



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück	Wien, am 1. Oktober 1964	Jahrgang 1964
-----------	--------------------------	---------------

**Inhalt:** 51. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 52. Kampf der Verspätung  
 53. Etwas für jeden  
 54. Man schrieb uns



## Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß zweier Vershubteile, Entgleisung von 4 Wagen, Beschädigung eines Vershub-Tfz sowie einer doppelten Kreuzungsweiche und Verlegung der durchgehenden Hauptgleise 1 und 2 Schaden: S 20.000!),



### w e n n

- gleichzeitig die Zustimmung zum Ingangsetzen zweier Vershubteile erteilt wird, deren Vershubwege ineinander münden
- die Verständigung der beteiligten Bediensteten nur mangelhaft durchgeführt und
- der Vershubweg nicht beobachtet wird.

## 51. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

### a) Kurzschlußhandlung eines Fdl

Am 18. Juli um 13.19 Uhr wurde vom Fdl des Bf L. ein Bezirksgüterzug dem Nachbarbf W. angeboten und von diesem angenommen. Unmittelbar darauf wurde das Fahrsignal gegeben, der Zug abgemeldet und abgefertigt.

Nachdem der Fdl in W. die Eintragungen in das Zugmeldebuch durchgeführt hatte, wurde er von mehreren Reisenden um Auskunft gebeten. Einige Zeit später ging er auf den Platz und stellte fest, daß der bei ihm um 12.52 Uhr auf

Gleis 1 eingefahrene Güterzug **Richtung L.** — nach Beendigung der Ladearbeiten und Abwicklung eines Vorfahrens (Expreszug) — noch immer im Bf stand. Ein Blick auf das haltzeigende Ausfahrtsignal verleitete den Bediensteten zur irrigen Ansicht, auf die Freistellung des Ausfahrtsignals vergessen zu haben!

Im Glauben, sämtliche im Zugmeldebuch für den von L. zu erwartenden Bezirksgüterzug eingetragene Meldungen hätten sich auf den bei ihm stehenden Güterzug bezogen, stellte er das Ausfahrtsignal auf „Frei“, worauf der Zug um

13.24 Uhr — ohne Anbieten und Annehmen, ohne Fahrtsignal und ohne Abmeldung — in Richtung L. abfuhr. Der Fdl beobachtete die Ausfahrt des Güterzuges und war anschließend wieder am Fahrkartenschalter tätig. Plötzlich wurde er sich seiner Fehlhandlung bewußt und forderte sofort den Wärter des zwischen W. und L. liegenden Schrankenpostens auf, alle Züge anzuhalten; sodann schaltete er die Fahrleitung ab. Durch diese Maßnahmen gelang es, beide Züge nächst dem Schrankenposten anzuhalten. Die Annäherung erfolgte auf 150 m!

#### b) Einfahrt eines Güterzuges in besetzten Raumabschnitt

Zwischen den Bf E. und St. befinden sich die Blockposten E 1 und E 2. Wegen Umbaus im Bf St. war die Streckenblockung zwischen E. und St. außer Betrieb. Die Zugfolge wurde durch fernmündliches Rückmelden geregelt.

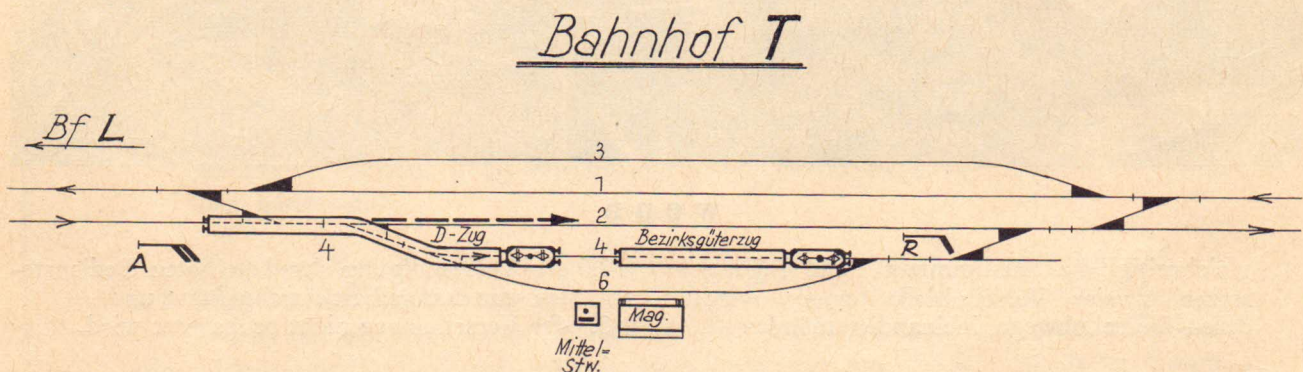
Am 22. Juli um 14.28 Uhr stellte der Blockwärter des Blockpostens E 2 das Blocksignal nach Vorbeifahrt eines Güterzuges auf „Halt“ und gab die Rückmeldung an Blockposten E 1 ab. Um 14.45 Uhr, bei Wahrnehmung des Vorläutens für einen weiteren Güterzug gleicher Fahrtrichtung, stellte der Blockwärter das Blocksignal wieder auf „Frei“, wiewohl er für den vorausgefahrenen Zug noch keine Rückmeldung vom Bf St. erhalten hatte. Dadurch fuhr der zweite Güterzug in den besetzten Raumabschnitt ein. Der Schlußschaffner des beim haltzeigenden

Einfahrtsignal des Bf St. stehenden Güterzuges bemerkte die Annäherung des Folgezuges und lief ihm haltsignalgebend entgegen; es gelang, ihn 50 m vor dem letzten Wagen des stehenden Güterzuges anzuhalten.

Abgesehen vom Verstoß des Blockwärters gegen Punkt 211 der DV V 3 — Fahren im Raumabstand — wurden noch folgende Fehler begangen:

1. Der Blockwärter hätte die Rückmeldung betreiben müssen (DV V 3, Punkt 218),
2. der Fdl des Bf St. hätte, da der Güterzug vor dem Einfahrtsignal länger als 5 Minuten angehalten wurde, die rückgelegene Zugfolgestelle (Blockposten E 2) hievon mit Angabe der mutmaßlichen Dauer verständigen müssen (DV V 3, Punkt 238).

#### c) Einfahrt eines D-Zuges auf besetztes Gleis



Am 21. Juli war die Sicherungsanlage des Bf T. außer Betrieb, die Weichen waren nur örtlich stellbar, mit Weichenschlüsseln ausgestattet und nicht signalabhängig.

Um 3.30 Uhr traf im Bf T. ein Bezirksgüterzug auf Gleis 4 ein. Der letzte Wagen mit beleuchtetem Zugschlußsignal stand in Höhe des Magazins. Nach Abmeldung des fälligen D-Zuges vom Nachbarbf L. um 3.40 Uhr ließ der Fdl im Bf T. die Weichen auf der Ausfahrseite für die

Fahrt durch Gleis 2 in der erforderlichen Stellung sperren und stellte das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Anschließend brachte er auch das Einfahrtsignal in Freistellung, ohne jedoch vorher das Umstellen der Weiche 4 angeordnet und die Prüfung und Sicherung der Fahrstraße (Gleis 2) auf der Einfahrseite durchgeführt zu haben.

Der Tzf-Führer des um 3.50 Uhr mit 40 km/h in den Bf einfahrenden D-Zuges bemerkte die falsche Weichenstellung und konnte

den Zug 30 m vor dem Schlußwagen des Bezirksgüterzuges anhalten! Dem Fdl, der sich auf den Platz begeben hatte, kam seine Fehlhandlung erst bei Einfahrt des D-Zuges auf das besetzte Gleis zum Bewußtsein, worauf er sofort Halt-

signale gab. Der Tfz-Führer hatte zu diesem Zeitpunkt bereits Bremsung eingeleitet.

Es lag Nichtbeachtung der Bestimmungen der Punkte 261, 264, 270 b), 272 und 274 der DV V 3 vor.

#### d) Abfahrt eines Güterschnellzuges ohne Zugschlußsignal

Am 1. August um 6.18 Uhr fuhr ein Güterschnellzug mit dem Zugführer allein (am hinteren Führerstand des Tfz) vom Bf P. ab. Dabei bemerkte der Weichenwärter auf der Ausfahrseite, daß das Zugschlußsignal fehlte. Er meldete seine Beobachtung sofort dem Fdl sowie jenem der unmittelbar benachbarten Abzweigstelle. Dieser notierte sich bei Vorbeifahrt des Zuges Gattung und Nummer des letzten Wagens und meldete die Daten an den vorgelegenen Bf H. Wegen Platzmangels und gedrängter Zuglage wurde der Zug in H. nicht angehalten, sondern fuhr zum nächsten Bahnhof weiter. Dort wurde festgestellt, daß 9 Wagen im Bf P. zurückgeblieben waren!

Die Erhebungen ergaben, daß am Vorfall 3 Bedienstete schuldtragend waren:

1. **Der Verschubleiter:** Er war für die Bildung des Zuges verantwortlich und hatte beim Zusammenschieben übersehen, daß zwischen den letzten 9 Wagen und dem restlichen Zug ein Abstand von 1 bis 2 m bestand.
2. **Der Kuppler:** Er kam dem Auftrag des Verschubleiters zum Kuppeln der einzelnen Wagengruppen nach, übersah aber dabei den Abstand vor der letzten Wagengruppe, weshalb das Kuppeln unterblieb.
3. **Der Zugführer** des Güterschnellzuges: Er mußte wissen, daß ihm — wegen Führung eines Güterzuges mit dem Zugführer allein — bei der Übernahme des Zuges alle Arbeiten der Zugbegleitmannschaft oblagen. Der Bedienstete nahm auf Grund der Mel-

dung des Wagenmeisters „Bremsung in Ordnung“ an, daß der gesamte Zug gekuppelt sei.

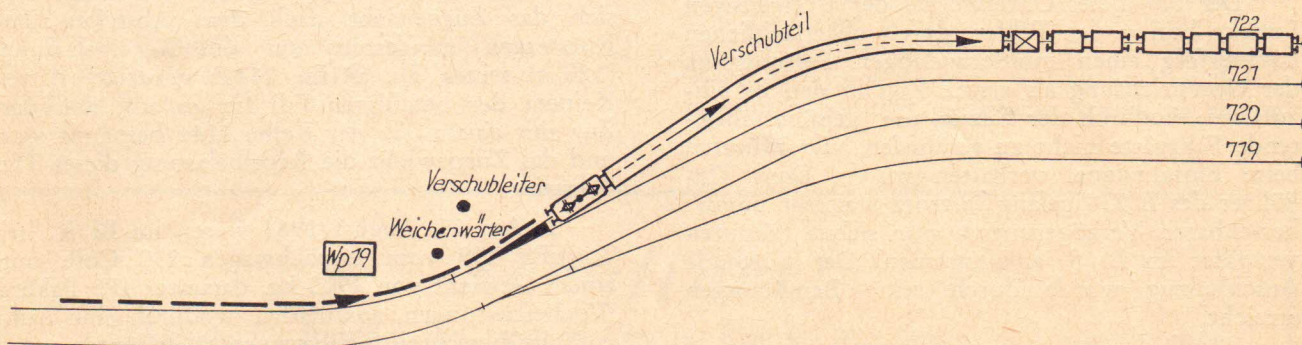
Der Fall zeigt, daß manchen Bediensteten die Bestimmungen des Punktes 427 bzw. 432 der DV V 3 nicht mehr geläufig sind. So sagte der Zugführer in seiner Einvernahme: „... Ich fragte auch deshalb nicht nach einem Zughelfer, da mir gar nicht bekannt ist, daß sich im Bf P. ein solcher befindet...“.

Der Zugführer mußte gemäß Punkt 427 wissen, daß ihm bei Güterzügen mit mehr als 60 Achsen im Zugausgangsbef ein besonders ausgebildeter Bediensteter — Zughelfer — zugeteilt werden muß. Bei Güterzügen bis 60 Achsen — wie im gegenständlichen Fall — hat ein vom Fdl zu bestimmender Bf-Bediensteter die für das Festhalten des Zuges erforderlichen Handbremsen zu erproben, das Tfz anzukuppeln sowie das Zugschlußsignal anzubringen und erforderlichenfalls zu beleuchten. Die Durchführung aller Arbeiten bzw. allfälliger Abfahrthindernisse hat der Zughelfer ungesäumt persönlich dem Zugführer zu melden.

Der Zughelfer im Bf P. hatte auch über Auftrag des Aufsichtsverschubmeisters das Zugschlußsignal am letzten Wagen angebracht, jedoch die Durchführung nur dem Auftraggeber nicht aber auch dem Zugführer gemeldet.

Den Schulungsbeamten wird empfohlen, die Bestimmungen über die Führung von Güterzügen mit dem Zugführer allein (DV V 3, Punkte 425—434) im Dienstunterricht eingehend zu behandeln.

#### e) Beschädigung von 7 Kleinwagen beim Verschub



Am 3. August um 16.53 Uhr wurde im skizzierten Bf der Wagensatz eines angekommenen Reisezuges (44 Achsen, an die durchgehende Bremse angeschlossen) mit dem Zug-Tfz in Rich-

tung Abstellgleis geschoben. Der Verschubleiter befand sich am ersten geschobenen Fahrzeug und war daher gleichzeitig als Spitzenverschieber tätig. Bei Vorbeifahrt am Weichenposten 19 sprang

der Bedienstete vom Vershubteil und befragte den Weichenwärter, ob im Gleis 722, auf dem der Wagensatz abgestellt werden sollte, hierfür ausreichend Platz sei. Wiewohl der Weichenwärter von der Besetzung des Gleises mit 7 Kleinwagen der Elektrostreckenleitung wußte, bejahte er die an ihn gerichtete Frage. Überdies gab er dem sich nähernden schiebenden Tfz Signal „Herkommen“. Der Vershubleiter selbst gab keine Signale, duldete jedoch die Signalabgabe durch den Weichenwärter.

Es kam — von den Beteiligten unbemerkt — zu einem starken Anfahren an die vor dem provisorischen Gleisabschluß stehenden 7 Kleinwagen, die durch Signal 25 „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“ gekennzeichnet waren, wobei ein Walterbahnwagen zertrümmert und 2 Motorbahn-

wagen sowie 4 Gerüstwagen schwer beschädigt wurden.

Sachschaden etwa S 100.000!

Hauptschuldtragend am Vorfall ist der Vershubleiter, der nach Abspringen beim Weichenposten 19 die Weiterfahrt des Vershubteiles ohne Spitzenverschieber zuließ; auch hatte er sich vor Befahren des Gleises 722 nicht vom Freisein des Vershubweges überzeugt. Schließlich duldete er die Signalabgabe seitens des Weichenwärters, der hiezu im gegenständlichen Fall gar nicht berechtigt war. Hätte der Weichenwärter keine Signale abgegeben, wäre der Vershubteil vom Tfz-Führer sicherlich angehalten und der Unfall vermieden worden.

## 52. Kampf der Verspätung

1. An einem der letzten starken Reisetage mußte der verspätete Eilzug 734 wegen Überschreitung der zulässigen Höchststachenzahl ab dem Bf V. in 2 Teilen geführt werden. Trotz der damit verbundenen Mehrarbeit war es durch Zusammenwirken der Beteiligten möglich, Verspätung einzubringen, so daß der Hauptzug fahrplanmäßig und der Nachzug nur 6 Minuten später abfahren konnte. Der Tfz-Führer des Hauptzuges, dem aus Erfahrung der Reisendenandrang und die umfangreichen Zuladungen von Gepäckstücken bei diesem Zug bekannt waren, bemühte sich, mit dem nach DV V 3, Punkt 475, zulässigen Vorsprung in den einzelnen Haltebf anzukommen, damit der Kurswagen seines Zuges im Umstellbf S. den Anschlußzug erreicht.

Bereits im ersten Haltebf mußte der Tfz-Führer erkennen, wie rasch unrichtiges Handeln eines Fdl sein Bemühen unwirksam machte.

Der Fdl dieses Unterwegsbf der zweigleisigen Strecke beging den Fehler, durch oberflächlichen Laufverfolg einen minderwertigen Personenzug der Gegenrichtung als ersten Zug in den Bf einzulassen, wodurch der Eilzug, um gleisüberschreitende Fahrgäste nicht zu gefährden, vier Minuten beim Einfahrsignal verhalten wurde. Dem Tfz-Führer des E 734 gelang es trotz weiterer unvorhersehbarer Verzögerungen, nur sieben Minuten verspätet im Bf S. anzukommen. Der wartende Anschlußzug wurde durch seine Bemühungen erreicht.

Auch der Nz 734 wurde auf dem anschließenden eingeleisigen Streckenabschnitt durch Fehldisposition des Fdl im Bf P. wegen Wartens auf den Eingang der Rückmeldung für den Hauptzug fünf Minuten und im weiteren Lauf durch Kreuzungen empfindlich mehrverspätet.

2. Am 1. August 1964 blieb der Kärnten-Expreß Ex 155 im km 3,6 wegen Überschreitung der Regelbelastung um 118 t zwischen den Bf S. und L. liegen. Dem auf der eingeleisigen Strecke stehenden Zug mußte ein Vorspann-Tfz zugeführt werden. Seine Verspätung von 126 Minuten erhöhte sich dadurch auf 160 Minuten. Weiters wurden hiedurch sein Gegenzug Ex 154 und mehrere Reise- sowie Güterzüge erheblich verspätet. Wie kam es dazu?

Im Grenzbef S. trug der Zugführer bei Übernahme des Zuges im Fahrtbericht, Wagenausweis und Bremszettel an Stelle des Tfz 1141.30 irrig das Tfz 1110.30 ein, welches im Streckenabschnitt bis B. eine höhere Regelbelastung hat als das ermittelte Zuggewicht. Im Unterwegsbf B. wurden mehrere Kurswagen abgestellt. Da der Tfz-Führer des Tfz 1141.30 in diesem Bf vom Zugführer keinen Bremszettel mit den geänderten Werten erhielt, war ihm das Zuggewicht von 438 t ab Bf B. nicht bekannt. Er war der Meinung, daß sich das Zuggewicht nach dem Abstellen der Kurswagen mindestens auf die Regelbelastung (320 t) seines Tfz (Reihe 1141) reduziert hätte. Keinem der beteiligten Fdl fiel es auf, daß der Zug mit einem Tfz der Reihe 1141 bespannt war und das Zuggewicht die Regelbelastung dieses Tfz überstieg.

3. Am 14. August 1964 waren im Bf K. bei Zug Ex 199 vom Gepäckwagen 230 Colli mit einem Gewicht von 4900 kg, darunter 170 Pakete Wochenzeitungen, auszuladen, wodurch eine Aufenthaltsüberschreitung von sechs Minuten entstand. Obwohl dieser Zug am Zugschluß den laut Zugbildeplan A nur für Bf K. vorgesehenen Expreßgutkurswagen 70 führte, wurden diese Güter im Zugausgangsbf nicht in diesen Wagen — in dem ausreichend Laderaum vorhanden war —, sondern in den Gepäckwagen verladen.

## 53. Etwas für jeden

**Fahrtbericht; Eintragungen bei Mangel an Bremsgewicht**

Der Fahrtbericht ist nach DV V 3, Punkt 518, dem Vordruck entsprechend auszufertigen. Dieser sieht für Spalte 6 der Rückseite die Eintragung des Bremsgewichtes, getrennt nach erforderlichem und vorhandenem, vor. Für die Errechnung des erforderlichen Bremsgewichtes dient nach DV M 26, Punkt 85, das „Erforderliche Bremsausmaß“, worunter nach Punkt 86, letzter Absatz, das im Fahrplan des betreffenden Zuges angegebene Bremsausmaß zu verstehen ist. Das in Spalte 6 der Rückseite des Fahrtberichtes einzutragende erforderliche Bremsgewicht ist sonach mit dem im Fahrplan angegebenen erforderlichen Bremsausmaß zu errechnen.

Ergibt der Vergleich der Eintragungen des erforderlichen und vorhandenen Bremsgewichtes Mangel an letzterem, so ist nach den Punkten 95 und 97 der DV M 26 vorzugehen. Keinesfalls darf die Eintragung des erforderlichen Bremsgewichtes durchgestrichen werden.

Verspätungen, die sich bei Mangel an Bremsgewicht aus der Vorschreibung der verminderten Geschwindigkeit ergeben, sind in Spalte „Verspätungsbegründung“ durch den Hinweis „siehe A-Befehl“ zu begründen.

**Anhalten von Zügen auf Bergstrecken**

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß Züge auf Steilstrecken außerplanmäßig angehalten werden. Nachstehend Auszüge aus unseren diesbezüglichen Aufschreibungen:

Datum	Zug	Ort
6. 3. 64	2671	ES Brennero/Brenner
6. 3. 64	2970	Bl Spital am Semmering 1
11. 3. 64	1568	Bl Spital am Semmering 1
13. 3. 64	5358	ES Mitterndorf-Zauchen
17. 3. 64	G 868	Bl Kliebergasse
12. 7. 64	G 5	ES Pians
13. 7. 64	2961	Bl Breitenstein 1
14. 7. 64	G 62	ES Semmering
15. 7. 64	G 665	Bl Eichberg 1

In der Mehrzahl der Fälle hätte das Anhalten in der Steigung vermieden werden können!

Denken wir doch an die nachteiligen Auswirkungen solcher Fehlhandlungen auf die E-Tfz.

Auch die für die Zugbelastung maßgebende Leistungsfähigkeit der E-Tfz ist nur begrenzt. **Ihrer Ermittlung ist zügiges Fahren zugrunde gelegt.**

In großen Steigungen und bei ungünstigen Verhältnissen ergibt sich beim Anfahren eine Überbeanspruchung der Fahrmotoren und regelmäßig deren Schädigung. Außerdem ergeben sich bei ausgelasteten Zügen mit Nachschiebe-Tfz, insbesondere in unübersichtlichen Streckenabschnitten, Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit von Zug- und Nachschiebe-Tfz, so daß der Zug manchmal nicht mehr anfahren kann.

Nachlässigkeiten der Fdl, Stellwerks- oder Blockwärter haben daher zur Folge, daß Tfz oft viele Tage ausfallen und die Verkehrsabwicklung empfindlich beeinträchtigt wird.

Gleiches gilt auch für starkes Herabmindern der Geschwindigkeit; auch in solchen Fällen ist es oft schwierig, dem Zug rasch wieder seine fahrplanmäßige Geschwindigkeit zu geben.

**V-Bedienstete!**

Wir erinnern daher an Punkt 303 der DV V 3:

**„Mit Rücksicht auf die Beanspruchung von Tfz und Zugvorrichtungen ist das außerplanmäßige Anhalten von Zügen, besonders in Steigungen, tunlichst zu vermeiden.“**

Achtet darauf, daß die Züge in Steigungen nicht unnötig angehalten oder in ihrem Lauf beeinträchtigt werden. In Zweifelsfällen ist es besser, einen schweren Zug in einem rückliegenden Bf warten zu lassen, als sein Anhalten auf der Bergfahrt zu riskieren.

Disponiert und überlegt richtig!

Dann hilft Ihr die Betriebstauglichkeit unserer kostbaren Tfz zu erhalten. Ihr sichert damit rechtzeitige Bespannung der Züge, ermöglicht rasche Abfuhr der Güter, pünktliche Verkehrsabwicklung und hilft erhebliche Kosten zu sparen!

**Schaffner!**

Bedenkt immer, daß der Reisende Kunde der Bahn ist! Als solcher hat er Anspruch auf höfliches Entgegenkommen. Grüßt, wenn Ihr den Wagen oder das Abteil betretet! Von Eurem Benehmen hängt nicht nur das Ansehen Eures Standes, sondern auch jenes Eures Dienstgebers ab!

