

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1956

Jahrgang 1956

Inhalt: 1. Richtiges Verlegen von Kreuzungen
2. 6 Bedienstete — 6 fehlerhafte Handlungen!
3. Planmäßigkeit — Grundlage der Verkehrssicherheit
4. 2. Preis Ausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“
5. Richtiges Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen untereinander

1. Richtiges Verlegen von Kreuzungen

Fahrdienstleiter !

Wie schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 11. Stk. aus 1955, betont wurde, ist die Einhaltung vorgeschriebener Wortlaute für die sichere Betriebsabwicklung unerlässlich. Dies gilt im besonderem Maße für die beim Vereinbaren einer Kreuzung gemäß DV V 3, Punkte 557 und 558, bzw. DV V 28, Punkt 262, vorgeschriebenen Wortlaute.

Geht der Abgabe des Kreuzungswortlautes ein vorbereitendes Gespräch voran, muß auch dieses — obwohl an keinen Wortlaut gebunden — in einer jegliches Mißverständnis ausschließenden Form geführt werden.

Auch ein solches Gespräch darf nicht ohne Beachtung der Bestimmungen der DV V 3, Punkt 327 bzw. DV V 28, Punkt 135, vorgenommen werden. Diese Bestimmungen besagen, daß alle den Zugverkehr betreffenden Ferngespräche den Sachverhalt kurz und klar beinhalten müssen. Daher haben sich die Fahrdienstleiter auch bei vorbereitenden Gesprächen präziser Ausdrucksweise zu bedienen. Gesprächsfassungen, wie z. B.: „Nimmst Du die Kreuzung mit dem 955er?“ oder „Wie schaut's aus, kann ich Dir den 955er schicken?“, oder — als Ablehnung — „ausgeschlossen, bei mir geht's nicht!“, die man in der Praxis leider häufig hören kann, sind unstatthaft, weil sie Betriebsgefahren in sich bergen.

Um zum besseren Verständnis des Kreuzungsvorganges beizutragen, sei hier das Beispiel einer richtigen Kreuzungsverlegung abgehandelt:

Nachdem der planmäßige oder bereits vereinbarte Kreuzungsbahnhof A auf Grund des tatsächlichen Zuglaufes den nun in Betracht kommenden neuen Kreuzungsbahnhof C errechnet hat, bietet er diesem die Kreuzung etwa in folgender, jeden Zweifel ausschließenden Form an:

„Kann Zug (Nr.) . . . mit Zug (Nr.) . . . in C kreuzen?“

Lassen die Platzverhältnisse des Bahnhofes C die Abwicklung dieser Kreuzung zu und beabsichtigt daher der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes die angebotene Kreuzung anzunehmen, so hat er —

vor Abgabe der zustimmenden Antwort — den zwischen ihm und Bahnhof A liegenden Bahnhof B sowie auch den anderen Nachbarbahnhof D zum Mitlesen (Mithören) aufzufordern. Sodann spricht er die Kreuzungsannahme mit folgendem Wortlaut aus:

„Zug (Nr.) . . . kreuzt mit Zug (Nr.) . . . in C. Einverstanden.“

Meier“

Erst mit der Abgabe dieses Kreuzungswortlautes gilt die Kreuzung als verlegt.

Muß hingegen die Abwicklung der Kreuzung im Bahnhof C abgelehnt werden — hier sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß eine solche Ablehnung nur dann zulässig ist, wenn die Durchführung der Kreuzung mit Rücksicht auf die Platzverhältnisse tatsächlich unmöglich ist, nicht aber, wenn nach der Meinung des Fahrdienstleiters die Kreuzung besser in einen anderen Bahnhof zu verlegen wäre — so ist auch die Ablehnung in einer klaren und keinem Zweifel unterliegenden Form, etwa mit

„Nein, Kreuzung in C nicht möglich!“ auszusprechen.

Besonders betont sei aber, daß trotz ordnungsgemäß durchgeführter Kreuzungsverlegung ein Zug erst dann abgelassen werden darf, wenn er gemäß den Bestimmungen der DV V 3, Punkte 382 bis 388, bzw. DV V 28, Punkte 160 bis 163, angeboten und angenommen ist. Von dieser grundlegenden Forderung ausgenommen sind jene Fälle, wo Anbieten und Annehmen aus Gründen des Vorhandenseins einer tauglichen blockmäßigen Sicherung der Folge- und Gegenzugfahrten entfallen dürfen.

Abschließend wird zur strengsten Beachtung der mit Fernschreiben der Generaldirektion, Nr. 18211 vom 19. November l. J., angeordneten Maßnahmen (Unterstreichung des vollen Wortlautes der Kreuzungsvereinbarung mit Rotstift, Verbot der Verwendung von Abkürzungen) ermahnt.

Das Verbot, Abkürzungen zu verwenden, bezieht sich auf den Wortlaut der Kreuzungsvereinbarung und den Namen des Fahrdienst-

Nun zu den Verfehlungen jedes einzelnen Bediensteten:

Dem **Fahrdienstleiter** oblag die **Aufsicht** über den **Verschubdienst**. Er wußte, daß 8 Minuten nach **Ankunft** des ersten Personenzuges der zweite aus **Richtung B** zu erwarten war. Da der geplante **Verschub** die **Fahrt** des zweiten Personenzuges behindert hätte, wäre es seine Aufgabe gewesen, **rechtzeitig** die **Verschubeinstellung** anzuordnen (DV V 3, Punkt 86). Doch darum kümmerte er sich nicht; er überließ die beiden **Verschubbediensteten** einfach sich selbst.

Der **Verschubaufseher** übte im **Bahnhof A** die **Tätigkeit** eines **Verschubleiters** aus. Ihm war die **Verspätung** des ersten Personenzuges bekanntgegeben worden; er mußte daher wissen, daß der geplante **Verschub** in der kurzen **Zeitspanne** ohne **Verhalten** des zweiten Personenzuges nicht mehr durchgeführt hätte werden können. Trotzdem beauftragte er seinen **Verschieber**, mit dem **Gepäckwagen** noch vor **Eintreffen** des zweiten Personenzuges nach **Gleis 1** zu fahren. Mit dem **Auftrag**, **selbständig** einen **Teilverschub** auszuführen, gingen auf den

Verschieber alle **Verpflichtungen** eines **Verschubleiters** über. Daher muß ihm der gleiche **Vorhalt** gemacht werden, wie dem **Verschubauf-**

seher. Nur kommt noch folgendes dazu: Er gab zwar die für die **Verschubfahrt** erforderlichen **Signale** ab, achtete jedoch nicht auf die **Stellung** der **Weiche 54**. (DV V 3, Punkte 103, 104, 119, 120 und 126). Den gleichen Fehler beging

die **Lokomotivmannschaft**; sie — wie auch der **Verschieber** — befand sich an der **Spitze** des **Verschubteiles**; trotzdem die **Weiche 54** **beleuchtet** war, wurde ihre **Stellung** nicht beachtet (DV V 3, Punkt 126).

Der **Stellwerkswärter** schließlich brachte das **Einfahrtsignal** für den Personenzug aus **Richtung B** in die **Freistellung**, ohne vorher durch **Abgabe** des **Signals 40** die **Verschubmannschaft** zur **Einstellung** der gefährdenden **Verschubbewegung** zu beauftragten (DV V 2, Punkt 124, und DV V 3, Punkte 119 und 120).

Sein **Verstoß** ist umso größer, weil er auf **Grund** der **Mitteilung** des **Verschubaufsehers**, daß der **Verschub** noch vor dem **Eintreffen** des zweiten Personenzuges durchgeführt werden sollte, jeden **Augenblick** mit der **Fahrt** des **Verschubteiles** von **Gleis 3** nach **Gleis 1** rechnen mußte. **Unbekümmert** stellte er das **Einfahrtsignal** auf „**Frei**“ und gefährdete damit den **einfahrenden Zug** **schwerstens**. Er wurde deshalb auch vom **Stellwerkswärterdienst** **abgezogen**!

Fahrdienstleiter!

Punkt 545 der DV V 3 bestimmt, daß **Verspätungen** **personenbefördernder Züge** von 10 Minuten und mehr dem **Reisepublikum** bekanntzugeben sind. Solche **Verspätungen** müssen an der **Verspätungstafel** **angeschrieben** und außerdem durch den **Lautsprecher** **angesagt** werden.

Diese **Bestimmung** der DV V 3 sowie die **bezüglichen** **Verfügungen** der **vorgesetzten Stellen** werden immer wieder **mißachtet**. **Manchen** **Fahrdienstleitern** scheint es eben nicht klar zu sein, daß sie mit solchem **Verhalten** nicht nur der **Vorschrift** **zuwiderhandeln**, sondern auch die **Gebote** des **Kundendienstes** **verletzen**. Der **Reisende** hat ein **Recht** darauf, über die **Verspätung** seines **Zuges** **informiert** zu werden! Man kann ihm nicht **zumuten**, immer nur zu **warten** und im **Ungewissen** zu **verbleiben**!

Denkt daher immer an **Eure** **Verpflichtung** dem **Kunden** gegenüber!

3. **Planmäßigkeit** — **Grundlage** der **Verkehrssicherheit**

Fahrdienstleiter, Zugschaffner!

Erst kürzlich wurde im **Verkehrs-Unterrichtsblatt**, 11. Stück aus 1955, auf die **Bedeutung** der **raschen** **Zugabfertigung** hingewiesen. **Vorfälle** der **jüngsten** **Zeit** geben neuerlich **Anlaß**, **wesentliche** **Bestimmungen** zur **Vermeidung** bzw. **Verringerung** von **Verspätungen** **zusammenfassend** zu **wiederholen**:

Gemäß DV V 3, Punkt 538, ist die **Verspätung** eines **Zuges** unter anderem auch durch **schnelleres** **Fahren** und durch **Kürzung** der **Aufenthalte** **einzubringen**. Was nützt es jedoch, daß der **Lokomotivführer** sich um das **Einhalten** der

kürzesten **Fahrzeit** bemüht, wenn sein **Bemühen** aber durch **Aufenthaltsüberschreitung** im **nächsten** **Anhaltebahnhof** wieder **zunichte** gemacht wird?

Es ist **Pflicht** der **Bahnhofbediensteten**, besonders aber der **Fahrdienstleiter** in **Zusammenarbeit** mit den **Zugschaffnern**, gleich der **Lokomotivmannschaft** an der **Beschleunigung** des **Zuges** **mitzuwirken**.

Dazu sind **mannigfache** **Möglichkeiten** **gegeben**:

Auf **Grund** der **Vormeldung** des **letzten** **Anhaltebahnhofes** über die **Besetzung** des **Zuges** können die **Reisenden** im **eigenen** **Bahnhof** schon vor **Einfahrt** des **Zuges** an jene **Stelle** **dirigiert** werden, an der die **Wagen** mit der **geringsten** **Besetzung** zum **Halten** kommen.

Sind beim Zug umfangreiche Ladearbeiten vorzunehmen, dann sind auch Bedienstete, die sonst damit nicht befaßt sind, zu solchen Arbeiten heranzuziehen. Um dies rechtzeitig veranlassen zu können, ist auch die Vormeldung über schwere Ausladungen unerläßlich.

Die Reisenden sind von gekürzten Aufenthalten zu verständigen und zu raschem Ein- und Aussteigen aufzufordern.

Der Fahrdienstleiter hat bei Überprüfung

der Abfahrtsbereitschaft des Zuges auch selbst zu ihrer Beschleunigung beizutragen. So kann er — um nur einige Beispiele zu nennen — hier eine Türe schließen, dort einem Reisenden beim Einsteigen helfen und durch zeitgerechte Abgabe des Signals 27 — wenn nötig mit der Mundpfeife unterstützt — die Schaffner zu raschem Handeln auffordern.

Nur bei solchen gemeinsamen Bemühungen wird es uns gelingen, Verspätungen mit Erfolg zu bekämpfen.

4. 2. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die Frage lautet:

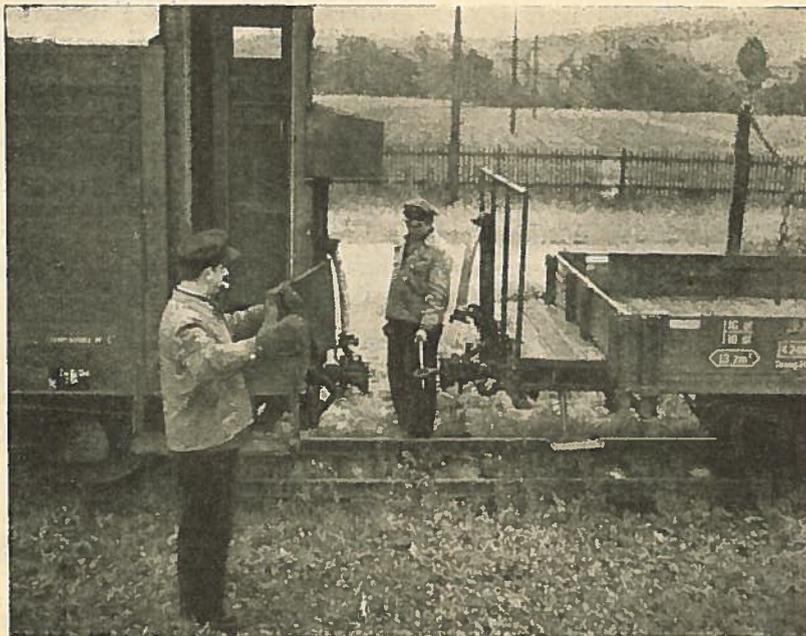
„In welchen 3 Fällen bedürfen Kleinwagenfahrten keiner Regelung durch den Fahrdienstleiter?“

(Die vollständige Lösung ist nur in den Ausgaben A und D der DV V 3 enthalten.)

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 20. Jänner 1956 bei der Generaldirektion, Ref. I/1, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 11. Stück aus 1955, unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

5. Richtiges Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen untereinander



Zugbegleiter, Verschieber!

Bringt zuerst den Kupplungsbolzen des stillstehenden Fahrzeuges durch Heben und Schrägstellen im Bolzenloch in die Bereitschaftsstellung. Dann hebt das Kuppelleisen des anrollenden Fahrzeuges mittels eines entsprechend langen Kuppelungsstabes und führt es in die Pufferöffnung des stillstehenden Fahrzeuges ein.

Sorgt durch entsprechende Signale — abge-

geben von einem zweiten Bediensteten — dafür, daß das anrollende Fahrzeug nur **langsam** bewegt wird. Nehmt das Kuppeln nur dann vor, wenn Ihr Euch außerhalb des Gleises befindet, und achtet darauf, daß nur die Schmalseite Eures Körpers dem Gleis zugewendet ist.

Vergeßt nicht, vor dem Zusammenschieben der Wagen die Bremsschläuche von den Blindmuffen abzuheben; dies gilt besonders dann, wenn die Fahrzeuge im Gleisbogen gekuppelt werden müssen.

Vermerk:

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 12. Stück aus 1955, ist im Punkt 53 — Lösung des 1. Preisausschreibens: „Kennst Du die Vorschrift?“ — in der 6. Zeile die Zahl 39 auf 59 zu berichtigen.

Ein Berichtigungsblatt wurde am 7. 12. 1955 ausgesendet.