



Zahnmeister  
 Eggenburg  
 Eingel. 10. JAN. 1964  
 Zl. .... Btg. ....

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück	Wien, am 1. Jänner 1964	Jahrgang 1964
----------	-------------------------	---------------

- Inhalt: 1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 2. Anhalten von Zügen auf Bergstrecken  
 3. Brandschutz  
 4. Unfallverhütung  
 5. Lösung des 24. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“  
 6. Lösung des 25. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

## V-Bedienstete!

Die Österreichischen Bundesbahnen haben ein Netz schnellfahrender Güterzüge (Güterschnell- und Gütereilzüge) aufgebaut, mit dem ihren Kunden rasche Beförderungsmöglichkeiten im Städteverkehr und darüber hinaus im Verkehr mit dem Ausland geboten werden.

Wie sehr die Straßenkonkurrenz bemüht ist, den Wettbewerb mit der Eisenbahn selbst auf große Entfernungen zu bestehen, zeigt ein Werbeblatt einer internationalen Spedition, das durch Einlage in eine weit verbreitete Verkehrs-Fachzeitschrift vielen Bahnkunden zugestellt wurde und dessen Inhalt auszugsweise lautet:

### Intensivierter LKW-Verkehr nach Belgien

Wir fahren 2 mal wöchentlich die Strecke

#### Wien — Antwerpen — Wien

Laufzeit 48 Stunden  
 mit Anschluß an  
 alle Stationen in Belgien und Österreich

#### Wien — Stuttgart — Wien

Laufzeit ca. 36 Stunden

#### Wien — Rotterdam — Amsterdam — Wien

Laufzeit 48 Stunden

Besten und schnellsten Stückgut-Dienst  
 von und nach

#### Italien

Laufzeit 48 Stunden

#### Spezial-Direkt-Dienst

Schweiz usw.

Was die Eisenbahnen diesem Anbot entgegenstellen können, ist aus nachstehender Zeichnung zu ersehen.

Trotz ganz erheblicher Zeitverluste durch Zugbildung, Wagenübergang und Grenzbehandlung, sind die Eisenbahnen besonders auf große Entfernungen schon durch das Anbot einer **täglichen Abfuhr**, aber auch hinsichtlich **Beförderungsdauer** durchwegs konkurrenzfähig, aber nur unter der

### Voraussetzung,

daß durch

#### Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit

im Güterverkehr — und ganz besonders im Güterschnell- und Gütereilzugsverkehr — unseren Kunden das geboten wird, was sie vom größten und leistungsfähigsten Transportunternehmen mit Recht erwarten dürfen.

Ich darf daher von allen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes wirksame Unterstützung unserer Bemühungen erwarten,

#### Verspätungen

und sonstige Unregelmäßigkeiten im

#### Güterschnell- und Gütereilzugsverkehr

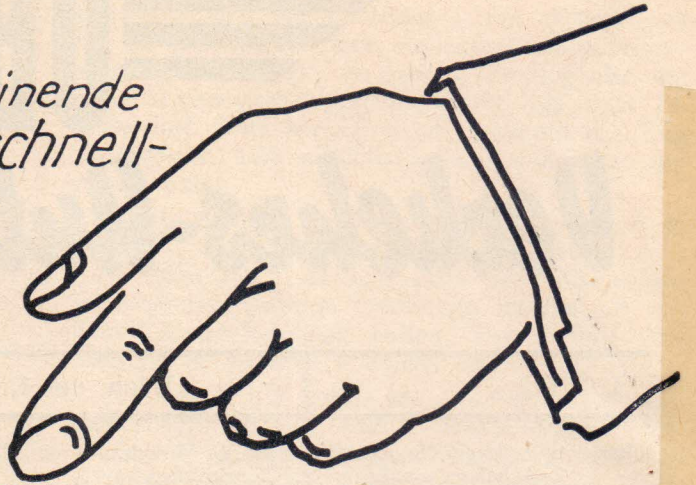
— und bei deren Zubringerzügen — auszuschalten.

K e p n i k

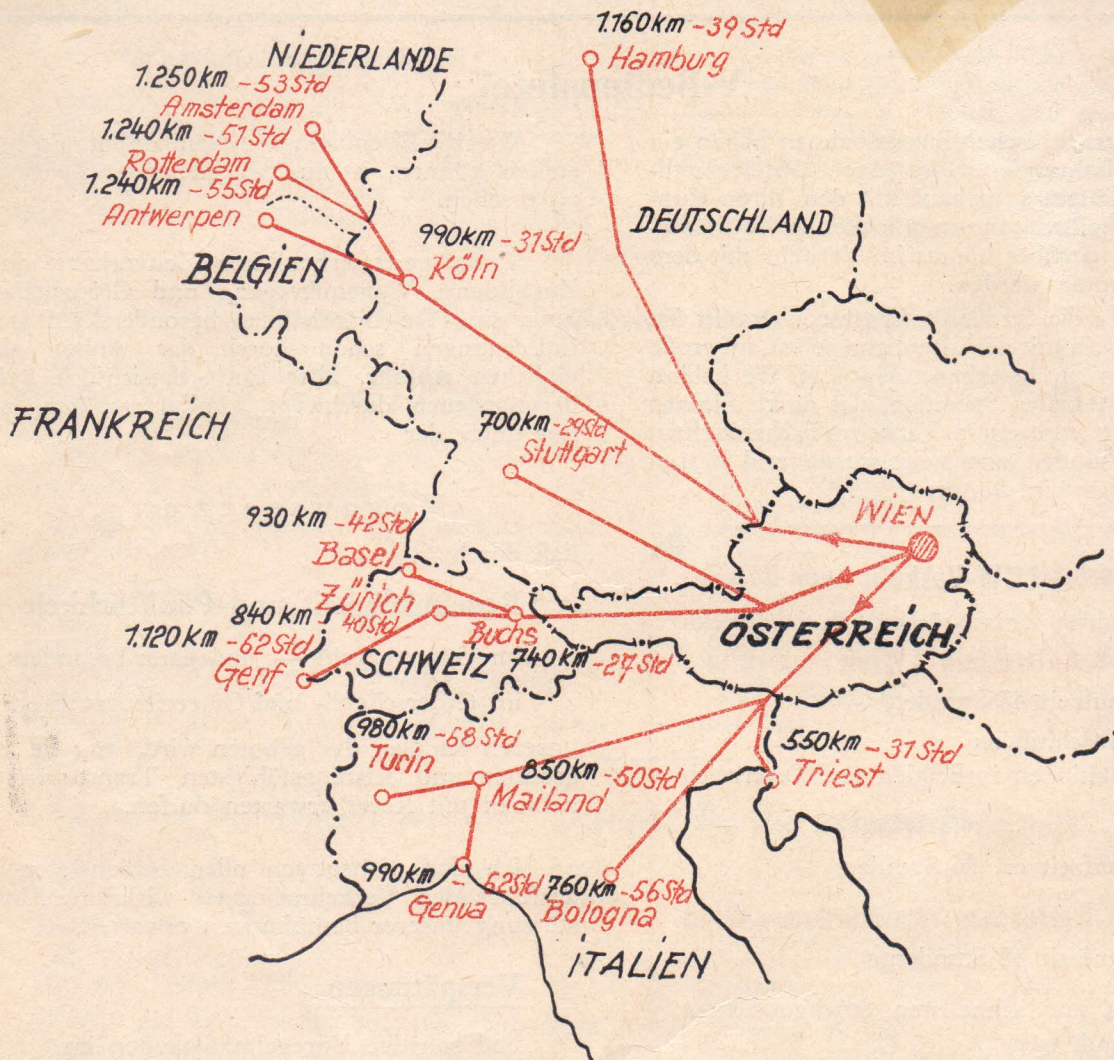
Streckenleitung Wien FJB  
 Eingel. - 9. JAN. 1964  
 Zl. .... Btg. ....



Auch unbedeutend erscheinende  
 Verspätungen im Güterschnell-  
 und Gütereilzugsverkehr  
 können zu Anschlußversäumnis  
 und damit zu sehr erheblicher  
 Verlängerung der  
 Beförderungsdauer  
 führen.



Das bieten die  
 Eisenbahnen ihren Kunden an:



Rasche und pünktliche Beförderung ist das wirksamste Werbemittel  
 der Österreichischen Bundesbahnen im Wettbewerb.

Nahezu 25% der österreichischen Ausfuhr wurden im 1. Halbjahr 1963 auf der  
 Straße befördert!



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

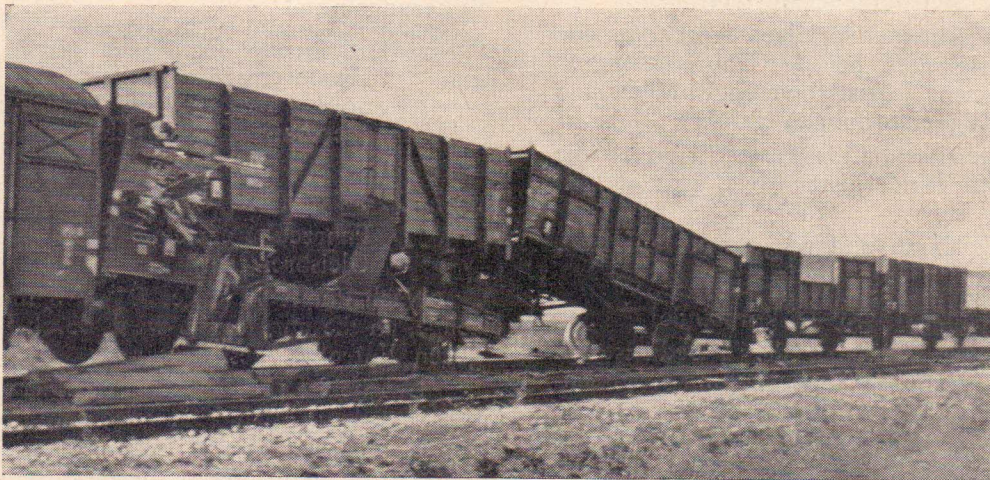
Zusammenstoß eines Güterzuges mit einer Wagengruppe bei Einfahrt in den Bf G. — Entrollen einer Wagengruppe

Wie oft schon wurde an dieser Stelle über die Bedeutung der Fahrstraßenprüfung gesprochen! Dennoch kommt es immer wieder zu Einfahrten auf besetzte Gleise und zu Zugzusammenstößen mit schweren Folgen, weil manche Bedienstete sich über die für die Fahrstraßenprüfung geltenden Vorschriften hinwegsetzen. Sie **meinen, glauben oder nehmen** an, daß das Einfahrgleis frei sei. Wie sehr sich so mancher im Irrtum befand, bewiesen bereits viele im Verkehrs-Unterrichtsblatt besprochenen Fälle. Wir

bringen erneut ein Beispiel unterlassener Fahrstraßenprüfung:

Am 21. November um 3.38 Uhr stieß der im Bf G. auf Gleis 11 einfahrende Güterzug mit einer 30 m von der Grenzmarke der Weiche 13 entfernt abgestellten Wagengruppe (33 Wagen) zusammen. Dabei entgleisten der Gepäckwagen des Güterzuges sowie 4 Wagen der abgestellten Wagengruppe. Von dieser wurden 2 Wagen zertrümmert, 2 schwer und 9 weitere leicht beschädigt.

Es entstand Sachschaden in der Höhe von S 1,000.000!



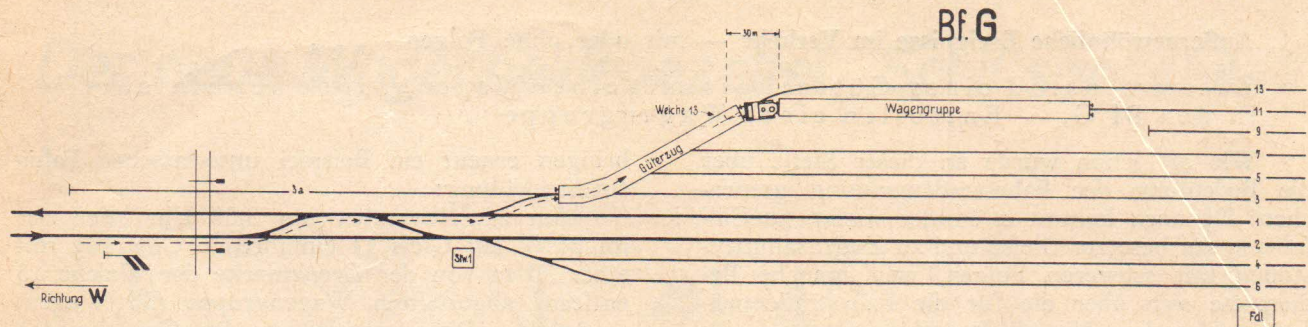
#### Zugführer!

Nur bei **richtigen** Frequenzangaben in den Fahrtberichten können wir unsere Kunden gut bedienen und wirtschaftlich fahren.

#### Kontrollorgane!

Auch die Überprüfung der Frequenzeintragen gehört zu Euren Pflichten!





Im skizzierten Bf obliegt dem Verschubaufseher die Prüfung der Fahrstraße bei Einfahrten auf die Gleise 5—11. Der Auftrag hierzu wird jeweils mündlich vom Fdl erteilt. Der Verschubaufseher hat den Vollzug der Fahrstraßenprüfung in einen Vormerk einzutragen.

Nachdem der Fdl um 3.27 Uhr den Verschubaufseher mündlich in der Fahrdienstleitung zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Güterzuges nach Gleis 11 beauftragt hatte, meldete der Verschubaufseher — ohne die Fahrstraßenprüfung am Platz durchgeführt zu haben — um 3.28 Uhr das Freisein dieses Gleises. Er hatte vergessen, daß Gleis 11 bereits seit 23.00 Uhr des Vortages mit 33 Wagen besetzt war!

Auch in diesem Fall sah der Bedienstete sein Verschulden ein — doch wie so oft, zu spät!

Er war zu bequem, die Fahrstraßenprüfung, wie vorgeschrieben, am Platz vorzunehmen! Muß solches Verhalten nicht als grobfahrlässig bezeichnet werden?

#### Fdl, Stellwerksbedienstete!

In kurzer Aufeinanderfolge vorgekommene grobe Nachlässigkeiten bei der Fahrstraßenprüfung haben zu sehr folgenschweren Unfällen und bedenklichen Zuggefährdungen geführt.

Von der gewissenhaften Feststellung, ob die Fahrstraße von Hindernissen frei ist, hängen Menschenleben ab.

Denkt stets daran und vergeßt nie auf Eure Prüfpflicht!

#### Betriebskontrollore, Bf-Vorstände!

Es ist Eure Aufgabe, die V-Bediensteten immer wieder an die große Bedeutung gewissenhafter Pflichterfüllung zu erinnern.

Lässigkeit in der Handhabung der Dienstaufsicht rächt sich!

Am gleichen Tag entrollten beim Verschub eines anderen Güterzuges im gleichen Bf 5 Wagen

auf die Strecke; sie rollten über 2 unabgeschrankte EK und kamen schließlich nach 2,5 km Fahrt in einem ebenen Streckenabschnitt von selbst zum Stillstand.

Die 5 Wagen waren während des Verschubes des Güterzuges vorübergehend auf Gleis 2 abgestellt und mit einem Unterlagskeil gegen Entrollen gesichert worden. Kurz darauf erhielt ein Schaffner vom Zugführer den Auftrag, mit dem Zug-Tzf und 2 Wagen an die 5 Wagen anzufahren, diese anzukuppeln und nach Gleis 1 zu überstellen. Der zur Leitung dieses Teilverschubes beauftragte Schaffner näherte sich mit dem Tzf und den 2 geschobenen Wagen der abgestellten Wagengruppe, sprang ab und versuchte nach dem Anfahren zu kuppeln. Infolge steifer Kupplung mißlang der Versuch, der Unterlagskeil wurde vom Gleis abgeschleudert und die 5 Wagen entrollten auf die Strecke. Daß es bei diesem Ereignis nicht zu schweren Folgen — z. B. Zusammenprall mit Straßenfahrzeugen — kam, ist wohl nur einem glücklichen Umstand zu danken! Welche Lehren können aus diesem Beispiel gezogen werden?

#### Sicherungsmittel

nach DV V 3, Pkt. 120 sind:

Handbremsen, dreikantige Unterlags-hölzer, Radvorleger, Unterlagskeile und sperrbare Klemmkeile.

#### Bremsmittel

nach DV V 3, Pkt. 108 sind:

Fahrzeugsbremsen, Hemmschuhe und Gleisbremsen.

Nach Punkt 92 j) der DV V 3 müssen Fahrzeuge, an die angefahren wird, durch Bremsmittel gegen Entrollen gesichert sein.

Das heißt: Muß an ein mit einem Unterlagskeil unterlegtes Fahrzeug angefahren werden und besteht die Gefahr des Entrollens z. B. auf die Strecke, so muß der Unterlagskeil, da er nur ein **Sicherungsmittel** ist, vor dem Anfahren entfernt und durch ein **Bremsmittel**, z. B. Hemmschuh, Handbremse, ersetzt werden!

## 2. Anhalten von Zügen auf Bergstrecken

Auf einer Steilstrecke fuhr ein schwerer Güterzug, bespannt mit einem E-Tzf der Reihe 1020, bergwärts. Bei Annäherung an das Einfahrsvorsignal eines Bf zeigte dieses „Vor-

sicht“. Der Tzf-Führer ermäßigte die Geschwindigkeit durch Abschalten. Da das Einfahrtsignal „Halt“ zeigte, mußte er die Bremsung einleiten. Etwa 20 m vor Erreichen des Einfahrtsignales wurde dieses auf „Frei“ gestellt. Sofortiges Auf-



schalten durch den Tfz-Führer hatte keinen Erfolg, da der Zug noch eingebremst war und nicht rasch genug gelöst werden konnte.

Der Zug kam zum Stehen und die Bremse wurde gelöst. Trotz dreimaligen Versuches gelang es nicht, anzufahren. Es war vielmehr notwendig, den Zug in den 4 km rückliegenden Bf zurückzuschieben. Dort erst konnte die Anfahrt erfolgreich vorgenommen werden.

**Das Anhalten erfolgte ohne zwingenden Grund. Der Fdl hatte übersehen, die Signale rechtzeitig in die Freistellung zu bringen!**

Durch das Anhalten und Zurückschieben des Zuges wurde der Zugverkehr auf der eingleisigen, stark beanspruchten Steilstrecke empfindlich gestört. Zwei Folgezüge mußten in rückgelegenen Bf angehalten werden und erlitten dadurch erhebliche Verspätungen.

Daß es sich im geschilderten Beispiel nicht um einen Einzelfall handelt, zeigt die Tatsache, daß allein in der Zeit vom 23. 10. bis 3. 11. 1963 in 11 Fällen schwere Züge in Steilstrecken vor Einfahr- oder Blocksignalen angehalten wurden.

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

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

So groß auch die Vorteile der E-Tfz namentlich auf Steilstrecken sein mögen, ist die für die Zugbelastung maßgebende Leistungsfähigkeit der E-Tfz doch begrenzt. Es muß besonders darauf hingewiesen werden, daß deren Ermittlung züliges Fahren als Voraussetzung zu Grunde gelegt wurde.

In großen Steigungen und bei ungünstigen Verhältnissen ergibt sich daher beim Anfahren

eine Überbeanspruchung der Fahrmotoren und vielfach Schädigung derselben. 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 überhaupt 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!

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

### 3. Brandschutz

Die laufende Heizperiode gibt Anlaß, einige wesentliche Bestimmungen der Brandschutzvorschrift B 28 in Erinnerung zu bringen:

„Öfen sind auf eine feuerhemmende Unterlage zu stellen. Sie dürfen nicht überheizt werden. In der letzten Stunde vor Dienstschluß muß das Feuer in den Öfen verlöscht und die Luftzufuhr zum Rost durch Abschluß aller Türen abgestellt sein. Schäden an Öfen müssen sofort nach ihrem Auftreten dem Dienstvorstand oder dem Bahnmeister gemeldet werden. Öfen mit feuergefährlichen Schäden dürfen nicht vor deren

Behebung geheizt werden. Ausgebrannte Öfen sind sofort auszuwechseln.

Feuergefährliche und leicht brennbare Flüssigkeiten (Petroleum, Schmieröl, Benzin, Brennöl, Spiritus u. dgl.) dürfen in den Arbeitsräumen höchstens in einer dem Tagesbedarf entsprechenden Menge und nur in bruchsicheren, verschließbaren Gefäßen, niemals aber in offenen Behältern aufbewahrt werden. Sie dürfen niemals in Abwasserkanäle oder Rohrleitungen weggegossen werden. In jedem auf der Strecke befindlichen Dienstraum dürfen nicht mehr als 5 Liter dieser Flüssigkeiten eingelagert werden.“

### Fdl, Zugmannschaften!

Denkt daran, daß **die** Reisenden erwarten, während der kalten Jahreszeit in geheizten Wagen befördert zu werden. Hiezu gehört, daß schon **vor Abfahrt des Zuges** im Zugausgangsbf im Wageninneren eine Temperatur von 15—18° C erreicht wird. Diese Bestimmung bleibt besonders häufig in Bf von Nebenbahnen unbeachtet, wo meist viel zu kurz vorgeheizt wird.



