

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion



Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1964

Jahrgang 1964



100

JAHRE

VERKEHRS-UNTERRICHTSBLATT

Zum Geburtstag!

Es gehört zu den allgemeinen Gepflogenheiten, Gedenktage selbst des einfachsten Mitmenschen nach Kräften zu feiern, das zurückgelegte Wegstück seines Lebens summarisch zu bewerten und verbunden mit Wünschen Vorblick auf die Zukunft zu halten.

Für Dinge und Werke gilt diese Übung nur dann, wenn sie breitere und dauernde Bedeutung besitzen.

Hat nun unser Verkehrs-Unterrichtsblatt jene Qualifikation, welche Anspruch verleiht, seines nun 10jährigen Bestehens zu gedenken, ohne die für sein Ent- und Bestehen Verantwortlichen dem Vorwurf der Überheblichkeit auszusetzen?

Bester Gradmesser für die Bedeutung eines Druckwerkes ist seine Verbreitung. In der Auflagenzahl spiegelt sich das Interesse der Leser. Nun ist es sehr erfreulich, feststellen zu können, daß es ohne jede Werbung für das Blatt nötig war, die Zahl der monatlich verlegten Stücke seit 1954 von 3500 um die Hälfte — auf 5200 — zu erhöhen.

Dazu ist bezeichnend, daß dauernd 400 Abonnenten beliefert werden und bereits 13 andere Bahnen, hievon 9 des Auslandes, spontan ständige Bezieher geworden sind.

Wie weit die schon ab Beginn des Verkehrs-Unterrichtsblattes zum Ziel gesetzte Breitenwirkung geht, mag auch aus dem Umstand ersehen werden, daß sich an seinem Preisausschreiben nahezu regelmäßig bis zu 1200 Einsender beteiligen.

Als darangegangen wurde, ein periodisches Blatt zu schaffen, geschah dies in der Überlegung, daß ein zeitgemäßes Mittel zur fachlichen Fortbildung durch Selbststudium und zugleich eine Beispielssammlung für alle zum Verkehrsunterricht Berufenen sehr nötig sei, um das Interesse am Geschehen im Betrieb stets lebendig zu erhalten. Die trockene Vorschriftensprache sollte durch möglichst aufgelockerte, ja fallweise humorvolle oder leicht ironische Darstellungen aktueller Verkehrsereignisse mit allgemeiner Bedeutung ergänzt werden.

In unserer raschlebigen Zeit, die sich unter anderem dadurch manifestiert, daß sogar große Tageszeitungen gezwungen sind, komprimierte Darstellungen für den eiligen Leser zu bringen, genügt eben die klassische Instruktionsdialektik nicht mehr, um die Aufmerksamkeit dauernd zu fesseln.

Wenn wir trotz steigendem Verkehr sinkende Tendenz der Unfallsziffern — vornehmlich im Verschubdienst — konstatieren können, dazu auch feststellen dürfen, daß die Pünktlichkeit im Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen trotz mehrfacher materieller Behinderungen stark stieg, wenn der österreichische Eisenbahner den Ruf genießt, zu den kundenfreundlichsten Europas zu zählen, darf mit Befriedigung und sogar mit etwas Stolz ausgesagt werden, daß dies auch den erzieherischen Qualitäten unseres Geburtstagskindes zu danken ist, welches damit in seinem nun 10jährigen Bestehen uneingeschränkte Daseinsberechtigung bewies.

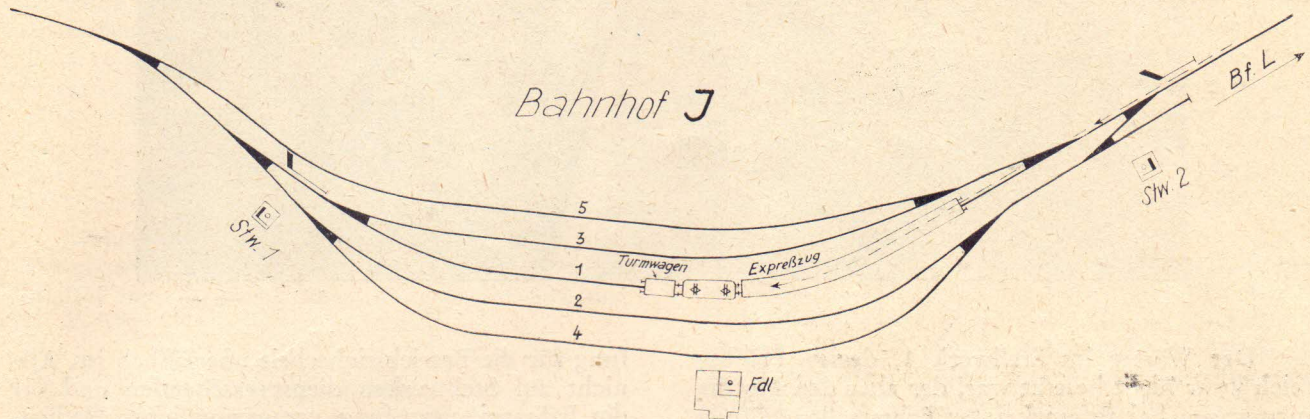
Am Beginn des zweiten Dezenniums seines Bestandes sei dem schon zu einem kaum mehr wegzudenkenden Begriff gewordenen Verkehrs-Unterrichtsblatt der Wunsch auf den Weg gegeben, auch weiterhin allen erfahrenen Betriebskollegen, vornehmlich aber der nachwachsenden jungen Generation in der Praxis Helfer und zugleich Mittel zu sein, aus Exempeln über Irrtümer und Fehler zum Wohle der Gemeinschaft, damit auch zum eigenen Vorteil Lehren zu ziehen und das Interesse am Beruf stets zu fördern.

Kepnik

- Inhalt: 60. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 61. Etwas für jeden
 62. Kundendienst
 63. 27. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

60. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

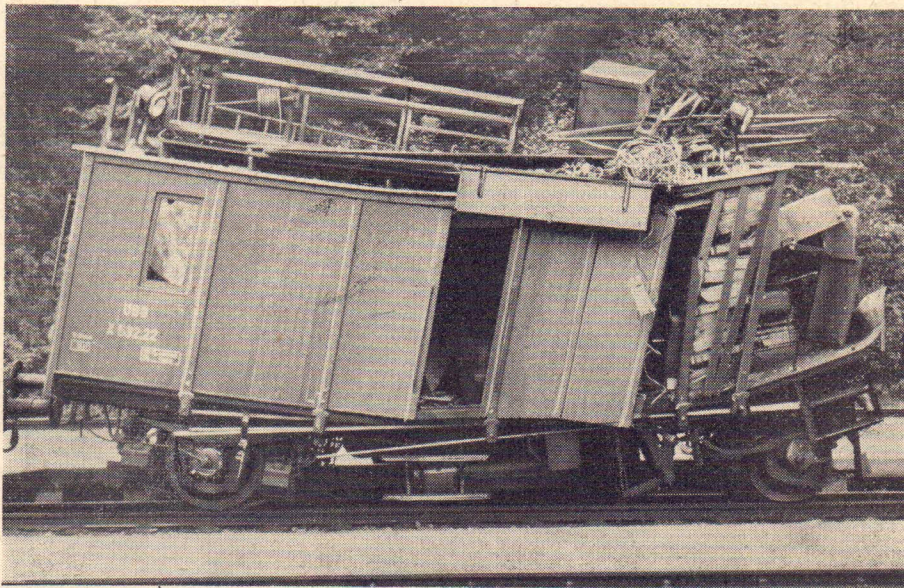
a) Anfahren des „Arlberg-Express“ Ex 110 an Motorturmwagen



Am 15. Oktober um 11.39 Uhr fuhr im Bf. I. der planmäßig in Gleis 1 durchfahrende Zug Ex 110 auf einen dort stehenden Motorturmwagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h auf. Hierbei wurde der Motorturmwagen zertrümmert, das Tzf des Expresszuges beschädigt und fahrun-

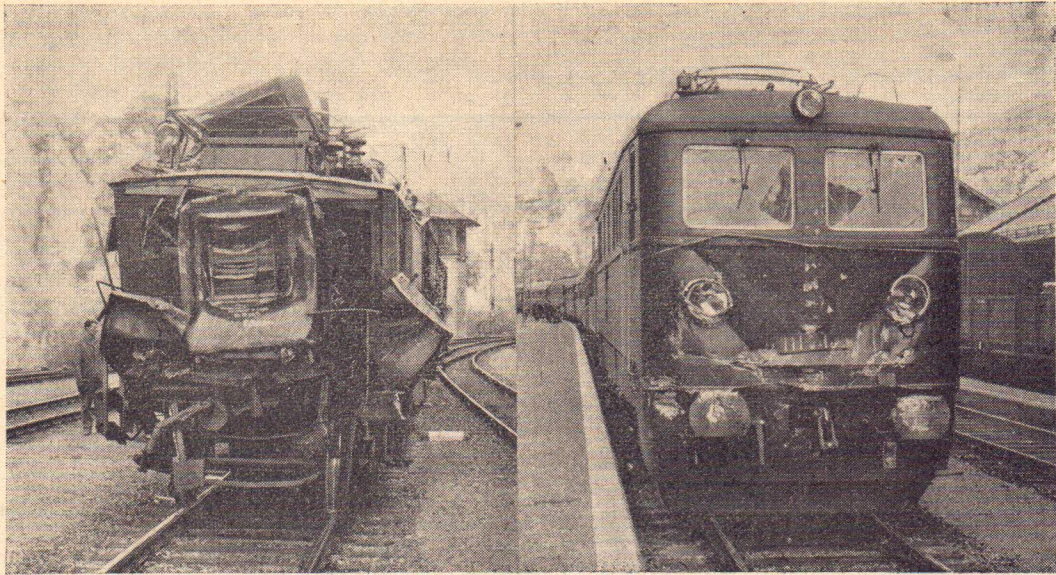
tauglich. Die beiden im Motorturmwagen befindlichen Bediensteten erlitten schwere Verletzungen; einer von ihnen verstarb bald darauf im Krankenhaus. Vier Reisende des Expresszuges wurden geringfügig verletzt.

Schaden: Etwa S 800.000,—!



Hergang: Der Motorturmwagen war seit 8.00 Uhr im Bf. I. zu Fahrleitungsrevisionsarbeiten eingesetzt. Um 10.35 Uhr ordnete der Fdl wegen der bevorstehenden Einfahrt eines Güterzuges das Freimachen des mit dem Motorturmwagen besetzten Gleises 5 an und ließ diesen nach Gleis 1 umstellen.

Um 11.30 Uhr nahm der Fdl am Platz die Fahrstraßenprüfung für die Durchfahrt des Expresszuges vor. Wiewohl er dabei von seinem Standort vor der Fahrleitungsleitung den Motorturmwagen auf Gleis 1 sah, gab er dennoch blockmäßig die Durchfahrt auf diesem Gleis frei.



Der Wärter im Stellwerk 1, dessen Prüfbereich zwar nicht besetzt war, der aber den Motorturmwagen bei aufmerksamer Fahrstraßenprüfung auf eine Entfernung von etwa 280 m hätte sehen müssen, erhob gegen den erhaltenen Auftrag keinen Einwand und stellte das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Der Wärter im Stellwerk 2 konnte die Besetzung des Gleises 1 nicht wahrnehmen.

Der Tfz-Führer des mit etwa 80 km/h fahrenden Expreszuges leitete bei An sightigwerden des Fahrthindernisses Schnellbremsung ein, konnte aber den Zusammenstoß nicht mehr verhindern.

Die zuständige Bundesbahndirektion richtete kurz nach diesem schweren Unfall eine eindringliche Mahnung an alle Bf ihres Bereiches, die nachstehend auszugsweise wiedergegeben wird:

„... Anscheinend ist es manchen Bediensteten nicht klar, daß die einwandfreie Fahrstraßenprü-

fung für die Betriebssicherheit unerlässlich ist. Alle nicht auf Stellwerken dienstversehenden und für die Fahrstraßenprüfung verantwortlichen Bediensteten haben diese unbedingt am betreffenden Gleis durchzuführen. Nur dadurch ist überhaupt das Freisein des lichten Raumes festzustellen. Ebenso haben die auf Stellwerken dienstversehenden Bediensteten die Fahrstraßenprüfung von dem Standort aus vorzunehmen, von dem eine einwandfreie Sicht auf die zu prüfende Fahrstraße besteht. Entsprechend der Sichtverhältnisse ist das Augenmerk auch auf außerhalb des eigenen Prüfereiches befindliche Hindernisse zu richten. Auch bei schlechten Sichtverhältnissen ist eine Zugfahrt erst dann zuzulassen, wenn das Freisein der Fahrstraße eindeutig festgestellt wurde.

Besondere Aufmerksamkeit und Vorsicht sind für alle für die Fahrstraßenprüfung verantwortlichen Bediensteten dann geboten, wenn ein Zug

