



Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1969

Jahrgang 1969

Inhalt: 1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

2. Etwas für jeden

3. Neues und Interessantes

Liebe Kollegen des Eisenbahnbetriebsdienstes!

Mit 1. Jänner 1969 wurde ich zum Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen bestellt. In diesem Zusammenhang werde ich die Leitung des Betriebsdienstes, die mir zu meinen Aufgaben als Generaldirektor-Stellvertreter durch 2 Jahre hindurch übertragen war, in andere Hände legen.

Rückblickend kann ich mit Genugtuung die Feststellung treffen, daß die erzieherische und belehrende Tätigkeit, die das Verkehrs-Unterrichtsblatt entfaltet, auch in der abgelaufenen Zeit ihre Früchte gezeitigt hat. Besonders erfreulich ist, daß die Zahl der Unfälle im Eisenbahnbetriebsdienst, die durch Unkenntnis und Außerachtlassung der Betriebsvorschriften verursacht werden, weiterhin zurückgegangen ist. Im besonderen trifft dies auf den Verschubdienst zu, in welchem Dienstzweig trotz beengter Anlageverhältnisse und vermehrter Arbeit die Unfallhäufigkeit beachtlich abgenommen hat. Immer wieder wird im Verkehrs-Unterrichtsblatt durch die Behandlung konkreter außergewöhnlicher Ereignisse vor Augen geführt, welche verheerenden Folgen die Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften nach sich ziehen kann und wieviel Leid und Ungemach daraus entstehen können. Durch die Behandlung und Erörterung immer wieder vorkommender Fehler in der Ausübung des Dienstes wird zweifellos wertvolle Schulungsarbeit geleistet, was letztlich den Bediensteten selbst zugute kommt. Auch die ständig durch das Verkehrs-Unterrichtsblatt getätigten Hinweise über die Wichtigkeit einer pünktlichen Betriebsabwicklung waren nicht wirkungslos. Wiewohl sich der Verkehr auf gewissen Strecken fühlbar verdichtete, konnte im abgelaufenen Jahr ein Pünktlichkeitsgrad im Reise- und Güterverkehr erreicht werden, wie er kaum je zuvor verzeichnet wurde. Wenn 85% aller Reisezüge planmäßig verkehrten oder maximal 5 Minuten Verspätung aufwiesen, bedeutet dies einen beachtlichen Erfolg, auf den alle Betriebsbediensteten, die durch ihre gewissenhafte Betriebsleistung dazu beigetragen haben, stolz sein können. Die in den letzten Monaten durch außergewöhnliche Ereignisse, die im Ausland lagen, hervorgerufene Unregelmäßigkeit im Verkehr gewisser Züge aus dem Süden haben die Österreichischen Bundesbahnen nicht zu verantworten.

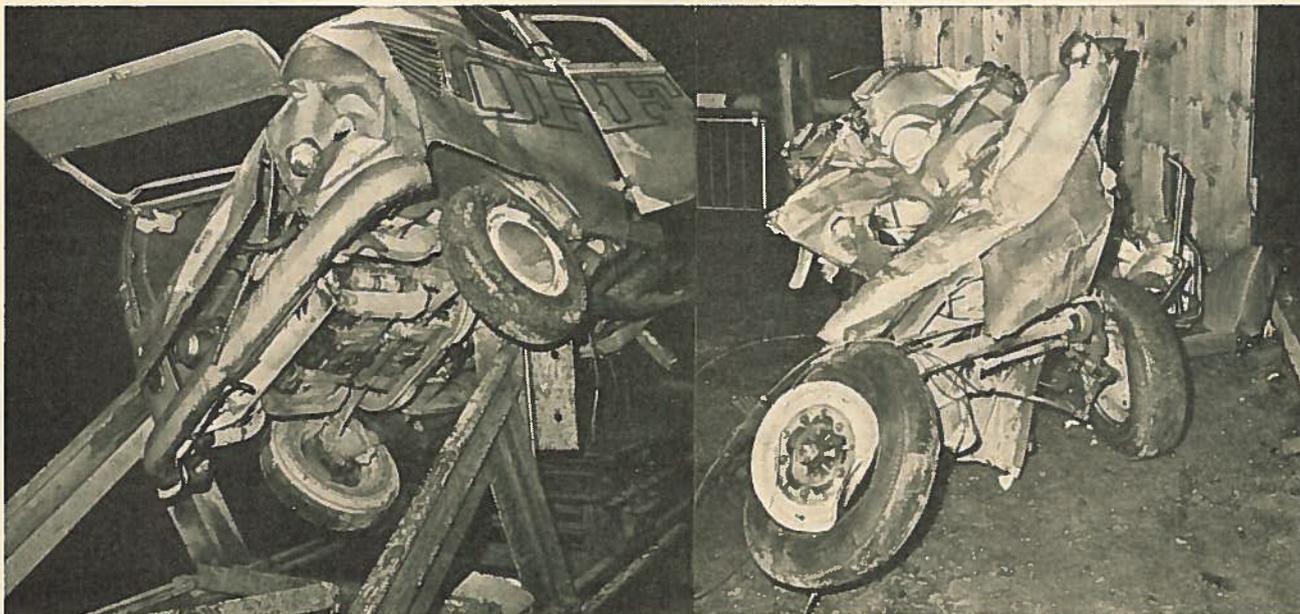
Es mehren sich aber auch die Briefe von Bahnbenützern, in denen das kundenfreundliche Verhalten gewisser Bediensteter besonders hervorgehoben wird. Es muß für alle Bediensteten eine Selbstverständlichkeit werden, ihren Dienst so zu versehen, daß dem Bahnbenützer eine Eisenbahnreise ein Vergnügen bedeutet und er sich während der Reise von allen Bediensteten, mit denen er in Berührung kommt, wohl umsorgt und freundlich und hilfsbereit behandelt sieht.

In diesem Sinne möge das Verkehrs-Unterrichtsblatt auch in der Zukunft ein wertvolles Bindeglied zwischen der Leitung des Betriebsdienstes und allen ihren ausführenden Organen sein und weiterhin dazu beitragen, daß unsere Bundesbahnen ob ihrer Sicherheit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit im In- und Ausland größtes Ansehen genießen.

K A L Z

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Offener Schranken — 3 Tote, 1 Schwerverletzte!



Die Ursache des nachstehend geschilderten schweren Unfalles war in erster Linie auf die Alkoholisierung eines Stellwerkswärter zurückzuführen. Mitschuldig war ein zweiter Bediensteter, der Handhabungen durchführte, zu denen er nicht berechtigt war.

Am 18. November um 19.43 Uhr prallte im Bf F. ein Eilzug auf einer abgeschränkten EK bei offenem Schranken mit 2 Pkw zusammen. Dabei wurde das eine Kraftfahrzeug 100 Meter weit nach Gleis 3 geschleudert und der zweite Pkw in 2 Teile gerissen. Während sich der eine Teil mit den Puffern des Tzf verkeilte und mitgeschleift wurde, fiel der andere Teil auf Gleis 4.

Von den 4 Insassen der Kraftfahrzeuge wurden 3 getötet. Eine Mitfahrerin erlitt schwere Verletzungen und wird noch mehrere Wochen in Spitalspflege verbleiben.

Wie kam es zu diesem äußerst bedauerlichen Unfall?

Im Bf F. waren die Weichen im Bereich des Stellwerkes 2 wegen Bf-Umbaus ortsbedient und schlüsselgesperrt. Dem Stellwerkswärter stand ein Schlüsselträger zur Verfügung. Die Bedienung des 22 Meter vom Stellwerk entfernten Schrankens oblag selbstverständlich dem Stellwerkswärter.

Um 19.37 wurde vom Fdl die Ausfahrt für einen Personenzug aus Gleis 1 und kurz danach die Durchfahrt für den erwähnten Eilzug auf Gleis 2 freigegeben.

Wiewohl hiezu nicht berechtigt, begann der Schlüsselträger den Schranken zu schließen, nachdem er bereits vorher ohne Zustimmung durch den Stellwerkswärter das Ausfahrtsignal für den Personenzug auf „Frei“ gestellt hatte.

Während der Schlüsselträger auf der Plattform vor dem Stellwerk den Schrankentrieb

bediente, stellte der Stellwerkswärter — vom Schlüsselträger unbemerkt — das Einfahrtsignal für den Eilzug frei.

Nach Ausfahrt des Personenzuges um 19.43 Uhr öffnete der Schlüsselträger — neuerlich ohne Wissen und Auftrag des Stellwerkswärter — den Schranken, wiewohl sich der Eilzug bereits der EK näherte.

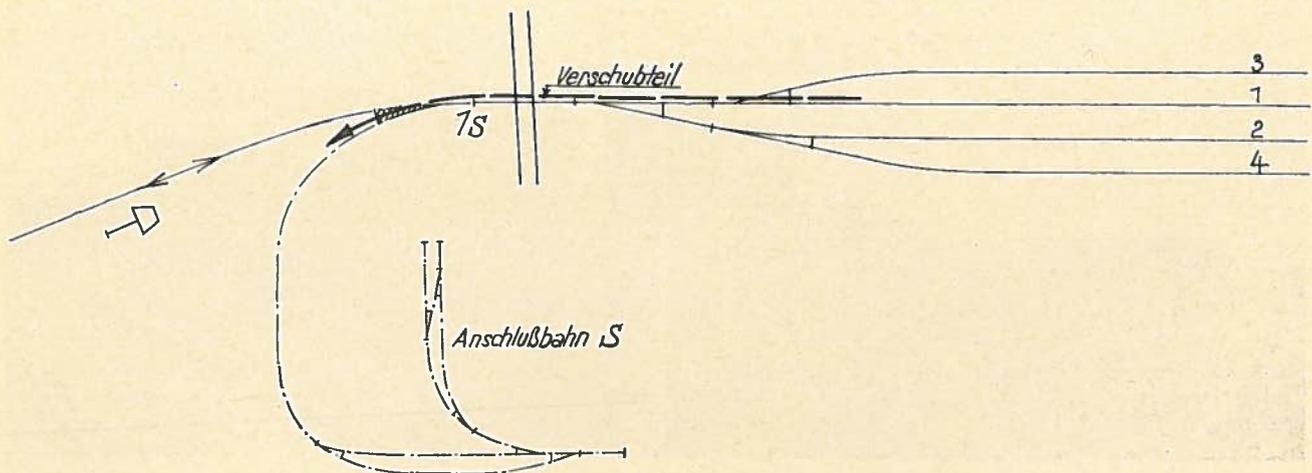
Unmittelbar darauf fuhren die beiden vor der EK links und rechts der Bahn auf das Öffnen der Schlagbäume wartenden Kraftfahrzeuge an, und, als sie sich auf Gleis 2 begegneten, kam es zum Zusammenprall mit dem zirka 95 km/h fahrenden Eilzug. Dieser kam nach Einleitung einer Schnellbremsung durch den Tzf-Führer 487 Meter nach der EK zum Stillstand.

Die Gendarmerie nahm die beiden schuldtragenden Bediensteten in Haft. Bei der Einvernahme stellte sich heraus, daß der Stellwerkswärter vor Dienstantritt 2 Krügel Bier getrunken hatte. Der Bedienstete verwahrte überdies im Stellwerk eine noch halb volle Flasche Most. Den Angaben des Schlüsselträgers zufolge war der Stellwerkswärter bei Dienstantritt betrunken; dennoch unterließ es der Schlüsselträger, hierüber Meldung zu erstatten.

Die Alkoholbestimmung der dem Stellwerkswärter abgenommenen Blutprobe ergab einen Wert von 1,4 ‰.

Man sollte meinen, daß dieses Ereignis auf die Bediensteten des Bf F. nachdrückliche Wirkung ausgeübt hätte. Doch nein! Bereits am 2. 12. 1968 wurde neuerlich ein Stellwerkswärter dieses Bf wegen Trunkenheit vom Dienst abgezogen! Ob hier nicht auch mangelnde Überwachung der V-Bediensteten vorlag?

b) Entgleisung eines Vershubteiles bei Bedienung einer Anschlußbahn



Am 5. November um 8.36 Uhr kam es im Bf A. bei Bedienung der in der Skizze ersichtlichen Anschlußbahn zur Entgleisung einer Dampflokomotive, eines Gepäck- und eines Rollwagens mit allen Achsen. Durch die Entgleisung war der durchgehende Verkehr bis 6. November 11.50 Uhr unterbrochen.

Der aus dem Tfz und 2 Wagen bestehende gezogene Vershubteil sollte von Gleis 1 über die Weiche 1 s in die Anschlußbahn fahren. Der Zugführer übertrug die Durchführung dieser Vershubfahrt an einen Schaffner und begab sich mit den zwei anderen Schaffnern zu Fuß in Richtung Anschlußbahn.

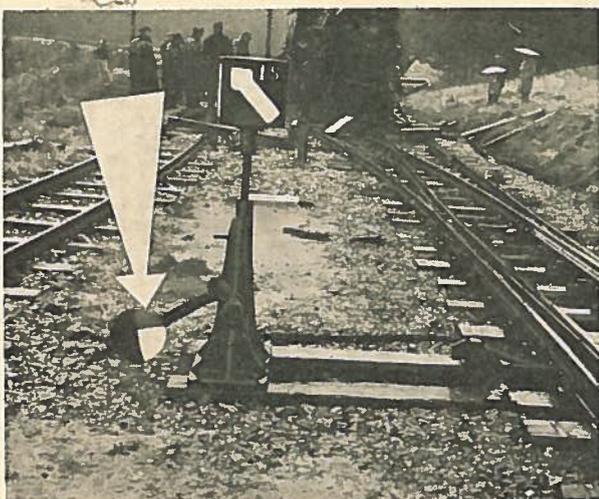
Der nunmehrige Vershubleiter ließ die im Bf befindliche unabgeschränkte EK vom Weichenwärter bewachen und fuhr, nachdem dieser die gegen die Spitze in die Ablenkung zu befahrende Weiche 1 s (ohne Spitzenverschluß mit rotem Eckanstrich des Stellgewichtes) umgestellt hatte, mit dem Vershubteil in Richtung Anschlußbahn. Beim Befahren der Weiche kam es zu einer „Gabelfahrt“ und damit zur Entgleisung.

Dem Unfall lag eine ganze Reihe von Fehlern zu Grunde, die nachstehend besprochen werden sollen:

Der Zugführer hatte die Vershubleitung an

einen zum Zugführerdienst geprüften Schaffner übertragen, kam aber seiner Aufsichtspflicht nicht nach. Überdies ließ er es zu, daß der Schaffner den Weichenwärter zum bewachen der unabgeschränkten EK aufforderte, wiewohl diese Tätigkeit laut Bf-Do von der Zugbegleitmannschaft durchzuführen ist. Es wäre vielmehr Aufgabe des Zugführers gewesen, einen weiteren Schaffner mit der Bewachung zu beauftragen, statt mit den zwei Schaffnern in die Anschlußbahn zu gehen. Der Zugführer wußte auch — ebenso wie die 3 Schaffner, daß die Weiche 1 s mit rotem Eckanstrich am Stellgewicht versehen ist und der nunmehrige Vershubleiter nicht in der Lage sein konnte, mit dem Vershubteil signalgebend mitzufahren und zugleich gemäß Punkt 83 der DV V 3 das Stellgewicht der Weiche 1 s niederzuhalten, um den Zungenanschluß zu gewährleisten. Der Vershubleiter verstieß daher gegen diese Bestimmung, weil die Fahrt über die Weiche ohne anzuhalten fortgesetzt wurde.

Ein weiteres Verschulden trifft auch den Weichenwärter, weil er nach Bedienung der Weiche nicht deren Stellgewicht beim Befahren niederdrückte und statt dessen die EK bewachte, die von den Zugbegleitern zu bewachen gewesen wäre.



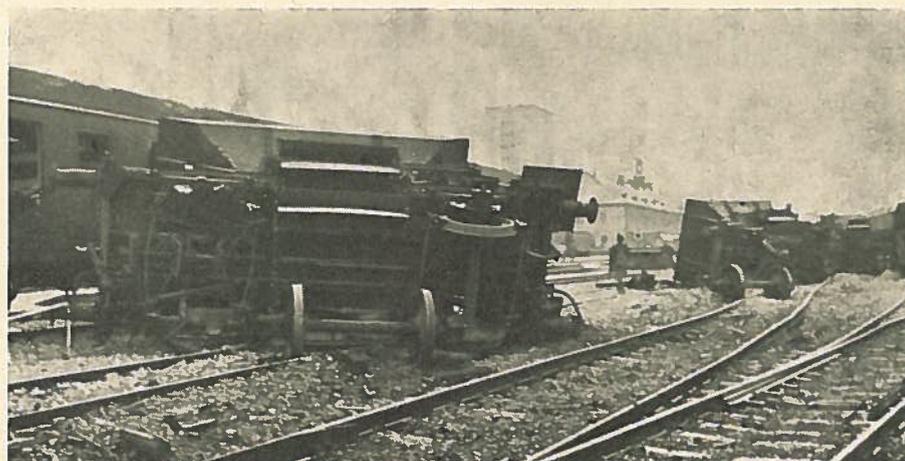
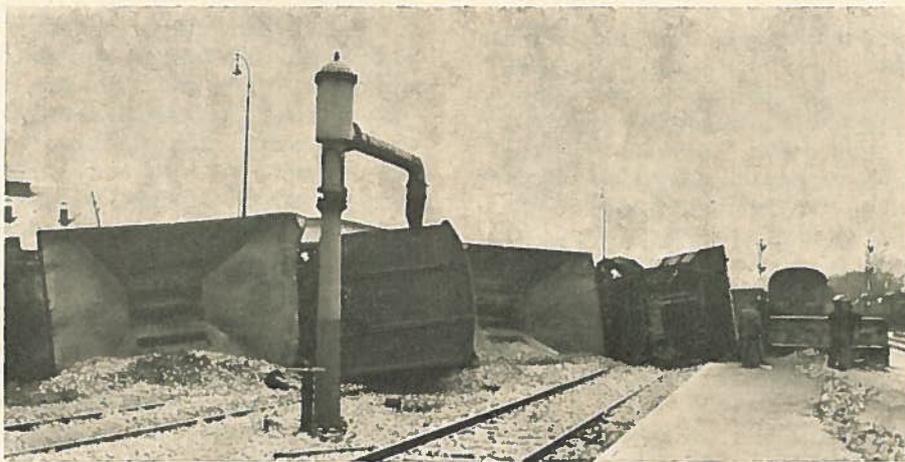
c) Entrollen von 17 Wagen — 1,3 Millionen Schilling Schaden!



Am 15. November 1968 um 14.48 Uhr entrollten beim Verschub eines Bedienungszuges in einer Anschlußbahn zwischen den Bf St. und G. 17 vorübergehend am Streckengleis abgestellte Wagen (600 t, 40 Achsen, bis auf einen Wagen alle beladen) und rollten 8,9 km bis in den Befehlsbf K.

Die entrollten Wagen wurden um 14.50 Uhr vom Geschäftsführer des Bf P. beim Durchrollen des Bf wahrgenommen und dem Zwischenbf F. vorgemeldet. Der Fdl dieses Bf legte 2 Hemm-

schuhe auf, die um 14.53 Uhr von den aus einem Gefälle von 15‰ anrollenden Wagen abgeschleudert wurden. Die Wagen rollten — nachdem sie 20 unabgeschränkte und eine mit automatischer Halbschrankenanlage ausgestattete EK (Schranken wegen Ausschaltung durch Zugführer offen) ohne Folgen passiert hatten — mit zirka 90—100 km/h in den Befehlsbf K. ein. Der Fdl, vom Entrollen der Wagen verständigt, hatte die Weichen nach dem einzigen freien Gleis stellen lassen und das Auflegen von Hemmschuhen angeordnet.



Von den 17 Wagen entgleisten 11 Wagen während der Fahrt über die Einfahrweichen, stürzten zum Teil um und beschädigten Weichen, Oberbau, 1 Ausfahrtsignal und 6 weitere Wagen. Der Sachschaden belief sich auf 1,3 Millionen Schilling!

Zum Entrollen der Wagen war es aus folgenden Gründen gekommen:

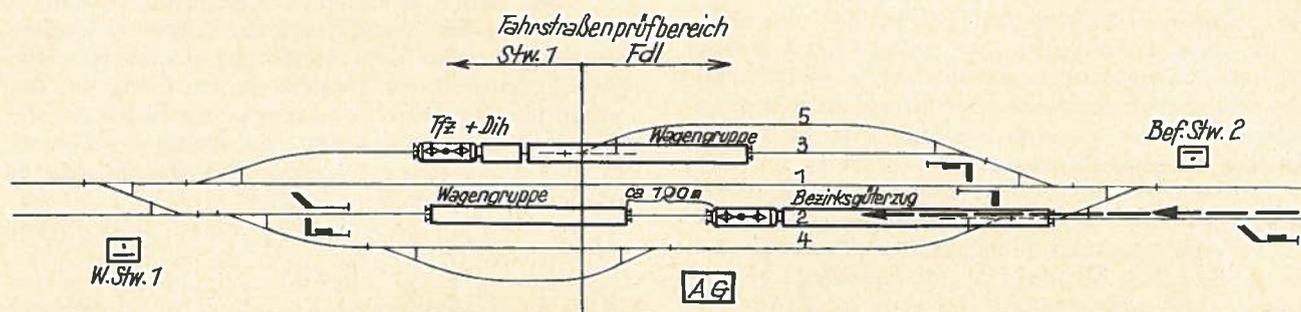
Der Bedienungszug war als Sperrfahrt bis zur Anschlußbahn gefahren, wo der Zugführer einem Schaffner die Verschiebung übertrug. Nach Umstellung der Anschlußbahnweiche fuhr dieser Schaffner mit 7 beizustellenden Wagen in die Anschlußbahn, stellte dann 17 abzuholende Wagen auf das Streckengleis ab und fuhr neuerlich zurück.

Ein anderer Schaffner, der eine Handbremse bei der Verschiebung (Herausstellen der 17 Wagen) bedient hatte, zog hierauf diese Handbremse, jedoch nur ungenügend, an, wiewohl 2 Handbremsen zum Festhalten der Wagengruppe im Gefälle von 8‰ erforderlich gewesen wären (6 Bremsen vorhanden). Hiedurch kam es — von der Zugbegleitmannschaft unbemerkt — zum Entrollen der Wagen.

Hier lag ein Verstoß des Zugführers gegen die Bestimmungen des Punktes 60 der DV V 3 vor.

Diese besagen u. a.: „... In Bf ohne Verschiebendienstete obliegt die Leitung des Verschiebes dem Zugführer; bei Bezirksgüterzügen und Bedienungszügen hat er den Verschieb auch zu überwachen, wobei die Verschiebung einem Schaffner übertragen werden darf...“ Aus dieser Bestimmung geht klar hervor, daß die Verschiebung nur in Bf, nicht aber auf der Strecke, z. B. beim Verschieb in einer Anschlußbahn einem Schaffner übertragen werden darf. Hätte der Zugführer dieser Bestimmung entsprochen und wäre er seiner Aufsichtspflicht nachgekommen, dann hätte er sich sicherlich von der Anwendung der durchgehenden Bremse beim Verschieb mit den 17 Wagen und von der ordnungsgemäßen Sicherung der im Gefälle stehenden Fahrzeuge überzeugt und dies nicht wie der Verschiebler unterlassen. Sicherlich hätte er auch den mit der Bremsbedienung beauftragten Bediensteten angewiesen, die vorgeschriebenen Handbremsen fest anzuziehen und die Wagengruppe laut Bedienungsvorschrift zu bewachen und damit den folgenschweren Unfall verhindern können. Leider aber übertrug er die Verschiebung unberechtigt und hat nun — ebenso wie die beiden Schaffner — für die Folgen einzustehen.

d) Unterlassene Fahrstraßenprüfung — Einfahrt auf besetztes Gleis



Am 2. November 1968 um 2.10 Uhr fuhr im skizzierten Bf P. ein Zuckerrüben befördernder Bedarfszug auf Gleis 2 ein. Der Zug kam zum Teil im Fahrstraßenprüfbereich des Fdl (Befehlsstellwerk 2) und zum Teil in jenem des Wärters des Stellwerkes 1 zum Stillstand. Da ein Güterzug im Blockabstand folgte, war geplant, den ganzen Zug über Stellwerk 1 auf Gleis 3 zu überstellen und ihm die dort stehenden 20 Wagen beizugeben. Von dieser Verschiebung war der Wärter im Stellwerk 1 verständigt und gab deshalb nach Ankunft des Zuges das Signal „Herkommen“.

Der Zugführer des Rübenzuges hatte vom Plan des Fdl keine Kenntnis. Er ließ zwischen Gepäck- und 2. Wagen abkuppeln und begab sich zu der Wagengruppe auf Gleis 3, um diese aufzuschreiben. Unterdessen fuhr ein Schaffner mit dem Tfz und Gepäckwagen zum Stellwerk 1 und schob von dort nach Gleis 3 zurück.

Da sich der Folgezug inzwischen näherte, holte der Fdl vom Wärter des Stellwerkes 1 block-

mäßige Zustimmung zur Einfahrt auf Gleis 2 ein und gab nach Erhalt derselben die Durchfahrt auf dem besetzten Gleis 2 frei. Dadurch waren die Voraussetzungen für einen folgenschweren Zugzusammenstoß gegeben. Der Zugführer des Rübenzuges bemerkte aber plötzlich die Freistellung des Ausfahrtsignales auf Gleis 2 und machte den Tfz-Führer seines Zuges durch Zuruf hierauf aufmerksam. Dieser handelte sofort folgerichtig und gab Gefahrensignal. Einer der Schaffner lief Halt-signal gebend in Richtung Befehlsstellwerk und forderte den Schlußschaffner seines Zuges auf, Gleiches zu tun.

Der Tfz-Führer des mit zirka 60 km/h anrollenden Güterzuges bemerkte die gegebenen Halt-signale, sah auch das beleuchtete Zugschlußsignal des Bedarfszuges auf Gleis 2 und leitete Schnellbremsung ein. Es gelang ihm, den Zug zirka 100 Meter vor der Wagengruppe anzuhalten.

Nun zu den Fehlern der Bf-Bediensteten: Der Fdl wußte, daß knapp nach dem Rübenzug

ein weiterer Güterzug fällig war. Wäre es daher nicht klüger gewesen, die Zugmannschaft des Rübenzuges schon im Nachbarbf von der geplanten Umstellung zu verständigen?

Der Stellwerkswärter im Stellwerk 1 bemerkte bei Überstellung des Tzf mit dem Gepäckwagen nicht, daß kein Zugschlußsignal vorhanden war. Als er blockmäßig zur Fahrstraßenprüfung aufgefordert wurde, unterließ er diese ebenso wie der Fdl. Hier muß erwähnt werden, daß zwar Dunkelheit herrschte, aber sonst keine Sichtbehinderung gegeben war. Durch Einschalten der Handscheinwerfer hätten Fdl und Stellwerkswärter sofort die Besetzung des Gleises 2 erkennen müssen.

2. Etwas für jeden

Kundendienst

„... Täglich fahre ich mit dem Zug 1011 von Bischofshofen nach St. Johann i. P. und von dort mit Zug 1012 zurück. So auch am 29. bzw. 30. Oktober 1968.

An beiden Tagen versah derselbe Schaffner Dienst. Dieser Bedienstete ist mir bereits öfters durch sein besonders nettes, freundliches und vor allem hilfsbereites Verhalten aufgefallen. So z. B. grüßt er alle Fahrgäste mit einem freundlichen „Guten Morgen“ oder „Grüß Gott“, wünscht allen eine gute Fahrt und bedankt sich mit seinem schönen Tiroler Akzent für das Vorweisen der Fahrkarten. Beim Verlassen oder Betreten des Zuges hilft er jeder Person, gleichgültig welchen Alters und reicht erforderlichenfalls die Hand, um ein sicheres Aus- oder Einsteigen zu gewährleisten. Ich möchte dem Schaffner auf diesem Wege besonders danken und bitte Sie, ihn vom Inhalt meines Schreibens in Kenntnis zu setzen...“

Dazu unser Kommentar: Es handelte sich um Schaffner Alois Zschästak, Bahnhof Innsbruck Hbf. Gewiß kam der Bedienstete nur seinen in den Punkten 19, 314 i) und 466 der DV V 3 festgelegten Verpflichtungen nach, dennoch halten wir es für angebracht, sein Verhalten als nachahmungswertes Beispiel an dieser Stelle anzuführen.

Das haben wir nötig!

„Mit Dampf rund um den Bodensee“

Pünktlich auf die Minute verließ am 8. September der EUROVAPOR-Sonderzug unter dem Motto „Abschied von der imposanten Dampflok-gattung Baureihe 03“ mit der Schnellzugsdampflokomotive 03.222 den Bf Friedrichshafen Hafen. Zunächst ging es das kurze Stück geschoben zum Bf Friedrichshafen, dann aber legte die Maschine mit ihren riesigen Triebädern unter eindrucksvollem Auspuffgeräusch in Richtung Lindau richtig

los. Man sollte doch annehmen, daß in einem Bf, in dem sich vor nicht allzu langer Zeit durch unterlassene Fahrstraßenprüfung ein folgenschwerer Zugzusammenstoß mit Tötung eines Tzf-Führers ereignet hat, die V-Bediensteten ihren Dienst besonders genau ausführen. Doch die Praxis bewies das Gegenteil. Ja, noch mehr, der Fdl wollte vorerst nicht einsehen, einen Fehler begangen zu haben. Ihm mußte die Schwere seiner Verfehlung erst klar gemacht werden.

Anders war das bereits geschilderte Verhalten der Zugmannschaft des Rübenzuges. Hier ist zu sagen, daß diese Bediensteten von der zuständigen BBDion belobt und belohnt werden.

los. Stilecht reihte sich der aus überwiegend älteren Vierachsern bestehende Wagenzug hinter das stählerne Rennpferd.

In Lindau wurde die recht gepflegt aussehende Lokomotive gewendet, dann ging es weiter, nun auf den ÖBB, in einem Tempo, das man sonst auf dieser Strecke nicht gewohnt ist, nach Bregenz, wo unter Mitwirkung der Eisenbahnermusik-kapelle von einer großen Menschenmenge ein festlicher Empfang bereitet wurde.

Die leider hinlänglich bekannte verspätete Freistellung der Signale und die langsame Zugabfertigung brachte dem Sonderzug unerwartet längere Aufenthalte in Bregenz und in Lustenau. Bei wesentlich langsamerer Fahrweise als bisher wurde dann mit einigen Minuten Verspätung der Grenzbf St. Margrethen erreicht. Von da ab ging es wieder fahrplanmäßig...!

(Aus der Zeitschrift „Eisenbahn“ 11/68)

Wagenbeschädigung bei Verladung unbearbeiteter Natursteine

(Aus DA. Z. 4201/1 der BBD Linz vom 14. November 1968)

„... In Empfangsbahnhöfen von Sendungen unbearbeiteter Natursteine werden öfters Wagenbeschädigungen — z. B. frisch gebrochene Fußboden- oder Seitenwandbretter — festgestellt.

Die Verladefirmen lehnen die Ersatzkosten für solche Gebrechen mit dem Hinweis ab, daß der Schaden erst im Entladebahnhof entdeckt wurde, sie aber nur Schäden anerkennen können, die bei der Übernahme der Wagen durch die ÖBB im Verladebahnhof festgestellt wurden.

Dieser Standpunkt ist rechtlich begründet, da den ÖBB für die Vorschreibung der Ersatzkosten die Beweispflicht obliegt, wir aber im Falle einer Feststellung der Gebrechen erst im Entladebahnhof selten beweisen können, daß Firmeneinsteiger den Schaden schuldhaft verursacht haben.

Es ist daher notwendig, die Bestimmungen für die Wagenübernahme gewissenhaft durchzu-

führen. Wir erinnern deshalb an folgende Bestimmungen:

EVO § 66 (5), DV K 10, Pkt. 84, 95 und 147, DV K 3, Pkt. 158 (1), 158 (2), 165.

Sofern Wagen aus Anschlußbahn-Gleisen übernommen werden, gilt BH 601 („Allgemeine Bestimmungen für Anschlußbahnen“) Pkt. 61: Die ÖBB untersuchen zur Feststellung des Zustandes der Wagen, der anderen Eisenbahnfahrzeuge und der sonstigen bahneigenen Betriebsmittel sowie des Zustandes der losen Wagenbestandteile und ihrer Vollzähligkeit diese unmittelbar vor deren Abholung von der Wagenübergabestelle, vermerken etwa vorgefundene, dem Anschlußbahn-Un-

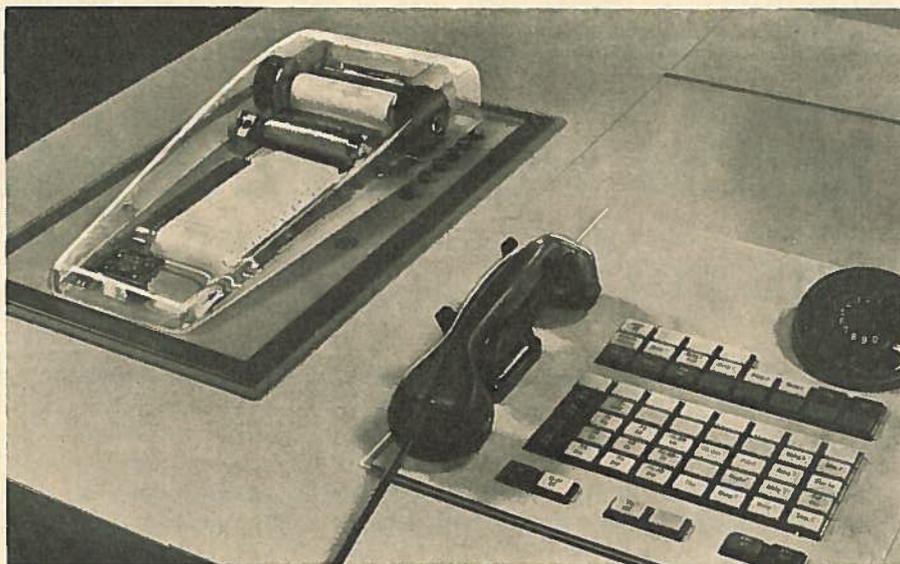
ternehmer zur Last fallende Mängel und lassen die Richtigkeit durch die den ÖBB gegenüber verantwortliche Aufsichtsperson der Anschlußbahn bestätigen.“

Ausfertigung von Tatbestandsaufnahmen

Immer wieder muß festgestellt werden, daß Durchschriften von Tatbestandsaufnahmen unleserlich sind. Da diese Durchschriften nach Ablichtung dem Erhebungsdienst der zuständigen BBDion zur weiteren Behandlung übermittelt werden, ist darauf zu achten, daß auch sie einwandfrei zu lesen sind.

3. Neues und Interessantes

Der Zugzeitdrucker



Beim neuen Zentralstellwerk Graz wird erstmalig auch ein Gerät in Verwendung genommen, das der weiteren Entlastung der Fdl dient und sich durch größte Genauigkeit auszeichnet. Es ist dies der Zugzeitdrucker (Siemens-Zeilentypendrucker), der zum Registrieren von Betriebsvorgängen dient, dabei eingegebene Daten auf einen Papierstreifen druckt und die handschriftliche Führung von Meldebüchern erspart.

Der Zugzeitdrucker wird im Bf Graz und später auch in anderen Bf zum Registrieren von Zug- und Gleisnummern sowie der Uhrzeit von Gleisbesetzungen verwendet. Das bisher handschriftlich geführte Zugmeldebuch wird somit durch den Registrierstreifen des Zeilentypendruckers zum Teil ersetzt.

Das Gerät ist so aufgebaut, daß über der Tischfläche in der Fahrdienstleitung alle Teile liegen, die dem Bedienungspersonal zugänglich sein müssen. Das Druckwerk und die elektrischen Steu-

ereinrichtungen sind unter der Schreibtischfläche angebracht.

Der Drucker wird durch elektrische Kommandos gesteuert, die zum Abdruck von Zug- und Gleisnummern von den Zugnummernmeldeanlagen entnommen werden. Die Zeitangaben werden von elektrischen Uhrenanlagen übernommen. Die Ziffern und Zeichen werden von einer über dem Papierstreifen angeordneten Typenwalze durch ein unterhalb der Schreibfläche befindliches Druckwerk abgedruckt.

Es wird jeweils eine Zeile mit bis zu 16 Ziffern und Zeichen gedruckt und zwar Ein- oder Ausfahrt, Zugnummer, Gleis und Uhrzeit. Der Druckvorgang dauert für eine Registrierung 1,4 Sekunden, so daß bis zu 43 Arbeitstakte pro Minute abgewickelt werden können.

Die Wartung des Gerätes beschränkt sich auf das Auswechseln der Papierrolle und des Farbbandes sowie das Reinigen der Typenwalze.

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.