Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück	Wien, am 1. Oktober 1963	Jahrgang 1963

Inhalt: 48. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
49. Beispielhaftes Verhalten eines Schaffners
50. Kundendienst
51. 23. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?"

48. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Anfahren eines Arbeitszuges an eine Gleisstopfmaschine

Am 5. August 1963 um 14.27 Uhr wurde das Streckengleis zwischen den Bf S. (km 0,0) und M. (km 9,0) gemäß einer VBA zwecks Abraumentladung sowie Gleisstopfarbeiten vom Fdl des Bf S. gesperrt.

Um 14.30 Uhr fertigte dieser Fdl einen Arbeitszug (bestehend aus Dampflokomotive und 5 geschobenen Wagen, druckluftgebremst, Zub 1:0) als Sperrfahrt bis km 8,0 (Einfahrsignal des Bf M.) und zurück ab; als späteste Ankunft im Bf S. wurde 15.50 Uhr vereinbart. Zum Zeitpunkt der Abfertigung des Arbeitszuges wußte der Fdl bereits genau, daß der Sperrfahrt in Kürze eine Sperrfahrt Kl nachfolgen werde.

Diese zweite Sperrfahrt (Gleisstopfmaschine) kündigte der Fdl des Bf S. um 14.32 Uhr den Bf- und Str-Bediensteten an, wobei er bekanntgab, daß die Sperrfahrt bis km 2,0 und zurück fahren werde. Als späteste Ankunft wurde 15.45 Uhr festgesetzt.

Um 15.30 Uhr ließ der Zugführer des Arbeitszuges die Arbeiten einstellen und gab Auftrag zur Rückfahrt. Den Wärter des Schrankenpostens 5 (km 6,1) wies er bei der Vorbeifahrt an, seine Rückfahrt vorzumelden.

Im km 1,2 nach einem Rechtsbogen mit anschließender Geraden sah die Tfz-Mannschaft des mit zirka 40 km/h fahrenden Arbeitszuges auf etwa 150—200 m die arbeitende Gleisstopfmaschine. Trotz Einleitung einer Schnellbremsung konnte das Anfahren mit etwa 10 km/h nicht mehr verhindert werden. Dabei wurde die Gleisstopfmaschine 10 m zurückgestoßen, das Nivelliergerät zertrümmert und 4 Stopfer gebrochen. Verletzt wurde niemand.

Den Unfall hat der Fdl des Bf S. verschuldet. Da dieser Bedienstete schon etliche Vorstrafen aufweist, wurde auf Grund der nunmehrigen schweren Verfehlungen seine dauernde Abziehung vom Fdl-Dienst verfügt.

Der Beamte unterließ es, dem Arbeitszug, für dessen Fahrt als Sperrfahrt kein Fahrplan vorhanden war, mit A- bzw. B-Befehl die im Pkt. 572 der DV V 3 geforderten Angaben vorzuschreiben und begnügte sich mit einer mündlichen Verständigung der Zugmannschaft, wobei er dieser mitteilte, daß bis km 8,0 und zurück zu fahren sei und die späteste Ankunft im Bf S. um 15.50 Uhr zu erfolgen habe.

Obwohl der Fdl wußte, daß dem Arbeitszug sofort die Gleisstopfmaschine nachfahren würde, erschien es ihm nicht notwendig, dem Arbeitszug auch einen V-Befehl (gemäß Pkt. 574 der DV V 3) für die Rückfahrt beizugeben. Darin hätte enthalten sein müssen, daß auf der Rückfahrt (gemäß Pkt. 568 der DV V 3) mit höchstens 25 km/h zu fahren sei, da sich im gesperrten Gleis eine andere Sperrfahrt — nämlich die Gleisstopfmaschine — befinde. Wenn das Streckengleis zum Zeitpunkt der Abfertigung des Arbeitszuges auch noch zur Gänze frei war, so ist es doch selbstverständlich, daß trotzdem ein V-Befehl ausgestellt werden mußte, da sich der Arbeitszug bei der Rückfahrt in Richtung zu der noch im gesperrten Gleis befindlichen Gleisstopfmaschine bewegte.

Leider erhob auch die Zugmannschaft keinen Einwand, als der Arbeitszug ohne Fahrplan und Befehle abgefertigt wurde. Überdies wurde auch die Bremsprobe unterlassen. Dieser Verstoß steht jedoch mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang.

Für die Sperrfahrt Kl fertigte der Fdl zwar die Fahrtanweisung aus, verständigte aber den

Kl-Führer nur mündlich vom Verkehr der anderen Sperrfahrt. Pkt. 574 der DV V 3 besagt jedoch, daß bei Sperrfahrten Kl die Weisungen — andere Sperrfahrt bereits im gesperrten Gleis — in Spalte 7 der Fahrtanweisung einzutragen sind.

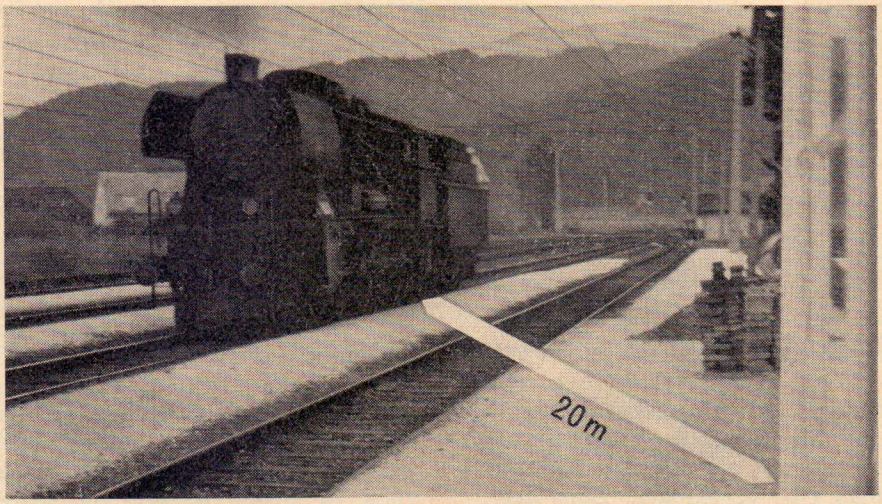
Durch die Unterlassungen des Fdl wußte nur einer der bei den zwei Sperrfahrten befindlichen Bediensteten vom Verkehr der anderen Sperrfahrt. Damit waren die Voraussetzungen für das Anfahren gegeben. Hätte die Mannschaft des Arbeitszuges von der Gleisstopfmaschine gewußt, wäre nur mit einer Geschwindigkeit von 25 statt 40 km/h zurückgefahren worden (DV V 3, Pkt. 568).

Überdies beging der Zugführer des Arbeitszuges noch den Fehler, den Fdl des Bf S. von der Rückfahrt des Arbeitszuges nicht persönlich zu verständigen. Die DV V 3 schreibt im Pkt. 577 vor, daß der Zugführer (Kl-Führer) vom nächsten Fernsprecher den Fdl des Ausgangsbf von der Rückfahrt zu benachrichtigen hat. Hätte der Zugführer dieser Bestimmung entsprochen, wäre es unter Umständen möglich gewesen, daß der Fdl den Zugführer von der noch auf der Strecke befindlichen Sperrfahrt Kl in Kenntnis gesetzt hätte.

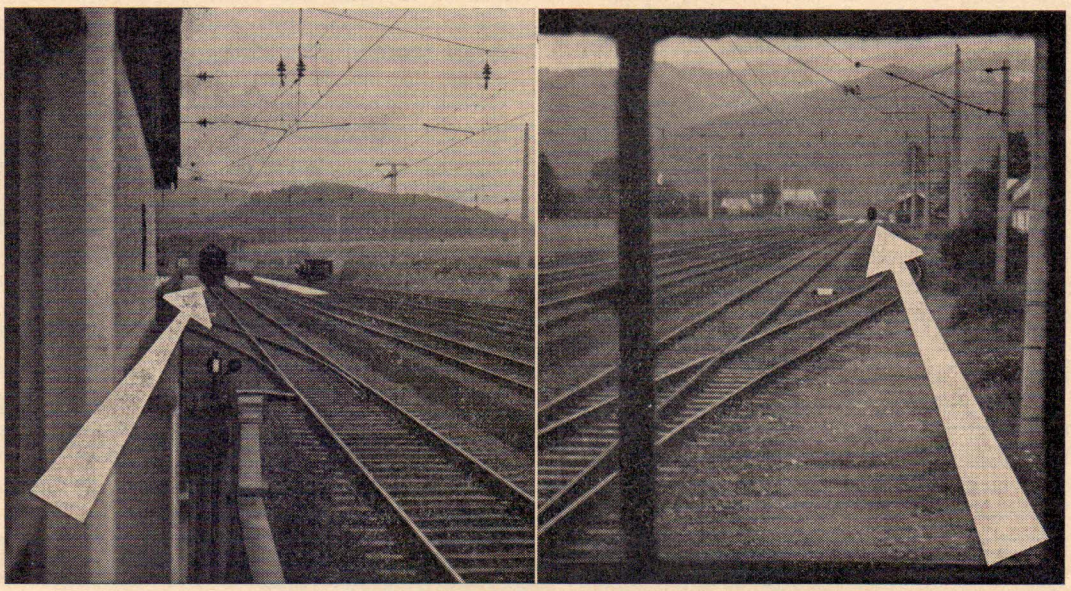
---

b) Einfahrt eines Güterzuges auf besetztes Gleis

Am 10. August 1963 um 9.30 Uhr fuhr im Bf F. eine Dampflokomotive auf Gleis 3 ein; sie war für einen Schotterzug, der noch beladen wurde, bestimmt und blieb in einer Entfernung von 20 m vor der Tür der Fahrdienstleitung stehen.



Der Fdl, in dessen Fahrstraßenprüfbereich das Tfz stand, unterließ es nun, Hilfssperren und das Schild „Gleis besetzt" anzubringen, wiewohl mit längerem Aufenthalt des Tfz zu rechnen war. Er hielt diese in der DV V 3 zwingend vorgeschriebene Maßnahme deshalb für überflüssig, weil das Tfz ganz in seiner Nähe stand und er sicherlich nicht darauf vergessen würde — so dachte er!



(Blick von den Stellwerken 1 und 2)

Um 12.28 Uhr gab der Fdl gemäß Zugverzeichnis die Einfahrt für einen Güterzug nach Gleis 3 frei, nachdem er vorher den Wärter des Stellwerkes 2 fernmündlich zur Prüfung der Fahrstraße beauftragt und Vollzugmeldung erhalten hatte.

Weder der Wärter im Stellwerk 2 noch jener des Stellwerkes 1 nahmen eine Fahrstraßenprüfung vor, da sie sonst das beim Aufnahmsgebäude stehende Tfz unbedingt hätten sehen müssen!

Der Fdl hatte sich vor der Freigabe der Einfahrt nicht auf den Platz begeben, um die Fahrstraße zu prüfen und hatte überdies auf das auf Gleis 3 stehende Tfz vergessen!

Als der Güterzug um 12.38 Uhr auf Gleis 3 einfuhr, wurde der Fdl, als er sich etwas verspätet auf den Platz begab, seiner Verfehlung gewahr. Aber auch der Tfz-Führer des Güterzuges hatte bereits die Besetzung des Einfahrgleises bemerkt und Schnellbremsung eingeleitet. Die Annäherung erfolgte auf etwa 150 m.

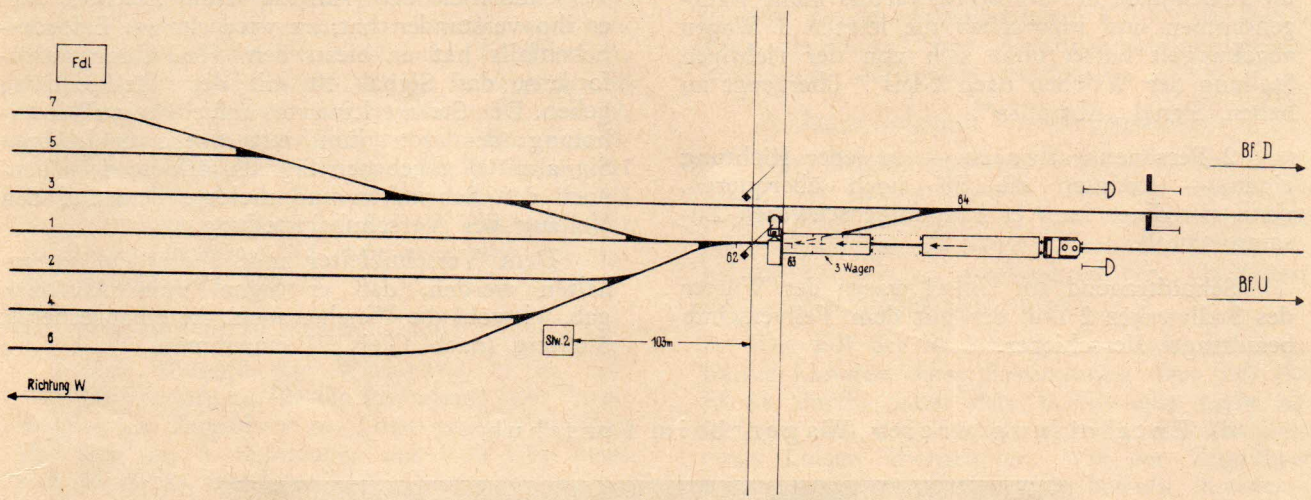
Der Vorfall verlief nur deshalb so glimpflich, da gute Sicht herrschte. Bei Nacht wäre der Zusammenstoß wahrscheinlich nicht mehr zu verhindern gewesen.

Die Verfehlungen der 3 Bediensteten sind eindeutig und brauchen deshalb nicht besprochen werden.

Im gegenständlichen Fall handelte es sich um einen noch sehr jungen Fdl. Bei solchen Bediensteten hat der Bf-Vorstand besonderes Augenmerk auf die Arbeitsweise zu richten. Schließlich ist es Aufgabe des Bf-Vorstandes, dem jungen Bediensteten das für seinen weiteren Weg erforderliche Rüstzeug zu geben. Es gab Zeiten, zu denen es undenkbar gewesen wäre, daß ein Fdl **keine** Fahrstraßenprüfung am Platz vorgenommen hätte! Keine andere Arbeit konnte so wichtig oder vordringlich sein, daß sie ihn davon abgehalten hätte. Die Erklärung dafür war ganz einfach: Erziehung zu peinlichster Genauigkeit und unbedingter Pflichterfüllung!

Sollte dies heute nicht mehr möglich sein?

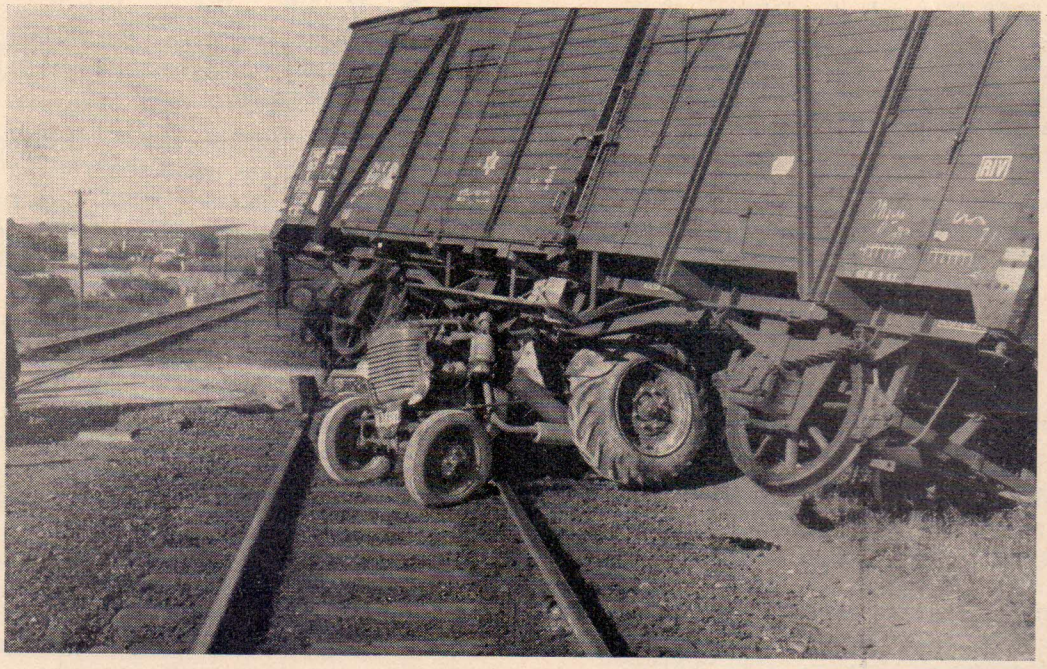
c) Zusammenprall eines Verschubteiles mit Traktor auf abgeschrankter EK bei offenem Schranken



Am 26. August 1963 um 15.38 Uhr prallte im dargestellten Bf auf der Eisenbahnkreuzung in Nähe des Stellwerkes 2 bei offenem Schranken ein aus 3 abgestoßenen Güterwagen bestehender Verschubteil mit einem Traktor sowie dessen Anhänger zusammen. Der Traktor wurde 8 m mitgeschleift und schwer beschädigt. Der Kraftfahrzeuglenker — Vater von 3 Kindern — kam unter den Traktor zu liegen und wurde getötet! Ein Güterwagen entgleiste mit beiden Achsen.

Hergang: Um 15.30 Uhr schloß der Wärter im Stellwerk 2 den elektrisch betriebenen Schranken der 103 m entfernt liegenden EK für die bevorstehende Fahrt eines aus Dampf-Tfz und 8 gezogenen Güterwagen bestehenden Verschubteiles von Gleis 6 auf das Gleis in Richtung Bf U. Während der Vorbeifahrt am Stellwerk wurde der Wärter von dem mit der Verschubleitung beauftragten, als Verschieber verwendeten Lohnbediensteten durch Zuruf von den geplanten Verschubbewegungen — Abstoßen nach Gleis 7, Gleis 4 und wieder Gleis 7 — verständigt.

Als der Verschubteil bei der Verschubhalttafel angehalten hatte, wobei das letzte Fahrzeug nahe der Weiche 63 zu stehen kam, wurde der Stellwerkswärter vom Fdl zur Einstellung des Verschubes sowie zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt eines Personenzuges aus Richtung W. auf Gleis 3 beauftragt. Der Stellwerkswärter gab daher dem eben vom drittletzten Wagen absteigenden Verschubleiter mit der Mundpfeife das Signal „Verschub einstellen" und mit der Signalfahne Haltsignale. Dann meldete er dem Fdl die Verschubeinstellung und Durchführung der Fahrstraßenprüfung. Anschließend öffnete er den Schranken, um wartenden Kraft-



fahrzeugen das Überqueren der EK zu ermöglichen. Zu diesem Zeitpunkt gab der Verschubleiter, der das Signal „Verschub einstellen" sowie die Haltsignale des Stellwerkswärters nicht wahrgenommen und inzwischen die letzten 3 Wagen abgekuppelt hatte, ohne sich von der richtigen Stellung der Weichen nach Gleis 7 überzeugt zu haben, Signal „Abstoßen".

2 Personenkraftwagen — in jeder Richtung einer — konnten die EK noch überqueren, dann allerdings kam es zum folgenschweren Zusammenprall.

Schuldtragend am Unfall waren der Wärter des Stellwerkes 2 und der mit dem Teilverschub beauftragte Verschieber.

Gemäß Pkt. 89 der DV V 2 ist das Signal 40 „Verschub einstellen" mit dem **Signalhorn** zu geben. Gemäß Pkt. 73 der DV V 3 hat der Verschubleiter den Auftrag zum Zeichen, daß er ihn verstanden hat, zu wiederholen. Erforderlichenfalls hat er hiezu den Tfz-Führer aufzufordern, das Signal 40 mit der Tfz-Pfeife zu geben. Der Stellwerkswärter erhielt keine Wiederholung des von ihm mit einem unrichtigen Signalmittel gegebenen Signals, öffnete aber dennoch den Schranken und meldete dem Fdl den Vollzug der Verschubeinstellung.

Dem Verschubleiter muß außerdem vorgehalten werden, daß er Signal zum Abstoßen gab, wiewohl die Weichen nicht die entsprechende Stellung (nach Gleis 7) einnahmen.

d) Entgleisung dreier Wagen beim Verschub

Am 22. August 1963 um 13.45 Uhr überrollten beim Verschub im Bf M. 3 Wagen den Gleisabschluß des Gleises 4a. 2 davon kamen auf der anschließenden Böschung zu liegen.

Im Fernschreiben des Unfallbereichsbf war als Ursache des Unfalles angegeben: „Wagen vermutlich nicht an den gesamten Verschubteil gekuppelt."

Tatsache war, daß eine größere Wagengruppe in das Stumpfgleis 4a geschoben werden sollte. Unterlassen wurde dabei sowohl das Kuppeln der ersten 3 Wagen an den restlichen Verschubteil sowie die Besetzung des ersten geschobenen Wagens mit einem Spitzenverschieber.

Warum glauben manche Verschubleiter immer wieder, sich über die Bestimmungen wegen Besetzung des vordersten Fahrzeuges mit einem Spitzenverschieber hinwegsetzen zu können? Wie verhängnisvoll diese Ansicht ist, kann jederzeit an Hand vieler Beispiele bewiesen werden.

---

e) Wo blieb die Sorge um die Verkehrssicherheit?

Bf G Bf H Bf St

Am 5. September 1963 wurde mit einem Motorturmwagen eine Probefahrt von St. nach G. und zurück durchgeführt. Der Turmwagen war mit einem Abnahmebeamten der zuständigen Elektrostreckenleitung, einem streckenunkundigen Kl-Fahrer sowie einem streckenkundigen Zugführer besetzt.

Bei der Rückfahrt von G. fuhr der Turmwagen um 12.20 Uhr an einen auf der Strecke in einem Gefälle von 25 ‰ stehenden Kl heftig an. Der Kl, dessen Führer nach Lösen der Handbremse — er war eben im Begriff, weiterzufahren — angesichts des anrollenden Turmwagens abgesprungen war, setzte sich in Bewegung und entrollte. Der Wärter des zwischen G. und H. befindlichen Schrankenpostens sah den vorbeifahrenden Kl und verständigte Bf H. Zwei dort aufgelegte Hemmschuhe wurden jedoch vom Kl abgeschleudert, worauf der Fdl auf den mit zirka 20 km/h fahrenden Kl aufsprang und ihn mit der Handbremse anhielt.

Wie kam es zu diesem Unfall?

Über Wunsch der Werkstätte in St. war von der Zugleitung für die Probefahrt des Turmwagens ein Zugführer als Lotse gestellt worden, der sich am 5. September um 9.00 Uhr beim Fdl des Bf St. meldete.

Da der Fahrer des bereits dortstehenden Turmwagens keine Fahrtanweisung besaß und eine solche auch nicht herbeigeschafft werden konnte, entschloß man sich, als Lz Nz . . . . zu fahren. Nach Bekanntgabe der Zugnummer wurde der Abfahrauftrag erteilt.

Die Probefahrt (Zugfahrt) von St. nach G. verlief anstandslos; hiebei wurden die Signale bedient.

In G. wurden am Turmwagen einige Reparaturen durchgeführt. Unterdessen fertigte der Fdl um 12.10 Uhr einen Kl nach H. ab (Gleisbesetzung 30 Minuten). Kurz darauf fragte über Ersuchen des technischen Abnahmebeamten der Zugführer beim Fdl an, ob mit dem Turmwagen im Bf Probefahrten auf etwa 200 m Länge durchgeführt werden könnten. Der Fdl stimmte zu, machte aber den Zugführer auf den eben abgefahrenen Kl aufmerksam.

Der Zugführer stieg vorne auf den Turmwagen und leitete die Verschubfahrt mit Signal 32 „Herkommen" ein. Eine Verständigung des Kl-Fahrers vom vorausgefahrenen Kl sowie von der räumlichen Begrenzung (200 m) der Fahrt unterließ er.

Der Fahrer des Turmwagens hielt bei der Verschubhalttafel nicht an, sondern setzte in der Meinung, der Zugführer hätte die Zustimmung zur Fahrt nach H. eingeholt, die Fahrt fort. Der Zugführer wieder gab nach Vorbeifahrt an der Verschubhalttafel kein Haltsignal, weil er glaubte, der Fahrer hätte — von ihm unbemerkt — neue Weisungen vom Fdl erhalten. Erst bei Ansichtigwerden des vorausgefahrenen Kl wurde Bremsung eingeleitet; das Anfahren konnte jedoch nicht mehr verhindert werden.

Es lagen folgende Verfehlungen vor:

Der Zugleitungsbeamte hatte einen Zugführer als Lotsen bestellt. Dies war falsch, da gemäß Pkt. 552 der DV V 3 Motorturmwagen bei Probefahrten als Züge verkehren dürfen, wobei sie von einem streckenkundigen **Tfz-Führer** als Lotse begleitet sein müssen.

Die Fdl der Bf St. und H. sowie der Zugführer kannten diese Bestimmung. Der Fdl des Bf St. durfte daher den Turmwagen nicht abfertigen und der Zugführer nicht die Tätigkeit eines Lotsen übernehmen. Wie der Zugführer selbst zugab, war er sich nicht bewußt, in welcher Eigenschaft er den Turmwagen eigentlich zu begleiten hatte. Im Sinne der Vorschrift war er weder Lotse, noch Tfz- noch Zug- noch Kl-Führer.

In G. verstieß der als Verschubleiter fungierende Zugführer gegen die Bestimmungen der Pkte. 57, 62, 74, 75 und 77 der DV V 3. Trotz eindeutiger Verständigung durch den Fdl über die räumliche Ausdehnung der Verschubbewegung traf er nach Überfahren der Verschubhalttafel und auch bei der Weiterfahrt keine Anhaltemaßnahmen.

Aber auch der Kl-Fahrer beging Verfehlungen:

Bei der durch Handsignale für den Verschubdienst eingeleiteten Fahrt in G. wußte er nicht, wie weit sich diese erstrecken werde. Er hielt Rückfrage beim Zugführer für überflüssig

und fuhr sogar bedenkenlos über die Verschubhalttafel hinaus. Er gab später an, er habe sich ganz auf den Zugführer — er glaubte, dieser sei Lotse — verlassen. Daß er selbst als geprüfter Kl-Führer entsprechend zu handeln gehabt hätte, kam ihm nicht in den Sinn.

Der Fall gibt Anlaß, an die Bestimmungen des Pkt. 21 der DV V 3 zu erinnern. Da der erhaltene Auftrag der Vorschrift widersprach, wäre der Zugführer verpflichtet gewesen, dieser Bestimmung entsprechend zu handeln.

Wir sind überzeugt, daß er dies ab jetzt auch tut; ebenso sind wir gewiß, daß vom Bf St. kein Turmwagen mehr ohne Stellung des vorgeschriebenen Tfz-Lotsen als Probefahrt abfährt.

Muß aber immer erst ein Unfall eintreten, damit endlich der Vorschrift entsprochen wird?

---

49. Beispielhaftes Verhalten eines Schaffners

Ein Fahrgast schreibt uns folgendes:

„Erlauben Sie mir, Ihnen einen Vorfall zur Kenntnis zu bringen, der sich am 15. Juli 1963 beim Zug 507 ereignet hat und dessen unmittelbarer Zeuge ich gewesen bin. Bei der Ausfahrt aus dem Bf . . . . versuchte ein älterer Mann auf den Zug aufzuspringen. Durch die Schreckensrufe der am Bahnsteig befindlichen Personen aufmerksam gemacht, sah der neben mir stehende Schaffner aus dem Fenster der schon geschlossenen Wagentüre hinaus und bemerkte den bereits vom Trittbrett abgeglittenen Mann, der sich nur noch mit einer Hand an der Griffstange anhielt. Blitzschnell erfaßte der Schaffner die Situation, riß die Türe auf, faßte, sich tief niederbeugend, mit einer Hand den Mann und zog ihn unverletzt in den Wagen.

Selbst in Gefahr abzustürzen, rettete er so dem Mann, der es nicht für nötig hielt, auch nur ein Wort des Dankes zu sagen, das Leben.

Ich würde mich freuen, wenn der Schaffner durch seine vorgesetzte Dienstbehörde die gebührende Anerkennung finden würde . . . ."

---

50. Kundendienst

Der BBD Wien ging folgendes Schreiben eines Kunden zu:

„Am 3. August 1963 beim Zug um 13.30 Uhr ab W. hatte ich Gelegenheit, einen Schaffner zu beobachten, der einmalig in der Ausübung seines Dienstes war. Schon vor Abfahrt des Zuges kümmerte er sich um die richtige und gute Unterbringung der Fahrgäste und verteilte das Gepäck günstig; vor allem galt seine Sorge älteren Leuten, wobei aber auch die jüngeren Fahrgäste nicht vergessen wurden. Er half beim Ein- und Aussteigen in den einzelnen Stationen, wo es nur ging und war einfach überall. Außerdem hatte er ein sehr liebenswürdiges, freundliches und gutes Benehmen, so daß sich jeder Mitreisende lobend äußerte.

Ich teile dies mit, da ich sehr viel Gelegenheit hatte, die unangenehmsten Wahrnehmungen zu machen. Da ich fast jedes Wochenende die ÖBB benutze, war ich ehrlich zum ersten Mal überrascht, ein Dienstorgan zu finden, das seinen Dienst wirklich mehr als ordnungsgemäß ausführte.

Ich würde mich freuen, wenn auch seine Vorgesetzten sich dafür interessieren würden . . ."

---

51. 23. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die Frage lautet:

In welchen in der DV V 3 vorgeschriebenen Meldungen (Wortlaute) ist das Wort „eingetroffen" anzuwenden?

In der Lösung sind nur die entsprechenden Punkte der DV V 3 einzutragen.

1. Preis	. . . .	S 1000,—
2. Preis	. . . .	S 500,—
3. Preis	. . . .	S 200,—
5 Trostpreise	. je	S 100,—

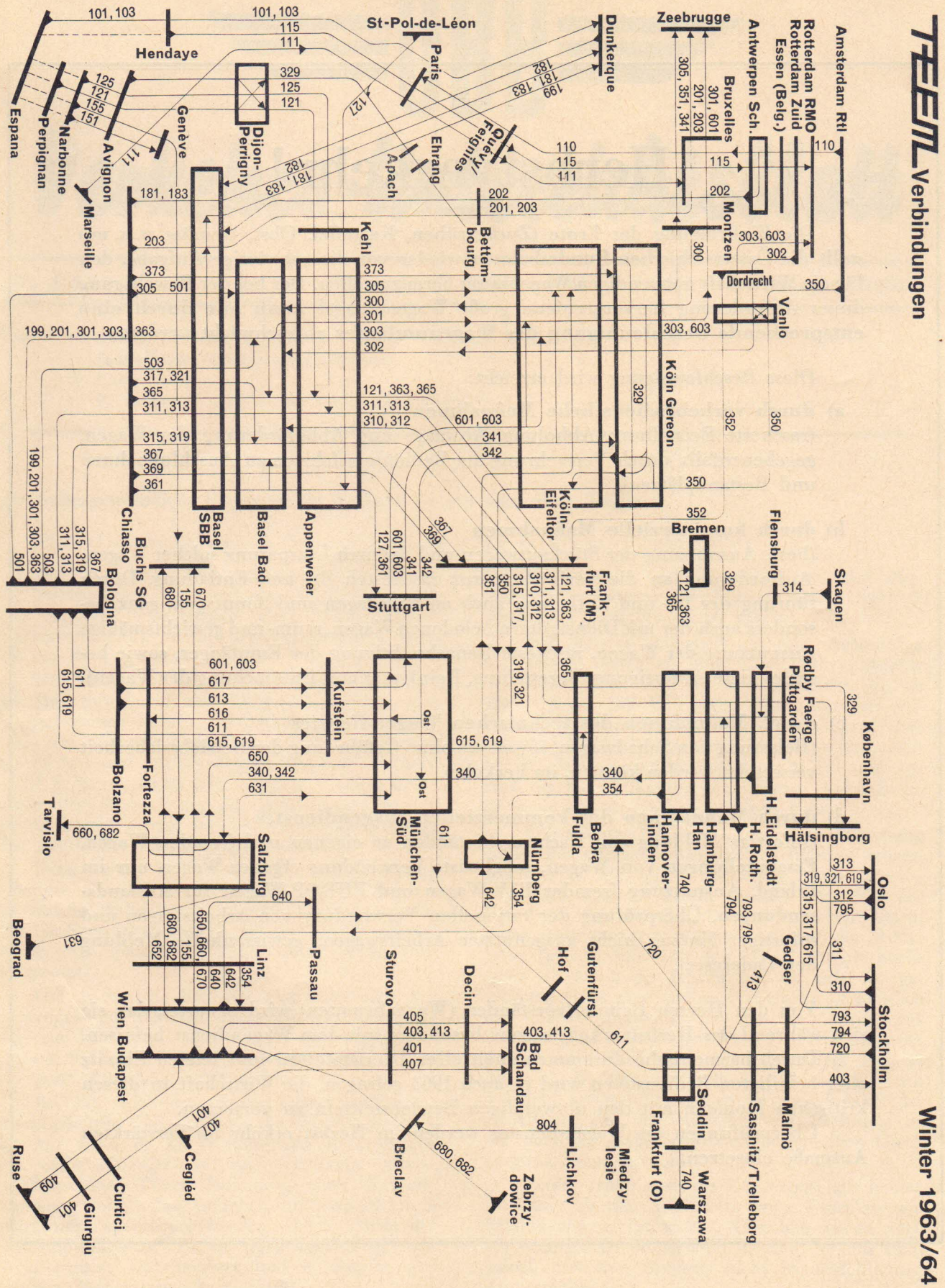
Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 18. November 1963 bei der Generaldirektion, Betriebsdirektion, Abteilung I/7, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1955 unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1963 veröffentlicht.

Berichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stück aus 1963 ist der unter Pkt. 44 auf den Seiten 61 und 62 insgesamt dreimal verwendete Begriff „Fahrstraßenrücknahmetaste" auf „Fahrstraßenhilfstaste" richtigzustellen.



Mit Beginn des Winterfahrplanes 1963/1964 wird auch der Güterverkehr über die Vogelfluglinie geführt. Die dadurch bedingten Änderungen der TEEM-Verbindungen sind aus obenstehender Zeichnung zu ersehen.

Herbstverkehr!

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

Diese Beschleunigung wird erreicht:

a) **durch verkehrsdienstliche Maßnahmen**
(rascheste Beistellung, Abholung, Abwaage und Abbeförderung der Wagen, gegebenenfalls durch Vermehrung der Bedienungsfahrten zu Anschlußbahnen und Bestandplätzen),

b) **durch kommerzielle Maßnahmen**
(beste Ausnutzung der Stückgutwagen und dadurch Einsparung solcher Wagen, Aufforderung an die Verfrächter zur raschesten Be- und Entladung, Durchführung der Be- und Entladung auch an Samstagen und Sonntagen, ganz besonders auch der mit Dienstgütern beladenen Wagen, raum- und gewichtsmäßige Ausnutzung der Wagen, rascheste Benachrichtigung der Empfänger, sowie beschleunigte Abfertigung, Bezettelung, Reinigung und Entseuchung der Wagen),

c) **durch Maßnahmen des technischen Wagendienstes**
(Belassung von Schadwagen, soweit sie ohne Gefährdung der Betriebssicherheit verwendet werden können, im Verkehr),

d) **durch Maßnahmen des kommerziellen Wagendienstes**
(sofortige Meldung von Nachtragsbeständen an eigenen und fremden Wagen, Ersatzstellungen von Wagen, möglichste Verwendung eigener Wagen nur im Inland, Ausnutzung fremder RIV-Wagen und EUROP-Wagen für Auslandssendungen, Überprüfung der rationellen Verwendung von Arbeitswagen und sofortiger Entzug nicht ausgenutzter Arbeitswagen, gewissenhafte Meldung der Ladereste).

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

Durch harmonische Zusammenarbeit **aller Dienststellen** und letzten Einsatz aller beteiligten Bediensteten wird es auch 1963 gelingen, die Wirtschaft in diesen kritischen Monaten mit den notwendigen Betriebsmitteln zu versorgen.

Überprüfungen des Wagendienstes werden im Herbstverkehr im verstärkten Ausmaße einsetzen.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 1055