

Stor



Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1968

Jahrgang 1968

- Inhalt: 31. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
32. Verschubzusammenstoß beim Überstellen eines Bezirksgüterzuges hatte 4 Verletzte zur Folge
33. Pufferprobe
34. Erwas für jeden
35. Einheitliche Kennzeichnung der Wagen (1. Fortsetzung) *Dringung anempfiehlt*
36. Wenn einer eine Reise tut . . . !
37. Berechtigte Beschwerden, aber auch Positives!
38. Unfallverhütung
39. 35. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Das sind die Ergebnisse

a) Mangelhafte Fahrstraßenprüfung



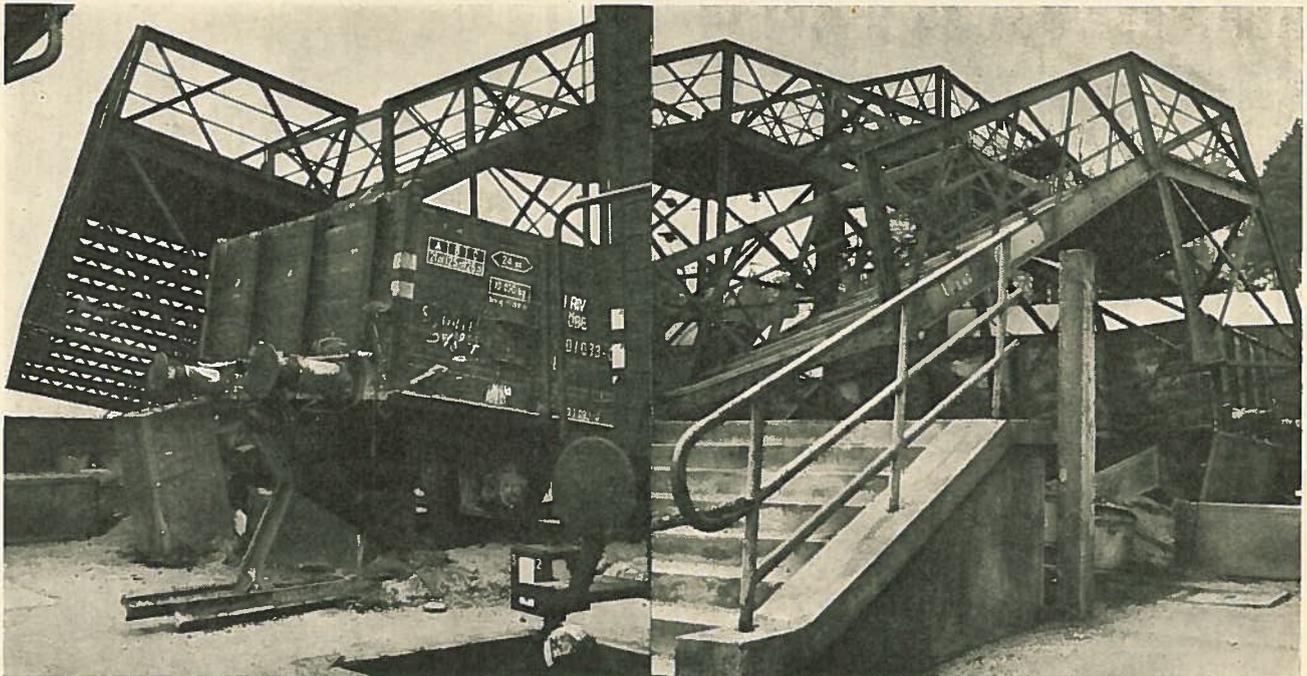
(Zusammenstoß eines einfahrenden D-Zuges mit einem am Einfahrgleis stehenden Güterzug, wobei beide Tfz-Führer schwer und 12 Fahrgäste leicht verletzt wurden. 1 Tfz entgleiste mit einem Drehgestell. Vom D-Zug entgleiste ein Wagen, vom Güterzug entgleisten 4 Wagen. 3 Güterwagen, beladen mit Rindern, wurden zertrümmert. 15 Rinder mußten notgeschlachtet werden. Der durchgehende Verkehr auf der eingleisigen Hauptbahn war bis zum Folgetag unterbrochen: Sachschaden: zirka S 3,000.000!)

b) Zu spätes Schrankenschließen



(Zusammenprall eines internationalen D-Zuges mit einem PKW, dessen beide Insassen getötet wurden. Am PKW entstand Totalschaden. Der D-Zug erlitt 103 Minuten Verspätung. Sachschaden: zirka S 60.000!)

c) Mangelhafte Beaufsichtigung der für den Tfz-Führerdienst in Einschulung befindlichen Tfz-Führernachwuchskraft sowie nicht zeitgerechte Signalbefolgung durch den Einschüler



(Entgleisung zweier Güterwagen beim Verschub. Schwere Beschädigung des Gleisabschlusses sowie eines Fußgängerübergangssteges, der aus seiner Verankerung gerissen und für mehrere Wochen unbenutzbar wurde. Sachschaden: über S 200.000!)

d) Mangelhafte Verständigung zwischen Stellwerksbediensteten beim Verschub



(Zusammenstoß zweier Verschubteile. Schwerste Beschädigung eines Tfz sowie Entgleisung zweier Güterwagen. Sachschaden: zirka S 400.000!)

31. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Abfahrt ohne Abfahrauftrag

Gemäß einer DA. gilt die H. u. Lst. N. für ein bestimmtes Zugpaar als Geschäftsführer im Sinne der DV V 28. Die beiden Züge werden zwischen der H.- u. Lst. und dem Nachbarbf Z. als Sperrfahrten geführt.

Am 12. Jänner 1968 wurde der von der H. u. Lst. ausgehende Personenzug rechtzeitig bereitgestellt. Kurz vor der planmäßigen Abfahrtszeit (17.00 Uhr) begab sich der Zugführer, vom Schaffner unbemerkt, in den Dienstraum des Geschäftsführers, um dort dessen Abfahrerlaubnis einzuholen. Wegen Abwartens einer Rückmeldung verzögerte sich die Abfahrt um einige Minuten. Drei Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit gab der Tfz-Führer Signal 47, um damit Zugführer und Schaffner auf die bereits überschrittene Abfahrtszeit aufmerksam zu machen. Daraufhin hielt der Schaffner zum Zeichen der Abfahrtsbereitschaft seinen Arm hoch, weil er in der beim vorderen Fenster des Triebwagens auftauchenden Gestalt den Zugführer zu erkennen glaubte.

Der Tfz-Führer faßte das Hochheben des Armes irrig als Abfahrauftrag des Zugführers auf und setzte den Zug in Gang. Obwohl der Zugführer dem in der Dunkelheit entweichenden

Zug nacheilte, blieben seine Bemühungen zum Anhalten bei den herrschenden Sichtverhältnissen (Schneesturm) erfolglos. Im Nachbarbf Z. wurden Tfz-Führer und Schaffner über den Sachverhalt aufgeklärt und der Zug nach der H. u. Lst. zurückgeschoben. 25 Minuten Verspätung waren das Ergebnis der nachlässigen Dienstleistung des Tfz-Führers und des Schaffners.

Ersterer machte sich schuldig, weil er die Vorgänge beim Zug bei den herrschenden Sichtverhältnissen nicht richtig verfolgt und die erhobene Hand eines nicht zweifelsfrei erkennbaren Bediensteten als Abfahrauftrag des Zugführers angenommen hatte (DV V 3, Punkt 470).

Mitschuldig war der Schaffner, weil er beim Herannahen der Abfahrtszeit ohne Erhalt des Signals 53 „Plätze einnehmen“ vorzeitig das Signal 54 „Abfahrtsbereit“ gegeben hatte (DV V 2, Punkt 105 und DV V 3, Punkt 470).

Abschließend sei noch erwähnt, daß es der Vorstand des Unfallbereichsbfb verabsäumt hat, das Ereignis als folgenlosen schweren Anstand einzustufen und hierüber die fernschriftliche Meldung abzugeben [DV V 26, Punkte 35 (Anlage 3), 60 und 62 (1)].

b) Entrollen eines Verschubteiles

Am 12. März um 0.35 Uhr entrollte im Bf W. auf Gleis 129 ein Verschubteil (854 t, 68 Achsen) und prallte nach Aufschneiden einer Weiche gegen den Gleisbremsprellbock des Gleises 125 a, wobei der 13. Wagen sich mit dem 14. verkeilte und dieser entgleiste. Der 15. Wagen wurde aus dem Gleis gedrückt und brachte den 16. Wagen ebenfalls zur Entgleisung. Hiedurch bestand bis zur Beendigung der Aufgleisungsarbeiten um 9.30 Uhr keine Einfahrmöglichkeit in den Bf W. Schaden: zirka S 60.000.

Der Unfall trug sich wie folgt zu:

Ein Bezirksgüterzug war um 24.00 Uhr des 11. März auf Gleis 129 eingefahren. Der Angabe

des Schlußschaffners zufolge will dieser 2 Handbremsen angezogen haben; das spätere Ereignis widerlegte jedoch seine Behauptung.

Ein Verschieber, der laut Bf-Do für die doppelte Sicherung der abgestellten Fahrzeuge (7 ‰ Gefälle) verantwortlich war, wollte vorerst das Zug-Tfz an einen anderen Zug kuppeln und die vorgeschriebene Sicherung solange aufschieben.

Da anschließend 2 Verschieber die Bremsen des Zuges entlüfteten — natürlich ohne sich um die Sicherung der Wagengruppe zu kümmern —, begann diese zu entrollen und konnte nicht mehr aufgehalten werden.

32. Verschubzusammenstoß beim Überstellen eines Bezirksgüterzuges hatte vier Verletzte zur Folge (Beitrag eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst der BBD Villach)

Im Bf K. fuhr um 19.39 Uhr ein verspäteter Bezirksgüterzug mit Personenbeförderung auf Gleis 1 ein. Neben Dunkelheit war auch heftiges Schneetreiben zu verzeichnen. Zugbegleiterbesetzung dieses Zuges: Ein Zugführer, ein Reisezugschaffner und ein Güterzugschaffner. Letzterer begab sich nach der Ankunft des Zuges in die Fahrdienstleitung. Der Fahrdienstleiter teilte nun diesem Güterzugschaffner mit, daß aus Richtung M. bereits der Folgepersonenzug fällig sei, die noch im Zug befindlichen Reisenden in diesen umzusteigen hätten und der Zug so rasch als möglich von Gleis 1 auf Gleis 3 zu überstellen sei. Dem Zugführer teilte der Fahrdienstleiter überhaupt nichts mit. Der Zugführer kümmerte sich jedoch seinerseits nach Ankunft des Bezirksgüterzuges auch um nichts und so konnte es geschehen, daß der Güterzugschaffner wohl seinem Kollegen und dem Tfz-Führer mitteilte, was zu tun sei, nicht aber dem Zugführer, der ja auch bei Bezirksgüterzügen Verschubleiter ist. Beim Zurückschieben auf Gleis 3 waren der Personenzugschaffner wohl an der Spitze

und der Güterzugschaffner in der Mitte des Verschubteiles, es wurde aber von beiden trotz Dunkelheit und Schneetreibens das Signal „Herkommen“ gegeben, obzwar es richtiger gewesen wäre, in diesem Fall Signal 33 „Langsam“ anzuwenden. Der Zugführer befand sich noch immer im Gepäckwagen. Er fragte erst jetzt, was eigentlich vorgehe, erhielt vom Güterzugschaffner Antwort und gab sich damit wieder zufrieden. An seine Verschubleiterobliegenheiten dachte er nicht. Plötzlich tauchte beim Zurückschieben das Schlußsignal eines auf Gleis 3 stehenden Ferngüterzuges auf; die Haltsignale der Schaffner waren zu spät, es kam zu einem sehr heftigen Zusammenstoß, bei dem 4 Bedienstete verletzt wurden und großer Sachschaden entstand.

Gegen welche Punkte der DV V 3 wurde verstoßen?

Fdl: Punkt 58.

Zugführer: Punkte 60 und 418.

Spitzenverschieber: Punkt 64.

Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ“.)

33. Pufferprobe

Aus gegebenem Anlaß wiederholen wir nachstehend den bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1962 erschienenen Artikel. Dieser wird auch als Sonderdruck zur persönlichen Beteiligung aller als Wagenmeister verwendeten Bediensteten und zum Aushang aufgelegt.

Zum besseren Verständnis dieses Themas sei zuerst die Bestimmung der DV M 31, Punkt 47, zitiert:

„Die Puffer des letzten Fahrzeuges aller Züge sind gewissenhaft zu untersuchen, da der Verlust eines Puffers zu schweren Unfällen führen kann. Durch Herausziehen, Verdrehen und Anheben des Puffers muß festgestellt werden, ob die innere Befestigung des Puffers bzw. seiner Teile in Ordnung ist. Hierbei hat sich der Wagenmeister bzw. der nach den Bestimmungen der DV V 3 vorgesehene Bedienstete so aufzustellen, daß er von etwa losschnellenden Pufferteilen nicht verletzt wird. Außerdem sollen die Befestigungsschrauben an der Pufferbrüst auf Festsitz geprüft werden. Auf diese Bestimmungen ist bei Änderung der Zugzusammensetzung (Abstellen oder Begeben von Wagen) besonders zu achten.“

Wie werden persönliche Unfälle bei Durchführung der Pufferprobe vermieden?

Hat ein Bediensteter die Pufferprobe vorzunehmen, so ist wichtig, sich dabei so aufzustellen, daß er bei eventuellem Herausfallen des Puffers nicht verletzt wird. Daher **außerhalb** des Gleises stehen, wobei man den der Schiene näher befindlichen Fuß vom Puffer weiter entfernt zu stellen hat (Bild 1).

Sodann ist durch die Dreh-Ziehbewegung zu versuchen, den Puffer zu verdrehen. Kann dabei der Puffer auch nur geringfügig herausgezogen werden, so ist der Wagen als Gebrechenwagen zu behandeln. (Abbau schadhafter Puffer oder Pufferteile, allenfalls Abstellen des Wagens. Entsprechender Vermerk auf dem Gebrechenvermerk, Vordruck M 31-10, über den Verbleib der abgenommenen Teile.)

Stellt ein Bediensteter fest, daß die Puffer des am Zugschluß befindlichen Wagens nicht die gleiche Lage einnehmen — also der eine ganz hineingedrückt zu sein scheint, während sich der andere in der Normallage befindet, dann ist äußerste Vorsicht geboten (Bild 2). Auf keinen Fall den hineingedrückten Puffer berühren! Es besteht die Gefahr,

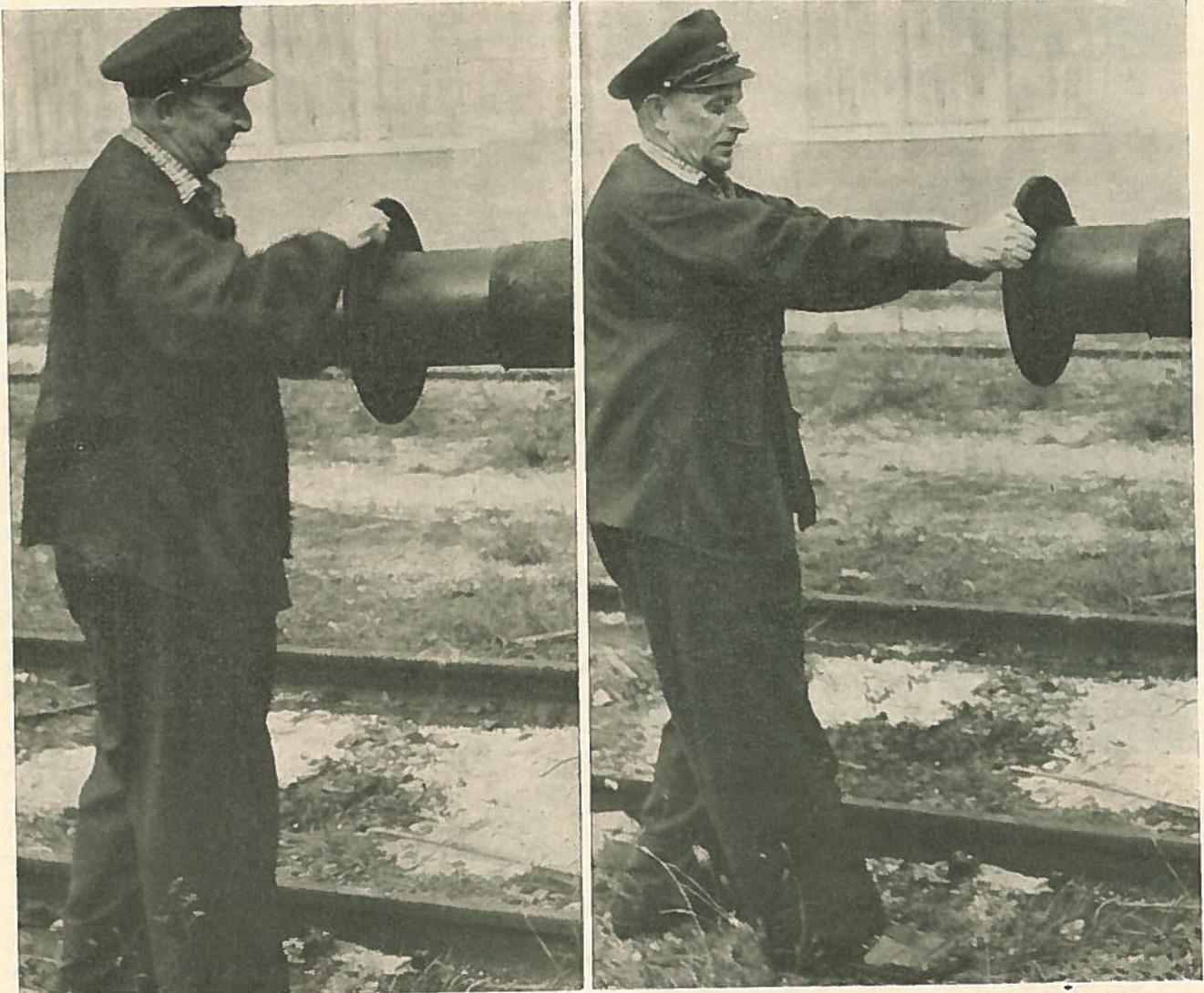


Bild 1

daß sich die aus irgendeinem Grund verklemmte und gedrückte Feder beim Bewegen des Puffertellers lösen kann. Die Folge wäre das Herausschnellen des Puffers und möglicherweise schwere Verletzung des die Pufferprobe durchführenden Bediensteten. Ein solcher Wagen ist gleichfalls als Gebrechenwagen anzusehen; es sind der Wagenmeister bzw. Tfz-Führer sofort zu verständigen.

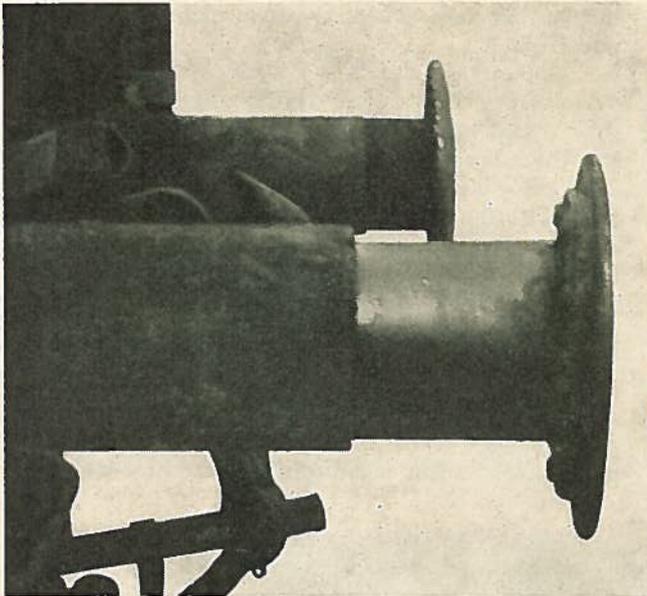


Bild 2

Bemerkt ein Bediensteter anlässlich der Pufferprobe, daß eine oder mehrere der Befestigungsschrauben eines Puffers fehlen, so ist der Wagen ebenfalls als Gebrechenwagen zu behandeln (Bild 3).

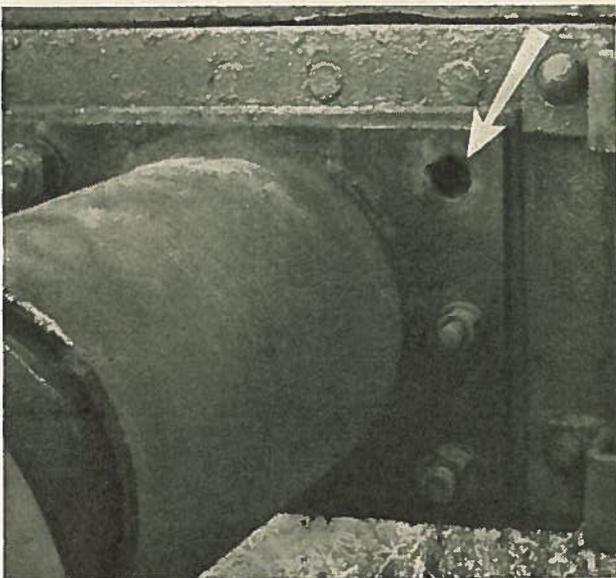


Bild 3

Meist wird es aber möglich sein, den Schaden sofort oder im nächsten Bf durch den Wagenmeister beheben zu lassen. Die Entscheidung, ob ein solcher Wagen weiterrollen darf, liegt beim Wagenmeister bzw. Tfz-Führer.

Wir machen darauf aufmerksam: Ein herabgefallener Puffer kann eminente Gefahr bedeuten!

Die Pufferprobe ist daher äußerst gewissenhaft durchzuführen. Aber auch bei der Zugbeob-

achtung ist das Augenmerk auf das Vorhandensein der Puffer am letzten Wagen zu richten. Nur dann können folgenschwere Unfälle vermieden werden!

Bezüglich der Unfallquellen bei Ausführung der Pufferprobe sei noch an nachfolgende Bestimmungen der DV V 3 und A 40, Heft 2, erinnert:

DV V 3, Punkt 92, f):

„In aufrechter Haltung darf nur dann in das Gleis und aus diesem getreten werden, wenn die Fahrzeuge mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, ansonsten ist dies nur in gebückter Stellung gestattet, wobei Kupplerhandgriffe zu benutzen sind!“

DV A 40, Heft 2, Punkt 2.5.2.8:

„Beim Überschreiten von Gleisen sind stillstehende Fahrzeuge grundsätzlich zu umgehen, wobei von ihnen mindestens 2 m Abstand zu halten ist; wenn sie lang genug stehen bleiben, kann über die Plattform oder durch ein Abteil gegangen werden. Türen, die dabei geöffnet werden, sind wieder zu schließen. Es ist verboten, unter Fahrzeugen durchzukriechen, über Puffer oder Kuppelungen zu klettern oder zwischen den Puffern nahe aneinander stehender Fahrzeuge aufrecht hindurchzugehen.“

Den Zugbegleitern und Bahnhofbediensteten seien in diesem Zusammenhang nachstehende Bestimmungen in Erinnerung gebracht:

DV V 3, Punkt 451:

„Der Schlußschaffner hat auf allfällig dem Zug gegebene Signale zu achten und die Strecke nach hinten zu beobachten, soweit er nicht durch die Überprüfung der Fahrausweise in Anspruch genommen wird. Bei Zugübernahme und ausreichendem Aufenthalt hat er sich bei Güterzügen, soweit durchführbar, vom Festsitzen der Puffer am Zugende zu vergewissern.“

ZSV, Einlage, Ord. Nr. 23:

„Bei allen Güterzügen ist im Ausgangsbahnhof sowie in Unterwegsbahnhöfen, in denen Fahrzeuge am Zugende beigegeben oder abgestellt werden, zu prüfen, ob am Zugende die Puffer festsitzen. Diese Pufferprobe hat in der Regel der Bedienstete durchzuführen, dem das Anbringen des Zugschlußsignals obliegt.“

Sind in Unterwegsbahnhöfen am Zugschluß nur Fahrzeuge loszukuppeln, und muß der Zug zur Vornahme der Pufferprobe vorgezogen werden, so hat der Zugführer den Tfz-Führer schriftlich durch einen Vermerk im Bremszettel oder mündlich zu verständigen, in solchen Bahnhöfen eine halbe Wagenlänge vor dem planmäßigen Haltepunkt anzuhalten.

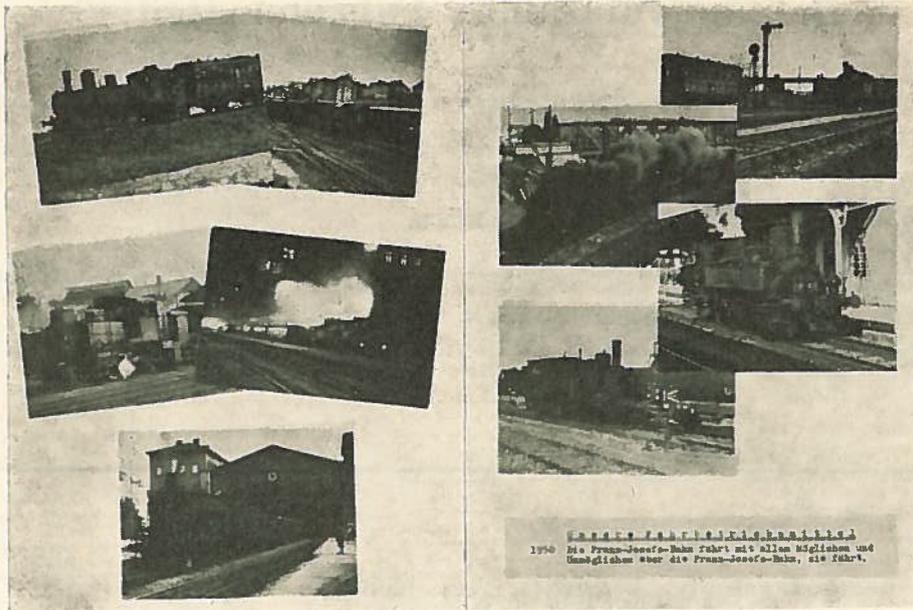
Bei der Pufferprobe muß durch Herausziehen, Verdrehen und Anheben des Puffers festgestellt werden, ob die innere Befestigung des Puffers bzw. seiner Teile in Ordnung ist. Hierbei hat sich der Bedienstete so aufzustellen, daß er von etwa loschnellenden Pufferteilen nicht verletzt wird.“

Kollegen!

Diese Bestimmungen sind zu eurem Schutz erlassen worden! Viele haben die Nichtbeachtung mit dem Leben oder mit schweren Verletzungen bezahlen müssen!

34. Etwas für jeden

Bf-Vorstände!



Ein Beispiel für die ausgezeichnete Bereicherung der Bf-Chronik durch Photos.

Zugführer, Reisezugschaffner!

Zahlreiche Diebstähle in Reisezügen in letzter Zeit haben zu einer verschärften Überwachung der Züge durch den Ausforschungsdienst Anlaß gegeben!

Aber auch Ihr könnt zur Verhinderung solcher den Ruf der Österreichischen Bundesbahnen abträglichen Vorfälle beitragen, wenn Ihr Euch genau an die Bestimmungen der DV K 1 haltet, die im Punkt 496 u. a. besagen: „. . . Sofort nach Abfahrt des Zuges vom Ausgangs- oder einem Unterwegsbf hat der Schaffner die Fahrkartenüberprüfung vorzunehmen . . . Nach Beendigung derselben hat er sich in einem der ihm zugewiesenen Wagen aufzuhalten, auf Ordnung zu sehen . . . Die Schaffner haben auch während einer längeren Fahrt ohne Aufenthalt in einem der ihnen zugewiesenen Wagen zu verweilen; das Platznehmen in einem Abteil ist nicht zulässig; der Aufenthalt im Gepäckwagen während der Fahrt ist nur in zwingenden Fällen und nur vorübergehend gestattet.“

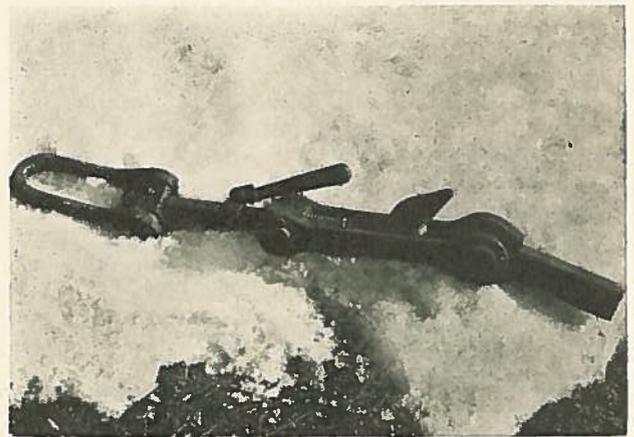
Ein Bundesbahnvertreter schrieb uns:

„Es kommt sehr oft vor, daß es wegen nicht vorschriftsmäßigen Kuppelns von Wagen zu Zugtrennungen kommt. Ein derartiger Fall ereignete sich vor einigen Wochen, wobei ich es für notwendig fand, die lässig zusammengedrehte Schraubenkupplung, welche zum Bruch einer Zugstange führte, im Bild festzuhalten . . .“

Wir ergänzen diesen Text noch mit folgendem:

Art des Kuppelns:

a) Bei Güter- und Dienstzügen mit Geschwindigkeit bis 60 km/h sind die Wagen so zu



kuppeln, daß sich die Pufferscheiben im geraden Gleis berühren [DV V 3, Punkt 92 m)].

b) Straff sind zu kuppeln, d. h. nach Berühren der Pufferscheiben sind noch 2 volle Spindelumdrehungen zu machen:

1. Güter- und Dienstzüge mit Geschwindigkeit über 60 km/h [DV V 3, Punkt 92 m)],
2. Reisezüge [DV V 3, Punkt 92 m)],
3. Wagen, die mit Reisenden besetzt sind [DV V 3, Punkt 63 f) und 92 m)],
4. Tfz [DV V 3, Punkt 92 m)],
5. Nachlaufer [DV V 3, Punkt 92 m)],
6. Wagen mit Gefahrzettel 1 — ausgenommen Kurswagen und geschlossene Stückgutwagen [DV V 3, Punkt 92 m)],
7. an Nachschiebe-Tfz angehängte Fahrzeuge (DV V 3, Punkt 510).

Das straffe Kuppeln in den Fällen 3.—7. bezieht sich nicht nur auf obgenannte Fahrzeuge untereinander, sondern auch auf das Kuppeln mit dem nächsten Fahrzeug.

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn stark beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

35. Einheitliche Kennzeichnung der Wagen (1. Fortsetzung)

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stück aus 1968 lfd. Nr. 11 brachten wir eine Erläuterung der 3. und 4. Ziffer der zwölfstelligen Wagennummern.

Nun sollen diesmal die 1. und 2. Ziffer dieser zwölfstelligen Wagennummer erläutert werden. Bei dieser 1. und 2. Ziffer handelt es sich um die Kennzeichnung des Austauschverfahrens.

Zum Beispiel:

01 = Güterwagen:

Gemeinschaftsbetrieb, normaler Mietsatz
EUROP-Wagen (3. und 4. Ziffer sind die Nummern 80 bis 88 und die 5. Ziffer ist 1 oder 5)

POOL-Wagen (3. und 4. Ziffer sind die Nummern 80 und 82 bis 88 und die 5. Ziffer ist 3)

OPW-Wagen (3. und 4. Ziffer sind die Nummern 50 bis 55)

11 = Güterwagen:

Gemeinschaftsbetrieb, Sondermiete
OPW-Wagen (3. und 4. Ziffer sind die Nummern 50 bis 55)

INTERFRIGO-Wagen (3. und 4. Ziffer: alle Verwaltungen, ausgenommen 50 bis 54; 5. Ziffer: 8, bei Privatkühlwagen 5. und 6. Ziffer: 08)

20 = Güterwagen:

Binnenverkehr

21 = Güterwagen:

normaler Mietsatz

RIV-Wagen (3. und 4. Ziffer sind die Nummern 43, 44, 50 bis 55, 61 bis 65, 70 bis 76, 80 bis 88, 97 und 99)

30 = Güterwagen:

Bahndienstwagen

31 = Güterwagen:

Sondermiete

RIV-Wagen

50 = Reisezugwagen:

Binnenverkehr

51 = Reisezugwagen:

normale Vergütung

RIC-Wagen (3. und 4. Ziffer sind die Nummern 50 bis 55, 63, 70, 72 bis 76 und 80 bis 88)

60 = Reisezugwagen:

Bahndienstwagen

Bezüglich der Güterwagen siehe auch DV K 10, Punkt 13 (1) bis (8).

Bis zur Herausgabe einer Berichtigung ist im „Merkblatt über die neue international vereinheitlichte Kennzeichnung der Reisezugwagen und über die Eintragung der neuen Wagennummern im Wagenausweis“ (Z. 15/135/66 vom November 1966) in der Anlage 2 „Chiffrierte Verschlüsselung der betrieblichen Merkmale 7. und 8. Ziffer“ in der Spalte für 7. Ziffer: 0 und in der Zeile für 8. Ziffer: 4 sowie in der Spalte für 7. Ziffer: 5 und den Zeilen für 8. Ziffer: 4 und 5 der Buchstabe „a“ aufzunehmen.

Kodifizierung der Austauschverfahren

	Binnen-Verkehr	RIV — RIC/PPW										PPW	
		2. Ziffer → 1. Ziffer ↓	feste Spurweite	Verschiedene Spurweiten						feste Spurweite	Verschiedene Spurweiten 1435/1524 durch:		
				1435/1524 durch:		1435/1672 durch:							
				Achswechsel	Spurwechsel-radsatz	Achswechsel	Spurwechsel-radsatz	Achswechsel	Spurwechsel-radsatz				
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
Verwaltungs- und Privatgüter- und Wagen	Gemeinschaftsbetrieb normaler Mietsatz	0	01	02	03	04	05	06	07	08	09		
	Gemeinschaftsbetrieb Sondermiete	1	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
	Normaler Mietsatz	2	21	22	23	24	25	26	27	28	29		
	Sondermiete	3	31	32	33	34	35	36	37	38	39		
Vorbehalten für Güterwagen	4												
Verwaltungs- eigene und Privatreise- zugwagen	Normale Vergütung	5	51	52	53	54	55	56	57	58	59		
	Sonderaustausch- verfahren	6	61 ¹⁾	62 ²⁾	63 ³⁾	64 ¹⁾	65	66	67	68	69		
Vorbehalten für Reisezugwagen	7												
Vorbehalten für Lokomotiven	8												
Vorbehalten für Triebwagen	9												

Besondere Bedeutung der schraffierten Codennummer 56, 65 und 66, für welche die Spalten-überschriften nicht gelten:
 — 56 Reisezugwagen mit englischer Begrenzungslinie, normale Vergütung
 — 65 im Autoreisezugverkehr eingesetzte Autotrainsportwagen, die den RIC-Bedingungen nicht entsprechen
 — 66 Reisezugwagen mit englischer Begrenzungslinie, Sonderaustauschverfahren

1) Bahndienstwagen
 2) Dienst-Reisezugwagen, die nur für den Eigenbedarf der Verwaltungen eingesetzt werden und nicht am kommerziellen Verkehr teilnehmen
 3) Reisezugwagen, die nicht ständig dem RIC- bzw. PPW-Regime unterstehen; insbesondere TEE-Wagen

36. Wenn einer eine Reise tut !

Beobachtetes

Am 14. März im Westen unseres Landes im großen Bf S.: Ein Fahrgast eines um 3.50 Uhr zur Abfahrt bereitstehenden D-Zuges erlaubte sich, den Fdl-Außendienst zu fragen, ob er im Abzweigbf A. den Anschluß in Richtung St. erreichen würde. Die kundenfreundliche Antwort des Fdl lautete: „An Anschluß kriagn's allweil!“

Interessant war auch die Erscheinung des 1. Schaffners des Schnellzuges im genannten Bf S., der lässig eine Zigarette rauchend am Bahnsteig einherschritt! Es war nur bedauerlich, daß man ihn nach Abfahrt des D-Zuges von S. nicht mehr bewundern konnte, da er sich in ein stilles Abteil zurückzog; die Revision nahm sein älterer Kollege, der als zweiter Schaffner eingeteilt war, vor!

Im erwähnten Abzweigbf A. begrüßte Schaffner Josef Pfarl des Anschlußpersonen-zuges die vom Schnellzug kommenden Fahrgäste — um 4.50 Uhr! — mit einem freundlichen „Guten Morgen!“, wobei er die Hand an den Mützenrand legte.

Aber damit nicht genug. Er war während der Fahrt in Richtung St. nicht nur um seine Fahrgäste bemüht, sondern auch darum, daß keine unnötigen Verspätungen entstanden. So kümmerte er sich z. B. im Zwischenbf G., wo dem Personenzug ein Wagen beigegeben werden sollte und eine größere Ausladung durchzuführen war, um die rasche Durchführung dieser Ar-

beiten. Der Fdl dieses Bf ließ sich während des Aufenthaltes nur zweimal kurz am Bahnsteig blicken; an einer Beschleunigung der Arbeiten war er anscheinend nicht interessiert!



Neu war die Aufforderung des Fdl im Zwischenbf L. an einen Fahrgast, einzusteigen: „Du alter Klachl, mit Deine Heahneraug'n, steig ein!“

Kundenfreundlicher kann man wohl nicht sein!

37. Berechtigte Beschwerden, aber auch Positives!

Während der Einfahrt eines Personenzuges in den Bf G. nahm der Tfz-Führer das in der Längsrichtung verdrehte Kennzeichen K 108 im dichten Nebel so spät wahr, daß der Zug mit dem Tfz und 4 Wagen über das Kennzeichen „Haltepunkt“ hinausfuhr. Nachdem der Fdl etwa in Höhe des Zugschlusses das Signal „Abfahrt“ gegeben hatte und sich der Zug dennoch nicht in Bewegung setzte, schritt der Bedienstete unter ständiger Abgabe von Pfiffen mit hochoberer Signallaterne in Richtung Zugspitze. Als der Zug noch immer nicht anfuhr, ging der Fdl bis zum Tfz vor und erkundigte sich beim Tfz-Führer über den Grund der Nichtbefolgung des Abfahrauftrages.

In der nun beginnenden Auseinandersetzung erklärte der Tfz-Führer, er hätte das grüne Licht bisher nicht wahrnehmen können, und ließ dabei die Bemerkung fallen, die Fdl seien zu „faul“, um bis zur Zugspitze „vorzuhatschen“.

Auf den Vorhalt des Fdl, das K 108 überfahren zu haben, entgegnete der Tfz-Führer, daß er den Zug infolge Verdrehung des Kennzeichens nicht genau bei diesem anhalten habe können. Der Tfz-Führer verließ hierauf das Tfz, um

dem Fdl die Stellung des Kennzeichens zu zeigen. Nachdem er wieder aufgestiegen war, gab der Fdl neuerlich vorschriftsmäßig den Abfahrauftrag und begab sich dann zum Aufnahmegebäude.

Der Tfz-Führer fuhr jedoch noch immer nicht ab, sondern lief zum Zugführer, um diesen als Zeugen für die Stellung des K 108 anzu-rufen.

Als der Fdl nunmehr das 3. Mal den Zug abfertigte, will der Tfz-Führer den Abfahrauftrag wieder nicht gesehen haben. Anstatt nun mit aller Entschiedenheit den Tfz-Führer auf sein unbot-mäßiges Verhalten aufmerksam zu machen und den Abfahrauftrag nochmals zu geben, ging der Fdl zum Aufnahmegebäude zurück und verblieb in der Fahrdienstleitung.

Als der Tfz-Führer dort erschien und zu telefonieren begehrte, verweigerte ihm dies der Fdl; dem Zugführer hingegen gestattete er ein Gespräch mit der Zugleitung. Diese schließlich gab Auftrag zur nochmaligen Abfertigung des Zuges, dem nunmehr endlich entsprochen wurde. Der Berufsfahrerzug erlitt durch den äußerst peinlichen Vorfall, der von den Fahrgästen be-

obachtet und der GD bekanntgegeben wurde, **23 Minuten** Mehrverspätung!

Hier wurde nicht nur eine Auseinandersetzung über dienstliche Angelegenheiten vor Bahnfremden ausgetragen sondern auch dem Fdl als Vorgesetzten des Tfz-Führers nicht die ihm gebührende Achtung gezollt und durch das Verhalten des Tfz-Führers die Abfertigung des bereits verspäteten Zuges wiederholt verzögert. Der Fdl hatte als Vorgesetzter nicht mit aller Entschiedenheit getrachtet, die Abfertigung des Zuges zu beschleunigen.

Am 29. Dezember 1967 reiste eine Dame in einem internationalen Expreszug von Schaffhausen nach Graz. Sie bezahlte für einen Sitzplatz in der 1. Klasse Sfr 97,40. Nach Abfahrt vom Befehlsbf I. kamen die beiden Schaffner des Expreszuges in das Abteil der Dame und forderten sie auf, dieses zu verlassen, da zwei ältere Damen untergebracht werden sollten. Auf den Einwand der Reisenden — sie befand sich allein im Abteil — es sei genügend Platz, erwiderten die Schaffner, daß die zwei Damen liegend befördert werden müßten!

Kurz darauf kamen die beiden Schaffner mit zwei jüngeren Damen, führten sie in das nunmehr geräumte Abteil, lockerten die Glühbirnen, zogen die Vorhänge zu und „unterhielten“ sich bis zum Befehlsbf B. (201 km!). Sie fanden es nicht einmal der Mühe wert, der Dame mit der Fahrkarte für die 1. Klasse einen anderen Platz anzuweisen. Diese verbrachte die Fahrt von I. bis B. am Gang stehend! Andere Fahrgäste hatten den Vorfall beobachtet und mit abfälligen Äußerungen nicht gespart.

Wir sind der Ansicht, daß solche Schaffner bei internationalen Zügen fehl am Platz sind! Wie im vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblatt

unter Punkt 36. geschildert, gebe es genügend, weitaus geeigneterer Schaffner für diese Züge.

Auszug aus einer Wiener Tageszeitung

„. . . . Ja, das gibt's noch.

Ein Wiener fährt nach Redl-Zipf. In Attnang-Puchheim muß er umsteigen. Aber der Anschlußzug ist nicht mehr da. Ein Eisenbahnunfall auf der Strecke hat den Fahrplan durcheinandergebracht. Es ist etwas nach elf Uhr vormittags und irgend jemand gibt dem aufgeregten Reisenden die falsche Auskunft: „Der nächste Zug nach Redl-Zipf geht erst nachmittags um drei“

Da ist der Reisende empört. Stürmt in die Fahrdienstleitung und beschwert sich nicht gerade mit einem Blumenstrauß in der Hand. Und die Antwort ist nicht „Herr, mäßigen Sie sich“ oder „Se sprechen mit einer Amtsperson!“. Nein, ganz im Gegenteil. Der Vorstand sagt ganz höflich, er hätte den Anschlußzug beim besten Willen nicht zurückhalten können. Es stimme auch gar nicht, daß der nächste Zug erst um drei Uhr gehe, vielmehr um 11.25 Uhr, und im übrigen hänge er sehr an seinem Beruf und er bitte, die Bundesbahnen doch nicht samt und sonders zum Teufel zu wünschen“

Der Wiener ist perplex. Entschuldigt sich, bedankt sich, geht auf einen Kaffee in die Restauration.

Da steht plötzlich wieder der Vorstand vor ihm. Diesmal im Mantel. Und fragt: „Haben Sie es sehr eilig?“ Und als der Wiener bejaht, läßt er ihn ein, setzt ihn in sein Privatauto und bringt den Reisenden 17 Kilometer nach Redl-Zipf

Das alles aber ist kein Märchen, sondern der Bericht über ein märchenhaftes Ereignis. Wie es heutzutage noch passieren kann.“

Fahrbegünstigungsweise

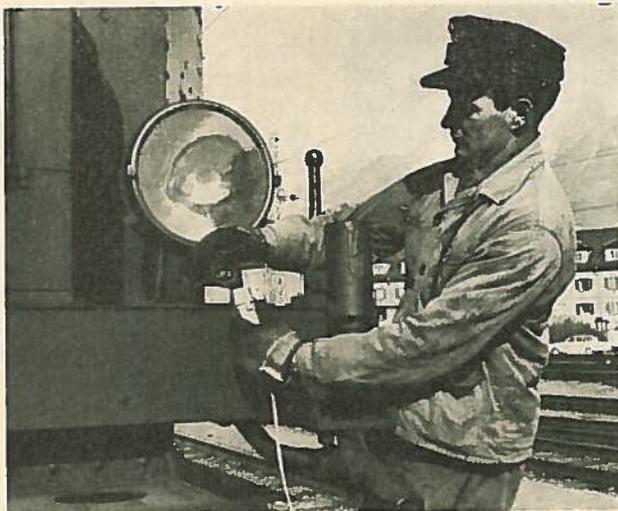
den Kontrollorganen

unaufgefordert offen vorzeigen

Dies gilt auch für Uniformträger

38. Unfallverhütung

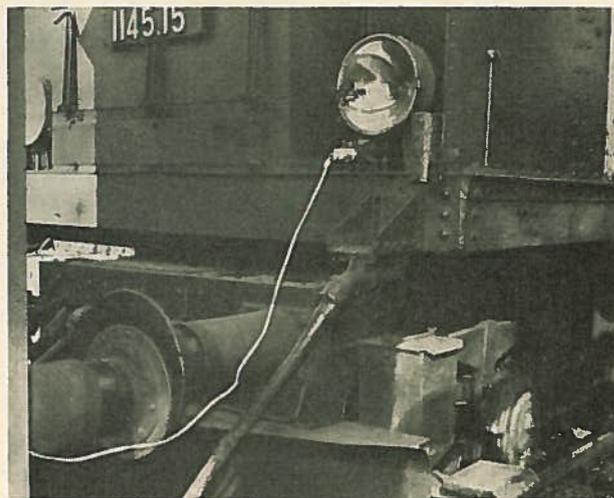
Am 9. März um 1.45 Uhr erlitt Schaffner D. im Bf W. einen Starkstromunfall und zog sich hierbei Verbrennungen 1. und 2. Grades zu. Der Kollege hatte nach Ankuppeln des E-Tfz an den Güterzuggepäckwagen (Wagen ohne Batterie und Dynamo) den Stecker des 24-Volt-Lichtleitungskabels — nachdem er die Steckdose der Lichtleitung am Tfz übersehen hatte — unüberlegt in die 1000-Volt-Steckdose der E-Heizung zu stecken versucht, wodurch es zu einem Überschlag kam.



Richtige Kupplung der 24-V-Lichtleitung

Es ist nicht zu verstehen, daß ein eingeschulter Bediensteter, dem das Kuppeln der Lichtleitung vom Tfz zur Wagengarnitur geläufig sein sollte, einen so schweren Irrtum begeht, noch dazu wo die Steckdose der E-Heizung ungefähr doppelt so groß ist wie die der Lichtleitung.

Vorsicht also beim Anschließen der Lichtleitung. Der Anbringungsort der E-Heizsteckdose ist genormt, nicht aber der der Lichtleitungssteckdose am Tfz.



39. 35. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die Frage lautet:

„In welchem Fall darf ein Zug auch bei erloschenem Zugspitzensignal seine Fahrt fortsetzen?“

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 1. Juni 1968 bei der GD, Betriebsdirektion, Abt. I/7, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück 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 7/1968 veröffentlicht werden.

Berichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1/1968 unter lfd. Nr. 6 „Anforderungen von Dienstbehelfen, Merkblättern und Dienstanweisungen des Betriebsdienstes“ auf Seite 8, c) Dienstanweisungen, ist auf der rechten Seite die 20. und 21. Zeile: „Dienstanweisung für den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Gleisbaumaschinen;“ zu streichen.

Hiefür gilt die neu erschienene ZSV 26 (gültig ab 1. April 1968).