

Star



Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück	Wien, am 1. Juni 1968	Jahrgang 1968
----------	-----------------------	---------------

- Inhalt:**
- 40. Kampf der Verspätung!
 - 41. In einem anderen Land
 - 42. Zertrümmerung einer Schraubeneindrehmaschine
 - 43. Etwas für jeden
 - 44. Einheitliche Kennzeichnung der Wagen (Fortsetzung und Schluß)
 - 45. 75 Jahre Schafbergbahn
 - 46. Kundendienst
 - 47. Erste Hilfe entscheidet — lernt helfen!

Wichtig angeschlossen

40. Kampf der Verspätung!

Unpünktlichkeit im Zugverkehr schädigt nicht nur das Ansehen der Eisenbahn und damit auch das ihrer Bediensteten sondern beeinträchtigt auch wesentlich den wirtschaftlichen Erfolg unseres Unternehmens.

Ein Fahrgast, der seinen Anschlußzug versäumt oder so verspätet ans Ziel kommt, daß der Zweck seiner Reise in Frage gestellt ist, oder ein Berufsfahrer, der wiederholt zu spät zur Arbeit kommt, wird ebenso wie ein Verfrachter, der sich auf Pünktlichkeit der Eisenbahn nicht verlassen kann, nicht nur verärgert sondern sehr oft auch geneigt sein, sich eines anderen Verkehrsmittels zu bedienen.

Die Nachteile, die durch solche Reaktionen der Bahnkunden entstehen, können zwar nur selten in Geld ausgedrückt werden, die Verluste sind aber zweifellos erheblich.

Angesichts des scharfen Wettbewerbes zahlreicher Verkehrsmittel spielt die Pünktlichkeit zweifellos eine bedeutende Rolle. Im Kampf um die Pünktlichkeit kommt es auf jede Minute an! Jeder V-Bedienstete, der hier falsch verstandene Großzügigkeit walten ließe, würde eine seiner wichtigsten Aufgaben vernachlässigen.

So wie sich dieser nie endende Kampf auf alle Zuggattungen und alle Verspätungsursachen erstrecken muß, so müssen auch alle Bediensteten beitragen, ein Höchstmaß an Pünktlichkeit zu erreichen.

Gerade jetzt vor Beginn der Reisezeit sollen sich die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes, aber auch alle übrigen Bediensteten, deren Dienstleistung auf die Pünktlichkeit des Zugverkehrs Einfluß hat, fest vornehmen, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um pünktlichen Zuglauf zu gewährleisten.

Im Zusammenhang damit sei nachstehend auf jene Fehler hingewiesen, die besonders häufig Verspätungsquellen sind:

- Nicht rechtzeitiges Bereitstellen beizugebender Fahrzeuge und Ladegüter,
- verspätete Verschubeinstellung,
- verspätete Freistellung der Signale,
- verzögerte Abfertigung der Züge durch säumiges Handeln der Fahrdienstleiter,
- Lässigkeit der Schaffner beim Schließen der Türen und bei Abgabe des Signals 54 „Abfahrbereit“,
- unterlassene Vormeldung schwerer Aus- und Zuladungen usw.

Diese und viele andere Ursachen beweisen, daß der Dienst oft nicht mit der nötigen Gewissenhaftigkeit versehen wird. Sie legen auch dar, wie wenig sich einzelne Bedienstete von der Notwendigkeit absoluter Pünktlichkeit, die nur bei genauer Dienstesausübung erreichbar ist, beeindrucken lassen.

Es sei hier neuerlich der Verkehr auf der Wiener Schnellbahn zitiert, dessen beispielhaft hoher Pünktlichkeitsgrad allgemein anerkannt wird. Was dort möglich ist, muß auch anderswo zu erreichen sein!

Betriebskontrollore! Eure Überwachungstätigkeit muß sich ganz besonders der Abstellung aller vermeidbaren Verspätungsquellen annehmen. Es muß Euch durch intensive Kontrollen möglich sein, Zugverspätungen in Eurem Kontrollbereich auf ein Mindestmaß herabzudrücken. Beanstandet daher auch die kleinsten Verstöße gegen die Pünktlichkeit des Zugverkehrs.

41. In einem anderen Land

— Reiseeindrücke, wie sie bei uns nicht gesammelt werden — (Beitrag eines Betriebskontrollors der BBD Villach)

22.35 Uhr.

Der Fdl an der Zugspitze blendet seine Handsignallaterne auf grün und hält sie in die Richtung zum Zugschluß. Zwei Schaffner stehen bei der Mitte des Zuges im Gespräch vertieft.

Sonst Stille am Bahnsteig.

An den Fenstern der Reisezugwagen müde und verdrossene Gesichter. Der Zug ist arg verspätet. Er stand vor Einfahrsignalen — auf das Freistellen wartend —, in Kreuzungsbahnhöfen — auf den Gegenzug wartend —, er wartete auf das Freistellen der Ausfahrtsignale: Schneefall, vereiste Weichen

Der Zugführer, im Gepäckwagen an der Zugspitze stehend, unterbricht seine Eintragungen im Zugdienstzettel und schaut über die oberen Brillenränder durch das schmale Seitenfenster des Dienstwagenvorbaues auf das Ausfahrtsignal: Es zeigt frei. Das war eine gute Idee, das mit dem Vorbau. Man braucht nicht mehr das Fenster zu öffnen, um zu sehen, was draußen am Bahnsteig vorgeht. Befriedigt fährt er mit seinen Eintragungen fort.

Der Fdl gibt einen Pfiff mit der Mundpfeife.

Bewegung bei den Schaffnern. Hastig wird das Gespräch mit ein paar Sätzen abgeschlossen und die Reste der Zigaretten unter den Zug geworfen. Der Schlußschaffner wendet sich zum Gepäckbeiwagen am Zugschluß und fragt: „Fertig?“

Der andere Schaffner, nach vorne gehend, begibt sich zu seiner Wagengruppe, aufmerksam auf das Signal „Abfahrbereit“ des Schlußschaffners wartend.

Sonst Stille am Bahnsteig. Die Gepäckkarren haben den Bahnsteig längst verlassen.

An den Fenstern der Reisezugwagen müde — wie oben —

Wieder ein Pfiff des Fdl!

Der Schlußschaffner wiederholt — nun etwas lauter — die Frage an den Gepäckschaffner: „Schuaschi! Bist fertig?“

Stille.

Gekonnt entweicht den Lippen des Schaffners ein gellender Pfiff: „Schuaschi! Bist ferti?“

Im Gepäckwagen rumort es, das Fenster wird geöffnet, ein Kopf neigt sich heraus: „Was is' los?“

„Bist ferti?“

Undeutliches Gemurmeln aus dem Gepäckwagen, eine Hand kommt zum Vorschein, der Schlußschaffner schreit nach vorne: „Fertig!“

Der andere Schaffner wendet sich zum Fdl. Da sieht er — eine offene Tür! Und weiter vorne

noch eine! Er geht, um sie zu schließen. Dann hebt er seine Laterne.

Der Fdl hebt seine Laterne, der Kopf des Tfz-Führers verschwindet: Der Zug fährt ab, zwei Minuten nach Beginn dieser Erzählung.

Der Zugführer legt den fertigen Zugdienstzettel weg und schaut auf die Uhr: Der fahrplanmäßige Aufenthalt wurde um eine Minute gekürzt.

So steht es im Fahrtbericht und im Zugmeldebuch.

Ich gehe durch den Zug. In den Seitengängen stehen ein paar Reisende. Koffer stehen am Boden. Draußen vor den Fenstern wehen dichte Schneefahnen vorbei. Die Augen der Reisenden versuchen das Dunkel zu durchdringen, um sich an bekannten Merkmalen der Landschaft über die Nähe ihres Bahnhofes zu orientieren. Bahnhofnamenschilder huschen vorüber, im wirbelnden Schneefall kaum zu lesen.

In der behaglichen Wärme der Abteile dösen Reisende ihrem Ziele entgegen. Die beiden Schaffner, nun in Erwartung des nahen Endbf, haben sich gemeinsam in ein Abteil erster Klasse zurückgezogen. Im letzten Bf sind nur ein paar Reisende zugestiegen. Wahrscheinlich Zeitkartenfahrer. Die Schaffner sind müde von der langen Fahrt und haben nasse Füße. Der viele Schnee! Zum Plaudern gibt es nicht mehr viel.

Die Bremsen kreischen. Der Zug steht. Schon sind die Schaffner am Bahnsteig. Reisende verlassen mit ihrem Gepäck den Zug. Die Schaffner beobachten von ihrem Standort das Schließen der Türen durch die ausgestiegenen Reisenden. Der Fdl pfeift!

Hinten öffnet sich nach mehrmaligem Bemühen ein vereistes Fenster: „Ist das schon Aberg?“

„Aberg!“ ruft der Schaffner, „bitte rasch aussteigen!“

„Ja, aber!“ Der Reisende verschwindet vom Fenster, rüttelt nervös an der Tür, bis sie sich öffnet. Hastig wird das Gepäck herausgestellt, durch das Fenster nachgereicht. Der Schaffner eilt nach hinten.

Der Fdl pfeift.

Der Schaffner schließt die Tür, geht zu dem Wagen zurück, den er eben verlassen hatte, und hebt die Laterne.

Der Fdl hebt die Laterne. Der Kopf des Tfz-Führers verschwindet. Der Zug fährt ab. Die eine Minute, die er im vorgelegenen Bf eingebracht hatte und die halbe Minute, die der Tfz-Führer eingefahren hat, sind vertan.

Am Bahnsteig setzt sich der Reisende im Schneegestöber schnell seinen Hut auf, den ihm hilfsbereite Mitreisende aus dem Zug nachgereicht haben, zieht seinen Mantel an und stapft mit seinem Gepäck durch den Schnee davon.

„Frequenz“, so steht es im Fahrtbericht und im Zugmeldebuch.

Im Abteil, das der Reisende eben verlassen hat, herrscht noch eine kleine Weile gelinde Aufregung. Die Zurückgebliebenen haben durch tätige Mithilfe gesorgt, daß kein Gepäckstück — und auch nicht der Hut — vergessen wurde. Sie reden noch darüber, daß eigentlich der Schaffner hätte sagen können, welcher Bf als nächste Anhaltestelle komme.

„In der Schweiz, da geht der Schaffner sofort nach der Abfahrt durch den Zug und ruft den nächsten Bf aus, in dem der Zug halten wird.“

„Ja, in der Schweiz! Aber verstehen tut man ihn auch nicht, weil, der sagt das auf schwyzerisch. Und dann klingt „Zürich“ wie „Zrch!“

„Aber die Schweizer, die verstehen ihn wenigstens!“ Sie bereiten sich selbst zum Aussteigen vor. Es ist nicht mehr weit und schnell haben sie den Zug verlassen.

Der Fdl pfeift.

„Ausladung!“ tönt es vom Gepäckwagen am Zugschluß.

Das grüne Licht des Fdl verschwindet.

Die Schaffner steigen ein und warten beim geöffneten Fenster.

Der Fdl hastet nach hinten. Eine schwere Kiste zeigt sich in der Tür des Gepäckwagens, zur Ausladung bereitgestellt.

„Habt's kan Wogn?“ fragt der Gepäckschaffner.

„Nein, wenn keiner was sagt!“

„So bringen wir die Kisten net owi.“

Fdl und Gepäckschaffner quälen sich mit dem schweren Stück herum, bis es am Bahnsteig im Schnee steht.

Der Fdl pfeift.

Aus den Fenstern, wo die Schaffner stehen, kommt der Ruf: „Fertig!“

Der Fdl hebt die Laterne. Der Kopf des Tiz-Führers verschwindet, der Zug fährt ab. Zwei Minuten Mehrverspätung.

„Ladearbeiten.“ So steht es im Fahrtbericht und im Zugmeldebuch.

Endbahnhof. Der Zug leert sich. Der Buffemann, der, mit der Abrechnung beschäftigt, in

der letzten Stunde im Zug nicht mehr gesehen wurde, sammelt die zurückgebliebenen leeren Flaschen ein und schimpft noch ein wenig mit der Reinigungsmannschaft, die, schon mitten in der Arbeit, bereits einen Teil weggeräumt hat. Die Schaffner eilen hungrig zum verspäteten Abendessen, nachdem sie sich beim Zugführer erkundigt haben: „Wie sind wir an?“ Nach und nach verlöschen die Lichter im Zug.

Ich sinniere noch im Bett über die Fahrt und denke befriedigt:

In einem anderen Land! Bei uns hätte sich das anders abgespielt: Bei uns wären die Türen rechtzeitig geschlossen worden, hätten die Schaffner am Bahnsteig und im Dienst nicht geraucht, wären nicht plaudernd am Bahnsteig beisammengestanden, hätten rechtzeitig die Abfahrbereitschaft des Gepäckschaffners eingeholt, hätten aufmerksam auf den Fdl geachtet, hätten die Reisenden im Zug rechtzeitig vom nächsten Haltebf in Kenntnis gesetzt und nach Stillstand des Zuges den Bf-Namen ausgerufen und wären beim Ein- und Aussteigen behilflich gewesen. Bei uns hätten sie dem Fdl bei der Ausladung geholfen, sie wären nicht in einem Abteil gesessen sondern hätten zusteigende Reisende sofort kontrolliert, sich um die Heizung im Zug gekümmert, unnötiges Lärmen am Bahnsteig durch vorschriftsmäßige Abgabe des Signales 54 vermieden. Bei uns wären der Gepäckschaffner und der Zugführer nicht teilnahmslos am Geschehen am Bahnsteig geblieben. Sie hätten die Beendigung der Ladearbeiten rechtzeitig bekanntgegeben, hätten Ausladungen dem nächsten Bahnhof vormelden lassen, sich um das Verhalten der Schaffner gekümmert und tätig für die rechtzeitige Herstellung der Abfahrbereitschaft gesorgt.

So hätte die Zugbegleitmannschaft bei uns gehandelt. Alle hätten sich mit Hingabe bemüht, die Qualität der Betriebsausführung zu heben, jede Verspätung zu vermeiden, durch Anstreben der größtmöglichen Pünktlichkeit das Ansehen ihres Verkehrsunternehmens zu steigern und den Reisenden durch hilfreiche Fürsorge das Gefühl des Fahrgastes zu geben. Ein aufmerksam betreuter Gast ist nie verärgert. Das wissen auch unsere Schaffner: Höflichkeit gegenüber dem Fahrgast erspart ihnen Ärger.

Ja bei uns! Ein warmes Gefühl durchströmt mein Herz, während der Schlaf mir langsam die Augen schließt.

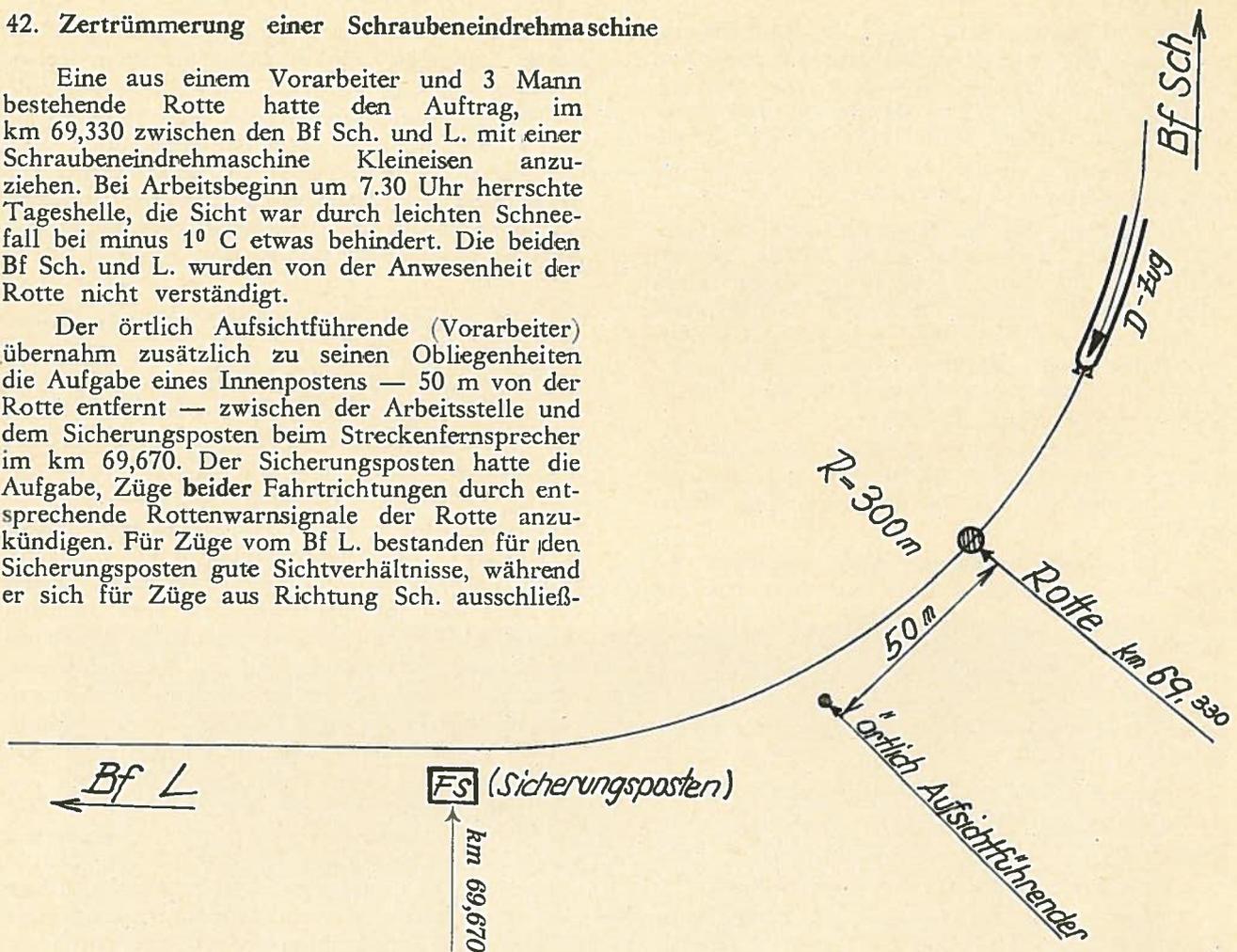
Aber ich bin ja in einem anderen Land!

Achtet auf die Einhaltung des Rauchverbotes in den betreffenden Abteilen!

42. Zertrümmerung einer Schraubeneindrehmaschine

Eine aus einem Vorarbeiter und 3 Mann bestehende Rotte hatte den Auftrag, im km 69,330 zwischen den Bf Sch. und L. mit einer Schraubeneindrehmaschine Kleineisen anzuziehen. Bei Arbeitsbeginn um 7.30 Uhr herrschte Tageshelle, die Sicht war durch leichten Schneefall bei minus 1° C etwas behindert. Die beiden Bf Sch. und L. wurden von der Anwesenheit der Rotte nicht verständigt.

Der örtlich Aufsichtführende (Vorarbeiter) übernahm zusätzlich zu seinen Obliegenheiten die Aufgabe eines Innenpostens — 50 m von der Rotte entfernt — zwischen der Arbeitsstelle und dem Sicherungsposten beim Streckenfernsprecher im km 69,670. Der Sicherungsposten hatte die Aufgabe, Züge beider Fahrtrichtungen durch entsprechende Rottenwarnsignale der Rotte anzukündigen. Für Züge vom Bf L. bestanden für den Sicherungsposten gute Sichtverhältnisse, während er sich für Züge aus Richtung Sch. ausschließ-



lich auf das Fahrsignal und die Abmeldung verlassen wollte.

Bei Arbeitsbeginn erkundigte sich der Sicherungsposten nach dem Zuglauf und erhielt vom Fdl des Bf Sch. die Verspätung eines fälligen D-Zuges mit zirka 20—30 Minuten angekündigt. Dabei verabsäumte es der Bedienstete, um Rückruf zu ersuchen, um sich von dem ordnungsgemäßen Zustand der Läuteeinrichtung des Streckenfernsprechers überzeugen zu können.

Um 8.16 Uhr fuhr der 25 Minuten verspätete D-Zug vom Bf Sch. ab. Da der Sicherungsposten infolge Störung des Außenweckers weder das Fahrsignal noch die anschließend gegebene Abmeldung hörte und von seinem Standort auch das Herannahen des Zuges nicht wahrnehmen konnte, blieben die beiden bei der Schraubeneindrehmaschine befindlichen Bediensteten ungewarnt.

Der Tfz-Führer des D-Zuges, der die Arbeiterrotte erst auf eine Entfernung von zirka 70 m bemerken konnte, gab Achtungssignale und leitete Schnellbremsung ein. Die beiden Bediensteten konnten sich in letzter Sekunde in Sicherheit bringen, mußten aber die Schraubeneindrehmaschine im Gleis belassen. Das Gerät wurde total zertrümmert; am Zug-Tfz entstand leichter Sachschaden. Schadenssumme zirka S 20.000,—.

Der Unfall, dem 2 Menschenleben beinahe zum Opfer gefallen wären, wurde durch den Vorarbeiter und den Sicherungsposten verschuldet.

Der Vorarbeiter hatte als örtlich Aufsichtführender die nach der Sachlage (Arbeiten mit einem Kraftgerät auf einer unübersichtlichen Gleisstelle bei ungünstigen Witterungsverhältnissen) unbedingt notwendige Anmeldung als „gefährdete Rotte“ unterlassen und auch nicht für die Aufstellung ausreichender Sicherungsposten gesorgt. Er verstieß dadurch gegen die Bestimmungen des Punktes 206 der DV V 3 sowie der DV A 40, Heft 5, Punkte 5.1.2, 5.1.4, 5.1.5, 5.2.7, 5.2.13, 5.2.14, 5.5.1, 5.5.2, 5.5.9 und DV A 40, Heft 2, Punkte 2.1.2.4 und 2.1.4.1.

Besonders erschwerend war der Verstoß gegen den zuletzt angeführten Punkt, der u. a. besagt:

„Der örtlich Aufsichtführende hat unter persönlicher Verantwortung die für die Unfallverhütung erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Er hat die notwendigen Weisungen zu erteilen und darauf zu achten, daß alle der UVV dienenden Anordnungen befolgt

werden; er darf ein der UVV widersprechendes Verhalten nicht dulden.“

Am Ereignis mitschuldig war der Sicherungsposten, da auch ihm die Bestimmungen über die Sicherung einer Arbeiterrotte bekannt sein mußten. Er hätte sich bei der gegebenen Unübersichtlichkeit der Strecke keinesfalls auf das Fahrsignal und die Abmeldung allein verlassen dürfen (DV V 2, Punkte 110 und 111 und DV A 40, Heft 5, Punkte 5.2.5 und 5.3.9 und Merkblatt für Sicherungsposten DV A 40, Heft 5, Anlage 1).

Bei seiner Einvernahme gab der Aufsichtführende auf die Frage, warum er die Rotte nicht als „gefährdete Rotte“ angemeldet habe, zur Antwort, daß er in solchen Fällen vom Fdl

schon sehr oft unschöne Worte am Telefon zu hören bekommen habe.

Örtlich Aufsichtführende! Denkt daran, daß Leben und Gesundheit der von Euch zu Beaufsichtigenden gefährdet sind, wenn Ihr die Unfallverhütungsbestimmungen oberflächlich oder gar falsch anwendet!

Sicherungsposten! Seid Euch bewußt, daß Euer Verhalten über Tod und Leben Eurer Kollegen entscheidet!

Fdl! Bedenkt, daß das Anmelden einer gefährdeten Rotte keine unnötige Belästigung des Fdl sondern eine Maßnahme ist, die die DV V 3 und die UVV zur Sicherung des Lebens der Arbeiter strikt vorschreiben!

43. Etwas für jeden

Bf-Vorstände!

Bedingt durch personelle Einsparungsmaßnahmen bei der Gendarmerie wurden in letzter Zeit einzelne Gendarmerieposten zur Gänze aufgelassen bzw. sind nur mehr an Werktagen oder nur während des Tages besetzt.

Überprüft deshalb die Einsatzpläne bzw. berichtigt sie, den nunmehrigen Verhältnissen entsprechend, damit die Verständigung der Sicherheitsbehörde zu jeder Zeit gewährleistet ist.

Zur Nachahmung empfohlen!



Stellwerk 1 des Bf Dornbirn hat am Blumenschmuckwettbewerb der Stadt Dornbirn teilgenommen und dabei den 1. Preis gewonnen. Leider ist es aus Ersparungsgründen nicht möglich, das uns vom Bf übermittelte Photo in Farben zu veröffentlichen.

Bf-Vorstand rettet Menschenleben!



Am 12. Jänner 1968 versah Bf-Vorstand Revident Ferdinand Illmaier Dienst als Fdl im Bf Frankenfels. Um 19.52 Uhr nach Abfertigung des Zuges 4521 sprang ein vom Bf-Vorplatz zum Zug eilender Fahrgast auf das hintere Trittbrett des vorletzten Wagens. Er glitt dabei ab, hielt

sich aber mit einer Hand noch an der Griffstange fest. Dadurch wurde er parallel zum Gleis hängend vom Zug mitgeschleift, wobei seine Füße in Richtung zur Schiene abrutschten. Bf-Vorstand Illmaier lief zum Zug und riß den Fahrgast aus dem Gefahrenbereich, wobei er selbst zu Sturz kam und ebenfalls ein Stück mitgeschleift wurde.

Der Tfz-Führer — wie auch der Zugführer — beobachtete den Vorfall und leitete Schnellbremsung ein, so daß der Zug nach zirka 40 m Fahrt anhielt.

Zweifellos ist es dem raschen und entschlossenen Handeln des Bf-Vorstandes zu danken, daß der Fahrgast nicht vom stark bombierten Bahnsteig ins Gleis kollerte und dabei schwer verletzt oder gar getötet wurde. Der Bedienstete achtete bei seiner Tat nicht der Gefahr, in die er sich begab.

Revident Illmaier wurde für seine Tat zur Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorgeschlagen.

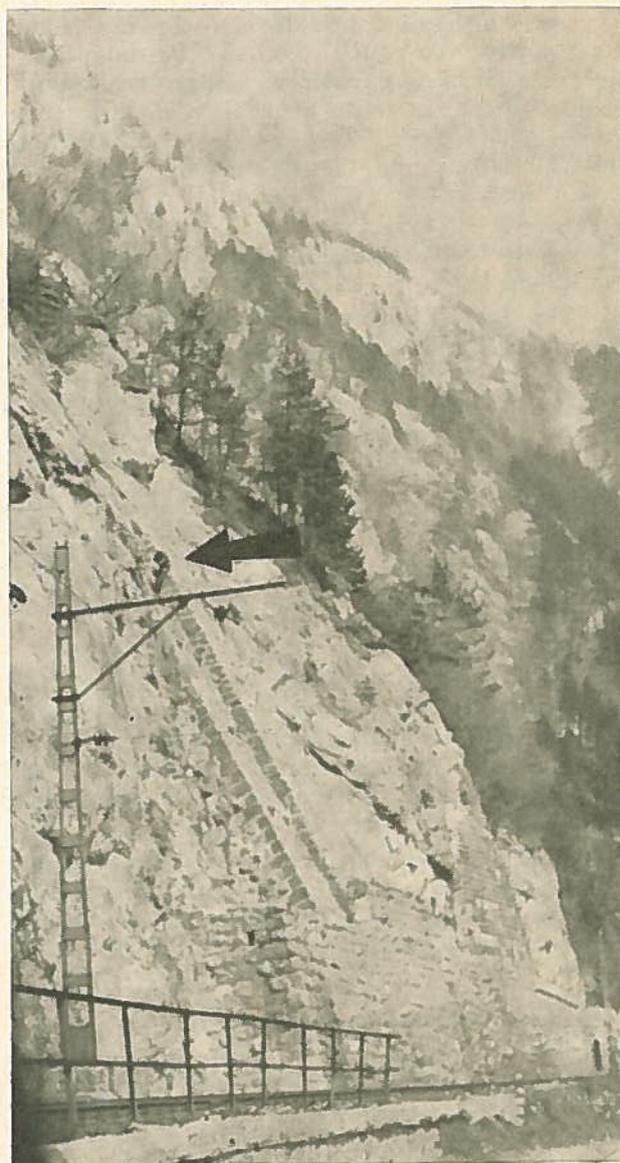
Fdl verhütet Zugentgleisung!

Am 24. März 1968 um 4.31 Uhr bemerkte Fdl Alois Obermayr des Bf Schwanenstadt bei Durchfahrt des Zuges D 234 (mit zirka 100 km/h) beim ersten Wagen hinter dem Zug-Tfz Funkenbildung. Seine sofort gegebenen Haltsignale sowie das Zurückstellen des Ausfahrtsignals wurden von der Zugmannschaft nicht wahrgenommen. Der Fdl beauftragte deshalb den Wärter des Schrankenpostens 288 zum Anhalten des Zuges.

Eine Untersuchung des Wagens durch den Tfz-Führer ergab, daß das Bremsgestänge beim hinteren Drehgestell durchhing und auf den Achsen auflag. Nach provisorischer Beseitigung des Schadens (Hinaufbinden) setzte der Zug die Fahrt bis Bf Lambach fort, wo der Wagen abgestellt wurde.

Fdl Obermayr hat durch genaue Einhaltung der Bestimmungen über die Zugbeobachtung sehr wahrscheinlich eine folgenschwere Entgleisung des D-Zuges verhütet. Die BBDion Linz wird den Bediensteten deshalb beloben und belohnen.

Auch sie sorgen für die Sicherheit!



(Abräumen von lockerem Felsmaterial zwischen den Bf Traunkirchen und Ebensee)

44. Einheitliche Kennzeichnung der Wagen

(Fortsetzung und Schluß)

In den VUB 2/1968 lfd. Nr. 11 und 5/1968 lfd. Nr. 35 brachten wir Erläuterungen der 1. und 2. Ziffer bzw. der 3. und 4. Ziffer der 12-stelligen Wagennummer.

Diesmal sollen die 5.—11. Ziffer dieser 12-stelligen Wagennummer — die eigentliche Wagennummer mit betrieblichen Merkmalen — und zwar der Güterwagen erläutert werden. Mit der 5. und 6. Ziffer wird im allgemeinen die Gattung der Wagen mit den hauptsächlichsten Merkmalen, wie Lauffähigkeit für 100 km/h oder 120 km/h (s, ss), Achszahl (a, aa), Ladelänge

(m, mm) u. ä. bestimmt, während die 7. und 8. Ziffer der weiteren Unterteilung und Kennzeichnung von Wagengruppen dienen, da drei Stellen (5., 6. und 7. Ziffer) für die Nummerung von zahlenmäßig starken Gattungen nicht ausreichen. Die 5.—8. Ziffer wird auch Typennummer genannt.

Aus nachstehender Tabelle für die Aufschlüsselung der 5. und 6. Ziffer kann nun aus der Wagennummer 21 81 135 1254-3 abgelesen werden, daß dieser Wagen ein G-Wagen mit 100 km/h Laufeigenschaft ist. (Laut Tabelle: 13 = Gs).

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Privatgüterwagen	Uh	G	H	K, O, R	L, S	E, T	F	Uh	I	U außer Uh
Gedekte Wagen der Regelbauart	G	Gk	Gs	Gs	Gs	Gbs	Ghs	Gss	Ga	Gas
Gedekte Wagen der Sonderbauart	H	Hs	Hak	Haks	Haks	Ha	Ha	Has		
Flachwagen der Regelbauart	K	Km Kmm	Kkm K Kmm	Ks	Kms Kmms		O	Os	R	Rs
Flachwagen der Sonderbauart	L	Ls	Laa S	Laa Ss					Sa	Saa
Offene Wagen der Regelbauart	E	El, Elo Ekl, Eo	Em	Em	Ed, Eo Ekim	Es, Eds El	T	Ts	Ta	Ea
Offene Wagen der Sonderbauart	F	Fs						Fa	Fa	Fas
Bahneneigene Kesselwagen für flüssige u. gasförmige Güter	Uh	Uh	Uah	Uah	Uah	Uah	Uah			
Kühlwagen	I	I, Is Ig	Ia	Ias			Iag			
Silo- und Tiefladewagen sowie sonstige Spezialwagen	U	Us Uis	Ua Uai	Uas Uais					Uai Uais mit 6 Achsen	Uai Uais mit 8 oder mehr Achsen

6. Ziffer →
5. Ziffer ↓

In der Wagendienstverfügung Nr. 2, gültig ab 1. Jänner 1967 kann im Abschnitt I (Verzeichnis der Typennummern, der neuen Gattungszeichen und Betriebsmerkmale der ÖBB-Wagen) aus der Typennummer: 1350—1352 das Gattungszeichen „Glms“ mit den Betriebsmerkmalen „zweiachsig, weniger als 8 Lüftungsklappen, Länge unter 9 m, höchste Lastgrenze 20 t—21,5 t, geeignet bis 100 km/h“ abgelesen werden.

Die Auswertung der Typennummer der Personenwagen kann im „Merkblatt über die neue internationale vereinheitlichte Kennzeichnung der Reisezugwagen und über die Eintragung der

neuen Wagennummern im Wagenausweis“ (GD. Z. 15-135-1966) ersehen werden.

Die 9.—11. Ziffer kennzeichnet im Verein mit der Typennummer die Nummer des Wagens und der Baureihe.

Die Selbstkontrollziffer (12. Ziffer), von der Wagennummer durch einen Bindestrich getrennt, hat den Zweck, die Prüfung der voranstehenden 11 Ziffern auf ihre Richtigkeit nicht nur durch elektronische Datenverarbeitungsanlagen sondern auch persönlich zu ermöglichen.

Der Vorgang bei dieser Prüfung ist in der DV K 10 Punkt 13 (9) beschrieben.

45. 75 Jahre Schafbergbahn



Man schrieb den 1. August des Jahres 1893, als die Schafbergbahn ihre Jungfernfahrt auf den 1780 m hohen Schafberg absolvierte. Die gewaltige Leistung der damaligen Ingenieure läßt sich ermessen, wenn man bedenkt, daß heute, 75 Jahre später, noch dieselben 6 Dampflokomotiven (nunmehr stehen auch 2 Diesel-Triebwagen mit je 450 PS-Leistung und mit 70 Sitzplätzen in Verwendung) über den gleichen Oberbau täglich rund 850 Personen auf die Schafbergspitze, den berühmtesten Aussichtsberg des Salzkammergutes, befördern.

Die Strecke weist eine Länge von 5853 m auf, wobei ein Höhenunterschied von 1192 m zu überwinden ist. Von den technischen Einrichtungen dieser Bergbahn sind folgende erwähnenswert:

Der Abt'sche Zahnstangenoberbau liegt auf stählernen Schwellen und ist in einem 0,25 m tiefen und 2,2 m breiten Schotterbett eingelagert. Um das Zutalwandern des Oberbaues zu verhindern, sind Altschienenstücke senkrecht im Unterbauplanum eingelassen, an denen sich die Schwellen zusätzlich abstützen können. Bis zu einer Steigung von 80‰ ist eine Zahnstange

vorhanden und bei größeren Steigungen (bis zu 255‰) sind es deren zwei.

Welchen Eindruck eine Fahrt mit der Schafbergbahn und der Blick vom Berggipfel vermittelten und auch noch heute ausüben, drückt ein zeitgenössischer Dichter mit folgenden Worten aus:

„Soll ich den unbeschreiblichen Eindruck wiedergeben, den das trunkene Auge empfängt? Ich vermag es nicht. Der Schwung keiner Feder und die Macht keines Pinsels reichen hier aus, wo der Schöpfer selbst spricht: ‚Sieh, Mensch, so groß und so schön ist die Welt, die ich für dich geschaffen.‘ Wenn dann in frühester Morgenstunde die Sonnenstrahlen die höchsten Bergspitzen vergolden, während die Tiefen noch in blauendem Dunkel liegen, wenn dann der Sonne Leuchten von den Höhen langsam in die Täler dringt und Wald und Flur mit ihrem Glanze überschüttet, wenn die Nebelschleier verflattern, die über die Seen gebreitet sind, und die Kirchenglocken ihren frommen Morgengruß heraufsenden, dann wird das Schauen zum Gebet. Undenkbar ein Gemüt, das so verhärtet wäre, daß es nicht von weihvoller Stimmung ergriffen würde!“

46. Kundendienst

Aus einer Kärntner Zeitung: „Überraschung im Tauern-Expresß — ÖBB-Beamte als Kavaliers des Bahnverkehrs.“

Voll des Lobes waren am Dienstag die Passagiere des Tauern-Expresß, der sich auf der Fahrt von Salzburg nach Villach befand und wegen eines Schienenbruches in Schwarzach-St. Veit liegenblieb. Der Schaffner, Horst Eisner, eilte von Abteil zu Abteil und informierte die Reisenden höflich über die Ursache des unvorhergesehenen Aufenthaltes und dessen voraussichtliche Dauer von einer Stunde. Da viele Reisende Besorgnisse wegen des Anschlusses in Villach äußerten, versicherte der Schaffner, daß alles getan werde, um den Anschluß in Villach zu gewährleisten.

Tatsächlich unterrichtete der Schaffner vom Bf Mallnitz aus telephonisch die Fahrdienstleitung in Villach. Im Zusammenwirken aller Stellen bemühte sich das Bahnpersonal, den verspäteten Expresß so rechtzeitig nach Villach zu bringen, daß noch einige Minuten zur Verfügung blieben, um den Anschlußzug nach Bruck a. d. Mur zu erreichen. Auf dem Bf Villach waren alle Vorbereitungen getroffen worden, um ein sofortiges Umsteigen zu ermöglichen. Eine Anzahl von Bahnangestellten empfing bereits den einfahrenden Tauern-Expresß, ergriff das Gepäck der Reisenden, die zum Anschlußzug wollten und brachte es im Laufschrift über die Schienen zum wartenden Zug. Sogar die Passagiere durften diesmal den sonst streng verbotenen Weg über

die Gleise benützen, nachdem vorher für ihre Sicherheit gesorgt worden war.

Durch die vorbildliche Organisation der Bundesbahn erreichten alle Passagiere den Anschlußzug, der pünktlich den Bahnhof verlassen konnte. Die Reisenden zollten den Beamten spontan Dank und Anerkennung.“

Es handelte sich um Zug E 909 am 5. März 1968, der wegen eines Schienenbruches 61 Minuten später vom Bf Schwarzach-St. Veit abfuhr und mit 55 Minuten Verspätung im Bf Villach Hbf eintraf. Dort wartete Zug D 597 12 Minuten auf die Übergangreisenden zu.

Man schrieb uns:

„Sehr geehrter Herr Abteilungsvorstand!

Ich möchte mich sehr herzlich für Ihren ausführlichen Brief bedanken. Es war sehr erfreulich, daß Sie meinen Beschwerdebrief so sachlich behandelt und einer befriedigenden Lösung zugeführt haben. Es sei noch zu vermerken, daß Zug 5019 (Bruck a. d. Mur—Vorderberg) nun täglich pünktlich verkehrt, worüber sich alle Benützer dieses Zuges erfreut zeigen.

Damit haben die ÖBB bewiesen, daß sie wirklich bemüht sind, Übelstände zu beseitigen.

Ich möchte Ihnen, sehr geehrter Herr Abteilungsvorstand, meinen besonderen Dank für Ihre Bemühungen und die prompte Erledigung meines Ansuchens aussprechen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

A. Sch., Trofaiach“

47. Erste Hilfe entscheidet — lernt helfen!

Im Zeitalter der modernen Technik ereignen sich durch die starke Zunahme des Straßenverkehrs und durch die erhöhte Mechanisierung der Betriebe und Haushalte jährlich zahlreiche Unfälle bei der Arbeit und auf der Straße. Entscheidend ist in vielen Fällen die „Erste Hilfeleistung“ am Unfallsort. Von einer rechtzeitigen, fachgemäßen und wirkungsvollen „Ersten Hilfe“ hängt häufig die Dauer der Heilbehandlung und des Krankenstandes, der Krankheitsverlauf sowie das Ausmaß dauernd verbleibender Unfallfolgen und Erwerbsverminderung ab.

Die „Erste Hilfe“ entscheidet vielfach darüber, ob das Leben des Verunglückten erhalten und die Gesundheit bzw. Arbeitsfähigkeit wiedergewonnen werden kann.

Die für die „Erste Hilfeleistung“ erforderlichen Kenntnisse können aber nicht nur aus Büchern und Schriften erworben werden. Ein unbedingtes Erfordernis, um fachgerecht „Erste Hilfe“ leisten zu können, ist die praktische Schulung und die fortgesetzte Übung. Zu diesem Zweck veranstaltet die Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen für die Bediensteten der ÖBB laufend kostenlos Kurse zur Ausbildung als Laienhelfer. Die von Ärzten geleiteten Lehrgänge umfassen 20 Unterrichtsstunden in Form von 10 Doppelstunden und vermitteln die neuesten Erkenntnisse auf dem Gebiet der „Ersten Hilfeleistung“. Bei Meldung von 20 Bediensteten von einer Dienststelle findet der Kurs am Sitz der Dienststelle statt. Auskünfte über diese Kurse erteilt der Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der ÖEB, Linke Wienzeile 48–52, 1061 Wien, Basa Wien 11135.

Um für den Gedanken der „Ersten Hilfe“ und für die Teilnahme an diesen Kursen zu werben, werden den Dienststellen ohne besondere Anforderung in erforderlicher Anzahl Plakate des „Koordinationskomitees Erste Hilfe“ mit dem Ersuchen übermittelt, diese Plakate ab 1. Mai 1968 an geeigneten, allen Bediensteten zugänglichen Stellen anzubringen.

