Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

Bahnmeister Eggenburg
Eingel. 10. JÄN. 1964
Zl. ..... Blg. .....

1. Stück	Wien, am 1. Jänner 1964	Jahrgang 1964

Inhalt: 1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
2. Anhalten von Zügen auf Bergstrecken
3. Brandschutz
4. Unfallverhütung
5. Lösung des 24. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"
6. Lösung des 25. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

V-Bedienstete!

Die Österreichischen Bundesbahnen haben ein Netz schnellfahrender Güterzüge (Güterschnell- und Gütereilzüge) aufgebaut, mit dem ihren Kunden rasche Beförderungsmöglichkeiten im Städteverkehr und darüber hinaus im Verkehr mit dem Ausland geboten werden.

Wie sehr die Straßenkonkurrenz bemüht ist, den Wettbewerb mit der Eisenbahn selbst auf große Entfernungen zu bestehen, zeigt ein Werbeblatt einer internationalen Spedition, das durch Einlage in eine weit verbreitete Verkehrs-Fachzeitschrift vielen Bahnkunden zugestellt wurde und dessen Inhalt auszugsweise lautet:

Intensivierter LKW-Verkehr nach Belgien

Wir fahren 2 mal wöchentlich die Strecke

Wien — Antwerpen — Wien

Laufzeit 48 Stunden

mit Anschluß an
alle Stationen in Belgien und Österreich

Wien — Stuttgart — Wien

Laufzeit ca. 36 Stunden

Wien — Rotterdam — Amsterdam — Wien

Laufzeit 48 Stunden

Besten und schnellsten Stückgut-Dienst von und nach

Italien

Laufzeit 48 Stunden

Spezial-Direkt-Dienst

Schweiz usw.

Was die Eisenbahnen diesem Anbot entgegenstellen können, ist aus nachstehender Zeichnung zu ersehen.

Trotz ganz erheblicher Zeitverluste durch Zugbildung, Wagenübergang und Grenzbehandlung, sind die Eisenbahnen besonders auf große Entfernungen schon durch das Anbot **einer täglichen Abfuhr,** aber auch hinsichtlich **Beförderungsdauer** durchwegs konkurrenzfähig, aber nur unter der

Voraussetzung,

daß durch

Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit

im Güterverkehr — und ganz besonders

im Güterschnell- und Gütereilzugsverkehr —

unseren Kunden das geboten wird, was sie vom größten und leistungsfähigsten Transportunternehmen mit Recht erwarten dürfen.

Ich darf daher von allen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes wirksame Unterstützung unserer Bemühungen erwarten,

Verspätungen

und sonstige Unregelmäßigkeiten im

Güterschnell- und Gütereilzugsverkehr

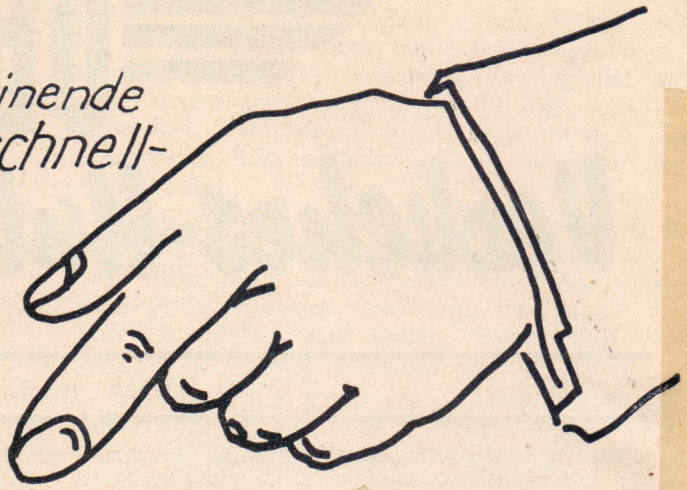
— und bei deren Zubringerzügen —

auszuschalten.

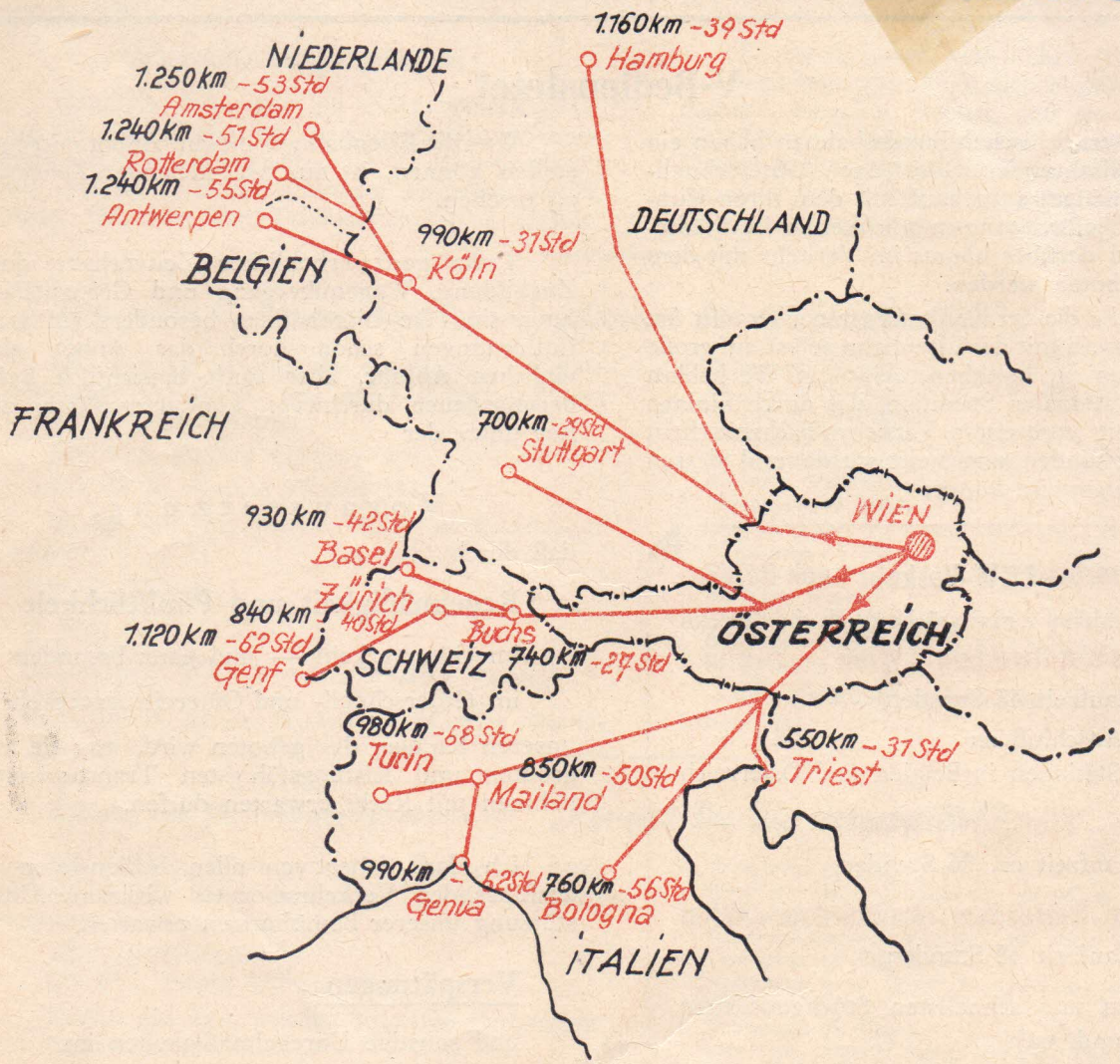
Kepnik

Streckenleitung Wien FJB
Eingel. - 9. JÄN 1964
Zl. ..... Blg. .....

Auch unbedeutend erscheinende
Verspätungen im **Güterschnell-**
und **Güterеilzugsverkehr**
können zu Anschlußversäumnis
und damit zu sehr erheblicher
Verlängerung der
Beförderungsdauer
führen.



Das bieten die
Eisenbahnen ihren Kunden an:



Rasche und pünktliche Beförderung ist das wirksamste Werbemittel der Österreichischen Bundesbahnen im Wettbewerb.

Nahezu 25% der österreichischen Ausfuhr wurden im 1. Halbjahr 1963 auf der Straße befördert!

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

Zusammenstoß eines Güterzuges mit einer Wagengruppe bei Einfahrt in den Bf G. — Entrollen einer Wagengruppe

Wie oft schon wurde an dieser Stelle über die Bedeutung der Fahrstraßenprüfung gesprochen! Dennoch kommt es immer wieder zu Einfahrten auf besetzte Gleise und zu Zugzusammenstößen mit schweren Folgen, weil manche Bedienstete sich über die für die Fahrstraßenprüfung geltenden Vorschriften hinwegsetzen. Sie **meinen, glauben** oder **nehmen** an, daß das Einfahrgleis frei sei. Wie sehr sich so mancher im Irrtum befand, bewiesen bereits viele im Verkehrs-Unterrichtsblatt besprochenen Fälle. Wir bringen erneut ein Beispiel unterlassener Fahrstraßenprüfung:

Am 21. November um 3.38 Uhr stieß der im Bf G. auf Gleis 11 einfahrende Güterzug mit einer 30 m von der Grenzmarke der Weiche 13 entfernt abgestellten Wagengruppe (33 Wagen) zusammen. Dabei entgleisten der Gepäckwagen des Güterzuges sowie 4 Wagen der abgestellten Wagengruppe. Von dieser wurden 2 Wagen zertrümmert, 2 schwer und 9 weitere leicht beschädigt.

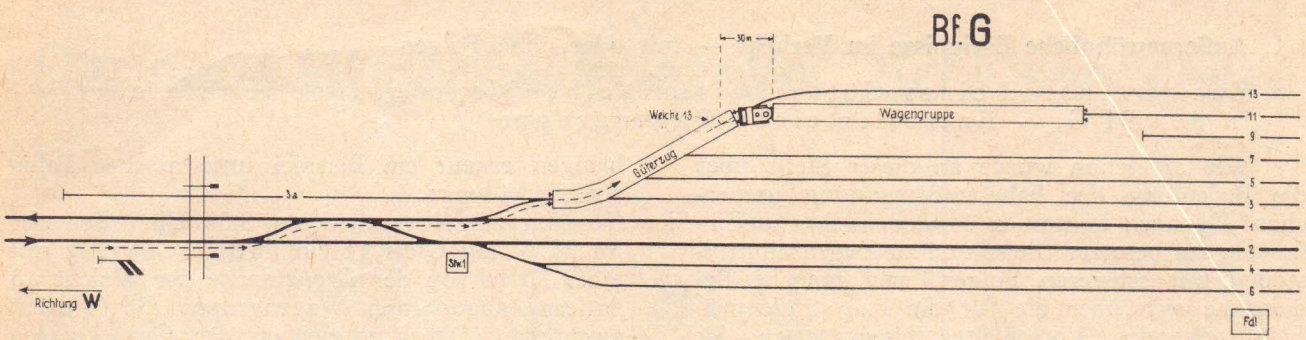
Es entstand Sachschaden in der Höhe von **S 1,000.000!**

Zugführer!

Nur bei **richtigen** Frequenzangaben in den Fahrtberichten können wir unsere Kunden gut bedienen und wirtschaftlich fahren.

Kontrollorgane!

Auch die Überprüfung der Frequenzeintragungen gehört zu Euren Pflichten!



Im skizzierten Bf obliegt dem Verschubaufseher die Prüfung der Fahrstraße bei Einfahrten auf die Gleise 5—11. Der Auftrag hiezu wird jeweils mündlich vom Fdl erteilt. Der Verschubaufseher hat den Vollzug der Fahrstraßenprüfung in einen Vormerk einzutragen.

Nachdem der Fdl um 3.27 Uhr den Verschubaufseher mündlich in der Fahrdienstleitung zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Güterzuges nach Gleis 11 beauftragt hatte, meldete der Verschubaufseher — ohne die Fahrstraßenprüfung am Platz durchgeführt zu haben — um 3.28 Uhr das Freisein dieses Gleises. Er hatte vergessen, daß Gleis 11 bereits seit 23.00 Uhr des Vortages mit 33 Wagen besetzt war!

Auch in diesem Fall sah der Bedienstete sein Verschulden ein — doch wie so oft, **zu spät!**

Er war zu bequem, die Fahrstraßenprüfung, wie vorgeschrieben, am Platz vorzunehmen! Muß solches Verhalten nicht als grobfahrlässig bezeichnet werden?

Fdl, Stellwerksbedienstete!

In kurzer Aufeinanderfolge vorgekommene grobe Nachlässigkeiten bei der Fahrstraßenprüfung haben zu sehr folgenschweren Unfällen und bedenklichen Zuggefährdungen geführt.

Von der gewissenhaften Feststellung, ob die Fahrstraße von Hindernissen frei ist, hängen Menschenleben ab.

Denkt stets daran und vergeßt nie auf Eure Prüfpflicht!

Betriebskontrollore, Bf-Vorstände!

Es ist Eure Aufgabe, die V-Bediensteten immer wieder an die große Bedeutung gewissenhafter Pflichterfüllung zu erinnern.

Lässigkeit in der Handhabung der Dienstaufsicht rächt sich!

Am **gleichen** Tag entrollten beim Verschub eines anderen Güterzuges im **gleichen** Bf 5 Wagen auf die Strecke; sie rollten über 2 unabgeschrankte EK und kamen schließlich nach 2,5 km Fahrt in einem ebenen Streckenabschnitt von selbst zum Stillstand.

Die 5 Wagen waren während des Verschubes des Güterzuges vorübergehend auf Gleis 2 abgestellt und mit einem Unterlagskeil gegen Entrollen gesichert worden. Kurz darauf erhielt ein Schaffner vom Zugführer den Auftrag, mit dem Zug-Tfz und 2 Wagen an die 5 Wagen anzufahren, diese anzukuppeln und nach Gleis 1 zu überstellen. Der zur Leitung dieses Teilverschubes beauftragte Schaffner näherte sich mit dem Tfz und den 2 geschobenen Wagen der abgestellten Wagengruppe, sprang ab und versuchte nach dem Anfahren zu kuppeln. Infolge steifer Kupplung mißlang der Versuch, der Unterlagskeil wurde vom Gleis abgeschleudert und die 5 Wagen entrollten auf die Strecke. Daß es bei diesem Ereignis nicht zu schweren Folgen — z. B. Zusammenprall mit Straßenfahrzeugen — kam, ist wohl nur einem glücklichen Umstand zu danken!

Welche Lehren können aus diesem Beispiel gezogen werden?

Sicherungsmittel

nach DV V 3, Pkt. 120 sind:

Handbremsen, dreikantige Unterlagshölzer, Radvorleger, Unterlagskeile und sperrbare Klemmkeile.

Bremsmittel

nach DV V 3, Pkt. 108 sind:

Fahrzeugbremsen, Hemmschuhe und Gleisbremsen.

Nach Punkt 92 j) der DV V 3 müssen Fahrzeuge, an die angefahren wird, durch **Bremsmittel** gegen Entrollen gesichert sein.

Das heißt: Muß an ein mit einem Unterlagskeil unterlegtes Fahrzeug angefahren werden und besteht die Gefahr des Entrollens z. B. auf die Strecke, so muß der Unterlagskeil, da er nur ein **Sicherungsmittel** ist, vor dem Anfahren entfernt und durch ein **Bremsmittel**, z. B. Hemmschuh, Handbremse, ersetzt werden!

---

2. Anhalten von Zügen auf Bergstrecken

Auf einer Steilstrecke fuhr ein schwerer Güterzug, bespannt mit einem E-Tfz der Reihe 1020, bergwärts. Bei Annäherung an das Einfahrvorsignal eines Bf zeigte dieses „Vorsicht". Der Tfz-Führer ermäßigte die Geschwindigkeit durch Abschalten. Da das Einfahrsignal „Halt" zeigte, mußte er die Bremsung einleiten. Etwa 20 m vor Erreichen des Einfahrsignales wurde dieses auf „Frei" gestellt. Sofortiges Auf-

schalten durch den Tfz-Führer hatte keinen Erfolg, da der Zug noch eingebremst war und nicht rasch genug gelöst werden konnte.

Der Zug kam zum Stehen und die Bremse wurde gelöst. Trotz dreimaligen Versuches gelang es nicht, anzufahren. Es war vielmehr notwendig, den Zug in den 4 km rückliegenden Bf zurückzuschieben. Dort erst konnte die Anfahrt erfolgreich vorgenommen werden.

Das Anhalten erfolgte ohne zwingenden Grund. Der Fdl hatte übersehen, die Signale rechtzeitig in die Freistellung zu bringen!

Durch das Anhalten und Zurückschieben des Zuges wurde der Zugverkehr auf der eingleisigen, stark beanspruchten Steilstrecke empfindlich gestört. Zwei Folgezüge mußten in rückgelegenen Bf angehalten werden und erlitten dadurch erhebliche Verspätungen.

Daß es sich im geschilderten Beispiel nicht um einen Einzelfall handelt, zeigt die Tatsache, daß allein in der Zeit vom 23. 10. bis 3. 11. 1963 in 11 Fällen schwere Züge in Steilstrecken vor Einfahr- oder Blocksignalen angehalten wurden.

In der Mehrzahl dieser Fälle hätte das Anhalten in der Steigung vermieden werden können.

Denken wir doch an die Auswirkungen solcher Fehlhandlungen auf die E-Tfz.

So groß auch die Vorteile der E-Tfz namentlich auf Steilstrecken sein mögen, ist die für die Zugbelastung maßgebende Leistungsfähigkeit der E-Tfz doch begrenzt. Es muß besonders darauf hingewiesen werden, daß deren Ermittlung zügiges Fahren als Voraussetzung zu Grunde gelegt wurde.

In großen Steigungen und bei ungünstigen Verhältnissen ergibt sich daher beim Anfahren eine Überbeanspruchung der Fahrmotoren und vielfach Schädigung derselben. Außerdem ergeben sich bei ausgelasteten Zügen mit Nachschiebe-Tfz, insbesondere in unübersichtlichen Streckenabschnitten, Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit von Zug- und Nachschiebe-Tfz, so daß der Zug manchmal überhaupt nicht mehr anfahren kann.

Nachlässigkeiten der Fdl, Stellwerks- oder Blockwärter haben daher zur Folge, daß Tfz oft viele Tage ausfallen und die Verkehrsabwicklung empfindlich beeinträchtigt wird.

Gleiches gilt auch für starkes Herabmindern der Geschwindigkeit; auch in solchen Fällen ist es oft schwierig, dem Zug rasch wieder seine fahrplanmäßige Geschwindigkeit zu geben.

V-Bedienstete!

Wir erinnern daher an Punkt 303 der DV V 3:

„Mit Rücksicht auf die Beanspruchung von Tfz und Zugvorrichtungen ist das außerplanmäßige Anhalten von Zügen, besonders in Steigungen, tunlichst zu vermeiden."

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 Bf warten zu lassen, als sein Anhalten auf der Bergfahrt zu riskieren.

Disponiert und überlegt richtig!

Ihr helft damit die Betriebstauglichkeit unserer kostbaren Tfz erhalten, ihr sichert rechtzeitige Bespannung der Züge, ermöglicht rasche Abfuhr der Güter, pünktliche Verkehrsabwicklung und helft, erhebliche Kosten zu sparen!

---

3. Brandschutz

Die laufende Heizperiode gibt Anlaß, einige wesentliche Bestimmungen der Brandschutzvorschrift B 28 in Erinnerung zu bringen:

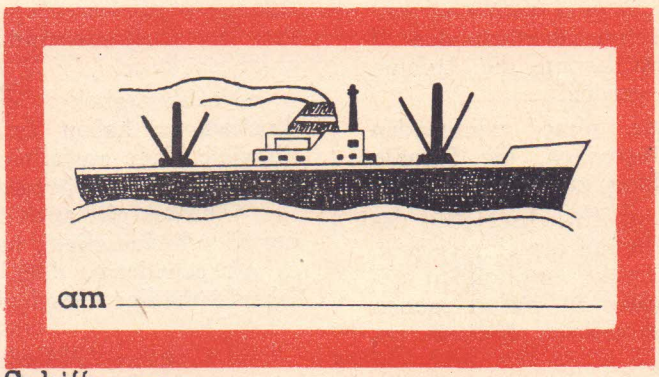
„Öfen sind auf eine feuerhemmende Unterlage zu stellen. Sie dürfen nicht überheizt werden. In der letzten Stunde vor Dienstschluß muß das Feuer in den Öfen verlöscht und die Luftzufuhr zum Rost durch Abschluß aller Türen abgestellt sein. Schäden an Öfen müssen sofort nach ihrem Auftreten dem Dienstvorstand oder dem Bahnmeister gemeldet werden. Öfen mit feuergefährlichen Schäden dürfen nicht vor deren Behebung geheizt werden. Ausgebrannte Öfen sind sofort auszuwechseln.

Feuergefährliche und leicht brennbare Flüssigkeiten (Petroleum, Schmieröl, Benzin, Brennöl, Spiritus u. dgl.) dürfen in den Arbeitsräumen höchstens in einer dem Tagesbedarf entsprechenden Menge und nur in bruchsicheren, verschließbaren Gefäßen, niemals aber in offenen Behältern aufbewahrt werden. Sie dürfen niemals in Abwasserkanäle oder Rohrleitungen weggegossen werden. In jedem auf der Strecke befindlichen Dienstraum dürfen nicht mehr als 5 Liter dieser Flüssigkeiten eingelagert werden."

Fdl, Zugmannschaften!

Denkt daran, daß die Reisenden erwarten, während der kalten Jahreszeit in geheizten Wagen befördert zu werden. Hiezu gehört, daß schon **vor Abfahrt des Zuges** im Zugausgangsbf im Wageninneren eine Temperatur von 15—18° C erreicht wird. Diese Bestimmung bleibt besonders häufig in Bf von Nebenbahnen unbeachtet, wo meist viel zu kurz vorgeheizt wird.

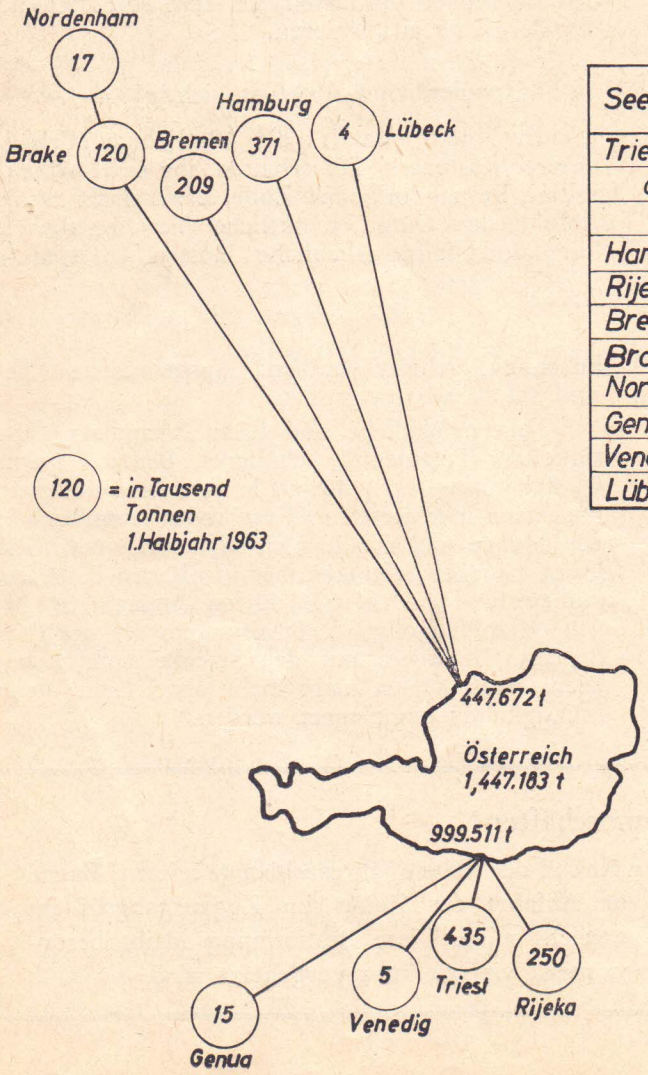
Der neue Wagenbeklebezettel „Schiffsanschluß"



Schiffsname _____

K 3-47 Zettel - Schiffsanschluß / Beförderungsplan - A 7 q - C 60 - IX/62 - 220.000
HD Wien 3099/2

Wagen mit Schiffsanschluß sind „eilbedürftige Frachten", dürfen daher nicht in Rest kommen.
(Wagenübergangsplan ist bindend)



Österreichs Seehafenverkehr
im 1.Halbjahr 1962 und 1963

Seehafen	in Tonnen 1962	1963	%
Triest	689.561	435.179	-36'9 %
davon Bahn	526.164	274.128	-48'0 %
Straße	163.397	161.051	- 1'4 %
Hamburg	298.408	370.513	+24'0 %
Rijeka	296.141	250.119	-16'0 %
Bremen	116.451	209.472	+80'0 %
Brake	13.513	119.532	+784'0 %
Nordenham	15.649	16.867	+ 8'0 %
Genua	7.604	15.023	+97'0 %
Venedig	6.205	5.279	-15'0 %
Lübeck	3.651	4.503	+23'0 %
	1,447.183	1,426.487	- 1'4 %

39% des Seehafenverkehrs Österreich - Triest rollten im 1.Halbjahr 1963 auf der Straße !

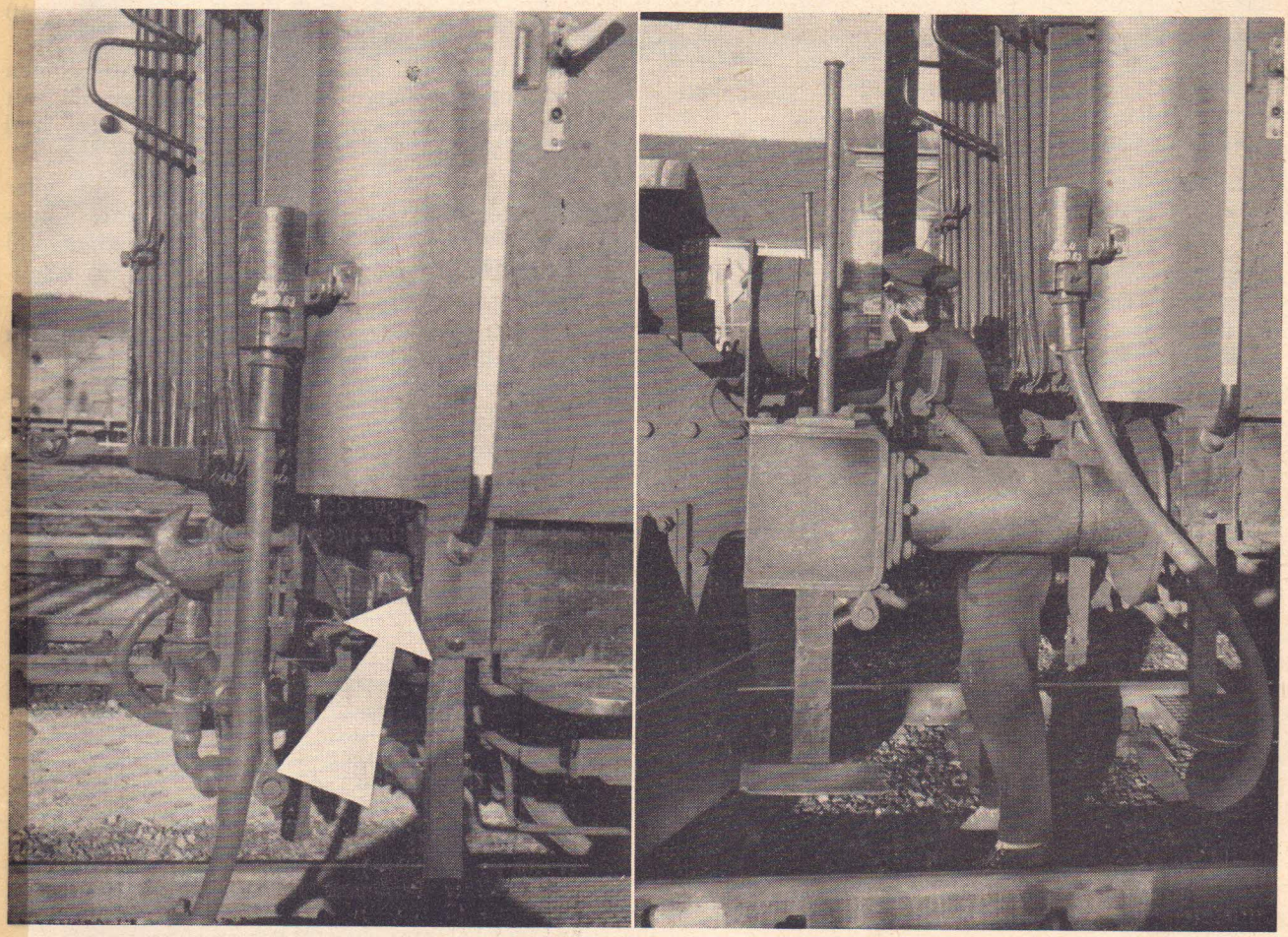
Rasche und pünktliche Beförderung

ist ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der Straßenkonkurrenz !

4. Unfallverhütung

Der äußerst bedauerliche schwere Unfall eines Verschubaufsehers in jüngster Zeit gibt Anlaß, eine der Sicherheit des Personals dienende Bestimmung der DV V 3 in Erinnerung zu rufen. Punkt 92 g) lautet:

„Fahrzeuge mit fehlender oder schadhafter Zug- und Stoßvorrichtung dürfen nur bei Stillstand gekuppelt werden." Das gleiche Verbot scheint auch in der UVV, Heft 3 unter Punkt 3.6.8. auf.



Die Bilder zeigen wohl mit aller Deutlichkeit, welche Gefahr dem Kuppler bei Nichtbeachtung der vorgenannten Bestimmungen droht.

Im GD. NBl. 10. Stück aus 1963 wurde mit DA (93) die Kennzeichnung von Gefahrenstellen durch gelben Warnanstrich angeordnet.

In dieser DA ist eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß eine große Anzahl von Personalunfällen bei den Österreichischen Bundesbahnen durch **Stolpern** und **Fallen** über Hindernisse aber auch durch **Anstoßen** an solche auftritt.

Es wurde auch erläutert, daß als Gefahrenstellen im allgemeinen Hindernisse anzusehen sind, die durch ihre geringe räumliche Ausdehnung, ihre von der Umgebung sich wenig unterscheidende Form und Farbwirkung oder aus anderen Gründen (z. B. schlechte Sichtverhältnisse, enge oder niedere Eingänge und Einfahrten) leicht zu den obgenannten Unfällen führen können.

Den Bereich der Gleisanlagen betreffend ist im besonderen angeordnet, daß alle nahe von Gleisen befindlichen ortsfesten Gegenstände (z. B. Hemmschuhständer, Ständer für Vorheizanlagen oder zur Preßluftentnahme, Oberflurhydranten), die eine Höhe von ungefähr 1,5 m **nicht** übersteigen, mit einem Warnanstrich zu versehen sind.

Gegenstände, die gemäß den Bestimmungen der DV V 2 (z. B. Kennzeichnung mit K 113) oder anderen Dienstvorschriften bereits gekennzeichnet sind, erhalten keinen Warnanstrich.

Man sollte glauben, daß irrige Auslegung vorgenannter DA durch Bf nicht möglich sei. Dennoch herrscht in verschiedenen Bf die Auffassung, daß z. B. Signale, Kennzeichen, Drahtnachziehhebel, Spannwerke, Schutzkasten von Weichenantrieben und Riegeln, Winkelpunkte, Drahtzugleitungen, Relaisschränke und Trafokästen, Fixpunkte außerhalb der Verschubbereiche, Bahnsteigkanten, auf Verschieberbahnstei-

gen gelagerte Bremsklötze mit dem Warnanstrich zu versehen sind. Dies ist natürlich unrichtig. Dagegen ist Kennzeichnung der im 4. Absatz angeführten ortsfesten Gegenstände sowie z. B. von Fixpunkten und Lagerplätzen von Bremsklötzen in Verschubbereichen und von außerhalb der Schwellen angeordneten in Verschieberbahnsteigen befindlichen Gleisanschlußgehäusen und Kabelanschlußkästen vorzunehmen. Nicht beabsichtigt ist, wahllos alle in der Nähe von Gleisen befindlichen ortsfesten Gegenstände mit dem gelben Warnanstrich zu versehen.

Aus einer Zugleitungsmeldung:

„Am 27. 10. 1963 um 13.31 Uhr sprang im Bf P. der Güterzugschaffner A. Sch. vom ausfahrenden Triebwagen-Eilzug 925 ab, stürzte, geriet unter den Triebwagen und wurde überfahren. Er erlitt Abtrennung des linken Fußes oberhalb des Knöchels . . . . ."

Zugbegleiter, Verschieber!

Schaffner Sch. war bei einem Bezirksgüterzug als Schlußschaffner eingeteilt. Nach Beendigung der Verschubarbeiten im Bf P. befand sich Sch. bei der Fahrdienstleitung ungefähr in Bf-Mitte. Da eben der Triebwagen-Eilzug einfuhr, entschloß sich der Bedienstete, mit diesem Zug bis zu dem am Bf-Ende stehenden Schlußbremswagen seines Zuges zu fahren. Er stieg also auf den Triebwagen-Eilzug und fuhr bis zum Bf-Ende mit. Dort sprang er ab, wiewohl der Zug unterdessen eine erhebliche Geschwindigkeit erreicht hatte.

Wir erinnern an die im Heft 3 der DV A 40 in Punkt 3.5 enthaltenen Bestimmungen.

Punkt 3.5.1. besagt: „Auf- oder Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig."

Punkt 3.5.2 ordnet an: „Vor dem Auf- oder Abspringen ist auf Maste, Wasserkrane, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten."

Punkt 3.5.3 lautet: „Zugbegleiter sollen grundsätzlich noch vor Anfahren des Zuges aufsteigen."

Es ist falscher sportlicher Ehrgeiz, wenn Zugbegleiter oder Verschieber ihre Gewandtheit dadurch beweisen wollen, daß sie **erst nach der Abfahrt** eines Zuges oder bei rascher Fahrt eines Verschubteiles aufsteigen bzw. aufspringen. Schon mancher hat hiebei schwerste Verletzungen erlitten oder sein Leben eingebüßt.

---

5. Lösung des 24. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1963 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 3, Punkte 415 und 501

DV M 26, Punkte 97 und 242.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
   BB.-Revident Adolf Brat, Fahrdienstleiter, Bf Wien Südbf;
2. Preis (S 500,—):
   Oberschaffner Erwin Beran, Bf Wien Westbf;
3. Preis (S 200,—):
   Oberschaffner Johann Hössele, Bf Wien Westbf;
1. Trostpreis (S 100,—):
   BB.-Revident Otto Krückl, Fahrdienstleiter, Bf Attnang-Puchheim;
2. Trostpreis (S 100,—):
   BB.-Revident Johann Kromer, Fahrdienstleiter, Bf Wien Westbf;
3. Trostpreis (S 100,—):
   Oberschaffner Ferdinand Heine, Bf Wien Westbf;
4. Trostpreis (S 100,—):
   BB.-Adjunkt Franz Bartl, Oberzugführer, Bf Wien Westbf;
5. Trostpreis (S 100,—):
   BB.-Adjunkt Heinrich Lichtenegger, Bf-Vorstand, Bf Rosenau.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

---

6. Lösung des 25. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1963 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

ZSV 20 (Kurzzüge)

DV V 3, Punkt 431 (1:0-Züge).

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
   BB.-Adjunkt Lorenz Karlbauer, Fahrdienstleiter, Bf Treibach-Althofen;
2. Preis (S 500,—):
   Schaffner Josef Berger, Bf Klagenfurt Hbf;
3. Preis (S 200,—):
   BB.-Oberrevident Josef Böck, Bf Wien Westbf;
1. Trostpreis (S 100,—):
   Schaffner Heinz Schäfer, Bf Wien Westbf;
2. Trostpreis (S 100,—):
   Schaffner Helmut Barak, Bf Wien Westbf;
3. Trostpreis (S 100,—):
   Stellwerkswärter Josef Treffner, Bf Warmbad Villach;
4. Trostpreis (S 100,—):
   prov. BB.-Adjunkt Heinz Fraunhofer, Fahrdienstleiter, Bf Deutsch Wagram;
5. Trostpreis (S 100,—):
   BB.-Assistent Kurt Heuberger, Fahrdienstleiter, Bf Ötztal.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 1312