

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 44. Sorgloser geht es nimmer!  
45. Kuppeln der Bremsleitungen bei Lokomotivzügen  
46. Beförderungsanstände; Mangelnde Obsorge für Wagen mit leicht verderblichen Gütern  
47. Erläuterungen  
48. Lösung des 13. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

## 44. Sorgloser geht es nimmer!

In einem Befehlsbahnhof einer zweigleisigen mit Abzweigung auf eine eingleisige Strecke begibt sich der Zugführer eines Schnellzuges, der Weiterfahrt über diese hatte, nach Ankunft in die Fahrdienstleitung, um den Fahrtbericht abzugeben und an die Beigabe schriftlicher Befehle zu erinnern. Der Fahrdienstleiter verständigt ihn, daß er die Kreuzung mit einem von der eingleisigen Strecke kommenden verspäteten Schnellzug abzuwarten habe.

Der Zugführer begibt sich nun statt zu seinem auf Gleis 4 eingefahrenen Zug — ohne der Verwechslung inne zu werden — zu einem inzwischen auf Gleis 2 aus der gleichen Richtung wie dieser eingefahrenen Schnellzug.

Er versucht von dessen Lokomotivführer Aufklärung über eine im Zugausgangsbahnhof entstandene Abgangsverspätung zu erhalten, was ohne Erfolg bleibt, da dem Lokomotivführer dieses Zuges hievon nichts bekannt sein kann.

Als der Fahrdienstleiter nach Eintreffen des Kreuzungszuges die Zugbegleitmannschaft zur Abgabe des Signals 54 auffordert, gibt es der Zugführer bedenkenlos ab und steigt in den ersten Personenwagen, um zu dem — auch beim fälschlich bestiegenen Zug — in der Zugmitte gereihten Gepäckwagen zurückzugehen.

Es fällt ihm nicht auf, daß

aus dem angekommenen Zug Anschlußreisende umstiegen, was nicht der Fall sein hätte können, wenn er den richtigen Zug bestiegen hätte,

das Ausfahrtsignal statt Ausfahrt auf die eingleisige Strecke — „Signal 4 b“ — das Signal 4 a zeigt,

er wegen der Ausgangsverspätung einen anderen als jenen Lokomotivführer befragt hatte, dem er im Zugausgangsbahnhof den Bremszettel übergab und von dem er das Leistungsblatt entgegennahm,

die Zusammensetzung des bestiegenen Zuges von der des vorher geführten wesentlich verschieden ist,

nicht mehr die ihm im Ausgangsbahnhof beigegebenen Schaffner beim Zug sind.

Es stört ihn auch nicht im geringsten, daß der Zug statt auf die eingleisige auf die zweigleisige Strecke fährt, obwohl der Unterschied sofort bemerkt hätte werden müssen, da die eingleisige Strecke gleich nach der Ausfahrt eine Steigung von 25 ‰ aufweist.

Er wird erst stutzig, als er auf dem Wege zum Gepäckwagen auf einen Speisewagen stößt und dann auch noch in einen Schlafwagen kommt. Nun erst bemerkt er, daß er sich in einem falschen Zug befindet. Er verbleibt darin bis zum nächsten Anhaltebahnhof und meldet dort dem Fahrdienstleiter den Vorfall.

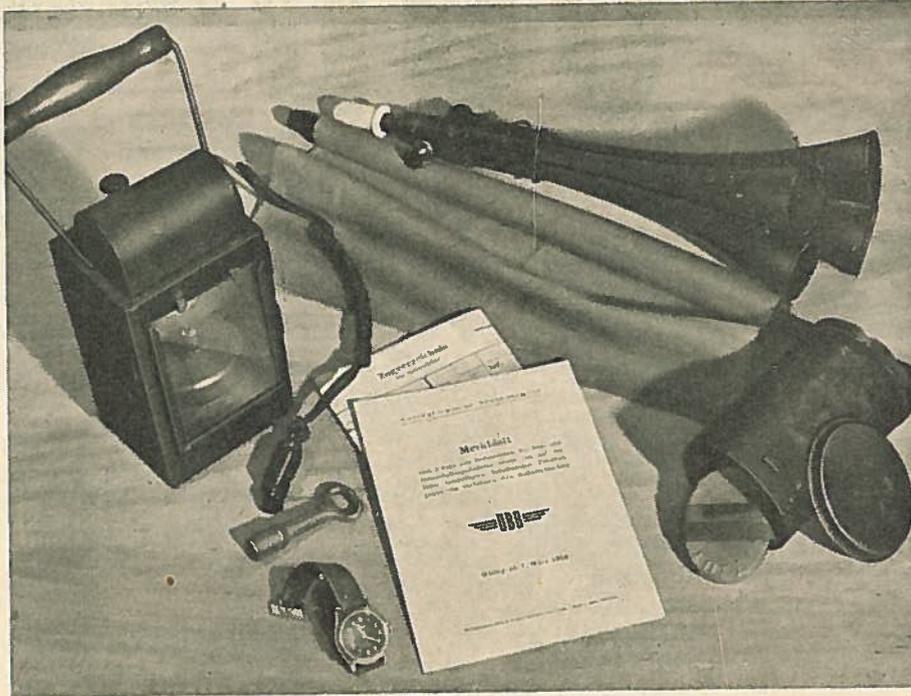
Der ursprünglich vom abhanden gekommenen Zugführer geführte Schnellzug war unterdessen vom Fahrdienstleiter — ohne Erhalt des Signals 54 durch den Zugführer — abgefertigt worden. Das Fehlen des Zugführers wurde erst im nächsten Anhaltebahnhof bemerkt und ein zufällig im Zug befindlicher anderer Zugführer vom Fahrdienstleiter zur Übernahme des Zuges beauftragt.

Ein Musterbeispiel oberflächlichster und verantwortungsloser Dienstverrichtung!

### Sicherungsposten!

Führt Ihr im Dienst auch immer die vorschriftsmäßige Ausrüstung mit?

Gemäß Punkt 44 der vorläufigen Unfallverhütungsvorschrift, Teil V, besteht sie aus:



Zugverzeichnis für Bahnwärter, Merkblatt für Sicherungsposten, Signalfahne, Mehrklangsignalhorn, Handlaterne (weißes und rotes Licht), richtigzeitige Uhr und Vierkantschlüssel. Ist ein Typhon vorgeschrieben, muß trotzdem auch das Mehrklangsignalhorn mitgeführt werden.

Außenposten haben außerdem 6 Knallkapseln bei sich zu tragen.

Das Mitführen einer Mundpfeife ist zweckmäßig.

Denkt an die vorgeschriebene Überprüfung der Brauchbarkeit des Mehrklangsignalhorns, des

Typhons und der Handlaterne vor Beginn der Arbeiten und während deren Dauer.

Kontrollorgane! Überzeugt Euch bei jeder Gelegenheit, ob die Sicherungsposten ihre vorschriftsmäßige Ausrüstung bei sich führen.

### 45. Kuppeln der Bremsleitungen bei Lokomotivzügen

Ein Lokomotivzug, bestehend aus zwei Lokomotiven der Reihe 52 in verkehrter Stellung, wird mit Vorsichtsbefehl von einem offenen und unbewachten Schranken verständigt und angewiesen, den Wegübergang mit höchstens 15 km/st zu befahren. Trotzdem kommt es bei dieser Wegübersetzung zum Zusammenprall mit einem Kraftfahrzeug.

Nach dem Unfall wird der Bremsweg der Lokomotiven gemessen und beträgt 70 m. Probefahrten mit den gleichen Lokomotiven ergeben jedoch nur einen Bremsweg von 30 m.

Wieso kam es zu dieser mehr als hundertprozentigen Überschreitung des Bremsweges?

Laut Punkt 785 der DV V 3 sind bei Lokomotivzügen die mit Druckluftbremsen ausgestatteten Lokomotiven an der Spitze des Lokomotivzuges zu reihen und von der führenden Loko-

motive aus zu bremsen. Dadurch ist eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß die Bremsleitung der einzelnen Triebfahrzeuge untereinander zu verbinden ist.

Bei der Untersuchung der beiden genannten Triebfahrzeuge wurde wieder einmal festgestellt, daß beide Lokomotiven von der durchgehenden Bremse abgeschaltet waren, obwohl sie Nachbremsventile besaßen. Die Bremse hatte daher nur auf den Tender allein gewirkt. Um den Unterschied in der Wirkungsweise klar herauszuarbeiten, wurden vier Versuche durchgeführt und dabei die Bremswege gemessen.

- |   |       |          |
|---|-------|----------|
| 1. Versuch:   |       | Bremsweg |
| durchgehende Bremse wirkt auf Lokomotive und Tender . . . . . | 30 m  |          |
| 2. Versuch:   |       |          |
| durchgehende Bremse wirkt nur auf den Tender allein . . . . . | 182 m |          |

3. Versuch: Bremsweg  
 durchgehende Bremse wirkt auf den  
 Tender, Lokomotive mit Zusatz-  
 bremsen gebremst . . . . . 30 m

4. Versuch:  
 mit zwei Lokomotiven in der Brems-  
 schaltung nach 3. . . . . 41 m

Daraus ist ersichtlich, daß die durchgehende Bremse — auf Lokomotive und Tender wirkend — denselben Bremsweg ergibt, als wenn die durchgehende Bremse nur auf den Tender und die Zusatzbremse auf die Lokomotive wirkt. Wenn nun zwei Lokomotiven auf diese Weise gebremst werden, verlängert sich der Bremsweg bereits um zirka 40 Prozent, da der Führer des

zweiten Triebfahrzeuges die Zusatzbremse erst dann betätigt, wenn er die Bremsung der führenden Lokomotive wahrnimmt.

Da bei den Versuchen beide Lokomotivführer unterrichtet waren, wann sie zu bremsen hatten, war das Zeitintervall zwischen den einzelnen Bremsbetätigungen sehr kurz. Bei einem Unfall sind die Intervalle infolge von Schrecksekunden sicher immer größer. Diese Intervalle werden aber völlig bedeutungslos, wenn die Bremse mit einem einzigen Handgriff betätigt wird, wie dies dann der Fall ist, wenn die durchgehende Bremse auf alle Fahrzeuge (Lokomotive und Tender) wirkt.

Daher: Triebfahrzeugführer! Achtet auf die volle Bremsbereitschaft Eures Triebfahrzeuges.

#### 46. Beförderungsanstände; Mangelnde Obsorge für Wagen mit leicht verderblichen Gütern

Vor nicht allzulanger Zeit entstanden bei mehreren Wagen, die mit leicht verderblichen Gütern beladen waren, erhebliche Schäden durch übermäßig lange Aufenthalte bzw. mangelnder Obsorge für das Gut.

Ursache der Verzögerung war ein folgenreicher Unfall und die damit verbundenen Betriebsschwierigkeiten.

1. Fall: 3 Wagen frisches Rindfleisch wurden 31 Stunden verzögert. Das Gut traf verdorben im Bestimmungsbahnhof ein. Schadensforderung rund S 120.000,—.

2. Fall: 1 Waggon Zitronen benötigte von der Ankunft im Zollbahnhof bis zur Ankunft im Bestimmungsbahnhof (Entfernung 3 km) rund 5 Tage. Ein erheblicher Teil des Gutes mußte vernichtet werden. Schadensforderung rund S 10.000,—.

Für Wagen mit leicht verderblichen Gütern ist eine besondere auffällige Bezeichnung (K 3 - 50) vorgeschrieben, so daß dem für die Obsorge verantwortlichen, aber auch allen anderen mit der Manipulation von Wagenladungen in irgend einer

Form befaßten Bediensteten, auch wenn sie in die Frachtbriefe nicht Einsicht nehmen können, ein eindeutiger Hinweis gegeben ist, sich um diese Wagen besonders bei außergewöhnlichen Ereignissen zu kümmern.

Im 1. Fall hätte der Schaden durch Nacheisung verhindert werden können.

Im 2. Fall wäre eine Einladung an den Empfänger zum Bezug in dem nahegelegenen Zollbahnhof bzw. in einem anderen Bahnhof innerhalb des Stadtbereiches zweckmäßig und erfolgversprechend gewesen.

Bei Auftreten außergewöhnlicher Ereignisse im Verkehr kann sich der Bahnhofsvorstand nicht persönlich um jeden einzelnen Wagen kümmern, er wird in erster Linie um Wiederaufnahme bzw. Flüssighaltung des Betriebes besorgt sein. Der Vorwurf mangelnder Obsorge richtet sich daher an die Bediensteten, die nicht unmittelbar vom Betriebsgeschehen betroffen sind. Wenn Züge abgespannt werden müssen, Beistellungen und Abholungen von Wagen nicht möglich sind, dann gibt es ohne Zweifel Bedienstete im Bahnhof, die weniger Arbeit haben und die bei solchen Gelegenheiten Spezialaufgaben übernehmen und damit die Österreichischen Bundesbahnen und ihre Kunden in vielen Fällen vor Schaden bewahren können.

**Bedienstete des Betriebs- und Kommerziellen Dienstes, seid nicht nur „Kenner“ der Vorschriften, sondern auch „Könner“ in schwierigen Situationen!**

## 47. Erläuterungen

Wir erinnern an die Bestimmungen der Punkte 329 und 330 der DV V 3, wonach unter anderem fernmündlich erteilte Aufträge und wichtige Meldungen vom Angerufenen wiederholt und die Wiederholungen vom Anrufenden als richtig befunden oder richtiggestellt werden müssen. Solche betriebswichtige Gespräche sind im Gegensatz zu den vorbereitenden Gesprächen oder gelegentlichen Erkundigungen über einen Zuglauf schriftlich festzuhalten.

Zur Erläuterung des Unterschiedes zwischen wichtiger Meldung und gelegentlicher Erkundigung über einen Zuglauf mögen Beispiele dienen:

Ein Fahrdienstleiter befragt einen Schrankenwärter um den Verbleib eines bereits fälligen Zuges. Der Angerufene erklärt, daß der Zug schon bei ihm vorbeigefahren sei, aber vermutlich seine Fahrzeit überschreite.

Ein solches Gespräch ist als **gelegentliche Erkundigung** aufzufassen.

Beabsichtigt aber ein Fahrdienstleiter, z. B. das für einen zu erwartenden Zug bereits freigestellte Einfahrtsignal zurückstellen zu lassen und fragt aus diesem Grunde, wo sich der Zug zur Zeit befindet, dann wird diese Anfrage zu einem **sehr betriebswichtigen Gespräch** (z. B. „Wo fährt Zug X?“) und die Antwort („Zug X fährt . . . .“) zur Meldung.

In diesem Falle sind daher die Bestimmungen des Punktes 329 maßgebend, da auf Grund des erteilten Auftrages und nach dem Inhalt der abgegebenen Meldung eine betriebswichtige Handlung — die Rücknahme der Einfahrt für den zu erwartenden Zug — gesetzt werden soll; zu dieser aber bedarf es präziser Grundlagen. Daher sind solche Gespräche selbstverständlich eindeutig zu führen; die Zugnummer ist deutlich auszusprechen und zu wiederholen. Der Angerufene ist aufzufordern, das Gespräch im Vormerk festzuhalten, wenn er seine Wichtigkeit aus eigenem nicht erkennen kann.

Die Vorschriften können unmöglich jeden in der Praxis vorkommenden Fall erörtern. Ein Verkehrsbediensteter muß — auf Grund seiner Ausbildung und Erfahrung — selbst erkennen können, welche Bedeutung er z. B. einem Ferngespräch beizumessen und wie er es einzustufen hat.

Sinngemäß wird es unter anderem auch im Verschiebedienst in manchen Fällen notwendig sein, mündlich erteilte Aufträge — soweit dies nicht bereits angeordnet ist (DV V 3, Punkt 92) — wiederholen zu lassen, um Mißverständnisse auszuschalten.

Die richtige Entscheidung zu treffen, ist ein Teil der Verantwortung für die Betriebssicherheit, die ein Verkehrsbediensteter zu tragen hat.

### Bedienstete auf elektrisch betriebenen Strecken!

Ein Bediensteter einer Fahrleitungsmeisterstelle wurde dadurch schwer verletzt, daß die bei Erhaltungsarbeiten in der Fahrleitung eingehängte

Erdungsstange von einer Dampflokomotive abgeschleudert und somit die Erdung aufgehoben wurde.

Welche Maßnahmen sind daher zur Vermeidung solcher und ähnlicher Unfälle durch Starkstrom zu treffen?

1. Bei Arbeiten auf freier Strecke muß eine nicht profilfrei angebrachte Erdung (Erdungsstange, Erdleitung oder Schienenklemme) als **unbefahrbar** Gleisstelle grundsätzlich nach den Bestimmungen der DV V 2 mit **Haltscheiben** (Signal 10 b) vom Fahrleitungspersonal gedeckt werden. Nur wenn die Erdung am Turmwagen (Fahrleistungsuntersuchungswagen) selbst oder in dessen **unmittelbarer Nähe** angebracht wird, kann eine besondere Deckung entfallen.

2. Bei Arbeiten im **Bahnhofbereich** muß dem Fahrdienstleiter der Ort der Anbringung einer nicht profilfreien Erdung (Erdungsstange, Erdleitung oder Schienenklemme), gegebenenfalls auch deren örtliche Umlegung, **schriftlich durch Eintragung in das Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst** — in der Regel zugleich mit den Schaltaufträgen — angezeigt werden. In diesem Falle hat der Fahrdienstleiter die **Sicherung nach den Bestimmungen der DV V 2 und DV V 3** zu veranlassen. Nur wenn die Erdung am Turmwagen (Fahrleistungsuntersuchungswagen) selbst oder in dessen **unmittelbarer Nähe** angebracht wird, kann die Verständigung des Fahrdienstleiters und eine weitere Sicherung entfallen.

Der Schaltauftrag zur Wiedereinschaltung gilt für den Fahrdienstleiter gleichzeitig als Verständigung, daß die Erdung der betreffenden Gleisgruppe aufgehoben ist und die Sicherung entfallen kann.

3. Wenn die Erdung nicht durch das Fahrzeug, das Arbeitsgerät oder besondere Schutzmaßnahmen als gedeckt angesehen werden kann, soll zur Vermeidung von Unfallsgefahren und besonderer Sicherungen nach Möglichkeit profilfrei geerdet werden; dies wird je nach den örtlichen Gegebenheiten in verschiedener Weise möglich sein und namentlich dann in Betracht kommen, wenn nicht an der Fahrleitung selbst, sondern am Gestänge oder an den dort angebrachten Verstärkungs- oder Umgehungsleitungen gearbeitet werden soll. In diesem letzteren Falle ist gemäß DV El 52, Punkt 148, die Erdleitung grundsätzlich **am Mast** anzuklemmen. Sollte dies z. B. bei Betonmasten schwer möglich sein, so muß die Erdleitung profilfrei an die Schienen herangeführt und die Erdungsklemme am Schienenfuß befestigt werden.

Soll die abgeschaltete Fahrleitung profilfrei geerdet werden, so ist ebenfalls nach den örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen, wie dies am besten geschehen kann. Wenn in Sichtweite eines Endmastes oder des Fixpunktes einer Sektion gearbeitet wird, ist es zweckmäßig, die Erdungsstange in die seitlich herausgeführte Abspannung

der Fahrleitungskette profilfrei einzuhängen. An anderen Stellen kann die Erdungsstange in das Tragseil, gegebenenfalls auch in einen Ausleger eingehängt und entsprechend schräg aus dem Lichtraum herausgezogen werden. Im letzteren Falle muß aber darauf geachtet werden, daß der Kontakt einwandfrei und nicht etwa durch Farb-anstrich mangelhaft wird und weiters, daß das federnde Kontaktstück der Erdungsstange nicht durch Aufzwängen auf ein Rohr größeren Durchmessers Schaden nimmt.

Immer ist darauf zu achten, daß schon bei Anbringung der Erdung keine gefährliche Berührung oder Annäherung stattfindet und daß die der Erdung dienenden Elemente (Erdungsstange, Erdleitung, Klemme usw.) so angebracht werden, daß sie für die Arbeiten selbst vollen Schutz und in anderer Hinsicht keine Gefährdung bringen und daß sie auch durch äußere Einflüsse (Verschiebung, Windabtrieb und dergleichen) nicht in den Lichtraum gelangen können.

Dienstvorstände, Schulungsbeamte!

Es ist Eure Aufgabe, den Inhalt dieser der Unfallverhütung dienenden Erläuterung mit den Bediensteten eingehend zu besprechen!

Verschiedene Anfragen wegen Fahrten von Gleismeßgeräten bieten Anlaß zu folgender Erläuterung:

Für Gleismeßgeräte sind in den Punkten 856 und 856 a der DV V 3 Erleichterungen der Bestimmungen für den Verkehr von Kleinwagen vorgesehen. Diese besagen unter anderem, daß der Verkehr eines Gleismeßgerätes von den mit der Anzeige benachrichtigten sonstigen Stellen — also Stellwerkswärter, Blockwärter, Schrankenwärter — nur auf der Merktafel anzuschreiben ist. Es gelten jedoch auch die Bestimmungen des Punktes 835, 6. Absatz, wonach die Anzeige im Verkehrstage- und Zugmeldebuch — wo ein solches nicht geführt wird im Fernsprechvormerk — eingetragen werden muß!

Soll man das für möglich halten!

## *Verschub mit Radio!*

Verschubbedienstete bedenkt: Ein Kofferrundfunkgerät bei Vershubarbeiten mitgeführt muß zu Unfällen führen!

(Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt, 10. Stück aus 1957, Punkt 46.)

Bei der Aufnahme obigen Bildes konnte sich ein dazugekommener Fahrdienstleiter nicht der entrüsteten Äußerung enthalten: „Daß sich Bedienstete zu so etwas hergeben!“

Diesem und allen gleich Denkenden sei gesagt: Es ist selbstverständlich, daß keinesfalls die in Abbildungen gezeigten Bediensteten ange-



prangert werden sollen. Sie stellen sich in dankenswerter Weise für die Aufnahmen zu Lehrzwecken zur Verfügung.

Die gestellten Bilder zeigen aber immer Vorfälle, die sich tatsächlich ereigneten; sie sollen der Warnung und der Belehrung dienen! Wenn daraus gelernt wird, ist der Zweck der Veröffentlichung erfüllt.

## 48. Lösung des 13. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterichtsblatt 10. Stück aus 1958 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

„Wenn ein Güterzug, der in einem Bahnhof planmäßig anzuhalten hat, an einer außergewöhnlichen Anhaltestelle vor seinem Haltepunkt zum Stillstand kommen soll, dann ist gemäß den Punkten 497 und 498 der DV V 3 vorzugehen.“

Zur Erläuterung: Punkt 497 besagt unter anderem, daß ein Gleis, das aus anderen Gründen nur bis zu einer vor seinem Ende gelegenen Stelle befahren werden darf, einem „Besetzten Gleis“ gleichzuhalten ist. Da der planmäßig anhaltende Güterzug vor seinem Haltepunkt zum Stillstand kommen soll, also das Gleis nicht in seiner ganzen Länge befahren darf, trifft somit die oben angeführte Bestimmung zu. Gemäß Punkt 498 muß daher der Zug mit Allgemeinem Befehl bzw. mündlich oder fernmündlich durch Signalfernsprecher verständigt und überdies die Stelle, an welcher der Zug im Bahnhof anzuhalten hat, durch eine Haltscheibe gekennzeichnet werden.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 300.—):  
Revident Otto Schobert, Fahrdienstleiter,  
Bahnhof Wien Südbf.;
2. Preis (S 200.—):  
Adjunkt Leopold Mayer, Fahrdienstleiter,  
Bahnhof Waidhofen a. d. Ybbs;

3. Preis (S 100.—):  
Assistent Franz Bauer, Fahrdienstleiter,  
Bahnhof Hernalis;
1. Trostpreis (S 50.—):  
Verschieber Gottfried Reichmayr,  
Bahnhof Selzthal;
2. Trostpreis (S 50.—):  
Adjunkt Oswald Weiß, Fahrdienstleiter,  
Bahnhof Graz Hbf.;
3. Trostpreis (S 50.—):  
Oberrevident Alfred Schraffl, Bahnhofvorstand,  
Bahnhof Nettingsdorf;
4. Trostpreis (S 50.—):  
Lohnbediensteter Rudolf Happer, Personenzug-  
schaffner,  
Bahnhof Graz Hbf.;
5. Trostpreis (S 50.—):  
Adjunkt Walter Koller, Fahrdienstleiter,  
Bahnhof Waidhofen a. d. Ybbs;
6. Trostpreis (S 50.—):  
Stellwerkswärter I Johann Majefsky,  
Bahnhof Waidhofen a. d. Ybbs;
7. Trostpreis (S 50.—):  
Adjunkt Heinrich Lichtenegger, Bahnhofvorstand,  
Bahnhof Ausschlag-Zöbern.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

x) plötzliches Auftreffen des  
außergew. Haltenscheiben-  
keine Gewähr für recht-  
zeitiges Auffallen.