurde mit DA 41 eine einheitliche Erstellung der Fahrplanbehalte mit Beginn des neuen Fahrplanabschnittes — 1. Juli 1946 — im Gesamtbereich der Österreichischen Staatseisenbahnen eingeführt. Hiebei wurden größtenteils die bis zum Jahre 1938 bei den Österreichischen Bundesbahnen geltenden Bestimmungen übernommen. Dabei ergab sich die Notwendigkeit für die einzelnen Strecken den Anfangs- und Endpunkt festzusetzen, der vorläufig nur für die Zugnumerierung Gültigkeit besaß (Anlage 1 dieser DA). Grundsatz war wieder, daß gegen den Endpunkt fahrende Züge ungerade Zugnummern hatten, solche gegen den Anfangspunkt gerade Zugnummern. Die Numerierung eines Zugpaares (Zug und Gegenzug) erfolgte einheitlich derart, daß für den Gegenzug eines mit einer ungeraden Nummer bezeichneten Zuges, die nächst niedere gerade Nummer verwendet wurde, z. B. erhielt der Arlberg-Express in Richtung Paris die Nummer 111, daher sein Gegenzug die Nummer 110.

Für die Bezeichnung der Schnellzüge waren alle dreistelligen Nummern (100—999) vorbehalten, wobei die Nummerngruppe 100—199 für Schnellzüge mit besonderen oder erhöhtem Tarif, die Nummerngruppe 200—599 auf die gewöhnlichen Schnellzüge und die Nummerngruppe 600—999 für Eilzüge Geltung hatte. In der Anlage 2 (Nummernplan) dieser DA war auch festgelegt, daß von Wien nach Buchs (SG) bzw. in der Gegenrichtung verkehrende Züge, z. B.: 110 — 111 und 112 — 113 als Expresszüge, Zug 114 — 115 als Schlafwagenzüge und 116 — 117 bzw. 118 — 119 als Fernschnellzüge galten. Alle anderen Züge hatten vierstellige Nummern, wobei die Hunderter- und Tausenderstelle zur Kennzeichnung der Verkehrsstrecke — bei Ferngüterzügen des Auflösebe-

reiches — die Einer- und Zehnerstellen zur Kennzeichnung der Zuggattung diente u. zw. 40 — 49 Personenzüge, 50 — 59 Gütereilzüge und 60 — 69 Güterzüge. Auf Nebenbahnen wurde die Tausender- und Hunderterstelle durch zwei Buchstaben ersetzt, die die Bezeichnung der Bahnlinien erkennen ließen z. B. PG 11.

Diese Bestimmungen blieben weiterhin bestehen, doch folgten späterhin einige Änderungen, so wurde z. B. der Oostende Expres Ex 133 auf Ex 51 umbenannt, damit dieser Zug die Nummer 51 auf dem gesamten Lauf von Wien bis Oostende habe. Es erfolgte weiters eine Anordnung, daß Güterschnell- und Gütereilzüge unter Voransetzung des Buchstabens „G“ die Nummern G 1 bis G 99 haben, wobei zur Unterscheidung der Arten z. B. Güterschnellzüge die Nummern G 1 bis G 10 erhielten. Die ZSV (5) zur DV V 3 Ausgabe 1962 sah für Güterexpresszüge, Güterschnellzüge und Gütereilzüge die Nummern G 1 bis G 999 vor, wobei aus der Zugnummer Güterschnell- und Gütereilzüge nicht zu ersehen war z. B. G 857 = Gütereilzug, G 859 = Güterschnellzug. Die ZSV (5) gültig mit 3. Juni 1973 kennt im Binnenverkehr wieder eine Unterteilung und zwar: Güterschnellzüge 50.000 — 50.099 und Gütereilzüge 50.100 — 59.999.

Schon die ZSV (5) gültig ab 30. Mai 1965 kannte Abweichungen der Zugnummerierung vom Richtungsgrundsatz und somit hatten Züge, bei

denen eine durchgehende Numerierung erforderlich war, in diesem Streckenabschnitten unter Voraussetzung des Großbuchstaben „U“ zu verkehren.

Mit der Einführung der internationalen Reisezugnummerierung im Fahrplanjahr 1971/1972 vergrößerte sich die Anzahl der sogenannten U-Züge wesentlich.

Mit Inkrafttreten der internationalen Güterzugnummerierung wurde nun die ZSV (5) gültig ab 3. Juni 1973 neu erstellt.

Allgemein gilt, daß ein Zug, seine Zugnummer (höchstens fünfstellig) vom Ausgangsbf bis zum Endbf beibehält, wobei grundsätzlich die in der Richtung Nord-Süd sowie West-Ost verkehrenden Züge ungerade, die übrigen Züge gerade Zugnummern führen.

Die Verwendung von ungeraden und geraden Zugnummern in beiden Fahrrichtungen einer Strecke ist — ausgenommen bei Sonderzügen — grundsätzlich nur dann zulässig, wenn es im Streckenverzeichnis [Anlage 1 der ZSV (5)] vorgehen ist.

Grundsätzlich gibt es auch eine Trennung zwischen den Nummern der Reisezüge (1 bis 39.999) und der Güterzüge (40.000 — 99.999).

Aus den Zugnummern kann außer der Fahrtrichtung noch die Verkehrsbezeichnung, die Gattung, die Zugart und vieles andere mehr ersehen werden. Eine Regelung einer Zugnummerierung die sich bewähren wird.

23. Etwas für jeden

Lawinenabgang zwischen den Bf Bad Aussee und Obertraun-D. am 27. Februar 1973

(Beitrag von OI Schauer, BBD Linz)

Am 27. Februar 1973 um 19.15 Uhr lagerte sich zwischen den Bf Bad Aussee und Obertraun-Dachsteinhöhlen eine Schnee-Staublawine auf dem Bahnkörper ab. Sie war auf der Südseite des Sarsteins (1954 m hoch) aus einer Höhe von zirka 1000 m abgegangen, hatte das Flußbett der Kop-

pen-Traun durchrollt und war auf dem zirka 50 m über dem Flußbett gelegenen Bahnkörper zum Stillstand gekommen. Auf eine Länge von rund 300 m und Höhen bis zu 2,50 m war der Bahnkörper verschüttet und die Fahrleitung durch Abreißen dreier Ausleger beschädigt.

Die für den Räumbereich zuständige Streckenleitung hatte kein entsprechend starkes Diesel-Tfz zur Verfügung, es mußte daher von einer Nachbar-Zgfltg. ein Diesel-Tfz und der Schneeräumer



angefordert werden. Dadurch war die Ankunft des Hilfszuges verzögert. Es sollte aber die Strecke bis zu den Frühzügen geräumt sein. Daher war der Bahnmeister bemüht, bis zur Ankunft des Schneeräumers die Zeit zu nützen und Vorarbeiten zu leisten. Er verständigte einige seiner Leute und innerhalb kürzester Zeit waren spontan und aus eigenem Antrieb 30 Bedienstete zur Räumarbeit eingetroffen! Sie hatten sich teils durch Telefon untereinander verständigt, teils mit Kraftfahrzeugen oder persönlich einander geholt.

Damit die Handarbeit bei dem mit Baum- und Strauchwerk durchsetzten und stark gepreßten Schnee erfolgreich würde, setzte der Bahnmeister auch noch einen Schublader einer Transportfirma ein, der mit seiner 2,60 m breiten Ladeschaufel den Schnee lockern und wegschaufeln konnte. Als dann der Schneeräum-Hilfszug eintraf, war so viel wertvolle Vorarbeit geleistet, daß die Freimachung des Gleises und die Wiederherstellung der beschädigten Fahrleitungsanlagen zeitgerecht beendet waren.

Bahnmeister Bad Aussee (Ob. Rev. Franz Feichtinger) und seine Bediensteten haben wiederum Einsatzwilligkeit und Dienstinteresse auch außerhalb der Dienstzeit gezeigt und diese Arbeit in kalter unwirtlicher Winternacht in dankens- und anerkennenswerter Weise geleistet.

Ist der Schranken eingesehen — ja oder nein ?

Beispiel: Im Bf X wird der Schranken der EK im km . . . vom Wärter des Stellwerkes 1 bedient; der Schranken ist vom Stellwerk 160 m entfernt und wird vom Wärter bei Tag und guter Sicht einwandfrei erkannt. Gilt ein solcher Schranken als „eingesehen“ ?

Vorschrift: Im Durchführungserlaß Z. 54066-4-65, vom 30. November 1965, zur EKVO 1961 hat diesbezüglich die Eisenbahnbehörde zu § 8, Abs. 5 festgelegt:

„Als eingesehen gilt eine Schrankenanlage dann, wenn der Bedienungsort vom Schranken nicht mehr als etwa 100 m entfernt ist und der Schrankenbediener von diesem Ort bei Tag und guter Sicht den Schranken einschließlich eines Raumes von 5 m beiderseits der Schrankenbäume einsehen kann.“

Wir erinnern: Handbediente nicht eingesehene Schranken sind gemäß Pkt. 316 der DV V 3 fünf Minuten vor der zu gewärtigenden Zugfahrt zu schließen.

Folgen eines Zusammenpralles

Freitag, 2. Februar 1973 um 9.04 Uhr kam es im km 48,200 zwischen den Bf Feldkirch und Frastanz zum Zusammenprall des mit etwa 70 km/h fahrenden Zuges Ex 1119 „Vorarlberg-Express“ (Dortmund—Innsbruck, Tfz 1110.15, 450 t, 44 Achsen, 130 Reisende) mit dem von der parallel zum Bahnkörper verlaufenden Bundesstraße 1 abgekommenen und auf das Streckengleis gestürzten Lkw T 23.555. Dabei entgleiste das Tfz mit allen Achsen und kam in Schräglage, wobei der Fahrleitungsmast Nr. 47/16 geknickt wurde. Der als erstes Fahrzeug gereichte Kurswagen Ulm-Innsbruck entgleiste mit dem 1. Drehgestell.

Der Kfz-Lenker fand bei dem Zusammenprall den Tod. Von den Reisenden des Zuges kam niemand zu Schaden.

Das Tfz 1110.15 wurde schwerst beschädigt, der mit Schotter beladene Lkw brannte trotz Einsatzes der Freiw. Feuerwehr Feldkirch (2 Fahrzeuge + 7 Mann) total aus.

Die Photos zeigen mit aller Deutlichkeit, welche weitere schwere Unfallfolgen hätten eintreten können, wenn nicht der Fahrleitungsmast das Abstürzen des Tfz in die Ill verhindert hätte. Zweifellos wären dann ein oder mehrere Reisezugwagen mitgerissen worden!



Schriftliche Ersatzmeldung

An die
Generaldirektion

S [REDACTED], am 2.3.73.

Wien, Abt. III/1 Unfalldienst.

Donnerstag, 1.3.73. ^{21:34 Uhr} Überfuhr Z234 das vorzeitig auf Halt gefallene AS Hi mit Tfz und 4 Wagen.

I. A. H. [REDACTED]

Abgesehen davon, daß in der Meldung ursprünglich die Ereigniszeit fehlte — sie wurde handschriftlich nachgetragen — ist das Schreiben an sich eine Zumutung sowohl der Dion als auch

der GD gegenüber! Es wäre zweckmäßig, wenn auch hier die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst belehrend einwirken würden.

Handgepäck

Gemäß OPT § 26 (1) ist der Reisende berechtigt, leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitzunehmen und über und unter seinem Sitzplatz unterzubringen. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Zuge ist der Reisende verpflichtet, Anordnungen des Schaffners hinsichtlich der Unterbringung des Handgepäcks Folge zu leisten. Hat ein Reisender entgegen den Bestimmungen Gegenstände in den Personenwagen mitgenommen, so ist er gemäß OPT § 26 (4) auf Verlangen der Eisenbahn zur Verbringung dieser Gegenstände in den Gepäckwagen oder in das Gepäckabteil verpflichtet, in dem sie als Reisegepäck befördert werden.

Wenn das Lächeln des Schaffners der jungen Dame galt, ist es verständlich; das Verstellen des Seitenganges jedoch mit Handgepäck hätte den Schaffner zum Einschreiten veranlassen müssen. Wir wissen, daß in manchen Zügen eine Lösung dieses Problems äußerst schwierig ist. In vielen Fällen wird aber doch unter Anleitung des Schaffners durch entsprechende Unterbringung Abhilfe geschaffen werden können. Sollten es jedoch die Umstände gebieten, so ist von der vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen, vom Reisenden die Verbringung der Gegenstände in den Gepäckwagen oder in das Gepäckabteil zur Weiterbeförderung als Reisegepäck zu verlangen.



24. Kundendienst

Eine Dame teilte uns fernmündlich mit:

„Ihr Mann und sie wollten mit Seniorenausweis am 5. Februar 1973 um 8.00 Uhr mit dem D 251 von Wien Südbf nach Unmarkt fahren. Sie habe ihren Mann, der vor der Abfahrt noch eine Zeitung kaufen ging, gesucht. Inzwischen sei der Zug mit ihrem Mann, der währenddessen zurückgekommen war, abgefahren.“

Sie wandte sich daher an den Fdl-Abfahrt Wien Südbf, der den Mann in Baden ausrufen ließ. Ihr Mann stieg in Wiener Neustadt aus und meldete sich dort beim Fdl. Auf Grund dieser Meldung konnte die Frau mit dem TE 951 um 9.05 Uhr ohne Fahrkarte nach Wiener Neustadt nachfahren bzw. mit ihrem Mann vereinigt nach Unzmarkt.“

Aus einer Wiener Tageszeitung:

„In Judenburg verbrachte ein Wiener samt Frau und 2 Kindern die Semesterferien. Freilich wäre alles verpatzt gewesen, hätte nicht die liebe Eisenbahn auf ihrer Fahrt in die Steiermark ein Extrastückerl zuwege gebracht.“

Die Familie war erst 7 Minuten vor Abfahrt des Zuges zum Südbahnhof in Wien gekommen. Während der Mann die Karten löste, ging die Frau mit den Kindern schon zum Zug. Als der Vater samt Karten auf den Perron kam, sah er gerade noch den letzten Waggon in Richtung Steiermark davon rollen. Samt Frau und Kindern, aber ohne Fahrkarten . . .

Der Mann mit der roten Kappe, der Fahrdienstleiter, ist in einem solchen Fall die Instanz, an die man sich wendet.

Und man muß sagen, der Eisenbahner hat ‚funktioniert‘. Er rief auf der Dienstleitung den Bahnhof Baden an. Der dortige Rote-Kappe-Mann instruierte den Zugführer, von der Frau mit den zwei Kindern keine Fahrkarte zu verlangen, da diese beim Fahrdienstleiter in Wien hinterlegt wurden.

Etwas später rief der Wiener den Kollegen in Neustadt an, der bereits berichten konnte: Alles in Ordnung. Familie ohne Karten bester Dinge in Richtung Judenburg unterwegs.

Konnte er also beruhigt nachreisen, der Herr Papa.

Die Bundesbahnen, wirklich, manchmal muß man sie ordentlich in die Zange nehmen, denn es funktioniert nicht immer und überall alles, so wie man möchte. Aber dann kommen sie wieder daher, die Rote-Kappe-Männer, und zwicken telefonisch nicht vorhandene Fahrkarten.

Dann kann man ihnen dann wirklich nicht böse sein.“

Es handelte sich in beiden Fällen um Fdl Rev. Franz Gumpinger, Wien Südbf (Foto)



und Fdl Ob. Rev. Anton Vogler, Bf Wiener Neustadt.

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren,

Meine Tochter mußte in der Nacht vom 11./12. Februar auf Ihrem Bahnhof auf einen Zug nach Wien warten und ich möchte mich für alle Mühe bedanken, die Sie sich bei dieser Gelegenheit mit ihr gemacht haben.

Die Herren, die in dieser Nacht Dienst gemacht haben, waren so liebenswürdig, meiner Tochter und ihrer Freundin sogar Kaffee anzubieten und haben sich wirklich Mühe gegeben, um ihr die Zeit bis zur Abfahrt des Nachtzuges so angenehm wie möglich zu gestalten. Da ich weiß, daß dies über Ihre Pflichten weit hinausgeht, möchte ich den betreffenden Herren auch im Namen meiner Tochter noch sehr herzlichen Dank sagen und Ihnen versichern, daß wir diese Mühe nicht vergessen werden.

Mit herzlichen Grüßen
Mrs. V. B., Wien 1170“

Hier waren es Ob. Rev. Franz Linzer und Ob. Zgf Adjunkt Erwin Lukschik, Bf Wiener Neustadt, die vorzüglichen Kundendienst übten.

„Sehr geehrte Herren !

Bei meinem Besuch der Ausstellung ‚Urlaub in Österreich‘ in der Secession machte ich die Feststellung, daß der Kundendienst der ÖBB außerordentlich ernst genommen wird.

Die Ausstellungsbesucher wurden durchwegs sehr höflich und aufmerksam bedient. Eine Feststellung, die in der heutigen Zeit schon sehr selten ist.

Ich hoffe, daß Sie den dort diensthabenden Beamten die gebührende Anerkennung aussprechen werden.

Hochachtungsvoll
B. P., Wien“

„Herr B. fuhr mit seiner halbseitig gelähmten Frau am Montag, 12. Februar 1973, mit dem 637 er nach St. Anton. Sofort eilte der Schaffner herbei und half in auffallend netter Weise beim Einstieg.

In St. Anton war er unaufgefordert sofort im Abteil 1. Klasse eines AB-Wagens und half wieder in gleich freundlicher Weise, wie in Innsbruck.

Zu Hause bemerkte seine Frau, daß sie die Handtasche mit S 3000,— im Abteil vergessen hatte.

Herr B. rief nun den Fdl, namens Penz an. Der war auch sehr freundlich, verständigte den Fdl in Feldkirch, der wieder den Schaffner verständigte und mit dem nächsten Zug war die Tasche samt Inhalt wieder in St. Anton.“

In diesem Fall lag vorbildliches Verhalten der Bediensteten Franz **Clementi**, Schaffner, Innsbruck Hbf, Rudolf **Penz**, Fdl, Bf St. Anton a. A. und Heinz **Sartor**, Fdl, Bf Feldkirch, vor.

„Sehr geehrte Herren!

Ich bin gestern mit dem TS 464 ab Wien, 13.58 Uhr, nach Salzburg gefahren. Nach Linz ging ich in die Toilette, um mir die Hände zu waschen. Dabei legte ich meinen goldenen Siegelring auf das Waschbrett und vergaß ihn. Nach zirka einer halben Stunde ging durch das Radio die Durchsage, daß ein goldener Siegelring gefunden worden sei und beim Zugführer im letzten Waggon abgeholt werden könne. Ich ging zu dem betreffenden Herrn und bekam den Ring nach Beschreibung ausgefolgt.

Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen dies mitzuteilen und mich für die aufmerksame Behandlung durch Ihr Personal bestens zu bedanken.

Hochachtungsvoll
Hofrat i. R. Dr. S., Salzburg“

Aus einer Tiroler Tageszeitung:

„Innsbruck Hbf zur Zeit der Sommersaison. Ein japanisches Paar vor dem Platzreservierungsschalter. Der Mann verlangt in gebrochenem Deutsch 2 Platzkarten für den ‚Alpen-Express‘

in Richtung Rom. Er zeigt den Eurailpaß durch das Fenster, eine Dauerfahrkarte, die einen Monat lang in ganz Westeuropa gilt. Der Beamte betastet ein Gerät. In Sekundenschnelle kommt die Antwort aus Frankfurt am Main: ‚Kein Platz mehr frei‘. Der Japaner: ‚Dann bitte, zwei Karten für den «Transalpin» nach Zürich‘. Der Beamte tastet abermals. Wieder dieselbe Antwort: ‚Alles besetzt‘. Der Japaner, fernöstlich lächelnd, gibt nicht auf. Er verlangt 2 Karten Innsbruck—Hamburg. Auch der Beamte gibt nicht auf und setzt zum drittenmal ein elektronisches Gerät am Buchungspult in Bewegung. Wenige Augenblicke später hält der Japaner, der rasch entschlossen sein südliches Reiseziel gegen ein nördliches vertauscht hat, für sich und seine Begleiterin je eine Sitzplatzkarte mit allen erforderlichen Angaben in der Hand. Mit einem höflichen ‚Danke‘ scheidet er vom Schalter. Als Inhaber des Eurailpasses brauchte er für die Hilfeleistung nicht einmal zu bezahlen. Die Computertechnik im Dienste des Reiseverkehrs aber hat wieder einmal einen ihrer stillen Triumphe gefeiert . . .

. . . Sitzplätze können nicht nur in den Bahnhöfen mit Buchungspult reserviert werden, sondern praktisch in allen österreichischen Bahnhöfen. Es gibt nämlich außer den Buchungsstellen noch Ausfertigungs- und Anforderungsstellen. Am Hauptbahnhof in Innsbruck sind drei Buchungspulte installiert. Außerdem steht ein Pult in einem Innsbrucker Reisebüro.

Der Kassenaufsichtsbeamte, Ob. Rev. Erich Schuster, nannte einige Zahlen, die von der Beliebtheit des Frankfurter Computers zeigen: In Innsbruck werden pro Monat an den drei Buchungspulten zwischen 5000 und 15.000 Sitzplatzreservierungen vorgenommen. Im Dezember des vergangenen Jahres mußten von den Innsbrucker Bundesbahnbediensteten 42.897 Reservierungszettel, die die Auslistungsmaschine zuvor ausgespuckt hatte, in den Waggons verteilt werden. Erst kürzlich wurden an einem Samstag im dreiteilig geführten Arlberg-Express 1070 Plätze als reserviert gekennzeichnet. Das Zettelverteilen läßt sich leider nicht rationalisieren. Im Jahre 1971 wurden nach dem neuen Verfahren im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen 1.041.000 Plätze in Sitzwagen, 169.000 Plätze in Liegewagen und 64.200 in Schlafwagen reserviert.

Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ“.)

Unfallverhütung

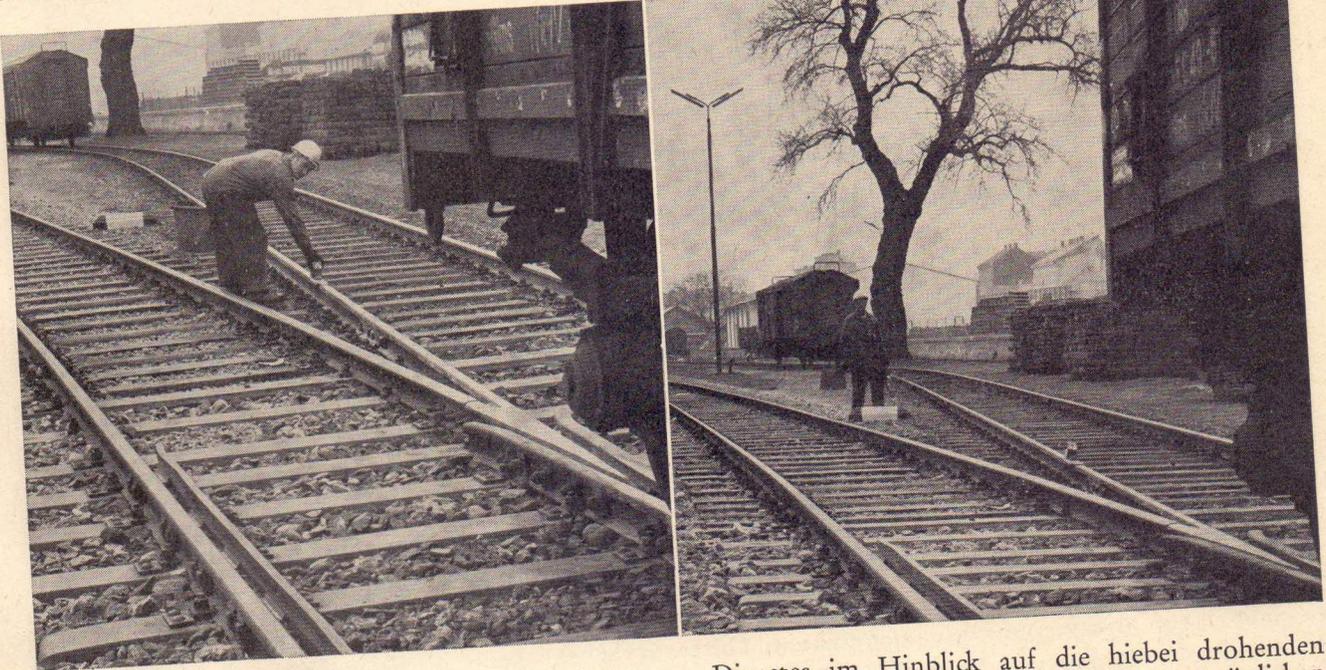
Am 5. Februar 1973 um 17.30 Uhr wurden im Bf L. vom Verschieber F. zwei leere Güterwagen mittels Hemmschuhes aufgefangen. Den Hemmschuh legte F. so knapp und unsachgemäß vor den anrollenden Fahrzeugen auf, daß er zur Seite geschleudert wurde und hierbei eine Kopfverletzung erlitt. Der Bedienstete trug zum Zeitpunkt des Ereignisses **keinen** Schutzhelm, obwohl ihm ein solcher bei Dienst Eintritt am 2. Oktober 1972 ausgefolgt worden war.

Laut Feststellung der Bf-Leitung lag Selbstverschulden vor.

durch Nichteinschreiten bei Feststellung von gefährlichen Situationen bzw. Vernachlässigung ihrer Aufsichtspflichten entstehen oder entstehen können.

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1973 haben wir eine statistische Auswertung der Personalunfälle 1972 veröffentlicht. Daraus ergibt sich, daß sich fast 4 % aller Unfälle im Vershubdienst beim Hemmschuhlegen ereignet haben.

Dieser Umstand soll die in Betracht kommenden Bediensteten veranlassen, bei Ausübung ihres



Die Angaben in der „Meldung des Sicherheitsbeamten über einen Personalunfall“ rechtfertigten die Annahme, daß sich weder der gemäß DV A 40 Pkt. 2.7.7.1 sowie der Anlage 3, Pkt. 1 zum Tragen des Schutzhelmes verpflichtete Bedienstete noch die unmittelbaren Vorgesetzten über die Folgen von solchen Unfällen bewußt sind, die durch Nichtbeachtung der jeweils in Betracht kommenden Bestimmungen oder

Dienstes im Hinblick auf die hiebei drohenden Gefahren auf die Wahrung der persönlichen Sicherheit besonders bedacht zu sein.

In diesem Zusammenhang darf neuerlich auf die den Dienstvorständen gemäß Arbeitnehmerschutzgesetz (BGBl. Nr. 234), verlautbart im Sonderblatt des GD. NBl. 1973, hinsichtlich des Tragens von Schutzkleidern auferlegte gesetzliche Verpflichtung hingewiesen werden.

Schwerpunktprogramm April — Juni 1973

- | | |
|---------------------|--|
| Bf-Vorstände: | Zugschlußsignale,
Überwachung der Fernsprechdisziplin |
| Fdl: | Eintragungen im Zugmeldebuch |
| Zub: | Zugschlußsignale |
| Vershubbedienstete: | Kuppeln, Auf- und Abspringen |
| Blockwärter: | Fernsprechdisziplin |
| Kl-Führer: | Einsetzen eines Kl auf der Strecke |

Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Die Wagenlage ist ernst. Das Verkehrsvolumen und damit der Güterwagenbedarf der Österreichischen Bundesbahnen nimmt ständig zu.

Wir rufen alle Bediensteten zur verständnisvollen und tatkräftigen Mitarbeit auf, um eine weitere Zuspitzung der Wagenlage zu verhindern.

**Der Wagenumlauf muß mit allen zu Gebote stehenden
Mitteln beschleunigt werden!**

Es kommt wirklich auf jeden Wagen an!

Im Wagenladungsverkehr kann eine Beschleunigung durch **bessere Auslastung der Güterzüge, Einhaltung der vorgesehenen Wagenübergänge und rasche Bedienung der Be- und Entladestellen** erreicht werden.

Auf Strecken mit eingeschränktem Güterzugverkehr kann in vielen Fällen durch **sinnvolle Benützung von Reisezügen** für die Abbeförderung von Güterwagen der Wagenumlauf wesentlich beschleunigt werden.

Auch im Stückgutverkehr muß durch bessere Ausnützung der Wagen, durch unbedingte Vermeidung von Entlade- und Umladeresten sowie durch Einsparung **von unausgenützten Stückgutwagen** oder deren vorzeitige Auflösung und Abstellung **zusätzlicher Wagenraum** gewonnen werden.

Kursbeiwagen sind nur in unvermeidlichen Fällen, keinesfalls aber zur Erleichterung bzw. Vermeidung von Ladearbeiten, abzurichten.

Durch rasche Entladung der Stückgutwagen — auch an Sonn- und Feiertagen — sind Stillstände der Stückgutwagen auszuschalten.