



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1965

Jahrgang 1965

- Inhalt:
7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
  8. Maßnahmen zur Sicherung wartender Reisender bei Änderung der Einfahrt für personenbefördernde Züge
  9. Erläuterung
  10. Etwas für jeden
  11. Kundendienst
  12. Unfallverhütung

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

### a) Bremsanstand bei einem Schnellzug

Ein aus einem E-Tfz und 4 Personenwagen bestehender Schnellzug überfuhr im Unterwegsbf V. das Kennzeichen „Haltepunkt“ um 254 m. Über Auftrag des Zugführers wurde der Zug zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste an den Bahnsteig zurückgeschoben. Dort verständigte der Tfz-Führer den Zugführer, daß die Bremswirkung ungenügend war. Beide Bedienstete beschränkten sich nun darauf, festzustellen, daß die Bremse des **ersten** Wagens stark erwärmt und die Bremsleitung zwisch Tfz und 1. Wagen ordnungsgemäß verbunden war. Man kam überein, den Zug mit verminderter Geschwindigkeit bis zum nächsten Befehlsbf zu führen, wo genaue Untersuchung durch den Wagenmeister erfolgen sollte. Der Fdl des Bf V., der von der Unregelmäßigkeit Kenntnis erlangte, erteilte keine Weisungen, fertigte den Zug ab und verständigte den Befehlsbf K. vom Vorfall.

Im Bf K. stellte der Wagenmeister fest, daß beim Zug die Bremsleitung zwischen dem 1. und 2. Wagen nicht verbunden war!

Die Erhebungen ergaben:

Der Wagensatz des Schnellzuges war im Zugausgangsbf an der Spitze mit einem Wagen ergänzt worden. Dabei hatte es der Kuppler unterlassen, auch die Bremsleitung zwischen 1. und 2. Wagen zu verbinden.

Der Wagenmeister im Zugausgangsbf nahm — seinen Angaben zufolge — eine volle Bremsprobe vor, bemerkte dabei aber nicht den erwähn-

ten Mangel (DV M 26, Punkte 143 a und 165); auch dem Bereichsschaffner fiel die Unregelmäßigkeit bei Übernahme des Zuges nicht auf (DV V 3, Punkt 464).

Dadurch ergab es sich, daß der Zug nur ungenügend gebremst vom Zugausgangsbf abfuhr. Die erste Bremsung erfolgte im Unterwegsbf V., wo es zum Überfahren des Haltepunktes kam.

Nun wäre in diesem Bf eindeutige Klärung der mangelnden Bremswirkung möglich gewesen, wenn der Fdl und die Zugmannschaft nach den Bestimmungen der Punkte 171 a und 242 der DV M 26 gehandelt hätten.

So aber unterließen sie es, **alle** bedienten Bremsen auf den Grad ihrer Erwärmung zu untersuchen und eine volle Bremsprobe vorzunehmen.

Für die Anordnung der Bremsprobe war der Fdl verantwortlich und die Zugmannschaft mitverantwortlich; darüber hinaus ist der Zugführer nach Punkt 418 der DV V 3 für die **Sicherheit** und Ordnung beim Zug verantwortlich.

Es handelten demnach 7 Bedienstete falsch! Es ist nur einem glücklichen Umstand zu danken, daß es zu keinem schweren Unfall kam.

Am Ereignistag sollten an der in der Skizze eingezeichneten Arbeitsstelle ab 8.40 Uhr Schienen ausgewechselt werden. Der Sicherungsposten der für diese Arbeiten eingeteilten Rotte verständigte vor Arbeitsbeginn über Auftrag des die Aufsicht führenden Gleismeisters die Fdl der benachbarten

## b) Schienenauswechslung ohne Gleissperre



Bf W. und F. nur von der Anwesenheit einer „gefährdeten Rotte“, nicht aber vom Vorhaben des Auswechslens von Schienen.

Das Schienenauswechseln wurde in Zugpausen durchgeführt, wobei man die Arbeitsstelle beiderseits durch Haltscheiben deckte.

Ab 11.00 Uhr — nach Vorbeifahrt eines Güterzuges an der Arbeitsstelle — war bis 11.27 Uhr eine neuerliche Zugpause gegeben. Auch diese wurde zum Schienenauswechseln benutzt. Die Arbeiten konnten aber nicht wie geplant um 11.20 Uhr, sondern erst um 11.55 Uhr beendet werden. Wiewohl dem Sicherungsposten um 11.20 Uhr die voraussichtliche Abfahrt des nächsten fälligen Personenzuges vom Fdl des Bf F. angesagt wurde, erhob er gegen die Abfahrt keinen Einwand. Der Bedienstete war der Ansicht, das Streckengleis werde bis zum Eintreffen des Personenzuges in der Hst. F. bereits befahrbar sein.

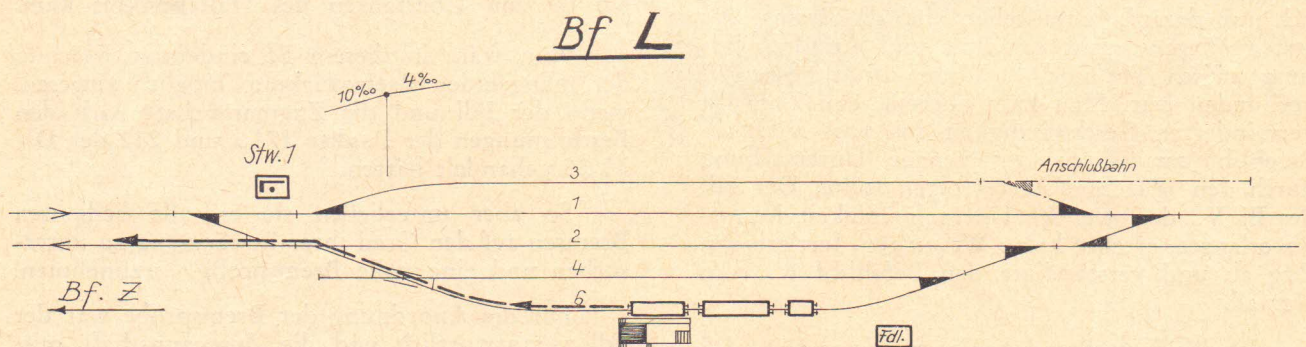
Als sich der Personenzug um 11.35 Uhr der Haltestelle näherte, erteilte der Gleismeister Auf-

trag, den Zug dort zurückzuhalten. Der Personenzug wurde dadurch 19 Minuten verspätet.

An dem Ereignis waren der Gleismeister und der Sicherungsposten schuldtragend. Ersterer hatte Arbeiten am Streckengleis vornehmen lassen, wodurch dieses vorübergehend unbefahrbar war. Es handelte sich demnach um Bauarbeiten, die gemäß Punkt 558 der DV V 3 nur während einer **vorhergesehenen Sperre** des Streckengleises durchgeführt werden durften. Die Verständigung der benachbarten Fdl nur von der Anwesenheit einer „gefährdeten Rotte“ war falsch und führte lediglich zu einer unnötigen Mehrbelastung der Fdl. Überdies hätte eine solche Verständigung der örtlich Aufsichtführende persönlich vornehmen müssen.

Dem Sicherungsposten muß vorgehalten werden, daß er die Abfahrt des Personenzuges vom Bf F. nicht verhindert hatte, wiewohl er wußte, daß das Streckengleis noch nicht befahrbar war (DV V 3, Punkt 559).

## c) Neuerliches Entrollen von Wagen beim Verschub



Am 17. Dezember 1964 um 18.40 Uhr wurden im Bf L. mit dem Zug-Tfz eines Bezirks-güterzuges 2 Wagen in eine Anschlußbahn beige-stellt. Währenddessen schoben 2 Schaffner ohne Wissen und Auftrag des Zugführers die auf Gleis 6 (Ladegleis, 4‰ Gefälle) in 3 Gruppen aufgestellten 7 Wagen, die zur Beigabe für den Zug bestimmt waren, mittels Handverschubes zusammen. Diese Wagen hatten sie gegen das Gefälle lediglich mit einem Hemmschuh gesichert, wie-

wohl auch eine Handbremse vorhanden war. Als der 7. Wagen an die bereits gekuppelten 6 Wagen anstieß, wurde der Hemmschuh abgeschleudert, so daß die Wagengruppe auf das Streckengleis 2 (10‰ Gefälle) entrollte. Versuche der Schaffner, die Wagen einzuholen, mißlingen. Der Wärter im Stellwerk 1 beobachtete den Vorfall, verständigte sofort den Fdl und schloß 2 fernbediente Schranken.

Die Wagengruppe rollte durch die benachbarte H.- u. Lst. R. — wobei 2 vom Haltestellenwärter aufgelegte Hemmschuhe abgeschleudert wurden — und konnte erst im Bf Z. nach 9,7 km Fahrt mit 2 vom Wärter des Stellwerkes 2 aufgelegten Hemmschuhen abgebremst werden. Der Fdl sprang überdies auf einen Wagen auf und bediente dessen Handbremse. Die Wagengruppe kam nächst dem Stellwerk 1 zum Stillstand.

Da sich zwischen den Bf L. und Z. nur 4 **abgeschränkte** EK befinden, deren Schranken rechtzeitig geschlossen werden konnten, war glücklicherweise keine Gefährdung von Straßenbenützern gegeben.

Auch dieses Ereignis wurde durch oberflächliche und vorschriftswidrige Dienstleistung der beiden Schaffner verschuldet (siehe auch VUB 1. Stück aus 1965).

### Tfz-Führer, Verschieber!

Lärm verursacht Gehör- und Nervenschädigungen! Beachtet dies im eigenen Interesse, aber auch in jenem Eurer Mitmenschen.

Denkt namentlich nachts daran!

#### 8. Maßnahmen zur Sicherung wartender Reisender bei Änderung der Einfahrt für personenbefördernde Züge

Die Tötung je eines Reisenden in den Bf F. und L., die von der Änderung des Einfahrgleises bei personenbefördernden Zügen nicht verständigt wurden, geben Anlaß, an die zur Vermeidung solcher Unfälle notwendigen Maßnahmen zu erinnern.

Die Punkte 181 und 314 der DV V 3 enthalten die zur Wahrung der Sicherheit der Reisenden erforderlichen Bestimmungen.

Wie ist nun im Falle einer Einfahränderung im Hinblick auf die Sicherheit der Reisenden vorzugehen?

Muß ein personenbefördernder Zug ausnahmsweise auf ein anderes, als auf das im Zugverzeichnis bestimmte Gleis einfahren, so hat der Fdl unbedingt dafür zu sorgen, daß die auf diesen Zug wartenden Reisenden von der Einfahränderung Kenntnis erhalten. Besonders wichtig ist dies in Bf **ohne** Inselbahnsteige.

Die Verständigung ist — je nach den örtlichen Verhältnissen — entweder durch Lautsprecher oder mündlich durch Ausrufen durchzuführen. Die Form der Ansage durch Lautsprecher ist in ZSV 19 geregelt. Die mündliche Verständigung von der Einfahränderung — gegebenenfalls unter Beiziehung Bf-Bediensteter oder Zugbegleiter — hat **wiederholt, laut und in allgemein verständlicher Art** zu erfolgen. Sie ist knapp vor der Zug-einfahrt nochmals zu wiederholen, damit auch jene Reisenden, die erst in letzter Minute den Bahnsteig betreten, Kenntnis erhalten.

Der Fdl hat rechtzeitig am Platz anwesend zu sein und sein Augenmerk darauf zu richten, daß sich die Reisenden **in genügender Entfernung** vom Einfahrgleis aufhalten; jene, die nicht genug Abstand halten, sind durch Zuruf zu warnen (DV V 3, Punkt 314).

### Erhöhte Unfallgefahr bei Frost! Bedienstete!

Muß es sein, daß bei Eintritt von Frost so viele von Euch im Dienst oder auf dem Weg vom und zum Dienst verunglücken?

Sorgt durch erhöhte Vorsicht und rechtzeitiges Bestreuen der Wege auf Bahngrund vor.

## 9. Erläuterung

## Zu Punkt 522 der DV V 3

**Neue international vereinheitlichte Kennzeichnung der Güterwagen**

Über Beschluß des Internationalen Eisenbahnverbandes sind Güterwagen bis zum 1. Oktober 1968 mit neuer vereinheitlichter Kennzeichnung zu beschriften. Mit der Durchführung wurde bereits begonnen.

Die neue Kennzeichnung erfolgt mit 12 Ziffern und zusätzlicher Angabe des Eigentumsmerkmals und der Gattungsbezeichnung mit Buchstaben.

**Beispiele für die neue Kennzeichnung:**

a) An Wagen mit **Kastenaufbauten** stehen die Angaben untereinander:

Kennzeichnung:	Bedeutung:
01 RIV-EUROP	Austauschverfahren
81 ÖBB	Eigentumsmerkmal
123 4 567 — 5*)	Wagennummer
● Gs**)	Gattungsbezeichnung

b) An **Flachwagen** sind die Angaben nebeneinander angebracht:

21	81	312 3 456 — 7*)
		(Wagennummer)
RIV	ÖBB	● Kbm**)

**Eintragung im Wagenausweis:**

In Spalte 1: Wie bisher:

Das angeschriebene Eigentumsmerkmal in **Buchstaben** (z. B. ÖBB, SBB, SNCF). Die Zifferangaben vor bzw. oberhalb dieser Buchstaben (81 = ÖBB, 80 = DB, 54 = CSD usw.) sind nicht einzutragen.

Bei EUROP-Wagen sind auch weiterhin dem Eigentumsmerkmal die Buchstaben „EU“ voranzusetzen (EU/FS, EU/SNCF usw.). Die hierfür am Wagen angeschriebenen Ziffern (z. B. 01), also die ersten zwei Stellen der Ziffernreihe sind nicht einzutragen.

In Spalte 2: Die bisher geltende Gattungsbezeichnung des Wagens — also nicht die durch einen vorangesetzten Punkt gekennzeichnete neue Gattungsbezeichnung.

Beispiel:

Neue Bezeichnung:

„E“ (Offener Wagen in Regelbauart)  
 „Kbm“ (Flachwagen ohne Drehgestelle  
 in Regelbauart 9—12 m)

Bisherige Gattungsbezeichnung:  
 (im Wagenausweis einzutragen)

„O“  
 „Rm“

Hinsichtlich der übrigen vorgeschriebenen Eintragungen — **P** für Privatwagen, „Bdgw“ für Bahndienstwagen, „Hbr“ für Hilfsbremsfahrzeuge — tritt keine Änderung ein.

In Spalte 3: Die Wagennummer (siebenstellig) ohne der letzten durch einen Bindestrich getrennten Ziffer.

Bei Privatwagen beginnt die eigentliche Wagennummer stets mit einer „Null“.

\*) Die durch einen Bindestrich getrennte letzte Ziffer (Kontrollziffer) gehört nicht zur Wagennummer.

\*\*\*) Bei Wagen mit der neuen (vereinheitlichten) Kennzeichnung wird den Buchstaben ein „Punkt“ vorangesetzt, um Verwechslungen von alten und neuen Kennzeichen zu vermeiden.

Beispiele für die Eintragung im Wagenausweis:

Spalte 1:	Spalte 2:	Spalte 3:
W a g e n -		
Eigentumsmerkmal	Gattung	Nummer
EU/ÖBB	Gmms*)	123 4 567
ÖBB	Rm**)	312 3 456

\*) Neue Gattungsbezeichnung am Wagen: „Gs“.

\*\*\*) Neue Gattungsbezeichnung am Wagen: „Kbm“.

### Bei Ausfertigung der Wagenausweise ist besonders zu beachten:

1. Das **Eigentumsmerkmal** wird wie bisher in **Buchstaben** eingetragen.
2. Die **Wagennummer** besteht aus 7 Ziffern. Von den angeschriebenen 12 Ziffern gehören die ersten 4 Ziffern und die letzte Ziffer (nach dem Bindestrich) nicht zur Wagennummer.
3. An Stelle der neuen — durch einen vorgesetzten Punkt kenntlich gemachte — **Gattungsbezeichnung** ist die bisherige Gattungsbezeichnung einzutragen.

Vorgenannte Richtlinien gelten gleicherweise für die Eintragung von Wagen in sonstige verkehrsdienstliche Unterlagen (z. B. Fahrtbericht) und bei Abgabe von verkehrsdienstlichen Meldungen.

### 10. Etwas für jeden

Wiederholt fahren Züge ohne vorschriftsmäßige Kennzeichnung ihres Zugschlusses, weil in einzelnen Bf Zugschlußsignale nicht in ausreichendem Maße verfügbar sind.

Da neuerlich eine große Anzahl von Zugschlußsignalen geliefert wurde, ist es unverständlich, daß Notmaßnahmen (behelfsmäßige Verwendung unzulänglicher und vorschriftswidriger Ersatzmittel) getroffen werden müssen, da bei vorschriftsmäßiger Gebarung ein jährlicher echter Abfall (Ausmusterung, Verlust) in auch nur annähernd gleichem Ausmaß ausgeschlossen ist.

Lampisten, Vershubbedienstete, Schlußschaffner und Zughelfer!

Achtet auf ordnungsgemäße **Abnahme und Verwahrung** der Zugschlußsignale in den Zugendbf.

Bf-Vorstände, Aufsichtsbeamte!

Überzeugt Euch bei den Kontrollgängen auch davon, daß Zugschlußsignale nicht in den Gleisanlagen liegen bleiben.

In einem großen Verschiebefb war ein zur Zollbehandlung bereitgehaltener, mit Email beladener gedeckter Güterwagen folgenden Vershubstößen ausgesetzt:

Tag	Stunde	Auflaufgeschwindigkeit
10. 11. 1964	19.24	7,3 km/h
10. 11. 1964	19.32	6,9 km/h
11. 11. 1964	7.03	6,9 km/h
11. 11. 1964	7.41	7,5 km/h

Tag	Stunde	Auflaufgeschwindigkeit
11. 11. 1964	9.14	6,9 km/h
11. 11. 1964	14.13	7,3 km/h
13. 11. 1964	1.05	6,9 km/h
13. 11. 1964	1.13	8,2 km/h

Daß die Sendung unter diesen Umständen sehr zu leiden hatte, dürfte wohl verständlich sein!

Wie werden in diesem Bf die übrigen Wagen behandelt?

Wir erinnern an Punkt 57 der DV V 3, wonach der Vershub vorsichtig und mit möglichster Schonung der Fahrzeuge sowie der Ladung durchgeführt werden muß. Anfahren oder Anlaufen soll nur mit etwa Schrittgeschwindigkeit erfolgen; höhere Anfahr- oder Anlaufgeschwindigkeiten können bereits — wie die Praxis beweist — Ladegut- oder Fahrzeugschäden zur Folge haben!

Anlässlich von Kontrollfahrten auf Tfz wurde festgestellt, daß die Säuberung der Bahnsteige von Schnee — insbesondere in den Haltestellen — so erfolgt, daß der Schnee zwischen Bahnsteigkante und Schiene zu liegen kommt.

Solange es sich um lockeren Schnee handelt, besteht keine Gefahr. Bei Verharschung und Vereisung kann es u. U. zur Beschädigung von Tfz und Wagen (Indusimagneten, Lichtmaschinen) kommen.

Bei der Schneesäuberung ist auf diesen Umstand Bedacht zu nehmen!

Wie aus Eintragungen in den Fahrtberichten entnommen werden kann, ergeben sich im Reise- und Güterzugverkehr immer wieder Bremsstörungen. Hiedurch wird der Verkehrsablauf häufig erheblich beeinträchtigt.

Kontrollen ergaben, daß die Bremskupplungen bei abgestellten Wagen vielfach nicht in die hierfür vorgesehenen Schlauchhalter oder Leerkupplungen eingehängt oder auf die Blindmuffen

aufgesteckt waren. Die Bremskupplungen werden dadurch beschädigt und verschmutzt. Eindringender Schmutz verursacht Störungen in den Steuerventilen und führt zu Zugverhaltungen.

Das jahreszeitlich bedingte Auftreten von Entgleisungen infolge vereister Spurrillen erfordert, die Bestimmungen für das Verhalten bei Frost und Schnee (DV B 29 und DV V 3) in Erinnerung zu rufen, um die Zahl der aus dieser Ursache eingetretenen Entgleisungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

### Weichenwärter verhindert Zugentgleisung!

Am 18. Dezember 1964 wurde Zug 2023 zwischen den Bf Unter Purkersdorf und Tullnerbach-Preßbaum von dem im Zug befindlichen Weichenwärter F. R. durch Betätigung der Notbremseinrichtung angehalten. Bei der anschließenden Untersuchung wurde an einem Wagen ein Gebrechen festgestellt, das zweifellos eine große Betriebsgefahr bildete.

Es ist selbstverständlich, daß der Bedienstete für seine umsichtige Handlungsweise belobt und belohnt werden wird.

#### 11. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Ich habe am Sonntag im Eilzug, der Wien um 19.20 Uhr in Richtung Salzburg verläßt, meine Kamera vergessen. Um es gleich vorwegzunehmen: Ich habe den Apparat wieder!

Ich habe ihn wieder, weil sich vor allem der Fahrdienstleiter des Bf St. Pölten, an den ich mich gewendet habe, sofort dafür einsetzte, und die in Frage kommenden Bahnhöfe anrief. So wurde meine Kamera in Linz sichergestellt.

Nun war ich daran interessiert, den Apparat möglichst schnell wieder zu bekommen. Wie mir dabei die Herren vom Fundbüro an die Hand gingen, das war von einer derart menschlichen Wärme, daß ich den zeitweiligen Verlust der Kamera und alle Gegebenheiten bis zu dem Zeitpunkt, da sie mir wieder ausgefolgt wurde, gar nicht mehr missen möchte und zu den Aktivposten meines Lebens zähle.

Ich danke Ihnen herzlichst und darf mir erlauben, Sie zu Ihrem vorbildlichen Personal zu beglückwünschen.

Major St.

Kommandant des Panzerbataillons 10  
St. Pölten“

„Meine Tochter versäumte am 2. 11. den Zug 225 ab Wien West um 14.55 Uhr. Da ihr Gepäck bereits im Zug war — war dies eine äußerst peinliche Situation. Der Wiener Fahrdienstleiter telefonierte sofort nach St. Pölten und gab eine Beschreibung des Gepäcks für den Schaffner durch. Meine Tochter kam mit dem

folgenden Zug nach Gmunden; das Gepäck war aber leider nicht zu eruieren. Auch dann nicht, als sich am nächsten Tag der Bf-Vorstand von Gmunden sehr viel Mühe gab und viele Bahnhofsfundämter anrief. Erst dem Fahrdienstleiter vom Nachtdienst in Gmunden gelang es in aufopfernder Weise, den Aufenthaltsort des Gepäcks festzustellen und es bereits am nächsten Tag in unsere Hände gelangen zu lassen.

Da beide Herren jeden Dank ablehnten, möchte ich nicht versäumen, an höherer Stelle darauf hinzuweisen, wie liebenswürdig und hilfsbereit die beiden Herren trotz ihres verantwortungsvollen Dienstes waren.

E. St., Gmunden“

„Wiederholt hörte ich von griechischen Reisenden nach Österreich und von dort zurück u. a. auch von der Reiseleitung einer Mädchen-gymnasiumklasse aus Athen, daß der ÖBB-Bedienstete Franz S. aus Wien so hervorragend gefällig und aufmerksam für die Reisenden tätig ist, daß sogar griechische Eisenbahner dies wissen und auch diese ihn in allen möglichen Arten loben und immer wieder hervorheben.

Herr S. fährt auf der Strecke Wien—Athen—Wien und ist allen einschlägigen Eisenbahnern der Griechischen Eisenbahnen dieser Strecke bekannt.

Architekt Ing. M. K.,  
Repräsentant der Österr. Fremdenverkehrswerbung in Griechenland“

