Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

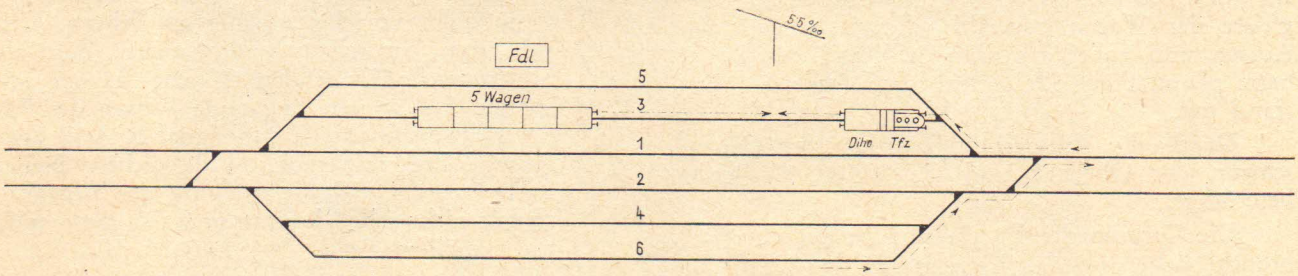
Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück	Wien, am 1. Dezember 1965	Jahrgang 1965

Inhalt:
63. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
64. Platz des Schlußschaffners bei Führung von Zügen mit Zugbegleitern
65. Dienst des Signalgebers
66. Unterlassene Meldung kostet S 15.000!
67. Man schrieb uns
68. Unfallverhütung
69. 30. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?"

63. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Leichtsinn verursacht Verletzung zweier Bediensteter und Schaden von S 100.000!

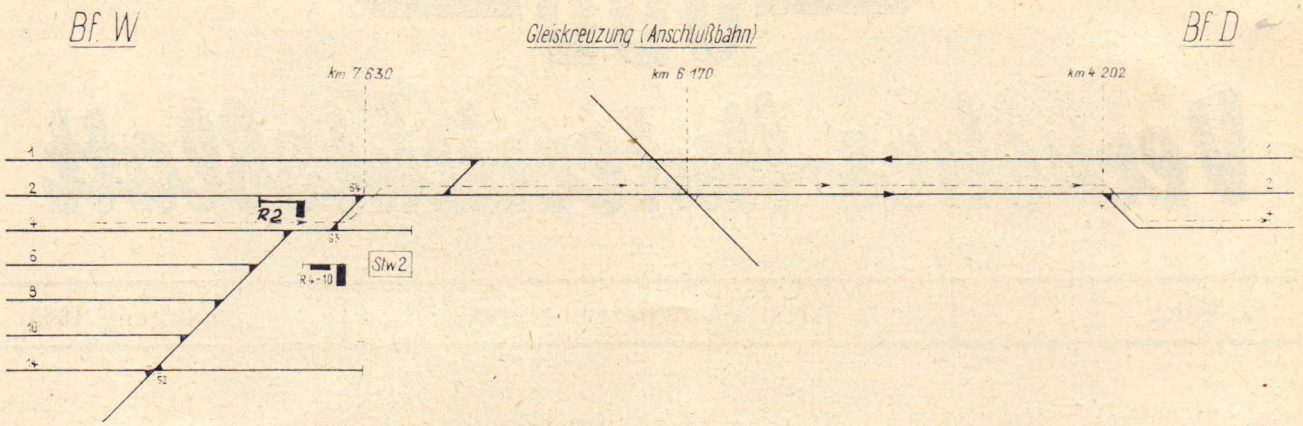


Am 11. Oktober um 5.20 Uhr wurden im dargestellten Bf auf Gleis 3 die 5 Wagen eines Bezirksgüterzuges etwa in Höhe der Fahrdienstleitung gesichert aufgestellt. Anschließend erfolgten auf Gleis 6 Verschubarbeiten mit dem Zug-Tfz. Danach fuhr das Zug-Tfz mit dem geschobenen Gepäckwagen nach Gleis 3, um dort an den Zug zu schließen.

Einer der Schaffner wollte den weiten Anfahrweg des Zug-Tfz an den Zug abkürzen, entfernte die Hemmschuhe und löste die bei einem Wagen angezogene Handbremse, worauf sich die 5 Wagen im Gefälle von 5,5 ‰ in Bewegung setzten. Sie stießen mit dem entgegenkommenden, geschobenen Verschubteil so heftig zusammen, daß der Gepäckwagen mit einer Achse entgleiste und ebenso wie ein Güterwagen der entrollten Gruppe schwer beschädigt wurde. Am Tfz entstand geringer Sachschaden. Der Verschubleiter im Gepäckwagen und der Spitzenverschieber zogen sich Verletzungen zu und mußten ärztliche Behandlung in Anspruch nehmen.

Die unbesonnene Handlungsweise des Schaffners brachte nicht nur keinen Zeitgewinn ein, sondern hatte bedauerlicherweise die Verletzung zweier Bediensteter und erheblichen Sachschaden zur Folge.

b) Entgleisung eines Güterzuges und das Erhebungsergebnis



Am 26. Oktober um 3.30 Uhr wurden im skizzierten Bf W. von einem Güterzug 13 Wagen auf Gleis 4 abgestellt und in Richtung Stellwerk 2 durch Anziehen zweier Handbremsen sowie durch Unterlegen mit einem Hemmschuh gesichert.

Um 4.45 Uhr traf ein weiterer Güterzug mit 11 Wagen auf Gleis 2 ein. Der Zug wurde über Stellwerk 2 nach Gleis 4 überstellt, wo ein Schaffner die dort stehenden 13 Wagen ankuppelte. Er löste zwar die beiden angezogenen Handbremsen, übersah aber den aufgelegten Hemmschuh und untersuchte die ihm zugewiesene Wagengruppe nur sehr mangelhaft.

Um 5.00 Uhr, bei Ausfahrt des Güterzuges aus Gleis 4, wurde der Hemmschuh bis zur Weiche 64 im km 7,630 mitgeschleift. Dort entgleiste der 12. Wagen mit einer Achse und rollte so bis km 6,170, wo er sich auf der Gleiskreuzung einer Anschlußbahn von selbst wieder eingleiste. Im km 4,202 auf Weiche 4 des Nachbarbf D. entgleiste der Wagen neuerlich, diesmal mit beiden Achsen und rollte bis zum Stillstand des Zuges beim planmäßigen Haltepunkt im entgleisten Zustand mit.

Durch die Entgleisung wurden der Wagen schwer, der Oberbau und die Weiche 64 leicht beschädigt.

Die Ursache der Entgleisung ist eindeutig; es braucht daher auf das Verschulden des Schaffners nicht näher eingegangen werden. Im Zuge der Erhebungen wurden jedoch noch folgende, teils schwerwiegende Mängel festgestellt:

1. Der Zugführer des Güterzuges duldete, daß sich seine beiden Schaffner im Gepäckwagen hinter dem Zug-Tfz aufhielten (siehe hiezu den Artikel „Platz des Schlußschaffners bei Führung von Zügen mit Zugbegleitern“ im vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblatt).
2. Der Stellwerkswärter im Stellwerk 2 des Bf W. versuchte die Entgleisungsursache dadurch zu verschleiern, daß er den bei Weiche 64 abgeschleuderten Hemmschuh versteckte.
3. Die Sicherungsanlage des Bf W. besteht aus einem Befehlsabgabefeld beim Fdl und einem Befehlsempfangsfeld im Stellwerk 2. Eine Fahrstraßenfestlegung für Ausfahrten in Richtung D. ist nicht vorhanden. Der Fdl hat sich von der Stellung der Ausfahrsignale durch Augenschein zu überzeugen bzw. sich fernmündlich die Stellung vom Stellwerkswärter melden zu lassen. Der Auftrag zur Fahrstraßenprüfung und -sicherung im Bereich des Stellwerkes 2 erfolgt laut Bf-Do fernmündlich; ebenso muß der Vollzug gemeldet werden. Bei den Erhebungen wurde festgestellt, daß seit langer Zeit nur der fernmündliche Auftrag zur Fahrstraßenprüfung erteilt wird, jedoch weder eine fernmündliche Vollzugsmeldung gegeben bzw. vom Fdl verlangt wird noch eine diesbezügliche Eintragung in den Fahrstraßenprüfvormerken aufscheint.

   Weiters unterließ es der Stellwerkswärter, die Fahrstraße für die Ausfahrt des Güterzuges vorschriftsmäßig zu sichern. Um sich das Umstellen und Sichern der als Schutzweiche dienenden Weiche 52 zu ersparen, ließ er den Zug ohne Wissen des Fdl bei haltzeigendem Ausfahrsignal R 4-10 ausfahren. Dies war möglich, da dichter Nebel herrschte, der Fdl die Stellung des Ausfahrsignals nicht sehen konnte und sich diese auch nicht melden ließ.

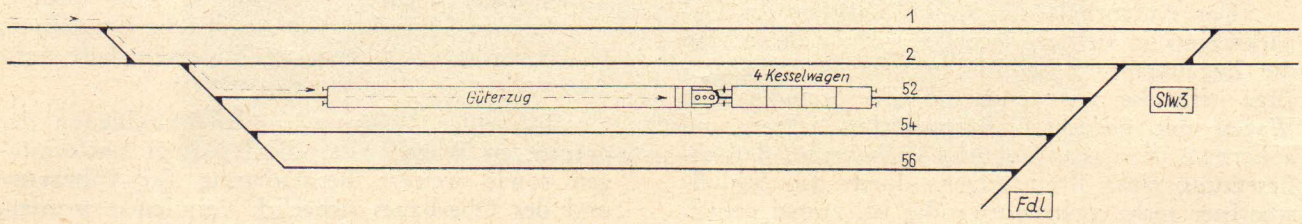
   Da die Abfertigung des Zuges in Richtung Bf D. gemäß Tafel B 15 durch Vermittlung des Stellwerkes 2 erfolgt, konnte der Stellwerkswärter bei der angeordneten Vermittlung der Abfahrerlaubnis die Zugmannschaft — wieder ohne Wissen des Fdl — von der Untauglichkeit des Ausfahrsignals verständigen.
4. Das vom Fdl abgesetzte Fernschreiben — es hatte nachstehenden Wortlaut — war unrichtig abgefaßt und enthielt auch keine Angabe über die Ursache des Ereignisses:
   „Dienstag, 26. Oktober, meldete mir um 5.15 Uhr der Fdl vom Bf D., daß beim Zug 7373 der Wg ÖBB-G-164709 mit beiden Achsen entgleist angekommen ist. Ich begab mich hierauf zum Stellwerk 2, um nachzu-

sehen, ob der Wagen bereits im Bf W. entgleist ist. Ich stellte fest, daß der Wagen beim Herzstück der Weiche 64 entgleist und im entgleisten Zustand bis Bf D. gerollt war. Verletzt niemand. Oberbau beschädigt.

Bf W., i. A. ...."

5. Bei den Kontrollgängen des Bf-Vorstandes waren die mangelhaften Eintragungen in den Fahrstraßenprüfvormerken nicht beanstandet worden.
6. Der Fdl des Bf D., dem vom Bf W. eine Unregelmäßigkeit beim anrollenden Güterzug gemeldet worden war, unterließ es, gemäß ZSV 14 den Zug sofort anzuhalten, was durch Zurückstellen des bereits freigestellten Einfahrsignals möglich gewesen wäre. Es wäre dadurch die zweite Entgleisung bei Weiche 4 und eine weitere Beschädigung des entgleisten Wagens sowie des Oberbaues vermieden worden. Der Fdl begnügte sich damit, den einfahrenden Zug genau zu beobachten; als er den entgleisten Wagen sah, gab er Haltsignale. Dennoch fuhr der Zug noch bis km 3,880 zum planmäßigen Haltepunkt weiter.
7. Einer der Schaffner im Gepäckwagen hatte wohl zwei kreisförmige Bewegungen der weißgeblendeten Handlaterne des Fdl beobachtet, diese Zeichen aber nicht als Haltsignale aufgefaßt und deshalb Anhaltemaßnahmen unterlassen. Ihm muß daher vorgeworfen werden, daß er das Signal nicht zumindest im bedenklichen Sinn aufgefaßt und entsprechend gehandelt hatte.

c) Zusammenstoß eines Güterzuges mit Wagengruppe



Im dargestellten Bf stieß ein um 23.45 Uhr auf Gleis 52 einfahrender Güterzug mit einer Wagengruppe (4 Kesselwagen) zusammen. Dabei wurden ein Kesselwagen schwer, das Zug-Tfz sowie 4 weitere Güterwagen leicht beschädigt. Beim Kesselwagen wurde der Kessel aufgerissen, so daß die Ladung (40 t Heizöl) ausfloß. Sachschaden: S 270.000!

Hergang:

Die Wagengruppe war um etwa 22.45 Uhr durch den Verschubleiter ohne Wissen und Zustimmung des Fdl auf dem Hauptgleis 52 im Fahrstraßenprüfbereich des Fdl abgestellt worden. Der Stellwerksmeister des Stellwerkes 3 ließ die Besetzung des Gleises zu und verabsäumte es ebenfalls Zustimmung beim Fdl einzuholen.

Um 23.35 Uhr gab der Fdl blockmäßig die Einfahrt für den Güterzug nach Gleis 52 frei. Da er die Fahrstraßenprüfung nur äußerst mangelhaft vornahm, nahm er die Besetzung des Gleises nicht wahr. Vom Stellwerk 3 erhielt der Fdl die Meldung über die Durchführung der Fahrstraßenprüfung, wiewohl der Stellwerksmeister nicht wußte, ob die in das zu prüfende Gleis gestellte Wagengruppe abgezogen wurde und er bei einiger Aufmerksamkeit die im Prüfbereich des Fdl stehenden Wagen hätte sehen müssen.

Der Tfz-Führer des einfahrenden Güterzuges bemerkte die Besetzung des Einfahrgleises erst so spät, daß er trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung den Zusammenstoß (mit zirka 20 km/h) nicht mehr verhindern konnte.

Dem Fdl kann niemand den Vorwurf ersparen, die Fahrstraßenprüfung nachlässig oder vielleicht gar nicht durchgeführt zu haben.

Dem Stellwerksmeister im Stellwerk 3 muß zur Last gelegt werden, daß er das Aufstellen von Fahrzeugen auf dem Hauptgleis 52 ohne Wissen und Zustimmung des Fdl zugelassen und bei der Fahrstraßenprüfung für die Einfahrt des Güterzuges sein Augenmerk nicht auch auf Hindernisse außerhalb seines Prüfbereiches gerichtet hatte (DV V 3, Punkte 73 und 265). Schließlich verstieß auch der Verschubleiter gegen Punkt 73 der DV V 3.

Es scheint, daß es in diesem Bf bisher üblich war, Hauptgleise ohne Zustimmung des Fdl zu besetzen. Welche Folgen dies nach sich zieht, beweist der geschilderte Unfall eindeutig!

Seid stets vorsichtig beim An- oder Abkuppeln von Lokomotiven!

64. Platz des Schlußschaffners bei Führung von Zügen mit Zugbegleitern

(Beitrag eines Erhebungsbeamten der Bundesbahndirektion Linz)

Punkt 435 der DV V 3 besagt unter anderem, daß die Zugbegleitmannschaft möglichst gleichmäßig auf den ganzen Zug zu verteilen ist und daß der Zugführer den Platz des Schlußschaffners bestimmt, der sich möglichst nahe dem Zugschluß befinden soll. Er muß die durchgehende Bremse betätigen können.

Trotz dieser eindeutigen Bestimmung wird bei Unfallerhebungen des öfteren festgestellt, daß sich bei mit mehreren Schaffnern besetzten Bezirksgüterzügen die gesamte Zugbegleitmannschaft — also einschließlich des Schlußschaffners — während der Fahrt im Gepäckwagen aufhält. Der als Schlußschaffner eingeteilte Bedienstete fühlt sich nicht verpflichtet, von der ihm vorgeschriebenen Stelle aus die Signal- und Zugbeobachtung durchzuführen.

Der Aufenthalt des Schlußschaffners im Gepäckwagen ist vielfach darauf zurückzuführen, daß die Zugausgangsbf bei Bildung der Bezirksgüterzüge teilweise zu wenig auf die Stellung von Wagen mit gedeckten Bremshütten achten und außerdem die irrige Meinung vorherrscht, daß die Besetzung eines Bremswagens durch den Schlußschaffner nicht mehr notwendig ist, zumal gemäß Punkt 423 bzw. 425 der DV V 3 auch Güterzüge mit dem Zugführer allein gefahren werden.

Einige Beispiele sollen erneut die Wichtigkeit der Aufgaben des Schlußschaffners vor Augen führen:

1. Am 16. Februar 1965 entgleiste kurz nach der Ausfahrt aus dem Bf H. bei Zug 3494 (246 t, 26 Achsen) der fünftletzte Wagen mit einer Achse. Ein Schrankenwärter bemerkte die Entgleisung und gab Haltsignale, die jedoch von der Zugmannschaft nicht mehr wahrgenommen wurden. Nach 2 Kilometer entgleiste der Wagen auf einer Anschlußbahnweiche mit der zweiten Achse, stürzte um und stellte sich quer zur Gleisachse, wobei der Zug durch Trennung der Bremsleitung selbsttätig zum Stillstand kam.
2. Am 11. Juni 1965 entgleiste bei Zug 3486 (111 t, 18 Achsen) in km 139,7 zwischen den Bf R. und E. der drittletzte Wagen mit einer Achse. Unbemerkt von der Zugmannschaft wurde der Wagen im entgleisten Zustand 5 Kilometer mitgeschleift, bis der Zug von einem Schrankenwärter angehalten werden konnte, nachdem Haltsignale eines rückgelegenen Schrankenwärters, der die Entgleisung bemerkt hatte, von der Zugmannschaft nicht wahrgenommen worden waren.

In beiden Fällen wäre das Mitschleifen der entgleisten Wagen über diese großen Entfernungen sowie weitere Beschädigung der Fahrzeuge und des Oberbaues sicherlich vermieden worden, wenn der Schlußschaffner seinen Platz auf einem Bremswagen möglichst nahe dem Zugschluß eingenommen hätte. Er wäre dadurch in der Lage gewesen, auf allfällige dem Zug gegebene Signale zu achten und sich durch Ausblick davon zu überzeugen, ob ein betriebsgefährlicher Zustand eines Wagens oder eine Entgleisung eingetreten ist (DV V 3, Punkte 451 und 476).

---

65. Dienst des Signalgebers

Wir haben erst im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stk. aus 1965 die schwere Entgleisung eines Güterzuges besprochen, die durch unerlaubte Abgabe des Signals 29 und Umstellen der Einfahrweiche unter dem einfahrenden Zug verursacht wurde.

Diesmal sind wir in der Lage, die Angaben des schuldtragenden Signalgebers sowie des Fdl der Gendarmerie gegenüber zu zitieren.

Der Signalgeber: „Ich bin seit 3 1/2 Jahren bei den Österreichischen Bundesbahnen als Oberbauarbeiter beschäftigt. Gestern, den 1. Oktober, wurde ich ab 7.45 Uhr am Bf M. eingeteilt, beim Fernsprecher und Einfahrsignal aus Richtung K. als Ersatz für die ausgefallene elektrische Signalgebung das Signal 29 a zu geben. Diesen Dienst machte ich das erste Mal, wußte auch nicht, wie man diesen Dienst versieht und war diesbezüglich nicht geschult. Der Fdl sagte mir nur, daß er mir telefonisch Bescheid gibt.

So gegen 9.20 Uhr kam der Güterzug 4982 aus Richtung K. Ich sah von meinem Standpunkt zum Stellwerk 2 und bemerkte, daß der dortige Schranken schon geschlossen war und die Gleise 1 und 3 frei waren. Auf Grund dieser Wahrnehmung nahm ich an, der Fdl hätte vergessen, mich zu verständigen. Im Glauben, es ist alles für die Einfahrt des Zuges geregelt, gab ich das Signal 29."

Der Fdl.: „Am 1. Oktober um 7.45 Uhr meldete sich J. D. bei mir zur Abgabe des Signals 29 a. Ich teilte ihn zum Einfahrsignal aus Richtung K. ein und sagte ihm, daß er sich bei

Eintreffen dort beim Signalfernsprecher telefonisch melden müsse. D. meldete sich, wobei ich ihm sagte, daß er den Auftrag zur Abgabe des Signals von mir telefonisch erhält und erst dann das Signal abgeben dürfe . . ."

Der Signalgeber hatte also weder durch den Bf-Vorstand noch durch den Fdl eine Einführung in seine Dienstesobliegenheiten erhalten. Kein Wunder, wenn es dann zu solchen folgenschweren Unfällen kommt!

66. Unterlassene Meldung kostet S 15.000!

Am 30. Jänner 1963 um 18.46 Uhr stürzte die Reisende G. R., Sekretärin der Firma Böhler, im Bf M. beim Aussteigen aus Zug 1818 — nach eigenen Angaben — infolge vereister Plattform und Trittbretter des von ihr benutzten Wagens auf den Bahnsteig. Sie erlitt einen Bruch des linken Wadenbeinköpfchens mit Abbruch des äußeren Schienbeinknochens.

Die Österreichischen Bundesbahnen erlangten erst durch ein Schreiben der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt Kenntnis vom Unfall. Die nun nachträglich geführten Erhebungen ergaben, daß der Fdl des Bf M. am Tag des Ereignisses durch einen Bahnfremden in Kenntnis gesetzt wurde, daß sich im Wartesaal eine Frau befinde, die einen Arzt verlange. Der Fdl verständigte zwar daraufhin den Arzt, kümmerte sich jedoch nach dessen Einlangen weder um den Hergang, die Ursache noch die Folgen, obwohl ihm mitgeteilt wurde, daß die Verletzung der Frau ihre Einlieferung mit der Rettung in ein Krankenhaus erforderlich mache.

Bei den nachträglich geführten Erhebungen konnte nicht mehr der Beweis erbracht werden, daß die Trittbretter **nicht** vereist waren.

Vom Unfall hatten weder der Fdl noch die Zugmannschaft etwas bemerkt und da der Fdl sich über die Vorgänge in seinem Bf zu wenig kümmerte, wurde der Unfall auch nicht bei der Gendarmerie zur Anzeige gebracht. Dagegen konnte die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt einen Zeugen beibringen, der aussagte, daß Plattform und Trittbretter vereist waren.

Die Anstalt begehrte die Bezahlung eines Betrages von S 22.367 und einer Rente von S 2.538, die Pensionsversicherungsanstalt der Angestellten die Bezahlung eines Betrages von S 30.024. In mehreren Verhandlungen konnte erreicht werden, daß sich beide Anstalten durch Zahlung eines Betrages von S 15.000 abgefunden erklärten.

Hätte sich der Fdl entsprechend informiert und sofort die vorgeschriebenen Meldungen erstattet, so hätte rasche Erhebung unter Umständen den Beweis erbringen können, daß Plattform und Trittbretter des Wagens nicht vereist waren. Den Österreichischen Bundesbahnen wäre damit die Zahlung des Betrages von S 15.000 erspart geblieben.

Der Fdl des Bf M. wurde im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen!

67. Man schrieb uns

„. . . . Nachdem ich nun schon zum dritten Male eine falsche Auskunft von der Zugauskunft erhalten habe, erlaube ich mir über den letzten konkreten Fall Beschwerde zu führen:

Ich bin berufstätig und in Wien XX. beschäftigt und war infolge notwendiger Überstunden gezwungen, mit einem späteren Zug meinen Wohnort zu erreichen. Aus diesem Grunde habe ich am 1. 10. um 17.30 Uhr die Zugauskunft angerufen und gefragt, mit welchem Personenzug ich abfahren kann, um um zirka 22.00 Uhr in T. zu sein. Daraufhin gab mir Ihr Angestellter die Auskunft: Abfahrt 21.05 Uhr vom Bf F.

Zu meinem Entsetzen mußte ich dann feststellen, daß dieser Zug eingestellt war und erst um 22.05 Uhr der nächste fuhr.

Da etliche Züge bereits seit August eingestellt sind, müßten doch Ihre Angestellten darüber genauest informiert sein. Ich verlange daher, daß Sie Ihr hiefür zuständiges Personal energisch zur Rechenschaft ziehen, um in Hinkunft derartige Vorkommnisse zu vermeiden . . . .“

An alle Auskunftbediensteten!

In letzter Zeit wurden von Bahnkunden wiederholt Beschwerden über unrichtige Auskunfterteilung im Reiseverkehr — unter anderem im Zusammenhang mit erfolgten Zugeinschränkungen — vorgebracht.

Unrichtige Auskünfte bringen fast ausnahmslos Unannehmlichkeiten für den Anrufenden mit sich, der sich hierauf verläßt und danach seine Dispositionen trifft.

Würde uns eine falsche Auskunft gegeben, wären wir darüber mit Recht verärgert. Ist es zu verargen, wenn es auch unser Kunde ist und sich das richtige Urteil von der Zuverlässigkeit unserer Information bildet?

„. . . . Am Samstag, dem 4. 9., wollte ich als Reisender mit Zug 4906 vom Bf M. nach Bf St. fahren. Zirka 10 Reisende warteten auf die Ankunft des Zuges v o r dem Aufnahmsgebäude, da es ein schöner Nachmittag war. Der erwartete Zug kam jedoch nicht, wohl aber ein Güterzug, ein Lokomotivzug und ein Schnellzug. Bei jedem der Züge begaben sich die Fahrgäste mit Gepäck auf den Bahnsteig, mußten aber wieder an ihren ursprünglichen Standort zurückkehren.

Nach 30 Minuten Verspätung ersuchte ich in Gegenwart der Fahrgäste den Fdl, er möge die Verspätung des Personenzuges bekanntgeben, worauf er mir antwortete, **er sei hiezu nicht verpflichtet.** Nach 35 Minuten kam der Bahnhelfer und gab die Verspätung mit 50 Minuten bekannt . . . .“

Es wurde festgestellt, daß sich die Verspätungstafel des Bf M. bei der zuständigen Bm-Stelle in Reparatur befand. Die Fahrgäste wurden daher mündlich beim Lösen der Fahrkarte am Schalter über die voraussichtliche Verspätung des Personenzuges von 30 Minuten durch den Fdl unterrichtet. Die ursprünglich nicht bekannte Mehrverspätung von 50 Minuten gab der Bahnhelfer über Auftrag des Fdl am Bahnsteig durch Ausrufen bekannt.

So war es durchaus möglich, daß der Beschwerdeführer über die voraussichtliche Verspätung von 30 Minuten deshalb nicht unterrichtet war, weil er im Besitz einer Rückfahrkarte war und daher nicht zum Schalter kam. Zweifellos war er berechtigt, Auskunft zu verlangen und der Fdl hatte sie ihm zu geben.

„. . . . Gelegentlich meiner Geschäftsreise von Graz nach Utrecht am 23. 10. 1965 bin ich von einem jungen Schaffner, der für den Kurswagen 171 nach Krefeld zuständig war, derart zuvorkommend bedient worden, daß ich Sie über dieses Geschehen informieren möchte.

Dieser junge Schaffner hatte ausgesprochen gute Manieren, ein verbindliches Auftreten und ist ein Beispiel für ‚Service‘. Auch die übrigen Fahrgäste waren mit mir einer Meinung.

Ich hoffe, daß Sie diesem Mann, der kein Trinkgeld annehmen wollte, weil ‚Service‘ zu seinem Beruf gehört, entsprechendes Fortkommen in Ihrem Betrieb geben, womit Sie Ihren Reisenden einen großen Dienst erweisen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

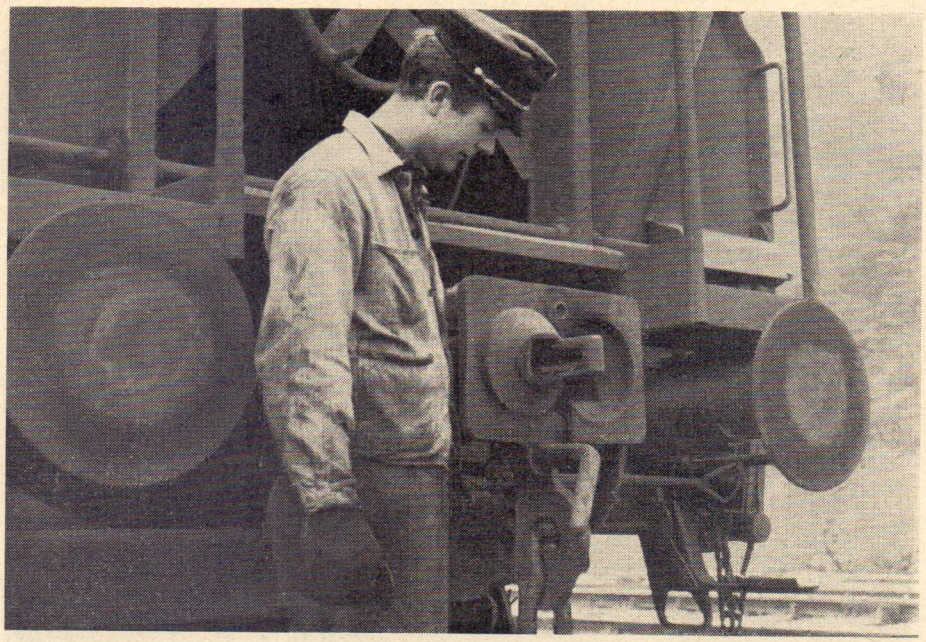
H. B., Handelsvereinigung,
Holland, Generaldirektor.“

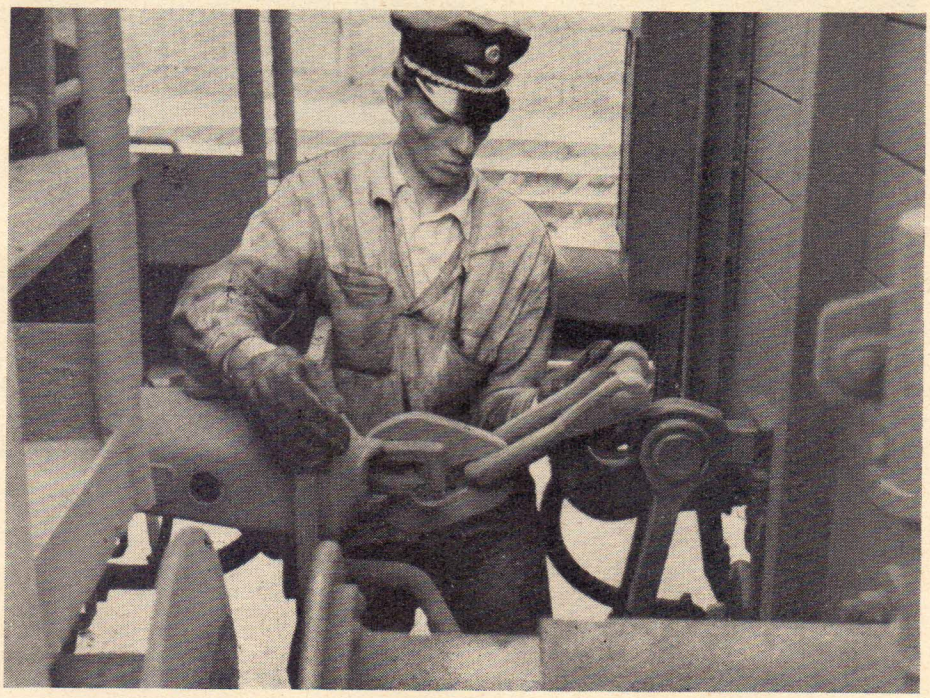
Zugbegleiter, Zughelfer!

In letzter Zeit wurden wiederholt von am Zugschluß gereihten Wagen Pufferstössel verloren.

Wir erinnern daher an unseren ausführlichen Artikel zum Thema „Pufferprobe“ im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stk. aus 1962 und empfehlen den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst neuerliche Behandlung dieses Stoffes im Dienstunterricht.

68. Unfallverhütung





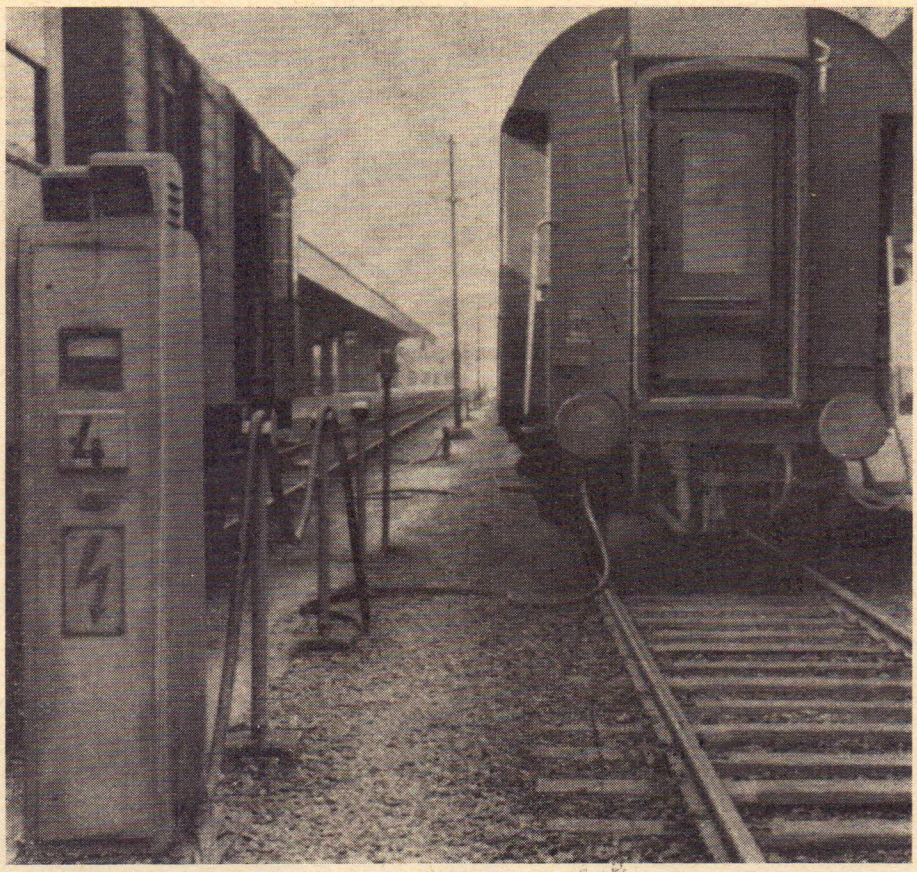
Falsch!

Die schwere Verletzung eines Schaffners beim Kuppeln eines Wagens mit Scharfenbergkupplung und eines mit gewöhnlicher Schraubenkupplung veranlaßt uns, die hiezu erlassenen Bestimmungen in Erinnerung zu rufen:

Es ist dies Punkt 3.6.8. (4) des Heftes 3 der DV A 40, worin es heißt, daß bei Fahrzeugen mit verschiedenartigen Kupplungen (z. B. Schraubenkupplung und selbsttätige Kupplung) sowie bei Fahrzeugen mit Kupplungen besonderer Bauart zum Kuppeln **erst nach Stillstand** der Fahrzeuge in das Gleis getreten werden darf.

Hinsichtlich des Kuppelns von Wagen mit Scharfenbergkupplung enthält die ZSV 8, Punkt 4, das Verbot, beim Kuppeln vor in Bewegung befindlichen Wagen in das Gleis zu treten oder im Gleis zu verweilen.

69. **30. Preisausschreiben — *„Kennst Du die Vorschrift?"***



Die Frage lautet:

„Was fehlt auf diesem Bild?"

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 19. Dezember 1965 bei der GD, Betriebsdirektion, Ref 7 a, eingelangt sein.

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

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

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/1966 veröffentlicht werden. Überdies werden alle Gewinner vor dem 24. Dezember 1965 fernmündlich vorverständigt.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 1092