Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

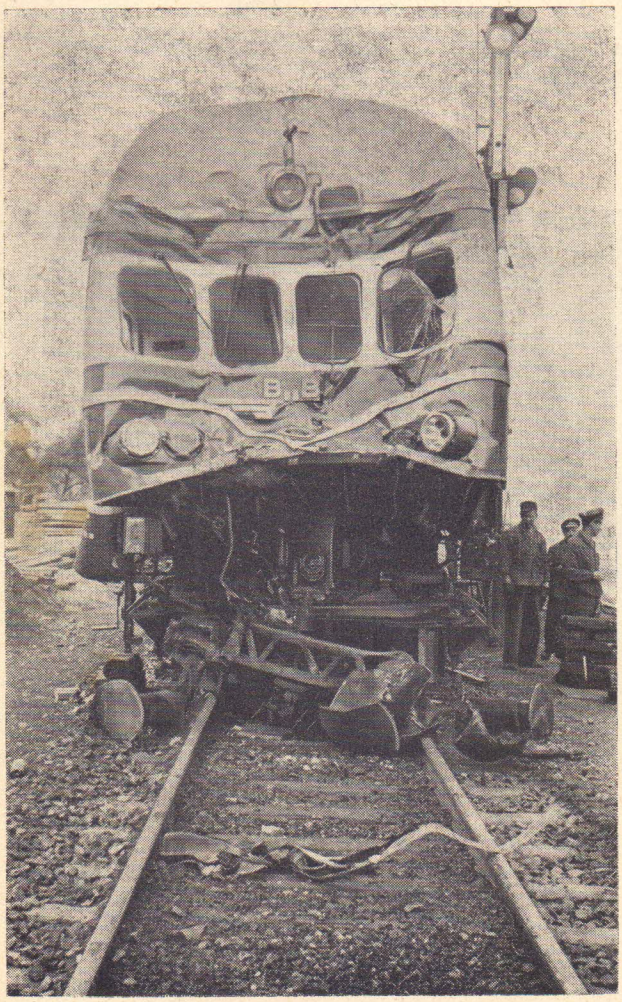
Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück	Wien, am 1. November 1965	Jahrgang 1965

Inhalt: 58. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
59. Etwas für jeden
60. Kampf dem Verderb!
61. Unrichtige Ausfertigung von Zugdienstzetteln
62. Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen

58. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines Triebwagenschnellzuges mit Güterzug

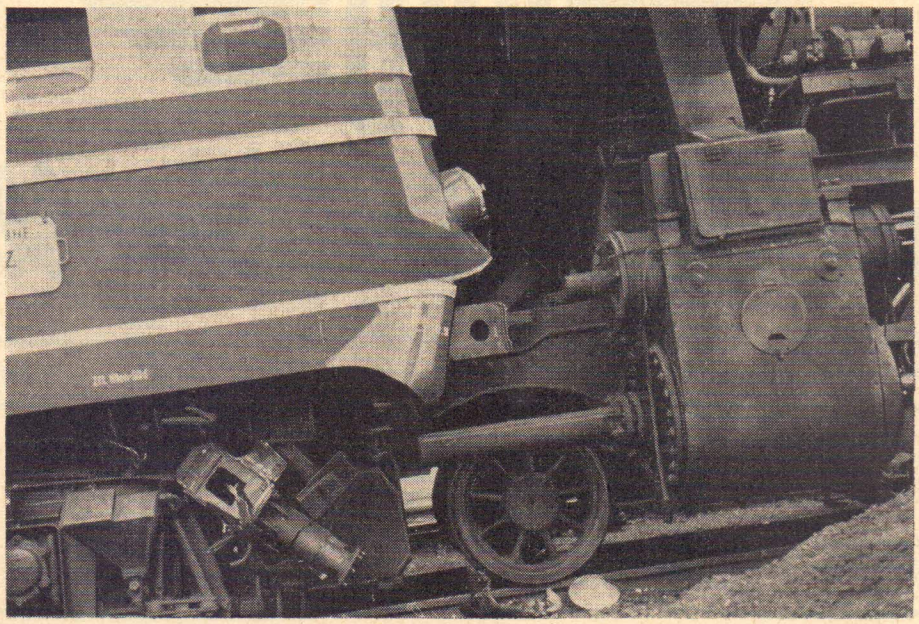


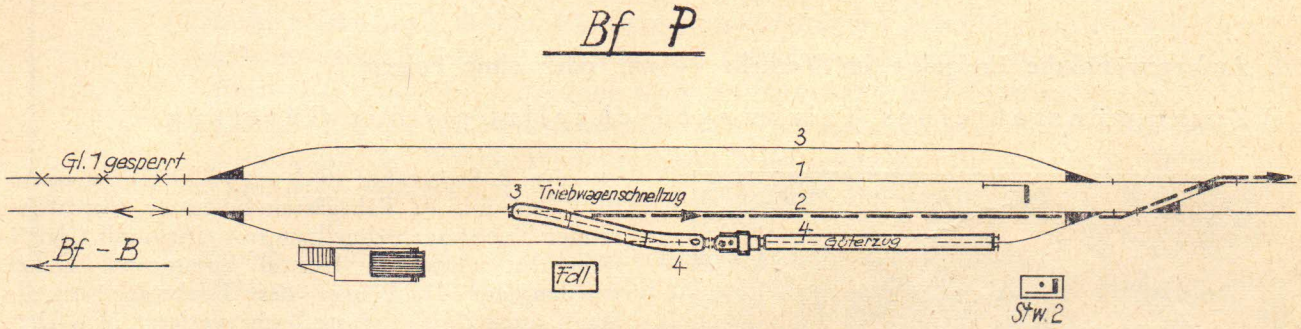
Am 8. September 1965 um 12.29 Uhr stieß im Bf P. ein mit 81 Fahrgästen besetzter, durchfahrender Triebwagenschnellzug mit einem auf Gleis 4 stehenden Güterzug frontal zusammen. Dabei wurden der Tfz-Führer des Triebwagenschnellzuges sowie 23 Fahrgäste leicht verletzt. Am Diesel-Triebwagen wurde der Führerstand eingedrückt. Das Dampf-Tfz des Güterzuges erfuhr nur geringe Beschädigung.

Sachschaden: Etwa S 100.000!

Gemäß einer VBA war das Streckengleis 1 zwischen den Bf B. und P. gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 1 fuhren daher auf dem falschen Gleis 2. Zur Sicherung der Einfahrt eines Zuges aus Richtung B. hatte der Fdl des Bf P. die Fahrstraße mechanisch durch Umlegen des Fahrstraßenknebels zu verschließen. Die Weichen 3 und 4 werden örtlich bedient und sind fernverriegelbar. Die Bedienung obliegt während der Dienstzeit des Bahnhelfers diesem, sonst dem Fdl; die Verriegelung hat immer der Fdl durchzuführen.

Am Ereignistag traf um 12.10 Uhr der Güterzug im Bf P. auf Gleis 4 ein und hielt vor der Weiche 4 an. Wiewohl der Fdl den Bahnhelfer bereits vor Ankunft des Güterzuges beauftragt hatte, nach dessen Stillstand die Weichen 3 und 4 umzustellen, brachte er dennoch selbst die Weiche 3 in die Grundstellung (Gerade). Der kurz darauf zum Güterzug kommende Bahnhelfer stellte nun — wie angeordnet — die Weiche 4 in die Gerade, dann aber auch die Weiche 3 in die Ablenkung. Somit stand die Weiche 3 wie ursprünglich nach Gleis 4. Nun hätte dies noch zu keinem Zusam-





menstoß führen müssen — wenn der Fdl vor Einfahrt des Triebwagenschnellzuges die vorgeschriebene Fahrstraßenprüfung und -sicherung durchgeführt hätte. Er unterließ aber beides und gab Auftrag zur Abgabe des Signals 29 a am Standort des untauglichen Einfahrsignals. Der Triebwagenschnellzug fuhr vorschriftsmäßig mit 40 km/h in den Bf ein. Der Tfz-Führer leitete zwar angesichts der unrichtig stehenden Weiche 3 Schnellbremsung ein, konnte aber den Zusammenstoß, der mit 15 bis 20 km/h erfolgte, nicht mehr verhindern.

Der Fall zeigt deutlich, mit welcher Gedankenlosigkeit manche Bedienstete — hier der Bahnhelfer — ihren Dienst versehen. Er hatte Auftrag, die Weichen 3 und 4 umzustellen; dies tat er auch. Er bemerkte jedoch nicht, daß er die Weiche 4 in die Gerade, die Weiche 3 jedoch in die Ablenkung stellte.

Der Fdl handelte grobfahrlässig, da er es nicht für notwendig erachtete, die in der VBA zur Sicherung der Einfahrt eines vom falschen Gleis kommenden Zuges angeordneten Maßnahmen durchzuführen.

Abschließend muß hier das vorbildliche Verhalten des Bf-Vorstandes des Bf P. nach dem Unfall hervorgehoben werden. Er erstattete die vorgeschriebenen Meldungen äußerst rasch und gab binnen kürzester Frist nicht nur ausführlichen Bericht über Hergang und Schuldfrage, sondern auch alle Angaben der vollständigen Verletztenliste an die vorgesetzten Dienststellen durch!

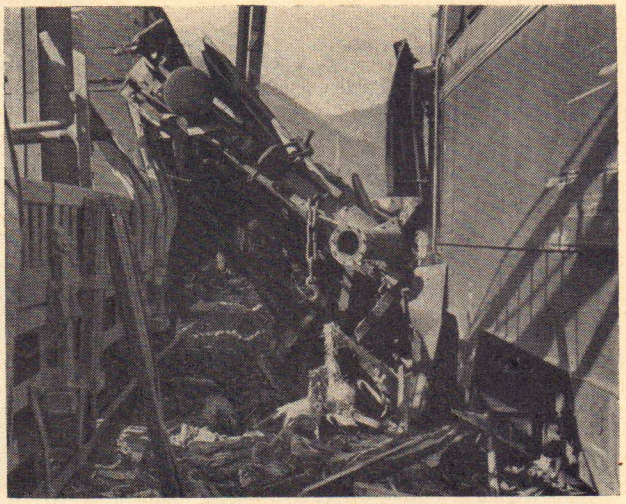
b) Entgleisung eines Güterzuges bei der Einfahrt

Am 1. Oktober um 9.20 Uhr entgleisten im Bf M. die ersten 6 Wagen eines einfahrenden Güterzuges infolge Umstellens einer Weiche unter den Fahrzeugen. Zwei der entgleisten Fahrzeuge stürzten um, drei verkeilten sich ineinander. Ein Fahrleitungsmast und zwei Signalmaste wurden geknickt.

Schaden: Zirka S 500.000!

Hergang:

Bf M. war am 1. Oktober von 8.00 bis 12.00 Uhr wegen Arbeiten am Stromnetz laut Ankündigung der STEWAG stromlos. Die Einfahrsignale waren unbeleuchtet und demnach untauglich; Auftrag zur Vorbeifahrt an denselben wurde mittels Signal 29 a erteilt.



Der Güterzug sollte auf Gleis 3 einfahren; hiezu ordnete der Fdl blockmäßig die Fahrstraßenprüfung und -sicherung an Stellwerk 2 an. Zu diesem Zeitpunkt näherte sich der Güterzug bereits dem Einfahrsignal. Der dort als Signalgeber eingesetzte Bedienstete der zuständigen Bahnmeisterstelle gab hierauf, ohne hiezu beauftragt worden zu sein, dem Zug Signal 29 a.

Als der Güterzug die Einfahrweiche befuhr, wurde diese eben vom Stellwerkswärter, der die Annäherung des Zuges nicht wahrgenommen hatte, in die angeordnete Stellung gebracht, wodurch es zur Entgleisung kam.

Und die Lehre aus diesem Ereignis:

Der Dienst des Signalgebers ist verantwortungsvoll. Es dürfen zu diesem Dienst nur solche Bedienstete herangezogen werden, die ihre Aufgaben auch zu erfüllen vermögen. Daraus ergibt sich, daß der Vorgesetzte, der einen Bediensteten zum Signalgeber bestimmt, hinsichtlich dessen Verwendbarkeit verantwortlich ist. Aufgabe des Bf-Vorstandes ist es, den Signalgeber mit seiner Tätigkeit vertraut zu machen. Der Bedienstete muß die einschlägigen Bestimmungen der DV V 2 und V 3 beherrschen, ehe er seinen Dienst selbständig ausübt.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst könnten auch hier wertvolle Arbeit leisten, indem sie im Unterricht bei den Bedienstetengruppen, aus welchen Signalgeber gestellt werden, einschlägige Beispiele vortragen und die entsprechenden Bestimmungen erläutern.

Abschließend ist zu sagen, daß auch ein Verschulden des Stellwerkswärters vorlag, da er eine Weiche umstellte, wiewohl sie von Fahrzeugen besetzt war.

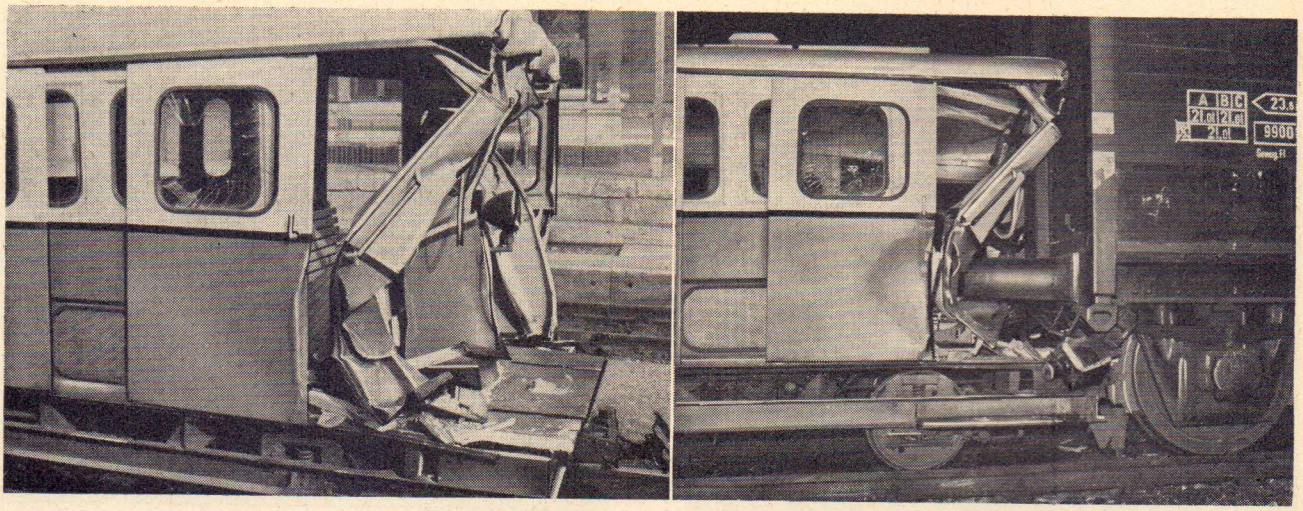
c) Schwerer Kleinwagenunfall

Am 6. Oktober vereinbarte der Fdl des Bf G. mit seinem Kollegen im Nachbarbf H. eine Kl-Fahrt von Bf G. bis zu einem bestimmten Kilometer der Strecke und zurück. Die Abfahrt sollte um 17.15 Uhr nach Durchfahrt eines Güterzuges im Bf G. erfolgen.

Der Kl-Führer, gleichzeitig auch Kl-Fahrer, ein Bediensteter einer Fernmeldestreckenleitung, war sowohl durch Eintragung in der Fahrtanweisung als auch mündlich vom vorausfahrenden Güterzug verständigt worden. Überdies sah er selbst den um 17.13 Uhr im Bf durchfahrenden Güterzug. Er fuhr mit dem Kl samt 3 beladenen, gezogenen Anhängern, wie vereinbart, um 17.15 Uhr vom Bf G. ab.

Kurz nach Durchfahrt des Güterzuges im Bf G. bemerkte der Schlußschaffner einen verbremsten Wagen und betätigte die Notbremseinrichtung. Unmittelbar nach Stillstand lief er zu dem betreffenden Wagen vor, um die Bremsen zu lösen. Inzwischen fuhr der Kl mit den Anhängern, dessen Führer den Schlußwagen wegen eines Linksbogens erst auf zirka 50 bis 60 m wahrnahm, trotz sofort eingeleiteter Bremsung auf diesen auf. Dabei verkeilte sich der Kl mit dem Schlußwagen und wurde schwer beschädigt. Der Kl-Führer erlitt eine schwere Verletzung und mußte mit der Rettung in das Krankenhaus eingeliefert werden.

Dieser Unfall gibt Veranlassung, an die Punkte 543 und 546 der DV V 3 zu erinnern. Darin heißt es unter anderem, daß Kl in einen Raumabschnitt, der durch einen vorausfahrenden Zug besetzt ist, dem Zug nur **bei Tag und sichtigem Wetter** nachfahren dürfen. Beim Fahren im



besetzten Raumabschnitt oder in unübersichtlichen Streckenabschnitten ist **vorsichtig** zu fahren. Es muß immer damit gerechnet werden, daß — wie der Fall beweist — der vorausgefahrene Zug aus irgendeinem Grund angehalten hat.

d) Zusammenprall eines Kl mit Personenkraftwagen

Oft vorkommende Zusammenpralle von Kleinwagen mit Straßenfahrzeugen nötigen dazu, beobachtete Fehlhandlungen unserer Bediensteten darzustellen. Hiezu diene ein Beispiel:

Auf einer abgeschrankten EK kam es bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines Motorbahnwagens und 3 geschobenen Anhängern mit einem Pkw. Am Pkw entstand Sachschaden in der Höhe von S 5.000. Ursache: Kl-Führer und -fahrer waren in der Fahrtanweisung und auch mündlich davon verständigt worden, daß der Schranken der genannten EK gestört sei. Der Kl-Führer befand sich am ersten geschobenen Anhänger und gab bei Annäherung an die EK dem Kl-Fahrer Signal „Herkommen". Der Kl fuhr, ohne vor der EK anzuhalten und ohne Abgabe des Signals 47 „Achtung" über die EK (siehe Punkt 548 der DV V 3), wobei es zum Zusammenprall kam.

Im Zusammenhang damit sei nochmals Punkt 546 zitiert, wonach vor und auf unabgeschrankten EK, deren Straßenstücke beiderseits der Bahn nicht überblickt werden können, ebenfalls vorsichtig zu fahren ist.

e) Beschädigungen von Kesselwagen

Innerhalb einer kurzen Zeitspanne kam es zu 3 schweren Beschädigungen von Kesselwagen. In allen Fällen lag die Ursache in nachlässiger Dienstleistung der Zugbegleit- bzw. Verschubbediensteten. So auch im nachstehend geschilderten Fall.

Beim Verschub im Bf M. wurden 7 Wagen in das mit einer Wagengruppe besetzte Gleis 8 (Länge 400 m) abgestoßen. Infolge ungenügender Bedienung der Handbremse durch den mitfahrenden Schaffner kam es zu einem starken Anprall, wobei ein beladener Wagen entgleiste. Die Puffer dieses Wagens bohrten sich in den nachgereihten, mit Schwefelsäure beladenen Kesselwagen, wodurch die Ladung ausfloß.

Sachschaden: S 139.000!

Die Ursache lag in unsachgemäßer Bedienung der Handbremse, da ein Bremsweg von 400 m zur Verfügung stand. Es lagen diesfalls Verstöße gegen DV V 3, Punkte 57, 67 und 98 e) sowie DV M 26, Punkt 202, vor.

Es wäre nicht zum Unfall gekommen, wenn der Verschubleiter Punkt 99 der DV V 3 beachtet hätte. Diesem zufolge dürfen mit ätzenden oder giftigen Stoffen gefüllte Kesselwagen durch Abstoßen oder Abrollen nicht bewegt werden!

Aber auch der Fdl des Bf M. wurde anläßlich dieses Unfalles zur Verantwortung gezogen. Er hatte es verabsäumt, so rasch als möglich mit der Aufnahme des Tatbestandes des Ereignisses zu beginnen und die Durchführung von Voreinvernahmen selbst vorzunehmen oder zumindest in einem Unterwegsbf zu veranlassen. Dadurch hatte er den Hergang sowie die Ursache des Verschubzusammenstoßes unrichtig gemeldet und die Erhebungen erschwert.

Diese Fehler des Fdl stellen leider keinen Einzelfall dar. Am 2. September nach einem Verschubzusammenstoß im Bf A. und am 4. September nach Entrollen von 4 Wagen im Bf H. wurden die gleichen Verstöße begangen.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst könnten diese Fälle zum Anlaß eingehender Besprechungen insbesondere der Punkte 60, 66 bis 68, 70 und 83 der DV V 26 nehmen.

59. Etwas für jeden

Bf-Vorstände, Fdl!

In den fernschriftlichen Meldungen über Anstände auf EK ist stets **die Art des Weges** (Bundes-, Landes-, Bezirks- oder Gemeindestraße, Feldweg, Fußweg) und die Art der Sicherung der EK anzugeben (siehe unter „Allgemeine Meldebestimmungen" sowie das Meldebeispiel über „Zusammenprall mit Straßenfahrzeug" in der Anlage 3 zur DV V 26). Weiters ist aber auch anzuführen, ob Andreaskreuze, Stop- (Halt vor Kreuzung) oder Privatwegtafeln aufgestellt sind.

Außerdem ist bei Anständen auf EK **(Bundesstraße)** stets auch die Nummer oder der Name der Bundesstraße anzuführen, z. B.
„unabgeschrankte EK (Bundesstraße 1)" oder
„abgeschrankte EK (Mariazeller Bundesstraße)".

Auch wird immer wieder unterlassen, im Fernschreiben anzugeben, welche Polizei- oder Gendarmeriedienststelle bzw. welches Bezirksgericht vom Unfall verständigt wurde (siehe Meldebeispiel).

Weiters wird oft vergessen, die Ursache eines außergewöhnlichen Ereignisses bekanntzugeben oder, falls diese zum Zeitpunkt der Abgabe des Fernschreibens noch nicht feststeht, „Ursache ungeklärt" anzuführen.

An die Betriebskontrollore und Erhebungsbeamten bei den BBDionen wird appelliert, sowohl den Eingang der Fernschreiben als auch ihre vorschriftsmäßige Abfassung zu überwachen!

Sinngemäß ist bei Abgabe von fernmündlichen Meldungen vorzugehen.

Zugführer!

Gemäß Punkt 430 der DV V 3 hat der Zugführer seinen Platz in der Regel an der Zugspitze einzunehmen (Gepäckwagen, Kabinentender, hinterer Führerstand eines E- oder Diesel-Tfz).

Es ist nicht im Sinne der Vorschrift gelegen, daß z. B. der Zugführer eines Schnellzuges, dessen Gepäckwagen am Zugschluß gereiht ist, in einem der vorderen Reisezugwagen ein Abteil 1. Klasse für sich allein in Anspruch nimmt und dort seinen Dienst versieht. Es konnte am 14. September sogar beobachtet werden, daß der Zugführer eines Schnellzuges in einem Abteil 1. Klasse sitzend von Befehlsbf bis Befehlsbf mit einer kurzen Unterbrechung eine Zeitung las, statt die vorgeschriebene Signalbeachtung durchzuführen!

Gemäß Punkt 448 ist der Zugführer im angeführten Fall für die Signalbeachtung voll **verantwortlich!** Auch ist er nach Punkt 476 zur Beobachtung des Zuges verpflichtet.

Irrig ist auch die von einem Zugführer vertretene Auffassung, er habe zu beobachten, ob die Fdl bei der Durchfahrt am Platze seien. Vielmehr muß die Zugmannschaft vom Fdl gesehen werden können. Sie hat sich durch Anlegen der Hand an die Dienstmütze bzw. durch leichtes Heben der Handlaterne bemerkbar zu machen (DV V 3, Punkt 488).

Bewachung von Eisenbahnkreuzungen

Von den mit der Bewachung von Eisenbahnkreuzungen beauftragten Bediensteten wurde wieherholt die **irrige** Auffassung vertreten, sie müßten sich bei der Regelung des Straßenverkehres durch Armzeichen in der **Straßenmitte** aufstellen.

Es sei daher nochmals Punkt 165 der DV V 2 zitiert, in dem unter anderem steht:

„.... Der mit der Bewachung beauftragte Bedienstete hat sich, wenn eine Zug-, Verschub- oder Kleinwagenfahrt zu gewärtigen ist, auf der Straßenfahrbahn so aufzustellen, daß er den Straßenbenützern die Brust bzw. den Rücken zeigt und von diesen leicht gesehen werden kann ....".

So wird z. B. bei Eisenbahnkreuzungen, die laut Bf-DO bzw. Bedienungsanweisung auf beiden Seiten bewacht werden müssen — meistens verfügt wegen starken Straßenverkehrs —, sich der Bewacher nur so weit in die Fahrbahn (das ist der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße) stellen müssen, daß er die herannahenden Kraftfahrzeuge entsprechend weit sieht und somit von deren Lenker auch gesehen werden kann.

---

60. Kampf dem Verderb!

Verzögerung eines Kühlwagens, beladen mit geschlachteten Kälbern

Am **17. August 1965** wurde im Grenzbf B. der Kühlwagen 706492, beladen mit geschlachteten Kälbern, von Polen für den Fremdenverkehrsort F. den ÖBB zur Weiterleitung übergeben. Der Wagen wurde in seinem Lauf erheblich verzögert und kam erst am **21. August 1965** im Bestimmungsbf an.

Der Wagen wurde bereits am 17. August im Bf F. hinterstellt, rollte am 18. August nach P. und M. weiter und wurde neuerlich im Bf M. hinterstellt. Am 20. August wurde der Wagen zum dritten Mal, und zwar im Bf St., hinterstellt. Nach langwierigem Suchen konnte der Standort ermittelt und rasche Weiterleitung veranlaßt werden.

Wiewohl der Wagen in 8 österreichischen Bf längere Zeit stand, wurde von keinem Bf geprüft, ob für die leicht verderbliche Sendung Nachbeeisung erforderlich war. Die Sendung konnte erst am **5. Tag** nach dem Grenzübertritt dem Empfänger ausgefolgt werden!

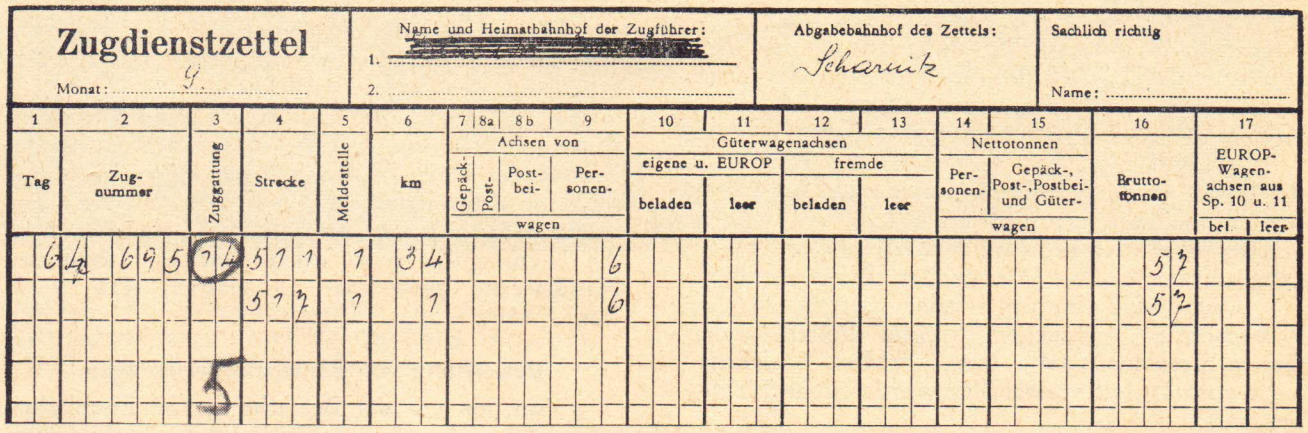
Bf-Vorstände, Kontrollore! Sorgt dafür, daß in Bf, in denen Güterzüge hinterstellt werden, die Beförderungspapiere durchgesehen und verderbliche Sendungen raschest weiterbefördert werden.

61. Unrichtige Ausfertigung von Zugdienstzetteln

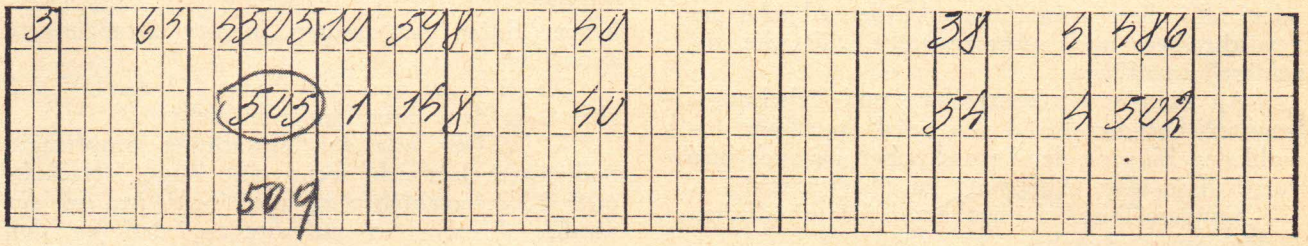
Die Ermittlung der Zugleistungen ist die Grundlage für die Erstellung der Zugleistungsstatistik, die vorwiegend zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Zugverkehres dient. Die hiezu nötige Unterlage — der Zugdienstzettel — muß daher mit größter Gewissenhaftigkeit geführt und weiterbehandelt werden.

Leider werden immer wieder nachstehende Fehler gemacht:

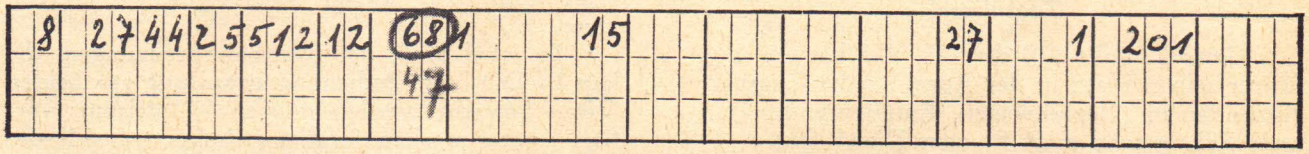
1. Falsche Zuggattung



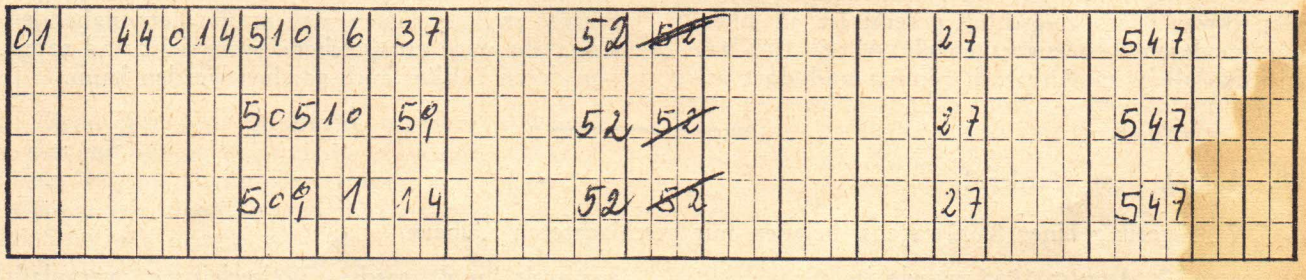
2. falsche Streckenbezeichnung



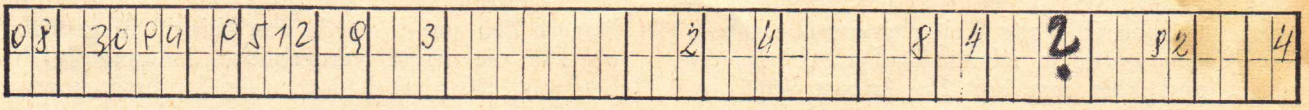
3. unrichtige Kilometerangabe



4. falsche Eintragung der Achsen



5. fehlende Gewichtseintragung



Auch auf die vollständige Erfassung aller der Postbeförderung dienenden Wagenachsen durch Eintragung in den Spalten 8 a und 8 b des Zugdienstzettels wird nachdrücklichst hingewiesen, da auf Grund dieser Eintragung die Abrechnung mit der Post- und Telegraphenverwaltung erfolgt. Unterlassene Eintragungen von Postwagenachsen bedeuten finanzielle Einbußen für die ÖBB.

Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst! Behandelt das Thema „Zugdienstzettel" eingehend im Dienstunterricht!

62. Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen

Punkt 341 der DV V 3 bestimmt, daß Verspätungen personenbefördernder Züge von 10 Minuten oder mehr möglichst frühzeitig auf der Verspätungstafel anzuschreiben und durch Lautsprecher anzusagen sind. Bekanntzugeben ist die Verspätung, mit der der Zug voraussichtlich eintreffen wird. Die Anschrift ist nach Ankunft des Zuges zu löschen.

Überdies ist die Eisenbahn auch gesetzlich zur Bekanntmachung von Zugverspätungen und Betriebsstörungen verpflichtet (EVO, § 24)!

Nur zu oft wird die Verspätung eines Zuges, wiewohl sie schon lange bekannt ist, nicht an die Verspätungstafel angeschrieben bzw. nicht durch Lautsprecher angesagt. Es wurde sogar beobachtet, daß die Fdl den Fahrgästen die Verspätung lieber wiederholt mündlich mitteilen, statt das Publikum durch Anschrift auf der Verspätungstafel zu unterrichten.

Kein Wunder, wenn man dann in einer Zeitung folgendes zu lesen bekommt:

„. . . . Auf den meisten Bahnhöfen sind schwarze Tafeln angebracht zum Behufe, um den Reisenden etwaige Zugverspätungen bekanntzugeben. Nun darf man aber nicht meinen, daß dies geschieht. Auch nicht in einem Falle habe ich gefunden, daß von diesen Tafeln fallweise Verspätungen hätten abgelesen werden können. Wozu hängen die dann überhaupt heraußen? Oder sind sie nur Überreste einer alten Zeit, die man vergessen hat wegzunehmen? — Und dann: die Bundesbahn würde sich durchaus nichts vergeben, wenn sie bei Ankündigung von Verspätungen durch den Lautsprecher (wahrscheinlich sind deswegen die besagten Tafeln überflüssig geworden?) immer auch den Grund dafür bekanntgeben würde. Viel Ärger und Aufregung und nicht wenig ungerechte Kritik würden beim Reisepublikum unterbleiben. So konnte ich einmal bei einer Reise jenseits der Grenze die Ausrufung hören: ‚Wir bitten, die Verspätung zu entschuldigen, da wir einen verspäteten Anschlußzug abwarten mußten'. Und dabei hat es sich nur um 8 Minuten Verspätung gehandelt. Das Reisepublikum wäre für solchen Dienst am Kunden gewiß dankbar."

Verspätungen sind daher sofort bei Bekanntwerden an die Tafel anzuschreiben. Sind Lautsprecher vorhanden, so sind Verspätungen **überdies** anzusagen. Auch Verspätungsänderungen von 10 Minuten und mehr sind sinngemäß sofort nach Bekanntwerden an der Tafel bzw. durch Lautsprecher kundzumachen.

Bei Verspätungen von 15 Minuten oder mehr sind die Fahrgäste in einer das dienstliche Interesse wahrenden Form auch über die Ursache zu unterrichten (diesbezügliche Berichtigung der DV V 3 steht bevor).

Auf Einhaltung dieser Verpflichtungen haben die Bf-Vorstände ständig Einfluß zu nehmen!

Was ist mit dem Eilzug aus Salzburg los?

Zwei Möglichkeiten:

a) Der Zug **ist bereits** angekommen.

Warum wurde dann die Zug- und Verspätungsanzeige nicht gelöscht?

b) Der Zug **ist noch** ausständig.

Was nützt eine Verspätungsanzeige, wenn sie nicht den Tatsachen entspricht?

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 1965 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 — 987