

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1961

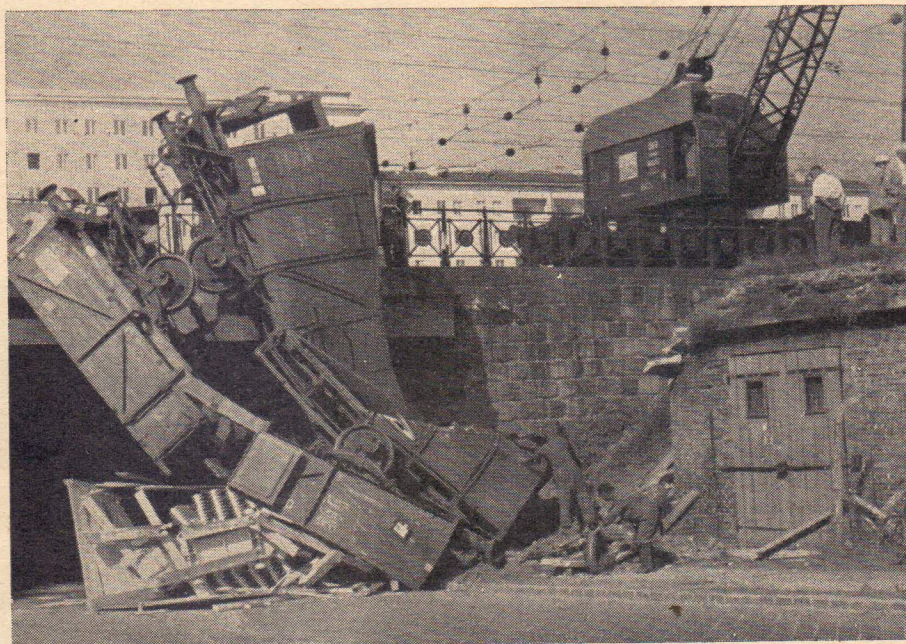
Jahrgang 1961

Inhalt: 27. „Wann ma frei hab'n, fahr ma!“  
28. Neues und Interessantes: Stoßmesser  
29. Für jeden etwas  
30. Von einem ehemaligen Reisezugschaffner für Reisezugschaffner geschrieben  
31. Kundendienst  
32. Unfallverhütung

Bahnmeister  
Eggenburg  
Eingel. 7. JULI 1961  
Zl. *Leub* Btg.

## Das sind die Folgen

(Überrollen eines Gleisabschlusses durch 4 Wagen; Absturz der Wagen. Schwere Beschädigung des Ladegutes — Transformator und Sammelgut —  
Sachschaden annähernd 1 Million Schilling!),



wenn

bei Durchführung eines englischen Vershubes mit 42 Wagen (28 beladen, 14 leer) nur eine Handbremse besetzt ist, wiewohl die Vorschrift in einem solchen Fall die Besetzung von fünf Handbremsen vorsieht!

Streckeneitung Wien FJB  
Eingel. - 7. JULI 1961  
Zl. .... Btg. ....



## 27. „Wann ma frei hab'n, fahr ma!“

In einem Bahnhof wird ein verspäteter Güterzug von einem Triebwageneilzug überholt. Kurz nach dessen Abfahrt kommt der Zugführer des Güterzuges in die Fahrdienstleitung und meldet seinen Zug abfahrtsbereit. Der anwesende Weichenwärter hört diese Meldung mit an. Der Güterzug steht zu diesem Zeitpunkt beim Magazin und kann von der Fahrdienstleitung aus nicht gesehen werden.

Die Sicherungsanlage des Bahnhofes besteht aus einem Schlüsselwerk in der Fahrdienstleitung und einem Riegel- und Signalstellwerk vor dem Dienstraum. Es besteht keine Bahnhof- und Streckenblockung.

Der Fahrdienstleiter bemerkt zum Zugführer, daß das Ausfahrtsignal nach Eingang der Rückmeldung für den vorausgefahrenen Triebwageneilzug freigestellt wird und dann die Abfahrt erlaubt sei; anschließend wendet sich der Bedienstete kommerzieller Tätigkeit zu. Der Weichenwärter, der den Fahrdienstleiter anscheinend mißverstanden hat, diesem aber behilflich sein will, stellt nun ohne dessen Wissen und Auftrag das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Der Güterzug fährt ab und gelangt in den noch mit dem Triebwageneilzug besetzten Raumabschnitt.

Der Fahrdienstleiter erfährt von der Abfahrt erst, als er nach Eingang der Rückmeldung die Ausfahrt freistellen will, worauf ihm der Weichenwärter mitteilt, daß der Güterzug schon abgefahren ist.

Glücklicherweise blieb das Ereignis folgenlos.

Der Fahrdienstleiter verschuldete die unerlaubte Abfertigung des Güterzuges in einen besetzten Raumabschnitt durch den vorschrifts-

widrigen Auftrag an den Zugführer ohne weiteren Abfahrauftrag abzufahren, obwohl im Bahnhof persönliche Abfertigung der Züge durch den Fahrdienstleiter vorgeschrieben ist (DV V 3, Punkte 463 und 465).

Der Fehler des Fahrdienstleiters lag darin, daß er die Abfertigung des Güterzuges in der **Kanzlei** mit den Worten „Wenn wir frei haben, fahren wir“ statt wie vorgeschrieben am Platz mit dem Wort „Abfahren“ bzw. dem Auftrag „Zug (Nr.) . . . . abfahren!“ vornahm. Ein Abfahrauftrag darf an **keine Bedingung** geknüpft sein.

Den zweiten schweren Fehler beging der **Weichenwärter**.

Er stellte ohne **Wissen** und Zustimmung des Fahrdienstleiters die Ausfahrt für den Güterzug frei und verstieß damit gegen Punkt 409 der DV V 3.

Das Beispiel beweist wie viele ähnliche Fälle, daß Weichenwärter oder Bahnhelfer immer wieder **unbefugt** Sicherungsanlagen bedienen, obwohl dies Aufgabe des verantwortlichen Fahrdienstleiters ist. Bahnhofsvorstände und Fahrdienstleiter lassen dies leider zu oder fördern es sogar!

Betriebskontrolloren und Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst sind verpflichtet, derartige Unzukömmlichkeiten abzustellen.

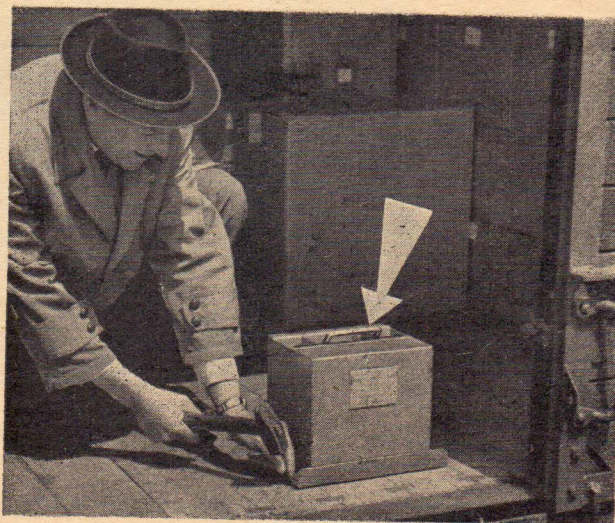
Schließlich verstieß auch der **Zugführer** des Güterzuges gegen die Punkte 463 und 465 der DV V 3, da er seinen Zug nach Freistellung des Ausfahrtsignals selbst abfertigte. Er wurde zu dieser Handlung zwar durch die Anweisung des Fahrdienstleiters verleitet, hätte ihr aber im Hinblick auf die Vorschriftswidrigkeit nicht Folge leisten dürfen.

28. Neues und Interessantes: **Stoßmesser**.

Zum Dienst am Kunden gehört auch die Gewähr für eine sichere Beförderung aller der Bahn anvertrauten Güter. Eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahn ist es daher, das ihr zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand auszufolgen. Leider kommt es aber immer wieder zu Beschädigungen von Gütern, weshalb getrachtet werden muß, die Entschädigungsfälle auf ein erträgliches Maß herabzudrücken.

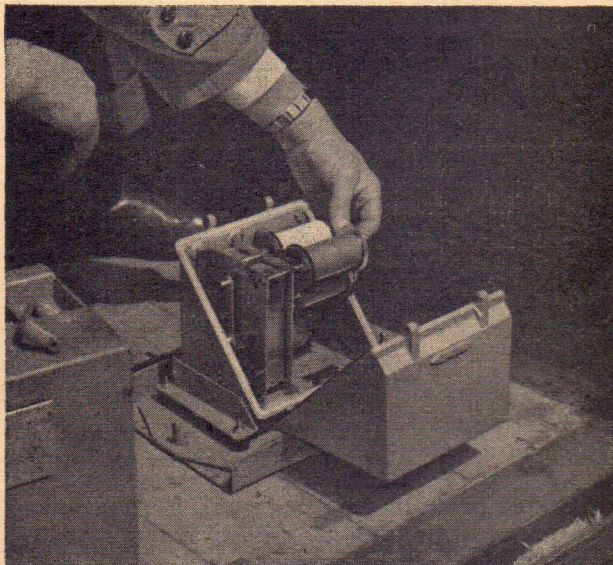
Ein Mittel zur Feststellung von Wagen- und Ladegutbeschädigung sind die bei den Österreichischen Bundesbahnen und den meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen verwendeten Stoßmesser.

Diese werden fallweise in Güterwagen eingebaut und zeichnen Zeit und Stärke der Verschiebungen auf. Der Stoßmesser überwacht vom Zeitpunkt des Einbaues in den Wagen bis zum Ausbau die Durchführung der Beförderung.



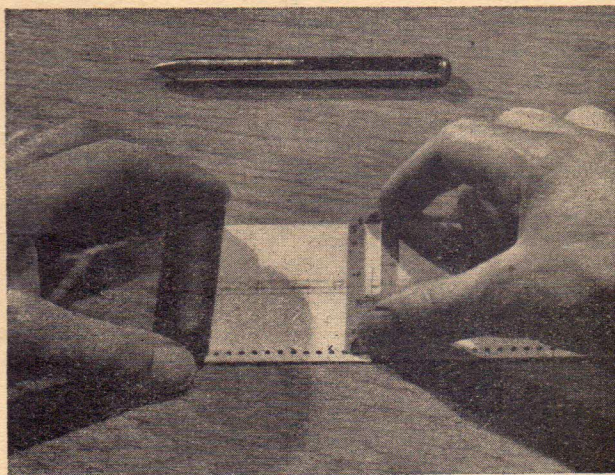
Befestigung des Stoßmessers am Wagenboden



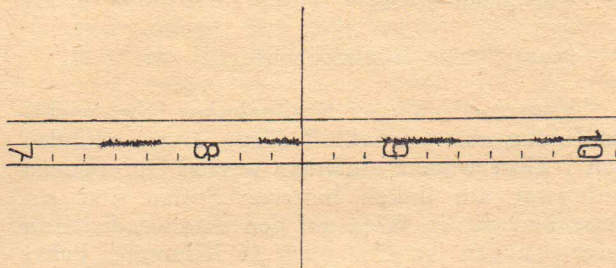


Öffnen des plombierten Stoßmessers und Entnahme des Papierstreifens zwecks Auswertung

Auf einem mit Paraffin überzogenen Papierband, das eine Stundeneinteilung und innerhalb jeder Stunde Unterteilungen von je 10 Minuten enthält, wird Lauf und Stillstand des Wagens durch einen Rüttelschreiber aufgezeichnet. Weiters schreibt der Stoßmesser nach Zeit und Stärke Verschubstöße bei Güterwagen während ihrer Beförderung auf, wobei aus dem Stoßmesserstreifen abgelesen werden kann, ob der Wagen auf einen anderen aufgelaufen oder einem Anstoß eines anderen Wagens ausgesetzt war. Die Auflaufgeschwindigkeit wird durch den Stoßmesser ebenfalls verzeichnet.



Auswertung des Streifens durch Maßstab-Ablesung der Auflaufgeschwindigkeit



Die auf dem Papierstreifen verlaufende Linie läßt Stillstand und Lauf des Wagens erkennen. Sie ist dünn, wenn der Wagen steht. Läuft er, wird sie unter Einwirkung der Rüttelbewegung dick geschrieben. Ein Verschubstoß wird durch einen Ausschlag des Schreibstiftes gekennzeichnet. Die Länge dieser Linie ergibt die Stärke des Auflaufstoßes.

Durch Auswertung der Aufzeichnungen kann nachträglich Ort und Zeitpunkt der Verschubstöße ermittelt und den Ursachen nachgegangen werden. Bei Beschädigung von Gütern läßt sich daher mit Hilfe des Stoßmessers feststellen, ob der Schaden durch starke Verschubstöße verursacht wurde. Durch genaue Registrierung aller Stoßmesserergebnisse ist es möglich, jene Bahnhöfe zu ermitteln, in denen besonders häufig starke Verschubstöße erfolgen. Die bisherigen Auswertungen zeigen unsachgemäße Verschubdurchführung nicht nur in großen Abrollbahnhöfen sondern auch wiederholt in kleinen und mittleren Bahnhöfen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1961.

Der Stoßmesser liefert aber auch den Beweis, daß bei nachgewiesenen Fehlern von Verschubstößen an Gütern entstandene Schäden nicht der Eisenbahn angelastet werden können, sondern auf andere, nicht durch die Eisenbahn zu vertretende Umstände, z. B. ungenügende Verpackung, unsachgemäße Verladeweise zurückzuführen sind.

Im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft werden Verladearten und Verpackungen in zunehmendem Maße verbessert. Die Überwachung der Beförderung mit Stoßmessern gibt sodann ein klares Bild, ob die verbesserte Verladeart oder Verpackung bei Durchführung einer normalen Beförderung entspricht und als transport sicher anerkannt werden kann oder weiter entwickelt werden muß.

Stoßmesser helfen daher den Österreichischen Bundesbahnen, die ordnungsmäßige Beförderung zu prüfen und nötigenfalls zu verbessern, um Bahnbenutzer möglichst zufrieden zu stellen.

*Achtet auf die Einhaltung des Rauchverbotes in den betreffenden Abteilen!*



## 29. Für jeden etwas

## Mangelhafte Zugbeobachtung

Von einem Wiener Kopfbahnhof fährt nachts ein Eilzug ab. Am Schluß dieses Zuges befinden sich 7 Güterwagen. Auf dem letzten Güterwagen und zwar am linken hinteren Puffer sitzt ein Reisender, der in Wien auf den anfahrenden Zug aufgesprungen ist. Erst nach **16 Kilometer Fahrt** wird der Zug angehalten und der Fahrgast aus seiner äußerst gefährlichen Situation befreit!

Die Einvernahmen der beteiligten Bediensteten zeigen deutlich, wie oberflächlich die Zugbeobachtung oft durchgeführt wird.

Zunächst der **Fahrdienstleiter** des Wiener Zugausgangsbahnhofes:

Er bemerkte am beleuchteten Bahnsteig weder das Aufspringen des Fahrgastes noch bei der Ausfahrt des Zuges die am Puffer sitzende Gestalt!

Die Fahrdienstleiter des ersten und zweiten Zwischenbahnhofes sahen nichts!

Im dritten Bahnhof endlich bemerkte man den Mann am Puffer und teilte dies dem vierten Bahnhof mit. Der dortige Fahrdienstleiter hielt jedoch den bereits herannahenden Zug (kurzer Bahnhofabstand) nicht an, sondern gab die ihm gemeldete Wahrnehmung an seinen Nachbarbahnhof — den fünften Bahnhof — weiter. Doch auch dem Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes schien das Anhalten des Eilzuges im Hinblick auf die bereits freigestellten Signale und die unterdessen erfolgte Annäherung des Zuges zu riskant, weshalb er den **sechsten** Bahnhof verständigt. Dieser endlich hielt den Zug an!

Man darf in diesem Fall wohl mit vollster Berechtigung von äußerst mangelhafter Zugbeobachtung und — nach Erkennen der gefährlichen Situation — strafbar unentschlossenem Verhalten der beteiligten Bahnhof- und Streckenbediensteten sprechen.

## 30. Von einem ehemaligen Reisezugschaffner für Reisezugschaffner geschrieben

Sei immer freundlich, höflich und hilfsbereit!

Lege größten Wert auf vorschriftsmäßige und saubere Adjustierung.

Erwerbe die für Deinen Dienst erforderlichen Kenntnisse und erweitere sie.

Berichtige Deine Vorschriften immer sofort genauestens.

Tritt Deinen Dienst ausgeruht und nüchtern an.

Überprüfe in Deiner Vorbereitungszeit die Dir zugewiesenen Wagen auf Beschädigung, Reini-

Da es sich um eine elektrifizierte Strecke handelte, wäre es nicht am einfachsten und gefahrlosesten gewesen, die Fahrleitung abzuschalten und den Zug anzuhalten?

Flüchtigkeit bei der Zugbeobachtung kann leider immer wieder festgestellt werden; Fahrdienstleiter kehren noch während der Vorbeifahrt eines Zuges diesem den Rücken zu und gehen in die Fahrdienstleitung zurück.

Wir erinnern an Punkt 468 der DV V 3, wonach der Fahrdienstleiter sich so aufzustellen hat, daß er während der Vorbeifahrt von der Zugmannschaft gesehen wird und allfällige Gebrechen oder Vorschriftswidrigkeiten am Zug wahrnehmen kann.

Nach Vorbeifahrt des Zuges hat er besonders auf das Vorhandensein des Zugschlußsignales zu achten und den Zug noch tunlichst weiter zu beobachten, um die nötigen Vorkehrungen zu treffen, falls er am Zug außergewöhnliche Wahrnehmungen macht.

Der Fahrdienstleiter eines Zwischenbahnhofes einer zweigleisigen Hauptbahn meldet der Zugleitung, daß er mit Zug X „Falschfahren“ mußte. Vom Zugleitungsbeamten nach dem Grund zum Befahren des falschen Gleises befragt, antwortet der Fahrdienstleiter, daß er alle Bahnhofsgleise besetzt gehabt habe und deshalb im Bahnhof nur über Gleis 1 — das Gleis der Gegenrichtung — fahren konnte. Es ergab sich schließlich, daß der betreffende Zug am richtigen Gleis vom Nachbarbahnhof angerollt war, im Bahnhof das Gleis wechselte und bei der Ausfahrt wieder auf das richtige Gleis fuhr.

Von einer „Fahrt auf dem falschen Gleis“ oder „Falschfahren“ wie es in der Praxis heißt, kann doch nie dann gesprochen werden, wenn ein Zug in einem Bahnhof nicht das seiner Fahrtrichtung entsprechende durchgehende Hauptgleis benutzen muß.

Diese Kenntnis sollte man doch bei jedem Fahrdienstleiter voraussetzen.

gung, Heizung, Beleuchtung, Betafelung und überzeuge Dich auch vom sauberen Zustand der Aborte sowie davon, daß die Wasserbehälter oder Kannen gefüllt sind; vorgefundene Mängel melde dem Zugführer und lasse sie, wenn möglich, noch vor Abfahrt des Zuges beheben.

Gib dem Zugführer, wo vorgesehen, die **genaue Anzahl der Reisenden** bekannt.

Sei nicht säumig, sondern trachte, **alle** Reisenden mit Deiner Kontrolle zu erfassen. Bedenke, daß es an Dir liegt, das der Eisenbahn gebührende Entgelt auch im Zug sicherzustellen.



Führe die Fahrkartenkontrolle genau und gewissenhaft durch. Achte besonders auf Datum, Geltungsdauer, Strecke und präge Dir den Zielbahnhof des Reisenden ein. Überprüfe jedesmal auch die Ausweise bzw. Erkennungskarten. Schau jede Fahrkarte auch auf der Rückseite an, es kann ein Vermerk angebracht sein.

Loche die Fahrausweise richtig.

Führe eine Grundrevision durch und beschränke Dich dann auf die unterwegs zusteigenden Reisenden.

Achte, daß kein Reisender ohne Bezahlung über den Zielbahnhof der Fahrkarte hinausfährt.

Richte Dein Augenmerk besonders auf Reisende, die in unbesetzten Haltestellen bzw. in gesperrten Bahnhöfen zusteigen.

Bei Nachzahlungen im Zuge halte Dich streng an die Tarifbestimmungen.

Lasse Dir in Geldangelegenheiten keine Unregelmäßigkeiten zu Schulden kommen. Wer mit fremden Geld zu tun hat, hat eine Vertrauensstellung inne.

Teile dem Reisenden immer zuerst den Fahrpreis mit. Hat er nicht soviel Geld bei sich, trachte wenigstens einen Teilbetrag hereinzubekommen. Lege Deinem Heimatbahnhof die Meldung mit genauem Nationale des Reisenden vor.

Gib dem Reisenden schon bei der Fahrkartenkontrolle den Bahnhof, wo er umsteigen muß, sowie die Abfahrtszeit des nächsten Anschlußzuges bekannt. Er ist Dir dafür dankbar.

Lasse Deine Hilfe während der Fahrt besonders alten, gebrechlichen Personen, Frauen mit Kindern sowie allein reisenden Kindern angedeihen. Sei ihnen beim Ein- und Aussteigen behilflich. Es ist schön, einem anderen Menschen helfen zu können, wenn auch nur durch eine richtige Auskunft.

Erteile Auskünfte nie mürrisch, sondern in einem zuvorkommenden Ton.

Bei Überfüllung des Zuges achte darauf, ob alle Sitzplätze besetzt sind oder ob nicht Reisende Sitzplätze mit Gepäckstücken, Taschen und dergleichen unberechtigt belegt haben.

Orientiere Dich über die Platzverhältnisse im Zug durch Rückfrage bei Deinen Nachbarschaffnern, damit Du die Reisenden schon beim Einsteigen auf noch vorhandene freie Plätze aufmerksam machen kannst.

Greife energisch durch, wenn Du die Unsitte wahrnimmst, daß Schulkinder und Jugendliche im Zug eine Wanderung vom letzten zum ersten und vom ersten zum letzten Wagen veranstalten. Es sind auch andere Reisende im Zug, denen das ewige Hin und Her, besonders im Winter lästig fällt.

Weise Schulkinder in Nichtraucherwagen ein.

Achte darauf, daß das Rauchverbot eingehalten wird.

Sperre nie Wagen oder Abteile ab, nur um Dir die Revision zu erleichtern.

Überzeuge Dich während der Fahrt von der sicheren Lagerung der Gepäckstücke und Sorge für die Überbringung jener Gegenstände in den Gepäckwagen, die nicht unter den Begriff „Handgepäck“ fallen, vom Reisenden aber in den Personenwagen mitgenommen wurden.

Überzeuge Dich öfters vom Zustand der Aborte Deiner Wagen. (Man trifft hiebei ab und zu auch einen Reisenden ohne gültigen Fahrausweis an.) Lasse Anstände durch die Zugdienstfrau oder im nächsten Bahnhof beheben.

Vergesse nicht auf das mehrmalige laute und deutliche Ausrufen der Bahnhofnamen.

Wirke auf rasches Aus- und Einsteigen ein. Beim Türemschließen achte darauf, daß Du niemand verletzt.

Wenn Not am Mann ist, hilf auch beim Gepäckwagen, es gilt Verspätungen zu vermeiden.

Melde bei Verspätung Deines Zuges Anschlußreisende vor.

Nehme die Fahrkarten zeitgerecht vor Erreichen des Zughauptbahnhofes ab.

Mache die Reisenden während der Fahrt auf die Sehenswürdigkeiten und Schönheiten unserer Heimat aufmerksam.

Liefere von Reisenden im Zuge verlorene oder zurückgelassene Gegenstände in der Fahrdienstleitung oder im Fundbüro ab.

Wenn Du diese für einen Reisezugschaffner eigentlich selbstverständlichen Punkte in der Praxis anwendest, wird Dir Dein Dienst Freude machen. Du wirst in den Augen der Reisenden ein immer gern gesehener Schaffner sein, durch Deine Dienstleistung sowie Dein Benehmen im Zug mithelfen, das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen zu steigern und werbend für den Fremdenverkehr zu wirken.



## 31. Kundendienst

## Soll man es für möglich halten?

Auf einem Wiener Kopfbahnhof erkundigte sich ein Ausländer nach einer **schnellen** Verbindung nach Stockholm. Er schreibt hierüber folgendes an die Verwaltung:

„Ich wußte von einer guten Verbindung nach Stockholm. Bei der Auskunft am Bahnhof . . . . in Wien hatte man aber davon keine Ahnung. Man sagte mir dort, daß ich über Westdeutschland fahren müsse. Da ich es mit einem Beamten der Österreichischen Bundesbahnen zu tun hatte, war ich überzeugt, daß er Recht haben mußte! Leider erfuhr ich erst zu spät, daß tatsächlich eine bedeutend kürzere und damit billigere Verbindung über Prag—Berlin nach Stockholm besteht.“

Muß man es nicht als äußerst beschämend bezeichnen, daß ein Auskunftsbeamter eines im internationalen Verkehr bedeutenden Bahnhofes nicht in der Lage ist, richtige Zugauskünfte zu erteilen, die ausnahmsweise einmal Züge betreffen, die nicht vom eigenen Bahnhof abgehen?

Im Zusammenhang damit muß erwähnt werden, daß der Ton mancher Auskunftsbediensteter — sei es bei den Bahnhöfen oder sonstigen Zugauskunftsstellen — manchmal noch viel zu wünschen übrig läßt. Vergessen wir nie: Wir sind für den Kunden da, nicht er für uns!

Die Zeit des Amtskappeltones ist in Österreich schon lange vorüber!

## Erfreuliches

Ein Reisender aus Irland will im Bahnhof M. seine in der Gepäckaufbewahrung befindlichen Gepäckstücke abholen. Er hat jedoch nur aus-

ländische Schecks nicht aber Schilling zur Verfügung. Guter Rat ist nun teuer. Hier springt der Personenkassier F. W. ein. Er borgt dem Ausländer bereitwillig die zur Auslösung des Gepäcks erforderlichen Schillinge und wünscht überdies noch gute Weiterreise.

Kurz darauf trifft ein Schreiben des Reisenden im Bahnhof ein, worin er seinem überschwenglichen Dank für die Liebenswürdigkeit des Personenkassiers Ausdruck verleiht; überdies ist dem Brief der geschuldete Geldbetrag in Briefmarken beigelegt.

Ein Beispiel dafür, daß unsere Ermahnungen, bei jeder Gelegenheit Kundendienst zu üben, auf fruchtbaren Boden fielen. Zur Nachahmung empfohlen!

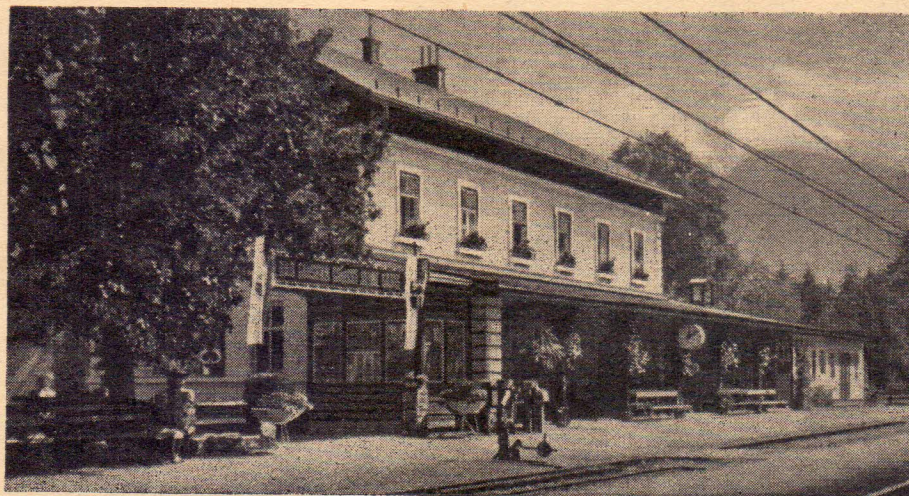
## Aus der Zuschrift einer Reisenden:

„Wie gepflegt ist doch der Bahnhof B. G. derzeit! Schon beim Aussteigen fielen mir die am Ausgang aufgestellten Blumenvasen auf. Am Bahnsteig und an den Fenstern des Bahnhofgebäudes gab es hunderte Blumen. Aber auch der Bahnhofvorplatz hinterließ bei mir einen äußerst guten Eindruck.“

Diese Zeilen zeigen, daß ein gepflegter Bahnhof den Reisenden sofort auffällt und dadurch das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen sehr gefördert wird.

Ist dies nicht Ansporn genug, den Bediensteten des Bahnhofes B. G. nachzueifern?

Schon seit dem Jahre 1950 werden Mittel zur Auszahlung von Prämien an die bestgepflegten Bahnhöfe zur Verfügung gestellt. Bahnhof B. G. ist einer jener Bahnhöfe, die bereits prämiert wurden.





Als Wertungsgrundlagen für die Prämierung gelten u. a.: Dauernde Sauberhaltung der Zugänge (Vorplätze), Bahnsteige und der dem Publikum sonst zugänglichen Anlagen, wie Warterräume, Klosette; weiters **Förderung von Blumenschmuck**. Auch **Benehmen, Haltung und Adjustierung** des mit dem Publikum in Berührung kommenden Personals sind für die Bewertung maßgebend.

Bahnhofvorstände!

Setzt Euren Stolz darein, zu erreichen, daß auch Euer Bahnhof zu den bestgepflegten Österreichs zählt!

Auch das ist Kundendienst!

Aus einem weiteren Anerkennungsschreiben:

„Wir möchten Ihnen unsere besondere Anerkennung über die Bequemlichkeit und Rücksicht aussprechen, die den Reisenden in den Österreichischen Bundesbahnen geboten wird. Sehr hervorheben möchten wir die in Österreich verkehrenden Nachtzüge (z. B. „Wiener Walzer“), beginnend mit dem äußerst ruhigen Anfahren und Bremsen in den Stationen, welche beiden Vorgänge wirklich fast unmerklich vor sich gehen, keine Lautsprecherdurchsagen, die den Schlaf stören und nicht zuletzt die Betreuung mit Frühstückskaffee am Morgen. Das freundliche und zuvorkommende Verhalten der Schaffner ist wirklich eine Wohltat. Wir haben solche Annehmlichkeiten im Ausland auf unseren Reisen nach Sizilien, England und Spanien noch nie erlebt!“

Aus der Anfrage einer Reisenden:

„Bleibt ein Abteil, das **außen** als „Reserviert“ gekennzeichnet ist und nach der Abfahrt des Zuges z. B. nur mit 4 Reisenden besetzt ist, weiterhin reserviert?“

Hiezu ist folgendes zu sagen:

Die Reservierung von **ganzen** Abteilen sowie Reisezugwagen erfolgt im allgemeinen nur im Zusammenhang mit Gruppen(Gesellschafts)reisen.

Die Reservierung gilt für das ganze Abteil nur dann, wenn für jeden darin befindlichen Platz auch Fahrkarten gelöst worden sind. Erfolgt die Platzsicherung jedoch nur für das Einsteigen und werden nicht alle Plätze des Abteils von Personen in Anspruch genommen, die einen Fahrausweis besitzen, so können die freigebliebenen Plätze ohne weiteres von anderen Reisenden besetzt werden. Der Schaffner ist verpflichtet, in diesem Sinne vorzugehen.

Z. B.: Für eine Reisegruppe werden — da ein Wagen nicht ausreicht — im Nachbarwagen 2 Abteile reserviert. Es sind dort restliche 10 Personen unterzubringen. Selbstverständlich können, obwohl die 2 Abteile außen als „Reserviert“ bezeichnet sind, die freigebliebenen Plätze dieser Abteile von anderen Reisenden besetzt werden. Die Reservierung eines Abteils dient nur der Platzsicherung beim Einsteigen, nicht aber der Gewährleistung größerer Bequemlichkeit während der ganzen Reise.

Diese Erläuterung berührt nicht die Bestimmungen des neuen Platzreservierungsverfahrens.

## Bahnhofvorstände!

Betrifft: Verwendung von Bremsschuhen

Doppelaschige Bremsschuhe dürfen bei Oberbauformen, bei denen die Laschen noch seitlich am Schienenkopf über die Laschenkammer hinauf reichen, nicht verwendet werden. In solchen Fällen sind als Ersatz einlaschige Bremsschuhe zu verwenden. Diese können bei Bedarf unter Angabe der Oberbauform bei den Werken Wörth angefordert werden.

Änderungen am Oberbau, die auf die Verwendungsmöglichkeit von Bremsschuhen Bezug haben, werden von den Streckenleitungen den Bahnhöfen bekanntgegeben.

Die Bahnhofvorstände haben ein etwaiges Verwendungsverbot von doppelaschigen Bremsschuhen mittels Dienstauftrag den Bediensteten zur Kenntnis zu bringen.



### 32. Unfallverhütung

„Am 16. Juni um 2.08 Uhr wurde im Bahnhof S. der Wagenreiniger J. P. von der 5. Verschubreserve überfahren und getötet. Der Verunglückte stand zwischen Gleis 6 und Gleis 8 und beobachtete einen auf Gleis 6 einfahrenden Schnellzug; dabei dürfte er die auf Gleis 8 herannahende Verschublokomotive überhört haben.“

Soweit die Meldung des Bahnhofes S. an die Zugleitung.

Der Polizeibericht sagt über den Unfallhergang folgendes: „Als P. den einfahrenden Schnellzug beobachtete, wurde der unter dem rechten Arm des Wagenreinigers herausragende Besenstiel vom rechten Puffer der anrollenden Verschublokomotive weggestoßen und der Bedienstete durch eine Rechtsdrehung zu Boden geschleudert. Er stürzte dabei so unglücklich, daß er mit dem Kopf auf die Schiene zu liegen kam. Hätte P. den von ihm getragenen Besen senkrecht gehalten, wäre der Unfall vermieden worden.“

Die Erhebung ergab somit, daß dem geschilderten Unfall Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 2 der Anlage 1 zur DV V 3 zugrunde lag. Darin heißt es u. a., daß das **achtlose Gehen** und Verweilen in oder neben den Gleisen beim Aufenthalt auf Bahnanlagen und während der Dienstesausübung als besonders gefährlich untersagt ist.

Daher: Mußt Du an einem Gleis entlang gehen oder stehst Du neben einem Gleis, so achte darauf, daß Du **möglichst weiten Abstand** vom Gleis hältst und mitgetragene Gegenstände nicht in den lichten Raum von befahrenen Gleisen ragen!



#### Druckfehlerberichtigungen:

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1961 ist im Punkt 22 auf Seite 25 im letzten Absatz in der 3. Zeile das Wort „Einfahrtsignal“ zu streichen und durch „Ausfahrtsignal“ zu ersetzen.

Im gleichen Verkehrs-Unterrichtsblatt sind auf Seite 30 in der linken Spalte unter Punkt 5 und in der rechten Spalte in der 7. Zeile die Buchstaben S und SS mit einem Quadrat zu umrahmen.