



Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück	Wien, am 1. April 1969	Jahrgang 1969
----------	------------------------	---------------

Inhalt: 15. An vermeidbare Kosten denken!
 16. Unterlassene Fahrstraßenprüfung — 5 Millionen Schilling Schaden!
 17. Grobfahrlässige Handlungsweise eines Zugführers
 18. Entgleisung eines Personenzuges infolge Schienenbruches
 19. Etwas für jeden

15. An vermeidbare Kosten denken!

Zwei markante Ereignisse haben in den letzten Monaten die Verkehrspolitik in Österreich geprägt:

Das am 8. Oktober 1968 der Öffentlichkeit übergebene Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung und die am 6. März d. J. vom Nationalrat verabschiedete Regierungsvorlage des Bundesgesetzes über die Bildung des Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen (Bundesbahngesetz).

Sowohl das Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung als auch das Bundesbahngesetz berühren nicht nur die Interessen der Eisenbahner selbst, sondern auch die der gesamten Verkehrswirtschaft unseres Landes.

Allgemeines Ziel des österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes ist es, dafür vorzusorgen, daß der Bevölkerung und der Wirtschaft moderne, sichere, leistungsfähige und nachfragegerechte Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden.

Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist, die wirtschaftliche Lage der Verkehrsträger so zu verbessern, daß sie ihre Aufgaben — langfristig gesehen — aus eigener Kraft erfüllen können. Das gilt insbesondere für die Österreichischen Bundesbahnen.

Eine entscheidende Voraussetzung für die Verwirklichung dieses Zieles ist die fortgesetzte Verbesserung des Leistungsangebotes der Eisenbahn unter Ausnutzung aller Möglichkeiten fortschrittlichen Kundendienstes, modernster Betriebsführung und neuer technischer Errungenschaften, insbesondere der Elektronik und der Kybernetik.

Der Eisenbahner der Zukunft muß die ÖBB und jede ihrer Dienstleistungen mehr noch als bisher mit den Augen ihrer Kunden sehen. Er muß sich mehr noch als bisher hineinversetzen in die Wünsche und Verkehrsbedürfnisse der Reisenden, der verladenden Wirtschaft und der Partner der ÖBB im kombinierten Verkehr. Dies

ist eine unbedingte Voraussetzung für die Verbesserung der finanziellen Lage bei den ÖBB.

Die wirtschaftliche Gesundung muß daher durch zielführende Maßnahmen auf der Kostenseite durch Rationalisierung in allen Bereichen des Schienenverkehrs und auf der Einnahmenseite — wie im Gesamtverkehrskonzept aufgeführt — durch kundenwerbende Verbesserung der Leistungen, im besonderen in Richtung Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Komfort, angestrebt werden.

Alle Bediensteten der ÖBB können hier einen wesentlichen Beitrag leisten. Obliegt doch dem ausführenden Personal die Behandlung des rollenden Materiales, der Anlagen und des anvertrauten Gutes! Andererseits können das persönliche Auftreten und der Umgang mit dem Kunden werbewirksame Erfolge erzielen.

Hiezu einige Beispiele aus der Praxis, die zeigen sollen, welche mannigfachen Möglichkeiten sich uns bieten, Kosten zu sparen.

Wenn Fdl richtig disponieren und keine Züge unnütz verhalten, dann helfen sie, unnötigen Energieaufwand beim Anfahren sowie Fahrzeugverschleiß zu vermeiden. Die Indusauswertung beweist, daß hier noch viel gesündigt wird.

Stellwerkswärter können ihren Beitrag leisten, indem sie auf richtige Weichenstellung achten bzw. Weichen nicht unter Fahrzeugen umstellen. Sie bewahren die ÖBB dadurch vor Verschubzusammenstößen und Verschubentgleisungen, Beschädigungen der Fahrzeuge und der ihnen anvertrauten Güter.

Verschubbedienstete leisten den gleichen Beitrag, wenn sie den Verschub trotz gebotener Eile mit der nötigen Vorsicht durchführen. Stoßmessereinsätze zeigen, daß es auch hier noch viel zu verbessern gibt. Bedenken wir stets, daß der beim Verschub angerichtete Schaden jährlich in die Millionen geht.

Zugbegleitbedienstete helfen dadurch, daß sie unter Wahrung der Belange des Kundendienstes sparsam bei Beheizung und Beleuchtung der Wagen sind. Wir haben schon einmal darauf hingewiesen, daß allein 10 % Ersparnis an Heizstrom den ÖBB rund 3 Millionen Schilling bringen.

Vorstände, Aufsichtsbeamte, Kontrollorgane können mithelfen, wenn sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Bediensteten darauf hinweisen, welche Kosten durch diesen oder jenen Fehler auflaufen.

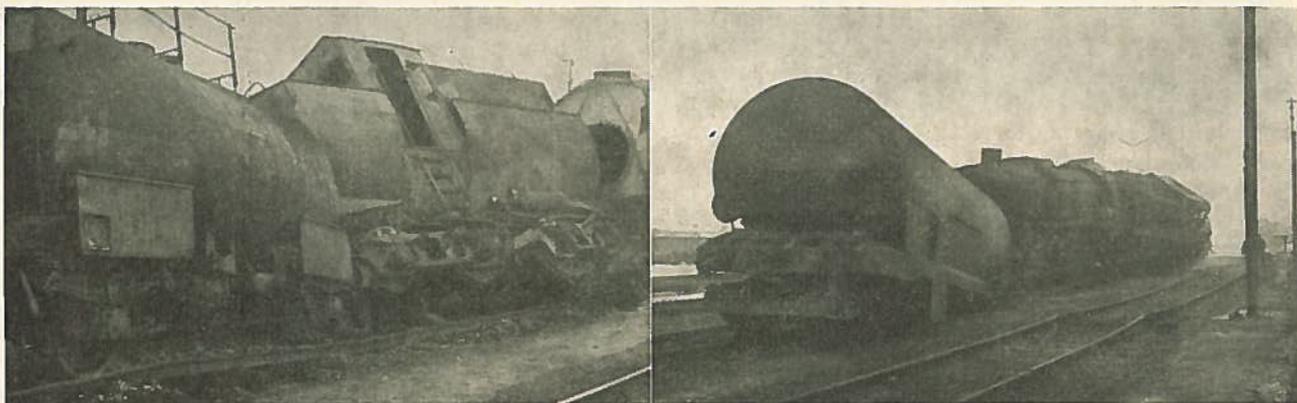
Aber auch andere Bedienstetengruppen können — sinngemäß nach den Bestimmungen des Punktes 10 der DV V 3 — mithelfen, Kosten zu senken, wenn sie, um nur ein Beispiel von vielen zu nennen, bei Verwendung von Drucksorten, Papier oder anderem Material entsprechend sparsam und sorgsam handeln — so, als ob diese Dinge ihr Eigentum wären!

Seitens der verantwortlichen Stellen sind alle notwendigen Maßnahmen gesetzt, um aus den ÖBB eine moderne Eisenbahn der Zukunft zu

machen. Im besonderen bedarf es jedoch der Mitwirkung aller Bediensteten, damit das Ziel der wirtschaftlichen Gesundung erreicht werden kann. Sie werden dann von dem von ihnen nicht verschuldeten Druck befreit sein, in einem defizitären Unternehmen tätig zu sein. Entscheidend für den Erfolg auf dem Wege zu einer langfristigen Gesundung der ÖBB wird sein, welches berufliches Können, welches Maß an Einsatzfreudigkeit und welche Aufgeschlossenheit gegenüber den kommerziellen und technischen Problemen unserer Zeit die Bediensteten haben.

Das Gesamtverkehrskonzept ist, wie aus vorstehendem zu entnehmen, nicht zuletzt ein Appell an das Verständnis und an die tatkräftige Mithilfe aller seiner Bediensteten. Nicht nur der verwaltende, sondern auch der wirtschaftlich denkende und handelnde, den Kundenwünschen zugewandte und sich der Verantwortung seines Handelns allzeit bewußte Beamte wird für die ÖBB die Chance einer gesicherten Existenz wahrnehmen.

16. Unterlassene Fahrstraßenprüfung — 5 Millionen Schilling Schaden!



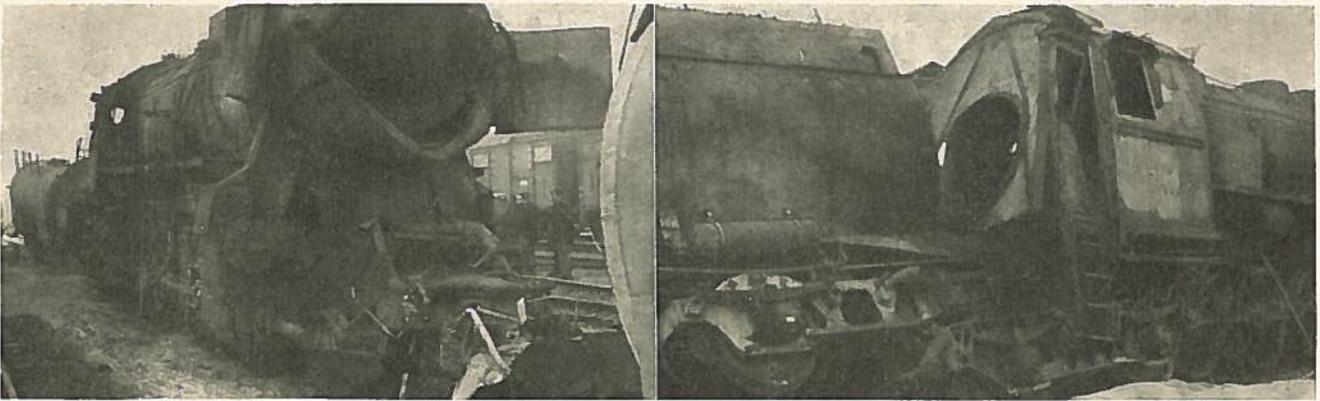
Im Bf S. ist die Fahrstraße für einen auf Gleis 1 ein-, aus- oder durchfahrenden Zug durch die Wärter der Stellwerke 1 und 2 zu prüfen. Die Anordnung der Fahrstraßenprüfung sowie die Meldung über den Vollzug derselben erfolgen blockmäßig. Dem Fdl-Innendienst dieses Bf obliegen u. a. die Bedienung des Befehlsblockwerkes sowie jene der Gleisbesetzungstafel. Die Räumung eines Hauptgleises hat der Verschiebleiter dem Fdl-Innendienst und den Wärtern der Stellwerke 1 und 2 zu melden.

Nach Ankunft eines Bezirksgüterzuges um 2.49 Uhr auf Gleis 1 unterließen es der Fdl-Innendienst und der Wärter des Stellwerkes 2 — nicht aber der des Stellwerkes 1 — die Besetzung des Gleises auf der Gleisbesetzungstafel zu kennzeichnen. Das Tfz des Bezirksgüterzuges fuhr nach Abkuppeln zum Befehlsbf W. zurück.

Um 4.02 Uhr gab der Fdl-Innendienst den Wärtern der Stellwerke 1 und 2 fernmündlich

bekannt, daß ein Bezirksgüterzug auf Gleis 1 durchfahren werde, obwohl er bis zu diesem Zeitpunkt weder Auftrag zur Räumung dieses Gleises erteilt noch Meldung über dessen Räumung erhalten hatte. Nach Einlangen des blockmäßigen Auftrages zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße führten die Wärter der Stellwerke 1 und 2 keine Fahrstraßenprüfung durch, so daß sie den in ihrem Bereich auf Gleis 1 abgespannten Güterzug nicht bemerkten.

Infolge Nebels konnte die Tfz-Mannschaft des mit zirka 35 km/h durchfahrenden Zuges die Wagengruppe erst auf kurze Entfernung wahrnehmen, so daß es trotz Einleitung einer Schnellbremsung nicht mehr gelang, den Zusammenstoß zu verhindern. Überdies hatte es der Fdl-Außendienst verabsäumt, bei der Einfahrt des Zuges rechtzeitig am Platz anwesend zu sein. Er hätte dann die auf Gleis 1 stehende Wagengruppe sehen und dem anrollenden Zug noch Haltsignale geben können.



Beim Zusammenstoß entgleisten das Zug-Tfz und die 2 danach gereihten Wagen mit allen Achsen sowie 2 Wagen von der Wagen-gruppe. Unmittelbar nach dem Zusammenstoß geriet aus 3 Wagen ausfließendes Heizöl in Brand. Das Feuer griff auf das Tfz sowie auf einige auf Nachbargleisen stehende Fahrzeuge über. Die Dampflokomotive und 4 Kesselwagen brannten trotz Einsatz von 80 Mann und 23 Fahrzeugen der Feuerwehr vollständig aus. Außerdem wurden 19 Wagen und bei einem Teil davon auch die Ladung beschädigt. Sachschaden insgesamt: Zirka 5 Millionen Schilling!

Vor allem muß hier die Feststellung getroffen werden, daß die beteiligten Bediensteten

— Fdl-Innendienst, Wärter der Stellwerke 1 und 2 — grobfahrlässig handelten! Sowohl der Wärter des Stellwerkes 1 als auch der des Stellwerkes 2 hatten die Fahrstraßenprüfung unterlassen. Der Fdl-Innendienst hatte die Durchfahrt auf Gleis 1 freigegeben, ohne eine Meldung über die Räumung des Gleises erhalten zu haben. Außerdem hatte er es verabsäumt, die Besetzung des Gleises auf der Gleisbesetzungstafel zu kennzeichnen und für die rechtzeitige Räumung des Gleises zu sorgen.

Selbstverständlich ist, daß diese 3 Bediensteten von ihrer bisherigen Verwendung abgezogen wurden.

17. Grobfahrlässige Handlungsweise eines Zugführers

Am 12. Februar um 20.50 Uhr entgleiste zwischen den Bf St. und B. der drittletzte Wagen eines Bezirksgüterzuges (992 t/120 ax, Zub: 1:0, Zugführer am hinteren Führerstand) infolge schadhafte Rollenlagers mit beiden Achsen. Der Zug kam nach 2,601 km Fahrt zum Stillstand. Durch die Entgleisung entstand am Oberbau und am entgleisten Fahrzeug Sachschaden in Höhe von etwa 1 Million Schilling!

Der Fdl des Bf St. hatte bei Durchfahrt des Bezirksgüterzuges um 20.34 Uhr beim drittletzten Wagen Rädergleiten beobachtet und beauftragte, da seine Haltsignale nicht aufgenommen wurden, den Wärter des Blockpostens B 1 zum Anhalten des Zuges. Der Blockwärter kam dem Auftrag nach und meldete um 20.48 Uhr dem Zugführer des Bezirksgüterzuges den Grund des Anhaltens; er übermittelte ihm den Auftrag des Fdl, den Zug — insbesondere den drittletzten Wagen — zu untersuchen. Der Zugführer ging jedoch nur einige Wagenlängen zurück und fertigte, nachdem er nichts Auffälliges festgestellt hatte, den Zug 2 Minuten später wieder ab.

Vorher hatte er den Blockwärter ersucht, etwaige feste Bremsen, neben dem Zug herlaufend, zu lösen! (Verstoß gegen die DV M 26 und die UVV).

Bei Vorbeifahrt des Zuges beobachtete der Blockwärter, daß der drittletzte Wagen bereits entgleist war, und gab Haltsignale, die jedoch von der Zugmannschaft nicht mehr aufgenommen wurden. Der Blockwärter erstattete hierauf Meldung an die Fdl der Bf B. und St., die die Fahrleitung abschalteten.

Hier muß die bereits im Titel zum Ausdruck gebrachte Feststellung, daß der Zugführer grobfahrlässig gehandelt habe, wiederholt werden. Seine besonders schwerwiegende Verfehlung lag darin, daß er — wiewohl vom Blockwärter über das Rädergleiten beim drittletzten Wagen verständigt — es nicht der Mühe wert fand, bis zu diesem Fahrzeug zurück zu gehen und Entsprechendes zu veranlassen. Dazu kam das vorschriftswidrige Ersuchen an den Blockwärter, etwaige feste Bremsen des **fahrenden Zuges** zu lösen!

18. Entgleisung eines Personenzuges infolge Schienenbruches

Am 1. März um 6.55 Uhr entgleisten im Bf L. bei Einfahrt eines Personenzuges mit zirka 40 km/h unmittelbar vor der Einfahrweiche 1 das Tfz sowie die ersten beiden Wagen mit allen Achsen und der dritte Wagen mit dem vorderen Drehgestell. Verletzt wurde niemand. Durch die nach Zertrümmerung der Spitzschiene der Weiche 1 im entgleisten Zustand nach Gleis 1 rollenden Fahrzeuge wurden auch die Weichen 2 und 3 schwer beschädigt und damit der durchgehende Verkehr auf der eingleisigen Hauptbahn unterbrochen. Er konnte erst um 17.50 Uhr wieder aufgenommen werden. Bis dahin war Umleitung dreier internationaler Expreszüge notwendig. Für die übrigen Reisezüge bestand Schienenersatzverkehr. Sachschaden: Zirka 200.000 Schilling!

Die Erhebungen ergaben, daß die Entgleisung durch einen Bruch der Backenschiene der Weiche 1 herbeigeführt worden war. Sie hätte jedoch verhindert werden können, wenn der Fdl des Bf L. gewissenhaft und folgerichtig gehandelt hätte.

Der Schlußschaffner eines um 6.36 Uhr aus dem Bf L. ausfahrenden Gütereilzuges hatte beim Befahren des Weichenbereiches einen abnormal unruhigen Lauf seines Wagens wahrgenommen und sofort nach Ankunft im Nachbarbf S. dem Fdl Meldung erstattet, wobei er seiner Meinung, daß ein Schienenbruch vorliege, Ausdruck verlieh. Diese Meldung wurde sofort an den Fdl des Bf L. weitergegeben. Dieser Bedienstete entschloß sich, da die vermutete Schadstelle in seinem Fahrstraßenprüfbereich lag, das Befehlsstellwerk zu verlassen und diesen abzuschreiten. Hätte er dies vollständig getan, dann hätte er auch den

Schienenbruch erkennen müssen. So aber blieb er bei Weiche 2 — etwa 40 m vor der Bruchstelle — stehen und ging dann ins Stellwerk zurück, um für den bereits anrollenden Personenzug das Einfahrsignal in die Freistellung zu bringen. Der Tfz-Führer des einfahrenden Zuges bemerkte die Gleislücke erst bei Annäherung an die Weiche 1 und konnte somit die Entgleisung nicht mehr verhindern.

Das Ereignis zeigt, daß Gewissenhaftigkeit eine unerläßliche Voraussetzung für die sichere Durchführung des Verkehrsdienstes ist. Hier lag die Meldung über den unruhigen Lauf (Rumpeln) eines Wagens mit der Vermutung eines Schienenbruches vor. Dennoch begnügte sich der Fdl mit dem Abschreiten nur eines Teiles seines Fahrstraßenprüfbereiches und übersah dadurch die Gleislücke. Dem Bediensteten muß deshalb die Zugentgleisung angelastet werden.

Es sind nur drei folgenschwere Unfälle, die in diesem Verkehrs-Unterrichtsblatt veröffentlicht wurden. Sie brachten den ÖBB jedoch über 6 Millionen Schilling Schaden!

V-Bedienstete!

Die früher traditionelle Sicherheit bei den ÖBB muß wiederhergestellt werden. Alle, die wir berufen wurden, an welcher Stelle immer, im Verkehrsdienst zu stehen, müssen stets darauf bedacht sein, ihn mit größter Gewissenhaftigkeit und nach den Vorschriften zu handhaben. Es mag wohl oft schwerfallen, sich genau an die Vorschriften zu halten. Gewöhnt sich der einzelne aber von Beginn seiner Tätigkeit daran, dann wird ihm die Einhaltung der Vorschrift zur Selbstverständlichkeit!

19. Etwas für jeden

Kursbuchvertrieb

Wiederholt beschwerten sich Interessenten darüber, daß das Amtliche Österreichische Kursbuch und zwar insbesondere der Teil I (Bahnteil), auf den Bahnhöfen ihres Wohnsitzes nicht erhältlich ist. Daraus ist zu ersehen, daß verschiedene Bahnhöfe das Kursbuch entweder nicht anbieten oder nach Aufbrauch ihres Verkaufsvorrates Nachbestellungen trotz Nachfrage nicht tätigen.

Wir erinnern daher an unsere wiederholten Anweisungen, laufend um einen guten Absatz der Kursbücher bemüht zu sein. Es muß daher durch entsprechende Vorratshaltung die Erfüllung der Wünsche unserer Fahrgäste auf allen Bahnhöfen gesichert sein.

Denkt daran, daß auch dies zum Kundendienst gehört!

In diesem Zusammenhang verweisen wir erneut darauf, daß beide Bände des Amtlichen Österreichischen Kursbuches, wie bisher über Anforderung bei der GD, Abt. I/8, zum Vorzugspreis von S 21,— (Teil I) und S 36,— (Teil II) anstatt S 28,— bzw. S 45,— an ÖBB-Bedienstete abgegeben werden.

Die Dienststellenvorstände sollen auf diese Möglichkeit des verbilligten Kursbuchankaufes besonders aufmerksam machen! Es muß festgestellt werden, daß viele Bedienstete hievon nicht unterrichtet sind.

Die Bestellung ist von der Dienststelle schriftlich zu tätigen. Bei Sammelbestellung genügt die Angabe der Dienststelle, des Namens des Bestellers und der Stückzahl — getrennt nach Bahn- und Autoteil — in einer Summe.

Besuch des Herrn Betriebsdirektors bei der Bundesbahndirektion Villach



(von links nach rechts: Herr Betriebsdirektor, Herr Vizepräsident und Vorstand der Abt. IV, Herr Leiter der Abt. 7 bei der GD und Herr Sachwalter für allgemeine Verkehrs- und Fahrplanangelegenheiten)

Anlässlich seines am 21. Februar erfolgten Besuches bei der Dion Villach informierte sich der Herr Betriebsdirektor u. a. auch über die statistische Auswertung der Verschubunfälle.

In einem kurzen Referat schilderte er die dzt. Situation der ÖBB und wies besonders auf die Wichtigkeit der Kundenbetreuung und Kundenwerbung hin.



(von links nach rechts: Herr Leiter der Abt. 7 bei der GD, Herr Betriebsdirektor, Herr Vizepräsident und Vorstand der Abt. IV und Herr Präsident)

Aus einer Kärntner-Zeitung:

„Hilfsbereiter Bundesbahnschaffner

Als wir am 21. Jänner mit dem Zug 1924 um 12.42 Uhr von Villach nach Klagenfurt fuhren, hatten wir die Freude, von einem jungen

Schaffner nicht nur kontrolliert sondern förmlich betreut zu werden. Er war aufmerksam, gewandt, und die Art, wie er sich den Fahrgästen widmete, zeigte von guter Kinderstube. Seine Höflichkeit und Hilfsbereitschaft gingen weit über das normale Maß hinaus. Gerade wir älteren

Leute sind sehr dankbar für jede erwiesene Aufmerksamkeit. Die ÖBB können stolz auf ihre Beamten sein.

M. S., Maria Rain“

Es war Ob. Schaffner Dietmar **Sablatnig**, Villach Hbf, der wahren Kundendienst übte und somit bereits gemäß dem Schwerpunktprogramm April—Juni handelte!

Indusi-Auswertungen

Datum	Zug	Verhaltungen bzw. Signal 5 und Signal 30
16. 1.	G 47	8 mal
19. 1.	G 840	7 mal
29. 1.	G 45	9 mal
2. 2.	G 52	7 mal

Der Zugführer des Zuges G 47 hatte das außerplanmäßige Anhalten bzw. Signal 5 und Signal 30 in den Bf Haag und Vöcklamarkt im Fahrtbericht nicht vermerkt; desgleichen auch nicht die Zugführer bei Zug G 45 das Signal 5 und Signal 30 im Bf Melk und bei Zug G 52 im Bf Pottenbrunn sowie beim Bf Hütteldorf-Hacking 1.

Wir bringen nunmehr laufend Auszüge aus den Auswertungen und hoffen, daß sie sowohl zur besseren Disposition der Fdl als auch zu einer genaueren Fahrtberichtsführung beitragen.

Aufstellung von Automaten in ÖBB-Dienststellen

Nachstehend bringen wir einen Auszug aus der DA. R/126/2/68 vom 12. März 1969, der auch in einem der nächsten Nachrichtenblätter verlautbart wird:

„Aufstellung von Automaten zur Abgabe alkoholfreier Kalt- und Heißgetränke sowie von Suppe und Milch in ÖBB-Dienststellen:

Auf Grund des immer größer werdenden Interesses der Bediensteten für die Aufstellung von Getränkeautomaten u. dgl. in ÖBB-Dienststellen, wurden den BBDionen und nachrichtlich den Stellen der GD sowie den Ämtern und Zentralstellen Richtlinien für die Aufstellung derartiger Automaten übermittelt.

Ein allfälliger Bedarf für die Aufstellung solcher Automaten in ÖBB-Dienststellen ist stets von den örtlichen Vertrauensmännerausschüssen im Zusammenwirken mit den örtlichen Dienststellenleitern zu prüfen. Diesen Organen obliegt auch die Auswahl der Automaten und der Automatenfirmen, wobei im Interesse der Bediensteten darauf zu achten sein wird, daß keiner Automatenfirma Exklusivrechte eingeräumt werden, da nur durch die Konkurrenz der Firmen optimale Leistungen und ein klagloser Kundendienst wirksam gewährleistet sind. Die Vertrauensmännerausschüsse werden sodann auf dem Wege

über den örtlichen Dienststellenleiter an die zuständige BBDion mit konkreten Ersuchen für den Vertragsabschluß mit Automatenfirmen herantreten.“

Er handelte richtig!

Am 8. September 1968 um 17.40 Uhr beobachtete Stellwerkswärter I Helmut **Lassnig** des Bf Hofgastein bei Durchfahrt des Zuges G 671 an einem Kühlwagen Funkensprühen und veranlaßte durch den Fdl das Anhalten des Zuges. Die Untersuchung des Kühlwagens durch den Tfz-Führer ergab, daß die Drehzapfenbefestigung eines Drehgestells abgerissen war. Der Wagen wurde unter Anwendung besonderer Vorsichtsmaßnahmen abgestellt.

Zweifellos hat Lassnig durch seine gewissenhafte Zugbeobachtung und sein rasches Handeln einen folgenschweren Unfall verhütet. Er wurde deshalb durch die Dion Villach belobt und belohnt.

Blick in die Zentrale-Verkehrs-Überwachung

Gleichermaßen wie die Technik bestrebt ist, Fehlleistungen oder Versagen technischer Anlagen durch Schaffung wirksamer Kontroll- und Überwachungseinrichtungen zu verhindern oder zumindest so rechtzeitig erkennen zu lassen, daß bei Störungen oder Gebrechen in der Anlage größerer Schaden vermieden wird, sind auch die Eisenbahnverwaltungen und daher auch die ÖBB bemüht, durch Schaffung ähnlich wirkender Einrichtungen und zwar von Verkehrsüberwachungsstellen, bestimmte Mängel in der Dienstleistung der V-Bediensteten zu verhindern oder so rechtzeitig zu erkennen, daß ihre Folgen auf ein Mindestmaß beschränkt werden können.

Eine dieser Einrichtungen und zwar die oberste Stelle unseres Zugüberwachungssystems ist die Zentrale-Verkehrs-Überwachung mit dem Sitz bei der GD. Die wesentlichste Aufgabe der ZVÜ besteht darin, daß sie durch zeitgerechte Einflußnahme auf die Verkehrsabwicklung für

Pünktlichkeit

Flüssighaltung und

Wirtschaftlichkeit

des Betriebes im Gesamtbereich der ÖBB zu sorgen hat. Die ZVÜ ist ebenso wie die ZI mit hochqualifizierten Fachbeamten des Betriebs- und Maschinendienstes durchgehend besetzt.

Wie sehr die Beamten der ZVÜ ausgelastet sind, möge folgendes beweisen:

Im Zusammenhang mit der Zuglaufüberwachung werden innerhalb von 24 Stunden bei der ZVÜ in die Zuglaufüberwachungsblätter bei 796 Verkehrsstellen insgesamt rund 1500 Verkehrszeiten eingetragen; d. h. im Durchschnitt jede Minute eine Eintragung und dies neben der dazu notwendigen Gesprächsabwicklung mit den Meldestellen.



Rund 3000 Berichte pro Jahr werden über außergewöhnliche Ereignisse verfaßt. Abschließend ist zu sagen, daß die Einrichtung und der Betrieb einer ZVÜ bei der GD nicht

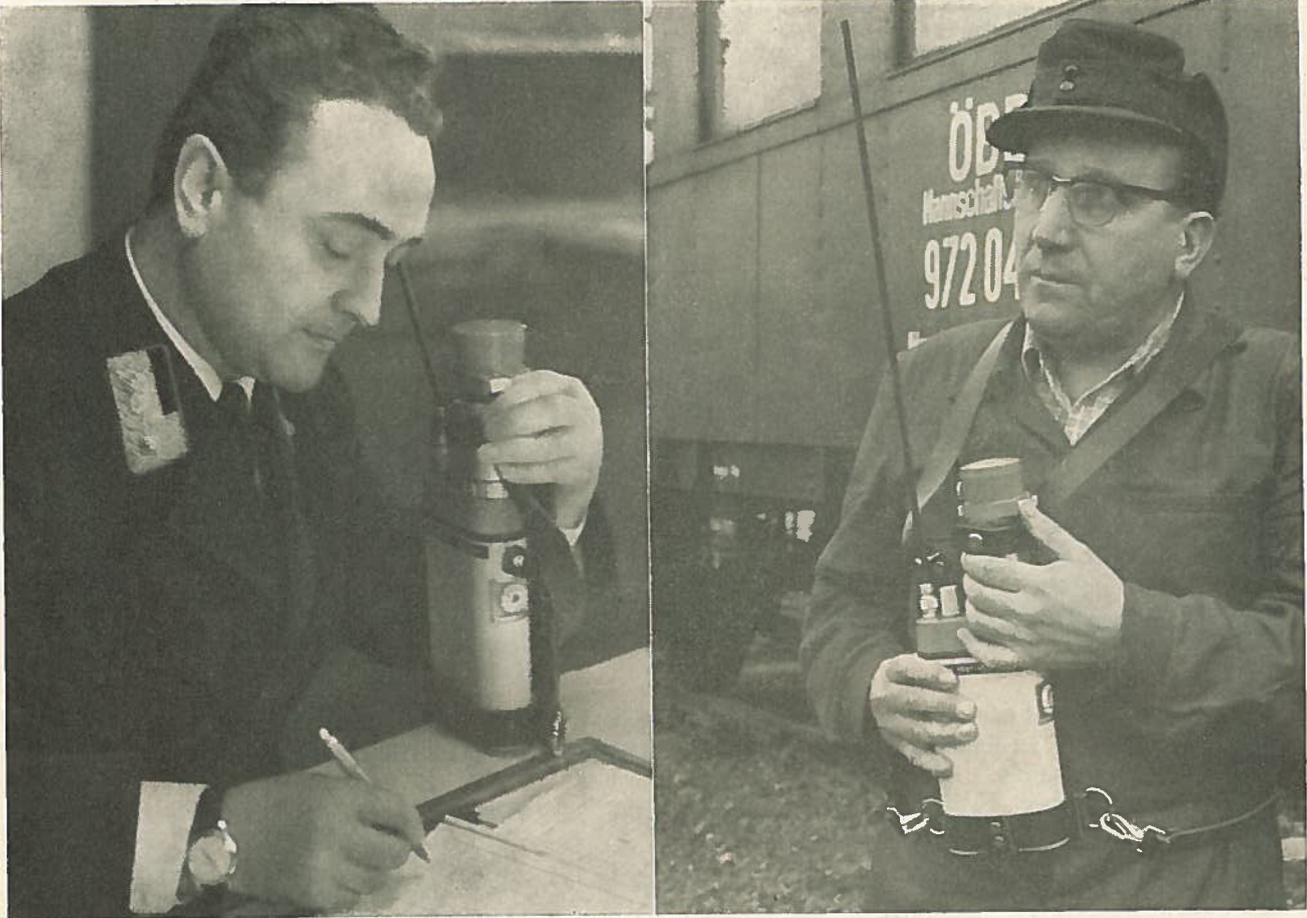
nur zweckmäßig sondern unbedingt notwendig waren und diese heute nicht mehr wegzudenken wäre.

Ausstattung von Hilfszügen mit Funksprechgeräten



Funksprechgeräte finden bei den ÖBB in immer größerem Ausmaß Verwendung. Neben dem Verschiebfunk und den Funksprechgeräten für den techn. Wagendienst sowie den Baudienst sind nunmehr auch die Hilfszüge der Zugförderungsleitungen Wien-West, Wien-Ost, Salzburg und Innsbruck mit Funksprechgeräten ausgestattet worden. Diese ermöglichen eine direkte

Verbindung zwischen dem Fdl des Unfallbereichsbf und dem Hilfszugleiter. Hier seien insbesondere die Fdl jener Bf angesprochen, die in den Einsatzbereichen der genannten Hilfszüge liegen, da sie jederzeit in die Lage kommen können, ein Funksprechgerät zu bedienen. Wir verweisen hier auf den Dienstbehelf 620 (Verschiebfunkanlagen).



Durch die Ausstattung der Hilfszüge mit Funksprechgeräten (je 3 Stück) besteht Gewähr für rasche Nachrichtenübermittlung sowie besseren Einsatz und größere Beweglichkeit der Hilfszüge an der Unfallstelle. Aber auch die Fdl und im weiteren die Vorstände der Unfallbereichsbf sind dadurch in die Lage versetzt, rasch und richtig disponieren und ihren vorgesetzten Stellen

auch rasch Meldung erstatten zu können (z. B. hinsichtlich Stand der Aufgleisungsarbeiten, des entstandenen Schadens, der zu treffenden Maßnahmen).

Abschließend sei darauf hingewiesen, daß natürlich die bestehenden Bestimmungen über Anbringung eines Anschaltfernsprechers vollinhaltlich in Kraft bleiben.

Schwerpunktprogramm der Monate April—Juni 1969:

Für Fdl, Stellwerkswärter und Gleisfreimelder: Fahrstraßenprüfung und -sicherung,
für Zugbegleiter: Kundendienst beim Zug,
für Vershubbedienstete: Vershubwegbeobachtung.