

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1962

Jahrgang 1962

Inhalt: 40. Erläuterungen  
41. Entgleisung einer Sperrfahrt  
42. Rückstellvorrichtungen der Notbremseinrichtungen (Schluß)  
43. Einfahrt eines Bezirksgüterzuges in besetzten Raumabschnitt  
44. Eigenmächtiges Handeln verursacht Zugzusammenstoß  
45. Kundendienst  
46. Unfallverhütung



## 40. Erläuterungen

### Zu Punkt 12 der DV V 2

Es wurde angefragt, wer für die Anbringung des **Zugschlußsignals** bei einem Zug, der aus Trieb- und Steuerwagen besteht, verantwortlich sei. Der Tfz-Führer oder der Schlußschaffner (Zugführer bzw. Fdl)? Antwort: Nach Punkt 12 sind im besonderen verantwortlich

- a) für Signale am Tfz (Steuerwagen) der Tfz-Führer
- c) für das Signal am Zugschluß der Schlußschaffner; bei Zügen, die mit dem Zugführer allein besetzt sind, dieser, und bei Zügen, die ohne Zugbegleiter fahren, der Fdl.

Verantwortlich für die Anbringung des Zugschlußsignals sind Tfz-Führer demnach

1. bei alleinverkehrenden Triebwagen und
2. wenn bei einem Triebwagenzug als letztes Fahrzeug ein weiteres arbeitendes (dienstbereites) und mit einem Tfz-Führer besetztes Tfz gereiht ist.

In allen übrigen Fällen ist der Schlußschaffner (Zugführer bzw. Fdl) der Verantwortliche. Das unter a) in Klammer gesetzte Wort „Steuerwagen“ bezieht sich auf die Verantwortlichkeit hinsichtlich des Zugspitzensignals bei einem als führendes Fahrzeug verwendeten Steuerwagen und darf nicht so ausgelegt werden, daß der Tfz-Führer für die Anbringung des Zugschlußsignals verantwortlich ist, wenn sich der Steuerwagen am Zugschluß befindet.

### Zu Punkt 147 der DV V 2

Das Kennzeichen 113 „Objekte mit zu geringem Abstand vom Gleis“ hat den Zweck, Unfälle zu verhüten. Ortsfeste Gegenstände, die einen zu geringen Abstand von der Umgrenzung des Lichttraumes haben, müssen durch weißen Anstrich, und solche, die in den lichten Raum

hineinragen, durch gleichen Anstrich mit roter Zick-Zack-Linie gekennzeichnet werden.

Der Anstrich des ortsfesten Objektes soll in der Regel von der obersten Grenze des Lichttraumes bis zum Boden reichen.

### Zu Punkt 58 der DV V 3

Wem erteilt der Fdl den Auftrag zur Durchführung der erforderlichen Verschubarbeiten? Dem Zugführer eines Güterzuges oder dem ersten Schaffner?

Nach dieser Bestimmung hat der Fdl den **Zugführer** über den Schaltzustand der Fahrleitung, die örtlichen Besonderheiten, soweit sie nicht im Besonderen Anhang festgehalten sind, sowie über die räumliche und zeitliche Ausdehnung des Verschubes zu unterrichten. Dies gilt selbstverständlich auch für die Anordnung der vorzunehmenden Verschubarbeiten. Folglich sind Aufträge nicht dem ersten Schaffner sondern dem Zugführer zu erteilen!

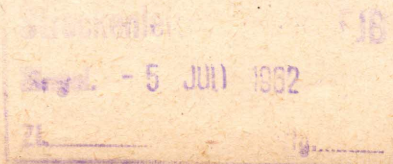
### Zu Punkt 60 der DV V 3

Darf ein Zugführer die Verschubleitung bei einem Bezirksgüterzug ab dem Zugausgangsbf einem bestimmten Schaffner für die gesamte vom Zug zu durchfahrende Strecke erteilen?

Nein! Die Verschubleitung darf nicht schon vor Abfahrt für die ganze Dauer einer Zugfahrt an einen bestimmten Bediensteten übertragen werden, da in einem Bf Umstände eintreten können, die die Verschubleitung durch den Zugführer selbst oder einen anderen Bediensteten notwendig machen. Daher: Die Verschubleitung in jedem Bf gesondert verantwortlich übertragen!

### Zu den Punkten 287 und 470 der DV V 3

Nach Punkt 287 darf der Fdl den Abfahrtauftrag oder die Abfahrerlaubnis nur erteilen, wenn er sich unter anderm überzeugt hat, daß



sich das Ausfahr-(Deckungs-, Gleisperrlicht-)signal in Stellung „Frei“ („Fahrt erlaubt“) befindet. Von der Freistellung muß sich der Fdl durch Ausblick überzeugen oder sich die Freistellung mittels Signalstellzeichens gegebenenfalls fernmündlich melden lassen.

Es wurde angefragt, wie sich ein Tfz-Führer zu verhalten hat, wenn er z. B. wegen Nebels oder eines Gleisbogens keine Sicht auf das Ausfahrsignal hat und vom Fdl den Abfahrauftrag erhält. Muß er ihn unverzüglich befolgen oder muß ihm der Fdl vor Abgabe des Signals 28 mitteilen, daß sich das Ausfahrsignal in der Freistellung befindet?

Antwort: Die Verantwortung für die Freistellung eines Signals vor Erteilung des Abfahrauftrages oder der Abfahrerlaubnis liegt in einem solchen Fall beim Fdl. Dieser ist nicht verpflichtet, bei fehlender Sicht auf das Signal dem Tfz-Führer die Freistellung besonders bekanntzugeben.

Erhält also der Tfz-Führer den Abfahrauftrag, so hat er ihn auch unverzüglich zu befolgen. Damit ist er jedoch nicht seiner im Punkt 446 der DV V 3 festgelegten Verpflichtung enthoben, auf alle für die Zugfahrt in Betracht kommenden Signale zu achten und sie gegebenenfalls unverzüglich zu befolgen.

Anders ist der Sachverhalt, wenn das Tfz vor der Abfertigung eines Zuges über das Hauptsignal

hinaus steht und der Tfz-Führer deshalb die Stellung des Signals nicht erkennen kann. Diesfalls ist ihm gemäß Punkt 287 der DV V 3 die Freistellung durch den Fdl, einen Bediensteten der Zugbegleitmannschaft oder durch den V-Bediensteten, der die Abfahrerlaubnis vermittelt, besonders mitzuteilen.

#### Zu Punkt 454 der DV V 3 und Punkt 174 der DV V 28

Nach Punkt 454 muß ein Durchfahrzeug, der vor dem haltzeigenden Einfahrtsignal oder der Trapeztafel eines Bf angehalten wurde, im Bf anhalten, wenn nicht Signal 30 „Durchfahrt“ gegeben wird.

Frage: Wie ist in Geschäftsführerbef vorzugehen?

Der Geschäftsführer ist weder zur Abgabe des Signals 30 berechtigt, noch hat er die zur Abgabe dieses Signals erforderlichen Signalmittel. Ein bei der Trapeztafel angehaltener Durchfahrzeug hat im Geschäftsführerbef ohne Erhalt des Signals 30 durchzufahren, sofern er nicht vom außerplanmäßigen Anhalten verständigt wurde. Hingegen muß ein beim haltzeigenden Einfahrtsignal eines solchen Bf zum Stillstand gekommener Durchfahrzeug mit Rücksicht auf die Bestimmungen des letzten Absatzes des Punktes 174 der DV V 28 im Bf unbedingt anhalten.

### V-Bedienstete!

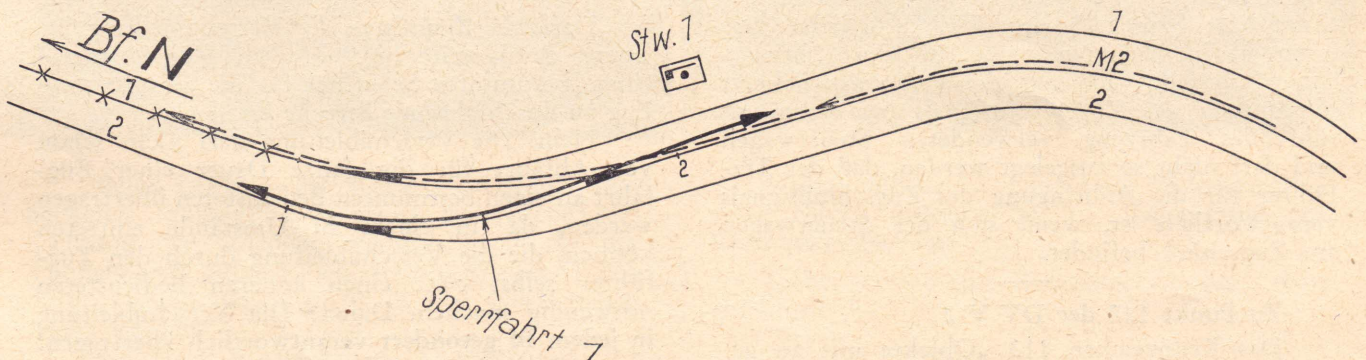
Die Auflage des Verkehrs-Unterrichtsblattes mußte wegen des immer größer werdenden Leserkreises von 3200 Stück im Dezember 1954 laufend erhöht werden und beträgt derzeit 5000 Stück.

Auch die Zahl der Abonnenten nimmt erfreulicherweise zu und hat zur Zeit eine Höhe von fast 250 erreicht.

Wir erinnern daher daran, daß das Verkehrs-Unterrichtsblatt von jedem ÖBB-Bediensteten zum Preis von nur S 1,— gekauft werden kann.

Die Bestellungen sind schriftlich oder fernmündlich an die Tarifverkaufsstelle der ÖBB, Wien I, Nibelungengasse (Klappe 5255) zu richten.

#### 41. Entgleisung einer Sperrfahrt



Am 2. April 1962 um 13.23 Uhr beabsichtigte der Fdl des dargestellten Bf nach Sperrung des Streckengleises 1 die Sperrfahrt 1 (6 Wagen geschoben, Zub 1:0) aus Gleis M 2 in Rich-

tung N. zwecks Schuttablagierung abzufertigen. Wiewohl die Bf-Blockeinrichtung nicht gestört war, unterließ es der Fdl, für die geplante Ausfahrt aus Gleis M 2 nach Gleis 1 durch den

Wärter des Stellwerkes 1 die Sicherung der Fahrstraße durchführen zu lassen. Der Bedienstete begnügte sich damit, den Stellwerkswärter fernmündlich zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu beauftragen. Der Stellwerkswärter nahm keine Fahrstraßenprüfung vor und bemerkte daher nicht, daß die Weiche 2 in unrichtiger Stellung nach Gleis 2 stand; trotzdem meldete er, daß die Fahrstraße geprüft und gesichert sei. Hierauf verständigte der Fdl den am Tfz befindlichen Zugführer der Sperrfahrt von der Untauglichkeit des Ausfahrsignals sowie vom Entfall des Signals 29 a und fertigte den Zug ab.

Erst bei Annäherung der Sperrfahrt an das Stellwerk 1 bemerkte der Wärter, daß die Weiche 2 unrichtig stand und gab Haltsignale. Da die Sperrfahrt bis zum Stillstand am Stellwerk ganz vorbeifuhr, gab der Wärter das Signal „Herkommen“. Dabei übersah er, daß bei der Fehlausefahrt die Weiche 1 aufgeschnitten wurde.

Die Zugmannschaft bemerkte die Fehlausefahrt sowie die Haltsignale und hielt den Zug an. Auf das Signal „Herkommen“ des Stellwerkswärter wurde die Sperrfahrt sofort nach Gleis M 2 zurückgezogen. Dabei entgleisten der 3. und 4. Wagen auf der aufgeschnittenen Weiche mit allen Achsen.

#### Zur Schuldfrage:

1. Der **Stellwerkswärter** verstieß gegen die Bestimmungen der Punkte 242, 264, b), 267, 270, 272 und 575 der DV V 3, da er die Durchführung der Fahrstraßenprüfung und -sicherung an den Fdl meldete, obwohl die Weichen nicht richtig standen, und er es unterließ, die nicht signalabhängigen Weichen durch Verschließen einer Fahrstraße zu sichern.

2. Auch dem **Fdl** muß Nichtbeachtung der Punkte 242, 272 und 575 vorgehalten werden. Da die Sicherungsanlage (Bf-Block der Bauart 5007) nicht gestört war, hätte er die Verpflichtung gehabt, die Fahrstraße verschließen zu lassen. Im weiteren duldete er das unvorschriftsmäßige Verhalten

3. des **Zugführers**. Dieser verstieß gegen Punkt 500 der DV V 3, wonach sich auf dem vordersten Wagen eines geschobenen Zuges ein Bediensteter mit den erforderlichen Signalmitteln (Spitzenschaffner) zur Beobachtung der Strecke und Eisenbahnkreuzungen aufzuhalten hat. Der Zugführer durfte demnach nicht am Tfz seinen Platz einnehmen.

#### 42. Rückstellvorrichtungen der Notbremseinrichtungen (Schluß)



