Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück	Wien, am 1. Dezember 1963	Jahrgang 1963

Inhalt: 57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
58. Etwas für jeden
59. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten"
60. Man schrieb uns
61. Unfallverhütung
62. Lösung des 23. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"
63. 25. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?"

57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

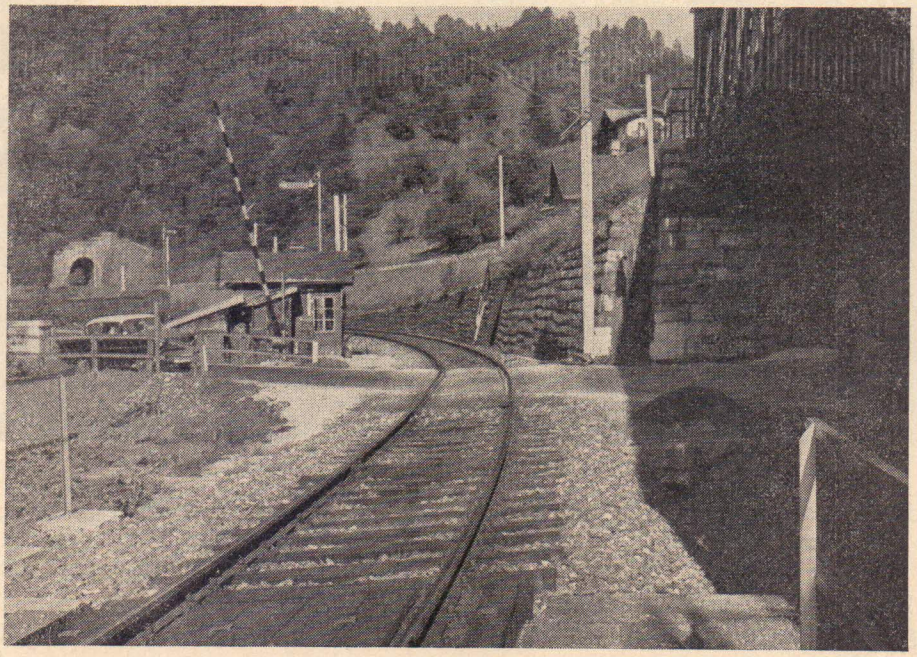
a) Zusammenprall eines Personenzuges mit Pkw auf abgeschrankter Eisenbahnkreuzung

Zwischen den Bf S. und L. kreuzt die Bundesstraße 159 das Streckengleis 2, während das Streckengleis 1 auf einer Brücke über diese Straße führt.

Die gegenständliche EK ist durch einen Handschranken, der vom Wärter des Blockpostens S 1 bedient wird, gesichert.

Am 11. September 1963 wurde Streckengleis 1 zwischen S. und L. um 14.06 Uhr gemäß einer VBA gesperrt und alle beteiligten Bediensteten hierüber verständigt.

Um 14.22 Uhr traf ein Personenzug im Bf L. recht ein. Nachdem dieser Zug um 14.24 Uhr vom Bf S. am falschen Gleis angenommen worden



war, will der Fdl in L. das Fahrsignal gegeben und den Zug nach S. abgemeldet haben. Um 14.25 Uhr fuhr der Personenzug mit einer Minute Verspätung ab.

Als der Tfz-Führer des Personenzuges bei Annäherung an die EK (mit etwa 40 km/h) das Offenstehen des Schrankens sah, gab er Achtungssignal und leitete unverzüglich Schnellbremsung ein; den Zusammenprall mit einem die EK befahrenden Pkw konnte er jedoch nicht mehr verhindern. Es entstand Sachschaden in der Höhe von S 23.000.

Der Blockwärter gab bei der Einvernahme an, daß er die Annahme des Personenzuges auf dem falschen Gleis mitgehört hatte. Den Schranken wollte er aber erst nach Einlangen des Fahrsignals schließen. Es sei jedoch kein Fahrsignal gegeben worden; die Abmeldung hätte er nicht gehört.

Angenommen, der Fdl in L. hätte tatsächlich auf Fahrsignal und Abmeldung vergessen — was ihm jedoch nicht nachgewiesen werden konnte — so lag doch eindeutiges Verschulden des Blockwärters vor.

Er war über die Sperre des Streckengleises 1 rechtzeitig und eindeutig verständigt worden. Eine Verspätungsanzeige für den Personenzug erfolgte nicht. Die Annahme des Personenzuges auf dem falschen Gleis hatte der Bedienstete gehört. Er wußte dadurch, daß der Zug in Kürze von L. abfahren werde. Eine Rückfrage über den Verbleib des Zuges hatte der Blockwärter unterlassen, wiewohl die Möglichkeit hiezu bestand. Dennoch ließ er den Schranken offen!

Seine Rechtfertigung, sich auf das Fahrsignal und Abmelden verlassen zu haben, war nicht stichhältig. Es lag somit Verstoß gegen die Punkte 315 und 316 der DV V 3 vor.

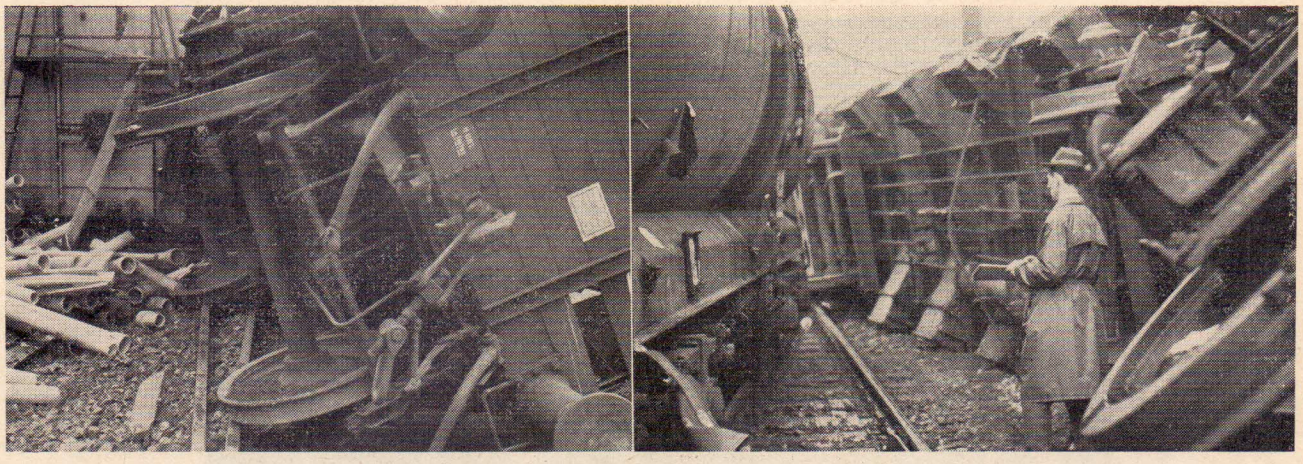
„. . . . . Auf die Fahrsignale und auf die Abmeldung darf sich der Schrankenwärter beim Schließen der Schranken nicht verlassen. Er hat sich, wenn nötig, über den Zuglauf zu erkundigen. Würde er dadurch das rechtzeitige Schließen der Schranken versäumen, dann muß er sie vorher schließen."

---

b) Zusammenstoß eines Verschubteiles mit ausfahrendem Güterzug

Am 21. Oktober 1963 um 9.32 Uhr rollte im Bf L. ein aus einem Gepäck- und 5 beladenen Kesselwagen bestehender Verschubteil aus Gleis 133 einem aus Gleis 129 ausfahrenden Güterzug im letzten Zugdrittel in die Flanke. Dabei entgleisten vom Güterzug 6 Wagen mit allen Achsen. Einer davon sowie der Gepäckwagen des Verschubteiles stürzten um. Durch die Entgleisung wurden die Gleise 127—137 verlegt; starke Verschubbehinderung war die Folge. Es entstand Sachschaden in der Höhe von S 300.000!

Hemmschuh gegen Entrollen gesichert. Um 9.39 Uhr wurden in dieses Gleis 5 Kesselwagen abgestoßen. Ein Verschieber als Bremsenfahrer hatte den Auftrag, die Wagen ungefähr in Gleismitte anzuhalten. Der Bedienstete bremste die Wagengruppe wohl stark ein, sprang aber dann ab, ohne den Stillstand der Fahrzeuge abzuwarten. Diese rollten im Gefälle von 2‰ weiter, stießen an den Gepäckwagen und schoben ihn mit dem Hemmschuh bis zum Gleisende, wo der Zusammenstoß erfolgte.



Auch für diesen Fall erweist sich der Ausspruch: „Kleine Ursachen — große Wirkungen!" als zutreffend.

Auf Gleis 133 war ein leerer Gepäckwagen vorübergehend grenzfrei abgestellt und mit einem

Hätte der Verschieber nicht zuwarten können, bis die Wagen zum Stillstand gekommen waren? Schließlich hatte er Auftrag, die Wagen anzuhalten!

---

c) Zusammenstoß eines Personenzuges mit Verschub-Tfz

Am 30. Oktober 1963 um 5.42 Uhr fuhr ein Personenzug bei der Einfahrt in den Bf G. auf ein im Einfahrgleis stehendes Verschub-Diesel-Tfz mit etwa 18—20 km/h auf. Durch den Anprall wurden 9 Reisende und der Zugführer verletzt. Am Zug-Tfz entstand erheblicher, am Verschub-Tfz geringer Sachschaden.

Zum Zeitpunkt des Ereignisses herrschte Dämmerung und diesiges Wetter; die Sicht war dadurch geringfügig behindert.

Hergang: Um 5.32 Uhr fuhr das unbegleitete Verschub-Tfz vom Postgleis kommend am Stellwerk 3 vorbei nach Gleis 1 bis hinter das Verschubsignal Vo 208, um von dort nach Gleis 5 überstellt zu werden. Während das Verschub-Tfz noch nach Gleis 1 fuhr, verließ der Stellwerksmeister des Stellwerkes 3 seinen Dienstraum, um sich auf die Toilette zu begeben.

Blick vom Stellwerk 3 auf das Verschub-Tfz

Blick vom Stellwerk 3 in Richtung Hallegleise

Um 5.35 Uhr gab der Fdl blockmäßig die Einfahrt für den Personenzug nach Gleis 1 frei. Der Stellwerksmeister bemerkte nach Rückkehr in seinen Dienstraum am Blockapparat den Auftrag zur Freigabe und führte die Fahrstraßenprüfung durch. Der Beamte überprüfte hiebei jedoch nur das Freisein des Gleises 1 in Richtung zu den Hallegleisen, nicht aber auch bis zur Verschubhalttafel. Dadurch übersah er das beim „Verschub verboten" zeigenden Verschub-

signal stehende Verschub-Tfz, dessen Tfz-Führer sein Augenmerk auf das Verschubsignal richtete. Anschließend stellte er trotz mangelhaft durchgeführter Fahrstraßenprüfung das Einfahrsignal auf „Frei".

Der Tfz-Führer des mit zirka 40—45 km/h einfahrenden Personenzuges bemerkte im Einfahrgleis ein weißes Licht und leitete, als er die Umrisse des im Gleis stehenden Tfz erkannte, unter gleichzeitiger Betätigung der Sandstreuvorrichtung, Schnellbremsung ein. Dadurch konnte die Geschwindigkeit bis zum Anprall auf etwa 18—20 km/h vermindert werden.

Der Fall beweist wieder einmal die Folgen oberflächlicher Fahrstraßenprüfung sowie mangelnder Konzentration. Der Stellwerksmeister hatte selbst die Fahrt des Verschub-Tfz nach Gleis 1 zugelassen; er wußte von der geplanten weiteren Fahrt nach Gleis 5. Dennoch hatte er binnen weniger Minuten darauf vollkommen vergessen. Wäre die Fahrstraßenprüfung gewissenhaft durchgeführt worden, dann hätte der Bedienstete das im Einfahrgleis stehende Tfz unbedingt bemerkt!

Der Stellwerksmeister wurde sofort vom Dienst abgezogen; überdies hat er Gerichts- und Dienststrafverfahren zu erwarten.

---

d) Unerlaubtes Überfahren haltzeigender Hauptsignale

Am 29. Oktober 1963 um 23.05 Uhr überfuhr ein Güterzug im Bf A. unerlaubt das haltzeigende Einfahrsignal, fuhr im Bf durch und hielt erst nach Überfahren des haltzeigenden Ausfahrsignals an. Der Zugführer am hinteren Führerstand eines Tfz der Reihe 1040 hatte die Stellung „Vorsicht" des Einfahrvorsignals beobachtet. Der Tfz-Führer gab während der Vorbeifahrt an diesem vorschriftsmäßig Signal 47. Bei Annäherung an das Einfahrsignal bemerkte der Zugführer dessen Haltstellung sowie die Vorsichtstellung des Ausfahrvorsignals. Da er nicht wußte, wo sich die Notbremseinrichtung am Tfz befindet, gab er dem beim offenen Fenster hinausblickenden Tfz-Führer mit der Hand Haltsignale und rief ihm „Halt" zu. Gefahrsignale gab er nicht ab.

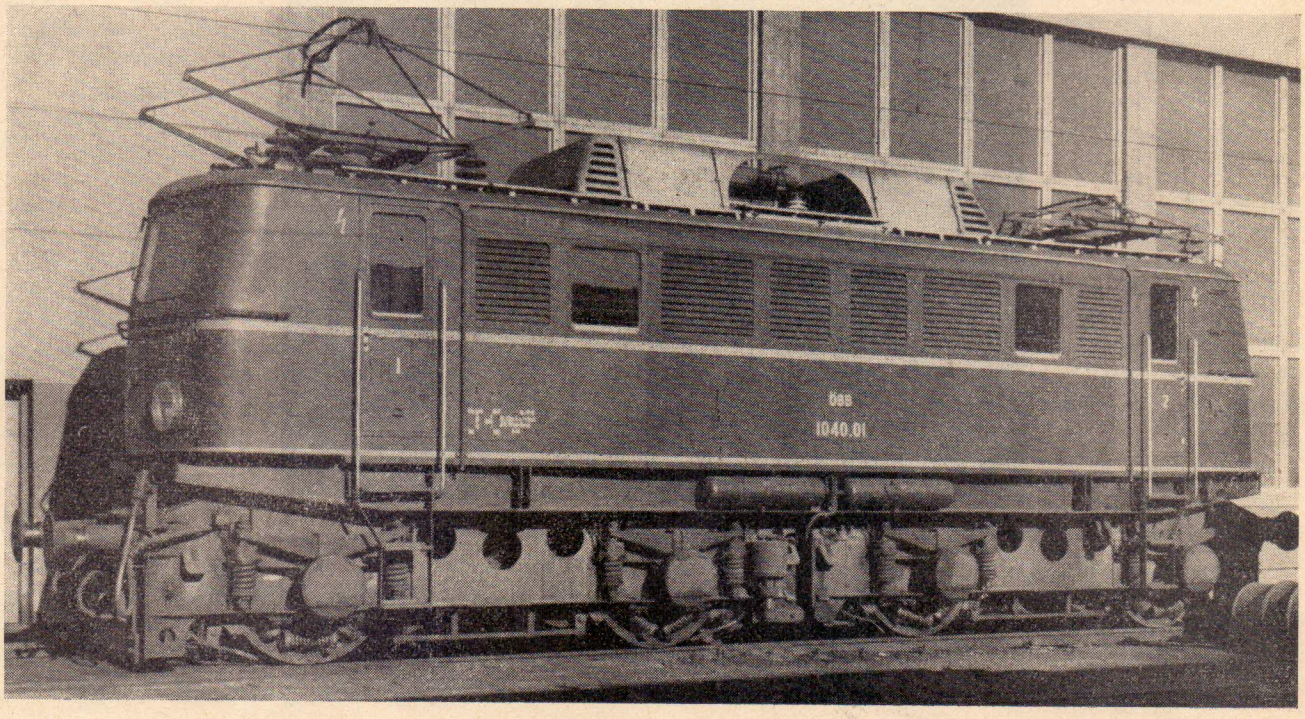
Der Tfz-Führer nahm die Haltsignale des Zugführers nicht wahr; erst in Höhe des Aufnahmsgebäudes leitete er bei Ansichtigwerden des haltzeigenden Ausfahrsignals Bremsung ein.

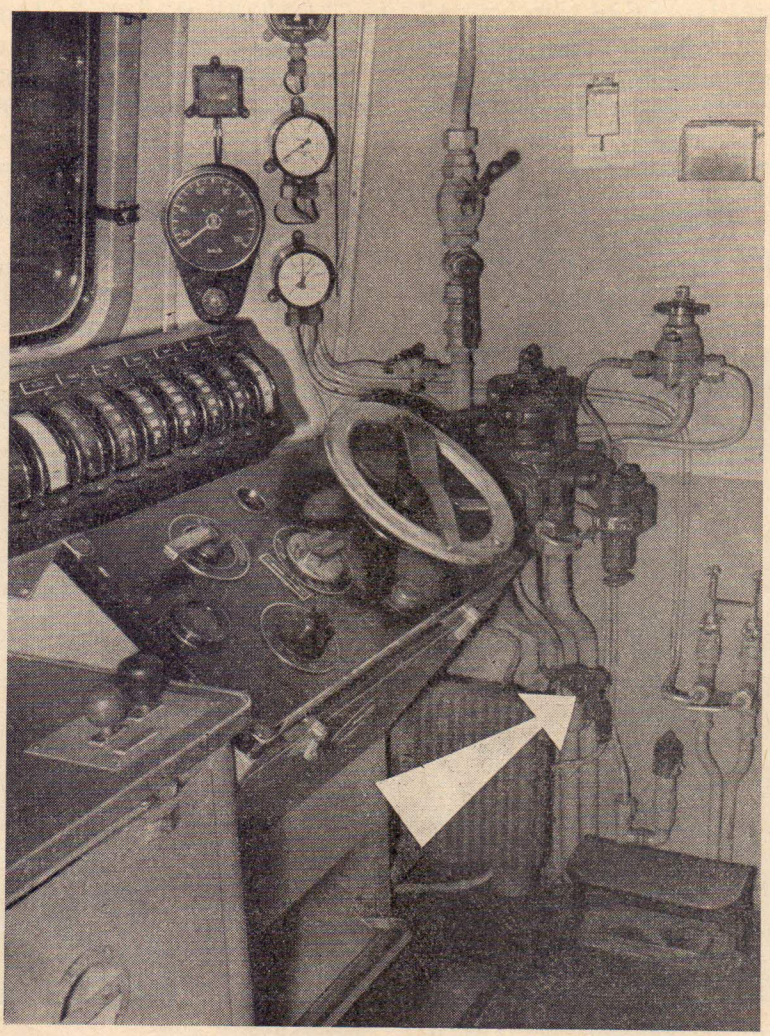
Es soll hier nicht das Verhalten des Tfz-Führers behandelt werden. Seine Verfehlung ist eindeutig. Das Ereignis diene nur der Unterrichtung der als Zugführer verwendeten Bediensteten.

Nach Punkt 435, 2. Absatz, der DV V 3 muß der Zugführer von seinem Platz aus die durchgehende Bremse betätigen können. Hat der Zugführer seinen Platz am hinteren Führerstand des Tfz und ist ihm die Stelle, an der sich die Notbremseinrichtung befindet sowie die Art ihrer Betätigung nicht bekannt, so hat er sich **vor Antritt der Fahrt** unbedingt durch den Tfz-Führer unterrichten zu lassen.

Um den als Zugführer verwendeten Bediensteten an die Hand zu gehen, wurden bereits in den VUB 11/1959, 12/1959 sowie 1/1960 Abbildungen von E-Tfz und deren Notbremseinrichtungen veröffentlicht.

Nachstehend die Abbildung eines Tfz der Reihe 1040 und dessen Notbremseinrichtung.





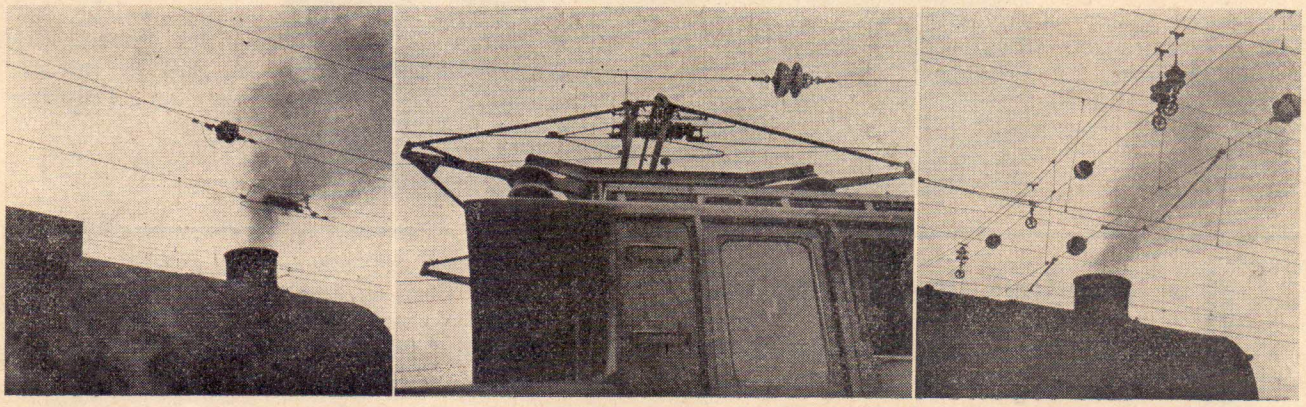
58. **Etwas für jeden**

a) Aus einer Zugleitungsmeldung:

„Am 17. Oktober 1963 um 21.55 Uhr Fahrleitungskurzschluß im Bf S. durch ausströmenden Dampf der Verschubreserve (Reihe 392); 1 Isolator beschädigt. Gleis 10 bis 16 mit E-Tfz bis 0.14 Uhr nicht befahrbar.

Betriebliche Folgen: Starke Verschubbehinderung . . . . ."

Tfz-Führer!



Nach Punkt 97 der DV El 52 sollen E-Tfz nicht so stehenbleiben, daß Streckentrenner durch die Stromabnehmer ganz oder beinahe überbrückt werden; Dampf-Tfz sollen wegen der besonders nachteiligen Verrußungsgefahr und der Möglichkeit von Überschlägen nicht unter Streckentrennern stehenbleiben oder längere Zeit unter Querseilfeldern oder Querseiljochen in Bf halten!

b) Aus Einvernahmeschriften:

„Ich hatte in der Nacht vom 12./13. 8. im Bf B. als Fdl Dienst . . . . Um 3.13 Uhr beauftragte ich den Wärter des Stellwerkes 1 fernmündlich zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Zuges 4282 nach Gleis 6. Stellwerksmeister H. antwortete mir mit den Worten „Ja, ist gut". Wir trugen die Zeiten in den Fahrstraßenprüfvormerk ein und ich gab, in absoluter Gewißheit, daß Gleis 6 zur Gänze frei sei, die Einfahrt für Zug 4282 blockmäßig an Stellwerk 2 frei . . . ."

„Ich hatte in der Nacht vom 12./13. 8. im Bf B. Dienst als Stellwerksmeister im Stellwerk 1. Um 3.13 Uhr bekam ich vom Fdl fernmündlich den Auftrag, die Fahrstraße für die Einfahrt des Zuges 4282 nach Gleis 6 zu prüfen. Ich antwortete „Ja, ist gut" und gab die erhaltene Weisung mittels Lautsprechers an den Weichenwärter weiter. Kurz darauf gab mir dieser die Besetzung des Gleises 6 bekannt. Ich rief daraufhin sofort den Fdl an, jedoch teilte mir dieser mit, daß der Zug soeben einfahre . . . . Es ist mir klar, daß die von mir an den Fdl gegebene Antwort „Ja, ist gut" von diesem als Vollzug der Fahrstraßenprüfung aufgefaßt wurde. Die Eintragung im Fahrstraßenprüfvormerk habe ich deshalb gemacht, weil ich erst in zirka 10 Minuten mit dem Eintreffen des Zuges rechnete und vollkommen überzeugt war, daß die Fahrstraße bis dahin geprüft und frei sein werde . . ."

Beide Bediensteten sahen — allerdings zu spät — ein, gegen die Punkte 188, 261, 264, 266 bzw. 267 der DV V 3 verstoßen zu haben.

Es ist unverantwortlich, die Meldung über Durchführung der Fahrstraßenprüfung abzugeben, ohne sich überzeugt zu haben, ob die Fahrstraße tatsächlich frei ist. Aus den Einvernahmeschriften ist wieder zu ersehen, daß manche Bedienstete nicht die vorgeschriebenen Wortlaute anwenden! Ein Fdl, der die Worte „Ja, ist gut" als Meldung über vollzogene Fahrstraßenprüfung auffaßt und sich damit zufrieden gibt, kann nicht als gewissenhafter V-Bediensteter angesehen werden!

c) Probealarm:

Im Oktober wurde in einem Bf einer eingleisigen Nebenbahn ein Probealarm abgehalten. Die Annahme lautete:

„. . . . . fuhr ein Verschubteil des Güterzuges . . . . dem einfahrenden Personenzug . . . . in die Flanke. 3 Wagen des Personenzuges umgestürzt. Mehrere Tote, Schwer- und Leichtverletzte. Großer Sachschaden am Oberbau. Bf-Fahrleitung heruntergerissen. Durchgehender Verkehr unterbrochen."

Wiewohl der den Fdl-Dienst versehende Bf-Vorstand bei Übergabe der Annahme um 21.03 Uhr ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht wurde, wie im Ernstfall vorzugehen, trug er zuerst die Unfallmeldung ins Meldebuch ein. Erst um 21.09 Uhr nahm er den **neuen** Einsatzplan zur Hand, schlug die **Seite 3** auf und verständigte die Zugleitung vom Unfall. Diese rief 2 Minuten später zurück und fragte an, ob der Hilfszug ausfahren solle; der Bf-Vorstand verneinte. Hiezu ist zu sagen: Der Zl-Beamte mußte wissen, daß Hilfszüge bei Probealarmen auszufahren haben. Die Rückfrage war daher überflüssig.

Der Auftrag zur Ausfahrt des Hilfszuges, zur Verständigung weiterer Stellen wie z. B. der Ärzte, mußte durch die Kommission erteilt werden.

Der Probealarm bewies, daß der Bf-Vorstand keine Kenntnis in der Handhabung des Einsatzplanes hatte. Es wurde festgestellt, daß der Bedienstete den neuen Einsatzplan erst 2 Wochen vor Abhaltung des Probealarmes **selbst** erstellte. Dennoch ließ er die Seiten 1 und 2 dieses Behelfs (1. Maßnahmen und Anforderung von Hilfe) völlig unbeachtet. Daher erfolgte auch keine Deckung der Unfallstelle, keine Inanspruchnahme des Vermittlungsbf usw.

Es bleibt den Schulungsbeamten überlassen, ihre Schlußfolgerungen aus den bei diesem Probealarm gemachten Erkenntnissen zu ziehen. Es muß erreicht werden, daß alle in Betracht kommenden Bediensteten genau wissen, welche Aufgaben sie bei Unfällen zu erfüllen haben. Eine der Voraussetzungen hiebei ist, daß sie mit der Handhabung des Einsatzplanes ggf. Teilplanes vollkommen vertraut sind!

Bundesbahnbedienstete,

beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz

59. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten"

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Lauf der Jahre ein Netz schnellfahrender Güterzüge geschaffen, das vornehmlich der raschen Güterbeförderung im Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr dient, darüber hinaus aber auch den innerösterreichischen Bedürfnissen nach schnellen Städteverbindungen Rechnung trägt.

Im Städteverkehr ist es besonders der Sammelgutverkehr, der Verkehr leicht verderblicher oder wettbewerbsgefährdeter Güter, sowie der Tierverkehr — also „eilbedürftige Güter" — der rasche und pünktliche Bedienung erfordert.

Der Sammelgutverkehr mit den ÖBB z. B. ist in den letzten 10 Jahren um mehr als 110% gestiegen. Dieser Verkehr wird in der Hauptsache zwischen den Landeshauptstädten abgewickelt und ist besonders zeitempfindlich.

Voraussetzung für die Erhaltung und den weiteren Anstieg dieses Verkehrs, der zweifellos ein wirksames Mittel gegen die Straßenkonkurrenz darstellt, ist Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit in der Bedienung der Be- und Entladestellen sowie raschestmögliche und planmäßige Beförderung.

Die beiliegenden Bildkarten:

Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten" und Anschlüsse im Wiener Raum zum Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten" geben einen Überblick über die wichtigsten im Städteverkehr verwendeten Züge, die vorgesehenen Zuganschlüsse und Wagenübergänge.

Diese Bildkarten sollen es allen, mit Wagenabholung, Zugbildung, Abfertigung, Beförderung und Beistellung befaßten Bediensteten ermöglichen, die Auswirkungen von Unregelmäßigkeiten im Städteverkehr abzuschätzen.

Auch die Verzögerung eines nur scheinbar unbedeutenden Zuführungs- oder Anschlußzuges im Netz des Städteverkehrs kann zu empfindlichen Störungen und Unregelmäßigkeiten im Städteverkehr führen und damit berechtigte Beschwerden und Abwanderung auf die Straße auslösen.

Nicht nur im Reiseverkehr kommt es auf die Minute an, auch im Städteverkehr bedeutet jede halbe Stunde Verspätung oftmals den Verlust von vielen Arbeitsstunden für den Empfänger, der seine Entlademannschaft und seinen Kundendienst auf planmäßige Ankunft der Ware aufbaut.

Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes und Überwachungsorgane!

Konzentriert Eure Aufmerksamkeit in der nächsten Zeit auch auf

„Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Städteverkehrs"

und helft dadurch mit, das Vertrauen unserer Kunden auf Verläßlichkeit und Pünktlichkeit auch im Güterverkehr der ÖBB wiederzugewinnen und den Verlust wertvoller und regelmäßig wiederkehrender Transporte zu vermeiden.

---

60. Man schrieb uns

a) Zum Thema „Kampf der Verspätung!"

„. . . . . Diesmal möchte ich keine Beschwerde und keine Anregung vorbringen, sondern meine Zufriedenheit über eine Zugsleistung äußern. Am vergangenen Sonntag (13. Oktober 1963) fuhr der TS 12 zwischen Linz und Wien mit einem Lokführer, der geradezu mit Überlegung und nicht rein mechanisch den Zug geführt hat. Bis Purkersdorf hatte er + 3 Minuten gewonnen, die er bis Wien wieder zulegen mußte; am Westbahnhof traf er auf die Minute genau ein, was mich aufrichtig freute. Man hatte das Gefühl eines persönlichen Einsatzes des Lokführers; vielleicht kann man seine Bemühungen in der Zfl Wien-West entsprechend zur Kenntnis nehmen."

Ein Beispiel für konsequente Beachtung unserer Mahnung, Verspätungen zu bekämpfen!

---

b) Zum Thema „Kundendienst"

„Gestatten Sie, daß ich den vortrefflichen ‚Dienst am Kunden' der ÖBB lobend hervorhebe und mich herzlich bedanke.

Ich fuhr am 23. 10. mit dem Triebwagenzug um 8.00 Uhr nach Krems (letzter Wagen, der nur bis Krems läuft) und bemerkte erst, als der Schaffner die Fahrkarten kontrollierte, daß ich meine Karte entweder beim Schalter liegen ließ oder sie verstreut haben mußte. In liebenswürdigster Weise nahm sich der Schaffner meiner an (**kein** Wort fiel, ich könnte eventuell nicht die Wahrheit sagen) und telephonierte von Tulln aus nach Wien (d. h. er meldete es dem Fdl von Tulln) und in Hadersdorf verkündete er mir freudigst, die Karte hätte sich gefunden und ich möge mich in Krems bei der Fahrdienstleitung melden. Dort kam die zweite Überraschung; Man versprach mir, die Karte von Wien nach Krems zu schicken und bei der Heimfahrt konnte ich sie mir abholen.

Ich danke auf diesem Wege noch allen Beteiligten zu dieser Tat der Menschlichkeit.

E. K."

61. Unfallverhütung

Aus der Meldung eines Sicherheitsbeamten über einen Personalunfall

„Am 2. 10. um 11.30 Uhr sollte der Wagenreiniger D. im Bf G. die Reinigung von Wagenaußenwänden durchführen. Er hatte dazu die Lösung des La-Reinigers vorbereitet und nahm zu $^1/_2$ Liter Lösung 9 Liter Wasser. Dann schloß er die Handspritze (mit dem Manometer) an die ortsfeste Druckluftanlage an und wartete das Erreichen des vorgeschriebenen Druckes von 5 atü ab. Nach Abnahme des Druckluftschlauches öffnete D. das Ventil der Handspritze, wobei er gleichzeitig den Gesichtsschirm aufsetzte und dann die Spritze in die Hand nehmen wollte, als plötzlich der Schlauch neben dem Anschlußstück des Apparates platzte. Die Lösung sprühte D. von unten ins Gesicht und verletzte ihm beide Augen . . . . ."

Wie können derartige Verletzungen von Bediensteten vermieden werden?

1. Belehrung der Bediensteten über die richtige Handhabung der Spritzen sowie Einhaltung des richtigen Mischungsverhältnisses der Reinigungsflüssigkeit. Öffnen des Ventiles des Anschlußstückes **vor** dem der Rückenspritze.
2. Erhöhte Beaufsichtigung bzw. Kontrollen, daß die mit ätzenden Stoffen arbeitenden Bediensteten Gesichtsschutz, wasserabweisende Schutzkleidung sowie Gummihandschuhe, Gummistiefel tragen und das vorgeschriebene Mischungsverhältnis angewendet wird.
3. Anweisung und Belehrung der Bediensteten, daß **vor** solchen Arbeiten Hände und Gesicht mit der Schutzsalbe zu behandeln sind.

Wir erinnern daher an die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift, Teil V, § 7, sowie insbesondere an die der DA 14.533/3 vom 26. 9. 1961. Für eingehende wiederholte Unterrichtung der Wagenreinigungsbediensteten ist **nachweisbar** vorzusorgen!

---

62. Lösung des 23. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1963 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 3, Punkte 413 und 515.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
BB.-Revident Anton Binderitsch, Fahrdienstleiter, Bf Badgastein;

2. Preis (S 500,—):
BB.-Assistent Rudolf Ströckl, Zugführer, Bf Klagenfurt Hbf;

3. Preis (S 200,—):
BB.-Adjunkt Johann Planegger, Fahrdienstleiter, Bf Völkermarkt-Kühnsdorf;

1. Trostpreis (S 100,—):
Oberschaffner Maximilian Marko, Bf Klagenfurt Hbf;

2. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Revident Josef Pscheid, Fahrdienstleiter, Bf Saalfelden;

3. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Assistent Friedrich Ettlinger, Zugführer, Bf Amstetten;

4. Trostpreis (S 100,—):
Stellwerkswärter I Heinrich Scharinger, Bf Bad Schallerbach-Wallern;

5. Trostpreis (S 100,—):
Güterzugschaffner Helmuth Szokol, Bf Wien Westbf

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Besonders hervorzuheben ist die rege Anteilnahme der Bediensteten der Bf Wien Westbf und Klagenfurt Hbf am Preisausschreiben.

---

63. 25. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die Frage lautet:

„In welchen Fällen ist die Abfahrbereitschaft des Zuges durch Abgabe des Signals 54 „Abfahrbereit" dem Tfz-Führer anzuzeigen?"

In der Lösung sind nur die entsprechenden Vorschriftenpunkte anzuführen.

1. Preis	. . . .	S 1000,—
2. Preis	. . . .	S 500,—
3. Preis	. . . .	S 200,—
5 Trostpreise	. je	S 100,—

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 16. Dezember 1963 bei der Generaldirektion, Betriebsdirektion, **Abt. I/7**, eingelangt sein.

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

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stück aus 1964 veröffentlicht werden. **Überdies werden alle Gewinner des 24. und 25. Preisausschreibens noch vor dem 24. Dezember 1963 fernmündlich vorverständigt.**

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 1276