

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1960

Jahrgang 1960

Inhalt: 17. Fehleinfahrt einer Sperrfahrt  
 18. Restwagen  
 19. Regelung des Verkehrs verspäteter Züge  
 20. Berichtigung der Dienstvorschriften (7. Fortsetzung)

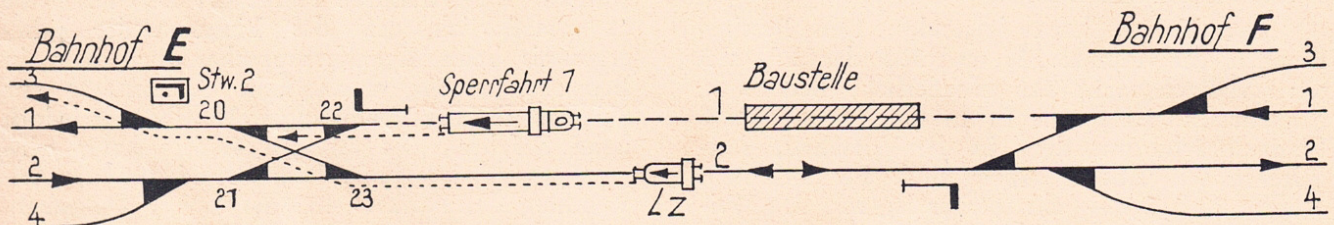
## Reisezugschaffner!

Auch die Bahn muß zur Lärmbekämpfung beitragen.

Dazu gehört, daß in Eisenbahnwagen Koffer- und Funkgeräte, Plattenspieler sowie Magnetophone nicht in einer die Mitreisenden belästigenden Lautstärke betrieben werden dürfen. Was für einzelne als Vergnügen angesehen wird, bedeutet nahezu immer für die Mehrheit Störung.

Schaffner! Verlangt im Interesse der Fahrgäste bei zu lautem Ertönen solcher Geräte leiseren Betrieb oder — wenn dies die Mitreisenden beanspruchen — Abschaltung. Fügt sich der Besitzer nicht, so verstößt er gegen die Ordnung auf die die Allgemeinheit Anspruch erheben darf und ist nach § 10 der Eisenbahnverkehrsordnung von der Fahrt auszuschließen.

### 17. Fehleinfahrt einer Sperrfahrt



Zwischen den in der Skizze dargestellten Bahnhöfen E und F ist das Streckengleis 1 gemäß einer VBA von 14.55 Uhr bis 16.50 Uhr gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 2 befahren zwischen den Bahnhöfen F und E das falsche Gleis. Ein Streckenleitungsbediensteter ist dem Bahnhof E für die Abgabe des Signals 29 beim untauglichen Einfahrtsignal zugeteilt. Der Bahnhofsvorstand schulte den Bediensteten vor seiner Inverwendungnahme ein.

Am Tag des Ereignisses befindet sich die Sperrfahrt 1 im gesperrten Gleis; späteste Ankunft im Bahnhof E ist für 16.50 Uhr vorgeschrieben. Um 16.08 Uhr fährt ein Lokomotivzug vom Bahnhof F auf dem falschen Gleis 2 nach Bahnhof E ab. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes E erteilt nach Erhalt der Zugansage dem Wärter im Stellwerk 2 fernmündlich Auftrag, den Fahrweg von Streckengleis 2 nach Gleis 3 zu prüfen. Nach Meldung der vollzogenen

Fahrwegprüfung wird der Fahrweg für den Lokomotivzug durch Herstellen einer Hilfsfahrstraße (Ausfahrt für Einfahrt, Blockung des Fahrstraßenverschlusses mittels der Übertastensperre) gesichert. Sodann erteilt der Fahrdienstleiter dem beim untauglichen Einfahrsignal befindlichen Signalgeber am Signalfernsprecher den Auftrag, Signal 29 für den zu erwartenden Lokomotivzug zu geben. Der Signalgeber bestätigt den Erhalt des Auftrages mit „Verstanden“, womit das Ferngespräch der beiden Bediensteten beendet ist.

Kurz darauf nähert sich die von der Baustelle rückkehrende Sperrfahrt dem haltzeigenden Einfahrsignal des Bahnhofes E. Der Signalgeber gibt irrtümlicherweise für diese Fahrt Signal 29 „Weiterfahrt“. Der Wärter im Stellwerk 2 bemerkt die Annäherung der Sperrfahrt und läßt dieser, Halt signale gebend, entgegen, jedoch kann trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung das Aufschnitten der Weiche 20 nicht mehr verhindert werden. Der sich unterdessen dem Bahnhof nähernde Lokomotivzug bleibt, da ihm kein Signal 29 gegeben wird, beim Einfahrsignal stehen.

Welche Fehler wurden gemacht?

Der Fahrdienstleiter erteilte dem Signalgeber Auftrag, für den anrollenden Lokomotivzug Signal 29 zu geben. Er ließ sich jedoch den fernmündlich erteilten Auftrag nicht wiederholen, sondern begnügte sich mit dem „Verstanden“ des Angerufenen. Außerdem trug der Fahrdienstleiter dieses betriebswichtige Ferngespräch nicht im Fernsprechvormerk ein.

Die Unterlassung des Fahrdienstleiters führte dazu, daß der Signalgeber, der die Zugnummer nicht verstanden hatte, irrig statt dem anrollenden Lokomotivzug der sich dem untauglichen Einfahrsignal zuerst nähernden Sperrfahrt Signal 29 gab. Wäre der Bedienstete den bei der Einschulung zu seiner Dienstverrichtung erhaltenen Weisungen des Bahnhofvorstandes nachgekommen, dann hätte er den Fahrdienstleiter, dessen Auftrag er nicht richtig verstanden hatte, um Wiederholung ersuchen und den erhaltenen Auftrag danach selbst wiederholen müssen.

Der Vorfall lehrt folgendes: Den Bestimmungen der Punkte 329 und 330 der DV V 3 wird vielfach nicht die erforderliche Bedeutung beigemessen. Es sei in Erinnerung gerufen, daß Ferngespräche mit dem in der Vorschrift festgelegten Wortlaut zu führen sind. Fernmündlich erteilte Aufträge — ein solcher lag mit der Wei-

sung, Signal 29 abzugeben, vor — sowie wichtige Meldungen müssen vom Angerufenen wiederholt und die Wiederholung vom Anrufenden als richtig befunden oder richtiggestellt werden; dieser beendet sodann das Gespräch mit dem Wort „Schluß“. Auch sind Aufträge in den betreffenden Vormerken wörtlich oder dem Vordruck entsprechend einzutragen.

Der Vorfall gibt ferner Anlaß, die Signalgeber zur Einhaltung der Bestimmungen des Punktes 43 der DV V 2 zu ermahnen. Danach muß sich der Signalgeber bei Fahrten auf dem falschen Gleis vergewissern, ob sich nicht auf beiden Gleisen in gleicher Richtung fahrende Züge nähern.

Um in solchen Fällen zu vermeiden, daß das Signal „Weiterfahrt“ von jedem der beiden Triebfahrzeugführer als für seinen Zug gültig angesehen wird, ist beiden Zügen vorerst das Signal 10 a „Halt“ zu geben. Nach Stillstand sind die Triebfahrzeugführer zu verständigen, für welchen Zug das nunmehr zu gebende Signal „Weiterfahrt“ gilt.

Bahnhofvorstände, Bahnhofsaufsichtsbeamte und Bahnmeister, die Bedienstete für die Tätigkeit eines Signalgebers einzuschulen haben, werden ermahnt, ihre Aufgabe mit der nötigen Sorgfalt zu erfüllen. Nur flüchtiges Belehren des vorgesehenen Signalgebers kann zu schweren Unfällen führen. Nehmen wir uns die Mühe, diese meist unerfahrenen Bediensteten genau mit ihren Pflichten vertraut zu machen; diese Arbeit lohnt sich und gibt gleichzeitig das Gefühl, alles zur Wahrung der Verkehrssicherheit getan zu haben.

Im geschilderten Beispiel war der Sperrfahrt als späteste Ankunft 16.50 Uhr vorgeschrieben; sie traf jedoch bereits um 16.18 Uhr beim Einfahrsignal des Bahnhofes E ein. Von verschiedenen Stellen wird nun vorgeschlagen, in allen Fällen, in denen Sperrfahrten beim Befahren des falschen Gleises längere Zeit auf der freien Strecke Aufenthalt nehmen, nach den Bestimmungen des Punktes 422 a 2) der DV V 3 zu verfahren.

Diesem Vorschlag kann nicht entsprochen werden. Im erwähnten Punkt der DV V 3 heißt es ausdrücklich, daß das Einholen der Fahrerlaubnis beim Signalfernsprecher nur dann in Betracht kommt, wenn kein Bediensteter zur Signalabgabe zur Verfügung steht. Da dies jedoch beim Befahren des falschen Gleises kaum eintreten wird, ist somit kein Grund für die Anwendung des Punktes 422 der DV V 3 gegeben.

## 18. Restwagen

Was würden Sie sagen, wenn Sie ein guter Kunde der Österreichischen Bundesbahnen wären und auf Ihre Beschwerde wegen langer Laufzeit eines Transportes folgende — den Tatsachen entsprechende — Aufklärung erhielten?

„Der für Sie bestimmte Wagen wurde im Bahnhof A in seiner Beförderung verzögert, weil

der hierfür planmäßig vorgesehene Güterzug wegen **Frachtmangels** nicht verkehrte. Am nächsten Tag wurde die Beförderung des Wagens bedauerlicherweise im gleichen Bahnhof nochmals verzögert, diesmal aber wegen **Frachtüberschusses** beim vorgesehenen Zug.“

Sie werden vermutlich, wenn Sie Humor haben, als „nützlichen Vorschlag“ die „**Einführung von Platzkarten im Güterverkehr**“ anregen,

um für Ihre Wagen künftighin das „Mitkommen“ sicherzustellen.

Oder aber, Sie werden sich für die weiteren Transporte ein Transportunternehmen mit besserem „Kundendienst“ suchen.

Restwagen sind vielfach nicht zu vermeiden. Wiederholtes „in den Rest kommen“ aber bringt

**immer die Gefahr, Kunden zu verärgern und auch zu verlieren!**

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter, Verschubbedienstete und Transiteure

**hilft mit, Restwagen zu vermeiden, und den Lauf von Wagen, die schon einmal im Rest waren, zu beschleunigen!**

### 19. Regelung des Verkehrs verspäteter Züge

Wieso kommt es immer wieder zu **unbegündeten** Zugverhaltungen? Erhebungen ergeben, daß den zur Regelung des Verkehrs verspäteter Züge erlassenen Bestimmungen nicht genau nachgekommen wird. Es ist bekannt, daß sich insbesondere erfahrene Fahrdienstleiter meist nicht der Vorschrift bedienen, sondern die Zugfolge dem Gefühl nach regeln. Bei den übrigen hingegen bestehen verschiedene Ansichten über die Durchführung der Zugfolgeberechnung.

Nachstehende Beispiele sollen die älteren Bediensteten wieder zu vorschriftsmäßiger Berechnung veranlassen und den jungen Fahrdienstleitern als Richtschnur dienen.

Um die Zugfolgeberechnung richtig durchführen zu können, ist die Kenntnis nachstehender Bestimmungen der DV V 3 unbedingt erforderlich:

1.) Die Rangordnung der Züge gemäß DV V 3, Punkt 65; diese ist im allgemeinen für die Feststellung des Vorranges bei Abweichungen vom Fahrplan maßgebend (siehe Punkt 66 der DV V 3).

2.) Buch- und Bildfahrplan (DV V 3, Punkte 70 und 71). Jeder Buchfahrplan enthält in den Vorbemerkungen unter anderem die „Darstellung des Fahrens im Raumabstand“ sowie das „Verzeichnis der Folgeabstände für Züge mit annähernd gleichen Höchstgeschwindigkeiten“.

3.) Folgeabstände (DV V 3, Punkt 355). Eine Zusammenstellung der in Betracht kommenden Folgeabstände ist in jedem Bahnhof in der Fahrdienstleitung, ein Verzeichnis der Folgeabstände bei völlig gestörter Verständigung am Zugmeldefernsprecher bei den Blockposten ausgehängt.

4.) Regelung der Zugfahrten (DV V 3, Punkt 375). Begriffe: Folgezüge, Raumabstand, Zeitabstand, Folgeabstand.

5.) Beobachtung des Zuglaufes (DV V 3, Punkt 546). Danach sind die Fahrdienstleiter verpflichtet, jederzeit den Lauf der für ihren Bahnhof in Betracht kommenden Züge zu ver-

folgen; dies ist in erhöhtem Maße in Verspätungsfällen notwendig, damit rechtzeitig alle erforderlichen Anordnungen und Maßnahmen getroffen werden können.

6.) Wichtiger und minderwichtiger Zug (DV V 3, Punkt 547). Als Grundsatz hat zu gelten, daß der Verkehr eines wichtigeren Zuges durch einen minderwichtigen nicht gestört werden soll. Jedoch ist es zulässig, einem verspäteten minderwichtigen Zug dann Vorschub zu leisten, wenn dadurch der Lauf des wichtigeren Zuges nicht besonders beeinträchtigt, der minderwichtige Zug dagegen **wesentlich** gefördert wird.

7.) Folgeabstand der Züge (DV V 3, Punkt 548). Zweck der Bestimmung ist es, in Strecken, die durch Blockposten unterteilt sind, bei dichter Zugfolge das Anhalten der Züge vor einem Blocksignal zu vermeiden.

Hiebei ist in bestimmten Fällen einem verspäteten Folgezug die Kürzung der Regelfahrzeit bis zum Nachbarbahnhof mit Allgemeinem Befehl zu verbieten.

8.) Fahren im Zeitabstand (DV V 3, Punkt 584). Bei völlig gestörter Verständigung tritt für Folgezüge anstatt des Fahrens im Raumabstand das „Fahren im Zeitabstand“. Der Zeitabstand beträgt grundsätzlich mindestens 15 Minuten.

Die Zeitabstände sind den Zugfolgestellen durch Aushang bekanntgegeben und müssen zwischen den einzelnen Zügen ab jeder Zugfolgestelle unbedingt gewahrt sein. Hat jedoch ein Zug zwischen zwei Bahnhöfen Aufenthalt zu nehmen, dann ist der vorgesehene Folgeabstand um die Dauer des beim vorausgefahrenen Zug vorgeschriebenen Aufenthaltes sowie um den für das jedesmalige Anhalten und Wiederanfahren erforderlichen Zeitaufwand von 2 Minuten zu vergrößern.

Der Zweck dieses Artikels ist nur dann erfüllt, wenn jeder Bedienstete sich sowohl die angeführten Bestimmungen genau in Erinnerung ruft, als auch die folgenden Beispiele selbst durchrechnet. Zu diesem Zweck sind die hierfür erforderlichen Behelfe, wie Bildfahrplan, Buchfahrplan, ebenfalls abgebildet.

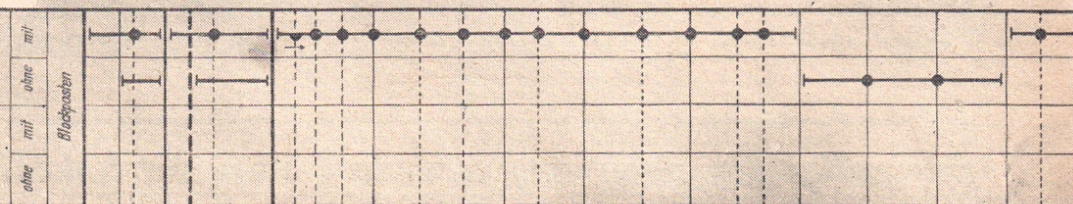
---

***Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!***

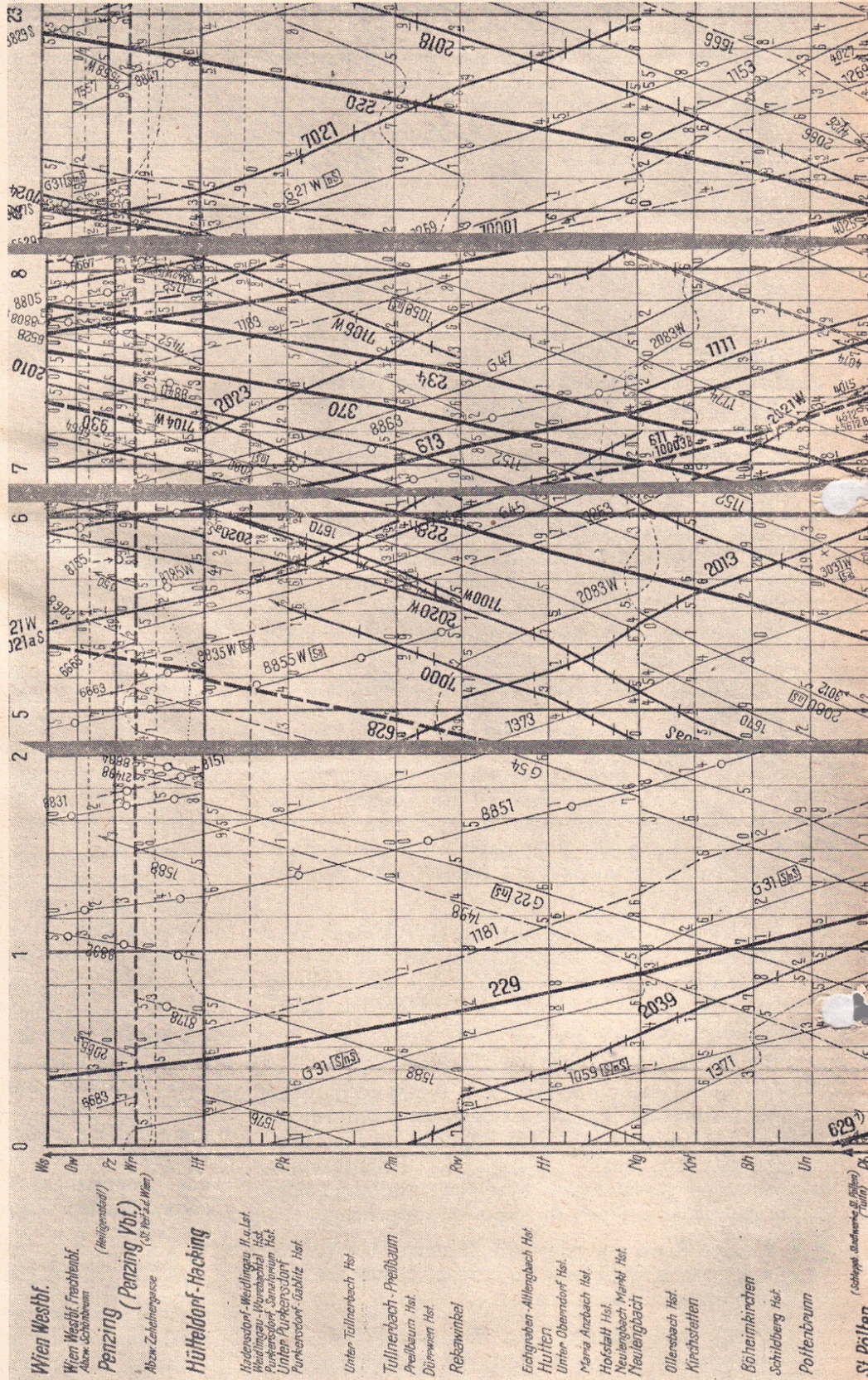
---

**Verzeichnis der Folgeabstände für Züge mit annähernd gleicher Höchstgeschwindigkeit**

Fahren im Raumabstand auf Strecken	
ohne Aufschleppblockung	mit Aufschleppblockung
ohne	mit
mit	ohne

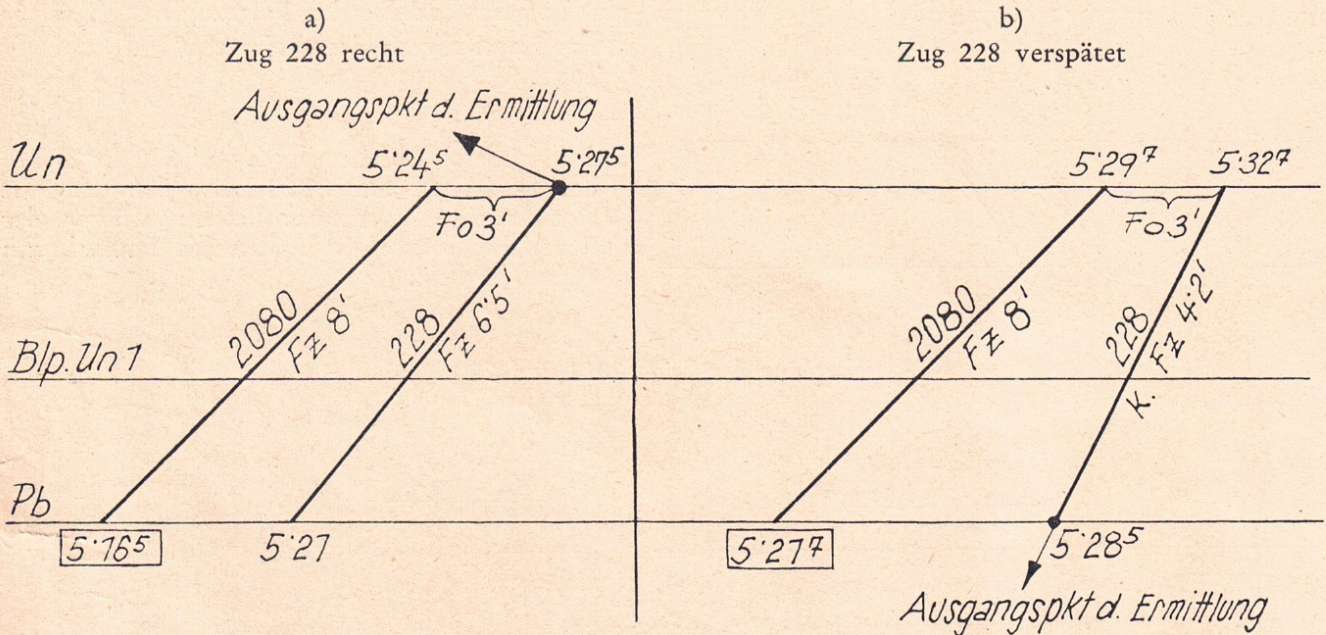


Strecke	in Minuten			
	Schnell-, Eil- u. Personenzüge	anbahnende Personenzüge	durchfahrende Güterzüge	anhaltende Güterzüge
<b>Richtung: Linz Hbf—Wien Westbf</b>				
St. Pölten—Pottenbrunn .....	3,0	3,5	4,0	5,5
Neulengbach—Hutten .....	3,0	5,0	4,5	5,0
Hutten—Rekawinkel .....	3,5	4,0	5,0	6,5
Rekawinkel—Tullnerbach-Preßbaum.....	2,5	4,0	4,0	5,5
Tullnerbach-Preßb.—Unter Purkersdorf	2,5	4,5	4,5	5,5
Unter Purkersdorf—Wien Westbf	3,5	3,5	4,0	5,0



**Beispiel A:**

1. Späteste Durchfahrt des Zuges 2080 vor Zug 228 im Bahnhof St. Pölten  
(Die Strecke ist durch Blockposten unterteilt)



Durchfahrtszeit des „gegebenen“ Zuges 228  
im Nachbarbahnhof Un . . . . . 5.27<sup>5</sup>  
minus Folgeabstand für den Folgezug . . . — 3  
minus Regelfahrzeit (vermehrt um all-  
fällige Aufenthalte auf der Strecke) des  
„gefragten“ Zuges 2080 . . . . . — 8  
5.16<sup>5</sup>

Daher späteste Durchfahrt des Zuges 2080 im  
Bahnhof St. Pölten um 5.16<sup>5</sup> Uhr.

Errechnete Abfahrtszeit für den verspäte-  
ten Zug 228 in Pb . . . . . 5.28<sup>5</sup>  
kürzeste Fahrzeit Pb—Un . . . . . + 4<sup>2</sup>  
5.32<sup>7</sup>  
minus Folgeabstand für den Folgezug . . . — 3  
minus Regelfahrzeit (vermehrt um all-  
fällige Aufenthalte auf der Strecke) des  
„gefragten“ Zuges . . . . . — 8  
5.21<sup>7</sup>

Daher späteste Durchfahrt des Zuges 2080 im  
Bahnhof St. Pölten um 5.21<sup>7</sup> Uhr.

**Fahrpläne der Züge 2080 und 228:**

**Güterzug 2080**

Täglich, außer nach Sonn- und Feiertagen  
B.T. 361 d oder E361 c

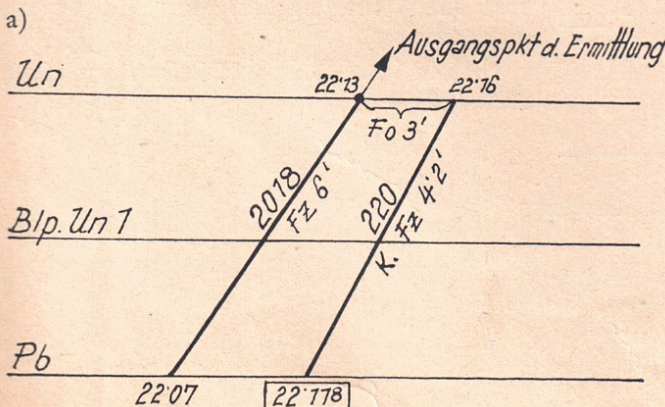
s/l	v	Entfernung in km	Verkehrsstelle	Einfahrt	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeiten		Trifft Züge
								plan- mäßige	kür- zeste	
			St. Pölten Fbf .....				<b>453</b>			
27 <sup>30</sup>	60	0,7	St. Pölten .....				<b>57</b>	4,0	3,5	
		6,2	Pottenbrunn .....				<b>505</b>	8,0	6,5	
28 <sup>32</sup>	55	6,3	Böheimkirchen .....				<b>13</b>	8,0	6,0	

**Schnellzug 228**

Basel } —Innsbruck Hbf—Salzburg Hbf— Linz Hbf—Wien Westbf  
Ulm—Lindau }  
B. T. E 21 c

s/l	v	Entfernung in km	Verkehrsstelle	Einfahrt	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeiten		Trifft Züge
								plan- mäßige	kür- zeste	
88		9,4	Prinzersdorf .....				<b>11</b>	8,0	5,7	
		8,1	St. Pölten .....				<b>21</b>	8,0	5,7	1152
		6,2	Pottenbrunn .....				<b>27<sup>5</sup></b>	6,5	4,2	
94		5,3	Böheimkirchen .....				<b>32</b>	4,5	3,2	

2. Früheste Abfahrt des verspäteten Zuges 220 nach Zug 2018 im Bahnhof St. Pölten

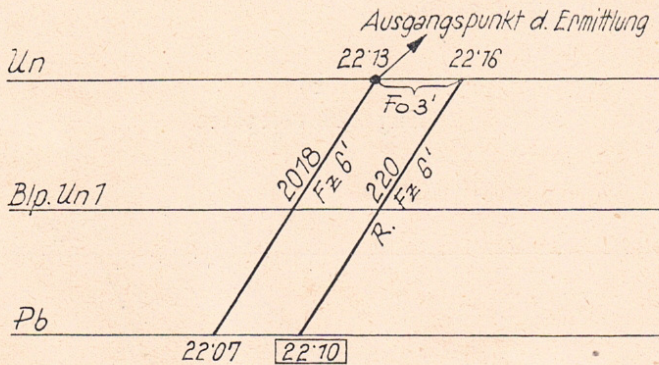


Zug 2018 ab Pb recht

Ankunftszeit des „gegebenen“ Zuges 2018  
im Nachbarbahnhof Un . . . . . 22.13  
plus Folgeabstand für den Folgezug . . . + 3  
minus kürzeste Fahrzeit des „gefragten“  
Zuges 220 . . . . . — 4<sup>2</sup>  
22.11<sup>8</sup>

Daher früheste Abfahrt des Zuges 220 im Bahn-  
hof St. Pölten um 22.11<sup>8</sup> Uhr.

b)



Zug 2018 ab Pb recht

Ankunftszeit des „gegebenen“ Zuges 2018  
 im Nachbarbahnhof Un . . . . . 22.13  
 plus Folgeabstand für den Folgezug . . . + 3  
 minus Regelfahrzeit des „gefragten“  
 Zuges 220 . . . . . — 6  
 22.10

Daher früheste Abfahrt des Zuges 220 im Bahnhof St. Pölten um 22.10 Uhr; dem Zug ist diesfalls ein Allgemeiner Befehl: „Kürzen der Regelfahrzeit von St. Pölten bis Pottenbrunn verboten“ beizugeben.

Fahrpläne der Züge 2018 und 220:

**Personenzug 2018**

B.T. E 161 a

s/l	v	Entfernung in km	Verkehrsstelle	Einfahrt	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeiten plan- mäßige kur- zeite	Trifft Züge
53,68		5,4	St. Pölten .....	↔	54	13	22 07	5,5 5,1	2068, 220
		6,2	Pottenbrunn .....		22 13	1	14	6,0 5,4	
54,70		2,9	Schildberg Hst. ....		22 17	0,5	22 17 <sub>5</sub>	3,0 2,9	

**Schnellzug 220**

Basel }  
 Bregenz } — Innsbruck Hbf }  
 München }  
 Badgastein } — Salzburg Hbf — Linz Hbf — Wien Westbf

B.T. 21 c

s/l	v	Entfernung in km	Verkehrsstelle	Einfahrt	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeiten plan- mäßige kur- zeite	Trifft Züge
		8,1	St. Pölten .....		22 00	2	22 02	6,0 5,7	2068, 2018
		6,2	Pottenbrunn .....		—	—	08	6,0 4,2	
9A/—		5,3	Böheimkirchen .....		—	—	11 <sub>5</sub>	3,5 3,2	

(Fortsetzung folgt)

**20. Berichtigung der Dienstvorschriften**

(7. Fortsetzung)

DV El 42 — Dienstvorschrift über Schutzvorkehrungen bei Hochspannungsanlagen — Ausgabe Juli 1950 — eingeführt mit DA. (145), GD. ABl. 26. Stk. aus 1950:

Nr. 1 Ausgabe Juli 1957 (im GD. NBl. nicht verlautbart).

DV El 43 — Dienstvorschrift für Schutzerdungen bei Fahr- und Übertragungsleitungsanlagen von Einphasenwechselstrombahnen — Ausgabe 1957 — eingeführt mit DA. (112), GD. NBl. 21. Stk. aus 1957:

Keine Berichtigung.

DV El 52 — Bedienungsvorschrift für die Leitungsanlagen der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben-

und Anschlußbahnen — Ausgabe Oktober 1950 — eingeführt mit DA. (195), GD. ABl. 36. Stk. aus 1950:

Nr. 1 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (103) (in der Ausgabe 1956 bereits eingearbeitet),

Nr. 2 enthalten im GD. NBl. 26. Stk. aus 1956, DA. (128),

Nr. 3 enthalten im GD. NBl. 12. Stk. aus 1957, DA. (70).

DV El 52 (Ausgabe V) — Bedienungsvorschrift für die Leitungsanlagen der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und Anschlußbahnen — Ausgabe Oktober 1950 — eingeführt mit DA. (195), GD. ABl. 36. Stk. aus 1950:

Nr. 1 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (103) (in der Ausgabe 1956 bereits eingearbeitet),

Nr. 2 enthalten im GD. NBl. 26. Stk. aus 1956, DA. (128).

**Druckfehlerberichtigung**

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stk. aus 1960 ist die im Punkt 14. bei DV B 29 — Dienstvorschrift für das Verhalten bei Frost und Schnee — angeführte DA. (692) durch DA. (92) zu ersetzen.