



Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück	Wien, am 1. Oktober 1968	Jahrgang 1968
-----------	--------------------------	---------------

- Inhalt:** 65. Zusammenstoß eines Güterzuges mit stehendem Zugteil
66. 1 Stunde 25 Minuten eingeklemmt!
67. Anfahren eines Personenzuges an Schraubeneindrehmaschine
68. Etwas für jeden
69. Neues und Interessantes

Du kannst sparen helfen!

Personenführende Züge verbrauchen bei voll eingeschalteter elektrischer Heizung mehr Energie für die Heizung als für die Traktion!

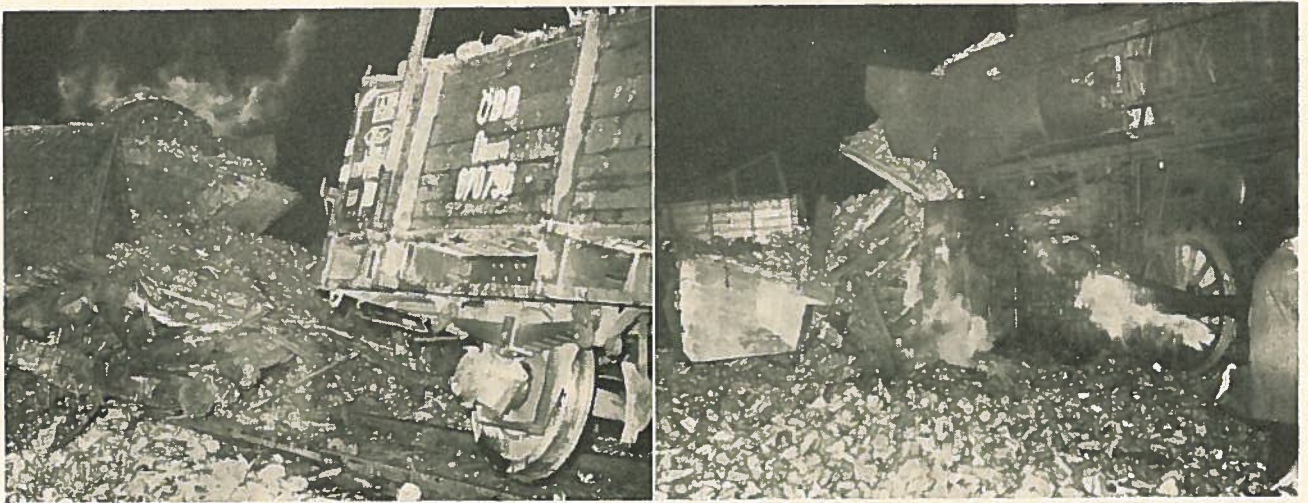
Nur 10% Ersparnis an Heizstrom bringt den ÖBB rund

3 Millionen Schilling

im Jahr!

Daher: Heizleistung je nach Außentemperatur regulieren!

65. Zusammenstoß eines Güterzuges mit stehendem Zugteil



In den Bf W. und P. einer eingleisigen Hauptbahn besteht die Sicherungsanlage aus einem Befehlswerk im Aufnahmsgebäude und 2 Endstellwerken der Bauart SB 500. Zwischen beiden Bf besteht blockmäßige Sicherung der Folge- und Gegenzugfahrten. Beim Einfahrtsignal A des Bf P. befindet sich ein Signalfersprecher. Mit dem Blocken des Befehlsempfangsfeldes und Tastensperrfeldes im Stellwerk 1 des Bf P. wird das Einfahrtsignal A verschlossen und gleichzeitig die Rückblockung an den Bf W. erteilt. Für einen Folgezug ist außerdem eine vom Fdl abzugebende blockmäßige Erlaubnis erforderlich.

Am Ereignistag stellte der Tfz-Führer eines Bezirksgüterzuges (Tfz der Reihe 77, 27 Wagen, Zub 1:3) während der Fahrt zwischen den Bf W. und P. fest, daß beide Speiseapparate infolge Wassermangels nicht mehr ansprachen und hielt deshalb den Zug zirka 300 m vor dem freizeigenden Einfahrtsignal A des Bf P. an. Er verlangte vom Zugführer das Abkuppeln des Tfz und fuhr dann in Richtung Bf zur Wassernahme weiter.

Obwohl die Weiterfahrt des Zuges nunmehr in Teilen erfolgte, unterließ es der Zugführer, von dem nur knapp 300 m entfernten Signalfersprecher den Fdl des Bf P. über den Sachverhalt zu unterrichten, und verabsäumte es überdies, die Deckung des zurückgelassenen Zugteiles zu veranlassen. Auch wurde der weiterfahrende Zugteil weder von ihm noch von einem zum Zugführerdienst ermächtigten Schaffner begleitet.

Während der Einfahrt des Tfz in den Bf P. mit zirka 30 km/h rief der Tfz-Führer dem Wärter des Stellwerkes 1 zu: „Der Zug steht draußen, ich brauche Wasser“. Der Stellwerkswärter verstand jedoch nur das Wort „Wasser“. Obwohl das Tfz ohne Zugschlußsignal eingefahren war, stellte er das Einfahrtsignal auf „Halt“ und blockte das Befehlsempfangs- und das Tastensperrfeld, wodurch die Rückblockung an Bf W. abgegeben wurde. Anschließend gab der

Fdl, der den einfahrenden Zug nicht am Platz erwartet hatte, die blockmäßige Erlaubnis für den Folgezug an Bf W. ab. Damit waren die Voraussetzungen für einen folgenschweren Zugzusammenstoß gegeben.

Unterdessen näherte sich im Bf W. der langsam einfahrende Folgezug dem Ausfahrtsignal R, das jedoch noch vor Stillstand des Zuges in die Freistellung gebracht wurde. Da der Fdl daraufhin Signal 30 gab, fuhr der Zug im Bf W. durch.

Der Stellwerkswärter im Stellwerk 1 des Bf P. erkannte zu diesem Zeitpunkt, daß nur das Tfz des Bezirksgüterzuges und dieses ohne Zugschlußsignal eingefahren war. Er verständigte den Fdl des Bf P. und den Wärter im Stellwerk 2 des Bf W., daß das Streckengleis noch mit Fahrzeugen besetzt sei.

Auf Grund dieser Meldung geschah folgendes: Der Fdl im Bf P. lief zu dem beim Wasserkran stehenden Tfz und beauftragte dessen Führer, Gefahrensignal zu geben. Der Wärter im Stellwerk 2 des Bf W. stellte das Ausfahrtsignal auf „Halt“ zurück, verständigte den Fdl und gab dann ebenso wie dieser dem noch immer vorbeifahrenden Folgezug hör- und sichtbare Haltsignale. Nun wäre der Zusammenstoß noch zu verhindern gewesen, wenn sich nicht der Schlußschaffner des Folgezuges in seinem Bremserhaus eingeschlossen hätte. Die dem Zug gegebenen Signale konnte er deshalb nicht wahrnehmen.

Der Schlußschaffner des auf der Strecke stehenden Zugteiles verließ sein Bremserhaus erst, als er die Gefahrensignale des Zug-Tfz hörte. Nun erst bemerkte er den herannahenden Folgezug. Er wollte Haltsignale geben, kam aber angeblich beim Verlassen des Wagens zum Sturz, wobei ihm seine Handlaterne entfiel.

Beim Zusammenstoß entgleisten die 3 letzten Wagen des stehenden Zugteiles und verkeilten sich ineinander. Das Tfz des Folgezuges wurde schwer beschädigt. Tfz-Führer, Lokheizer und Zugführer dieses Zuges erlitten leichte Ver-

letztungen. Das Streckengleis zwischen den Bf W. und P. war 21 Stunden gesperrt. Sachschaden: Über S 200.000!

Die Fehler, die zum Zusammenstoß führten, seien anschließend in zeitlicher Reihenfolge geschildert:

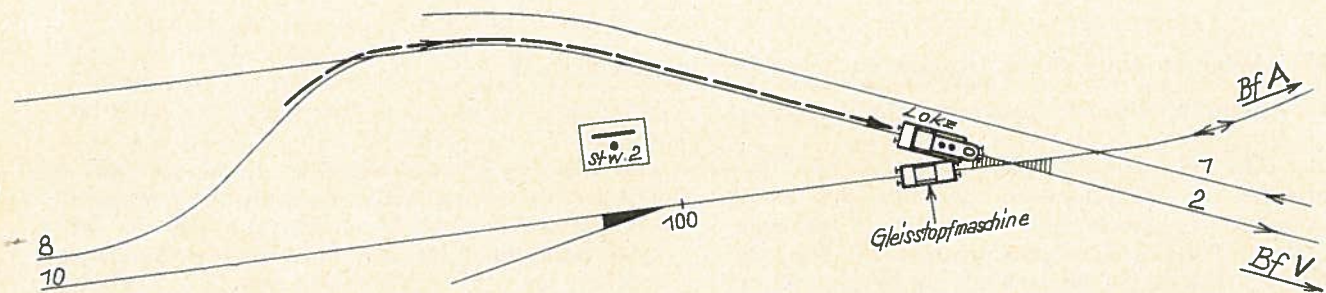
1. Der Tfz-Führer des Bezirksgüterzuges mußte wissen, daß gemäß den Bestimmungen des Punktes 499 der DV V 3 der weiterfahrende Zugteil vom Zugführer oder einem zum Zugführerdienst ermächtigten Schaffner zu begleiten war. Da er auf die Begleitung verzichtete, hätte er selbst die Verpflichtung gehabt, den Fdl von der nächsten Fernsprechstelle aus (Signalfernsprecher) über die Fahrt in Teilen zu verständigen und seine Weisung einzuholen.
2. Der Zugführer des Bezirksgüterzuges hatte es — abgesehen von der unterlassenen Begleitung des weiterfahrenden Zugteiles — verabsäumt, den Fdl im Bf P. von der Fahrt in Teilen zu verständigen und für die sofort vorzunehmende Deckung des auf der Strecke zurückgelassenen Zugteiles zu sorgen (DV V 3, Punkte 490, 492 und 499).
3. Den schwersten Fehler beging der Wärter im Stellwerk 1 des Bf P. Er stellte das Einfahrsignal auf „Halt“ und gab die Rückblockung ab, wiewohl das Tfz ohne Zug-

schlußsignal eingefahren war (DV V 3, Punkte 215, 229, 235, 309 und 310).

4. Der Fdl im Bf P. hatte sich bei Einfahrt des Tfz nicht am Platz befunden und erfuhr dadurch erst zu spät, daß Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen worden waren. Wäre er den Bestimmungen des Punktes 182 der DV V 3 nachgekommen, hätte er das Fehlen der Fahrzeuge bemerken müssen.
5. Weitere Fehler begingen die Schlußschaffner der beiden Züge. Der beim zurückgelassenen Zugteil befindliche Schlußschaffner hätte, da es sich um ein unvorhergesehenes Anhalten auf der Strecke handelte, die rückgelegene Strecke beobachten und dem sich nähernden Folgezug unter Abgabe von Haltsignalen entgegenlaufen müssen (DV V 3, Punkt 490, 3. Absatz). Sein Kollege im Folgezug achtete weder auf die Signalstellung im Bf W. noch auf die vom Fdl und Stellwerkswärter gegebenen hör- und sichtbaren Haltsignale (DV V 2, Punkt 10 und DV V 3, Punkte 446, 449, 451 und 488).

Auch in diesem Fall ergibt sich mit aller Deutlichkeit die im Verkehrs-Unterrichtsblatt wiederholt getroffene Feststellung, daß der Unfall zu vermeiden gewesen wäre, wenn nur einer der hier angeführten Bediensteten der Vorschrift entsprechend gehandelt hätte.

66. 1 Stunde 25 Minuten eingeklemmt!

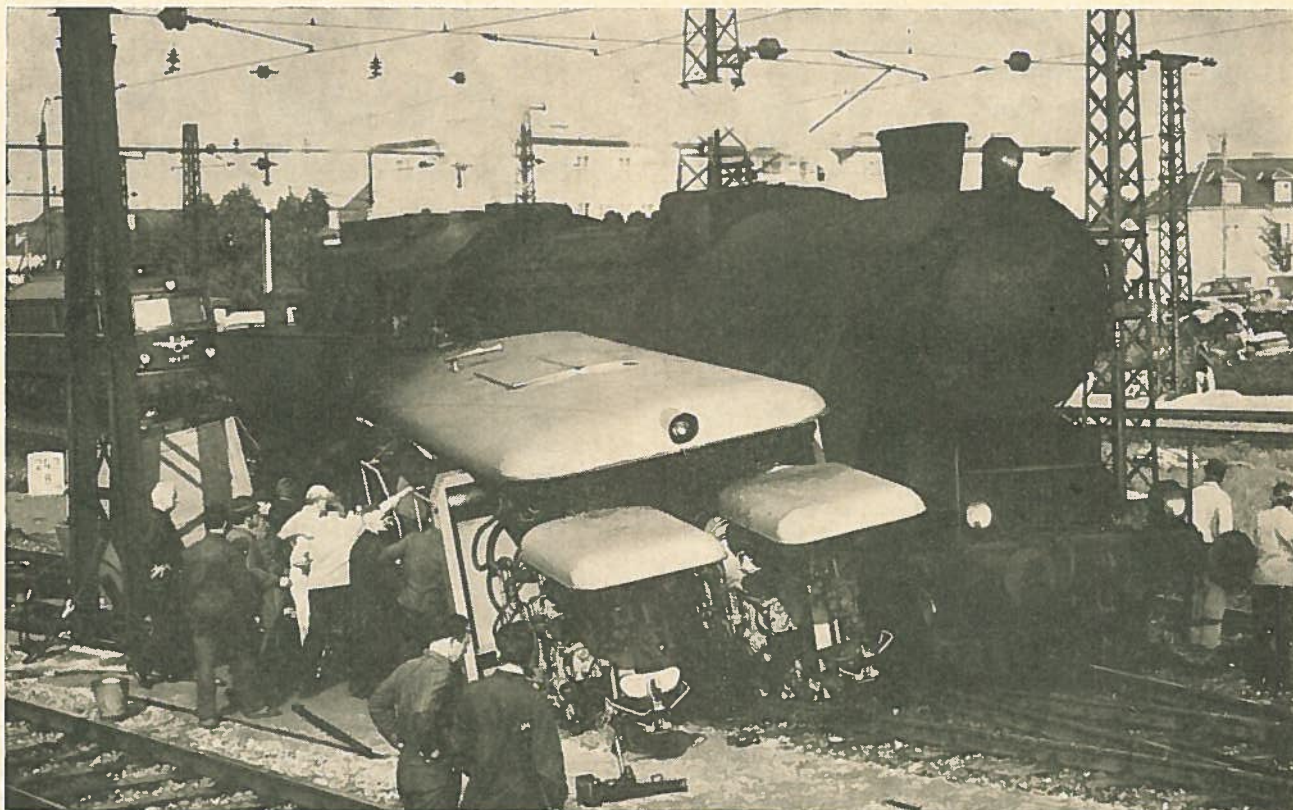


Am 12. August 1968 um 15.10 Uhr stieß im skizzierten Bf ein von Gleis 8 in Richtung V. ausfahrender Lokzug auf der Gleiskreuzung mit einer Gleisstopfmaschine zusammen, wobei letztere mit beiden Achsen entgleiste und schwer beschädigt wurde. Der im spitzen Winkel zwischen den beiden Fahrzeugen befindliche Gleiswerker R. B. wurde eingeklemmt und konnte erst um 16.35 Uhr durch den herbeigerufenen Hilfszug unter Einsatz eines Schneidbrenners aus seiner qualvollen Lage befreit werden. Der Bedienstete hatte schwere Verletzungen erlitten und wurde mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert.

An der Gleisstopfmaschine und am Tfz entstand Sachschaden in der Höhe von S 150.000!

Im Bereich des Stellwerkes 2 waren Stopfarbeiten durchgeführt worden. Diese erfolgten jeweils nach Vereinbarung zwischen Fdl und örtlich Aufsichtführendem. Um 14.00 Uhr, nach Einfahrt eines Güterzuges aus Richtung A., beauftragte der Stellwerkswärter, ohne Wissen und Zustimmung des Fdl, dem örtlich Aufsichtführenden, daß zwischen Weiche 100 und der Gleiskreuzung gearbeitet werden dürfe.

Um 15.05 Uhr erhielt der Stellwerkswärter vom örtlich Aufsichtführenden die Mitteilung, daß die Arbeiten in diesem Abschnitt beendet seien. Während letzterer auf eine Anordnung zur Räumung des Gleises wartete, gab der Fdl die Ausfahrt für den auf Gleis 8 stehenden Lokzug in Richtung V. frei. Der Stellwerks-



wärter, der noch die Meldung über die Beendigung der Stoparbeiten in Erinnerung hatte, vermeinte deshalb, daß auch das Gleis geräumt sei. Er nahm aus diesem Grund keine Fahrstraßenprüfung vor und bemerkte dadurch nicht, daß

die Gleisstopmaschine noch bei der nur wenige Meter entfernten Gleiskreuzung nicht grenzfrei aufgestellt war; trotzdem stellte er bedenkenlos das Ausfahrtsignal auf „Frei“.

67. Anfahren eines Personenzuges an Schraubeneindrehmaschine

(Beitrag eines Fachbeamten der BBD Linz)

Am 14. August 1968 wurden auf einer Strecke mit Rechtsfahren zwischen den Bf W. und B. zwei „gefährdete Rotten“ von den beiden örtlich Aufsichtführenden gemeldet. Die eine Rotte arbeitete im Gleis 1, die andere im Gleis 2. Beide hatten je einen Sicherungsposten, dem auch die Besetzung der Anschaltfernsprecher oblag. Je nach dem Fahrsignal (Signal 1 oder Signal 2) hörte entweder der Sicherungsposten 1 oder 2 die Abmeldung mit, um so die nach DV V 3, Punkt 206 vor Zulassung einer Zugfahrt vorgeschriebene Meldung einer bevorstehenden Zugfahrt entgegenzunehmen.

Um 14.19 Uhr gab der Fdl des Bf W. das Fahrsignal für einen Expreszug der Fahrtrichtung 1 und nach Meldung aller für diese Fahrtrichtung in Betracht kommenden Posten — auch des Sicherungspostens 1 — die Abmeldung. Der Fdl des Bf B. schloß sich sofort mit der Abmeldung eines Personenzuges, einer geänderten Reihenfolge und einigen Meldungen über Verspätungen an, überzeugte sich aber nicht,

ob der Sicherungsposten 2 mithörte bzw. ob dieser Posten die Abmeldung durch „Verstanden“ bestätigte. Anschließend gab der Fdl des Bf B. das Fahrsignal für den Personenzug und fertigte diesen ab.

Auf der Strecke wurde die im Gleis 1 arbeitende Rotte vom herankommenden Personenzug überrascht. Die Bediensteten konnten sich zwar noch rechtzeitig in Sicherheit bringen, jedoch die Schraubeneindrehmaschine nicht mehr aus dem Gleis entfernen. Diese wurde vom Tfz erfaßt und zertrümmert. Schaden: S 8.000. Das Tfz bekam eine Einbeulung der stirnseitigen Außenverschalung und einige Flachstellen, blieb aber betriebstauglich und konnte so den Zug weiter führen.

Ursache war die Nichtverständigung des Sicherungspostens 2 der Rotte des Gleises 1, da dieser auf Grund des Fahrsignals für die Fahrtrichtung 1 keine Veranlassung hatte, zum Anschaltfernsprecher zu gehen.

Schuldig am Ereignis war der Fdl des Bf B., mitschuldig aber auch der Sicherungsposten 2. Der Fdl hatte die Abmeldung des Personenzuges vor dem Fahrsignal gegeben; er hatte sich nicht überzeugt, ob alle Posten, insbesondere der Sicherungsposten 2 mithörten und den Empfang der Meldung der voraussichtlichen Abfahrtszeit bestätigten.

Der Sicherungsposten 2 war zwar auf das für den Personenzug abgegebene Fahrsignal zum Fernsprecher gegangen; da jedoch keine Verständigung durchgegeben wurde, kümmerte er sich weiter nicht darum. Er fragte nicht einmal den Fdl des Bf B., ob ein Zug zu gewärtigen sei.

Hiezu muß noch erwähnt werden, daß der Personenzug fahrplanmäßig war und ihn der Sicherungsposten 2 laut Zugverzeichnis zu erwarten hatte.

Darüber hinaus begingen die Fdl der Bf W. und B. insofern schwerwiegende Fehler, als sie die Bekanntgabe der bevorstehenden Abfahrt der Züge an die Rotte mit der Abmeldung verbanden. Dies ist unrichtig und kann, wie der Vorfall zeigt, zu Unfällen führen.

Daher: Verständigung einer „gefährdeten Rotte“ vor Zulassung der Zugfahrt gesondert von Fahrsignal und Abmeldung!

68. Etwas für jeden

Stilblüte aus einer Fernschrift

„... Freitag, 16. August 1968 um 20.35 Uhr bemerkte ich am Bahnsteig 1 im Bf A. eine schlafende Frau auf einer Bank. In der Annahme, daß die schlafende Frau verschlafen würde, wollte ich sie wecken, dabei stellte ich fest, daß die Betreffende kein Lebenszeichen von sich gab ...“

Abgesehen von der unbeholfenen Ausdrucksweise ist das Fernschreiben zu langatmig und noch dazu in der Ich-Form abgefaßt.

Anforderung von Hilfszügen

Verschiedene Vorkommnisse in letzter Zeit geben Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß bei der Anforderung von Hilfszügen der Grund derselben und — soweit schon festgestellt — die Folgen des Unfalles so genau wie möglich anzuführen sind. Bei manchen Einsätzen von Hilfszügen hätte bei exakter Meldung durch den Fdl des Unfallbereichsbf ein Einsatz-Kfz anstelle des Hilfszuges genügt. Desgleichen rücken die Hilfszüge in der Regel mit 1:5 aus, obwohl bei genauen Angaben über Art und Umfang der jeweiligen Entgleisung oft der Einsatz 1:2 ohne weiteres ausreichen würde.

Wenn auch die Entscheidung über die Art des Einsatzes und die Möglichkeit desselben immer bei den Zugförderungsstellen liegt, bleibt es Aufgabe der Fdl, bei der Anforderung von Hilfszügen genaueste Angaben zu machen und damit unnötigen und kostspieligen Personaleinsatz zu vermeiden.

(Aus DA. Z. 611/68 der BBD Innsbruck vom 11. Jänner 1968.)

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren!

Man rafft sich leichter auf zu einem Schreiben an Sie, wenn man sich beschweren will.

Ich möchte aber nicht versäumen, Ihnen etwas Erfreuliches mitzuteilen. Ich hatte am 21. Juli 1968 Gelegenheit, wirklichen Kundendienst der ÖBB kennenzulernen. Gegen 10.30 Uhr rief ich bei der Fahrdienstleitung Gloggnitz an und bat den diensthabenden Revidenten Robert Tatzger, einem Fahrgast, der um 13.08 Uhr aus Wien kommen sollte, etwas Wichtiges auszurichten. Meiner Bitte wurde nicht nur prompt entsprochen, sondern man kümmerte sich wirklich in vorzüglicher Weise, daß alles in bester Ordnung verlief.

Ich möchte dazu noch erwähnen, daß weder ich den Diensthabenden noch er mich kannte. Ich ließ mir lediglich seinen Namen geben, für den Fall, daß die Sache nicht klappen würde und dem Fahrgast Unannehmlichkeiten entstehen würden, wenn dieser die Nachricht nicht bekommen hätte. Es war also wirklich echter Kundendienst und ich möchte mich hierfür recht herzlich bedanken.

U. U., Wien“

„Am 29. Juli 1968 habe ich versehentlich meine Wochenkarte am Schalter des Bf Neulengbach liegen gelassen. Der Schalterbeamte Assistent Leopold Fux fand die Karte, ermittelte aus der Nummer derselben meinen Namen und übergab sie dem Fdl Revident Johann Rack, Dieser unternahm, um mir die Karte so rasch als möglich nach Wien zu übermitteln folgendes: Er ließ mich zur Ankunftszeit meines Zuges am Westbahnhof ausrufen. Da mich dieser Ausruf nicht erreichte, suchte Herr Rack in seiner dienstfreien Zeit — nach Beendigung seines Nachdienstes — meine Frau in Neulengbach auf und bat um meine Dienstadresse bzw. Telefonnummer. In Wien erreichte mich noch am Vormittag der Anruf des Herrn Rack. Er teilte mir mit, daß er meine Wochenkarte nach Wien mitgenommen

und in der Fahrdienstleitung des Westbahnhofes deponiert hätte. Ich konnte am Abend dort die Karte beheben.

Da dieses Bemühen der beiden Beamten meiner Meinung nach weit über ihre dienstlichen Pflichten gegenüber einem Fahrgast hinausgeht, bringe ich dies der Generaldirektion zur Kenntnis und ersuche, diesen beiden Beamten für ihr vorbildliches Verhalten eine Anerkennung auszusprechen.

P. W., Oberst der Gendarmerie,
Bundesministerium für Landesverteidigung“

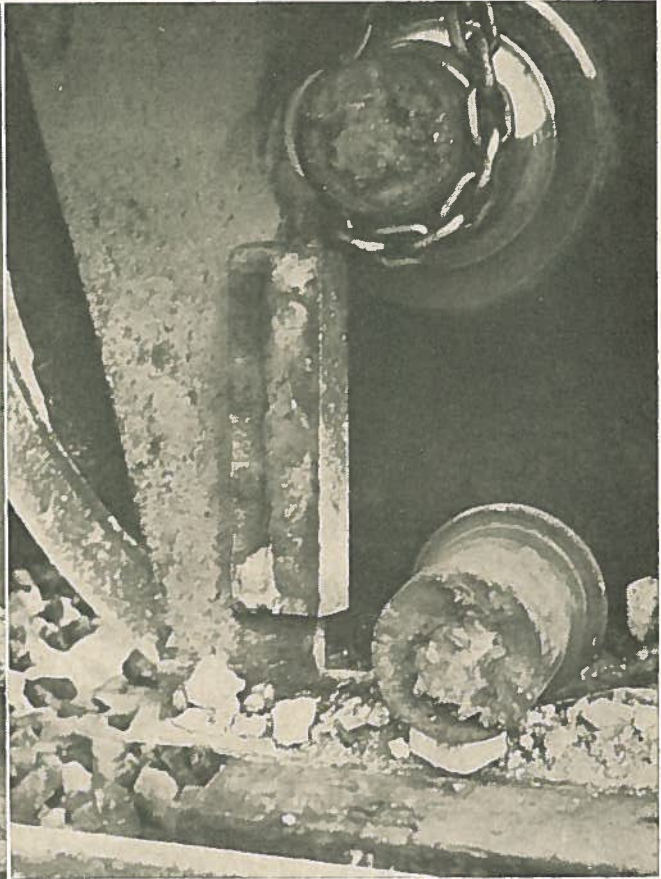
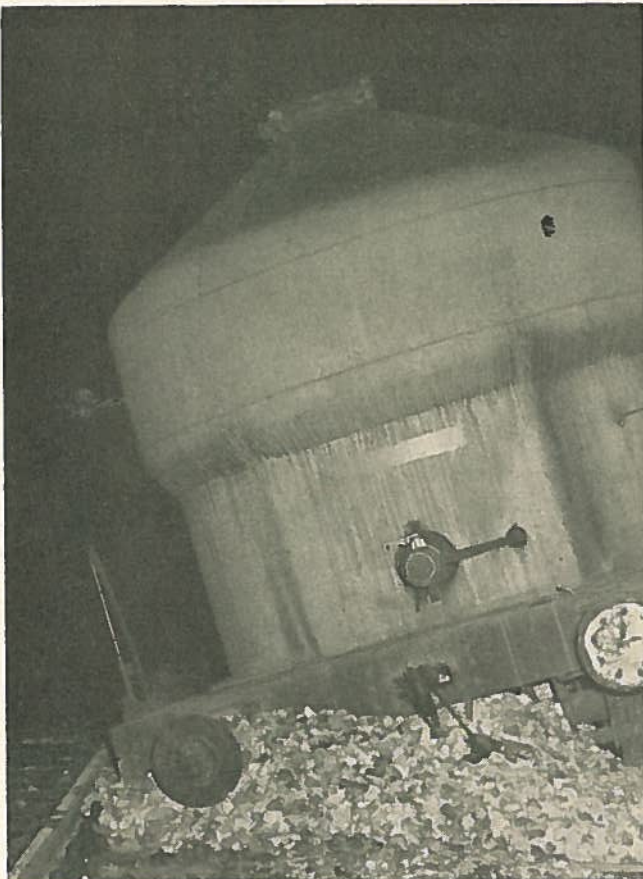
Zweierlei Dienstauffassung

Am 12. August 1968 um 23.59 Uhr entgleiste zwischen den Bf P. und H. bei einem Güterzug ein mit 25 t Quarzsand beladener Wagen infolge Achsstummelbruches nach Heißlaufen mit beiden Achsen. Da sich der Wagen stark nach rechts neigte, mußten beide Gleise gesperrt werden. Während Gleis 1 am gleichen Tag wieder befahren werden konnte, blieb Gleis 2 bis zur Beendigung der Wiederherstellung des stark beschädigten Oberbaues am 16. August 1968 um 18.35 Uhr gesperrt. Es mußten 695 Schwellen ausgewechselt werden, wofür 65 Mann 2500 Arbeitsstunden aufwendeten. Der Sachschaden betrug zirka S 200.000.

Dieser Unfall mit seinen schweren Folgen wäre — wie schon mancher frühere — zu verhindern gewesen, wenn die zur Zugbeobachtung verpflichteten Bf- und Str-Bediensteten insbesondere aber der Fdl im Bf P. entsprechend den Bestimmungen der ZSV 14 gehandelt hätten, so wie es Tfz-Führer Kurt Handler eines Personenzuges tat! Dieser stand in der Hst. S. nächst dem Einfahrsignal des Bf P., als der Güterzug vorbeifuhr. Der Tfz-Führer sah das brennende Lager und beobachtete das Abschleudern glühender Eisenteile. Er gab sofort Gefahrensignal und eilte dann zum Signalfernsprecher, um Meldung über seine Wahrnehmung zu erstatten. Wenn der Bedienstete die Entgleisung auch nicht mehr verhindern konnte — der Zug war indessen am nächsten Blockposten vorbeigefahren und entgleiste kurz danach — so hat er doch alles in seiner Macht Stehende getan!

Und nochmals: Achsstummelbruch nach Heißlaufen

Wir zeigen hier die schweren Folgen einer weiteren Zugentgleisung am 27. August 1968, deren Ursache ebenfalls in einem Achsstummelbruch nach Heißlaufen lag. Sachschaden: S 2,5 Millionen! Sperre eines Streckengleises vom 27. August—13. September 1968!





Gewissenhafte Zugbeobachtung hätte sicherlich auch in diesem Fall die ÖBB vor so schweren Folgen bewahrt!

Zusätzliche Aufgaben der Reisezugschaffner

Der Sturz eines 14jährigen Schülers aus einem fahrenden Personenzug, bei dem sich der Knabe Rißwunden am Kopf zuzog, gibt Anlaß, auf die Bestimmungen des Punktes 466 der DV V 3 hinzuweisen. Im gegenständlichen Falle handelte es sich um einen Personenwagen mit offener Plattform und Vorlegestangen, deren Schließen der Bereichsschaffner verabsäumt hatte. Er berief sich in seiner Rechtfertigung auf die o. a. Bestimmung, die u. a. besagt, daß sich die Schaffner vor Abfertigung der Züge vom ordnungsgemäßen Geschlossensein der Seitentüren (Vorreiber) und **tunlichst** auch der Vorlegestangen zu überzeugen haben.

Hiezu ist erläuternd zu sagen, daß selbstverständlich jeder Schaffner nach wie vor verpflichtet ist, vor Abfahrt eines Zuges alle Türen und auch Vorlegestangen zu schließen. Nur wenn z. B. ein Fahrgast erst unmittelbar vor Ingangsetzen des Zuges zusteigt und es dabei unterläßt, die Vorlegestangen zu schließen, dann wird es dem Schaffner meist nicht mehr möglich sein, zu dem betreffenden Wagen zu gehen, um seiner Verpflichtung nachzukommen.

„Tunlichst“ heißt also nicht die Vorlegestangen nur nach Belieben zu schließen, sondern bedeutet dies immer zu tun, sofern es nicht besondere Umstände unmöglich machen.

Das Wort „tunlichst“ bedeutet somit keine Erleichterung sondern lediglich eine Anpassung der Vorschrift an den praktischen Dienst des Schaffners.

Verfassen von Einvernahmeschriften!

Die DV V 26 besagt im letzten Absatz des Punktes 98, daß bei sachlich gleichlautenden Aussagen mehrerer Personen, diese, sofern dies angängig ist, in **einer** Einvernahmeschrift, die von allen Einvernommenen zu unterfertigen ist, zusammenzufassen sind.

Im Zusammenhang damit wurde wiederholt festgestellt, daß in Erhebungsgeschäftsstücken ganze Seiten unausgenutzt blieben, wiewohl ihre Verwendung — schon aus wirtschaftlichen Erwägungen — möglich gewesen wäre.

Verwendungsbeschränkung für Güterwagen ohne vereinheitlichte Kennzeichnung ab 1. Oktober 1968
(Aus KDB 10/1968, Nr. 47 — Wagendienstverfügung Nr. 3)

Ab 1. Oktober 1968 werden Güterwagen, die mit der international vereinheitlichten Kennzeichnung (zwölfstellige Wagennummer) noch

Personalunfälle bedeuten:

Für die Betroffenen: Krankheit, Krüppelhaftigkeit oder gar den Tod, seelische und materielle Sorgen.

Für den Betrieb: Zeit- und Arbeitsverlust, unproduktive Ausgaben und Störungen.

Arbeite daher unfallsicher und wirtschaftlich!

nicht versehen sind, im internationalen Verkehr nicht mehr zugelassen. Es dürfen ab 16. September 1968 für Transporte ins Ausland nur Wagen mit zwölfstelligen Wagennummern verwendet werden.

Ab 16. September 1968 sind Wagen ohne vereinheitlichte Kennzeichnung (eigene, EUROP-, und fremde Wagen) im Bestand mit dem Zusatz „na“ (nicht auslandsfähig) zu melden. [Siehe auch DV K 10, Punkt 48 lit. b)].

Es wird besonders darauf hingewiesen, daß Wagen ohne vereinheitlichte Kennzeichnung, auch wenn sie noch das RIV-Zeichen tragen, ab 1. Oktober 1968 im Falle ihrer Verwendung ins Ausland ggf. an der Grenze umgeladen werden müssen.

Von der Maschinendirektion erging hiezu unter Z. 4216-9 vom 16. September 1968 nachstehende auszugsweise wiedergegebene DA.:

„Zur Vermeidung betrieblicher Schwierigkeiten haben jedoch die EUROP-Verwaltungen (CFL, DB, DSB, FS, NS, ÖBB, SBB, SNCB, SNCF) unter sich vereinbart, irrtümlich ins Ausland beladene Wagen (RIV- und EUROP-Wagen), die die einheitliche Kennzeichnung noch nicht tragen, bis längstens am 31. Dezember 1968 zu übernehmen. Solche Wagen sind dann gemäß § 34, Ziff. 1.4, des RIV-Übereinkommens mit Zetteln Muster K zu bekleben.

Da keine analoge Vereinbarung mit den Nicht-EUROP-Verwaltungen besteht, kann ein Wagen nach solchen Verwaltungen nur dann übernommen werden, wenn die Zustimmung zur Übernahme von den betroffenen Verwaltungen vorliegt. In Zweifelsfällen ist bei der Generaldirektion, Ref. IV/1, rückzufragen.

Beladene und leere Wagen ohne international vereinheitlichte Kennzeichnung, die sich auf dem Weg zur Heimat befinden, sind zu übernehmen.

Die vorstehenden Regelungen gelten auch für Privatwagen.“

Denkwürdige Daten

Am 29. September 1968 wurde auf der Strecke St. Valentin—Klein Reifling der elektrische Betrieb aufgenommen.

Ein Eröffnungszug befuhr den Streckenabschnitt bereits am 27. September 1968.

In diesem Zusammenhang ist die Tatsache interessant, daß vor 100 Jahren und zwar am 15. August 1868 die Strecke St. Valentin—Steyr eröffnet wurde.

Ebenfalls 100 Jahre zurück liegt die Eröffnung der Streckenabschnitte Bruck a. d. Mur—Leoben (am 1. September 1868), St. Michael—Villach (19. Oktober 1868) und St. Michael—Leoben (1. Dezember 1868).



(Bahnhof Steyr um die Jahrhundertwende)

69. Neues und Interessantes

Computer für den Fahrdienstleiter

Die Britische Eisenbahngesellschaft setzt im Raum Leeds ein rechnergesteuertes Zugerken- nungssystem ein. Der Allzweckrechner ist im Hauptbahnhof Leeds installiert und über Koaxial- kabel mit dem sechs Stockwerke darüberliegenden Gleisbildstellwerk verbunden.

In diesem Raum, von dem aus die Fahr- dienstleiter nie einen Zug zu sehen bekommen, regeln sie über Knöpfe, Schalter und Telephone den gesamten Zugverkehr im Raume Leeds (75 km Gleisanlagen). Das bedeutet täglich eine Überwachung von über 500 Personenzügen, einer Vielzahl von Post- und Güterzügen sowie der Rangierarbeiten.

Wenn sich ein Zug dem Gleisgebiet von Leeds nähert, wird ihm ein spezifischer Zug- nummerncode — bestehend aus vier alphanu- merischen Zeichen — zugeordnet und von einem der sieben „Grenz“-Stellwerke zum nächsten Stellwerk der Strecke weitergeleitet.

Der Fahrdienstleiter erstellt diesen Zug- nummerncode durch Drücken bestimmter Knöpfe auf seinem Schalterpult. Diese Zeichenkombination wird daraufhin vom Computer zur visuellen Prü- fung auf einem Bildschirmgerät des Steuerpultes sichtbar gemacht. Sind die Zeichen korrekt, so werden sie durch Drücken eines „Übertragungs“- Knopfes auf das richtige der 67 Anzeigegeräte ($5 \times 2\frac{1}{2}$ -cm-Kathodenstrahlröhren) eines großen Gleisbilddiagramms übertragen. Wenn der Zug ein Signal der Strecke passiert, wird sein Code, bevor er zum nächsten Stellwerk durchgegeben wird, erst auf dem ihm zugehörigen Bildschir- mgerät des Gleisbilddiagramms angezeigt und über- prüft.

Zweiunddreißigmal in der Sekunde tastet der Computer alle Knöpfe, Signalsteuerungen und Stellwerke ab, um jede Änderung sofort zu er- fassen. Das Computerprogramm enthält außer- dem noch eine Selbstprüfungsroutine zur Fehler- erkennung des Zugnummerncodes. Darüber hin- aus existieren Testprogramme, die in kürzester Zeit Aufschluß über einen eventuell in der Hard- ware aufgetretenen Fehler geben.

Durch den erstmaligen Einsatz eines solchen Allzweckrechners ist die Britische Eisenbahngesellschaft

in der Lage, zukünftige Änderungen des Systems ohne großen Aufwand in kürzester Zeit zu bewerkstelligen. Geplant ist bereits eine automatische Signalstreckensteuerung und Zugan- kündigung.

Der Computer ist zusammen mit dem Zug- erkennungs- und dem Sichtgerätesteuerungs- system über ein 30 m langes Koaxialkabel mit den Sichtgeräten im Gleisbilddiagramm und in der Schaltwarte des Fahrdienstleiters verbunden.

Beim Ausfall der Signalsteuerung, der eine automatische Zugerken- nung verhindern würde, kann der Fahrdienstleiter manuell in den Ablauf eingreifen und den Fahrbetrieb auf diese Art und Weise aufrechterhalten.

Sollte ein Fahrdienstleiter in Leeds oder in einem der Außenstellwerke einen Zug passieren lassen, ohne den Zugnummerncode durchzugeben, wird vom Computer ein akustisches Alarmsignal ausgelöst, und im entsprechenden Sichtgerät er- scheint die Ziffernkombination „0000“.

Wenn ein Zug den Gleisbereich von Leeds verläßt, wird der Zugnummerncode beim Ver- lassen des überwachten Gebietes nochmals einer Summen- und Paritätskontrolle unterworfen. Diese Daten werden in die Schaltzentrale über- mittelt. Sollten die Daten nicht stimmen, wird die Prüfung nochmals wiederholt. Ist der Fehler immer noch vorhanden, wird vom Computer ein Alarmsignal ausgelöst.

Das Gesamtsystem ist um den Computer aufgebaut. Der Rechner hat eine Kernspeicher- kapazität von 8K zu je 18 Bits. Insgesamt sind über 200 flimmerfreie Sichtgeräte an den Rechner angeschlossen. Mit dem Computer ist Vorrang- verarbeitung in vier Ebenen möglich. Ein zu- sätzlicher Kernspeicher der gleichen Kapazität wird vom Computer mit all jenen Informationen versorgt, die vom Sichtgerätsteuerungssystem be- nötigt werden, um die Ablenk- und Aufhell- steuerung der Kathodenstrahlbildschirmgeräte zu ermöglichen. Jedes Zeichen des Zugnummern- codes wird in Form einer 7×5 -Punkte-Matrix auf dem Schirm sichtbar gemacht.

(Aus „Technische Rundschau“ (Bern), 60(1968), Nr. 32, S. 29).

Herbstverkehr!

Die Einbringung der Ernte (Zuckerrüben, Kartoffel, Obst, Gemüse u. a. m.) stellt die Österreichischen Bundesbahnen wieder vor die schwierige Aufgabe, den für die Wirtschaft notwendigen Wagenraum bereitzustellen. Der bei der Bewältigung dieser Anforderung hervorgerufene große Wagenmangel **kann nur durch eine entsprechende Beschleunigung des Wagenumlaufes** abgeschwächt werden.

Diese Beschleunigung wird erreicht:

- a) **durch verkehrsdienstliche Maßnahmen**
(rascheste Beistellung, Abholung, Abwaage und Abbeförderung der Wagen, gegebenenfalls durch Vermehrung der Bedienungsfahrten zu Anschlußbahnen und Bestandplätzen),
- b) **durch kommerzielle Maßnahmen**
(beste Ausnutzung der Stückgutwagen und dadurch Einsparung solcher Wagen, Aufforderung an die Verfrächter zur raschesten Be- und Entladung, Durchführung der Be- und Entladung auch an Samstagen und Sonntagen, ganz besonders auch der mit Dienstgütern beladenen Wagen, raum- und gewichtsmäßige Ausnutzung der Wagen, rascheste Benachrichtigung der Empfänger sowie beschleunigte Abfertigung, Bezettelung, Reinigung und Entseuchung der Wagen).
- c) **durch Maßnahmen des technischen Wagendienstes**
(Belassung von Schadwagen, soweit sie ohne Gefährdung der Betriebssicherheit verwendet werden können, im Verkehr),
- d) **durch Maßnahmen des kommerziellen Wagendienstes**
(sofortige Meldung von Nachtragsbeständen an eigenen und fremden Wagen, Ersatzstellungen von Wagen, möglichste Verwendung eigener Wagen nur im Inland, Ausnutzung fremder RIV-Wagen und EUROP-Wagen für Auslandsendungen, Überprüfung der rationellen Verwendung von Arbeitswagen und sofortiger Entzug nicht ausgenutzter Arbeitswagen, gewissenhafte Meldung der Ladereste).

Von den Herren Bahnhofsvorständen (Wagenbeamten) wird erwartet, daß sie sich während des Herbstverkehrs ganz besonders mit dem Wagendienst befassen.

Durch harmonische Zusammenarbeit aller Dienststellen und letzten Einsatz aller beteiligten Bediensteten wird es auch 1968 gelingen, die Wirtschaft in diesen kritischen Monaten mit den notwendigen Betriebsmitteln zu versorgen.

Überprüfungen des Wagendienstes werden im Herbstverkehr im verstärkten Ausmaße einsetzen.