Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

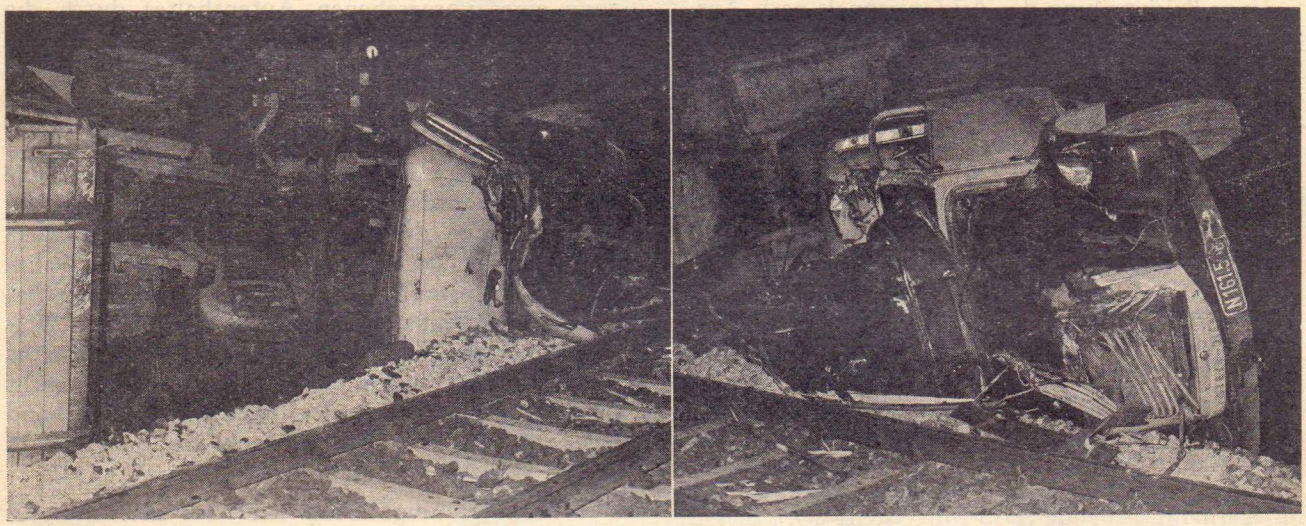
Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück | Wien, am 1. August 1972 | Jahrgang 1972

Inhalt: 29. Aus dem Verkehrsgeschehen
30. Die Sicherheit im Betriebsdienst — heute
31. Etwas für jeden
32. Kundendienst
33. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Zusammenprall eines Personenzuges mit Lkw auf abgeschrankter EK bei offenem Schranken auf der Westbahnstrecke am 19. März 1972; Verletzung der 3 Insassen des Kfz; hoher Sachschaden),



wenn

der Schrankenwärter trotz verbindlichen Abmeldens auf das Schließen des Schrankens vergißt !

---

29. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Fehlausfahrt eines Güterzuges

Als Sicherungsanlage im Bf G. dienen 1 Bf-Blockwerk (Bauart 3175) und 2 Endstellwerke (Bauart 5007) mit Bf-Blockung. Das Gruppenausfahrsignal H 1-4 ist ein Formsignal und steht 60 m vom Stellwerk 1 in Richtung Aufnahmsgebäude entfernt. Am Ereignistag waren wegen Bf-Umbaues die Abhängigkeiten in der Sicherungsanlage noch nicht wieder eingebaut, so daß gleichzeitige Signalfreistellungen möglich waren. Für den gesamten Bf-Bereich bestand eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h.

Nach Einfahrt eines Personenzuges der Fahrtrichtung 2 — abweichend vom Zugverzeichnis wegen Bahnsteigerneuerungsarbeiten anstatt auf Gleis 1 auf Gleis 4 — und Ausfahrt dieses Zuges um 18.13 Uhr vergaß der Wärter im Stellwerk 1 auf die Rückstellung des Ausfahrsignals H 1-4; der Fdl bemerkte dies vorerst nicht.

Der vom Nachbarbf P. um 18.12 Uhr abgefahrene Folgezug — ein Güterzug, der im Bf G. **Planaufenthalt** hat — wurde blockmäßig auf das planmäßig vorgesehene Gleis 1 eingelassen, wobei anläßlich der Fahrstraßenprüfung sowohl vom Fdl als auch vom Wärter des Stellwerkes 1 nicht darauf geachtet wurde, daß sich das Ausfahrsignal H 1-4 noch von der vorausgegangenen Ausfahrt des Personenzuges in der Stellung 4 c befand und die Fahrstraße noch nicht aufgelöst war.

Der Fdl erwartete den Zug nicht am Platz! Er bemerkte die Unregelmäßigkeit erst, als der Zug die Geschwindigkeit nicht verminderte und forderte daraufhin den Wärter des Stellwerkes 1 zum Zurückstellen des Ausfahrsignals auf. Dieser kam dem Auftrag nach und gab sofort hör- und sichtbar Haltsignal.

Der Tfzf hatte zwar auf die Abgabe des Signals 30 a gewartet, jedoch erst 50 m vor dem Ausfahrsignal eine Schnellbremsung eingeleitet. Das Ausfahrsignal wurde um 100 m überfahren und dabei eine schloßgesperrte Weiche aufgeschnitten. Der Zugführer hatte keinerlei Anhaltemaßnahmen getroffen.

Die Ursache des Ereignisses lag somit in unterlassener Rückstellung des Ausfahrsignals nach Ausfahrt des Personenzuges durch den Stellwerkswärter und in mangelhafter Fahrstraßenprüfung durch Fdl und Stellwerkswärter. Weiters lagen verspätetes Einleiten der Bremsung durch den Tfzf und unterlassene Anhaltemaßnahmen seitens des Zugführers vor.

(DV V 3, Pkte. 181, 182, 235, 236, 277 b, 418, 446, 475 und 481.)

DV V 3, Pkt. 277: „Bei **planmäßigem** Anhalten gelten in Bf als Haltepunkte:

. . . b) für Güterzüge und Personenwagenleerzüge die auf der Ausfahrseite liegende Weichenspitze im Einfahrgleis oder die Grenzmarke des Einfahrgleises. Befindet sich vor dieser Stelle ein für das Gleis gültiges Ausfahr- oder ein „Halt" zeigendes Deckungssignal, so gilt dessen Standort als Haltepunkt; der Standort eines Gleissperrlichtsignals nur dann, wenn es „Fahrt verboten" zeigt . . ."

Pkt. 475: „Der Zugführer muß darauf achten, daß der Fahrplan eingehalten wird."

Pkt. 481: „Der Lokomotivheizer muß den Tfz-Führer an einen vorgesehenen Aufenthalt erinnern, wenn der Tfz-Führer keine Anstalten trifft, den Zug anzuhalten. Ist dies ohne Erfolg, so muß Dienstunfähigkeit des Tfz-Führers angenommen und der Zug angehalten werden. Bei Nichtbeachtung eines vorgesehenen Aufenthaltes durch die Tfz-Mannschaft hat die Zugbegleitmannschaft den Zug sofort anzuhalten."

---

b) Grobfahrlässiger Mißbrauch einer Sicherungsanlage

Am 13. 6. um 1.56 Uhr kam es im Bf K. auf Weiche 54/55 zum Zusammenstoß (Flankenfahrt) eines auf Gleis 1 einfahrenden Güterzuges mit dem letzten Wagen eines auf Gleis 2 nicht grenzfrei stehenden Personenzuges. Dabei wurden das Tfz und die ersten 3 Wagen des Güterzuges sowie der letzte Wagen des Personenzuges beschädigt. Personen kamen nicht zu Schaden.

Der Personenzug war im Bf K. um 1.52 Uhr auf Gleis 2 eingefahren und mit dem letzten Wagen nicht grenzfrei zum Stillstand gekommen. Da der Güterzug im Abstand folgte, beabsichtigte der Fdl im Aufnahmsgebäude (DrS-Mittelstellwerk), diesen auf Gleis 1 vorfahren zu lassen. Der Bedienstete wußte auf Grund der Rotausleuchtung am Stelltisch von der nicht grenzfreien Aufstellung des Personenzuges und gab daher Signal zum Vorziehen; dieses wurde jedoch von der Zugmannschaft nicht wahrgenommen.

Kurz darauf führte der Fdl am Platz eine „Fahrstraßenprüfung" durch und war danach der Meinung, daß der Personenzug bereits grenzfrei stünde. Er betätigte deshalb bedenkenlos die Fahrstraßenhilfstaste (FHT) zwecks Auflösung der Fahrstraße und stellte dann nach Betätigung der Weichenhilfstaste (WHT) die Weiche 55 um. Da die blockmäßige Freigabe einer Einfahrt danach nicht möglich war, schaltete der Bedienstete kurzerhand das Signal 29 b am Einfahrsignal ein, wodurch es in der Folge zum Zusammenstoß kam.

Die zuständige Dion hat nach dem Ereignis völlig richtig angeordnet, die Verfehlungen des Fdl im Wege eines Dienststrafverfahrens zu ahnden. Überdies wird der Bedienstete seine Vorschriftenkenntnisse in einer Nachprüfung zu beweisen haben!

---

c) So kann es nicht weitergehen!

1. Am **7. Juni** um 14.25 Uhr Fehleinfahrt des Lz 8593 im Bf St. auf Gleis 11. Aufschneiden der Weiche 122. Ursache: Mangelhafte Fahrstraßenprüfung durch den Stellwerkswärter. Zur „Beschleunigung" war die Zugfahrt ohne blockmäßige Sicherung durch Einschalten des Signals 29 b zugelassen worden.
2. Am **8. Juni** um 15.45 Uhr fuhr Zug 2660 im Bf I. ohne Verständigung auf besetztes Gleis 2 ein. Das Gleis war mit einem Kl und 3 Anhängern besetzt.
3. Am **8. Juni** um 22.59 Uhr Einfahrt des Zuges 3827 im Bf L. ohne Verständigung auf das mit einer Wagengruppe besetzte Gleis 4. Ursache: Mangelhafte Fahrstraßenprüfung durch den Stellwerkswärter.
4. Am **10. Juni** um 14.04 Uhr fuhr Zug G 687 im Bf S. ohne Verständigung auf besetztes Gleis 9 ein. Durch die Aufmerksamkeit des Tfzf und seine sofort eingeleitete Schnellbremsung konnte der Zug noch etwa **20 m** vor dem nicht grenzfrei stehenden Fahrzeugen

angehalten und dadurch ein Zusammenstoß vermieden werden.

5. Am **11. Juni** um 10.00 Uhr kam es im Bf Z. bei Ausfahrt des Lp G 921 aus Gleis 3 auf Streckengleis 2 zu einem Kurzschluß, wodurch ein Streckentrenner zwischen den Gleisen 1 und 2 abbrannte und die Fahrleitung über diesen Gleisen auf zirka 40 m Länge herabhing. Der durchgehende Verkehr auf der zweigleisigen Hauptbahn war bis 12.20 Uhr unterbrochen.

   Im Bf Z. wurden seit 8.58 Uhr Fahrleitungsarbeiten durchgeführt, wobei die gesamte Bf-Fahrleitung abgeschaltet war (Schwungfahren). Bei anhaltenden und ausgehenden Zügen wurde die jeweils benötigte Schaltgruppe eingeschaltet. Vor Ausfahrt des Lp vergaß der Fdl jedoch darauf, daß die Fahrleitung noch abgeschaltet war. Der Bedienstete hatte es demnach verabsäumt, den Bestimmungen des Pkt. 264 e) der DV V 3 zu entsprechen, wonach bei der Fahrstraßenprüfung u. a. festzustellen ist, **ob die Fahrleitung eingeschaltet ist.**

6. Am **13. Juni** um 14.25 Uhr entgleiste im Bf G. beim Verschub ein beladener Talbotwagen auf der Weiche 2 mit einem Drehgestell. Ursache: Umstellen der **örtlich bedienten** Weiche unter dem Fahrzeug !

7. Am **14. Juni** um 16.40 Uhr kam es im Bf N. auf Gleis 27 (Gefälle 6 ‰) zum Zusammenstoß einer aus 13 Güterwagen bestehenden Fahrzeuggruppe (443 t, 30 Achsen), die verbotenerweise abgestoßen worden war, mit einer vor dem Gleisabschluß stehenden Gruppe von 9 leeren Güterwagen, wobei 1 Wagen zertrümmert, 2 weitere sowie der Gleisabschluß schwer beschädigt wurden und 1 Wagen mit einer Achse entgleiste.

   Ursache: Der Verschubleiter hatte sich unbegründet vom Verschubteil entfernt und keinerlei Aufträge für die Durchführung des Verschubes bzw. die Besetzung von Handbremsen erteilt. Obwohl der Bremsenfahrer rechtzeitig die von ihm besetzte Handbremse betätigte, konnte er den Zusammenstoß nicht mehr verhindern; beim Verschubteil hätten mindestens 2 Bremsen bedient werden müssen. Der Verschubleiter wurde wegen seiner sorglosen Handlungsweise von seinem Dienstposten abgezogen.

Wir verweisen im Zusammenhang mit den hier geschilderten 7 außergewöhnlichen Vorfällen, die sich innerhalb von nur 8 Tagen ereignet haben, auf den Auszug aus einem Vortrag des Herrn Vizepräsidenten der BBD Villach, Hofrat Dipl.-Ing. **Pontasch,** in diesem Verkehrs-Unterrichtsblatt !

8. Am **18. Juni** um 4.41 Uhr entgleisten im Bf F. bei Einfahrt des Zuges G 977 auf Gleis 1 der 5.—7. Wagen. Durch die Entgleisung wurden die Gleise 1 und 2 verlegt und der Oberbau stark beschädigt. Sachschaden: zirka S 110.000,— (nur 4 Minuten vor dem Ereignis war im Bf F. auf Gleis 2 ein Schnellzug durchgefahren !).

   Ursache der Entgleisung lag im Verrutschen und Abstürzen eines Teiles der Ladung (Förderanlage) des 5. Wagens. Die Erhebungen nach der Schuldfrage sind zur Zeit der Drucklegung dieses Blattes noch im Gange. Wir aber nehmen das Ereignis zum Anlaß, auf die Bestimmungen der Punkte 182, 384 und 476 der DV V 3 sowie der ZSV 14 hinzuweisen.

---

30. Die Sicherheit im Betriebsdienst — heute

(Auszug aus einem Vortrag des Herrn Vizepräsidenten der BBD Villach, Hofrat Dipl.-Ing. **Pontasch,** vor Betriebskontrolloren, Schulungsbeamten f. d. Verkehrsdienst, Bf-Vorständen und Aufsichtsbeamten der Dion Villach in Graz am 21. Juni 1972)

Eben liegt die Statistik des Unfall- und Erhebungsdienstes für das Jahr 1971 vor und man könnte — auf Grund des nackten Zahlenmateriales — stolz sein über den Erfolg im Bemühen um das Senken der Unfallziffern im letzten Jahrzehnt. Das Jahr 1971 brachte die niedrigsten Ziffern bisher, ein erhebliches Absinken der Verschubunfälle und Entgleisungen. Aber in dieser „stolzen Leistungsschau" hat uns das letzte Jahr auch das Ereignis in Fürnitz mit einigen Toten gebracht und von dort zieht sich bis zum Ereignis in Bruck a. d. Mur — wie ein roter Faden — eine Tendenz hin, die eine Einstellung der beteiligten Bediensteten erkennen läßt, derzufolge die Betriebsabwicklung — im erwarteten Ausmaß ihrer Sicherheit — gefährdet erscheint. Der hierbei in Betracht kommende Bedienstetenkreis ist größer als man annehmen würde. Er reicht vom Lohnbediensteten (Verschieber) bis zur Aufsicht. Wo liegt die Ursache, was kann man tun, was m u ß geschehen . . . ?

Nicht unerwähnt bleiben soll die Notwendigkeit, das Freisein einer Fahrstraße im Bereiche der gesamten Bahnbreite wenigstens dort zu prüfen, wo dies möglich ist, denn hiefür hat die Technik noch keine Automaten entwickelt und oft genug kommen zu nahe stehendes Gut und in der Folge sogar Menschen zu Schaden. Man wird also überlegen müssen, ob das Denken in Fahrstraßen beim Streben nach optimaler Sicherheit bei der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes nicht viel ausgeprägter werden soll und dort, wo die Fahrstraßenherstellung und -prüfung noch nicht automatisch geschieht, also von Menschen bewirkt werden muß, eine einprägsame Art der Schulung Platz greifen

muß. In jedem Zwischenbf der Hauptstrecken, der mit zwei Endstellwerken versehen ist, wirken bei jeder Zugfahrt 3 Bedienstete — jeder in seinem Prüfbezirk — beim Herstellen, Prüfen und Sichern der Fahrstraße mit. Ist diesen hierbei auch bewußt, daß sie die Voraussetzungen für das ungehinderte Rollen von hunderten Tonnen herstellen und wird ihnen jedesmal die Gefahr bewußt, die entsteht, wenn auch nur einer von ihnen seine Handlung zur Routine werden läßt, da er es ja „im Schlafe" schon kann. In diesem Detail, nämlich von der Routine eingeschläfert zu werden, steckt der Teufel. Was ist nicht schon alles geschehen, um dieser Gefahr zu begegnen: Von einfachen Gedächtnisstützen wie Anbringen von Schildern, Hilfssperren u. a. bis zum Installieren modernster Technik — alles nützt nichts, wenn der Mensch seinem Hang zur Bequemlichkeit unterliegt. Was nützt die modernste Technik, wenn die Übertasten, die es bei Störung ermöglichen sollen, zur Not trotzdem Betrieb führen zu können, dazu mißbraucht werden, der Bequemlichkeit der bedienenden Bediensteten zu dienen und so fatalste Gefahren heraufbeschwören . . .

Viel zu wenig geschult werden unsere Nachwuchskräfte bei der Bedienung von Weichen:

Das Auffahren (Aufschneiden) einer Weiche darf man nicht durch Zurückschieben zu korrigieren versuchen, da es unweigerlich zur Gabelfahrt führen muß. Ein sehr hoher Prozentsatz an Entgleisungen ereignet sich durch das geschilderte Versagen bei der Weichenbedienung. Hier muß in Einzelarbeit mit jedem, der mit Weichenbedienung zu tun hat, ein weitaus höherer Sicherheitsgrad erreicht werden. Am wirksamsten ist bei einer solchen Schulung sicher die Darstellung der Folgen, die eine Verschubentgleisung auf Nachbargleise haben kann, auf denen gerade Verschub- oder gar Zugfahrten vor sich gehen. Es ist zu hoffen, daß unserem diesbezüglichen gemeinsamen Bemühen bei entsprechendem Einsatz und Engagement jedes einzelnen der Erfolg nicht versagt bleiben wird.

Schließlich noch ein Wort zur Nahtstelle zwischen Weichenende und Fahrstraße. Lassen Sie uns es bei der Schulung nicht verabsäumen, den Bediensteten klar zu machen, daß ein eben eingefahrener, knapp an der Grenzmarke stehender Zug sich strecken und daß es hierbei zur katastrophalen Gefahr für den überholenden Zug kommen kann. Führen Sie unseren Leuten die möglichen Folgen drastisch vor Augen. Verlangen Sie von jedem Fdl, daß er im Zweifelsfalle den Stellwerkswärter zum Augenschein an Ort und Stelle zwingt oder diesen persönlich vornimmt . . .

Verschubleiter ist manchmal ein Verschubmeister, manchmal ein Verschubaufseher, manchmal ein Zugführer mit Bezirksgüterzugerfahrung, manchmal ein Schaffner, manchmal ein Verschieber, der einige Wochen bei der Bahn ist, jeder mit seiner Erfahrung, durchaus nicht immer mit dem nötigen Wissen ausgestattet. Kennt der Verschubleiter den ihm jeweils zugeteilten Bediensteten bzw. dessen Fachkenntnisse so genau, daß er ihn ohne weiteres mit seiner Vertretung betrauen kann? Können wir diese Frage mit gutem Gewissen bejahen? Wenn nicht, dann muß gehandelt werden, dann muß die Ausbildung des Nachwuchses verbessert werden. Und solange hier nicht der nötige Ausbildungsstand erreicht ist, gibt es keine Übertragung der Verschubleitung. Sie werden fragen, warum diese Frage so detailliert behandelt wird. Weil sie derzeit eines der Kernprobleme bei unserem Bemühen um Steigerung des Sicherheitsgrades ist. Hier ereignet sich am meisten, hier entgleisen wir am häufigsten und Verschubbewegungen sind ja nicht auf Nebengleise beschränkt, es sind also auch Zugfahrten gefährdet. Schon deswegen müssen wir also die Qualität unseres Verschubdienstes noch wesentlich verbessern. Selbst wenn es uns im letzten Jahrzehnt — sicherlich auch durch Ihr unablässiges Bemühen — gelungen ist, die Anzahl der Verschubentgleisungen und -zusammenstöße um mehr als 50 % zu senken, so harren unser auf diesem Gebiete noch große Aufgaben. Manche Bahnhöfe sind unserem Ziele, der Unfallfreiheit, schon sehr nahe, manche haben noch einen weiten Weg vor sich. Auch hier wird die Arbeit nach einer umfassenden Analyse des Wo und Weshalb mit einer eingehenden Schulungsarbeit beginnen müssen und die Aufsichten werden dafür zu sorgen haben, daß dann auch so verschoben wird, wie es gelehrt wurde. Der Schulungsstoff wird im Teamwork von Schulungsbeamten und Bahnhofsleitungen zu erarbeiten sein . . .

Sie alle, jeder einzelne von Ihnen hat primär Funktionen der Aufsicht, der Überwachung. Es ist bekannt, daß jedem von uns der Schreibtisch viele Stunden im Tag abfordert. Lassen Sie sich durch das Administrieren nicht von Ihrer Pflicht der Aufsicht und Überwachung abhalten. Erzwingen Sie gerade bei den jungen Bediensteten die Fahrstraßenprüfung durch lokalen Augenschein. Überprüfen Sie, ob sich der Fdl, dort wo es ihm aufgetragen ist, auch wirklich um die Überwachung des Verschubes kümmert. Verlangen Sie vom Zugführer, daß er die Verschubleitung behält, solange er nicht wirklich andere Aufgaben hat. Schauen Sie nach, ob die letzten Verschubbewegungen nicht immer wieder vom letzten Schaffner oder Verschieber allein gemacht werden, worauf dann die oft wesentlichsten Endhandlungen wie Bremsprobe oder Sichern von Fahrzeugen überhaupt unterbleiben. Überprüfen Sie immer wieder die Sachkenntnis der Bediensteten im Verschubdienst, vor allem die Kenntnis des Verschubleiters über die erforderlichen Bremsen! Überprüfen Sie fallweise, ob bei größerem Verschub die Wagengruppe an die durchgehende Bremsleitung angeschlossen ist, ob vor Einleitung eines solchen Verschubes eine vereinfachte Bremsprobe gemacht wurde. Denken Sie daran, daß nicht jeder Bedienstete in Ihrer Abwesenheit, und das ist ja $^2/_3$ von 24 Stunden im Tag, zur unbeaufsichtigten Zeit gleich verläßlich ist, wie zur beaufsichtigten. Teilen Sie daher Ihre Arbeitszeit so ein, daß Sie zu jeder Zeit erwartet werden müssen. Halten Sie sich vor Augen, daß Ihnen die einschlägigen Vorschriften Nachtkontrollen vor-

schreiben und daß deren Durchführung auch durch Eintragung in irgendeinem Vormerk erkennbar sein muß. Führen Sie diese Kontrollen unregelmäßig und zu verschiedenen Zeiten durch. Überprüfen Sie wiederholt die Zeiten der Dienstübergabe. An dieser zeitlichen Nahtstelle ist erhöhte Aufmerksamkeit nötig, da die Möglichkeit besteht, daß nicht alle wesentlichen Einzelheiten des laufenden Betriebsgeschehens übergeben wurden oder daß sie im Drange des neuen Geschehens in Vergessenheit geraten, daß sie ja nur mitgeteilt und nicht miterlebt wurden. Überwachen Sie auch den Schichtschluß der Verschubpartien. Aus zugebilligten Reinigungsviertelstunden sind halbe und ganze Stunden geworden. Von einer Übergabe der laufenden Aufgaben ist mancherorts keine Rede! Sorgen Sie dafür, daß der Fdl der Lenker des Betriebsgeschehens ist, und wo er es infolge seiner kurzen Dienstzeit und mangelnden Erfahrung noch nicht ist, ehebaldigst wird. Nichts ist schlimmer als das Absinken des Dispositionsgeschehens auf die Wärterebene. Sorgen Sie dafür, daß der Fdl in Ihrer Abwesenheit in jeder Beziehung Ihr Vertreter ist, die Bahn also auch nach außen hin vertritt. Dies und noch einiges mehr, nämlich das, woran es in Ihrem Bahnhof mangelt, müssen Sie tun, um das zu erreichen, was wir alle anstreben: Den unfallfreien Bahnverkehr. Unser Kunde soll sagen können: Die Bahn ist verläßlich und sicher wie eh und je. Dies muß für die Pünktlichkeit gelten wie für die leibliche Sicherheit. Dies ist unser aller vordringlichste Aufgabe, dies muß auch aller unser innerstes Anliegen sein, dazu rufe ich Sie heute mit allem Nachdrucke auf!

---

31. Etwas für jeden

Verschubunfälle pro 100.000 Wagen

Jahr	österr. Durchschnitt	Durchschnitt BBD Villach	Durchschnitt der Verschiebebf BBD Villach
1965	10,6	8,2	7,8
1966	10,8	8,6	8,2
1967	10,6	7,8	7,13
1968	10,8	7,7	6,12
1969	10,2	7,4	7,26
1970	8,88	6,0	6,77
1971	8,47	5,9	5,14

BBD	verschubd. bewegte Wagen	Ereignisse	Unfälle bezogen auf 100.000 Wagen
Wien	7,270.190	586	8
Linz	6,241.919	578	9
Innsbruck	2,652.181	317	11
Villach	5,094.765	304	5
Gesamt:	21,259.055	1.785	8

Aus DA. Z. 31665/3/1972:

In Fortsetzung zu unserem Artikel „Vorläufige Dienstanweisung über die Führung von Zügen mit SGP-Niederflurwagen im Streckenabschnitt Kufstein—Brenner" im Verkehrs-Unterrichtsblatt 7/1972.

Bremsberechnung

Für Züge der Fahrtrichtung 1 wird die Bremsberechnung der DB anerkannt, daher entfällt die Bremsberechnung sowie die Überprüfung des Zug- und des Bremsgewichtes durch den ÖBB-Zugführer im Bf Kufstein.

Für die Züge der Fahrtrichtung 2 ist die Bremsberechnung durch den ÖBB-Zugführer im Bf Brennero/Brenner nach den folgenden Vorschreibungen vorzunehmen.

Die Summe der Gewichte aller verladenen Straßenfahrzeuge ist der „Nachweisung" (Beilage zum Frachtbrief) zu entnehmen. Sodann ist die Anzahl der beladenen Niederflurwagen festzustellen.

Die Summe der Gewichte aller verladenen Straßenfahrzeuge ist durch die Anzahl der beladenen Niederflurwagen zu teilen. Das so ermittelte „Durchschnittliche Gewicht der Ladung pro Niederflurwagen" ist in Spalte 9 des Wagenausweises einzutragen.

Da das Eigengewicht aller SGP-Niederflurwagen gleich groß ist, kann, nach Ablesen des Eigengewichtes eines Wagens, in Spalte 10 des Wagenausweises die Summe aus Eigengewicht und durchschnittlichem Gewicht der Ladung pro Niederflurwagen = „Durchschnittliches Gesamtgewicht pro Niederflurwagen" — eingetragen werden.

Das Bremsgewicht der Niederflurwagen ist in einem Raster am Wagen angeschrieben. Vom Raster **eines** Wagens ist das dem durchschnittlichen Gesamtgewicht pro Niederflurwagen entsprechende Bremsgewicht abzulesen und in den Wagenausweis, Spalte 11, einzutragen.

Liegt der Wert „durchschnittliches Gesamtgewicht" pro Wagen zwischen zwei im Raster angeschriebenen Werten für das Gesamtgewicht, ist das Bremsgewicht für den **größeren** Wert zu entnehmen. In diesem Fall ist in der Spalte 14 „Bemerkungen" des Wagenausweises das Gesamtgewicht, von dem aus im Raster das Bremsgewicht ermittelt wurde — „Scheinbares Gesamtgewicht" — in Klammern anzuschreiben.

Sodann ist für die leeren Niederflurwagen das Eigengewicht in Spalte 10 sowie das dem Raster **eines** Wagens entnommene Bremsgewicht in Spalte 11 des Wagenausweises einzutragen.

Das Eigengewicht dieser Wagen ist — ohne Klammern — in der Spalte 14 des Wagenausweises zu wiederholen.

Das Gewicht der Übergangswagen, einschließlich des Ballastgewichtes, entspricht dem angeschriebenen Eigengewicht.

Für die im Liegewagen mitfahrenden Begleiter ist als Gewicht der Ladung 2 t zu rechnen.

Die Gesamtgewichte und Bremsgewichte dieser Wagen sind in üblicher Weise in den Wagenausweis einzutragen, das Gesamtgewicht ist — ohne Klammern — in Spalte 14 zu wiederholen.

Werden im Wagenausweis die Summen gebildet, ergibt sich in Spalte 10 das Zuggewicht, in Spalte 14 das „Scheinbare Zuggewicht". **Nur dieser Wert darf für die folgenden Bremsgewichtsberechnungen herangezogen werden!**

Im Bremszettel ist neben Zuggewicht und Gesamtzuggewicht das „Scheinbare Zuggewicht" und das „Scheinbare Gesamtzuggewicht" in Klammern zu setzen.

Als Bremsgewicht der Handbremse ist für jedes Drehgestell eines leeren oder beladenen Niederflurwagens, unabhängig von der Anschrift, 4 t zu rechnen.

Beispiel für die Bremsberechnung

Summe der Gesamtgewichte aller verladenen Straßenfahrzeuge	96 t
Anzahl der beladenen Niederflurwagen	5
Durchschnittliches Gewicht der Ladung pro Niederflurwagen (96 : 5)	19 t
Eigengewicht eines Niederflurwagens	15 t
Durchschnittliches Gesamtgewicht pro Wagen	34 t

Bremsgewichtsraster eines DB-Niederflurwagens:

KE — GP — A (D)

Ges. Gew.	15	18	28	38	47
Bremsg. P	14	17	25	30	34
Bremsg. G	12	15	23	28	32

Eintragung im Wagenausweis:

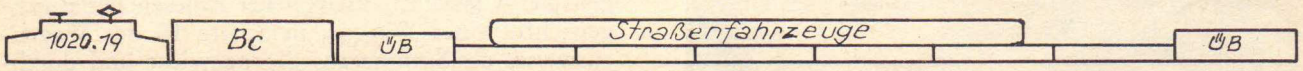
	9	10	11	12	13	14
Bc	2	43	41			43
Übergangswg.		23	22			23
NF-Wagen	19	34	30			(38)
=	19	34	30			(38)
=	19	34	30			(38)
=	19	34	30			(38)
=	19	34	30			(38)
=		15	14			15
Übergangswg.		23	22			23
	97	274	249			(294)

Bremsgewichtsberechnung:

Scheinbares Zuggewicht	(294 t)
Dienstgewicht der Zuglok	120 t
Scheinbares Gesamtzuggewicht	(414 t)
Erforderliches Bremsgewicht $\frac{(414 \cdot 66)}{100}$	273 t
Vorhandenes Bremsgewicht	249 t
	112 t
	361 t

Eintragung im Bremszettel:

In Zeile Zuggewicht	274 t	(294 t)
In Zeile Gesamtzuggewicht	394 t	(414 t)



Verkehrsbedienstete!

Durch gewissenhafte Einhaltung der Güterzugbildevorschrift (GZV) vermeidet ihr unnötige Verschubarbeiten. Helft, den Betrieb flüssiger zu gestalten, und beschleunigt gleichzeitig den Wagenumlauf!

TEEM-Züge (Trans-Europ-Expreß-Güterzüge)

TEEM-Züge sind internationale Schnellgüterzüge, die wichtigste Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Sie ermöglichen in den angegebenen Verbindungen die schnellste durchgehende Beförderung von eilbedürftigen und leichtverderblichen Gütern.

Die in nachfolgender Tabelle enthaltenen Zahlen (Rel.Nr.) bedeuten die Relationsnummer des Zuges, die im Gegensatz zur Zugnummer unverändert vom Ausgangs- bis zum Zielbf des Zuges beibehalten wird.

Auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen verkehren folgende TEEM-Züge:

Zug-Nr.	Verkehrstag	Rel.Nr.	Verkehrsstrecke
G 5/S 78	täglich	650	(Budapest—Ferencvaros) —Hegyeshalom—Hütteldorf-H.—Salzburg Gnigl—Salzburg Hbf
G 5/G 35	täglich	640	(Budapest—Ferencvaros) —Hegyeshalom—Hütteldorf-H.—Linz Vbf West—Passau Rbf
G 5	28./29. V.—30. IX./ 1. X. 1972	670	(Budapest—Ferencvaros) —Hegyeshalom—Hütteldorf-H.—Salzburg Gnigl—Buchs (SG)
G 6	17. VI.— 17. VIII. 1972	633	(Thessaloniki)—Jesenice—Rosenbach—Villach Westbf—Salzburg Hbf—(München Süd)
G 7	täglich	682	(Lublin)—Břeclav pr.—Hohenau—Praterstern Fbf —Meidling—Tarvisio C.—(Pontebba)
G 8	16./17. VI.— 16./17. VIII. 1972	631	(Thessaloniki)—Jesenice—Rosenbach—Villach Westbf—Salzburg Hbf—(München Süd)
G 9	n†	641	Penzing Vbf—Passau Rbf—(Hamburg—Wilhelmsburg)
G 10	B	613	(Bolzano/Bozen)—Brennero/Brenner—Kufstein—(München Süd)
G 12	täglich	617 615 619	(Bologna)—Brennero/Brenner—Kufstein—(München Süd—Hamburg—W. bzw. Fulda—Oslo/Stockholm)
G 13	So, n†, Di	616	(München Ost)—Kufstein—Brennero/Brenner—(Trento)
G 14	28. V.—1. IX. 1972 16. I.—2. VI. 1973	601 603	(Bologna)—Brennero/Brenner—Kufstein—(München Süd—Zeebrugge/Rotterdam)
G 16	n†	605 607	(Bolzano/Bozen)—Brennero/Brenner—Kufstein—(München Süd—Zeebrugge/Rotterdam)
G 18	täglich	611	(Bologna)—Brennero/Brenner—Kufstein—(München Süd—Hof—Malmö)
G 803	2. VI.—30. IX. 1972	692	(Curtici)—Hegyeshalom—Hütteldorf-H.—Salzburg Hbf—(München Süd)
G 805	1. VII.—31. X. 1972	652	(Budapest—Ferencvaros) —Hegyeshalom—Hütteldorf-H.—Salzburg Hbf—(München Süd)
G 806	16. VI.—16. VIII. 1972	637	(Thessaloniki)—Jesenice—Rosenbach—Villach Westbf—Salzburg Hbf—(München Süd)
G 808	16./17. VI.— 2./3. X. 1972	635	(Nis)—Jesenice—Rosenbach—Villach Westbf—Salzburg Hbf—(München Süd)
G 814	Sa, n†	360	(Rotterdam)—Passau Rbf—Penzing Vbf
G 814 a	Sa	360	(Rotterdam)—Passau Rbf—Penzing Vbf
G 818	X Di	336 344 354	(Oslo/Stockholm-Hannover Linden)—Passau Rbf —Penzing Vbf
G 818 a	†	336 344 354	(Oslo/Stockholm-Hannover Linden)—Passau Rbf —Penzing Vbf

Nicht nur das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen, sondern vor allem die Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit erfordert die planmäßige Führung der TEEM-Züge auf unseren Strekken mit allen zu Gebote stehenden Mitteln, zumal den Fahrplänen der TEEM-Züge eine kommerzielle Beförderungsgeschwindigkeit zugrundegelegt wurde, welche jener im Güterfernverkehr auf der Straße entspricht.

Die unbedingte Beachtung des Vorranges der TEEM-Züge nach Punkt 49 der DV V 3 ist daher oberstes Gebot bei der Abwicklung des Verkehrs dieser wichtigen Züge.

Der Lauf der TEEM-Züge unterliegt überdies einer strengen Überwachung durch die Zentrale Verkehrs-Überwachung gemäß DV V 23, Punkt 9.

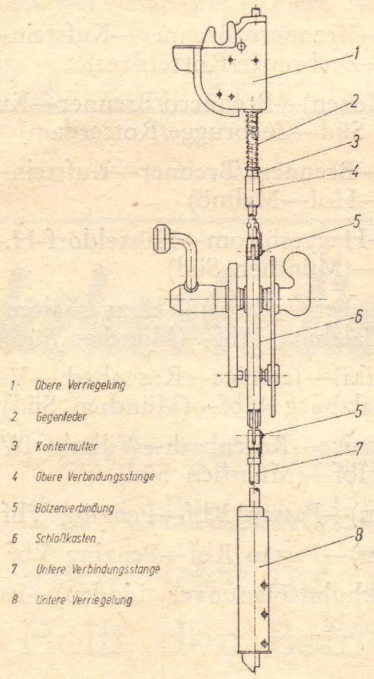
Türverschlüsse und Schließeinrichtungen in DB-Reisezugwagen der Bauart „üm" und „n"

(Aus DA. 33625/5/72 vom 5. Juni 1972)

Die in TEE-Garnituren eingesetzten DB-Reisezugwagen der Bauart „üm" weisen Schließeinrichtungen auf, die ein pneumatisch gesteuertes Schließen aller Türen des Wagenzuges von jedem Einstieg aus ermöglichen.

1. Schloß für Drehfalttür

Das Schloß für die Drehfalttüren der n- und üm-Wagen ist eine Verschlußeinrichtung, bei der durch Zuschlagen der Tür ein doppelter Verschluß selbsttätig durch zwei getrennte Verschlußteile, nämlich die obere und die untere Verriegelung, herbeigeführt wird.



Es ist darüber hinaus so beschaffen, daß die Türen der Wagen von den Insassen geöffnet werden können. Das Schloß der Drehfalttür besteht aus drei Hauptteilen, nämlich

der oberen Verriegelung (1),
dem Schloßkasten (6) und
der unteren Verriegelung (8).

Die beiden Verriegelungen sind mit dem Schloßkasten durch die obere (4) und die untere Verbindungsstange (7) verbunden.

Zwischen dem Gehäuse der oberen Verriegelung und der oberen Verbindungsstange ist eine Kraftspeicherfeder (Gegenfeder, 2) angeordnet, die beim Öffnen der Tür gespannt wird. Ihre beim Schließen der Tür freiwerdende Kraft unterstützt den Schließvorgang und bewirkt das dichtschließende Heranziehen der Tür in die Geschlossenstellung.

2. Elektro-pneumatische Schließeinrichtung

Diese Schließeinrichtung kann von jedem Einstieg aus — bei Zügen, die für die Automation im Zuge (AiZ) ausgerüstet sind, auch vom Führerstand aus — bedient werden und wickelt nach Erhalt eines Stromimpulses den Schließvorgang selbsttätig ab.

Zum Schließen der Türen wird der Vierkant des Schalters mit einem Vierkanthohlschlüssel um eine Vierteldrehung im Uhrzeigersinn leicht gedreht und — nach Erreichen des Anschlages — in die Ausgangsstellung zurückgeführt. **Erst dann darf der Schlüssel abgezogen werden.**

Vorzeitiges Abziehen des Schlüssels ist nicht zulässig, weil der Schalter dadurch in der Arbeitsstellung hängen bleiben kann und die Tü-

ren in diesem Falle dauernd unter Schließdruck stehen und nicht mehr geöffnet werden können.

Ein in Arbeitsstellung hängen gebliebener Schalter kann nur durch sorgfältiges Wiederholen des Schaltvorganges in die Ruhestellung zurückgebracht werden.

Bei Betätigung des Schalters wird über zwei Arbeitskontakte Strom aus der Wagenbatterie des Wagens, in dem sich der Schalter befindet, über den Stromkreisautomaten auf die Durchgangsleitung gegeben. Hierdurch erhält in jedem Wagen des Zuges ein Kleinrelais aus der durchgehenden Leitung Spannung und zieht an. Das Kleinrelais betätigt ein Arbeitsrelais, das über die eigene Wagenbatterie ein elektropneumatisches Zeitschaltventil eingeschaltet und damit den Türschließvorgang, der im weiteren Verlauf pneumatisch gesteuert wird, auslöst. Zum Schließen der Türen des gesamten Zuges wird daher nur ein kurzer Stromimpuls benötigt.

Bei Auslösung des Impulses sprechen alle Türen des Zuges — mit Ausnahme der Tür, deren Schalter betätigt wurde — gleichzeitig an, wenn

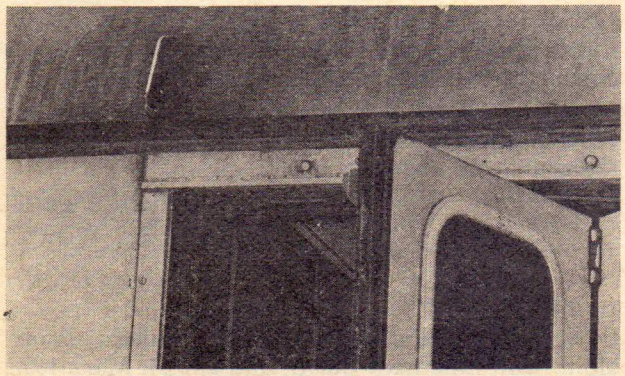
— die elektrischen Leitungen in den Übergängen der Wagen gekuppelt sind
— der nicht benutzte Stecker am Zugende in die Blinddose eingesteckt ist
— die Hauptluftbehälter von Wagen zu Wagen verbunden ist
— und von der Lok mit Luft versorgt wird.

Es ist darauf zu achten, daß vor dem Abkuppeln eines Wagens die Leitungen getrennt werden!

Die Tür, von deren Schalter der Schließvorgang eingeleitet wird, bleibt vom Schließvorgang ausgenommen und muß von Hand geschlossen werden.

Die zum Schließen der Tür benötigte Luft wird der Hauptluftbehälterleitung entnommen und gelangt über einen Hilfsluftbehälter zu den zwei über den Türen angeordneten Türschließzylindern.

Nach dem Auslösen des Schließimpulses wird der schmale, nach innen geklappte Türflügel der offenen Drehfalttür durch den 1. Schließzylinder in die Schließstellung gedreht. Der angelenkte breite Türflügel läuft, an seiner Kugelführung hängend, dabei ebenfalls in die Schließstellung mit.



Zum Schließen wird neben dem statistischen Schließdruck im Druckluftzylinder auch die Bewegungsenergie des zuschlagenden Türflügels benutzt. Die Tür schließt damit einwandfrei in allen Fällen, in denen der Öffnungswinkel etwa 30° und mehr beträgt. Bei kleinerem Öffnungswinkel reicht die Schließkraft wegen des geringen Anteiles an Bewegungsenergie im allgemeinen nicht aus, den Schließwiderstand der Türverschlüsse und der Türdichtungen zu überwinden. Diesfalls sorgt der 2. Türschließzylinder für den zusätzlichen Schließdruck, der in der Türstellung unmittelbar vor dem Schließen erforderlich ist.

Triebwagengarnitur Reihe 4010; Verwendung der „Übergangskupplung Z"

(S. GD. Z. 4346/47 vom 14. Mai 1965 und VUB 7/1965)

Es wurde festgestellt, daß Unklarheiten bezüglich der Verwendung der elektrischen Bremse bestehen, wenn bei Fahrzeugen der Triebwagengarnitur 4010 die „Übergangskupplung Z" verwendet wird. Wir bringen daher folgende Erläuterung zu o. a. Verfügung. Der vorletzte Absatz dieser Verfügung (letzter Absatz im Verkehrs-Unterrichtsblatt) lautet:

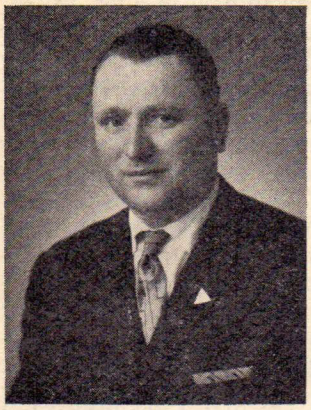
„Wird die ‚Übergangskupplung Z' bei der Verwendung auf Zug beansprucht, darf mit unverminderter Geschwindigkeit gefahren werden. Wird sie hingegen auf Druck beansprucht (geschobenes Fahrzeug), darf nur mit einer Fahrgeschwindigkeit von max. 10 km/h gefahren werden."

Das heißt also, wenn die „Übergangskupplung Z" verwendet wird, darf ein ziehendes Triebfahrzeug nicht allein abgebremst werden, z. B. durch die elektrische Bremse oder Zusatzbremse, da sonst ein Auflaufen der angehängten Fahrzeuge auf die „Übergangskupplung Z" und somit eine Druckbeanspruchung auf diese auftritt. Es ist daher grundsätzlich bei Verwendung der „Übergangskupplung Z" die elektrische Bremse des ziehenden Tfz nicht zu verwenden. Bei Tfz, bei denen die elektrische Bremse auch durch Betätigen des Führerbremsventiles geschaltet wird, ist durch herausziehen des Steckers am Führerbremsventil die elektrische Bremse unwirksam zu machen. Die E-Bremswirkung bei Schnellbremsung kann bestehen bleiben, da hiebei auch die anderen Fahrzeuge eingebremst werden und dadurch ein Auflaufen vermieden wird. Die Zusatzbremse allein darf ebenfalls bei Geschwindigkeiten über 10 km/h nicht verwendet werden, sondern es müssen vorher mit der durchgehenden Bremse die anderen Fahrzeuge eingebremst werden.

Sie handelten richtig

Am 18. Juni um **3.42 Uhr** kam im km 15,1 zwischen den Bf Bad Schallerbach-W. und Grieskirchen-G. ein Pkw von der parallel zum Bahnkörper verlaufenden Bundesstraße ab und stürzte auf die Gleisanlage, wobei beide Streckengleise verlegt

wurden. Der in der Nähe der Unfallstelle im Wärterhaus 21 wohnende Oberbauarbeiter Karl Follwerk, Streckenltg. Wels, wurde durch den



Karl Follwerk

Lärm geweckt, lief sofort zu dem etwa 120 m entfernten Streckenfernsprecher und verständigte die Fdl der beiden benachbarten Bf vom Ereignis. Der Wärter des Bf Schallerbach-W. 1, Leopold Ecker,

Leopold Ecker

Streckenltg. Wels, der das Gespräch mithörte, eilte daraufhin aus eigenem Antrieb, Haltsignale gebend, dem bereits im Bf Grieskirchen-G. durchgefahrenen Zug Ex 489 „Beograd-Expreß" entgegen. Der Zug kam durch die vom Tfzf eingeleitete Schnellbremsung etwa 70 m vor dem schwerbeschädigten Pkw zum Stillstand.

Zweifellos haben Follwerk und Ecker dazu beigetragen, einen möglicherweise folgenschweren Zusammenprall zu verhüten, weshalb sie durch die Dion Linz eine belobigende Anerkennung sowie eine geldliche Belohnung erhalten werden.

6600 Zugschlußsignale hergestellt !!

Auf Grund unserer Veröffentlichung im Verkehrs-Unterrichtsblatt betreffend Verwendung und Gebarung der Zugschlußsignale schrieb uns ein Bediensteter u. a. folgendes:

„ . . . Schon im Jahre 1965, als die Zustände bei der Verwendung der Zugschlußsignale immer schlechter wurden, habe ich mich entschlossen, auf eigene Kosten und in meiner Freizeit Tagzugschlußsignale herzustellen. Bis jetzt habe ich 6600 solcher Signale angefertigt und den Österreichischen Bundesbahnen kostenlos zur Verwendung übergeben. Ich habe nur einen Wunsch, in Ihrem Verkehrs-Unterrichtsblatt die betroffenen Kollegen immer wieder aufzufordern, **die vorhandenen Zugschlußsignale ausschließlich als solche zu verwenden . . .**"

Siegfried Tassatti

Es handelt sich um Stellwerksmeister Ass. Siegfried Tassatti, Bf Stainach-Irdning, der tatsächlich — es handelt sich um keinen Druckfehler — bisher 6600 Zugschlußsignale in seiner Freizeit angefertigt hat. Der Bedienstete wurde bereits von der Dion Linz belobt und belohnt.

---

32. **Kundendienst**

Man schrieb uns:

„ . . . Als Benützer einer Streckenkarte für Schnellbahnzüge (Nr. 263) ist nicht nur mir das Team des Bf Matzleinsdorfer Platz durch höfliches und aufmerksames Service aufgefallen. Freundlich und hilfsbereit zu allen Fahrgästen, daß oft am Bahnsteig ein Verwundern laut wird über die gute Atmosphäre, die eine schnelle, gediegene Bedienung schafft; der noch Zeit für einen GRUSS ! bleibt. Ein Beispiel für guten Kundendienst, der sich durch einen „Entwerter" nicht ersetzen läßt !

Es ist Zeit, der guten Mannschaft vom Bf Matzleinsdorfer Platz mit diesem Brief den **längst fälligen Dank** abzustatten !

Hochachtungsvoll
K. St., Wien"

„Sehr geehrte Herren !

Am 12. März 1972 fuhr ich mit dem „Transalpin" von Linz nach Zürich und am 24. März 1972

wieder zurück nach Linz. Weil ich gehunfähig bin, war ich darauf angewiesen, durch den Schaffner vom Fahrstuhl in den Waggon getragen zu werden bzw. bei der Rückfahrt vom Sitz im Waggon zum Fahrstuhl. Das ist in beiden Fällen in vorbildlicher und freundlicher Weise geschehen. Bei der Ankunft in Linz erlaubte der Fahrdienstleiter meiner Frau mit dem Fahrstuhl über die Gleise zu fahren und ersuchte dazu zwei bei der Zugankunft offenbar beschäftigte jüngere Männer, sie dabei zu begleiten. Diese waren besonders freundlich, besorgten uns das Taxi und brachten auch noch unser Gepäck dorthin.

Für diesen wirklich großzügigen Kundendienst möchte ich Ihnen bzw. allen, die mitgeholfen haben, herzlich danken. Daß dies erst heute geschieht, ist auf meine bis heute verschobenen guten Vorsätze zurückzuführen und bitte ich zu entschuldigen.

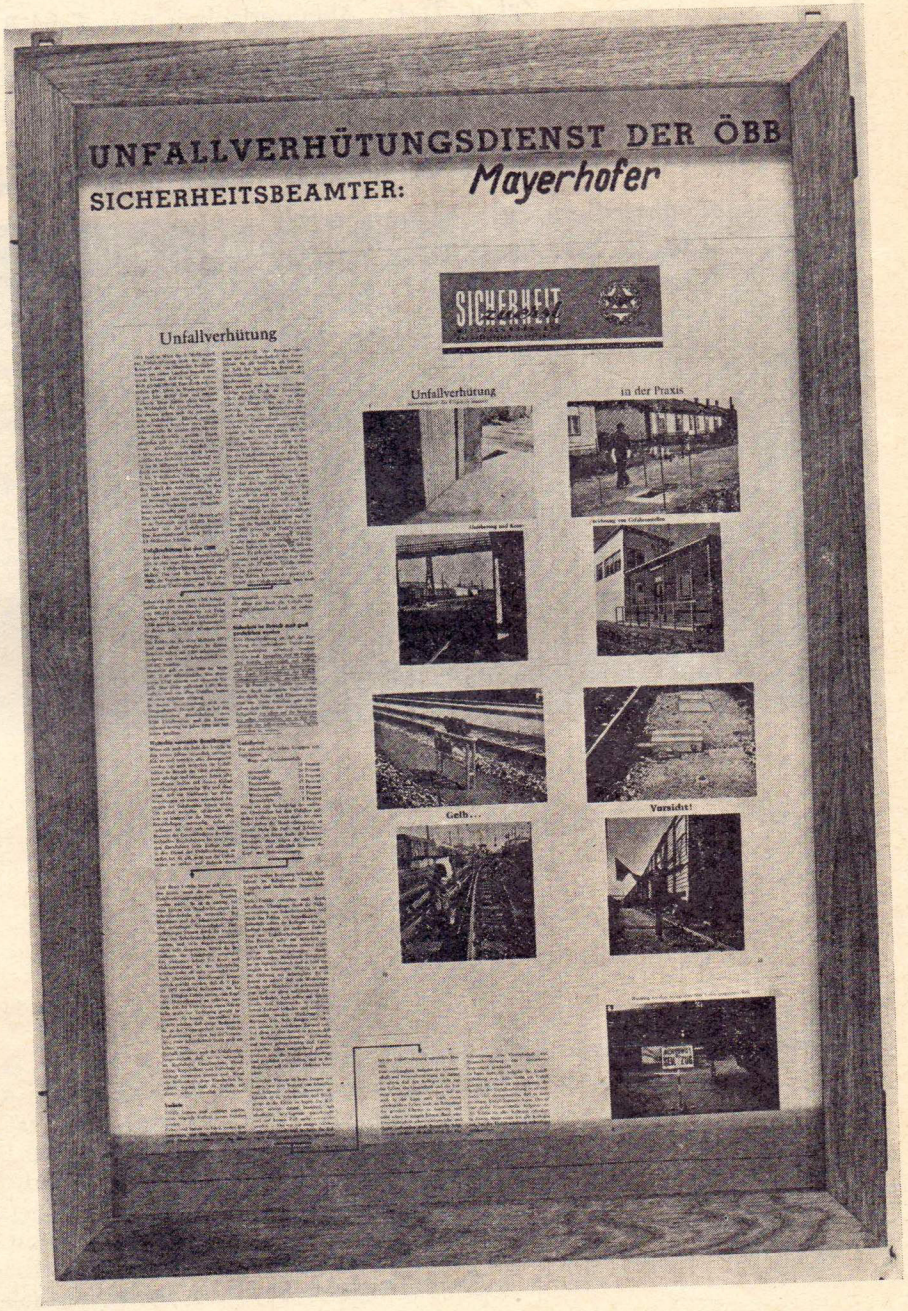
Mit freundlichen Grüßen
Dr. F. B., Linz"

---

33. Unfallverhütung

Hier spricht der Sicherheitsbeamte I für den Betriebsdienst

Hier veröffentlichen wir die Abbildung eines Aushangkastens für den Unfallverhütungsdienst, der im Sinne unseres Schreibens vom 22. Juni 1972 umgestaltet wurde. So wirkungsvoll sollte jeder Aushangkasten aussehen.



Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 7. Stück/1972 ist auf Seite 73 unter Punkt 25, linke Spalte, 2. Absatz, 1. Zeile, „Bf A." auf „Bf E." zu ändern.

Schwerpunktprogramm Juli — September 1972

Bf-Vorstände:	Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der Fahrbetriebsmittel Überwachung der Einschüler
Fdl:	Einreihen der Fahrzeuge in Züge
Zgf u. Tfzf:	Abfahrerlaubnis nach Tafel B 15
Reisezugschaffner:	Kundendienst
Verschubbedienstete:	Sicherung stillstehender Fahrzeuge

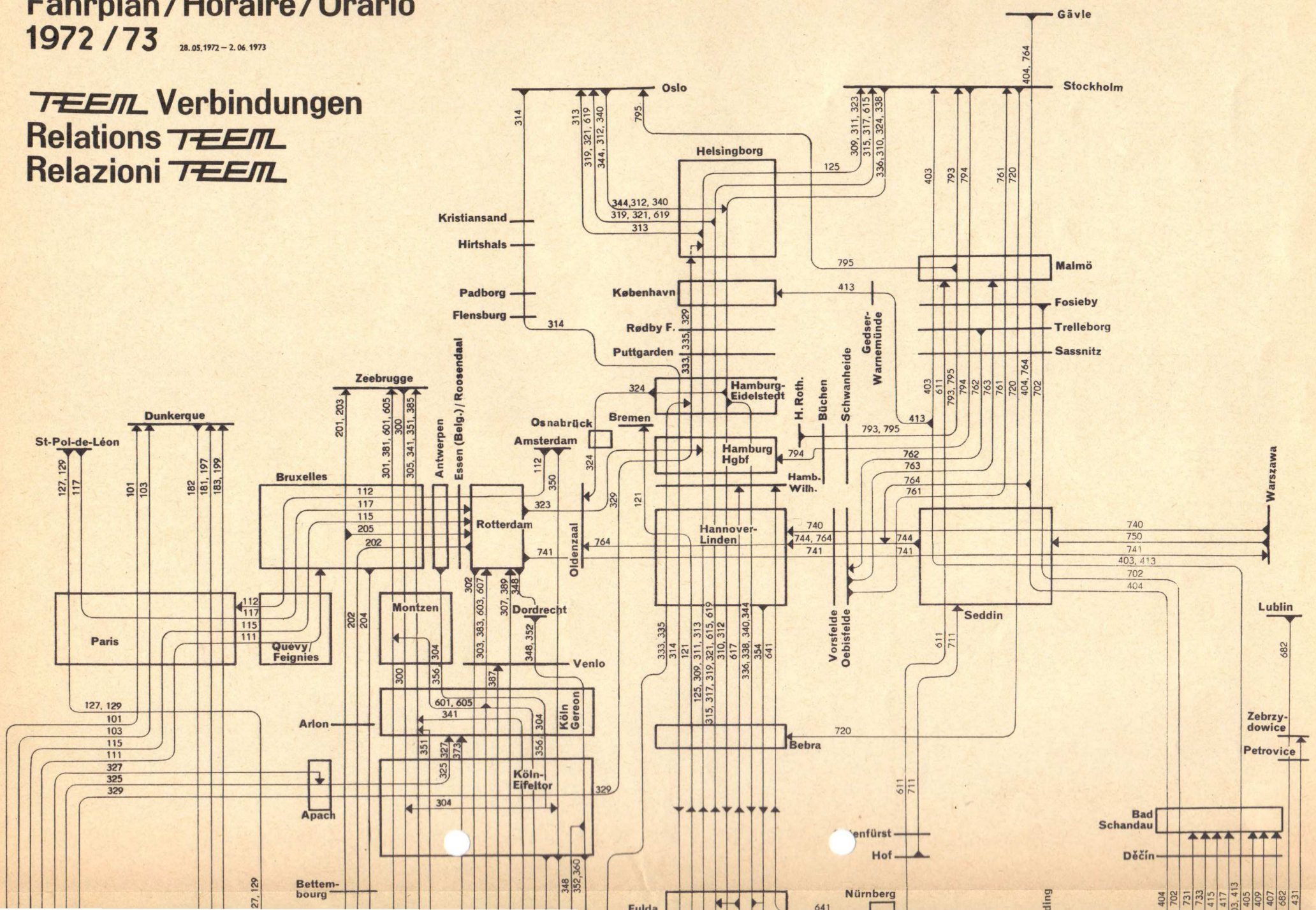
Reinhaltung der sanitären Anlagen in Bahnhöfen und in Zügen

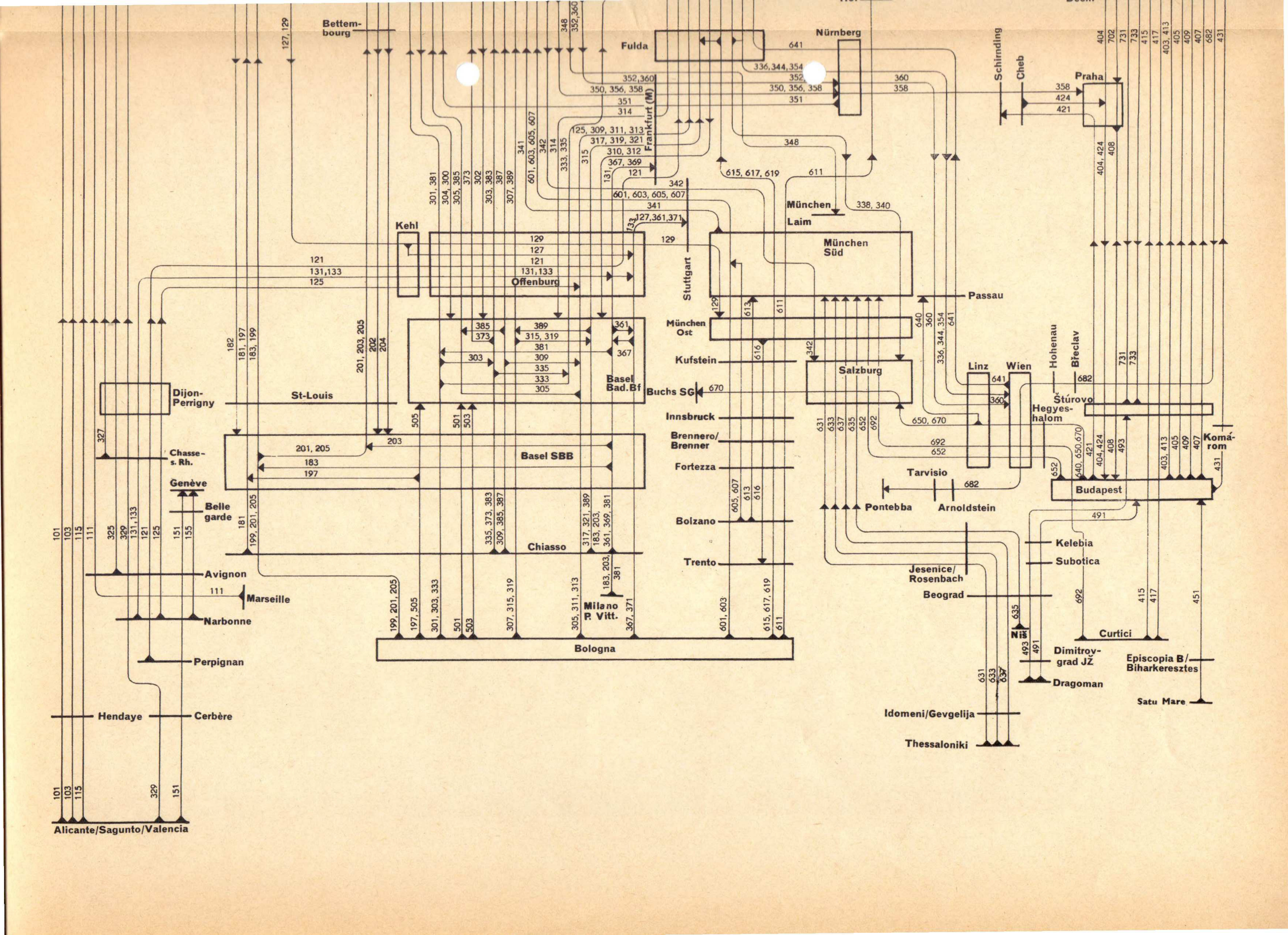
Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 940

Fahrplan / Horaire / Orario 1972 / 73

28.05.1972 – 2.06.1973

TEEM Verbindungen
Relations TEEM
Relazioni TEEM




Bettembourg
Fulda
Nürnberg
Schirnding
Cheb
Praha
Frankfurt (M)
Kehl
Offenburg
München Laim
München Süd
Stuttgart
Passau
München Ost
Kufstein
Salzburg
Buchs SG
Innsbruck
Brennero/Brenner
Fortezza
Bolzano
Trento
Milano P. Vitt.
Bologna
Basel Bad.Bf
Basel SBB
Chiasso
St-Louis
Dijon-Perrigny
Chasse-s. Rh.
Genève
Belle garde
Avignon
Marseille
Narbonne
Perpignan
Hendaye
Cerbère
Alicante/Sagunto/Valencia
Linz
Wien
Hohenau
Břeclav
Štúrovo
Hegyeshalom
Komárom
Budapest
Tarvisio
Pontebba
Arnoldstein
Jesenice/Rosenbach
Beograd
Kelebia
Subotica
Niš
Curtici
Dimitrovgrad JŽ
Dragoman
Episcopia B/Biharkeresztes
Satu Mare
Idomeni/Gevgelija
Thessaloniki