Veckehes-Untercichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1965

Jahrgang 1965

Inhalt .

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr - mit oder ohne Folgen

2. Die neue Modelltischanlage

3. Schadensaufnahmen bei Beschädigung von ISG-Wagen

4. Das ist kein Dienst am Kunden!

5. Lösung des 27. Preisausschreibens - "Kennst Du die Vorschrift?"

6. 28. Preisausschreiben - "Kennst Du die Vorschrift?"

Dienststellenvorstände!

Zu Beginn des Jahres 1965 werden neue Mappen zum Verkehrs-Unterrichtsblatt ausgeliefert. Die ab 1. Jänner 1965 erscheinenden Verkehrs-Unterrichtsblätter sind darin einzulegen.

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr - mit oder ohne Folgen

Das "GESETZ DER SERIE"

ist nur dann unabwendbar, wenn oberflächliche und vorschriftswidrige Dienstleistung dazu die

Voraussetzungen schaffen!

In kurzer Zeitfolge ereigneten sich 3 Fälle des ENTROLLENS VON FAHRZEUGEN, weil die Vorschriften über ERPROBUNG VON HANDBREMSEN, FESTHALTEN DES WAGENZUGES vor Abkuppeln des Tfz und SICHERUNG ABGESTELLTER FAHRZEUGE nicht beachtet wurden.

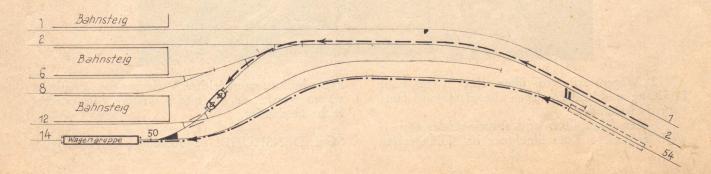
Kurzfassung:

a) Am 5. 11. entrollten im Bf S. 15 Güter-wagen.

Der Aufmerksamkeit eines Bediensteten war es zu danken, daß nur geringer Schaden entstand.

- b) Am 10. 11. entrollten im Bf M. 11 Güterwagen.
 - 5 Leichtverletzte, großer Sachschaden.
- c) Am 17. 11. entrollten im Bf M. 2 Güterwagen.
 - 6 Reisende und 2 Bahnbedienstete wurden verletzt, 1 LKW, 1 Tfz und 2 Güterwagen schwer beschädigt.
- Die nachfolgende Schilderung der einzelnen Ereignisse möge dazu beitragen, daß sich alle BEDIENSTETEN darüber Klarheit verschaffen, welche schwerwiegenden Folgen oberflächliche und vorschriftswidrige Dienstesausübung haben können.
- a) Am 5. 11. um 14.21 Uhr fuhr im Bf S. ein Güterzug (710 t, 30 Wagen, Zub 1:0) auf Gleis 54 ein.

Bahnhof S



Nach Stillstand des Zuges kuppelte der Zughelfer das Zug-Tfz ab und zog die vorderste Handbremse an, unterließ es aber, AUCH DIE LETZTE HANDBREMSE anzuziehen und die Wagengruppe durch UNTERLEGEN zu sichern, obwohl die Abstellung endgültig und in einem Gefälle von 6 % erfolgte.

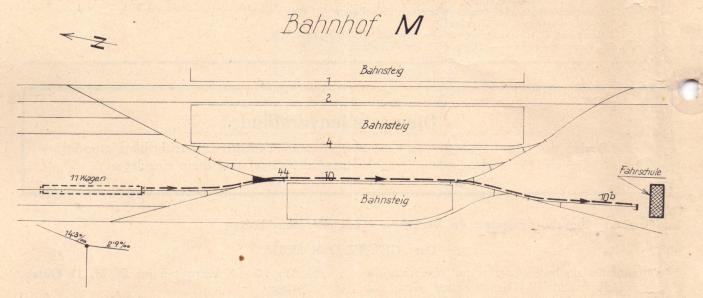
Um 15.05 Uhr fuhr die Verschublok mit einem Wagen an die abgestellten 30 Wagen und zog davon 15 Wagen in Richtung Rollberg ab. Dabei unterließ es der Verschubleiter, sich von der SICHERUNG DER ZURÜCKBLEIBENDEN WAGEN zu überzeugen. Die zurückgebliebene Wagengruppe setzte sich kurz danach in Richtung Gleis 14 in Bewegung.

Der Tfz-Führer des zur gleichen Zeit auf Gleis 2/14 einfahrenden Lokz bemerkte die parallel zu Gleis 2 auf Gleis 54 rollende Wagengruppe, vermutete richtig, daß es zu einem Zusammenstoß kommen könnte und hielt daher etwa 50 m vor der Weiche 50 an.

Die entrollte Wagengruppe wurde – nach Aufschneiden der Weiche 50 – durch einen Verschubbediensteten in der Höhe der Bahnsteige

aufgefangen.

b) Am 10. 11. um 17.32 Uhr entrollten im Bf M. 11 beladene Güterwagen aus dem in einem Gefälle von 14,3 % liegenden Gleis 112 über Gleis 10 in das Stumpfgleis 10 b und prallten dort nach einem ca 900 m langen Lauf auf eine Gruppe von 4 Güterwagen.



Der erste Wagen der entrollten Wagengruppe entgleiste mit beiden Achsen, der Prellbock des Stumpfgleises wurde zertrümmert und die 4 da-

vor stehenden Güterwagen über den Prellbock hinaus auf die Ladestraße geschoben.



2 Wagen stürzten über eine 3 m hohe Böschung und stießen gegen die Hauswand eines Fahrschulgebäudes.

Durch Glassplitter und abspringendes Mauerwerk erlitten 5 Kursteilnehmer im vollbesetzten Fahrschulkursraum leichte Verletzungen. 2 Güterwagen wurden schwer und 5 weitere Güterwagen leicht beschädigt.

SCHADENSHÖHE: ca 50.000—, SCHILLING!



EIN VOLLES JAHR LANG MÜSSTEN DIE BEIDEN SCHULDTRAGENDEN BEDIENSTETEN UMSONST ARBEITEN, wenn sie den durch ihre Sorglosigkeit angerichteten Schaden ersetzen müßten. Der Schaden ist zwar hoch, kann aber glücklicherweise wieder behoben werden. WAS WÄRE ABER GESCHEHEN, WENN DIE HAUSMAUER DEM ANPRALL NICHT STANDGEHALTEN HÄTTE?

Hergang:

Der Bezirksgüterzug ... wurde im Bf B. mit 794 t, 60 Achsen, Zub 1:2 zusammengestellt. Im Zugausgangsbf erprobte der Schlußschaffner zwar die SPINDEL der Handbremse des Schlußbremswagens, ÜBERZEUGTE SICH DABEI ABER NICHT, OB BEI ANGEZOGENER SPINDEL AUCH DIE BREMSKLOTZE ANLAGEN (1. Fehler).

Im Bf W. wurden vom Zug 40 Achsen abgestellt und dem Zug 2 Achsen beigegeben. Im Unfallbf M. kam der Zug sodann mit 11 Wagen, 22 Achsen, 308 t an. 6 Wagen mit einem Bremsgewicht von 103 t waren druckluftgebremst, der Schlußbremswagen hatte eine (UNTAUGLICHE) Handbremse.

Nach Ankunft im Zugendbf um 17.21 Uhr auf Gleis 112 verließ der Schlußschaffner den Zug. Die SPINDEL der Handbremse des Schlußbremswagens hatte er zwar angezogen, VOM ANLEGEN DER BREMSKLÖTZE ÜBERZEUGTE ER SICH ABERMALS NICHT (2. Fehler).

Ein Verschubbediensteter des Bf M. kuppelte das Tfz des Zuges ab, OHNE VORHER FÜR SICHERUNG DES ABZUSPANNENDEN ZUGES ZU SORGEN (3. Fehler).

Anschließend trennte der Verschieber die Bremskupplungen, machte die Schraubenkupplungen lang und begann mit dem Belüften der 6 Druckluftbremsen. Erst etwa beim Belüften der Bremse des 5. Wagens fiel dem Verschieber ein, daß er die Wagengruppe gegen Entrollen sichern muß. ENTGEGEN DER AUSDRÜCKLICHEN VORSCHRIFT LEGTE ER ABER NUR EINEN HEMMSCHUH AUF (4. Fehler).

Unmittelbar nach der Belüftung beim 6. Wagen setzte sich die Wagengruppe infolge des Gefälles von 14,3 % und der ungenügenden Sicherung in Bewegung, wobei der Hemmschuh mitgeschleift wurde.

Der Verschieber lief daraufhin zu dem etwa 80 m entfernten Hemmschuhständer, konnte aber den 2. Hemmschuh nicht mehr auflegen.

Beim Herzstück der Weiche 44 wurde der von der entrollten Wagengruppe mitgeschleifte Hemmschuh vom Gleis abgeworfen und die Wagengruppe rollte nunmehr ungebremst in Richtung Prellbock weiter.

Den weiteren Ablauf des Ereignisses zeigen die beiden eingefügten Bilder sehr anschaulich.

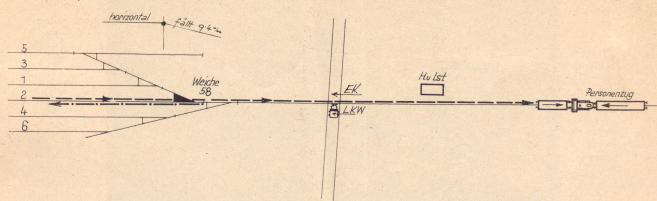
VERSCHULDET wurde der folgenschwere Unfall durch den Schlußschaffner des Bezirksgüterzuges und durch den Verschieber des Bf M.

NICHT BEACHTET wurden die Bestimmungen der DV M 26, Punkte 155, 158, 164 und 223 sowie der DV V 3, Punkt 122.

Dieses aufseheneregende Ereignis wurde entsprechend illustriert und kommentiert in den Tageszeitungen gebracht und ist damit in weiten Bevölkerungskreisen bekannt geworden. Bedauerlicherweise dürfte die Nachricht nicht bis zu den Bediensteten eines ebenfalls mit M beginnenden Bf vorgedrungen sein, oder es haben die Bediensteten dieses Bf nicht die notwendigen Lehren aus dem Vorfall gezogen.

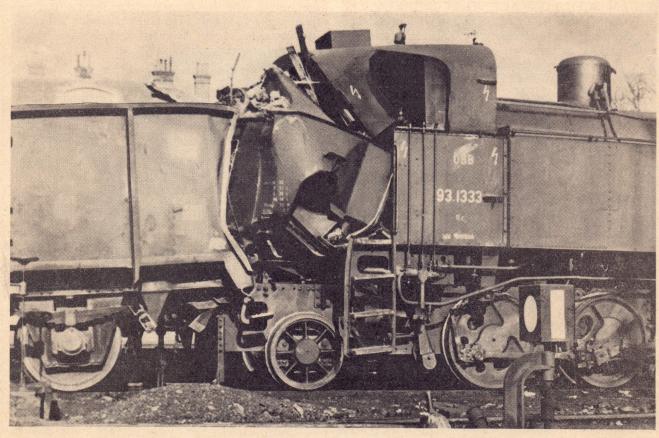
c) Am 17. 11. (also 7 Tage später) um 18.11 Uhr entrollten im Bf M. 2 mit Zuckerrüben beladene Güterwagen vom Gleis 2 nach Aufschneiden der Weiche 58 auf das Streckengleis in Richtung Bf P. Gleis 2 liegt im Bf M. in der Waagrechten, an die sich ein Gefälle von 9,4 % anschließt. Nach 400 m Fahrt prallten die beiden entrollten Wagen auf einer unabgeschrankten Eisenbahnkreuzung mit einem LKW zusammen. Der LKW wurde zur Seite geschleudert und schwer beschädigt. Der Lenker des LKW erlitt glücklicherweise nur leichte Verletzungen.

Bahnhof M



Die weiterrollenden Güterwagen passierten eine unbesetzte Halte- und Ladestelle und stießen schließlich mit einem entgegenkommenden Personenzug zusammen. Das in verkehrter Stellung

fahrende Dampf-Tfz des Personenzuges verkeilte sich mit den entrollten Güterwagen und wurde schwer beschädigt.



Triebfahrzeugführer, Zugführer und 5 Reisende des Personenzuges wurden verletzt und mußten in ein Krankenhaus eingeliefert werden. Ein weiterer verletzter Reisender begab sich in häusliche Pflege.

Hergang:

Bei Durchführung von Verschubarbeiten sollten 2 beladene Güterwagen auf Gleis 2 abgestellt werden. Nach Abstoßen der beiden Wagen auf Gleis 2 unterließ es der Verschubleiter, sich von der in der Bf-Do vorgeschriebenen SICHERUNG DER ABGESTELLTEN WAGEN DURCH UNTERLEGEN MIT 2 HEMMSCHUHEN zu überzeugen. Auch der Verschieber kümmerte sich nicht um die Sicherung der abgestellten Wagen.

Verschubleiter und Verschieber fuhren unmittelbar nach dem Abstoßen der 2 Wagen mit der Verschublok nach Gleis 5. Erst bei der Rückfahrt vom Gleis 5 bemerkten sie, daß die Weiche 58 aufgeschnitten wurde und die abgestoßenen Wagen entrollt waren.

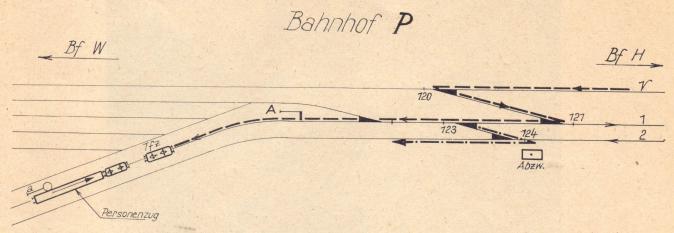
Zu diesem Zeitpunkt waren Maßnahmen zum Anhalten der entrollten Wagen nicht mehr möglich.

Auch dieser Vorfall hatte Aufsehen erregt, erheblichen Schaden verursacht und wurde nicht zu Unrecht heftig kritisiert.

Die 3 geschilderten Fälle beweisen, daß die Bestimmungen über ERPROBUNG DER HAND- BREMSEN, FESTHALTEN DES WAGENZUGES, wenn das Tfz abgekuppelt wird, und SICHERUNG ABGESTELLTER FAHRZEUGE vielfach nicht beachtet werden.

EINGEHENDE SCHULUNG DER BE-DIENSTETEN und Überwachung der Einhaltung dieser Bestimmungen ist dringend nötig!

d) 50 m waren entscheidend!



Vom Bf H. war ein Lokz am Verbindungsgleis V nach Bf P. abgefertigt worden. Der Fdl der zwischen den beiden Bf liegenden Abzweigstelle beabsichtigte, das Tfz trotz eines auf Gleis 1 zu erwartenden Personenzuges noch vor diesem vom Verbindungsgleis nach Gleis 2 umzustellen und sodann nach Bf W. abzufertigen. Er rief daher dem Tfz-Führer des am Verbindungsgleis in Höhe der Abzweigung angehaltenen Lokz zu, vorzuziehen, nach Gleis 1 zurückzuschieben und von dort nach Gleis 2 zu fahren. Der Tfz-Führer verstand diesen umfangreichen Zuruf nicht genau; er fuhr nur nach Gleis 1 und von dort in Richtung Bf W. Als der Fdl dies bemerkte, gab er sofort Haltsignale, die jedoch nicht mehr aufgenommen wurden.

Der Tfz-Führer des Lokz bemerkte erst nach Vorbeifahrt am haltzeigenden Deckungssignal A, daß er unerlaubt auf dem falschen Gleis abgefahren war und hielt das Tfz an. Gleichzeitig näherte sich auch der fä!lige Personenzug, dessen Tfz-Führer wegen der Vorsichtstellung des Vorsignals a Bremsung eingeleitet hatte. Als er die Gegenfahrt sah, gab er Gefahrsignal und hielt an; Annäherung erfolgte auf 50 m!

Das Verschulden des Tfz-Führers lag darin, daß er den vom Fdl erhaltenen Auftrag nicht wiederholt hatte und ohne Verständigung sowie ohne Erhalt eines Abfahrauftrages auf dem falschen Gleis abgefahren war.

Der Fdl der Abzweigung war am Ereignis mitschuldig, da er den Verschub vor dem zu erwartenden Personenzug nicht rechtzeitig eingestellt hatte und sich den von ihm unklar gegebenen Verschubauftrag vom Tfz-Führer nicht wiederholen ließ.

Fdl, Fernschreibbedienstete!

Nach Anlage 4 der DV V 3 lautet die Abkürzung für Lokomotive "Lok", jene für Zug "Z". Demnach lautet die Abkürzung für Lokomotivzug nicht "Lz", sondern "Lokz".

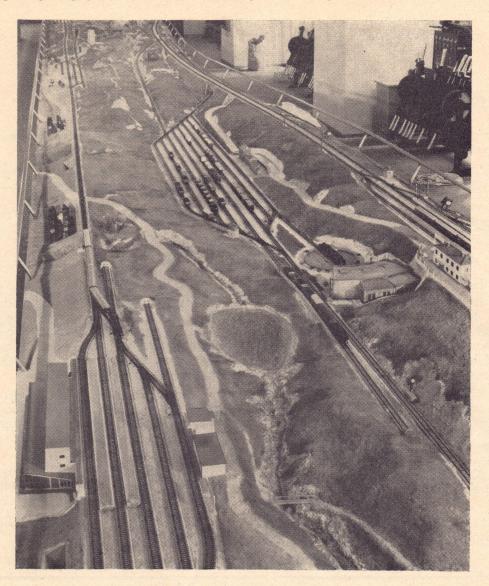
2. Die neue Modelltischanlage

Freitag, den 27. 11. um 15.00 Uhr wurde die neue Modelltischanlage der Zentralschule, Dienstsitz Bf Wien Süd, ihrer Bestimmung übergeben.

Der Schaffung dieser Anlage lag wie bei jeher in der Zentralschule Wörth der Gedanke zu Grunde, den Kursteilnehmern einen möglichst wirklichkeitsnahen und damit sehr wirkungsvollen Unterricht zu bieten.

Da bei der Ausbildung die Bedienung der Sicherungsanlagen wegen der Verschiedenheit ihrer Einrichtungen und Bauarten besondere Schwierigkeiten bereitet, wurden mit der Modelltischanlage in Abhängigkeit stehende Lehrstellwerke verschiedener Bauarten errichtet. Diese Lehrstellwerke bieten den Schülern Gelegenheit, Handhabungen, die sie später unter eigener Verantwortung an verschiedenen Anlagen vornehmen müssen, einzuüben. Gleichzeitig zeigt ihnen die Anlage den Vorgang, der sich aus den durchgeführten Handhabungen (z. B. Bedienung der Signale, Umstellen der Weichen, Schließen und Offnen der Schranken) in der Wirklichkeit ergibt. Schließlich können

an Hand der Anlage viele für den Anfänger nicht immer leicht verständliche Begriffe, wie Fahrstraßenprüfung, Regelung gleichzeitig anfallender Zugfahrten in Verkehrsstellen, Fahren auf dem falschen Gleis und vieles andere durch praktische Vorführungen erläutert werden.



Reisezugschaffner — Achtung!

Nach Beendigung der Fahrkartenprüfung hat der Schaffner zeitgerecht den nächsten Anhaltebf – ggf. mit dort in Betracht kommenden Zuganschlüssen – bekanntzugeben, damit sich die Reisenden rechtzeitig zum Aussteigen vorbereiten können.

Der Dienst am Kunden erfordert die strikte Einhaltung dieser Bestimmung.

3. Schadensaufnahmen bei Beschädigung von ISG-Wagen

In letzter Zeit mehren sich wieder die Fälle, bei denen zur Klärung der Haftungsfrage beschädigter ISG-Wagen langwierige Erhebungen erforderlich sind. Dies vorwiegend deshalb, weil bei Vergleich der beiderseitigen Schadensaufnahmen (Schadensaufnahmen der ISG und Gebrechenanzeige der OBB) erst Unstimmigkeiten geklärt werden müssen. Eine klare Tatbestandsaufnahme

der OBB verliert oft an Beweiskraft, weil eine ebenfalls von einem OBB-Bediensteten bestätigte ISG-Schadensaufnahme (mit anderem Schadensbefund) vorliegt.

Wir zitieren daher nachstehend einen Auszug aus der diesbezüglichen DA., GD. Z. 4178/6 vom 16. 4. 1958:

PROCÈS-VERBAL D'AVARIES	
SCHADEN-AUFNAHME — VERBALE DI AVARIE	
Voiture No WL 2PO2 Service Reservery Garroza No Servizio	Train No Zug No Treno No
ETAIENT PRÉSENTS - ANWESEND WAREN - ERANO PRESENTI	
De la part de la C* des Wagons-Lits Seitens der Schlafwagen-Gesellschaft Per la Compagnia Carrozze-Lets Adolbert Streitz	De la part des Chemins de fer. Seitens der Eisenbahn-Verwaltung. Per l'Amministrazione Ferroviaria.
Contr. form. Lieu de l'occident Unfallstelle - Luogo dell' incidente Yenz Date de l'occident 17 18. J. 6	hubselande Hien- Hestballnhaf
Date de l'accident Datum der Beschädigung Data dell' incidente	Zeit unbekannt
Cause probable ou reconnue de l'accident	
Wahrscheinliche oder festgestellte Ursache der durch den Unfall eingetretenen Schäden. Causa probabile o riconoscuta dell' incidente.	
Dei einer Vernhubbewegung	
NATURE des AVARIES - GEGENSTAND der BESCHÄDIGUNGEN OGGETTO DELLE AVARIE	
 Avanes extérieures et intérieures sous réserve de celles qui n'ont pas été constatées sur le lieu de l'accident et qui seraient reconnues lorsque la voiture sera rentrée à son parc ou aux a teliers. Aeussere und innere Beschödigungen des Wagens vorbehaltlich derjenigen, die nicht an der Unfallstelle sonder erst nach Rück-kehr des Wagens vorbehaltlich derjenigen, die nicht an der Unfallstelle sonder erst nach Rück-kehr des Wagens von seinem Heimalort oder nach Eintreffen in der Werkstätte festgestellt werden. Avarie esterne ed interne con riserva di quelle che possono essere riscontrate dopo la verifica della carrozza nelle officine. 	
1 rechter Prifer verbogen	
- 1 minus ruges	verogen
A planting and the second of t	
(Vorderseite)	
• Signê	
Gezei Firma	chnet
Pour la Compagnie des Wagons-Lits. Für die Schlafwagen-Gesellschaft. Per la Compagnia Carrezze, keffi.	Pour les Chemins de ter. Für die Eisenbahn-Verwaltung. Per l'Amministrazione Ferroviaria.
	H. Nym. Jr. Triske
Date 18: Usi 1964	18 NYSA 1474
(Riickseite)	

- 1. Die Schadensaufnahme der ISG (Proces-Verbal d'avaries), vierfach aufgelegt, darf auf der Vorderseite unter "seitens der Eisenbahnverwaltung" von Aufsichtsbediensteten des technischen Wagendienstes oder in Bf vom Aufsichtsbediensteten des Verkehrsdienstes, auf der Strecke vom Zugführer unterfertigt werden. Mit dieser Unterzeichnung wird lediglich die wahrscheinliche oder festgestellte Ursache der durch den Unfall eingetretenen Schäden bestätigt, somit also der Tatbestand.
- 2. Der Umfang der Schäden auf der Schadensaufnahme der ISG im "Gegenstand der Beschädigung" darf auf der Rückseite unter "für die Eisenbahnverwaltung" mit Unterschrift anerkannt werden:
 - a) von Aufsichtsbeamten des technischen Wagendienstes, wenn nur Wagenschäden, Wagenschäden und Beschädigungen an Inventargegenständen oder nur Schäden an Inventargegenständen vorliegen oder
 - b) in Bf vom Aufsichtsbediensteten für den Verkehrsdienst, auf der Strecke vom Zugführer, jedoch nur bei Vorliegen von Schäden an Inventargegenständen.

3. Die Schadensaufnahmen haben die Beteiligten bzw zuständigen Vertreter gemeinsam unmittelbar nach dem Eintreten des Schadens bzw. Entdeckung des Schadens vorzunehmen. Werden nur Beschädigungen an Inventargegenständen von ISG-Wagen (WR-WL) oder ÖBB/ISG-Buffetwagen festgestellt, so ist dies auf der Schadensaufnahme der ISG mit dem Vermerk "am Wagen keine Schäden festgestellt" festzuhalten.

Dieser Vermerk ist von ganz besonderer Bedeutung, da nach § 5, Ziffer 3 des ISG-Vertrages, die OBB für Schäden an Einrichtungsgegenständen, Vorräten und Fensterscheiben nur dann Ersatz leisten, wenn gleichzeitig mit der Beschädigung eine Beschädigung des Wagens erfolgte und der Umfang des Schadens von einem Organ der OBB festgestellt und schriftlich bestätigt wurde.

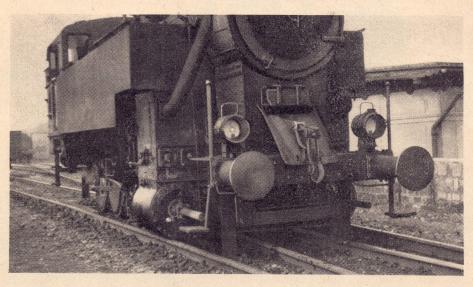
- 4. Im Vormerk über Wagengebrechen (Drucksorte M 31-10) sind selbstverständlich stets sämtliche festgestellten Schäden genauest aufzunehmen. Hiebei wird besonders darauf hingewiesen, daß
 - a) bei Brüchen von Wagenteilen (Zug- und Stoßvorrichtung, Bremsgestänge) stets auch die Bruchbeschaffenheit (z. B. alter Anbruch) und Lage der Bruchstelle anzugeben ist,

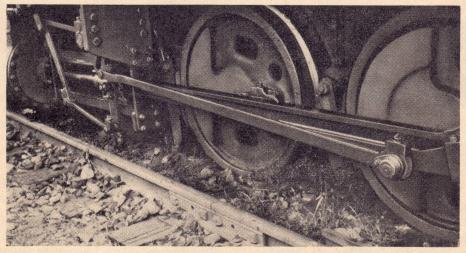
- b) bei allen Beschädigungen von ISG-Wagen oder OBB/ISG-Buffetwagen genaue Angaben über die Ursache der Beschädigung zu machen sind (z. B. bei Zugtrennungen, Angaben, ob bei normal durchgeführten Betriebsbremsungen das Steuerventil der Bremseinrichtung der ISG-Wagen eine Schnellbremsung ausgelöst hat, bei Schäden der elekrischen Heizeinrichtungen, ob Feuchtigkeitseinflüsse vorliegen),
- c) bei allen Beschädigungen von ISG-Wagen (WL und WR) die Angaben über die beschädigten Wagenteile noch mit dem zusätzlichen Vermerk über die weitere Brauchbarkeit der beschädigten Wagenteile wie

- Schaden gering, reparaturfähig, beschädigter Wagenteil unbrauchbar, muß ersetzt werden zu ergänzen sind.
- 5. Für jeden beschädigten ISG-Wagen ist die ordnungsgemäß ausgestellte und überprüfte Gebrechenanzeige seitens der zuständigen Bundesbahndirektion an GD, Ref. IV/1, sogleich unaufgefordert vorzulegen.

Da andere Unterlagen nicht zur Verfügung stehen, können nur ordnungsgemäß ausgestellte Gebrechenanzeigen als stichhaltiger Beweis zur einwandfreien Klärung der Haftungsfrage dienen. Nur stichhaltige Beweise ermöglichen es den ÖBB, unbegründete Forderungen abzulehnen.

Fdl, Weichen- und Stellwerkswärter!





In letzter Zeit mehren sich die Fälle des Umstellens von Weichen unter rollenden Fahrzeugen sprunghaft!

Bei gewissenhafter Dienstesausübung sind solche Unfälle und deren Folgen vermeidbar!

4. Das ist kein Dienst am Kunden!

Man schrieb uns:

"Angeregt durch Ihre Werbung für den 'Autoreisezugdienst' habe ich mich entschlossen, den Zug von V. in Österreich nach K. in Deutschland zu benutzen. Ich glaubte, mir einige hundert Kilometer anstrengende Fahrt auf der Straße gespart zu haben und ausgeruht und entspannt meinen Bestimmungsort zu erreichen. Leider aber sieht die Wirklichkeit etwas anders aus und hier glaube ich, könnte die Bahn noch etwas tun, um den Autoreisedienst wirklich so gut zu gestalten, wie er gedacht ist.

Für meine Begriffe ist es nicht richtig, wenn man bereits um 19.00 Uhr im Zug ist und erst um 22.00 Uhr, nachdem man schon im tiefsten Schlaf liegt, der Zugschaffner das Abteil zur Kontrolle der Fahrkarten öffnet

Die Erhebungen zu dieser Beschwerde ergaben, daß der betreffende Schaffner nach Abfahrt von V. um 20.02 Uhr im ersten Wagen (A 4 ü) die Fahrkartenkontrolle beginnen wollte, dort aber niemanden antraf, da alle Fahrgäste den Speisewagen aufgesucht hatten. Der Bedienstete überprüfte daher erst die Fahrkarten in den übrigen Wagen und begann schließlich nach 22.00 Uhr mit der Kontrolle in dem Wagen 1. Klasse.

Wir rufen in Erinnerung, daß im Sinne des Punktes 496 der DV K 1 während der Nachtzeit - d. i. zwischen 22.00 und 6.00 Uhr - auf die Nachtruhe der Reisenden Rücksicht zu nehmen ist.

Aus einer Einvernahmsschrift:

"Ich hatte am 26. 10. Dienst als Schaffner bei Zug Ex ... Am Bahnsteig fragten mich Reisende, ob noch Sitzplätze im Kurswagen nach P. frei wären. Ich versprach nachzusehen und ging durch diesen Wagen. Ich fragte in den Abteilen, ob noch Sitzplätze frei wären. Daraufhin stellte sich heraus, daß in einem Abteil von den 6 Anwesenden 4 Begleitpersonen waren. Ich sagte zu diesen: "Wer keine Fahrkarte hat, raus!' Da ich dabei auch eine Handbewegung zur Tür machte, regte sich eine Dame auf. Ich klärte die Personen auf, daß das Belegen eines Sitzplatzes ohne Fahrkarte unstatthaft sei. Dabei wurde ich jedoch nicht unhöflich ... "

Obgleich das Hinausweisen der Begleitpersonen aus dem Abteil im Sinne der einschlägigen Vorschrift lag, kann die Form, die der Schaffner bei dieser Handlung an den Tag legte, keineswegs als höflich bezeichnet werden. Der Bedienstete wurde daher wegen ungebührlichen Benehmens zur Verantwortung gezogen und angewiesen, sich künftighin auch gegenüber Begleitpersonen eines höflichen Tones zu befleißigen.

5. Lösung des 27. Preisausschreibens — "Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1964 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 2, Punkte 32 und 34 (Signal 5: Vorsignal),

Punkt 42 (Signal 9 a: Ankündigungssignal zum Langsamfahrsignal),

Punkt 40 (zusätzliches Zeichen: T),

Punkt 43 (zusätzliches Zeichen: ←),

Punkt 46 (Signal 10 b: Haltscheibe),

Punkt 50 (Signal 11: Haltvorscheibe),

Punkte132 und 133 (Kennzeichen 105: Langsamfahrtafel),

Punkt 142 (Kennzeichen 109: Haltestelle zu gewärtigen),

Punkt 150 (Kennzeichen 116: Kreuztafel),

Punkt 159 (Kennzeichen 121 b: Vorsignalhinweis).

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—): Siegfried Tassati, Stellwerksaufseher, Bf Stainach-

- 2. Preis (S 500,-): BB.-Assistent Johann Kouril, Zugführer, Bf Wien Westbf;
- 3. Preis (S 200,—): BB.-Adjunkt Franz Bauer, Fahrdienstleiter, Bf Süßen-
- 1. Trostpreis (S 100,—): BB.-Assistent Rudolf Divoky, Fahrdienstleiter, Bf Mistelbach;
- 2. Trostpreis (S 100,-): Wilhelm Bernard, Schaffner, Lohnbediensteter, Bf Wien Westbf;
- 3. Trostpreis (S 100,—): BB.-Adjunkt Kurt Winkler, Fahrdienstleiter, Bf Zistersdorf;
- 4. Trostpreis (S 100,—): BB.-Adjunkt Josef Böhm, Fahrdienstleiter, Bf Lilien-
- 5. Trostpreis (S 100,—): BB.-Oberrevident Erich Ratiborsky, Fahrdienstleiter, Bf Wien Westbf.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Seite 10

6. 28. Preisausschreiben — "Kennst Du die Vorschrift?"

Die Frage lautet:

Gegen welche Bestimmungen der DV V 3 haben Tfz-Führer bzw. Fdl in dem unter Punkt 1. d) des vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblattes geschilderten Beispiel verstoßen?

Einsendetermin:

Die Lösungen müssen bis spätestens 31. 1. 1965 bei der GD, Betriebsdirektion, Ref. 7 a, 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 3. Stück aus 1965 veröffentlicht werden.

V-Bedienstete!

Vermeidbarer Lärm muß grundsätzlich unter Sanktion gestellt werden — auch ohne daß gegen ihn Klage erhoben wird —, so daß ein wirksamer Schutz der Volksgesundheit gegeben ist!

(Aus "Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ".)