

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück

Wien, am 1. August 1962

Jahrgang 1962

Inhalt: 47. Erläuterungen  
48. Etwas für jeden  
49. Kundendienst  
50. Unfallverhütung  
51. Lösung des 20. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Bahnmeister  
Eggenburg  
Eingel. 2. AUG. 1962  
Zl. .... Blg. ....

## 47. Erläuterungen.

### Zu Anlage 3 der DV V 26

Nach den noch in Kraft stehenden Bestimmungen der ZSV, Teil II, Einlage 19, (gültig ab 1. Jänner 1951) müssen alleinverkehrende Tfz mit **Einmannbesetzung** in bestimmten Bf, die von den Direktionen festgelegt und in der Tafel B 20 des Besonderen Anhanges enthalten sind, **unbedingt** und ohne Rücksicht auf sonstige Anhaltestellen **anhalten**. Wenn in den von der Direktion festgelegten Bf nach dem Fahrplan Durchfahrt vorgesehen wäre, ist dem Führer des Tfz das Anhalten mit A-Befehl vorzuschreiben. Der Führer des Tfz hat dem Fdl, der sich zum Fahrzeug zu begeben hat, seine Dienstfähigkeit zu melden.

Es wurde angefragt, wie hinsichtlich Meldung und Behandlung (nach DV V 26) vorzugehen sei, wenn der Tfz-Führer eines solchen Tfz in einer in der Tafel B 20 festgelegten Verkehrsstelle bei freizeigendem Ausfahrtsignal **un-erlaubt** durchfährt.

Antwort: Das in einem solchen Fall vorliegende außergewöhnliche Ereignis im Verkehr muß gemäß den „Richtlinien“ (Anlage 3 zur DV V 26) gemeldet und behandelt werden. Das Ereignis ist sinngemäß als „Durchfahren personenbezogener Züge in planmäßigen Anhaltestellen“ anzusehen und demnach unter Nr. 8 h) einzustufen.

Zur Vermeidung unerlaubter Durchfahrten z. B. infolge Nichtbeachtung der Tafel B 20 soll daher das Ausfahrtsignal gemäß der DV V 3, Punkt 231 möglichst kurz vor der Abfahrt, also

nach dem Anhalten des Tfz im Bf freigestellt werden.

### Zu den Punkten 214 und 215 der DV V 3

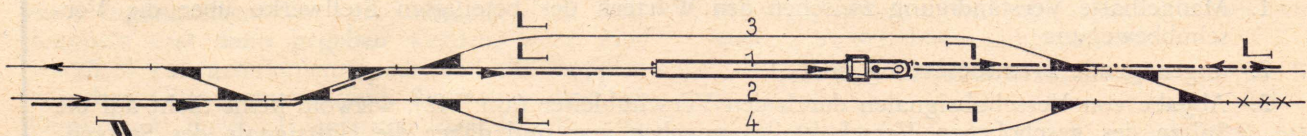
Frage: Wann ist bei spitzer Kreuzung die Rückmeldung für den Gegenzug abzugeben?

Antwort: Punkt 214 der DV V 3 besagt, daß bei spitzer Kreuzung ein Zug zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten Gegenzuges angeboten, angenommen und **unmittelbar** nach dessen Ankunft abgelassen werden darf. Die Rückmeldung für den Gegenzug ist **spätestens** unmittelbar nach dem Ablassen des Kreuzungszuges nachzuholen. Die Bestimmung des Punktes 215, die besagt, daß die Rückmeldung u. a. bestätigt, daß der vom Zug verlassene Raumabschnitt von Zügen frei ist, bleibt hiebei außer Betracht.

### Zu den Punkten 368 und 370 der DV V 3

Nach Punkt 368 gelten für Züge, die das **falsche** Gleis befahren in der Regel die für das richtige Gleis bestimmten Hauptsignale **unbeschadet ihrer Stellung und ihres Standortes** als „untauglich“. Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an den untauglichen Signalen ist durch Signal 29 a (Handsignal), Signal 29 b (Lichtsignal), fernmündlich am Signalfernsprecher oder mündlich zu erteilen.

Die Annahme, daß beim Fahren auf dem falschen Gleis bei Aus- oder Durchfahrt aus oder in einem Bf eine **Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal** vorliegt, ist demnach nicht richtig.



(Übergangsbf zum Fahren auf dem falschen Gleis)

Streckenleitung Wien FJB  
Eingel. 30. JULI 1962  
Zl. .... Blg. ....



Nach Punkt 370 darf, falls sich das Fahren auf dem falschen Gleis über mehrere Bf erstreckt, in diesen Bf durchgefahren werden, wenn die Sicherungsanlage gesicherte Durchfahrt zuläßt und der Zug vom Fahren auf dem falschen Gleis durch die La oder vom Übergangsbf bereits mit B-Befehl verständigt ist.

Die Zulässigkeit der Durchfahrt in den vom Fahren auf dem falschen Gleis **berührten Bf** ist durch Abgabe des Signals 30 „Durchfahrt“ anzuzeigen. D. h., daß auch im Übergangsbf zum Fahren auf dem falschen Gleis, wenn der Gleiswechsel bereits bei der Einfahrt erfolgt, Signal 30 gegeben werden muß, da auch dieser Bf ein vom Fahren auf dem falschen Gleis berührter Bf ist.

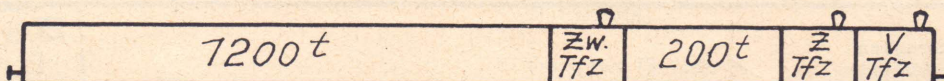
### Zu Punkt 503 der DV V 3

Einreihen des Zwischen-Tfz

Das Zwischen-Tfz ist möglichst nahe der Zugspitze einzureihen. Das Gewicht des dem Zwischen-Tfz folgenden Zugteiles soll hierbei den für den betreffenden Streckenabschnitt in Betracht kommenden Wert für die Grenzbelastung ziehender Tfz tunlichst erreichen, darf ihn jedoch nicht überschreiten.

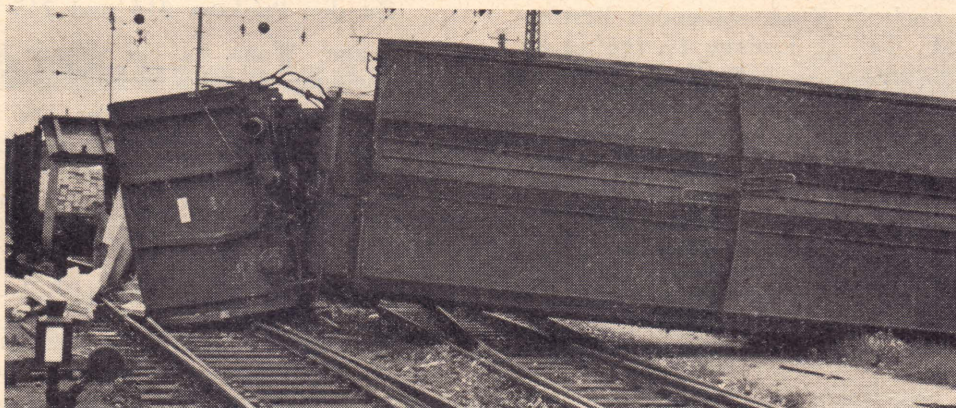
Beispiel: Drei Tfz mit je 500 t Regelbelastung, Zuggewicht: 1400 t; Grenzbelastung ziehender Tfz: 1200 t.

Daher folgende Reihung:



### Worin lag die Ursache

des Zusammenstoßes eines geschobenen Vershubteiles mit einem ausfahrenden Güterzug, wobei 4 Wagen des Güterzuges sowie 3 Wagen des Vershubteiles entgleisen und 3 von diesen Wagen umstürzten?



Sachschaden: S 60.000!

Bei den Erhebungen wurden folgende Verstöße festgestellt:

1. Mangelhafte Verständigung zwischen den Wärtern der beteiligten Stellwerke über die Vershubbewegung
2. ungenügende Bremsbesetzung und
3. Abgabe von Vershubsignalen durch den Vershubleiter (am Tfz), wiewohl keine Sicht auf die Spitze des geschobenen Vershubteiles gegeben war und daher die Haltsignale des Spitzenverschiebers nicht gesehen werden konnten.



## 48. Etwas für jeden

Am 11. Juni 1962 um 13.55 Uhr fuhr ein Personenzug in einem planmäßigen Anhaltebf unerlaubt durch. Die Haltsignale des Fdl blieben unbeachtet. Da 26 Reisende hätten aussteigen wollen, wurde der Zug nach Anhalten im nächsten Bf zurückgeschoben und setzte nach deren Aussteigen und Zusteigen von 6 Reisenden die Fahrt mit 11 Minuten Verspätung fort.

Das schuldhafte Verhalten des Tfz-Führers ist eindeutig und bedarf deshalb keiner weiteren Erörterung. Auf das völlig falsche Verhalten der Zugbegleitmannschaft muß jedoch eingegangen werden. Zugführer und Schaffner bemerkten die unerlaubte Durchfahrt; was aber taten sie?

Der Zugführer gab in seiner Einvernahme u. a. folgendes an:

„ . . . . Ich lief im Gepäckwagen nach vorne und gab Haltsignale, die jedoch nicht befolgt wurden. . . . . Die Notbremse habe ich deshalb nicht betätigt, weil ich für die Sicherheit der Reisenden fürchtete bzw. noch annahm, der Tfz-Führer werde den Zug anhalten.“

Und aus der Einvernahme des Zugschaffners:

„ . . . . Die Notbremse zog ich deshalb nicht, weil ich annahm, daß der Zugführer dies besorgen werde und ich außerdem befürchtete, daß die Reisenden dadurch gefährdet würden . . . . .“

Nach wie vor herrscht bei vielen Zugbegleitern die vollkommen unrichtige Ansicht, im Falle einer unerlaubten Durchfahrt die Notbremse nicht betätigen zu müssen, um damit eine Gefährdung der Reisenden zu vermeiden.

Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

Führt den Bediensteten im Dienstunterricht vor Augen, welche Gefahren den Reisenden dann drohen, wenn z. B. ein Tfz-Führer infolge Unwohlseins einen planmäßigen Aufenthalt nicht

beachtet und dabei unerlaubt an einem haltzeigenden Hauptsignal vorbeifährt, wodurch der Zug in ein Stumpfgleis oder in einen besetzten Raumabschnitt geraten könnte!

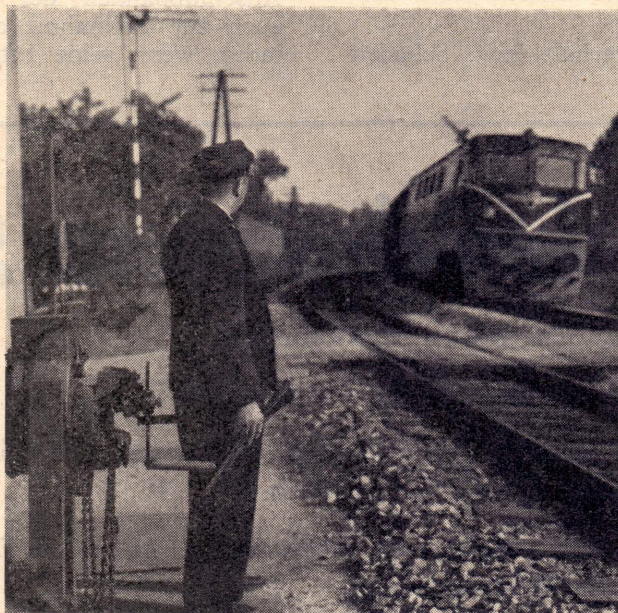
Daher in solchen Fällen:

**Notbremse betätigen!**

Am 14. Juni 1962 um 14.20 Uhr wurde Zug 1985 zwischen den Bf E. und G. vom **Zugführer** (am hinteren Führerstand des Zug-Tfz) angehalten, da sich der Kranarm eines im Zug befindlichen Kohlenkranes aus seinen Befestigungen gelöst hatte und auf die Außenseite des Wagens ausgeschwenkt war; dadurch bestand zwischen den Fahrleitungsmasten und dem Kranarm nur eine Spanne von etwa 20 cm.

Der Zugführer des Güterzuges hatte sich genau an die Bestimmungen des Punktes 476 der DV V 3 gehalten. Diese schreiben u. a. vor, daß die Zugbegleitmannschaft während der Fahrt durch Ausblick darauf zu achten hat, ob sich eine Wagentüre geöffnet hat, ferner, ob nicht Ladungen herabzufallen drohen, betriebsgefährlicher Zustand eines Wagens anzunehmen oder eine Entgleisung oder Zugtrennung eingetreten ist. Bei E-Betrieb müssen überdies Ladungen auf offenen Wagen bei tiefer Fahrdrachtlage (Tunnel, Brücken) genau beobachtet werden. Wenn die Gefahr der Berührung zwischen Ladung und Fahrdracht besteht, ist anzuhalten. Auch in den Bestimmungen der ZSV 14 ist vorgesehen, daß ein Zug, bei dem eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen wird, **sofort anzuhalten ist**.

Nicht nur die Zugmannschaften sondern vor allem auch Fdl, Stellwerks(Weichen)wärter, der anwesende V-Bedienstete in gesperrten Bf, Geschäftsführer und Bahnwärter sind zur Zugbeobachtung verpflichtet (DV V 3, Punkte 182, 384, 403 und DV V 28, Punkt 96).



So ist es richtig!



