



Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

Wien, am 1. April 1968

Jahrgang 1968

- Inhalt: 22. Einfahrt eines Triebwagenpersonenzuges in einen besetzten Raumabschnitt
23. Etwas für jeden
24. Ein Probealarm, wie er nicht sein soll!
25. Schienenbrüche
26. Heiteres am Schienenstrang oder die Sache mit dem Stier
27. Reinigung der Reisezugwagen
28. Starkes Ansteigen der Fälle von Überfahren haltzeitender Hauptsignale
29. Neue Eisenbahndrehkräne „EDK 500“
30. Kundendienst

22. Einfahrt eines Triebwagenpersonenzuges in einen besetzten Raumabschnitt

Nach Ankunft eines Triebwagenpersonenzuges im Gf-Bf A. ging der Geschäftsführer zum Gepäckabteil des am Zugschluß gereihten Personenwagens und rief dem dort befindlichen Zugführer zu: „Ihr müßt noch ein wenig warten, der Lastzug ist noch nicht in E. Ich sage es Euch noch.“ Dann begab sich der Geschäftsführer wieder in seinen Dienstraum, um die Rückmeldung für den vorausgefahrenen Güterzug beim Nachbarbf E. zu betreiben.

Der Zugführer des Personenzuges hatte die Mitteilung des Geschäftsführers nicht richtig verstanden, vielmehr glaubte er „es geht schon“ vernommen zu haben, deutete dies, ohne sich durch Rückfrage Gewißheit verschafft zu haben, als Abfahrerlaubnis und gab dem Tfz-Führer Signal „Abfahrt“.

Als der Geschäftsführer bemerkte, daß der Personenzug anfuhr, lief er sofort auf den Platz und rief dem beim offenen Fenster herausblickenden Zugführer „Halt, stehenbleiben!“ nach, wobei er gleichzeitig mit einem Arm Halt signal gab. Jedoch vergebens. Erst nach Anhalten des Zuges in der nächsten Hst kamen dem Zugführer Zweifel bezüglich der Richtigkeit seiner Handlungsweise. Als er infolge mangelhafter Bedienung des in der Hst aufgestellten Fernsprechers

keine Verbindung mit dem benachbarten Bf bekam, bestieg er den Führerstand des Triebwagens und erteilte dem Tfz-Führer Auftrag zur Weiterfahrt.

Kurz darauf bemerkten Zug- und Tfz-Führer das Zugschlußsignal des vorausgefahrenen, wegen Rädergleitens jedoch liegengebliebenen Güterzuges. Der Tfz-Führer leitete Schnellbremsung ein und hielt den Zug 50 m vor dem letzten Wagen des Güterzuges an.

Der Zugführer ordnete hierauf ohne Zustimmung das Zurückschieben des Personenzuges nach dem Gf-Bf A. an, wo das Eintreffen der Rückmeldung für den Güterzug abgewartet wurde.

Der Vorfall wurde allein durch den Zugführer verschuldet, der es überdies unterließ, die Fahrt bis zur Hst und das Zurückschieben des Zuges im Fahrtbericht zu vermerken. Er verstieß dadurch gegen die Bestimmungen der Punkte 418, 501 und 518 der DV V 3, aber auch gegen jene des Punktes 167 der DV V 28, die u. a. besagen: „ . . . Im Gf-Bf obliegt die Feststellung der Abfahrbereitschaft und die Erteilung des Abfahrauftrages dem Zugführer, die Erteilung der Abfahrerlaubnis dem Gf.“

23. Etwas für jeden

Reisezugschaffner!

„Kundendienst muß jetzt und auch in der Zukunft bei den Eisenbahnen ganz groß geschrieben werden!“ Dazu gehört auch, daß wir den Fahrgästen unserer Städteschnellverbindungen



das Reisen so angenehm wie möglich machen. Zeigt unseren Gästen deshalb, daß man mit nur einem einfachen Handgriff die Lehnen der Sitze in den Garnituren schräg stellen kann, um so bequemer zu reisen.

Am 17. Februar konnte man in einem internationalen Schnellzug den Zugführer beobachten, wie er den Fahrgästen während der Fahrt Lose der Bundesbahn-Reiselotterie anbot!

Hier muß gesagt werden, daß es zu begrüßen ist, wenn Bedienstete den Verkauf der Lose fördern. Es geht aber keinesfalls an, daß dies während des verantwortungsvollen Dienstes als Zugführer geschieht. Schließlich ist er für die Sicherheit beim Zug und für die Signalbeachtung verantwortlich.

Am 18. Februar hielten sich im Wartesaal des Bf St. mehrere Fahrgäste auf. Als es einem von ihnen zu kalt war und er sich erlaubte, den beim Fdl-Tisch eifrig in einem Buch lesenden Fdl zu fragen, warum denn nicht geheizt sei, antwortete dieser, natürlich ohne sich zu erheben: „Geheizt wird erst ab minus 6 Grad Celsius!“

Wir können hiezu nur sagen, daß es Wunder nimmt, welche Bestimmungen im Bf St. gelten. Wir glauben aber, daß der zuständige Betriebskontrollor unterdessen eine entsprechende Aufklärung des betreffenden Fdl durchgeführt hat.

Schließlich gehört auch die Beheizung der Wartesäle zum Kundendienst.

Am 31. Jänner fuhr ein Eilzug, bei dem der Gepäckwagen am Zugschluß gereiht war, im Bf G. ein. Am Bahnsteig befanden sich neben mehreren Fahrgästen auch der Fdl und ein Verschieber. Als der Fdl das Signal „Abfahrt“ gab, fühlte sich der Verschieber bemüßigt, seinem Vorgesetzten angesichts der Fahrgäste zuzurufen: „Andy, net daß Du dem Zugführer (im Gepäckwagen) hinten Abfahrt gibst, die Lok is nämlich vorn!“

So sehr auch Kollegialität zu schätzen ist, so geht es dennoch zu weit, wenn Bedienstete in derartiger Form — noch dazu vor dem Publikum — mit ihren Vorgesetzten sprechen!

**Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter und
Transiteure!**

**Achtet streng auf die Einhaltung
der Beförderungspläne!**

24. Ein Probealarm, wie er nicht sein soll!

Am 31. Jänner 1968 um 9.27 Uhr fand im Bf O. ein Probealarm statt. Bei der Durchführung des Alarmes mußten leider folgende Mängel festgestellt werden:

Die Verständigungen erfolgten nur zum Teil und nicht in der laut Einsatzplan vorgeschriebenen Reihenfolge.

Die Wärter der Stellwerke 1 und 2 hatten von der Durchführung des Probealarmes keine Ahnung.

Die Deckung der Unfallstelle erfolgte viel zu spät und auch erst über Aufforderung.

Der dringliche Hilfszug wurde bei der Zugüberwachung statt beim zuständigen Hilfszug-Heimatbf und überdies nicht mit dem vorgeschriebenen Wortlaut angefordert.

Der zuständige Betriebskontrollor sollte durch die Fernsprechvermittlung und nicht durch den Vermittlungsbf verständigt werden, erhielt aber keine Kenntnis vom Probealarm. Auch wurde die Hilfe des Vermittlungsbf nicht in Anspruch genommen.

Bf-Vorstand und Fdl nahmen zahlreiche Doppelverständigungen vor.

Der Fdl hatte keine Kenntnis der Bestimmungen der DV V 26 hinsichtlich Durchführung eines Probealarmes. So wußte er u. a. nicht, daß der Hilfszug auch in einem solchen Fall ausfahren muß.

Am Bf befanden sich 2 Unterflurhydranten, die hoch mit Schnee bedeckt waren.

Weiters wurde die Anbringung der entsprechenden Schilder am Blockapparat unterlassen.

Wiewohl (laut Annahme) auch mehrere Schwer- und Leichtverletzte zu verzeichnen waren, unterließ man die Einrichtung eines Verbandplatzes; Rettungskasten und Elektrowiederbelebungsbesteck wurden nicht einmal bereitgestellt.

Schließlich unterließ es der Fdl, während der Dauer des Probealarmes bei allen Zugfahrten die vorgeschriebene Fahrstraßenprüfung vorzunehmen. Sie wurde von den anwesenden Organen der GD und BBDion durchgeführt!

Aber auch der Hilfszug-Heimatbf beging einen Fehler, indem er den dringlichen Hilfszug im Plan eines Güterzuges einleitete, weshalb die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit nicht ausgenutzt werden konnte.

Noch ein Detail am Rande: Während des Probealarmes betrat ein Bediensteter einer anderen Dienststelle die Fahrdienstleitung, ging wortlos zum Basafersprecher und begann zu telefonieren. Es scheint also dort üblich zu sein, daß jeder Bedienstete, ohne den Fdl um Erlaubnis zu fragen, jederzeit telefonieren kann. Ist das Einholen der Erlaubnis nicht allein schon ein Gebot der Höflichkeit?

Für die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst möge das Ergebnis dieses Probealarmes Anlaß sein, die diesbezüglichen Bestimmungen im Dienstunterricht zu behandeln.

25. Schienenbrüche

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1/1968 wurde unter lfd. Nr. 3 „Schienenbruch — hohe Betriebsgefahr!“ auf die Gefahren hingewiesen, die sich dann ergeben, wenn Bedienstete, die nicht hiezu geprüft sind, Schienenbrüche für befahrbar erklären.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Zusatzbestimmungen zur DV B 51, ZOV 37 und führten an, daß nur ein geprüfter Bediensteter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes beurteilen kann, ob eine Bruchstelle befahrbar ist.

Da die Außendienststellen des ausführenden Verkehrsdienstes nicht mit den ZOV beteiligt sind, bringen wir **auszugsweise** die für diesen Dienst wichtigsten Bestimmungen der ZOV 37:

„Auffindung eines Schienenbruches

1. Wird ein Schienenbruch von einem geprüften Bediensteten des Bau- und Bahnerhal-

tungsdienstes (Bahnwärter, Vorarbeiter, Bahnrichter oder deren fachtechnischen Vorgesetzten) aufgefunden, so hat dieser vor Abgabe der Meldung zu beurteilen, ob die Bruchstelle ‚befahrbar‘ oder ‚unbefahrbar‘ ist.

2. Wird ein Schienenbruch von einem nicht in Punkt 1 angeführten Bediensteten aufgefunden, so gilt er als ‚unbefahrbar‘.

3. Jeder Bedienstete, der einen Schienenbruch auffindet oder dem ein Schienenbruch bekannt geworden ist, hat dies unverzüglich der am schnellsten erreichbaren Verkehrsstelle (Bahnhof, Blockposten, Schrankenposten) zu melden.

5. Ist das Gleis unbefahrbar, so hat der Bedienstete, der den Schienenbruch entdeckt hat, sofort die Deckung der unbefahrbaren Gleisstelle zu veranlassen. Ist ihm bekannt, daß ein Zug

unterwegs ist, so hat er diesen anzuhalten und den Zugführer vom Sachverhalt zu verständigen. Ist die Bruchstelle befahrbar, so ist nach entsprechender Verständigung des Zugführers die langsame Weiterfahrt zu erlauben. Während des Befahrens ist die Bruchstelle zu beobachten und bei Gefahr das Kreis- und Pfeifsignal ‚Halt‘ zu geben.

Das Beseitigen von Schienenbrüchen

9. Ein Schienenbruch wird beseitigt durch

- a) Ersatz der gebrochenen Schiene,
- b) Einschweißen eines Schienenstückes,
- c) Verschweißen.

10. Ist die sofortige Beseitigung des Schienenbruches nicht möglich, so ist die Bruchstelle schnellstens behelfsmäßig befahrbar zu machen.

11. Maßnahmen zum behelfsmäßig Befahrbarbarmachen eines Schienenbruches sind:

- a) Unterklotzen, d. h. Unterstützen der Bruchstelle durch ein gut unterstopftes Stück Holz-

schwelle und Befestigen der Schiene darauf an beiden Enden oder Unterstützen der Bruchstelle durch Verschieben der nächstliegenden Holzschwelle unter diese.

- b) Verlaschen, d. h. Anlegen eines Notlaschenverbandes oder Anlegen von Flachlaschen bzw. Winkellaschen, wobei jedoch nur die beiden äußeren Laschenschrauben einzusetzen sind. Die Löcher im Schienensteg müssen gebohrt und dürfen nicht mit dem Schneidbrenner hergestellt werden.
- c) Einschneiden eines Schienenpaßstückes, das mindestens auf 3 Schwellen aufliegen muß.

12. Beim behelfsmäßig Befahrbarbarmachen sind im allgemeinen die am raschesten ausführbaren Maßnahmen zu treffen. Liegt der Schienenbruch in einem Gleis, in dem eine Langsamfahrstelle eine empfindliche Behinderung des Betriebes bedeutet, so sollen jene Maßnahmen getroffen werden, die die größte Fahrgeschwindigkeit zulassen.“

26. Heiteres am Schienenstrang oder die Sache mit dem Stier



(Einfahrsignal mit Ausfahrversignal)

Einer Kärntner Zeitung war folgendes zu entnehmen:

„Der ÖBB-Torero

Wohl einmalig in der Geschichte der ÖBB dürfte jene Begebenheit sein, die sich kürzlich im Bf A. zugetragen hat. Infolge einer Stromstörung war die Lichtsignalanlage ausgefallen. Einer der Stellwerkswärter wurde zum Einfahrtsignal geschickt, um dort einem kurz vor 10.00 Uhr fälligen Eilzug mit roter Signalfahne die Mechanik zu ersetzen.

Ein Bauer des Gasteinertales hatte dort einen im Besitz der vollsten Kraft stehenden Stier aus vermehrungstechnischen Gründen in einen Zwiner getrieben, in dem sich bereits eine hübsche Schöne einer ho. ansässigen Rinderrasse befand.

Als nun der Stier den Mann des Flugrades mit der roten Fahne bemerkte, blähte er die Nüstern und senkte den Kopf. Er nahm einen gar mächtigen Anlauf und donnerte dann auf den Eisenbahner los. Was also blieb dem Weichen-

steller übrig, als in aller Eile seinen Corpus in Sicherheit zu bringen. Er erkletterte den Signalmast und gab von dort aus luftiger Höhe dem inzwischen sich nähernden Eilzug den Dienstauftrag zur Vorbeifahrt. Unten aber stand der wutschnauende Stier in seiner Ohnmacht, denn der Flugradtorero war ihm entwischt. Die Lachsalven bei den vorgesetzten Dienststellen und beim Bahnpersonal über dieses Abenteuer des Stellwerkswärters waren weithin zu hören. Da sage noch einer, der Beruf eines Eisenbahners sei nicht gefährlich.“

Unser Kommentar: Das hiezu ergangene Verkehrsdienstschreiben, in dem der Aufenthalt des Eilzuges von 10.03 Uhr bis 10.04 Uhr beim Einfahrtsignal wegen Wartens auf Signal 29 a bemängelt wurde, konnte unterdessen erledigt werden. Dem braven Stellwerkswärter sei hier gedankt, daß er trotz drohender Gefahr seinen Dienst den gegebenen Umständen angepaßt versah, wenn es auch in der DV V 2 heißt, daß das Signal am Standort und nicht am Mast des untauglichen Signals zu geben ist!

27. Reinigung der Reisezugwagen

(Beitrag eines Bf-Vorstandes der BBD Wien)

Wir haben uns letzthin mit dem Thema „Wagenlaufschild (Richtungsschild)“, also mit dem Beschildern der Wagen und dessen Wichtigkeit befaßt. Ebenso wichtig wie dieses Thema ist auch die Reinigung der Reisezugwagen (Personen-, Post- und Gepäckwagen). Damit begeben wir uns auf ein weiteres Teilgebiet des „Dienstes am Kunden“. Reinlichkeit, da oder dort, soll immer vordringlichstes Gebot sein. Gerade die ÖBB sind bestrebt, ihren Fahrgästen durch schöne, geschmackvolle, bequeme und selbst verwöhnten Ansprüchen entsprechende Ausstattung entgegenzukommen. Diese Ausstattung und natürlich auch ihre Pflege und Instandhaltung bilden häufiger den je Gegenstand der Kritik, die um so eingehender

ist, je öfter ein Fahrgast reist bzw. je länger eine Reise dauert.

Dem tragen wir voll und ganz Rechnung, wenn wir die Bestimmungen des „Merkblattes für die Reinigung der Reisezugwagen (Personen-, Post- und Gepäckwagen)“ — GD. Z. 6916/49 — gewissenhaft anwenden.

Bedenken wir, daß die derzeitigen Personalstände es nicht gestatten, einen genauen Reinigungsplan einzuhalten, jeder mit der Reinigung Befasste aber sein Bestes geben soll, dem Bahnkunden in dieser, einer sehr geeigneten Weise, zufrieden zu stellen, den Reisekomfort wesentlich zu heben und den Weg auf der Schiene so angenehm wie nur möglich zu gestalten.

Wie sehr die Bahnverwaltung daran interessiert ist, zeigt der Umstand, daß für die besten Wagenreinigungsmannschaften Prämierungen vorgesehen sind, bei denen die Innenreinigung (die Sauberkeit der Wagen im allgemeinen, die zur Reinigung aufgewendete Zeit sowie der Materialaufwand), die Außenreinigung (die Sauberkeit der Außenwände und Fenster im allgemeinen, die zur Reinigung der Außenwände und Fenster aufgewendete Zeit sowie der Materialaufwand) und der Reinigungserfolg der einzelnen Partien im besonderen, der Beurteilung zugrunde gelegt werden.

Seit Bestehen der DA. 196 (enthalten im GD. ABl. 37. Stk. aus 1950) über die Prämierung der bestgepflegten Bf und der besten Wagenreini-



gungsmannschaften sind schon eine große Anzahl von Wagenreinigungsmannschaften belobt und deren Erfolge mit entsprechenden Prämienbeträgen bedacht und im Nachrichtenblatt genannt worden.

Wir bringen nachstehend den Abschnitt C des „Merkblattes für die Reinigung der Reisezugwagen“ in Erinnerung.

C. Richtlinien für die Durchführung der Reinigungsarbeiten

1. Die Hauptreinigung ist durchzuführen bei:

- a) Fernzügen, in den Zugausgangsbahnhöfen beider Verkehrsrichtungen,
- b) allen anderen Zügen, einmal täglich im Ausrüstungsbahnhof,
- c) einzelnen Verstärkungswagen, im Beistellbahnhof.

Die Hauptreinigung umfaßt:

Außenreinigung

Wagenaußenwände einschließlich Stirnwände und Türen,
Richtungsschilder,
Nichtrauchertafeln,
Plattformen und Trittbretter,
Schutzgeländer und Griffstangen,
Fenster, Türklinken,
wenn nötig, reinigen der Aufschriften am Langträger.



Innenreinigung

Entleeren der Aschenbecher,
Abfälle aus Fensterversenköffnungen entfernen,
Kehren der Fußböden, auch unter den Sitzbänken und Heizrohren,



Entstauben der Polstersitze, Lehnen, Stoffverkleidungen und Fußläufer,
 Reinigen der Holzbänke, Gepäckträger und -netze, Fenster, Vorhangstangen, Griffstangen, Spiegel und Türklinken,
 Reinigen der Aborte (Ständer außen und innen reinigen), Waschtische, Waschbecken, Seifenspender (auch Nachfüllen fester oder flüssiger Seife),
 Wasserbehälter (Wasserkannen) füllen,
 Linoleumbelag waschen und mit Bodenwachs einlassen,
 Holzböden mit Stauböl einlassen.

2. Die **Nachreinigung** ist durchzuführen bei:

- a) Nahverkehrszügen, im Wendebahnhof
- b) Fernzügen in Bahnhöfen mit einer Aufenthaltsdauer von mindestens 40 Minuten.

Die Nachreinigung umfaßt:

Außenreinigung

Reinigung der Plattformen, Trittbretter und Griffstangen.



Innenreinigung

Entleeren der Aschenbecher,

- *) Kehren der Fußböden,
- *) Entstauben der Sitze, Gepäckträger und Griffstangen,
- Reinigen der Aborte und Waschbecken,

*) Im Falle 2. b) ohne Belästigung der Reisenden

Wasserbehälter füllen:



3. **Unterwegsreinigung** durch die Zugdienstfrauen.

Diese Reinigung ist unter größtmöglicher Rücksichtnahme auf die Bequemlichkeit der Reisenden und mit geringster Staubeentwicklung durchzuführen; vor allem sind

Innenseiten der Fenster, der Abteil- und Türfenster zu entstauben,
 Türklinken und Griffstangen zu reinigen,





Obstschalen, Papierabfälle, Zigarettenreste und weggeworfene Rauchwarenbehälter ohne Staubeentwicklung auszukehren,
Trittbretter abzukehren,
Klappische und Fensterleisten zu entstauben,
Aschenbecher zu entleeren,
Sitzbretter und Waschbecken in den Aborten zu reinigen,
Zeichnungen und Schriften an den Abortwänden mit Scheuermitteln zu entfernen.

4. Die Außenreinigung der Post-, Speise-, Schlaf-, Gepäck- und Gepäckbeiwagen ist gleich jener der Personenwagen durchzuführen.

Die Innenreinigung der Gepäck- und Gepäckbeiwagen umfaßt:

Kehren der Fußböden,
Reinigen der Fenster (Scharniergitter umlegen!),
Entstauben der Tische, Stühle, Sortierfächer und der Dampfheizschutzgitter,
Reinigen der Aborte,
Wasserfüllung.

28. Starkes Ansteigen der Fälle von Überfahren haltzeigender Hauptsignale

Während in den Jahren 1963—1966 ein Sinken der Zahl des Überfahrens von haltzeigenden Hauptsignalen festgestellt werden konnte, stieg die Zahl dieser Anstände von insgesamt 61 im Jahre 1966 auf 137 Fälle im Jahre 1967, also um mehr als das Doppelte (+125%), wobei sich

die Fehler durch Tfz-Mannschaften fast um die Hälfte, die Fehler durch Bf-Bedienstete um mehr als das Dreifache erhöht haben.

Nachstehende Übersicht möge zum Nachdenken anregen:

Überfahren haltzeigender Hauptsignale Fehler entstanden durch

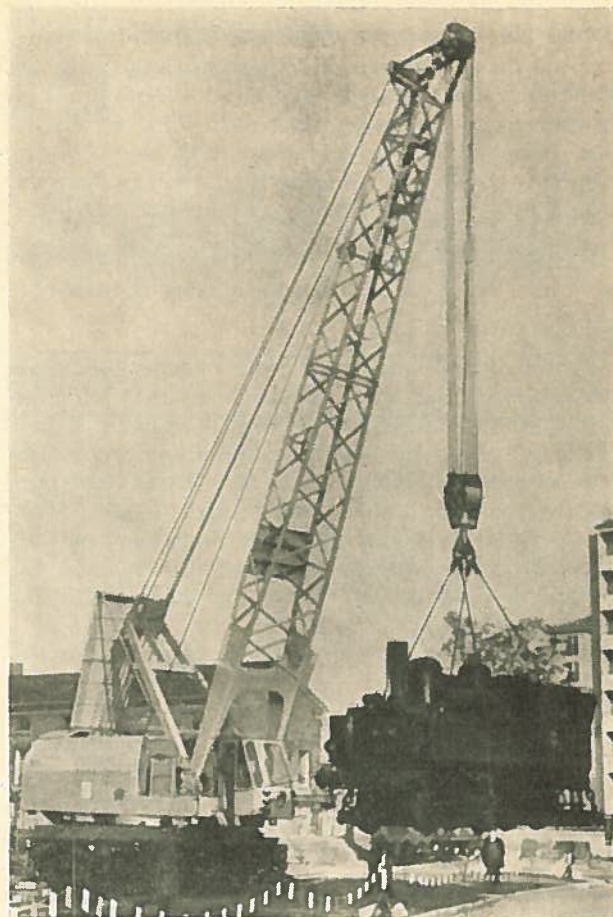
Jahr	Tfz-Mannschaften	Zugbegleitmannschaften	Bedienstete in Verkehrsstellen	technische Mängel	sonstige Ursachen*)	Summe
1963	21	1	16	49	13	100
1964	22	—	16	47	8	93
1965	12	—	11	45	3	71
1966	13	1	7	39	1	61
1967	18	3	30	69	17	137

*) Hier werden gezählt: Knappes Zurückstellen bei Gefahr, Verschulden von anderen Bediensteten, Ursache ungeklärt.

Bundesbahnbedienstete,

beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz

29. Neue Eisenbahndrehkräne „EDK 500“



Die ÖBB haben vor kurzem 2 dieselelektrische Eisenbahndrehkräne der Bauart „EDK 500“ erworben, die auf Grund ihrer technischen Ausstattung und schnellster Einsatzbereitschaft wertvolle Dienste insbesondere bei Aufgleisungen, Brückenbauten usw. leisten werden.

Geringe Vorbereitungsarbeiten am Einsatzort durch niedrige Abstützhöhe sowie die Möglichkeit der Stromabgabe für die Beleuchtung der Einsatzstelle und den Anschluß von elektrischen Arbeitsgeräten gelten als weitere Vorzüge beider Kräne.

Technische Daten:

Bahndienstfahrzeug Nr. 966.500 und Nr. 966.501

maximale Tragkraft: bis zu 80 t je nach Ausladung

Arbeitsgeschwindigkeit: Heben von Lasten bis 80 t: 3 m pro Minute

Antrieb: Deutz-Dieselmotor mit 200 PS

Generator für 160 kVA

Gesamtgewicht: 115 t

Meterlast: 9,4 t

Achslast: 20 t

Anzahl der Achsen: 6

Anzahl der Drehgestelle: 2

Länge über Puffer: 11,9 m

Fahrgeschwindigkeit mit eigenem Antrieb: 6 km/h

Für den Transport des Kranes ist ein Plattformwagen als Schutzwagen erforderlich. Er dient bei der Zugfahrt auch als Ablage der Hakenunterflasche und anderer Zubehörteile.

Zu jedem Kranwagen werden je ein Wohn- und Gerätewagen gebaut, damit die Begleitmannschaft auch an der Einsatzstelle längere Zeit verweilen und erforderliches Gerät gut und übersichtlich verwahrt und mitgeführt werden kann.

30. Kundendienst

Man schrieb uns:

„ . . . Meine Schwiegertochter mußte am 27. Jänner nach 21.00 Uhr dringend zur Entbindung ins Krankenhaus nach Schwarzach-St. Veit. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch die Gasteinerklamm wegen Lawinenabganges gesperrt.

Die Bediensteten des Bahnhofes Bad Gastein haben veranlaßt, daß ein sonst durchfahrender Güterzug angehalten wurde, der die Patientin nach Schwarzach-St. Veit mitnahm. Die Art der Bereitwilligkeit, sowie auch die Verständigung der Rettung in Schwarzach ging über die dienst-

liche Angelegenheit hinaus, wofür ich den Bediensteten meinen herzlichsten Dank ausspreche.“

Es handelte sich hier um Fdl Kovarik des Bahnhofes Bad Gastein, der das außerplanmäßige Anhalten des Autoüberstellzuges 248 veranlaßte und gleichzeitig für Verständigung der Rettung in Schwarzach-St. Veit sorgte. Der Bedienstete hat richtig und menschlich gehandelt!

„An Bord des Lufthansa-Senator-Dienstes

Sehr geehrte Herren!

Ich möchte Ihnen für Ihre Liebenswürdigkeit danken, die Sie mir anlässlich meines Heimaturlaubes im schönen Österreich erwiesen haben. Hatte ich doch im Hotel in Wien meinen Reisepaß vergessen, wurde aber von Ihren Beamten im Zug auf der Fahrt nach Hetzmannsdorf-Wullersdorf davon verständigt. Es war ein vortreffliches Service, weshalb ich hier im Ausland als geborener Österreicher gerne Propaganda für Sie machen werde.

W. St., Rio de Janeiro“

„ . . . Nach Beendigung der Schülerskikurse fühlt sich die gefertigte Direktion verpflichtet, für die vorbildliche Betreuung der Schülertransporte den aufrichtigsten Dank auszusprechen.

Ganz besonderer Dank gebührt aber den Diensthabenden am 27. Jänner in den Bf Zell am See, Amstetten, St. Pölten, Wien West, Meidling und Mödling. Durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse an diesem Tag konnte der Schülertransport im Bahnhof Zell am See nicht rechtzeitig abgefertigt werden. Der Initiative des Vorstandes und des Fahrdienstleiters ist es zu danken, daß die Wartezeit auf ein Minimum reduziert

werden konnte. Auf Grund der bemerkenswerten Beherrschung der geänderten Lage wurde alles veranlaßt, um die klaglose Abwicklung des Transportes zu sichern. Im Besonderen wurde der Bahnhof Wien West vom verspäteten Eintreffen des Transportes verständigt. Die dortige Fahrdienstleitung übernahm daraufhin die Betreuung. Unter Einschaltung der Fahrdienstleitungen von Amstetten und St. Pölten wurde der Skikursleiter um Auskünfte über die Notwendigkeit der Weiterleitung nach Mödling ersucht und die Sicherung dieses Transportweges veranlaßt. Der Bahnhof Mödling hat auf Ersuchen von Schüler-Eltern bereitwilligst Auskünfte nach dem Verbleib des verspäteten Transportes eingeholt.

Die gefertigte Direktion bittet um die Kenntnisnahme dieses Sachverhaltes und um die Weiterleitung des aufrichtigsten Dankes an die bezeichneten Dienststellen.“

„ . . . Ich befand mich im Zug, der am 27. Jänner zwischen den Bahnhöfen Pettneu und Flirsch in einer Lawine entgleiste. Ich möchte Sie bitten, die Anerkennung und die vorbildliche Haltung der Bahnangestellten zur Kenntnis zu nehmen und denselben den Dank der Fahrgäste zu übermitteln.

Der Schaffner und die anderen Bahnbediensteten waren umsichtig und zuvorkommend. Sie halfen den Passagieren das Gepäck bis zum 1½ km entfernten Bahnhof zu tragen und weigerten sich dann, ein Trinkgeld anzunehmen.

Ich glaube, daß dies den fast ausschließlich ausländischen Fahrgästen einen sehr angenehmen Eindruck vermittelt hat und möchte mich auch in meinem Namen hierfür bestens bedanken.

V. P., Gersthofer Apotheke“