

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen  
Betriebsdirektion

# Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

11. Stück

Wien, am 1. November 1955

Jahrgang 1955

**Inhalt:** 46. Einhalten der vorgeschriebenen Wortlaute  
47. Dampfheizung der Züge  
48. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“  
49. Lieferfristüberschreitungen  
50. So — ist es richtig!

## *Fahrdienstleiter!*

Regelmäßigkeit des Zugverkehrs ist die Grundlage der Verkehrssicherheit! Seid daher rechtzeitig um das rasche Ein- und Aussteigen der Reisenden bemüht; so kann der planmäßige Aufenthalt der Züge eingehalten und in Verspätungsfällen sogar verkürzt werden! Gebt das Signal 27 „Plätze einnehmen“ so früh als möglich. Unterstützt es nötigenfalls durch das Signal 53 mit der Mundpfeife. Damit erreicht Ihr Beschleunigung der Vorgänge beim Zug.

*Bedenkt, daß durch säumige Abfertigung kostbare Zeit verloren geht!*

### 46. Einhalten der vorgeschriebenen Wortlaute

Die DV V 3 schreibt in bestimmten Fällen für Aufträge und Meldungen genau einzuhaltende Wortlaute vor. Leider kann sehr oft festgestellt werden, daß sich manche Bedienstete daran nicht halten, sondern eigenmächtig Abänderungen, in der Regel Verkürzungen, vornehmen.

So lautete in einem erst kürzlich vor Gericht verhandelten Fall der mündliche Fahrwegprüfungsauftrag des Fahrdienstleiters an den 100 m entfernt im Dunkeln beim Vershub befindlichen Weichenwärter: „Ist das Gleis frei?“ Der Weichenwärter hat darauf nur mit „Ja“ geantwortet. Mit diesem „Ja“ begnügte sich der Fahrdienstleiter und gab im Mittelstellwerk die Durchfahrt für den fälligen Eilzug frei.

Die Folgen: Ein Eilzug fuhr in einen auf der Ausfahrseite verschiebenden Güterzug, wobei 22 Reisende verletzt wurden und Sachschaden in der Höhe von zirka 75.000 Schilling entstand. Hätte der Fahrdienstleiter den vorgeschriebenen Wortlaut angewendet und bei Entgegennahme der

Meldung ebenfalls auf dessen Einhaltung bestanden, wäre es zu keinem Mißverständnis gekommen und der Unfall zweifellos vermieden worden.

Einzelne Bedienstete wollen nicht verstehen, daß sie durch Mißachtung wohldurchdachter Bestimmungen äußerst verantwortungslos handeln. Dabei ist die Einhaltung eines bestimmten Wortlautes nur eine Sache der Gewohnheit. Einmal anezogen, bleibt diese Gewohnheit im Bediensteten verwurzelt.

### Betriebskontrollore und Bahnhofvorstände!

Eure Aufgabe ist es, die Bediensteten zur genauesten Einhaltung der vorgeschriebenen Wortlaute zu erziehen, sie zu überwachen und bei Außerachtlassungen sofort einzuschreiten.

**Duldet keine Nachlässigkeit!**

**Ihr helft damit, zahlreiche Verkehrsunfälle vermeiden!**

## **Zugbegleiter, Verschieber!**

Viele von Euch verunglückten, weil sie sich während eines Verschubes bei Annäherung an eine Rampe auf den dieser zugekehrten Aufstiegen von bewegten Fahrzeugen befanden.

Die DV V3 verbietet in Anlage 1, Punkt 2., c) solches Verhalten ausdrücklich.

**Daraus ergibt sich, daß auch die Signalabgabe sowie das Eintreten zwischen die Fahrzeuge zum Kuppeln auf der der Rampe abgekehrten Seite zu erfolgen hat.**

### 47. Dampfheizung der Züge

An einem sehr kalten Wintertag kommt ein Personenzug mit eingefrorenen Heizeinrichtungen im Endbahnhof an. Vorausgegangen war die Unterlassung der vorgeschriebenen Entwässerung der Heizeinrichtung durch die Zugmannschaft im Wendebahnhof. Während des Aufenthaltes im Wendebahnhof froren die Heizschläuche und die Hauptdampfleitung ein. Ein Auftauen der Leitungen im Endbahnhof war nicht mehr möglich; die Wagen mußten der Werkstätte zugeführt werden.

Sowohl unsachgemäße Wartung als auch leichtfertige Behandlung der Heizeinrichtungen führen während jeder Heizperiode zu zahlreichen Ausfällen an Personenwagen und zu hohen Kosten.

Um das Einfrieren der Heizeinrichtungen tunlichst zu vermeiden, ist es nötig, daß folgende Regeln über Wartung und Behandlung der Heizeinrichtungen während des Vorheizens, während der Fahrt und nach der Fahrt gewissenhaft eingehalten werden.

#### A. Vorheizen:

1. Vorheizen so rechtzeitig beginnen, daß die vorgeschriebene Abteilwärme von 15—18 Grad C bei Freigabe des Zuges für die Besetzung mit Reisenden erreicht ist.

2. Türen, Fenster und Lüftungsklappen geschlossen halten.

3. Heizkupplungen dampfdicht verbinden, Entwässerungshähne öffnen, Absperrhähne der Wagen und Schlußhahn öffnen.

4. Heizkörper von Hauptdampfleitung absperrn (Stellhebel auf „Kalt“ stellen).

5. Hauptdampfleitung mit Dampf auffüllen, Schlußhahn etwas drosseln, sobald Dampf auströmt.

6. Vom Zugschluß beginnend die Stellrichtungen in den Abteilen auf „Warm“ stellen.

7. Entwässerungshähne und Schlußhahn so weit schließen, daß nur wenig Dampf entweicht.

8. Bei Hochdruckheizung (Hhz), Niederdruckheizung (Nhz) und Niederdruck-Hochdruckheizung (Nhhz) kurze Zeit auf „Kalt“ bzw. „Ent-

lüften“ zurückstellen, damit Niederschlagswasser abfließen kann. Sodann wieder auf „Warm“ stellen.

9. Dem Schlußhahn soll vor der Abfahrt zugleich mit dem Niederschlagswasser etwas Dampf entströmen.

#### B. Während der Fahrt:

1. Der Zugführer ist während der Fahrt für vorschriftsmäßige Heizung verantwortlich. Jeder Schaffner bedient die Heizung der ihm zugewiesenen Wagen. Der Lokomotivführer regelt die Dampfabgabe nach den Weisungen des Zugführers.

2. Der Heizdruck ist nach Länge des Zuges und der Außentemperatur zu regeln. Bei strenger Kälte Heizdruck nicht ermäßigen. Bei Frost hat der Zugführer darauf zu bestehen, daß bis zum Eintreffen im Zielbahnhof geheizt wird, wenn notwendig, bis zum Abkuppeln der Lokomotive.

3. Türen, Fenster und Lüftungsklappen sind geschlossen zu halten.

4. Die Temperatur aller Abteile ist nachzuprüfen und zu regeln, ohne erst Beschwerden der Reisenden abzuwarten.

5. Auf gute Entwässerung bei allen Dampfheizungsarten achten. Abteilstelleinrichtung bei Hhz und Nhhz öfter kurze Zeit auf „Kalt“ stellen. Erforderlichenfalls sind bei strenger Kälte die Heizkupplungen mit Entwässerungshähnen während der Aufenthalte vorübergehend zu öffnen.

6. Wenn bei strenger Kälte in langen Zügen kein Dampf aus dem Schlußhahn austritt, obwohl mit einem Druck von 4—4,5 atü geheizt wird, sind so viele Wagen von der Heizung abzuschalten, bis dem Absperrhahn der Hauptdampfleitung des letzten angeschlossenen Wagens noch etwas Dampf entweicht. Die Reisenden sind möglichst im geheizten Zugteil unterzubringen.

#### C. Nach der Fahrt:

1. Nach Ankunft des Zuges im Endbahnhof sind Schlußhahn und Entwässerungshähne der Heizkupplungen zu öffnen und die Heizeinrichtungen vollkommen zu entwässern.

Bei Hochdruckheizung (Hhz) sind die Stellhebel auf „Kalt“ zu stellen.

Bei Niederdruckheizung (Nhz) sind Drosselventil und Dampfregelventil ganz zu öffnen.

Bei Niederdruck-Hochdruckheizung (Nhhz) ist wie bei Hhz und Nhz vorzugehen.

Bei Umlaufheizung (Nuhz) sind die Abteilsteinrichtungen auf „Warm“ zu stellen.

Bei Niederdruckheizung, Bauart Friedmann, neues System: Die Steleinrichtungen können in der Stellung „Kalt“ oder „Warm“ belassen werden. Mit dem Umstellen und Entwässern kann schon kurz vor dem Zielbahnhof begonnen werden. Der Zugführer darf den Zug in Bahnhöfen ohne technische Betreuung der Wagen erst verlassen, wenn die Heizeinrichtungen entwässert sind.

2. Bleibt ein Zug längere Zeit unbenützt stehen, darf die Lokomotive erst abgekuppelt werden, wenn die Hauptdampfleitung durchgeblasen ist. Alle Absperrhähne und der Schlußhahn sind ganz zu öffnen. Nach dem Durchblasen sind die Heizkupplungen vom Zugende aus angefangen einzeln zu lösen, damit eine gute Entwässerung erreicht wird. Die zweiteiligen Heizkupplungen sind zu trennen und in die Halter einzuhängen.

#### 48. Preisausschreiben

### „Kennst Du die Vorschrift?“

Unter diesem Motto werden von Zeit zu Zeit Fragen veröffentlicht, die den Zweck verfolgen, die Bediensteten zur Auffrischung ihrer Vorschriftenkenntnisse zu veranlassen und bestehenden Wissen zu vertiefen.

Am Wettbewerb teilnahmeberechtigt sind alle Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen.

Die Lösungen sind — ohne Einhaltung des sonst vorgeschriebenen Dienstweges — mit Dienstpost in verschlossenem Umschlag, der den Vermerk „Preisausschreiben — Verkehrsunterrichtsblatt“ zu tragen hat, an die Generaldirektion, Betriebsdirektion, Ref. I/1, zu senden; die Einsendungen haben Vor- und Zuname, Dienstitel,

3. Der Zugführer hat alle festgestellten Mängel, die nicht sofort behoben werden können, dem technischen Wagensdienst zu melden.

#### Behandlung der Heizeinrichtungen:

Die Heizeinrichtungen sind von den Bediensteten schonungsvoll zu behandeln. Bei Schwergang der Stellhebel darf keine Gewalt angewendet werden. Es ist zu verhüten:

- Das Schleifen der Heizschläuche über Schotter und Gleise,
- das achtlose Liegenlassen der Heizschläuche auf nicht gedeckten Plätzen,
- das Nachschleifen angekuppelter Heizschläuche beim Verschub der Fahrzeuge.

Insbesondere wird auf Grund der gemachten Erfahrungen noch darauf hingewiesen, daß der im Dienstbehelf 813 „Bedienungsanweisung für die Warmluftheizung“ angegebene Eingriff „durch Einklemmen eines Zündholzes im Druckknopf ist provisorischer Betrieb möglich“ verboten wurde. Desgleichen ist verboten, den Heizschutz im Hochspannungsschrank zu fixieren, da dadurch bereits schwere Beschädigungen verursacht wurden (Heizaggregate glühen aus).

Dienstverwendung sowie Dienststelle des Einsenders zu enthalten und müssen bis spätestens am 15. des Monats, in dem das Preisausschreiben veröffentlicht wird, bei der Generaldirektion einlangen. Später eintreffende Zusendungen werden bei der Auslosung nicht berücksichtigt.

Aus den termingerecht eingetroffenen richtigen Lösungen werden — unter Ausschluß jedes Rechtsweges — folgende Gewinne verlost:

- |                  |                        |
|------------------|------------------------|
| 1. Preis S 300.— | 3. Preis S 100.—       |
| 2. Preis S 200.— | 5 Trostpreise à S 50.— |

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrsunterrichtsblatt veröffentlicht.

Die 1. Frage lautet:

„Welche Signale dürfen — außer den ‚Signalen des Lokomotivführers‘ — nach der DV V 2 mit der Lokomotivpfeife gegeben werden?“

#### 49. Lieferfristüberschreitungen

## Immer wieder Lieferfristüberschreitungen!

**Lieferfristüberschreitungen** verärgern nicht nur unsere Kunden, sondern **kosten der Bahn sehr viel Geld.**

Gleichgültig, ob das Gut lieferfristversichert ist oder nicht,  
ob es sich um hochwertiges Gut oder um Schottersteine handelt,  
ob durch die Überschreitung den Kunden ein Schaden entstand oder nicht,

in allen Fällen muß die Eisenbahn, in denen durch ihr Verschulden die Lieferfrist, wenn auch nur um Stunden, überschritten wurde, **einen Teil der Frachteinnahmen wieder zurückzahlen!**

Die ab 1. Jänner 1955 gültige neue Eisenbahnverkehrsordnung brachte für die Eisenbahn verschärfte Lieferfristbestimmungen, über deren Tragweite und Auswirkungen bei vielen Bediensteten noch Unklarheit besteht.

Die Zahl der Reklamationen und Entschädigungszahlungen wegen Lieferfristüberschreitungen nimmt ständig zu. Rasche und gründliche Aufklärung aller mit der Güterbeförderung irgendwie befaßten Bediensteten über die Möglichkeiten zur Vermeidung von Lieferfristüberschreitungen und über die Folgen solcher Überschreitungen ist daher unerlässlich.

Der Verkehrsbedienstete kann und muß zur Verminderung der Zahl der Lieferfristreklamationen beitragen:

- a) Durch sein Bemühen, die Wagenübergangspläne einzuhalten (Dienstbehelf Nr. 648.01 „Der Wagenübergang im Güterverkehr“),
- b) durch ständige und gewissenhafte Beobachtung der Güterbewegung und rechtzeitige Vorsorge für einen zweckmäßigen Bedarfsverkehr (Auswertung der Lastmeldungen und rechtzeitige Anforderung der Zugerfordernisse),
- c) durch vorschriftsmäßige Kennzeichnung der Begleitpapiere zu allfälligen Restwagen und

richtige Behandlung dieser Wagen im Sinne der DV V 47, Punkte 36—40,

- d) durch lückenlose Bescheinigung aller lieferfristhemmenden Aufenthalte im Begleitpapier (DV V 47, Punkt 44),
- e) durch raschestmögliches Abziehen bzw. Beistellen der Wagen von und zu den Verwendungsstellen, sowie durch beschleunigte Verwiegung der hierfür bestimmten Wagen,
- f) durch ehestmögliche Überstellung von beladenen Schadwagen zur Ausbesserungsstelle und bevorzugte betriebliche Behandlung bereits verzögerter Wagen,
- g) durch Vermeidung von Resten bei den Umladestellen und in den Spurwechselbahnhöfen,
- h) durch Vorsorgen für die rasche Weitergabe der Begleitpapiere an die Behandlungsstellen,
- i) durch sofortige Meldung von beobachteten Verzögerungen in bestimmten Verkehrsverbindungen, die sich wiederholen, aber im eigenen Wirkungskreis nicht beseitigt werden können (Fernschrift Nr. 14978 der Generaldirektion vom 11. September 1955).

Bedienstete des ausführenden Dienstes, helft alle mit, die Zahl der Lieferfristüberschreitungen auf unabwendbare Fälle einzuschränken!



50.

*Sa* ←  
*ist*  
*es*  
*richtig*  
 !

**Zugbegleiter,  
 Verschieber !**

Hat sich ein langsam anrollendes Fahrzeug einem stillstehenden schon auf geringere Entfernung als eine Wagenlänge genähert, dann müßt Ihr zum Kuppeln in gebückter Stellung ins Gleis treten.

Denkt an Eure eigene Sicherheit!

Benützt daher immer die Kuppelhandgriffe!