

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1955

Jahrgang 1955

Inhalt: 28. Verkehrsunfallstatistik
29. Zuggefährdung durch eigenmächtige Kleinwagenfahrt
30. Anhalten von Zügen auf Bergstrecken
31. Abfahrt ohne Abfahrauftrag
32. Güterbeförderung mit nicht geeigneten Zügen

28. Verkehrsunfallstatistik

Durch die während des 1. Jahresviertels 1955 vorgekommenen schweren Unfälle entstand an Bahneigentum Schaden in der Höhe von fast 3 Millionen Schilling.

Im gleichen Zeitraum ereigneten sich aber auch 540 Verschubentgleisungen und 427 Verschubzusammenstöße mit leichten Folgen. Vergleicht man diese Ziffern mit jenen des ersten Quartals 1954 — 481 Verschubentgleisungen und

336 Verschubzusammenstöße —, so ist ein Ansteigen um 150 Fälle erkennbar.

Wird der reine Sachschaden dieser Unfälle mit durchschnittlich 500 S je Fall berechnet, so ergibt sich hierfür eine Gesamtschadenssumme von beinahe einer halben Million Schilling.

3 1/2 Millionen Schilling reiner Sachschaden in einem Vierteljahr, nahezu ausnahmslos durch kleinere oder größere Vorschriftswidrigkeiten verursacht, müssen für jeden Eisenbahner Ansporn sein, sein Teil für hinkünftige Schadensverhütung beizutragen.

Bahnmeister, Bahnrichter, Vorarbeiter!

Betrachtet die Verkehrsvorschriften nicht als erschwerenden Ballast.

Auch für Euch muß die nur durch ihre Einhaltung gewährleistete

Betriebssicherheit oberstes Gebot sein!

29. Zuggefährdung durch eigenmächtige Kleinwagenfahrt

In einem 150 m langen Gleisabschnitt einer Hauptbahnstrecke arbeitet eine Baufirma; das Streckengleis ist nicht gesperrt. Auf die Frage des Firmenpoliers, ob seine Leute innerhalb der Arbeitsstelle mit einem Bahnwagen Schotter führen dürfen, erteilt der anwesende Bahnmeister kurzerhand seine Zustimmung.

Er unterläßt es, hiezu das Einverständnis des Fahrdienstleiters des in der Fahrtrichtung des Kleinwagens rückgelegenen Bahnhofes einzuholen und nach dessen Weisung die Fahrtrichtung zu erstellen.

Dagegen beauftragt er einen Sicherungsposten, die Kleinwagenfahrten mit dem Wärter des in der Nähe befindlichen Blockpostens zu

vereinbaren. Bevor dies noch geschieht, setzen bereits die Firmenarbeiter einen Bahnwagen ein. Vom Blockwärter wird auf seine Frage nach dem Zweck der Fahrt von den Firmenarbeitern erklärt, es werde Schotter gefahren. Er gibt sich damit zufrieden, zumal er auch den Bahnmeister an der Arbeitsstelle bemerkt. Um aber ganz sicher zu gehen, vereinbart er mit dem Sicherungsposten ein Handzeichen, um damit die Fahrten innerhalb der Baustelle zu regeln. Vom Blockwärter gegebenes Hin- und Herbewegen der Hand über dem Kopf sollte bedeuten, daß das Gleis zu räumen sei, dasselbe Zeichen — vom Sicherungsposten gegeben — sollte die vollzogene Räumung des Gleises anzeigen. Diese Verständigung wird nun mehrere Stunden hindurch angewendet. Dieser Art eigenmächtiger Betriebsabwicklung hafteten schwere Mängel an.

Als das Fahrsignal für einen Bedarfslokomotivzug ertönt, gibt der Blockwärter an den Sicherungsposten das vereinbarte Zeichen; dieser gibt es in gleicher Form und durch Zuruf an die Arbeiter weiter, um das Ausheben des Kleinwagens zu erreichen. Der Blockwärter aber faßt das Handzeichen als für ihn bestimmt auf, wähnt das Gleis als vom Bahnwagen geräumt und stellt das Blocksignal frei.

Nur der aufmerksamen Beobachtung der Strecke durch den Führer des herankommenden Lokomotivzuges ist es zu danken, daß der im Gleis stehende Bahnwagen bemerkt wird und die Lokomotive noch vor der Gefahrenstelle anhält.

Dieses Ereignis hätte schwere Folgen haben können.

Der Bahnmeister glaubte, sich über zwingende Vorschriften hinwegsetzen zu können, um dem Fortgang der Arbeiten besser zu dienen. Obwohl ihm bewußt war, daß während seiner Abwesenheit kein Kleinwagenführer zur Verfügung stand, da der Sicherungsposten ungeprüft war, ließ er die Kleinwagenfahrt zu. Er ordnete sogar an, sie mit dem Blockwärter zu vereinbaren.

Die Bestimmung, wonach für die Vereinbarung einer Kleinwagenfahrt nur der Fahrdienstleiter des in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bahnhofes zuständig ist, ließ er außer Acht, ebenso die Ausstellung einer Fahrtafelnweisung (DV V 3, Punkte 829, 831, 833 und 836).

Solches Verhalten eines Betriebsbediensteten ist unverantwortlich.

Der Blockwärter ist gleich schuldig wie der Bahnmeister. Auch er mußte wissen, daß jede Kleinwagenfahrt der Zustimmung des Fahrdienstleiters bedarf. Obwohl ihm von einer solchen nichts bekannt war, unterließ er es, den Fahrdienstleiter von den Vorgängen auf der Strecke in Kenntnis zu setzen.

Wenn der Blockwärter vielleicht auch der Meinung sein konnte, der Bahnmeister hätte über einen anderen Fernsprecher die vorgeschriebene Vereinbarung mit dem Fahrdienstleiter getroffen, so hätte ihm doch das Ausbleiben jeglicher Anzeige der Kleinwagenfahrten zu Bedenken Anlaß geben müssen. Es wäre jedenfalls seine Pflicht gewesen, mit dem Fahrdienstleiter in Verbindung zu treten (DV V 3, Punkte 833, 835 und 836).

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Jedes Überfahren eines haltzeigenden Hauptsignals — sei es, weil das Signal vorzeitig auf Halt fiel oder noch vor Vorbeifahrt des Zuges wegen drohender Gefahr zurückgestellt werden mußte oder weil die Lokomotivmannschaft es nicht oder zu spät beachtete, — ist als ein außergewöhnliches Ereignis zu melden.

Vergeßt nicht die fernschriftlichen und fernmündlichen Meldungen!

30. Anhalten von Zügen auf Bergstrecken

Auf einer Steilstrecke fuhr ein 1000 t schwerer Güterzug mit 90 Achsen, bespannt mit einer elektrischen Lokomotive der Reihe 1020 und einer Lokomotive der gleichen Reihe als Nachschiebelokomotive, bergwärts. Bei Annäherung an das Einfahrvorsignal eines Bahnhofes zeigte dieses „Vorsicht“. Der Lokomotivführer schaltete ab und ermäßigte die Geschwindigkeit des Zuges. Da das dem Vorsignal zugehörige Einfahrsignal „Halt“ zeigte, mußte der Lokomotivführer die Bremsung einleiten. Etwa 20 m vor Erreichen des Hauptsignals wurde es auf „Frei“ gestellt. Sofortiges Aufschalten durch den Führer der Zuglokomotive hatte keinen Erfolg, weil der Zug noch eingebremst war und nicht rasch genug gelöst werden konnte und auch die notwendige Zusammenarbeit mit der Nachschiebelokomotive in der unübersichtlichen Steilstrecke gewisse Zeit in Anspruch nahm.

Der Zug kam zum Stehen. Er wurde entbremst. Die Lokomotivführer von Zug- und

Nachschiebelokomotive versuchten anzufahren. Trotz dreimaligem Versuch gelang dies aber nicht. Es war vielmehr notwendig, den Zug in den 4 km entfernt liegenden Nachbarbahnhof zurückzuschieben. Dort erst konnte auf ebenem Streckenteil die Anfahrt erfolgreich vorgenommen werden.

Das Anhalten geschah ohne zwingenden Grund. Der Fahrdienstleiter hatte es übersehen, die Signale rechtzeitig in die Freistellung zu bringen.

Durch das Anhalten und Zurückschieben des Zuges wurde der Zugverkehr auf der eingleisigen, stark beanspruchten Strecke empfindlich gestört. Zwei Folgezüge mußten in rückliegenden Bahnhöfen angehalten werden und erlitten dadurch starke Verspätungen. Die Betriebsabwicklung war schwer gestört.

Wie wirken sich solche Fehler auf elektrische Lokomotiven aus?

So groß auch die Vorteile elektrischer Lokomotiven namentlich auf Steilstrecken sein mögen, es darf ihnen nicht zuviel zugemutet werden.

Die Belastung wird nach der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven festgesetzt. Während der Fahrt hat die Zugkraft der Lokomotive den normalen Laufwiderstand einschließlich jenen der Steigungen und Krümmungen zu überwinden. Wird jedoch ein Zug angehalten, so ist noch zusätzliche Kraft notwendig, um den Zug vom Stillstand aus auf die notwendige Geschwindigkeit zu bringen.

In großen Steigungen und bei ungünstigen Verhältnissen können sich beim Anfahren große Schwierigkeiten ergeben und mehrmalige Anfahrversuche notwendig werden. Es kann bei ausgelasteten Zügen mit Nachschiebelokomotive, namentlich bei unübersichtlicher Strecke, die die Zusammenarbeit von Zug- und Nachschiebelokomotive erschwert, vorkommen, daß der Zug überhaupt nicht mehr anfahren kann.

Das Anfahren schwerer Züge auf großen Steigungen wirkt sich auf die Motoren der Lokomotive überaus ungünstig aus. Starke Abnutzung der Kohlebürsten, übermäßige Erwärmungen und Anbrennungen an den Kollektoren sind die Folge. Die Lokomotiven müssen vorzeitig abgestellt werden. Nachlässigkeiten der Betriebsbediensteten haben daher zur Folge, daß Triebfahrzeuge oft auf viele Tage ausfallen und bei der Bewältigung des Verkehrs größte Schwierigkeiten entstehen. Hiezu kommen noch erhebliche Instandsetzungskosten. Entsprechendes gilt auch für starkes Herabmindern der Geschwindigkeit. Auch in solchen

Fällen ist es oft schwierig, dem Zug wieder rasch seine fahrplanmäßige Geschwindigkeit zu geben. Geschwindigkeitsverminderung bedeutet erhöhten Verschleiß der Lokomotiven.

Die elektrische Lokomotive soll auf Steigungen rasch fahren. Je langsamer sie sich bewegt, desto mehr Zeit braucht sie, desto länger stehen die Motoren unter Strom und um so höher steigt deren Temperatur. Es treten dabei leicht unzulässige Erwärmungen auf, die zum vorzeitigen Abstellen der Lokomotive, zu Schwierigkeiten in der Bespannung, zum Zurückbleiben von Last und zur Überbeanspruchung der Bahnhöfe führen.

Betriebsbedienstete!

Achtet darauf, daß die Züge in Steigungen nicht unnötig angehalten oder in ihrem Lauf beeinträchtigt werden. In Zweifelsfällen ist es besser, einen schweren Zug in einem rückliegenden Bahnhof warten zu lassen, als sein Anhalten auf der Bergstrecke zu riskieren.

Stellt die Signale rechtzeitig, damit der Zug mit unverminderter Geschwindigkeit fahren kann. **Disponiert überlegt und richtig!**

Ihr helft damit die Betriebstauglichkeit unserer kostbaren Triebfahrzeuge erhalten, Ihr sichert rechtzeitige Bespannung der Züge, ermöglicht rasche Abfuhr der Güter und helft erhebliche Kosten sparen.

Fahrten elektrischer Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern in Gleise ohne oder mit ausgeschalteter Fahrleitung sind unzulässig (DV El 52, Punkt 91 und DV V 2, Punkt 164).

Fahrdienstleiter achtet bei der Fahrwegprüfung stets auch auf diesen, die Zugfahrt behindernden Umstand [DV V 3, Punkte 324, o), 447, 499 und 500]!

VERSCHUBLEITER!

Vergeßt nicht, Euch vor dem Befahren eines Ladegleises mit einer E-Lokomotive davon zu überzeugen, ob die zugehörige Fahrleitung unter Spannung steht!

Beachtet stets den Schaltzeiger!

31. Abfahrt ohne Abfahrauftrag

Zahlreiche Unfälle sind auf „Glauben“, „Meinen“ und „Annehmen“ der Beteiligten zurückzuführen. Für den Verkehrsbediensteten hat nur der Begriff „Wissen“ zu gelten! Soll eine

Handlung betriebssicher sein, so muß sie auf Wissen der Begleitumstände beruhen.

Ein Personenzug hielt in einem Bahnhof fahrplanmäßig an; noch während die Reisenden ein- und ausstiegen, ging der Fahrdienstleiter in seinen Dienstraum, um eine Tarifffrage des Zug-

führers zu beantworten. Der Heizer des Personenzuges — er befand sich auf der Seite des Aufnahmegebäudes —, der nach Stillstand des Zuges zuerst die Lokomotivarmaturen und dann wieder die Vorgänge am Bahnsteig beobachtete, sah den Fahrdienstleiter auf dem Wege zum Bahnhofgebäude und **nahm an**, daß der Abfahrauftrag schon gegeben sei und er ihn übersehen habe.

Ohne darauf zu achten, daß noch Reisende ausstiegen, übermittelte er dem Lokomotivführer den vermeintlich gegebenen Abfahrauftrag.

Vom anfahrenden Zug mußten Reisende abspringen und kamen zu Fall. Dies bemerkend, veranlaßte der Heizer nach kurzer Fahrt neuerliches Anhalten.

Daß der Vorfall beträchtliches Aufsehen erregte und zu lauten Unmutsäußerungen führte, ist nicht verwunderlich.

Der Heizer hat gegen die Punkte 471, 710 und 714 der DV V 3 verstoßen. Wegen des kurzen Zugaufenthaltes hätte er seine Aufmerksamkeit ausschließlich dem Fahrdienstleiter zuwenden sollen und durfte sich durch nichts ablenken lassen.

Da der Abfahrauftrag auf seiner Seite zu erwarten war, hätte er vor der Übermittlung an den Lokomotivführer **Gewißheit** haben müssen, daß das Signal 28 „Abfahrt“ auch **tatsächlich gegeben wurde und seinem Zug galt**.

Keinesfalls durfte der Heizer nur **glauben**, die Abgabe des Abfahrauftrages übersehen zu haben und daraufhin den Auftrag an den Lokomotivführer weitergeben.

Zugbegleiter! Wagenmeister!

Gebt die Unsitte auf, durchgebrannte Sicherungen behelfsmäßig mit Drahtstücken oder Nägeln zu überbrücken! Ihr helft dadurch, Brandgefahren im Zug zu verringern.

Sorgt dafür, daß immer Reservesicherungen vorhanden sind!

32. Güterbeförderung mit nicht geeigneten Zügen

Ein mit leicht verderblichen Gütern beladener Wagen wurde in einem Unterwegsumstellbahnhof nicht einem bis zum Bestimmungsbahnhof des Wagens verkehrenden, sondern einem schon drei Stunden früher abgehenden, aber vor dem Bestimmungsbahnhof endenden Zug beigegeben. Dadurch wurde die Beförderung des Wagens zwar

augenblicklich beschleunigt, seine Weiterleitung vom Endbahnhof zum Bestimmungsbahnhof war jedoch erst nach 15 Stunden möglich.

Das heikle Gut konnte dem Empfänger daher statt in den Morgenstunden erst am späten Nachmittag zur Ausladung bereitgestellt werden. Dies bedeutete für den Empfänger eine Verzögerung von 24 Stunden, da er die Ware erst am folgenden Tag auf den Markt bringen konnte.

Der **nächste** Zug ist nicht immer der **geeignelste** für die Beförderung eines Gutes bis zum Bestimmungsbahnhof!

Fahrdienstleiter, Transiteure und Vershubbedienstete! Achtet daher auf Abbeförderung empfindlicher Güter mit dem nächsten **geeigneten** Zug. Der nächste — im Sinne der GZV

— geeignete Zug ist stets jener, der die Wagen **früher** zum Bestimmungsbahnhof bringt.

Bei Unklarheit ist der Beförderungsdienst der Bundesbahndirektion zu befragen.