

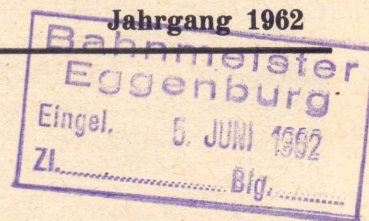
Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1962

Jahrgang 1962

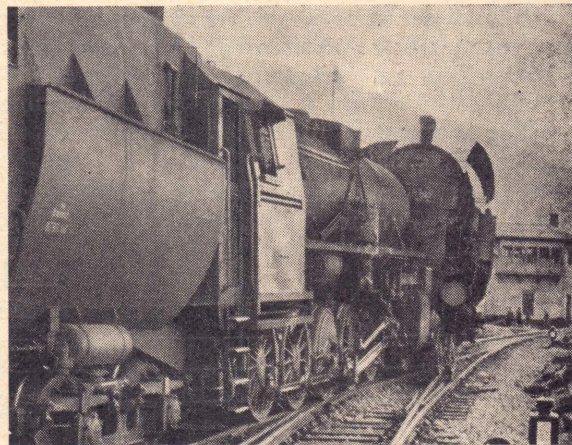
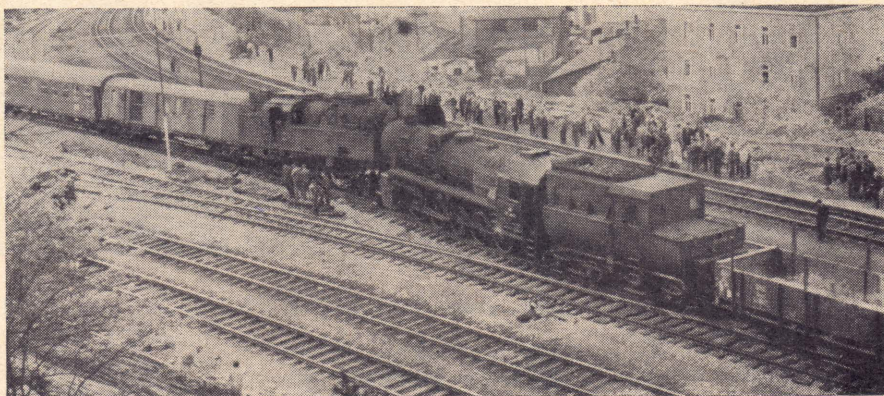
- Inhalt:
- 31. Erläuterungen
 - 32. Nutzung von Zugpausen zum Verschieben — ja oder nein?
 - 33. Neues und Interessantes
 - 34. Immer wieder Überschreitung der Lieferfrist!
 - 35. Rückstellvorrichtungen der Notbremseinrichtungen (4. Fortsetzung)
 - 36. Neuerliche Trunkenheitsanstände!
 - 37. Unfälle von Wagenreinigungsbediensteten beim Vershub
 - 38. Lösung des 19. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“
 - 39. 20. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Das ist das Ergebnis

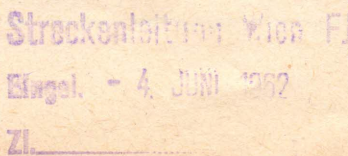
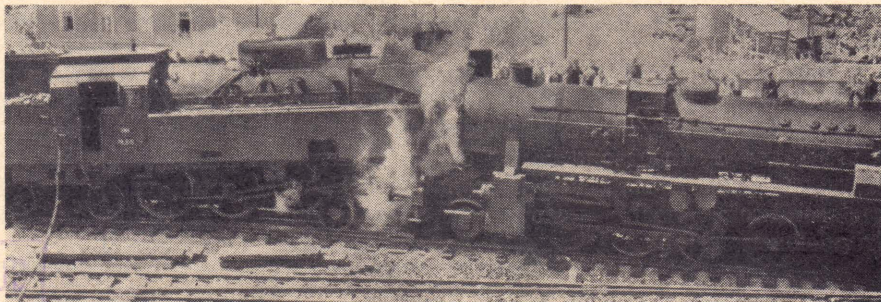
(Zusammenstoß eines ausfahrenden Güterzuges mit einfahrendem Eilzug, Verletzung von 32 Personen, Entgleisung des Tfz des Eilzuges sowie von fünf Güterwagen, wobei einer völlig zertrümmert wurde

Schaden: S 250.000!)



wenn

die Fahrstraßenprüfung und -sicherung nur mangelhaft durchgeführt wird.



31. Erläuterungen

Zu Punkt 74 der DV V 2 und Punkt 248 der DV V 3

Gemäß DV V 2, Punkt 74, dient der **Befehlsstab** dem Fdl zur Abfertigung von Zügen mit Personenbeförderung sowie Güter- und Dienstzügen, die ohne Zugbegleitmannschaft oder nur mit dem Zugführer allein verkehren. Die Vorschrift besagt jedoch nicht, daß bei obenangeführten Zügen der Abfahrauftrag ausschließlich vom Fdl erteilt werden muß.

Grund:

Nach Punkt 284 der DV V 3 umfaßt die **Abfertigung** die Feststellung der Abfahrbereitschaft, die Abfahrlaubnis und den Abfahrauftrag. Im Bf obliegt die Abfertigung in der Regel dem Fdl; wenn dort der Zugführer den Abfahrauftrag erteilt, so ist er an die **Abfahrlaubnis** des Fdl gebunden. Diese kann mündlich, fernmündlich, durch Vermittlung eines V-Bediensteten, durch Freistellen des Ausfahr- bzw. Deckungssignals oder auch durch Lautsprecher erteilt werden (Tafel B 15 a, b oder c des Besonderen Anhanges).

Das heißt, daß z. B. bei einem mit dem Zugführer allein besetzten Güterzug in einem in der Tafel B 15 b angeführten Bf, nach Freistellung des Ausfahrsignals, die der Erteilung der **Abfahrlaubnis** entspricht, der **Abfahrauftrag vom Zugführer mit Signal 55** erteilt wird.

Die Aufnahme eines Bf in die Tafel B 15 soll dem Fdl Erleichterung der Abfertigung bringen. Es wäre also widersinnig, wenn der Fdl eines solchen Bf neben der Abfahrlaubnis auch den Abfahrauftrag erteilen müßte; die Tafel B 15 würde sich damit erübrigen.

Zu Punkt 486 der DV V 3

Es wurde angefragt, ob der Tfz-Führer eines personenbefördernden Zuges jedesmal vor der Abfahrt aus einer Anhaltestelle Signal 47 „Achtung“ zu geben hat.

Antwort: Nein!

Punkt 486 besagt, daß ein am Bahnsteig zum Stillstand gekommener personenbefördernder Zug vom Tfz-Führer nur über besonderen Auftrag und nach Abgabe des Signals 47 wieder in Bewegung gesetzt werden darf. Dieser „Besondere Auftrag“ ist nicht mit „Abfahrauftrag“ identisch. Im Sinne dieser Bestimmung wird ein Zug z. B. dann in Bewegung gesetzt, wenn er wegen einer Ausladung vorgezogen oder zurückgeschoben werden muß. Eine solche Bewegung wird auch dann erforderlich sein, wenn ein Zug zwar am Bahnsteig, nicht aber an der vorgeschriebenen Stelle angehalten hat. In solchen Fällen bedarf es eines **besonderen Auftrages**. Der Tfz-Führer hat nach Erhalt dieses Signal 47 abzugeben, um die Reisenden zu warnen.

Nach dem **Abfahrauftrag** braucht demnach das Achtungssignal **nicht** gegeben werden.

32. Nutzung von Zugpausen zum Verschieben — ja oder nein?

Jeder Fdl wird sich oft folgende Frage gestellt haben: Kann ich die Pause von . . . bis . . . noch zu dieser oder jener Verschubarbeit nutzen oder muß ich befürchten, dadurch den nächstfälligen Zug zu verhalten und damit ein Verkehrsdienstschreiben („Mangel“) zu bekommen?

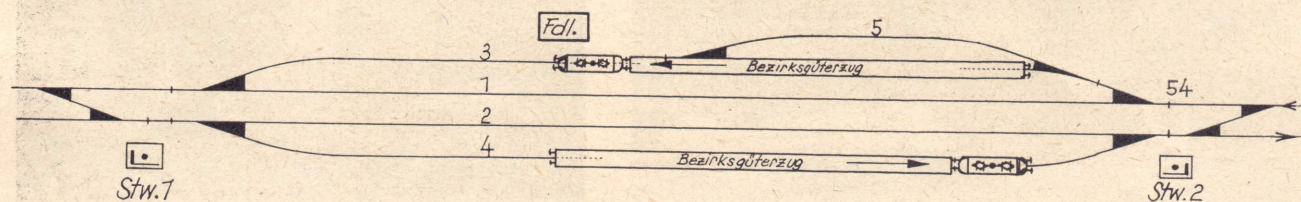
Die Vorschrift hilft dem Bediensteten, sich richtig zu verhalten.

Zuerst seien die für diese Frage in Betracht kommenden Punkte 9, 10, 48, 49, 58, 73, 79,

für die Durchführung von Verschubarbeiten. Bei diesen obliegt dem Fdl die Aufsicht, die die **zweckmäßige** Anordnung und Überwachung des Verschubdienstes umfaßt; auch ist er für die **rechtzeitige** Anordnung der Verschubeinstellung vor Zugfahrten verantwortlich.

Dazu ein Beispiel:

Auf Gleis 3 des skizzierten Bf steht ein Bezirksgüterzug, der 37 Minuten verspätet ist und auf Gleis 5 einen Wagen beizustellen hat. Um die Beistellung durchführen zu können, ist es wegen der Länge des Zuges notwendig, eine



178, 181, 299, 336, 343 und 475 der DV V 3 angeführt.

Nach diesen Punkten ist es Aufgabe des Fdl, darauf hinzuwirken, daß bei Wahrung der Verkehrssicherheit **die Betriebsabwicklung bestens gefördert wird**. Insbesondere ist dafür Sorge zu tragen, daß der Einsatz von Personal und Fahrbetriebsmitteln nach **streng wirtschaftlichen Grundsätzen** erfolgt. Dies gilt natürlich auch

Wagenlänge zurückzuschieben, wobei die Weiche 54 verstellt werden muß. Diese Verschubbewegung — Dauer zirka 8—10 Minuten — kann jedoch erst nach Durchfahrt eines Zuges auf Gleis 1 vorgenommen werden. Unterdessen ist um 8.01 Uhr auf Gleis 4 ein weiterer, 70 Minuten verspäteter Bezirksgüterzug eingefahren, der ebenfalls auf Gleis 5 Verschubarbeiten vornehmen soll.

