



Verkehrs-Unterrichtsblatt

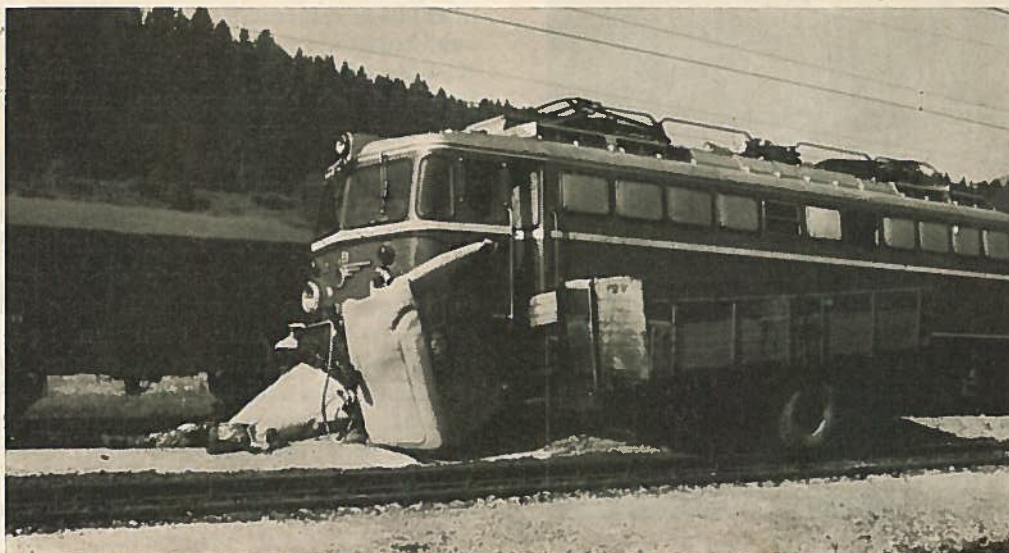
10. Stück

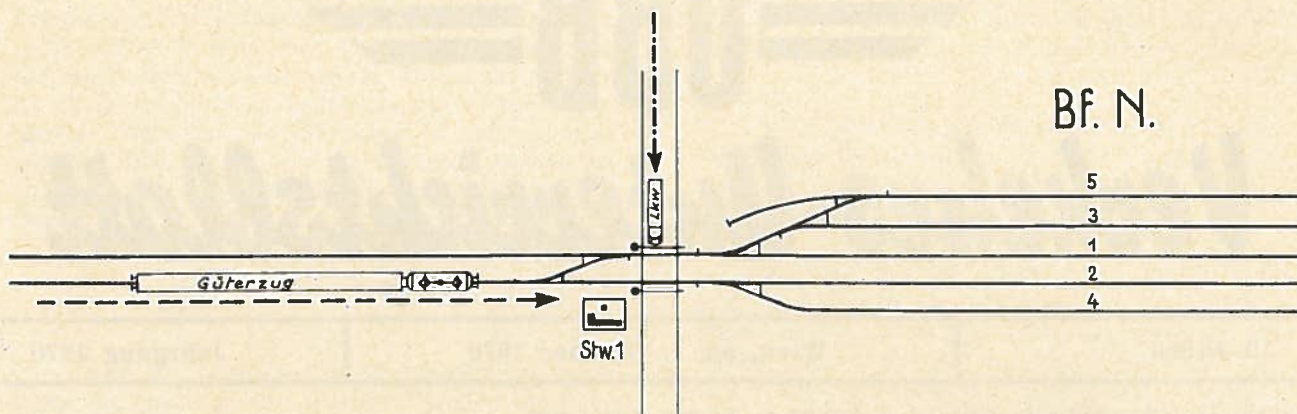
Wien, am 1. Oktober 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 49. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
50. Elektronische Platzbuchung
51. Etwas für jeden
52. Kundendienst

Vergessen darf es nicht geben!





Am 14. August um 8.13 Uhr kam es auf einer abgeschrankten EK (Gemeindestraße) im Bf N. bei **offenem** Schranken zum Zusammenprall eines Gütereilzuges mit einem Lkw, wobei dieser 500 m weit mitgeschleift und schwer beschädigt wurde. Der Beifahrer des Lkw verstarb noch an der Unfallstelle, der Kfz-Lenker erlitt schwere Verletzungen. Das Tfz des Gütereilzuges entgleiste mit 2 Achsen.

Der Schranken wird vom Wärter im Stellwerk 1 des Bf N. bedient und befindet sich un-

mittelbar neben dem Stellwerk! Der Wärter hatte auf das Schließen des Schrankens vergessen!

Wir möchten an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, daß der Bf-Vorstand des Bf N. sofort nach dem Unfall alle erforderlichen Maßnahmen traf und rascheste Meldung über das Ereignis erstattete. Dadurch war die GD binnen kürzester Frist in der Lage, dem Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen und der Presse eingehende Angaben über das Ereignis, die Folgen und die Ursache zu machen.

49. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß zweier Sperrfahrten

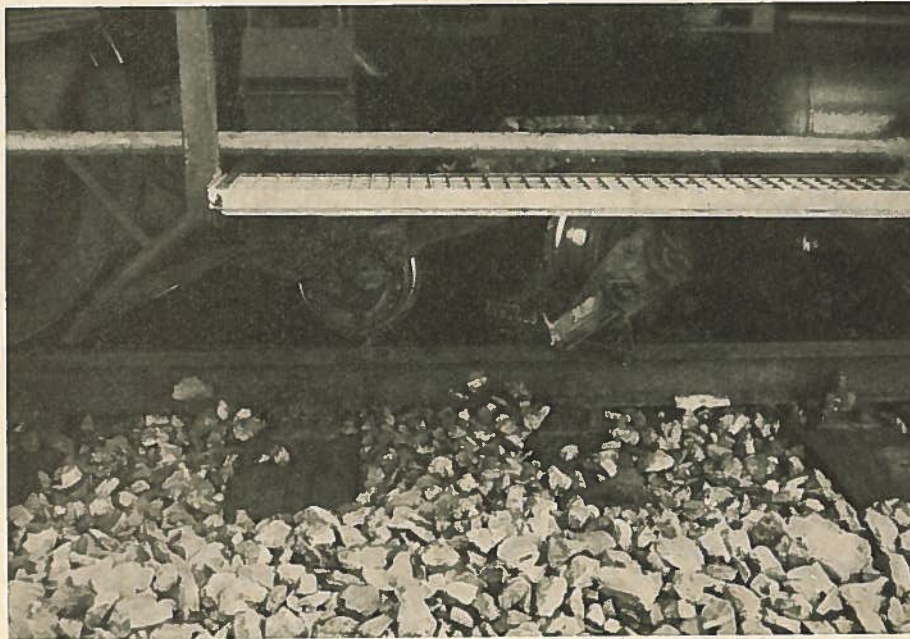


Am 4. August um 15.06 Uhr kam es im km 2,623 zwischen den Bf F. und N. zum Zusammenstoß der Sperrfahrt 2 (Arbeitszug bestehend aus Tfz und 4 beladenen Talbotwagen geschoben) mit der stehenden Sperrfahrt 1 Kl (Turmwagen + 3 Anhänger). Dabei wurden 3 mit Ladearbeiten zwischen den Turmwagenanhängern beschäftigte Bedienstete schwer und ein weiterer leicht verletzt. Einer der Schwerverletzten verstarb noch am gleichen Tag im Krankenhaus.

Um 14.52 Uhr fertigte der Fdl des Bf F. die Sperrfahrt 1 Kl in Richtung Bf N. bis km 7,1 und zurück mit einer Gleisbesetzung bis 15.30 Uhr ab. Da der Turmwagen wegen Besetzung aller Bf-Gleise nicht zum Aufnahmegebäude fahren konnte, begnügte sich der Fdl damit, dem Kl-Führer die die Kl-Fahrt betreffenden Angaben fernmündlich durchzugeben, anstatt sie selbst in die Fahrplanweisung einzutragen. Der Kl-Führer unterließ die Eintragung der fernmündlich erhaltenen Weisungen, die auch beinhalteten, daß der Kl wegen der nachfolgenden Sperrfahrt 2 bis km 7,1 ohne Aufenthalt durchzufahren habe.

Um 14.59 Uhr folgte die Sperrfahrt 2 Arbeitszug, deren Mannschaft vom Fdl lediglich einen A-Befehl betr. Fahrplan und Bremsausmaß mit dem Vermerk „Sperrfahrt 1 Kl voraus“ erhalten hatte. Ihr war die Fahrt bis km 4,1 und zurück mit einer Gleisbesetzung ebenfalls bis 15.30 Uhr vorgeschrieben. Die Ausstellung eines V-Befehles über die im Streckengleis befindliche Sperrfahrt 1 Kl unterließ der Fdl.

Entgegen der Anordnung des Fdl hielt die Sperrfahrt 1 KI bereits im km 2,623 an, worauf — ohne Deckung der Fahrzeuge — mit Ladearbeiten begonnen wurde. Die Mannschaft der mit zirka 20 km/h nachfolgenden Sperrfahrt 2 Arbeitszug bemerkte die Sperrfahrt 1 nach Ausfahrt aus einem Gleisbogen auf eine Entfernung von zirka 80 m. Wiewohl der Spitzenschaffner sofort Haltsignale gab und der Tzf-Führer Schnellbremsung einleitete, war der Zusammenstoß nicht mehr zu verhindern.



b) Zweimal Anfahren eines Turmwagens an Gütereilzug

Am 4. Juli 1970 um 9.15 Uhr fuhr ein Turmwagen zwischen den Bf T. und B. so heftig an den beim ES des Bf B. stehenden Gütereilzug an, daß der Schlußwagen und der Turmwagen beschädigt wurden. Von den im Turmwagen sich aufhaltenden Bediensteten wurde einer schwer, ein weiterer leicht verletzt.

Der KI war vom Fdl des Bf T. nach Durchfahrt zweier Gütereilzüge in Richtung Bf B. ordnungsgemäß abgefertigt worden. Der KI-Führer und -fahrer hatte sowohl durch die Fahrplanweisung als auch durch die mündliche Verständigung des Fdl Kenntnis vom vorausfahrenden Zug. Da der KI-Führer jedoch der Meinung war, der vorausfahrende Zug werde im Bf B. sicherlich durchfahren, fuhr er mit dem Turmwagen mit zirka 50—60 km/h. Als er nach Durchfahren eines unübersichtlichen Rechtsbogens den Schlußwagen des beim ES angehaltenen Gütereilzuges auf eine Entfernung von zirka 150 m sah, konnte er das Anfahren trotz Betätigung der Luft- und elektrischen Bremse nicht mehr verhindern.

Hier wurde in erster Linie gegen die Bestimmungen des Punktes 546 der DV V 3 verstoßen, die u. a. besagen: „ . . . Außerdem ist vor-

Wir konnten feststellen, daß sich in letzter Zeit die KI-Unfälle stark erhöhten. Wir bringen im folgenden zwei weitere derartige Unfälle, die beweisen, daß die Bestimmungen betr. die Durchführung von KI-Fahrten vielfach außer acht gelassen werden bzw. offenkundig Sorglosigkeit der KI-Führer oder -fahrer Platz greifen. Es ist daher notwendig, die einschlägigen Bestimmungen der DV V 3 eingehend in Erinnerung zu rufen.

sichtig zu fahren: In Bf, beim Fahren im besetzten Raumabschnitt oder in unübersichtlichen Streckenabschnitten . . .“.

Bereits am 22. Juli 1970 ereignete sich ein ähnlicher Unfall. Um 12.03 Uhr fuhr ein Turmwagen zwischen der Ausweiche H. und dem Bf N. an den letzten Wagen eines beim haltzeitigen Blocksignal des Bf H 2 stehenden Gütereilzuges mit zirka 10—15 km/h an. Dabei erlitten 4 der 5 im Turmwagen befindlichen Bediensteten Verletzungen.

Der im Bf R. stehende Turmwagen war um 11.45 Uhr dringend nach Bf N. beordert worden. Der Fdl des Bf R. fertigte den KI um 11.50 Uhr bis zur Ausweiche H. ab und verständigte den KI-Führer und -fahrer mündlich sowie schriftlich vom vorausgefahrenen Gütereilzug.

In der Ausweiche H. erfolgte die Weiterabfertigung, jedoch nur durch Zuruf des Fdl vom Befehlsstellwerk, worauf der KI-Führer selbst die erforderliche Eintragung in der Fahrplanweisung vornahm. Trotz Kenntnis vom vorausgefahrenen Zug erfolgte die Weiterfahrt des Turmwagens

mit zirka 80 km/h. Als der Kl-Führer und -fahrer, aus einem Rechtsbogen kommend, den letzten Wagen des haltenden Zuges auf eine Entfernung von zirka 250 m sah, leitete er Bremsung ein, konnte aber ebenfalls den Unfall nicht mehr verhindern.

Hier lagen gleiche Verstöße wie beim vorher geschilderten Unfall vor. Weitere Fehler, die jedoch nicht unfallkausal waren, sind in der unvorschriftsmäßigen Abfertigung des Kl in der Ausweiche H. zu suchen, wobei Fdl und Kl-Führer gleichartige Verstöße begingen.

c) Entgleisung eines Stabeg-Bahnwagens

Am 11. August um 10.40 Uhr entgleiste zwischen den Bf E. und W. ein mit Kl-Führer und -fahrer sowie 4 Bediensteten besetzter Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor in einem Linksbogen (R=150 m) nach rechts. Dabei stürzte ein Vorarbeiter von der Plattform des Kl und erlitt einen Schädelbruch. Ein weiterer Bediensteter zog sich leichte Verletzungen zu.

Der Kl-Führer und -fahrer hatte es bei Fahrtantritt unterlassen, durch entsprechende Sitzeinteilung der 4 Mitfahrenden für die vorgeschriebene Ausgleichslast am Kl Sorge zu tragen. Er erhob keinen Einwand, als sich alle 4 Bediensteten in Fahrtrichtung links aufhielten, so daß die dem Aufsteckmotor (rechts)

vorlaufende Achse unbelastet war und dadurch in der Folge entgleiste.

Dieser Unfall hätte bei Einhaltung der Bestimmungen der ZSV durch den Kl-Führer verhindert werden können. Wenn der Bedienstete diese Bestimmungen bereits vergessen hatte, wäre noch durch eine weitere Möglichkeit dem Unfall vorzubeugen gewesen. Man hätte den Bediensteten sofort nach Erscheinen des VUB 8/1970, worin ein ähnlicher Unfall geschildert worden war, diesen Artikel zur Kenntnis bringen müssen und nicht das VUB 1 Woche ungelesen liegen lassen dürfen!

d) Schaden: S 226.000!

Am Ereignistag kam es im Bf S. um 10.45 Uhr im Bereich der Weiche 11 zum Zusammenstoß eines aus Gleis 3 entrollten Tfz der Reihe 1110 mit einem aus Gleis 5 in gleicher Richtung fahrenden geschobenen Verschubteil der 1. Verschubreserve. Dabei stürzte 1 Wagen um, ein weiterer entgleiste mit einer Achse. Beide Wagen sowie das Tfz wurden schwer, ein weiterer Wagen wurde leicht beschädigt.

Hergang:

Nach Einfahrt eines Gütereilzuges auf Gleis 5 um 10.25 Uhr wurde das Tfz (Reihe 1110) über Weisung des Fdl nach dem Abkuppeln auf Gleis 3 überstellt. Der Tfz-Führer hielt sein Tfz etwa 1 Tfz-Länge vor dem Schlußwagen eines auf Gleis 3 bereits fertiggebildeten Güterzuges an und „sicherte“ es durch Anziehen der Handbremse des Drehgestells 2 mit 11 1/2 Umdrehungen gegen Entrollen. Anschließend ging er in die Fahrdienstleitung und holte sich die Zustimmung des Fdl zum Besorgen einer Jause.

Unterdessen schob der Verschubleiter der 2. Verschubreserve den auf Gleis 3 zwar fertiggebildeten, aber noch nicht zur Gänze gekuppelten Güterzug zusammen. Er teilte hierfür weder einen Spitzenverschieber ein, noch holte er sich über Funk rechtzeitig die Zustimmung des Wärters im Stellwerk 1 bzw. des Verschubleiters der 1. Verschubreserve ein. Erst während der geschobenen Verschubbewegung fragte er den

Verschubleiter der 1. Verschubreserve, wieweit noch angeschoben werden könne. Letzterer untersagte das Anschieben sofort, wobei er darauf hinwies, daß die 1. Verschubreserve gerade aus Gleis 5 herausfahre. Unmittelbar nach diesem Gespräch kam es zum Zusammenstoß des aus Gleis 3 entrollenden Tfz mit dem Verschubteil.

Den Unfall verschuldete der Verschubleiter der 2. Verschubreserve, weil er den auf Gleis 3 gebildeten Güterzug mit dem Verschub-Tfz zusammenschob und vor Einleitung dieser Verschubbewegung weder einen Spitzenverschieber einteilte noch die Zustimmung des für den Nachbarverschubbereich verantwortlichen Verschubleiters einholte. Dadurch wurde an das unbesetzte Tfz angestoßen, das daraufhin entrollte.

Das Verhalten des Verschubleiters muß als grobfahrlässig bezeichnet werden.

Einen weiteren Fehler beging auch der Tfz-Führer des auf Gleis 3 abgestellten Tfz, weil er dieses nur unzureichend gesichert abgestellt hatte. Versuche ergaben, daß ein festes Anliegen der Bremsklötze erst nach 22 1/2 Umdrehungen der Handbremse gegeben war. Diesfalls wäre es zu keinem Entrollen und damit auch nicht zum Zusammenstoß gekommen. Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 62, 64 und 71 der DV V 3 sowie Punkt 6 der DV M 22, Teil A und 230 der DV M 22, Teil E, vor.

e) Entrollen von 9 Wagen beim Vershub

Am 3. August um 13.20 Uhr entrollten beim Vershub eines Bezirksgüterzuges in der Anschlußbahn der Fa. B. im km 26,7 zwischen den Bf P. und O. 9 Wagen auf die Strecke (Gefälle 11 ‰ bis 1 ‰ Steigung) und konnten erst nach Abschleudern zweier Hemmschuhe in der Hst. M. und im Bf O. im km 20,830 mittels eines weiteren Hemmschuhes angehalten werden. Die Zugbegleitmannschaft war den entrollten Fahrzeugen mit Fahrrädern bzw. per Autostop nachgefahren und konnte dadurch eine Gefährdung von Straßenbenützern auf den 15 unabgeschränkten EK verhindern.

Der Bezirksgüterzug sollte in der Anschlußbahn insgesamt 17 Wagen in 2 Gruppen (9 und 8) abholen. Der Zugführer übertrug die Vershubleitung unerlaubt einem Schaffner, um selbst Wagen aufzuschreiben. Der Schaffner ließ vor Beginn des Vershubes die Anschlußbahnweichen zur Ein- bzw. Ausfahrt umstellen und fuhr dann mit dem Zug an die im Gleis 1 stehenden Wagen an. Da

es seitens eines 2. Schaffners unterlassen worden war, die 3 Handbremsen bei der 1. Wagengruppe zu erproben und fest anzuziehen und er auch nicht sofort kuppelte, kam es beim Anfahren zum Entrollen der Wagengruppe.

Wir haben bereits im VUB 1. Stück aus 1969 über die Bestimmungen des Punktes 60 der DV V 3 gesprochen. Diese besagen u. a.: „ . . . In Bf ohne Vershubbedienstete obliegt die Leitung des Vershubes dem Zugführer; bei Bezirksgüterzügen und Bedienungszügen hat er den Vershub auch zu überwachen, wobei die Vershubleitung einem Schaffner übertragen werden darf . . .“. Aus dieser Bestimmung geht klar hervor, daß die Vershubleitung **nur in Bf**, nicht aber auf der Strecke, z. B. beim Vershub in einer Anschlußbahn, einem Schaffner übertragen werden darf.

Da der Zugführer diese Bestimmung mißachtete, hat er nun ebenso wie die beiden Schaffner für die Folgen einzustehen.

50. Elektronische Platzbuchung

Platzkarte aus dem Computer

Ab 1. Februar 1971 werden Platzkartenwünsche bei den Österreichischen Bundesbahnen für Sitz- und Liegeplätze in Zügen ab 1. April 1971 und für Sitzplätze in TEE-Zügen und Bettplätze ab 1. Mai 1971, von gewissen Ausnahmen abgesehen, unverzüglich effektiert.

Wie bei der Lösung von Fahrkarten wird an den mit Buchungspulpen ausgerüsteten sowie an allen für die Platzkartenausgabe bedeutenden Fahrkartenschaltern auf Wunsch auch eine Platzkarte sofort ausgefolgt, und zwar für Sitz- und Liegeplätze 2 Monate, für Sitzplätze in TEE-Zügen und für Bettplätze 3 Monate vor dem Reisetag.

Es erfolgt dies mittels einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage und an diese angeschlossene Buchungspulte und Auslistefernschreiber.

Die derzeitige Bewirtschaftung des Gesamtplatzkontingents durch mehrere Kontingentstellen wird zentralisiert und einer Datenverarbeitungsanlage übertragen. Damit ist unmittelbarer Zugriff zum gesamten eingespeicherten Platzangebot allen Buchungspultstellen und mittelbar auch den diesen zugeordneten Ausfertigungsstellen möglich.

In die Datenverarbeitungsanlage werden die für die Reservierung notwendigen Daten wie Züge, Wagen, Plätze, Haltebf usw. eingegeben. Die mittels der Buchungspulte angeforderten Plätze werden in ihr als belegt gekennzeichnet und die Platzzuteilung samt Preisangabe über das Buchungspult auf der Platzkarte abgedruckt.

Zeitgerecht vor Abfahrt des Zuges gibt die Datenverarbeitungsanlage selbsttätig auf Auslisteschreibern den Ausgangsbef die Reservierungsdaten unter gleichzeitiger Ausfertigung der Reservierungszettel durch. Diese sind von Bahnhofbediensteten an den Abteilstern der Sitzwagen anzubringen. Für Liege- und Schlafwagen werden die Reservierungsdaten in Form von Belegungslisten den Zugbegleitern bzw. Schlafwagenschaffnern bekanntgegeben.

Da in der Datenverarbeitungsanlage alle für das Platzbuchungs-(reservierungs)verfahren notwendigen Daten vorhanden sein werden, können auch alle Platzkarten-Wünsche (Sitz-, Liege- und Bettplätze) an jedem Buchungspult und an den wichtigsten Ausfertigungsstellen sofort erfüllt werden.

Die DB errichtet in Frankfurt am Main eine Zentrale Datenverarbeitungsanlage für die Platzbuchung, eine der größten Europas, welche die ÖBB, SNCB, DSB und CFL mitbenutzen werden. Dadurch werden diese Eisenbahnverwaltungen einen Reservierungspool bilden und ihre Platzangebote gegenseitiger Nutzung zur Verfügung stellen. Diesem Pool treten auch die Internationale Schlafwagen- und Touristik-Gesellschaft und die Deutsche Schlafwagensgesellschaft bei. Damit ist der Weg frei zur Buchung der Plätze aller Art von und nach allen Bahnhöfen der genannten Eisenbahnverwaltungen.

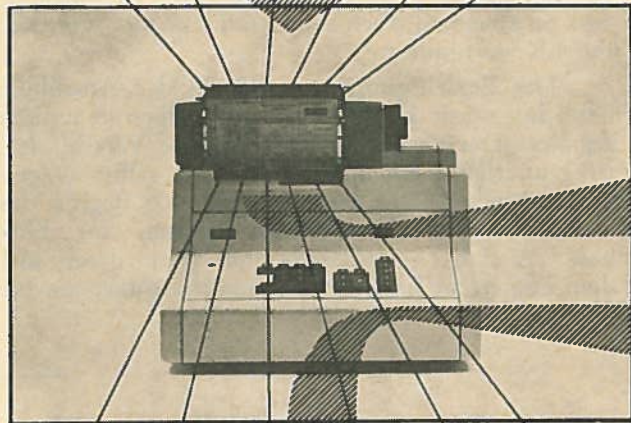
Die Einführung des elektronischen Platzbuchungsverfahrens bringt auch Vereinfachung bei Annullierung (Stornierung) von Platzreservierungen.

Elektronische Platzbuchung auf einen Blick

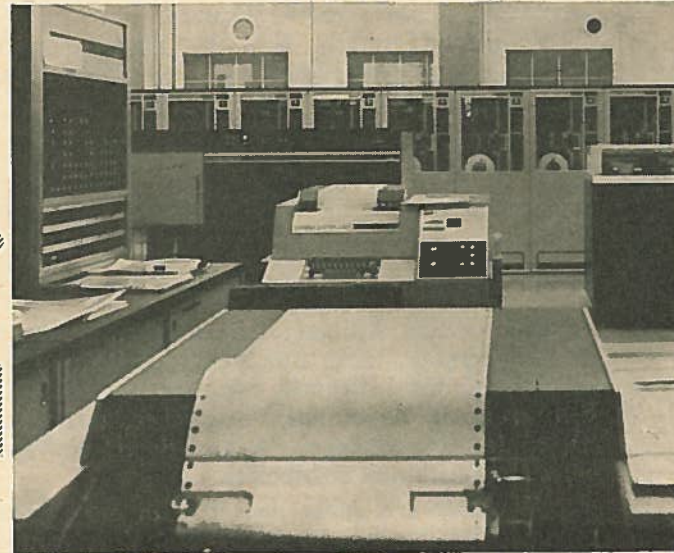


Buchungspult

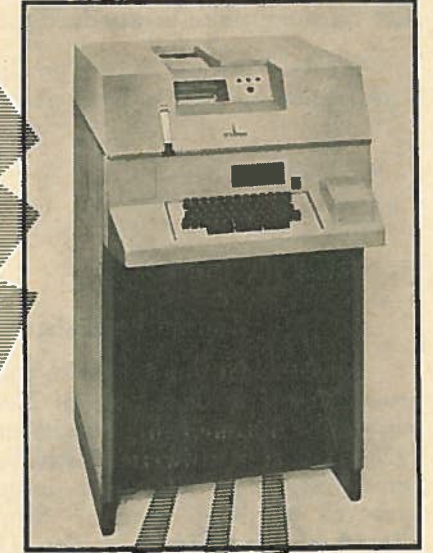
| | | | | | |
|-------------------------------|--|---|--|--------------------------------|--|
| Ver: ÖBB | | SITZPLATZKARTE Réservation de places assises | | Testkarte | |
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | |
| 0 4 2 1 2 0 0 | | 8 1 5 2 2 8 0 2 5 7 | | 7 2 0 4 0 0 1 6 9 | |
| Wir haben für Sie reserviert: | | Plätze attribué(s): | | Platznummer/Numéro des places: | |
| Preis/Price | | Abfahrt/Départ | | Klasse/Classe | |
| 000 | | 15 05 | | 15 25 | |



Elektronische Zentrale in Frankfurt (M)



Auslistefernschreiber



| | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|
| Ver: ÖBB | | RESERVATION / PLATZKARTE Réservation / Platzkarte | | Testkarte | |
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | |
| 0 2 1 1 0 0 2 | | 3 7 4 2 9 8 0 6 0 0 | | 1 7 0 4 0 0 8 1 0 | |
| Plätze attribué(s) / Platzzuteilung: | | Platznummer/Numéro des places: | | Platznummer/Numéro des places: | |
| Preis/Price | | Abfahrt/Départ | | Klasse/Classe | |
| 100.00 | | 01 05 15 22 | | 2 131 65 61 63 | |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|---|--|--------------------------------|--|
| Ver: ÖBB | | LIEGKARTE Réservation de places couchettes | | Testkarte | |
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | |
| 0 6 2 2 1 1 1 | | 8 1 4 4 4 8 0 5 0 0 | | 0 7 0 5 0 0 8 9 0 | |
| Wir haben für Sie reserviert: | | Plätze attribué(s): | | Platznummer/Numéro des places: | |
| Preis/Price | | Abfahrt/Départ | | Klasse/Classe | |
| 100.00 | | 01 05 15 22 | | 2 131 65 61 63 | |

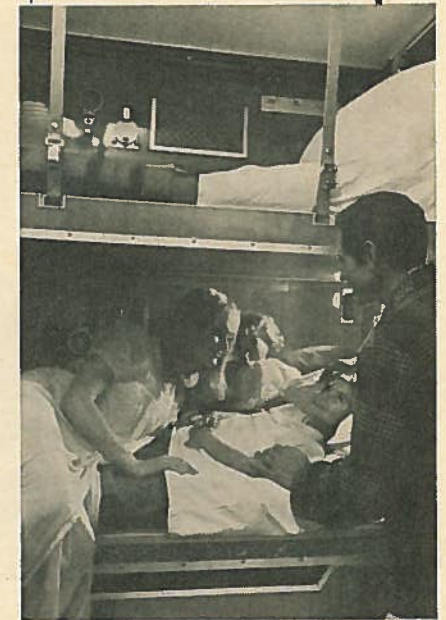
| | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--------------------------------|--|
| Ver: ÖBB | | CIWLT Eckkarte Universal Réservation de places lits universel | | Testkarte | |
| XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX | |
| 0 0 0 3 0 0 | | 8 1 1 0 1 8 5 0 1 0 | | 2 1 5 0 5 0 0 0 1 9 | |
| Wir haben für Sie reserviert: | | Plätze attribué(s): | | Platznummer/Numéro des places: | |
| Preis/Price | | Abfahrt/Départ | | Klasse/Classe | |
| 100.00 | | 15 05 20 15 25 | | 11 28 12 | |



Sitzwagen



Liegewagen



Schlafwagen

Reservierungen von Liege- und Bettplätzen können an jedem Buchungsschalter bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vor Abfahrt des Zuges unter gleichzeitiger Rückzahlung der Reservierungsgebühren — abzüglich ev. Verwaltungsgebühren — annulliert werden.

Für die gesicherte Unterbringung von Reisegruppen tritt ebenso eine wesentliche Erleichterung ein. Die Platzreservierung für Gruppen bis 24 Personen kann, wie für Einzelreisende, mittels aller Buchungspulte sofort durchgeführt werden.

Die Gewährung einer einmaligen kostenlosen Buchung in Sitzwagen eines Anschlußzuges (An-

schlußreservierung) wird sicherlich auch kundenwerbend wirken.

Aus betrieblicher Sicht betrachtet wird der Computer, im Platzreservierungsverfahren angewendet, helfen, die damit zusammenhängenden Arbeitsprozesse zu vereinfachen, zu beschleunigen und zu verbilligen. Weiters wird die zentrale Übersicht des Platzangebotes und Reservierungsstandes einen wirtschaftlichen Einsatz von Zusatzwagen und schnellere Anpassung der Zugbildung an die jeweiligen Erfordernisse bringen.

Doppelbelegungen, eine der häufigsten Ursachen der Kundenbeschwerden, werden hinkünftig kaum möglich sein.

51. Etwas für jeden

Ladegutbeschädigung

Am 29. Mai um 8.00 Uhr wurde im Bf Innsbruck Westbf in dem vom Bf Neudörfel zugerollten, mit Büromöbeln beladenen Wagen 21 81 2123035-1 eine teilweise Beschädigung des Ladegutes festgestellt. Von der insgesamt 5000 kg schweren Sendung waren 1 Schreibtisch und 1 Büroschrank beschädigt worden. Überdies war die Ladung 15 cm verschoben.

Durch den eingebauten Stoßmesser N 7233 wurde festgehalten, daß der o. a. Wagen heftigen Verschubstößen ausgesetzt war, und zwar:

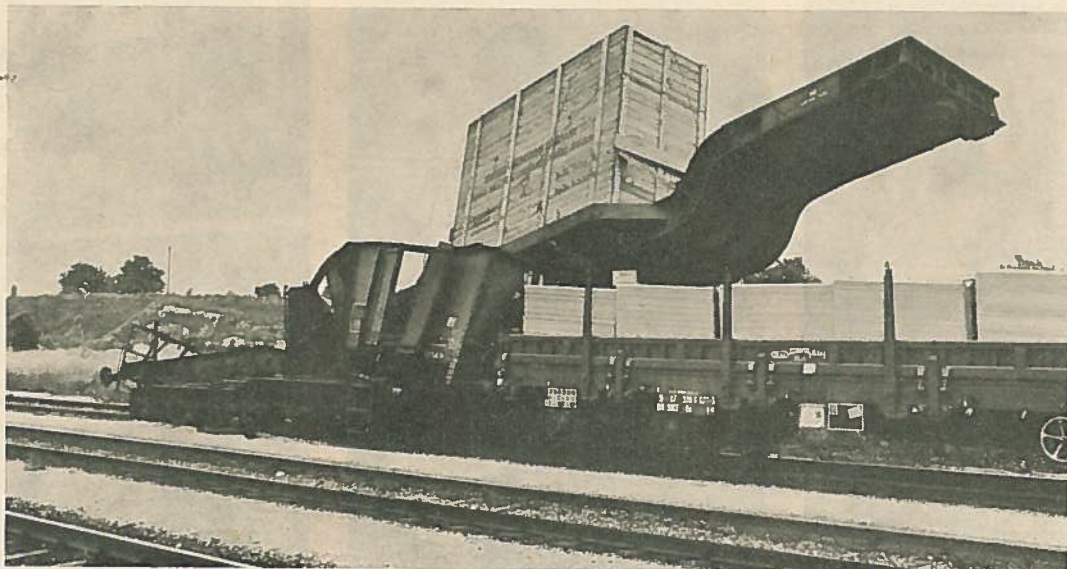
| Bahnhof | Datum | Uhrzeit | Auflaufgeschw. |
|--------------------|--------|---------|---------------------|
| Wiener Neustadt | 26. 5. | 21.12 | 8,5 km/h |
| Wiener Neustadt | 26. 5. | 21.28 | 8,8 km/h |
| Wien Matzleinsdorf | 27. 5. | 1.09 | <u>16,02 km/h !</u> |

Bei solchen Auflaufgeschwindigkeiten nimmt es nicht wunder, wenn eine Verschiebung und Beschädigung des Ladegutes festgestellt wird. Dies kam dadurch, da es ein Verschieber unterlassen hatte, den abgestoßenen Wagen durch Auflegen eines Hemmschuhes anzuhalten.

Wir erinnern daher neuerlich an die Bestimmungen des Punktes 98 e) der DV V 3, wonach abgestoßene und abrollende Wagen nur mit Schrittgeschwindigkeit an stehende Fahrzeuge anlaufen dürfen.

Beschädigung von Tiefladewagen

Am 3. Juli um 4.50 Uhr stieß im Bf K. ein auf Gleis 1 zur Hinterstellung eingetroffener Güterzug beim Umstellen auf Gleis 5 so heftig an die dort stehenden 3 Wagen, daß ein 8-achsiger Tiefladewagen und ein weiterer Güterwagen entgleisten und schwerstens beschädigt wurden. Schadenssumme: Über S 100.000 !





Wir verweisen daher neuerlich auf unsere Ausführungen im VUB 2/1970 unter Punkt 7 und rufen in Erinnerung, daß die Beschädigung von Tiefladewagen beim Verschub als grobfahrlässig gewertet wird.

Beschädigung des maschinentechnischen Meßwagens

Am 6. Juli 1970 wurden in der Zugförderungsleitung Wien-FJB u. a. folgende Beschädigungen im maschinentechnischen Meßwagen 950.000 festgestellt:

„1 Kompensograf aus der Verankerung gerissen.
(Anschaffungswert zirka S 50.000)

1 elektronisches Auswertegerät an die Wand gedrückt, Wand und Gerätegehäuse beschädigt.
(Anschaffungswert S 189.000)

Sämtliche in Schränken aufbewahrten Geräte verschoben und durcheinandergefallen.

Werkzeug- und Materialladen herausgesprungen.
(In diesen Laden werden teure Meßausrüstungen, wie Dehnmessstreifen, Thermolemente, Kristallgeber u. a., aufbewahrt und sind gegen Verschubstöße im üblichen Ausmaß gesichert.)

In der Küche Eisschrank aus der Befestigung gerissen und an die gegenüberliegende Wand gedrückt, Kaffeetassen zerbrochen.

Sessel im Beratungsraum am Boden liegend.

Ein weiterer Verschubstoß hätte Schäden von mehreren zehntausend Schillingen zur Folge gehabt, der vorgesehene Meßeinsatz hätte unterbleiben müssen.

Die Geräte im Wagen repräsentieren einen Wert von mehr als 3 Millionen Schilling, ein Ausfall, wenn auch zeitweise, belastet uns mit hohen Reparaturkosten und langen Reparaturzeiten, wodurch der Meßbetrieb teilweise in Frage gestellt wird. Es ist dies nicht der erste Vorfall dieser Art, wir müssen leider immer wieder solche besorgniserregende Auswirkungen feststellen.

Der Wagen ist durch den blauen Anstrich und entsprechende Aufschriften eindeutig, seinem Zweck entsprechend, erkennbar, außerdem ist der Hinweis ‚Abstoßen und Abrollen verboten‘ angebracht.“

Ungebührliches Benehmen eines Fdl

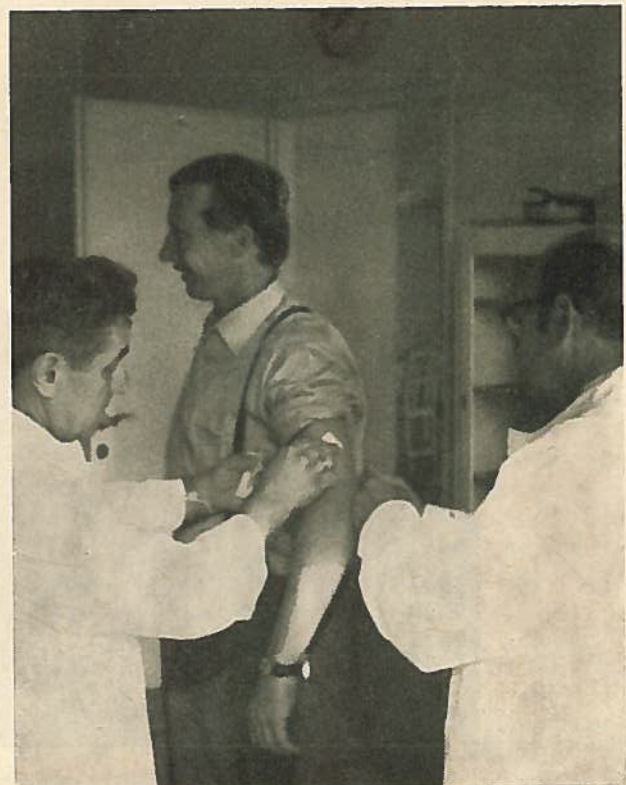
Am 17. August ersuchte der diensthabende Beamte der ZVÜ anlässlich eines Wagenbrandes, wobei höchste Explosionsgefahr bestand, den Fdl des Bf M. um Benachrichtigung der Empfängerfirma und des Bf-Vorstandes.

Die Antworten des Fdl lauteten:

„Na glaubn's i hab Zeit, mir san do net Eure Wurschtl'n. Se habn vül Arbeit; no und glaubn's, i bin zum Nasnbohrn da? Jo, jo, da müssn's ma erst sogn, wia i den jetzt krieg! Is scho recht! Murgn dann, habe die Ehre!“

Es ist selbstverständlich, daß der Bedienstete wegen seines ungebührlichen Benehmens streng zur Verantwortung gezogen wurde.

Schutzimpfung gegen Cholera



Die ÖBB haben ihren aktiven Bediensteten, die im grenzüberschreitenden Verkehr nach Ungarn tätig sind, sowie jenen Bediensteten des Bf Wien West, die mit der Manipulation von Transitgepäck beschäftigt sind, die Möglichkeit geboten, sich freiwillig und kostenlos gegen Cholera impfen zu lassen. Die Impfung verhindert nicht nur die Ansteckung der unmittelbar gefährdeten Personen, sondern bewirkt auch den Schutz der im engsten Kontakt mit den Geimpften lebenden Personen.

100 Jahre Ostbahn Wien—Marchegg bzw. Grußbach

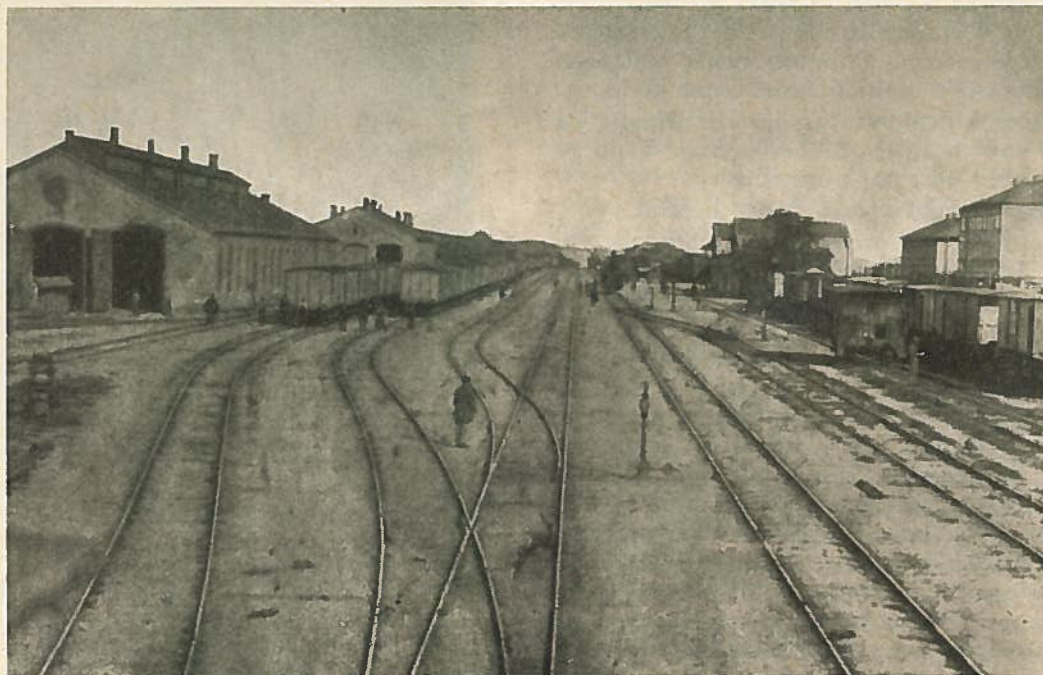
Bereits am 19. Februar 1861 hat die damalige Staatseisenbahngesellschaft (StEG) beim Ministerium ein Gesuch für den Bau der 92,4 km langen Strecke Wien—Stadlau—Grußbach und für die 34,3 km lange Strecke Stadlau—Marchegg eingebracht. Durch Streit zwischen der Verwaltung der Kaiser Ferdinand Nordbahn und der StEG um diese Strecken verzögerte sich die Genehmigung zum Bau dieser Eisenbahnlinien und so konnte erst am 1. Dezember 1866 die Verleihung der Konzession für die genannten Strecken, einschließlich der 24,8 km langen Strecke Grußbach—Znaim als Verbindung zur Rossitzerbahn, an die Staatseisenbahngesellschaft stattfinden. Nach dem Winter 1866/1867 wurde mit den Erdarbeiten an mehreren Stellen zugleich begonnen. Bei dieser Eisenbahnstrecke mußte auch der Donaustrom überbrückt werden, wobei als 1. stabile Donaubrücke eine 789 m lange Brücke mit 5 Feldern und kontinuierlichen Gitterträgern gebaut wurde.

Die Hauptallee im Wiener Prater wurde auf einem Viadukt übersetzt. Zirka 1 km nördlich

davon wird heute, 100 Jahre später, parallel laufend eine Autobahn gebaut, während mit Pendelzügen ein Schnellverkehr auf der Strecke Wien Südbf—Stadlau—Erzherzog-Karl-Straße bereits eingerichtet ist.



Nachdem bereits am 15. September 1870 die Strecke Grußbach—Znaim eröffnet werden konnte, wurde am 24. November 1870 der Verkehr sowohl auf der Strecke Wien—Stadlau—Grußbach als auch auf der Strecke Stadlau—Marchegg aufgenommen. Die Baukosten dieses Netzes betragen im Zeitpunkt der Vollendung seiner ersten Herstellung rund 40 Mio Gulden.



Bahnhof Marchegg vor 100 Jahren

Am 31. Dezember 1870 konnten auf den Strecken der StEG mit den vorhandenen Lokomotiven 437 Züge geführt werden. Der StEG

standen zu diesem Zeitpunkt 605 Personenwagen, 366 Gepäck-, Post- und Eilgutwagen sowie 9502 Güterwagen zur Verfügung.



52. Kundendienst

Man schrieb uns:

„An das ÖBB-Betriebspersonal, Bf Wien Süd

Ich war in der Steiermark auf Urlaub und habe überall, wo ich mit der Bahn in Berührung kam, nur höfliche Beamte kennengelernt. Lobenswert ist auch die Reinlichkeit der Anlagen und in den Zügen. Nochmals höchste Anerkennung für die ÖBB und deren Personal, daß mit Fleiß Tag und Nacht seine Pflicht tut.

S. M., Berlin“

„Sehr geehrter Herr Direktor!

Diesen Brief schreibe ich Ihnen, um Ihnen etwas höchst Wichtiges mitzuteilen. Am Freitag, 10. Juli, sollten wir mit der Bahn von Gent nach Thessaloniki abfahren. Unsere Plätze, sowie Couchetten waren schon lange reserviert. Alles schien in Ordnung. Stellen Sie sich vor, daß wir den 9. Juli die Nachricht vom Bf erhielten, daß gar nichts reserviert war.

Der Leiter der Reisegesellschaft hat es noch fertiggebracht, einen Autobus einzuschalten. Aber als wir in Graz ankamen, hatte unser Bus Pech. Es war Samstag und nichts konnte repariert werden bis Montag mittags. Aber . . . in Thessaloniki wartete auf uns ein griechischer Autobus . . . Also eine Katastrophe. Und nun fängt es an. Ich gehe zum Hauptbahnhof und bestelle 37 Fahrkarten für Thessaloniki. An den Auskunftsstellen hatte man mir aber gesagt, daß der

Zug vollkommen besetzt war. Ich stand da mit 37 Personen, unter denen ältere Leute. Ohne daß ich etwas gefragt habe, hat der Mann der Auskünfte den Bahnhofsleiter von dem Zustand informiert. Dieser hat innerhalb einer Stunde, für einen Wagen gesorgt, der im Zug eingeschaltet wurde. Ich habe dem Mann, dessen Namen ich leider nicht kenne, im Namen der Gruppe herzlich gedankt. Aber außerdem möchte ich Ihnen diese Glanzleistung, die in Belgien unmöglich scheint, mitteilen. Ich möchte Sie auch bitten, diesem Herrn nochmals zu danken.

Hochachtungsvoll

Lic. Claude Vanhoucke,
Maaygenhoek 2b
Bachte Maria Lerne 9853
Belgien“

Es handelte sich um Ob. Rev. Franz Rotheneder und Ass. Josef Schlögl, beide Bf Graz Hbf, von deren kundenfreundlichen Verhalten wir bereits einmal in Kenntnis gesetzt wurden.

„Sehr geehrte Direktion!

Meine Schwester fuhr am 20. August mit dem Städteschnellzug von Dornbirn nach Innsbruck. Sie hatte mehrere Gepäckstücke bei sich und beim Aussteigen eine Reisetasche liegen gelassen. Diese Tasche wurde in Wien sichergestellt und umgehend an mich zurückgestellt. Der Inhalt samt Geld war vollständig und die

Freude meiner Schwester groß über so viel Ehrlichkeit. Sie konnte ihre Urlaubsfahrt nach Italien fortsetzen und bat mich, Ihnen zu danken. Es ist ihr ein großes Bedürfnis, Ihnen und Ihren braven Männern für die schnelle und uneigennützig Erledigung ein herzliches Dankeschön zu sagen und ein Lob der Österreichischen Bundesbahn.

Hochachtungsvoll
H. M., Innsbruck“

„Am 24. Juli gegen 19 Uhr mußte ich meine Frau, die aus gesundheitlichen Gründen die Fahrt aus Württemberg in den Urlaub an den Attersee nicht im Auto mitmachte, sondern die Fahrt mit der Bahn bevorzugte, in Vöcklamarkt vom Zug abholen. Der vereinbarte Zug lief ein, meine Frau war nicht drin. Ihr Fahrdienstleiter vom dortigen Bahnhof, Herr Ablinger, gab uns bereitwilligst Auskunft über alle weiteren Möglichkeiten, ermöglichte mir ein Ferngespräch nach Bayern und zeigte sich außerordentlich hilfsbereit. Das wäre eigentlich noch ganz normal gewesen. Während des weiteren Wartens zog ein schweres Gewitter auf und wolkenbruchartiger Regen setzte ein. Der dortige Bahnhof hat keine überdachten Bahnsteige, meine Frau hatte keinen Schirm bei sich, ich wußte nicht, in welchem Waggon sie sitzen würde, kurz es war eine unangenehme, schwierige Situation. Herr Ablinger sah unsere Not, borgte uns, meiner Tochter und mir, je einen „ärarischen“ Regentmantel und half uns nach bestem Vermögen, meine endlich eingetroffene Frau trocken ins Auto zu bringen. Ich kann Ihnen nur nochmals versichern, daß solche Hilfen die beste Reklame für Österreich ist und überhaupt das Image des etwas verlästerten Beamten wieder aufpolieren hilft. Ich hoffe, daß es Sie gefreut hat, nicht nur Beschwerden, sondern auch mal ein Loblied auf einen Beamten bekommen zu haben.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Richard Müller,
Im Grotthaus 230,
D 7401 Bühl“

Hier war es Rev. Anton Kübler, Bf Vöcklamarkt, der vorzüglichen Kundendienst übte.

„ . . . Obwohl ich durch Krankheit so lange verhindert war, möchte ich nicht versäumen, die vorbildliche Hilfsbereitschaft eines Schaffners zur Kenntnis zu bringen und damit meinen Dank abstaten.

Ich fuhr am 20. April d. J. um 12.37 Uhr von Lindau Hbf ab und kam um 16.47 Uhr in Innsbruck an. Ich bin 74 Jahre alt und reiste allein. Leider bekam mir die Fahrt nicht gut; ich verlor zeitweise das Bewußtsein. So auf die Hilfe Fremder angewiesen, zeigte sich der diesem Wagen zugeteilte Schaffner so fürsorglich und hilfsbereit, führte mich nach Zugsankunft noch zur Bahnhofmission, daß ich ihm sehr viel Dank dafür schulde.

Ich war damals gar nicht mehr in der Lage und bitte auf diesem Wege, ihm meinen Dank zu übermitteln. Zugleich verdiente er Anerkennung, denn diese Haltung eines Bediensteten ist wohl die wirksamste Werbung für angenehmes Reisen mit den Österreichischen Bundesbahnen.

Hochachtungsvoll
G. V., Innsbruck“

Es handelte sich um Ob. Schaffner Alois Zschästak, der in anerkennenswerter Weise die Interessen der Österreichischen Bundesbahnen vertrat.

Und hier das Gegenteil:

Ein Fahrgast, der in Dallas, USA, wohnhaft ist und sich auf einer Rundreise durch Österreich befand, schrieb uns am 17. August aus Kufstein u. a.:

„ . . . Wegen einer offenen Tür im hinteren Zugteil des Zuges D 259 schrie der Schaffner: ‚Herst mach‘ die Tür zua, sonst schiaß i‘ Dir ane, Du Wasserpollak!‘

Die Antwort auf den Achtungspfiff des Fdl war: ‚Ich geh‘ nicht auf den Pfiff.‘

Diese Bemerkungen wurden laut und deutlich vor dem Reisepublikum gemacht . . . “

Schwerpunktprogramm Oktober—Dezember 1970

- Fdl: Vollzugsmeldung über Befehlsvorschreibungen
Weichen- und Stellwerkswärter: Grundstellung der Weichen
Zub: Überprüfung der zugewiesenen Wagen
Verschubbedienstete: Verbot des Abstoßens und Abrollens von Wagen
Kl-Führer: Ausrüstung bei Kl-Fahrten