

II-1454 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

15.5.1968

645/A.B.

zu 591/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Dipl.-Ing. Dr. W e i ß

auf die Anfrage der Abgeordneten P e t e r und Genossen,
betreffend Verhinderung von Zugskatastrophen durch Verbesserung des
Kontrollsystems.

Zur Anfrage des Herrn Abgeordneten erlaube ich mir, folgendes
mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Der Eisenbahnunfall in Marchtrenk am 7.3.1968, verursacht durch
das Losewerden und Herabfallen der Lichtmaschine bei einem Schlafwagen der
ISTG, dessen Erhaltung den Österreichischen Bundesbahnen nicht obliegt,
darf als Einzelfall angesehen werden, und es sind im Bereich der Österrei-
chischen Bundesbahnen derartige Unfallursachen bisher nicht festgestellt
worden.

Die Untersuchung der Züge erfolgt nach der Dienstvorschrift für
das Wagenuntersuchungspersonal.

Das derzeitige Kontrollsystem der Österreichischen Bundesbahnen
wird in ähnlicher Form auch von allen anderen europäischen Bahnverwaltungen
gehandhabt und selbst eine Ausdehnung der Zugsuntersuchungen im Grenzbahn-
hof hätte den Unfall, der in seiner Art außergewöhnlich ist, nicht ver-
hindern können, weil der an der Lichtmaschinenaufhängung später festge-
stellte Mangel, wenn er schon in Buchs bestanden hätte, von außen kaum
sichtbar gewesen wäre.

Trotzdem wurde seitens der Generaldirektion der Österreichischen
Bundesbahnen Weisung gegeben, Schlafwagen der in Rede stehenden Bauart be-
sonders gewissenhaft zu untersuchen.

Weiters wurden jene ausländischen Bahnverwaltungen, die für die
Zulassung dieses Schlafwagentyps zum internationalen Verkehr verantwort-
lich sind, von dem Unfall verständigt, um zu prüfen, ob konstruktive Ver-
besserungen möglich sind.

645/A.B.

- 2 -

zu 591/J

Zu Frage 2)

Für die technische Einsatztauglichkeit von Schlaf- und Speisewagen, die nicht zum Bestand der Österreichischen Bundesbahnen gehören, ist jene Privatwerkstätte zuständig, welcher der Wagen von der Gesellschaft, der der Wagen gehört, im Verein mit der Bahnverwaltung, in deren Bereich diese Werkstätte liegt, zur Erhaltung zugewiesen ist. Im gegenständlichen Falle liegt die Erhaltungswerkstätte im Ausland.

Nach den Bestimmungen des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr hat ferner jede Verwaltung dafür zu sorgen, daß die Wagen beim Verlassen des Ausgangsbahnhofes betriebsfähig sind, demnach beim Ex 20 die Schweizerischen Bundesbahnen in Basel.

Die Fahrsicherheit wird, wenn Reisezugwagen von ausländischen Verwaltungen auf ÖBB-Strecken übergehen, vom Wagenuntersuchungspersonal der Österreichischen Bundesbahnen anlässlich der Zugübernahme im Grenzbahnhof nach dem eingangs angeführten Übereinkommen festgestellt. Die Übernahmeuntersuchen können sich wegen der relativ kurzen zur Verfügung stehenden Zeit begreiflicherweise nur auf die Feststellung offensichtlicher Gebrachen beschränken.

Zu Frage 3)

Der Schlafwagen WL 4780 wurde in einer belgischen Werkstätte am 10. Oktober 1967 das letztmal der international jährlich vorgeschriebenen Untersuchung unterzogen.

Zu Frage 4)

Wenn der Nationalrat einen solchen Bericht wünscht, bin ich gerne bereit, diesem Wunsche nachzukommen.

-.-.-.-