

Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

Wien, am 1. April 1958

Jahrgang 1958

- Inhalt: 12. So wirbt man keine Kunden!
13. Abfahrt eines Güterschnellzuges ohne Abfahrtsignal
14. Kleinwagen (Nebenfahrzeuge)
15. § 22 der Eisenbahn-Verkehrsordnung

12. So wirbt man keine Kunden!

Aus einer Wiener Montag-Zeitung:

„Was uns nicht gefällt, daß der Fahrdienstleiter eines Bahnhofes an der Südbahn die Bitte einer dort soeben angekommenen alten Dame, ihren 3 km entfernt wohnenden Sohn zu ihrer Abholung gegen Bezahlung telephonisch herbeizurufen, ablehnte. Der Dame blieb nichts anderes übrig, als zu Fuß zu gehen, worauf sie dann ganz erschöpft an ihrem Bestimmungsort eintraf.“

Die Erhebungen ergaben, daß der diensthabende Fahrdienstleiter der Dame kurzerhand erklärt hatte, der Bahnhof besäße keinen Postanschluß, obwohl dies den Tatsachen gar nicht entsprach. Der Bedienstete war einfach zu bequem, dem Ersuchen der Reisenden nachzukom-

men. Wenn er sich beim Versuch, dieses unqualifizierbare Verhalten zu rechtfertigen, auf eine bestehende Bestimmung berief, wonach Privatgespräche auf Dienstapparaten verboten sind, so sei ihm erklärt, daß es selbstverständlich zum Kundendienst gehört, Bahnkunden gegen **Bezahlung** die Benutzung der Postfernsprecher zu gestatten. Sollte sich der Postanschluß in einem **Kassenraum** befinden, so wird auch in einem solchen Fall die Abwicklung eines Ferngespräches unter der Voraussetzung möglich sein, daß ein Bediensteter im Raum anwesend bleibt.

Bei gutem Willen kann dem Kunden in fast jeder Situation geholfen werden!

Bahnhofsvorstände! Ihr habt ausreichend Gelegenheit, auf das Eurer Obhut anvertraute Personal erzieherisch einzuwirken. Kommt dieser Verpflichtung auch ständig nach!

13. Abfahrt eines Güterschnellzuges ohne Abfahrtsignal

Der Stellwerkswärter eines größeren Verschiebebahnhofes bemerkt bei Ausfahrt eines Güterschnellzuges das Fehlen des Schlußsignals. Er meldet seine Beobachtung dem Fahrdienstleiter, der den Nachbarbahnhof zum Anhalten des Zuges auffordert. Dort wird festgestellt, daß der Zug ohne **Zugbegleitmannschaft** vom Ausgangsbahnhof abgefahren ist. Die Zuglokomotive wird daraufhin abgekuppelt und fährt zum Ver-

schiebebahnhof zurück, um Zugführer und Schlußschaffner, die beide noch im Zugbegleiteraufenthaltsraum sitzen, zum Zug zu bringen. Der Güterschnellzug wird hiedurch 32 Minuten verspätet.

Der Zugführer des Güterschnellzuges hatte sich nach Aufnahme des noch nicht bespannten Zuges zum Fahrdienstleiter begeben, ihm die Beendigung der Bildung des Zuges gemeldet und den Zugzettel überreicht. Der Schlußschaffner hatte die ihm zugewiesenen Wagen untersucht,

das Schlußsignal jedoch noch nicht angebracht. Beide Bedienstete begaben sich anschließend in den Zugbegleiteraufenthaltsraum. Davon wollen sie den Fahrdienstleiter verständigt haben; dieser jedoch war der Ansicht, daß die Zugbegleitmannschaft beim Zug sei.

Nach Ankunft der Zuglokomotive — unterdessen waren etwa 45 Minuten verstrichen — wurde vom Wagenmeister die Bremsprobe durchgeführt und dem Lokomotivführer und dem Fahrdienstleiter deren ordnungsgemäße Beendigung gemeldet.

Nach Freigabe der Ausfahrt beauftragte der Fahrdienstleiter den Wärter des Ausfahrstellwerkes, die für Güterzüge in diesem Bahnhof laut Tafel B 15 b des Besonderen Anhanges vorgeschriebene Abfertigung durch Vermittlung vorzunehmen. Der Stellwerkswärter begab sich daraufhin zur Zugspitze und rief dem Lokomotivführer „Abfahren“ zu. Dieser kam dem Auftrag nach und setzte den Zug in Bewegung.

Der Stellwerkswärter verstieß gegen die Bestimmungen des Punktes 473 der DV V 3, denen zufolge die Abfertigung durch Vermittlung mit dem vom Fahrdienstleiter erhaltenen Wortlaut „Zug auf Gleis hat um Uhr Minuten abzufahren!“ vorzunehmen ist. Seine Aufgabe wäre es daher gewesen, sich zum Zugführer zu begeben und diesem den vorgeschriebenen Wortlaut mitzuteilen. Dabei hätte der Bedienstete das Fehlen der Zugbegleitmannschaft bemerken müssen. Der Zuruf „Abfahren“ des Stellwerkswärters an den Lokomotivführer war daher unrichtig.

Die Verfehlung sei neuerlich zum Anlaß genommen, die Aufsichtsorgane anzuweisen, auf strikte Einhaltung der vorgeschriebenen Wortlaute zu dringen. Den übrigen Bediensteten aber möge der Vorfall als Lehre dienen, wohin schlampige Durchführung einer Vorschriftenbestimmung führt.

Der Lokomotivführer hat dadurch gegen die Vorschriften verstoßen, daß er auf Grund

des vom Stellwerkswärter erhaltenen Zurufes „Abfahren“ den Zug in Bewegung setzte. Er hätte unbedingt vom Zugführer das Signal 55 „Abfahrt“ erhalten müssen. Einem „Abfahrauftrag“ des Stellwerkswärters durfte er nicht entsprechen, da dieser nicht zur Erteilung eines solchen, sondern lediglich zur Übermittlung berechtigt ist.

Es sei an dieser Stelle erläutert, daß sich der Abfahrauftrag diesfalls aus dem vom Stellwerkswärter zu vermittelnden mündlichen Wortlaut „Zug auf Gleis hat um Uhr Minuten abzufahren!“ an den Zugführer und dem Signal 55 „Abfahrt“ des Zugführers zusammensetzt.

Außerdem war der Lokomotivführer nicht über die Bremsverhältnisse beim Zug unterrichtet, da ihm der Zugführer noch keinen Bremszettel übergeben hatte.

Auch bei der Meldung über die Durchführung der Bremsprobe wurden Fehler gemacht. Der Wagenmeister wäre verpflichtet gewesen, die Meldung sowohl an den Lokomotivführer als auch an den Zugführer zu geben; letzterer hätte dann die Meldung an den Fahrdienstleiter weitergeben müssen. Die Meldung des Wagenmeisters an den Fahrdienstleiter entsprach daher nicht den Vorschriften für den Bremsdienst, Teil II.

Weiters begingen auch Zugführer und Schlußschaffner Fehler, da der Zugführer dem Fahrdienstleiter die Fertigstellung des Zuges meldete, obwohl kein Schlußsignal angebracht war und der Schlußschaffner die Anbringung des Signals bis zur tatsächlichen Abfahrt des Zuges hinauschieben wollte.

Der Fahrdienstleiter hat schließlich gegen die Bestimmungen des Punktes 708 der DV V 3 verstoßen, da er den Abfahrauftrag erteilte, ohne eine Meldung des Zugführers über die Abfahrbereitschaft des Zuges — diese Meldung darf erst nach Zutreffen aller Voraussetzungen gegeben werden — erhalten zu haben.

EIGENE VORSICHT —

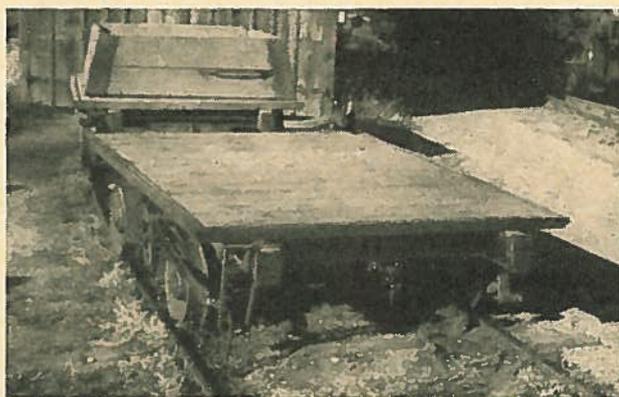
BESTER UNFALLSCHUTZ!

14. Kleinwagen (Nebenfahrzeuge) (DV V 3, Punkt 825)

Dem Wunsche vieler Bediensteter entsprechend, werden nachstehend die derzeit gebräuchlichen und in der DV V 3 Punkt 825 angeführten Arten der Nebenfahrzeuge bildlich dargestellt. Die Zusammenstellung diene vor allem der Belehrung jüngerer Bediensteter, denen die Kenntnis einzelner Fahrzeugtypen noch fehlt. Aber auch den übrigen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes wird die bildliche Darstellung, die durch erläuternde Worte ergänzt ist, die Kenntnisse auf diesem Gebiet erweitern.

A. Nichtmotorisierte Kleinwagen

1. Gewöhnlicher Bahnwagen (Rottenwagen)



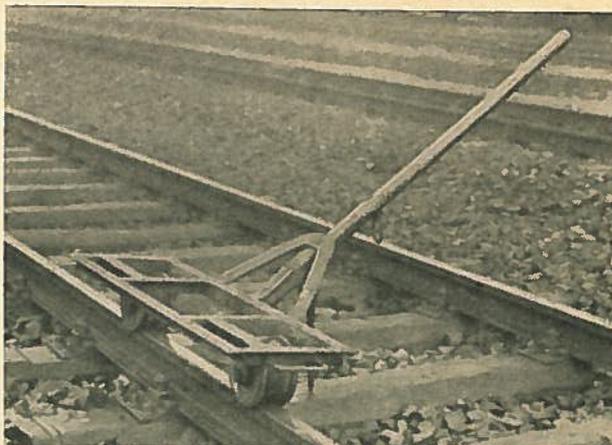
2. Gleisfahrrad



3. Zweirädriger Bahnkarren

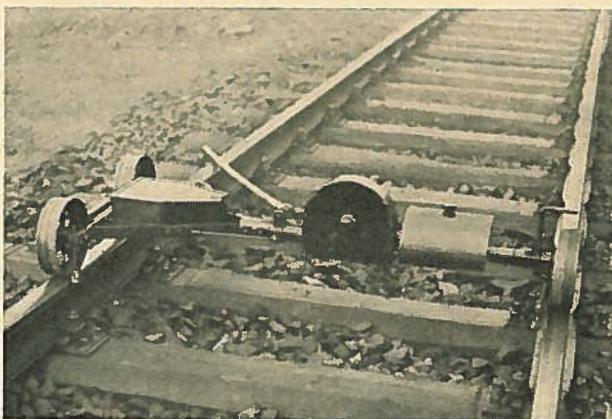
auch Maderon genannt (dreirädrige Bahnkarren stehen ebenfalls in Verwendung).

Er dient der Beförderung von Baustoffen innerhalb von Baustellen (DV V 3, Punkt 833).



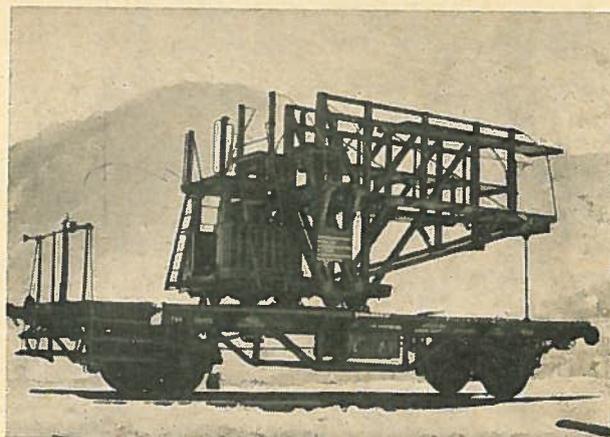
4. Gleismeßgerät (Gleislehre)

Das Gerät ist einmännig bedienbar (durch Kleinwagenfahrer). Begleitung durch einen zweiten Bediensteten (Kleinwagenführer) unbedingt erforderlich (DV V 3, Punkt 856).



5. Tunneluntersuchungswagen

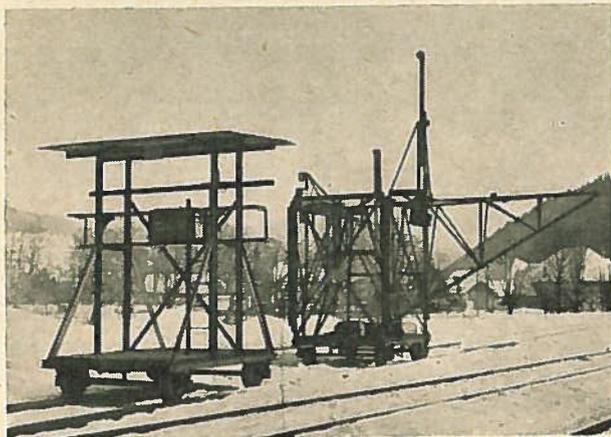
(mit für Regelfahrzeuge vorgeschriebener Zug-)



und Stoßvorrichtung) mit verschiebbarer Arbeitsbühne auf abgeboardetem Arbeitswagen montiert (DV V 3, Punkt 852).

6. Tunnelprofilmeßgerät

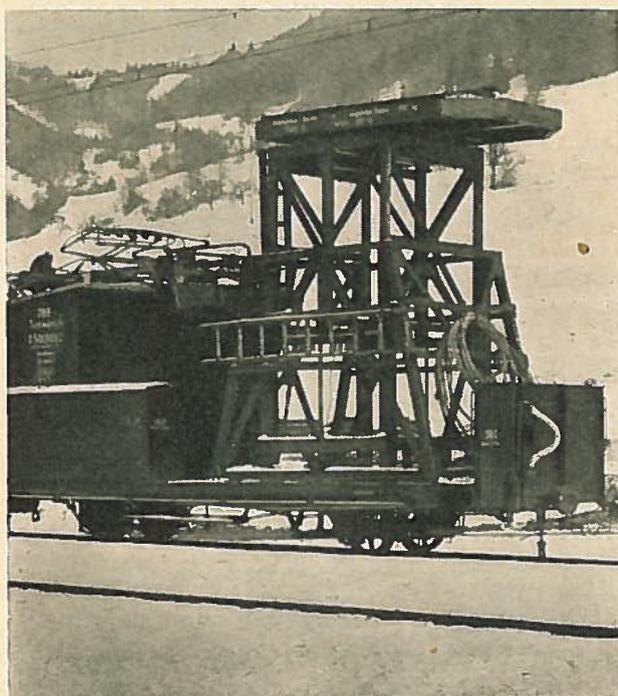
dient zur Feststellung des Tunnelprofils im „Lichtschnittverfahren“ und hat keine für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtung.



7. Nichtmotorisierter Turmwagen

(Fahrleitungsuntersuchungswagen auf Schmalspurstrecke)

dient zur Untersuchung der Fahrleitungsanlagen. Der nichtmotorisierte Turmwagen



wird entweder von Motorbahnwagen normaler Bauart oder von Draisinen gezogen oder geschoben, oder er wird händisch bewegt; er besitzt für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtung und kann daher auch Zügen beigegeben werden (siehe auch Punkt 10).

Der im Bild ersichtliche Bügel dient nicht der Stromabnahme, sondern der Kontrolle der Fahrdrähtlage und Erdungszwecken.

8. Gerüstwagen

(Fahrleitungsuntersuchungswagen)

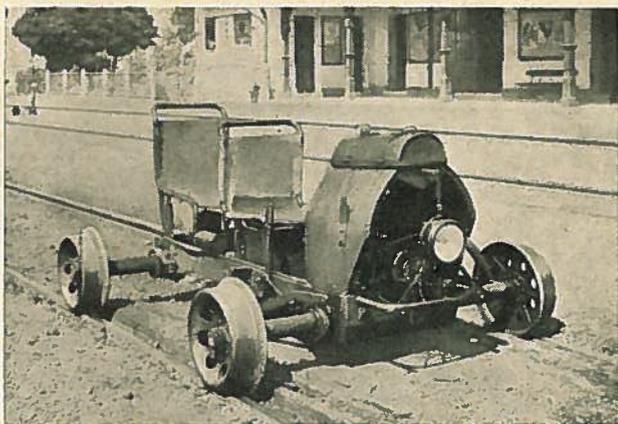
besitzen nur einen einfachen Aufbau mit einer Arbeitsbühne, deren Lage nicht verändert werden kann; sie werden vor allem beim Bau neuer und bei größeren Umbauten bestehender Fahrleitungsanlagen verwendet und haben keine für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtungen.



B. Motorisierte Kleinwagen

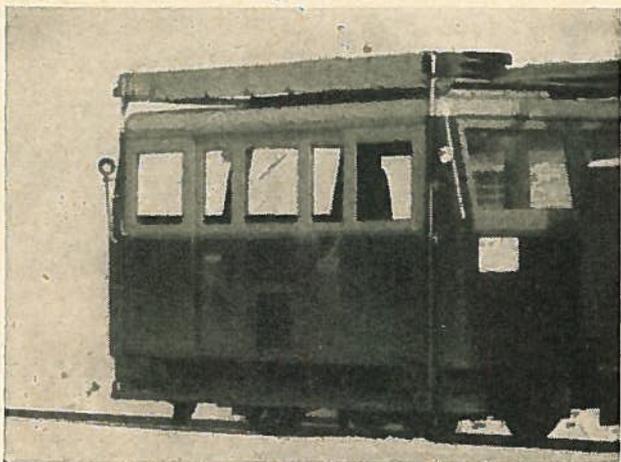
9. Kraftkleinwagen

Dargestellt ist hier eine Daimler-Kleindraisine mit 8 PS, zweisitzig; sie hat keine für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtung.



Baudienstliche Einteilung der Kraftkleinwagen:

- a) Kleindraisinen (Bahnmeisterdraisinen), zwei- oder dreisitzig; Bauarten: Daimler, Beilhack, Stabeg, Alpers usw. (alle mit Kraftaufwand unter 12 PS);
- b) Draisinen (Streckenleitungsdraisinen), sechssitzig mit Kraftaufwand von 12 oder 20 PS;
- c) Motorbahnwagen:
 - JW 35 ohne für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtung, mit 35 PS (Diesel); in Verwendung stehen auch Motorbahnwagen älterer Bauart (BM 12 und 20 sowie BM 40 G), 60 PS;
 - JW 70 mit für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtung, mit 70 PS (Diesel); in Verwendung stehen auch Motorbahnwagen älterer Bauart (BM 30 und 45).

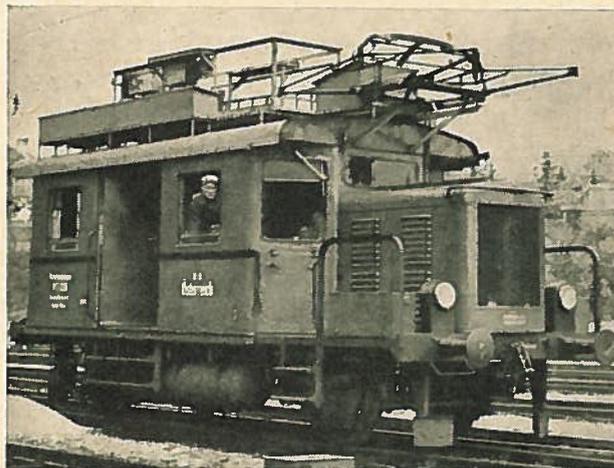


10. Motorisierte Turmwagen

(Fahrleitungsuntersuchungswagen)

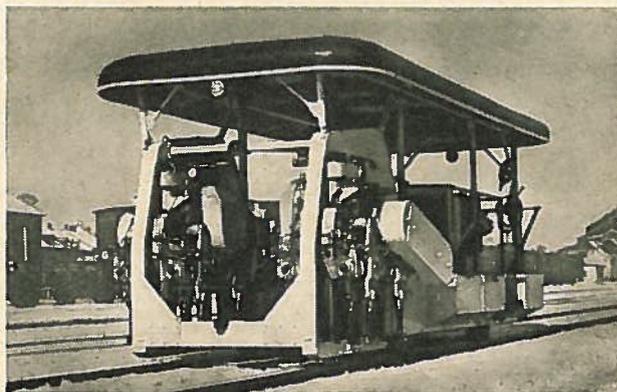
besitzen für Regelfahrzeuge vorgeschriebene Zug- und Stoßvorrichtungen und haben eine hebbare, nach beiden Seiten ausschwenkbare Arbeitsbühne. Sie sind mit allen für die Erhaltung der Fahrleitung erforderlichen Geräten und Werkzeugen ausgerüstet und führen Ersatzmaterialien mit sich, damit kleinere Schäden an den Fahrleitungsanlagen sofort behoben werden können. Sie enthalten im Inneren auch eine Werkstätte, die es ermöglicht, kleinere Schlosserarbeiten (Rohrbiegen, Bohren, Gewindeschneiden usw.) an der Arbeitsstelle durchzuführen.

Der im Bild ersichtliche Bügel dient nicht der Stromabnahme, sondern der Kontrolle der Fahrdrachtlage und Erdungszwecken.

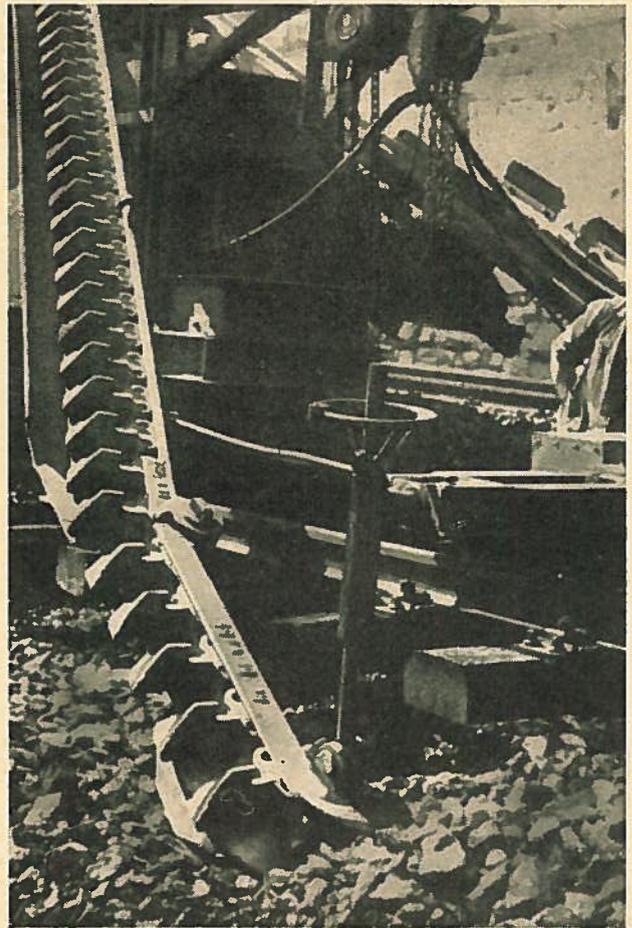
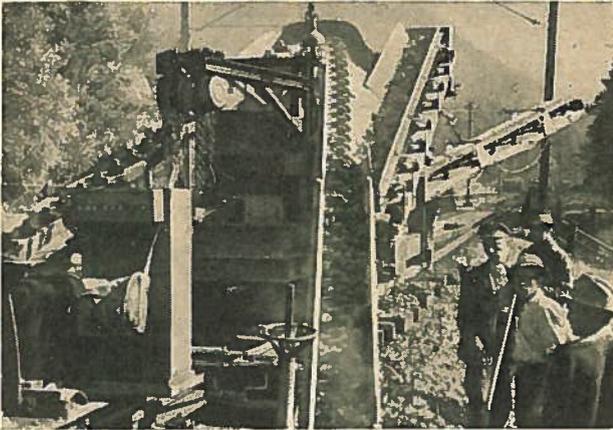


11. Fahrbare Baugeräte

- a) Fahrbare Gleisstopfmaschine (mit vorkragendem Pickelwerk) dient zur Wiederherstellung der Höhenlage eines Gleises durch vibrierende Stopfpickel:



- b) Bettungsreinigungsmaschine
dient zur Reinigung der Gleisbettung durch
Aushub der Bettung mittels Räumkette.



Trennung des Abraumes vom wiederverwendbaren Schotter in Siebanlagen und Wiedereinbringung des verwendbaren Schotters bzw. Abbeförderung des Abraumes mittels Förderbänder.

Als weitere Nebenfahrzeuge werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 1958 ein Ultraschallgerät (nicht motorisiert) sowie motorisierte Gleismeßdraisinen in Verwendung genommen.

Achtung!

Die Seiten 17—20 (Punkt 14 Kleinwagen) des vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblattes wurden auch als **Sonderdruck** aufgelegt. Dieser kann ab sofort von allen Dienststellen **schriftlich** bei der „Generaldirektion, Betriebsdirektion, Abt. I/7 Unfall“ bestellt werden.

15. § 22 der Eisenbahn-Verkehrsordnung Kontrollorgane, Schaffner!

Aus einem Beschwerdebrief: „... Ich fahre täglich beruflich von Tullnerbach-Preßbaum nach Wien. Dabei gibt es wiederholt Streitigkeiten über folgenden Mißstand: Mit Vorliebe stellen Frauen ihre dicken Einkaufs- oder Reisetaschen neben sich auf die Sitzbank; Gleiches kann auch von vielen männlichen Reisenden gesagt werden. Die Folge davon ist, daß der Dritte bzw. Vierte auf der Bank nur zur Hälfte Sitzgelegenheit findet und zur anderen Hälfte in der Luft schwebt...!“

Die Beschwerde des Reisenden zeigt, daß den Bestimmungen des § 22 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung oft nicht entsprochen wird. Diese Bestimmungen lauten u. a.: „Dem Reisenden steht zur Mitnahme leicht tragbarer Gegenstände (Handgepäck) in den Personenwagen der Raum über und unter dem Sitzplatz unentgeltlich zur Verfügung.“

Kontrollorgane und Schaffner haben daher ihrer Verpflichtung, auf Ordnung im Zug zu achten, auch in diesem Belange nachzukommen und dafür Sorge zu tragen, daß Handgepäck

nicht so



sondern wie vorgeschrieben untergebracht wird. Hiedurch wird freier Platz gewonnen und jede Auseinandersetzung der Reisenden über Platzmangel vermieden. Es ist selbstverständlich, daß die Bediensteten die Reisenden höflich aufzu-

fordern haben, den geltenden Vorschriften nachzukommen, und ihnen, wenn nötig, auch behilflich sein sollen!

Auch das verlangt der Dienst am Kunden!

Stilblüte aus einer Fernschrift

„ Ursache der Torflügelbeschädigung:

Während der Einfahrt in das Schleppgleis warf ein Windstoß das geöffnete Tor zu und wurde vom Wagen ÖBB-Om aufgespießt.“

GROSSES PREISAUSSCHREIBEN

Ausgeschrieben vom:

Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen

Jeder Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen hat die Möglichkeit, im Rahmen eines Unfallverhütungspreisausschreibens, das Anfang April beginnt, schöne Preise zu gewinnen. Es sind Preise in einem Gesamtwert von S 20.000,— vorgesehen

Zu gewinnen sind:

1. **Ein Preis mit S 3.000,—**
2. **Zwei Preise zu je . S 2.000,—**
3. **Vier Preise zu je . S 1.000,—**
4. **Sechs Preise zu je S 500,—**
5. **45 Preise zu je . . . S 100,—**

sowie zahlreiche Buchpreise der Büchergilde Gutenberg

Nähere Einzelheiten über dieses Preisausschreiben ist den Sonderdrucken des Mitteilungsblattes „Sicherheit zuerst“ des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen sowie dem „Eisenbahner“ zu entnehmen

Um rege Beteiligung wird gebeten!

**DER UNFALLVERHÜTUNGSDIENST
DER VERSICHERUNGSANSTALT DER
ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNEN**