

4. Zungensperre festschrauben,
5. Verschlussschieber herausziehen (durch das Handrad durchziehen),
6. Schloß sperren, Schlüssel abziehen.

Die Zungensperre zählt zu den Handverschlüssen. Eine mit einer Zungensperre gesperrte

Weiche gilt als gesichert; eine so gesicherte Weiche ist nicht signalabhängig. Trotz Verwahrung des Schlüssels der Zungensperre durch den Fahrdienstleiter (Stellwerkswärter) ist daher den Zügen wegen aufgehobener Signalabhängigkeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/st vorzuschreiben.

## Fahrdienstleiter, Zugmannschaften!

Aus gegebenem Anlaß wird an die Dienstanweisung der GD. Z. 15/124 a vom 19. September 1952 erinnert.

Danach sind schriftliche Weisungen aller Art stets wieder schriftlich und zwar mit „Allgemeinem Befehl“ zu widerrufen, wobei der Widerruf textlich hervorzuheben ist (siehe jedoch DV V 3, Punkt 504). Es bleibt den so Verständigten unbenommen, den widerrufenen Text im ursprünglichen schriftlichen Befehl durchzustreichen und die Bemerkung „Widerrufen“ anzubringen.

In allen Fällen, in denen über die ursprüngliche Verständigung eine Vollzugsbestätigung notwendig war, ist sie auch für den durchgeführten Widerruf zu geben.

### 44. Aus einem Beschwerdebrief

„... Steigt man als vollzahlender Reisender der 1. Klasse in diese ein, so sind meist Plattform und Gang voll mit Reisenden, jedoch solchen der 2. Klasse. Hat man sich durch den Gang durchgeschoben, kann es vorkommen, daß man den Schaffner braucht, um zu einem Sitzplatz zu kommen; dies deshalb, weil Reisende der 2. Klasse einfach die höhere Wagenklasse — besonders im Nahverkehr — benutzen. Durch diese Gepflogenheit werden die Waschräume und Aborte stark frequentiert und Seife sowie Handtücher verbraucht. Wäre es nicht für alle Beteiligten besser, aus der 1. Klasse wieder eine echte 1. Klasse mit all ihren Vorzügen — freier Gang, ordentlich gepflegte Waschanlagen, genügend Platz usw. — zu machen?

Da die in Österreich bezüglich der 1. Klasse herrschenden Zustände auch vielen anderen Reisenden auffallen, ist zu befürchten, daß eine weitere Abwanderung der (mit Recht verärgerten) Passagiere der 1. Klasse eintritt, wenn nicht ehestens eine bessere Trennung der Klassen durchgeführt und diese auch überwacht wird. Es geht eben nicht an, daß in Österreich die 1. Klasse geradezu als Durchhaus oder Abstellraum für die Reisenden der 2. Klasse gilt und nur wenige Schaffner auf den Gedanken kommen, am Gang der 1. Klasse stehende Reisende der 2. Klasse in deren Wagen unterzubringen. Nein, man läßt diese Reisenden ruhig stehen bzw. sitzen, so daß man vielfach keine Möglichkeit

freier Aussicht am Gang hat und über das Gepäck dieser Reisenden steigen muß, um zur Toilette zu gelangen.“

Kontrollorgane, Schaffner!

Die Auffassung des Beschwerdeführers, daß ein bezahlter höherer Fahrpreis auch Anrecht auf höhere Bequemlichkeit biete und seitens des Bahnpersonals alles geschehen muß, dies auch zu gewährleisten, ist vollkommen richtig!

Seht daher darauf, daß die Reisenden unter allen Umständen in den Wagen Platz nehmen, die ihren Fahrkarten entsprechen.

Bedenkt immer, daß das Herumstehen in den Gängen der 1. Klasse von den in solchen Wagen Reisenden als Unbequemlichkeit empfunden und somit der Anreiz beeinträchtigt wird, den höheren Fahrpreis für diese Klasse zu entrichten!

Es bürgert sich immer mehr ein, daß bei gut besetzten Fernzügen Reisende mit Fahrkarten 2. Klasse auf kurze Strecken (z. B. St. Pölten—Wien Westbf.) einfach die 1. Klasse benutzen, ohne hiezu vom Schaffner die Erlaubnis eingeholt zu haben.

EVO, § 15, AB I, besagt u. a.: „Wer eigenmächtig in einer höheren Wagenklasse Platz nimmt, wird als Reisender ohne gültigen Fahrausweis behandelt.“

Strenge Einhaltung dieser Bestimmung würde alsbald Abhilfe bringen!

## 45. Berichtigung der Dienstvorschriften

(1. Fortsetzung)

DV V3 — Verkehrsvorschrift — gültig  
ab 1. Jänner 1951:

- Nr. 1 enthalten im GD. ABl. 32. Stk. aus 1953, DA. (105), Ausgaben A, B, C, D,  
 Nr. 2 enthalten im GD. ABl. 23. Stk. aus 1954, DA. (84), Ausgaben A, B, C, D,  
 Nr. 3 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (100), Ausgaben A, B, C, D,  
 Nr. 4 enthalten im GD. NBl. 17. Stk. aus 1957, DA. (90), Ausgaben A, B, D,  
 Nr. 5 enthalten im GD. NBl. 19. Stk. aus 1957, DA. (103), Ausgaben A, B, C,  
 Nr. 6 enthalten im GD. NBl. 19. Stk. aus 1957, DA. (105), Ausgaben A, C,  
 Nr. 7 enthalten im GD. NBl. 4. Stk. aus 1958, DA. (26), Ausgaben A, B, D,  
 Nr. 8 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1958, DA. (29), Ausgaben A, B, C,  
 Nr. 9 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1958, DA. (31), Ausgaben A, D,  
 Nr. 10 enthalten im GD. NBl. 7. Stk. aus 1958, DA. (39), Ausgaben A, B,  
 Nr. 11 enthalten im GD. NBl. 9. Stk. aus 1958, DA. (54), Ausgaben A, B,  
 Nr. 12 enthalten im GD. NBl. 9. Stk. aus 1958, DA. (55), Ausgaben A, B, D,  
 Nr. 13 enthalten im GD. NBl. 9. Stk. aus 1958, DA. (58), Ausgaben A, B,  
 Nr. 14 enthalten im GD. NBl. 17. Stk. aus 1958, DA. (99), Ausgaben A, B, C,

- Nr. 15 enthalten im GD. NBl. 8. Stk. aus 1959, DA. (49), Ausgaben A, B, C,  
 Nr. 16 enthalten im GD. NBl. 8. Stk. aus 1959, DA. (46), Ausgaben A, B, C, D.

DV V 28 — Verkehrsvorschrift  
für den Dienst in Geschäftsführerbahnhöfen —  
gültig ab 1. Jänner 1951

- Nr. 1 enthalten im GD. ABl. 32. Stk. aus 1953, DA. (105),  
 Nr. 2 enthalten im GD. ABl. 23. Stk. aus 1954, DA. (84),  
 Nr. 3 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (100),  
 Nr. 4 enthalten im GD. NBl. 17. Stk. aus 1957, DA. (90),  
 Nr. 5 enthalten im GD. NBl. 4. Stk. aus 1958, DA. (26),  
 Nr. 6 enthalten im GD. NBl. 7. Stk. aus 1958, DA. (39),  
 Nr. 7 enthalten im GD. NBl. 17. Stk. aus 1958, DA. (99),  
 Nr. 8 enthalten im GD. NBl. 8. Stk. aus 1959, DA. (46).

Auszug aus der Dienstvorschrift V 28 — Ver-  
kehrsvorschrift für den Dienst in Geschäfts-  
führerbahnhöfen (Ausgabe für Zug- und Loko-  
motivführer) — gültig ab 1. Jänner 1951

- Nr. 1 enthalten im GD. ABl. 23. Stk. aus 1954, DA. (84),  
 Nr. 2 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (100).

(Fortsetzung im nächsten Verkehrs-Unterrichtsblatt)

# Dienstvorstände!

Immer wieder kann festgestellt werden, daß die an außergewöhnlichen Ereignissen — wie z. B. Einfahrten auf besetzte Gleise ohne Verständigung, Zuggefährdungen, Verschiebuzusammenstößen mit schweren Folgen, Durchfahrten in planmäßigen Anhaltstellen usw. — beteiligten Bediensteten nicht sofort oder so rasch als möglich einvernommen werden, sondern daß die erste Einvernahme sogar bis zum nächsten Tag hinausgezögert wird. Solches Vorgehen widerspricht der Notwendigkeit, Ursache und Schuldfrage außergewöhnlicher Ereignisse im Verkehr raschest zu klären.

Wir erinnern daher an die Bestimmungen des Punktes 83 der DV V 26, wonach **alle beteiligten Bediensteten sofort** bei Aufnahme des Tatbestandes **noch unter dem Eindruck des Ereignisses** einzuvernehmen sind (Voreinvernahme). Würde jedoch hiedurch die Verkehrsabwicklung beeinträchtigt werden, so kann auch z. B. der Jugendbahnhof oder Mannschaftswechselbahnhof zur Durchführung der Voreinvernahmen veranlaßt werden.

#### 46. Trotz Unwetterkatastrophen vorbildlicher Dienst am Kunden!

Begeisterte Zuschriften aus dem Kreise unserer Kunden geben Zeugnis über das tadellose Verhalten unserer Bediensteten während der vergangenen Unwetterkatastrophen an der Mariazellerbahn sowie im Salzkammergut.

So schreibt unter anderem eine amerikanische Professorin:

„Am Dienstag, den 23. Juli wollte ich von Erlaufklause nach Wien fahren. Da die Strecke jedoch infolge der Vermurungen unterbrochen war, konnte unser Zug nur bis K. fahren. Dort befanden sich bereits die Reisenden eines vorher gefahrenen Zuges, die mit uns auf den Bahnhofsvorstand mit Fragen einstürmten. Nun war es die hervorragende Haltung dieses Mannes, der all die Fragen der ca. 400 Personen ruhig, freundlich und gefällig beantwortete. Wahrscheinlich erwarten Sie all dies von Ihren Beamten als selbstverständlich; es ist aber keine Kleinigkeit, während 7 Stunden — erst danach konnten die Reisenden mit Autobussen abbefördert werden — die Nerven zu behalten so wie der Bahnhofsvorstand von K.“

Aus dem Schreiben eines Volksschuldirektors:

„Am 21. Juli fuhr ich mit einer Schülergruppe von M. nach Sch. Der Zug entgleiste vor der Haltestelle St. in einer Mure. Diese Fahrt wird uns noch lange in Erinnerung bleiben. Wir werden nicht vergessen, in welcher vorbildlichen Weise sich Zugführer und Schaffner dieses Zuges

der Reisenden annahmen. Schon in M., wo wir völlig durchnäßt den Zug bestiegen, wurde von einem der Schaffner die Beheizung des Zuges veranlaßt; so konnten wenigstens unsere nassen Kleider zum Teil trocknen.

Als wir nach der Entgleisung etliche Stunden in der Haltestelle St. hielten, wurden vom benachbarten Bahnhof Lebensmittel für die Reisenden mit einer Draisine herbeigeholt. Schließlich waren Zugführer und Schaffner in vorbildlicher Weise besorgt, uns sobald wie möglich und so gut es ging, die Weiterfahrt zu ermöglichen.“

Schließlich sei noch das Verhalten des Bahnhofsvorstandes von B. G. während der Unterbrechung der Strecke Attnang-Puchheim—Stainach-Irdning durch Hochwasser erwähnt:

Da der Ort von der Außenwelt völlig abgeschnitten wurde, war auch eine Abbeförderung der Reisenden mit Autobussen unmöglich geworden. Nun galt es, diese Personen — etwa 500 — für die Nacht vom 13./14. August trotz totaler Überfüllung des Ortes unterzubringen. In lobenswerter Weise war der Bahnhofsvorstand bei bahnfremden Stellen so lange bemüht, bis es gelang, den größten Teil der Wartenden in einer Schule unterzubringen. Für den Rest wurde der Wartesaal eingerichtet und auch geheizt! Einem Brasilianer, der nach 24 Flugstunden und 10stündiger Bahnfahrt seine Reise in B. G. unterbrechen mußte, wurde das Dienstzimmer des Bahnhofes zur Verfügung gestellt. Der Ausländer zeigte sich darüber so sehr erfreut, daß er neben überschwänglichem Dank versprach, die Presse seines Heimatlandes eingehend über das Verhalten der Österreichischen Eisenbahner zu unterrichten.

## Schrankenwärter, Stellwerkswärter!

Es vergeht kein Tag, an dem nicht im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen mehrere Schranken bei Zugfahrten offen und unbewacht bleiben oder zu spät geschlossen werden!

Leider kommt es dann nur allzu häufig zum Zusammenprall zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

### Die Folgen

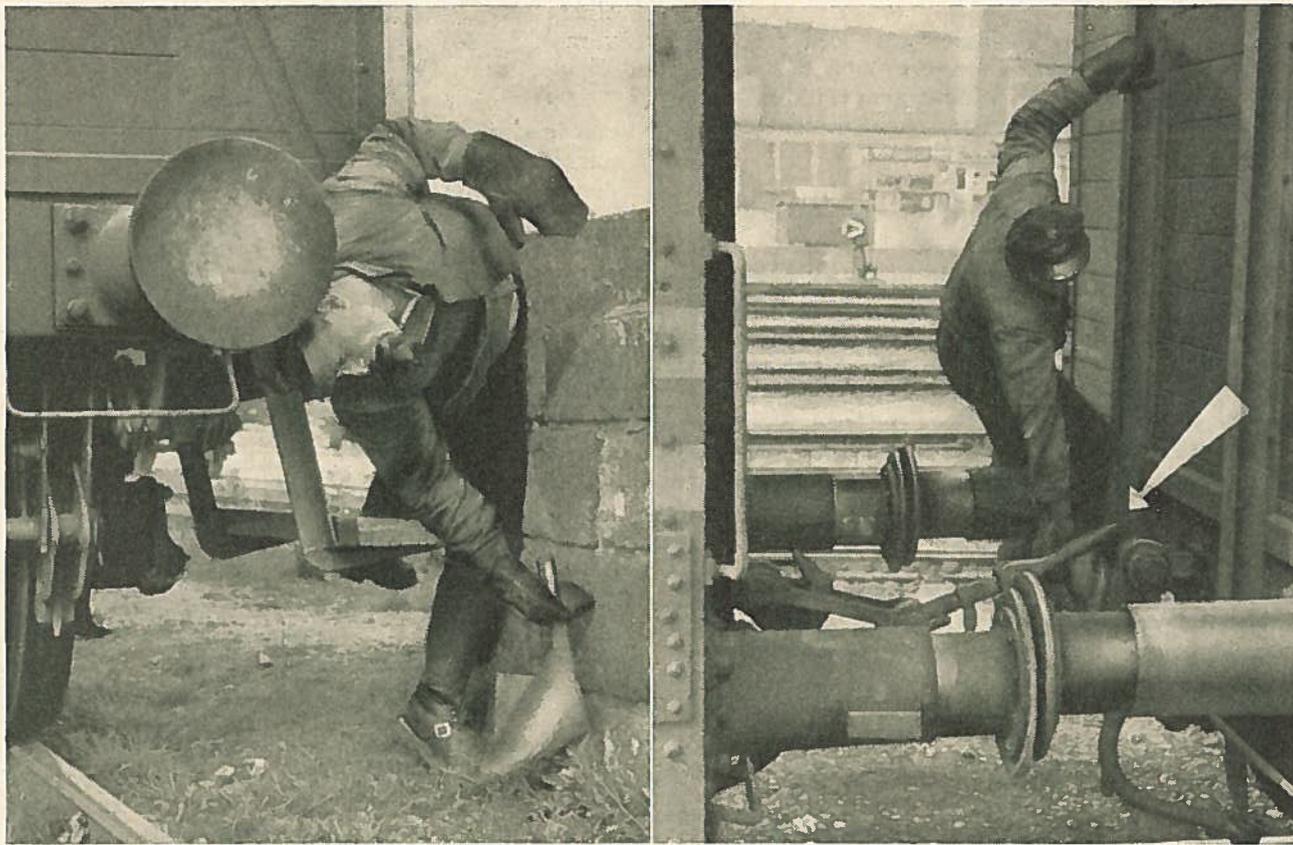
für den Straßenbenützer: Tötung oder Verletzung, meist großer Sachschaden,  
für den Schrankenwärter: Abzug vom Wärterdienst, Gerichtsstrafe, Dienststrafe,  
für die Verwaltung: Ersatzleistungen, Rentenzahlungen usw.

Nur dauernder Vergleich des Zugverkehrs mit den Angaben des Zugverzeichnisses und rechtzeitige Erkundigungen nach dem Lauf verspäteter Züge ermöglichen es, die Schranken zur richtigen Zeit zu schließen!

Bedenkt immer, wieviel für Euch und für andere davon abhängt!

Verlaßt Euch nicht auf die Fahrsignale!

## 47. Unfallverhütung

**Zugbegleiter, Verschieber!**

Das Betreten des Raumes zwischen bewegten Fahrzeugen und Rampen, Toren, Gleisabschlüssen usw. ist lebensgefährlich!

Welche Folgen die Nichtbeachtung der in der Anlage 1 zur DV V 3 enthaltenen Bestim-

mungen nach sich ziehen kann, zeigt das linke Bild! Diese Vorschrift besagt jedoch auch, daß das im rechten Bild gezeigte Abkuppeln während der Bewegung ohne Aushängegabeln oder Aushebestangen — das sogenannte Reißen — wegen zu großer Gefahr für den Vershubbediensteten ebenfalls untersagt ist!

## ***Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!***

Die „Richtlinien“ (Anlage 3 der DV V 26) schreiben in den Spalten „A“ und „B“ vor, daß alle außergewöhnlichen Ereignisse im Verkehr **ausnahmslos**

**innerhalb 30 Minuten**

fernmündlich an Zugleitung und Betriebskontrollor zu melden sind.

Diese Frist **muß unbedingt** eingehalten werden!

Achtet auch auf die am Schluß der „Richtlinien“ angeführten Allgemeinen Meldebestimmungen!