Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

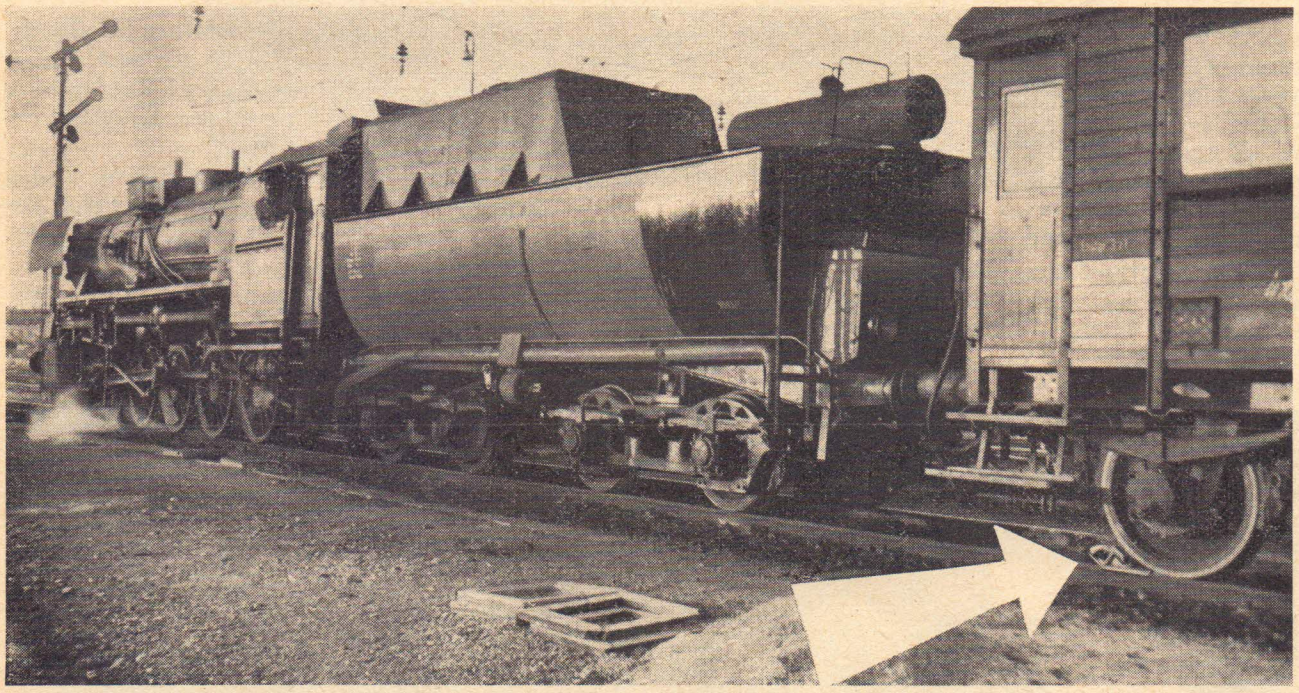
Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück	Wien, am 1. Februar 1966	Jahrgang 1966

Inhalt: 9. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
10. Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!
11. Wichtige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes
12. Etwas für jeden
13. Man schrieb uns
14. Unfallverhütung
15. Lösung des 30. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

9. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Entgleisungen durch nicht entfernte Hemmschuhe und Wagensicherungsmittel



„Montag, **3. Dezember,** um 5.50 Uhr entgleiste im Bf F. beim Verschub des Zuges 2597 auf Gleis 2 ein Wagen mit einer Achse.

Ursache: Überfahren des nicht entfernten Hemmschuhes.

Betriebliche Folgen: Durchfahrten in Fahrtrichtung 1 nur auf Gleis 4 möglich."

„Am **6. Dezember** um 18.28 Uhr entgleisten im Bf M. bei Ausfahrt des Zuges 4097 aus Gleis 120 a drei Wagen.

Ursache: Mitschleifen eines Hemmschuhes."

„Am **7. Dezember** um 3.55 Uhr wurde im Bf B. bei Ausfahrt des Zuges G 59 aus Gleis 9 ein Hemmschuh mitgeschleift. Ein Wagen wurde beim Überrollen des Hemmschuhes so schwer beschädigt, daß er nach Anhalten des Zuges nicht mehr bewegt werden konnte.

Betriebliche Folgen: G 59 +100, 2731 +15, 632 +20, 60041 +100."

„Am **10. Dezember** um 1.00 Uhr entgleisten im Bf P. beim Verschub des Zuges 2086 zwei Wagen mit allen Achsen.

Ursache: Unterlagskeil nicht entfernt.
Betriebliche Folgen: 2086 +170."

„Am **13. Dezember** um 18.00 Uhr entgleiste in der Anschlußbahn der Glasfabrik B. ein leerer Güterwagen mit beiden Achsen.
Ursache: Unterlagskeil nicht entfernt.
Betriebliche Folgen: ÖBB-Verschub-Tfz bis zur Beendigung der Aufgleisung in der Anschlußbahn eingesperrt."

Diese Meldungen an die Zentrale Verkehrsüberwachung zeigen, daß innerhalb von 11 Tagen nicht weniger als 5 Unfälle dadurch eintraten, **daß Hemmschuhe oder Wagensicherungsmittel nicht entfernt wurden.** Eine besorgniserregende Anzahl, die dazu zwingt, auf den Hergang näher einzugehen. Hiezu scheinen die Ereignisse vom 6. und 7. Dezember besonders geeignet.

Im ersten Fall entgleiste bei Ausfahrt des Zuges 4097 aus dem Stumpfgleis 120 a auf Weiche 54 der 7. Wagen mit beiden Achsen und stürzte um. Der 8. Wagen entgleiste mit beiden Achsen, der 9. mit einer Achse; beim 10. Wagen riß die Zugstange. Durch die Entgleisung wurde ein Deckungssignal geknickt und der Antrieb der Weiche 54 zertrümmert. Der Schaden beträgt S 25.000!

Bei Bildung des Zuges war zuerst eine Gruppe von 5 Wagen im Gleis 120 a aufgestellt und mit einem Hemmschuh unterlegt worden. Um zirka 18.00 Uhr wurde der Zug mit 6 Wagen ergänzt, wobei es der das Kuppeln durchführende Verschieber unterließ, den Hemmschuh bei dem nunmehr ersten Wagen aufzulegen. Nach Beendigung der Zugbildung übersah der Verschubleiter den noch im Zugverband aufgelegten Hemmschuh.

Der Schaffner, dem die Ausgangsuntersuchung des Zuges oblag, nahm sie nur mangelhaft vor, so daß auch er den Hemmschuh nicht bemerkte.

Beim zweiten Ereignis schleifte der im Bf B. aus Gleis 9 ausfahrende Zug G 59 einen Hemmschuh mit, der bei Bildung des Zuges beim 10. Wagen aufgelegt worden war. Der Hemmschuh verklemmte sich beim Herzstück der Weiche 37, so daß ihn sämtliche nachfolgenden Wagen überstiegen ohne zu entgleisen.

Es handelte sich um einen Zug, der nur mit dem Zugführer allein besetzt war. Das Verschulden lag wieder bei den Verschubbediensteten, aber auch beim Zughelfer, der den Hemmschuh nach Fertigstellung des Zuges nicht entfernt hatte. Weiters lag Mitverschulden des Zugführers vor, der vom Zughelfer keine Meldung über die Durchführung aller ihm obliegenden Arbeiten, zu denen auch das Entfernen aufgelegter Hemmschuhe gehört, erhalten hatte und es dabei bewenden ließ.

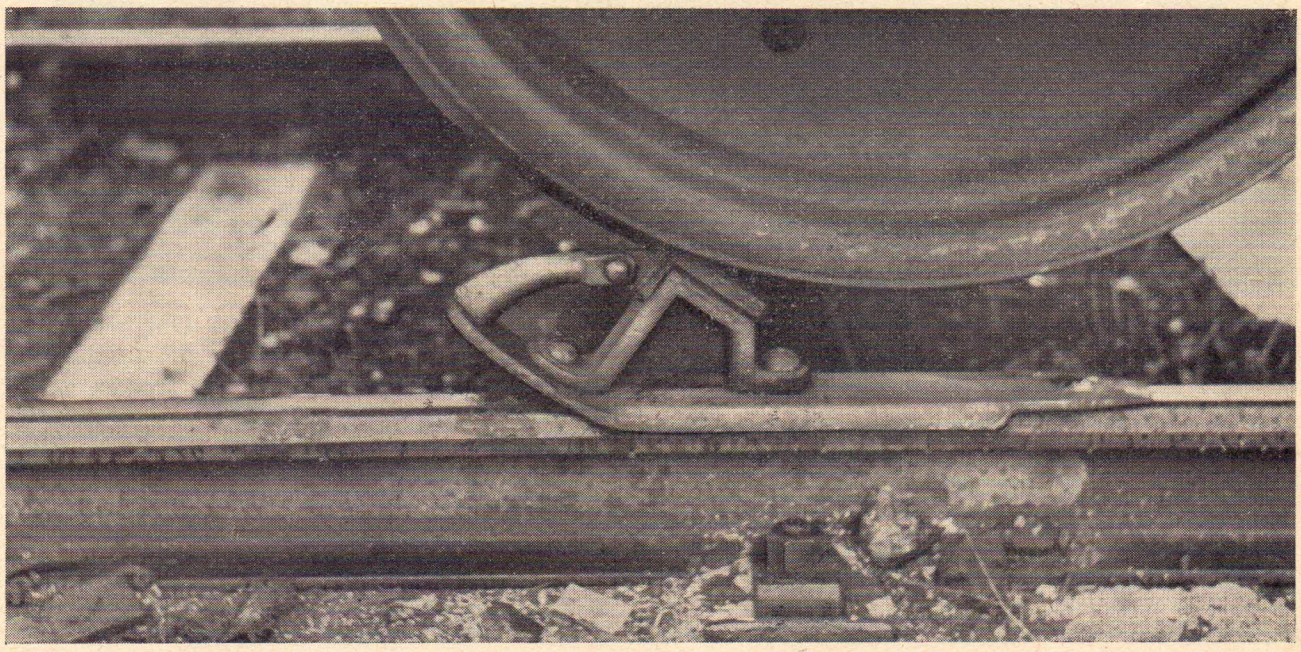
Nach Punkt 63 der DV V 3 hat der **Verschubleiter vor Verschubbeginn** darauf zu achten, daß Weichen und Signale richtig gestellt, Wagensicherungsmittel von den zu bewegenden Fahrzeugen entfernt und die zu befahrenden Gleisabschnitte frei sind.

Nach Punkt 65 hat sich der Verschubleiter nach beendetem Verschub zu vergewissern, daß abgestellte Fahrzeuge grenzfrei und gesichert aufgestellt .... sind. Die Sicherung selbst hat nach Punkt 122 zu erfolgen.

Nach Punkt 464 müssen **Schaffner bei Besichtigung** der ihnen zugewiesenen Wagen auch darauf achten, daß sich nicht Hemmschuhe, Unterlagskeile oder sonstige Hindernisse auf den Schienen befinden.

Nach Punkt 427 hat der **Zughelfer u. a. den Zug abzuschreiten** und dafür zu sorgen, daß sich auf den Schienen weder Hemmschuhe noch Unterlagen oder sonstige Hindernisse befinden.

(Siehe aber auch Punkte 67 und 113, 3. Absatz der DV V 3.)



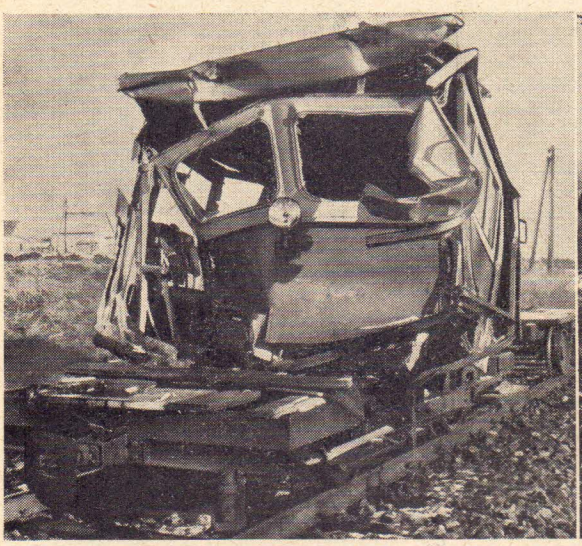
b) Entrollen von 3 Güterwagen beim Verschub

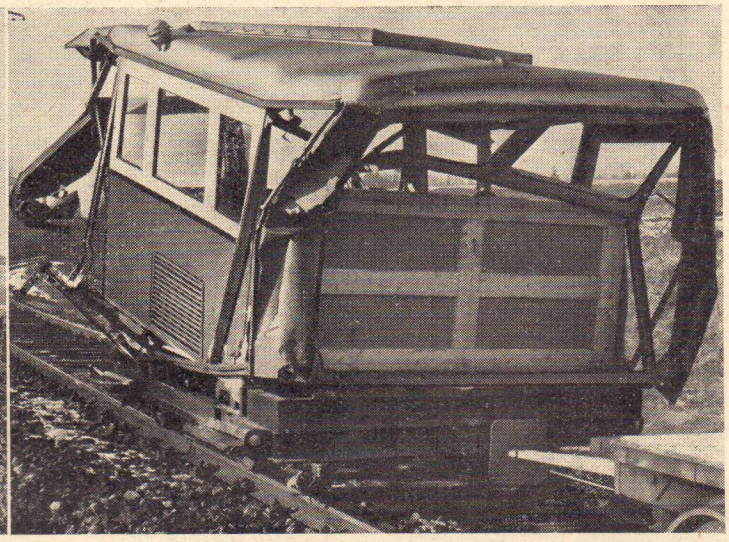
Am 2. Dezember um 7.25 Uhr traf ein Güterzug (5 Wagen, 10 Achsen) im Bf S. auf Gleis 1 ein. Der Verschubleiter überstellte anschließend den ersten Wagen nach Gleis 4 zum Magazin, ohne jedoch vorher die restlichen 4 Wagen gegen Entrollen zu sichern. Während der Überstellung kuppelte ein Verschieber über Auftrag des Verschubleiters bereits den 2. Wagen ab.

Als der Verschubleiter mit dem Zug-Tfz wieder nach Gleis 1 fuhr, um auch den 2. Wagen zum Magazin zu überstellen, kam es beim Anfahren an den zu kuppelnden Wagen zum Entrollen der 3 restlichen Wagen auf die Strecke mit 12 ‰ Gefälle, weil die Wagen vor dem Anfahren nicht gegen Entrollen gesichert wurden.

Die entrollten Fahrzeuge, denen der Verschubleiter sofort mit dem Tfz unter Abgabe von Achtungsignalen in geringem Abstand nachfuhr, passierten drei unabgeschrankte Eisenbahnkreuzungen; glücklicherweise kam es zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern.

Nach 1,2 km Fahrt stießen die Wagen mit einem entgegenkommenden Motorbahnwagen und 4 beladenen Anhängern, mit 14 Bediensteten besetzt, zusammen. Dabei wurden die Kleinwagen 120 m zurückgeschleudert, der Motorbahnwagen und 2 Anhänger zertrümmert. Der Schaden beträgt S 10.000.



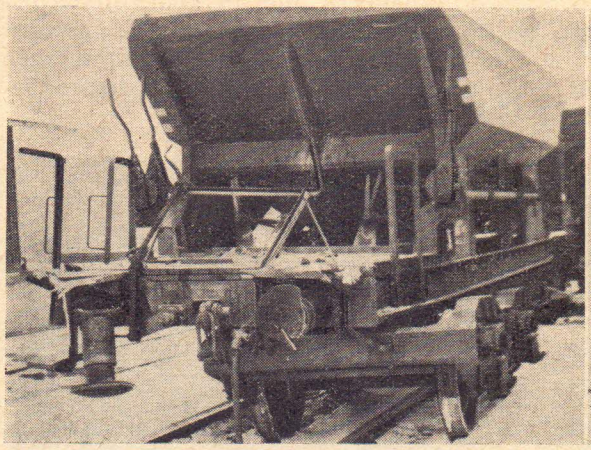


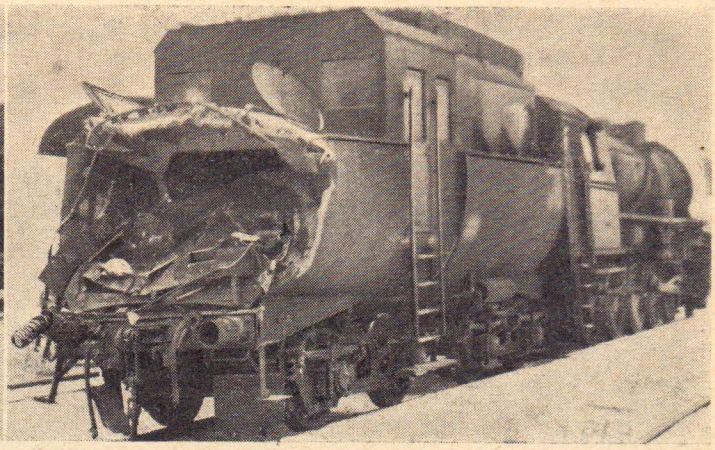
Daß kein Bediensteter zu Schaden kam, war nur dem umsichtigen und entschlossenen Handeln des Kl-Führers zu danken. Er hatte die entgegenrollenden Fahrzeuge rechtzeitig bemerkt, hielt an und forderte seine 13 Kollegen zum raschen Verlassen der Fahrzeuge auf. Es gelang ihm noch, den Retourgang einzulegen und anzufahren, dann allerdings mußte auch er sich in Sicherheit bringen.

Es ist selbstverständlich, daß das Verhalten des Kl-Führers entsprechend gewürdigt werden wird. Ihm und seinen Kollegen seien die veröffentlichten Bilder Erinnerung an die schwere Gefährdung, die durch leichtfertiges Handeln des Verschubleiters hervorgerufen wurde!

c) Schwerer Zusammenstoß beim Verschub

Am 16. November um 20.00 Uhr nach Ankunft eines Personenwagenleerzuges auf Gleis 1 im Bf K. sollte das Zug-Tfz auf dem freien Gleis 4 an das andere Ende des Wagensatzes fahren (Stürzen). Der Weichenwärter stellte jedoch die örtlich bediente Weiche nach Gleis 2, das mit Talbotwagen besetzt war. Da die Tfz-Mannschaft den Verschubweg nicht genügend beobachtete, kam es zu einem starken Anfahren an die Wagengruppe. Dabei wurden das Tfz (in verkehrter Stellung) und zwei Talbotwagen schwer beschädigt. Schaden: S 40.000!





Das Ereignis begann mit einer Unterlassung des Fdl. Er hatte bei Besetzung des Gleises 2 mit den Talbotwagen verabsäumt, am Zentralschloß das Schild „Gleis 2 besetzt" anzubringen.

Der Weichenwärter, der dem Zentralschloß ohne Wissen und Zustimmung des Fdl die für die Verschubbewegung erforderlichen Weichenschlüssel entnahm, wäre durch das Schild an die Besetzung des Gleises 2 erinnert worden. Da er aber nicht mehr daran dachte, stellte er die Weichen nach Gleis 2.

Die Tfz-Mannschaft schließlich beobachtete den Verschubweg nur mangelhaft und hatte auch die Fahrgeschwindigkeit nicht den schlechten Sichtverhältnissen entsprechend angepaßt.

Überdies unterließ der Fdl die Abgabe der vorgeschriebenen Fernschrift und faßte die fernmündliche Meldung an die Zugleitung unrichtig ab, so daß der Erhebungsdienst bei der Bundesbahndirektion und die Generaldirektion erst am Folgetag um 9.20 Uhr vom Ereignis Kenntnis erhielten.

---

10. Hoch kingt das Lied vom braven Eisenbahner!

Am 25. Dezember 1965 um 14.45 Uhr bemerkte Tfz-Führer E. K. des Eilzuges 713 in km 49,901 zwischen den Bf Werfen und Bischofshofen ein in seinem Fahrgleis auf einer Brücke in Fahrtrichtung des Zuges gehendes kleines Kind. Der Zug kam zu diesem Zeitpunkt aus einem Linksbogen, die Geschwindigkeit betrug 70—75 km/h und die Entfernung zum Kind nur zirka 50 m! K. leitete sofort Schnellbremsung ein und gab andauernd Achtungsignal. Das Kind blieb daraufhin stehen, drehte sich kurz um und trat — das Tfz hatte sich bereits auf etwa 5 m genähert — nach rechts aus dem Gleis. Es blieb zwischen Gleis 2 und dem Brückengeländer stehen, während das Tfz und 8 Wagen an ihm vorbei fuhren, ehe der Zug zum Halten kam.

Nach Anhalten wurde das Kind vom Zugführer aufgenommen und nach Bischofshofen mitgeführt. Von dort brachte es die Gendarmerie in sein Elternhaus.

Zweifellos ist es dem raschen Handeln des Tfz-Führers K. zu danken, daß das Kind das Gleis noch rechtzeitig verlassen konnte; andernfalls wäre es unweigerlich überfahren worden, da der Zug erst 199 m nach der Brücke zum Stillstand kam.

Tfz-Führer K. wird für seine Handlungsweise belobt und belohnt werden.

11. Wichtige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes

1. Unter grober Fahrlässigkeit ist nur eine ungewöhnliche und auffallende Nachlässigkeit zu verstehen, wobei für den Handelnden der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich vorauszusehen sein muß.

2. Ein Fahrdienstleiter, der die Fahrt einer Draisine auf einer besetzten Blockstrecke bei Dunkelheit gestattet, handelt grob fahrlässig.

(OGH vom 26. 11. 1964, 2 OB 345/64)

Dieser Entscheidung lag jener schwere Kl-Unfall zugrunde, der im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1960 unter Punkt 51 genau geschildert wurde. Wir bringen daher nur einen Auszug aus den Entscheidungsgründen des Obersten Gerichtshofes:

„Abgesehen davon, daß eine Dringlichkeit der Fahrt durch den Draisinenführer überhaupt nicht bescheinigt war, war die zu befahrende Strecke, die in drei Blockabschnitte zerfällt, damals nur eingleisig zu befahren und mit starkem Zugsverkehr besetzt. Zur selben Zeit ist damals eine Dampflokomotive in Richtung W. zur Abfahrt bereit gewesen. Punkt 844 der DV V 3 besagt, daß Kleinwagen in eine Blockstrecke, die durch einen vorausfahrenden Zug besetzt ist, nur bei Tag und sichtigem Wetter nachfahren dürfen. Die Beklagten haben nun entgegen dieser Vorschrift die Fahrt zugelassen und haben sogar angeordnet, daß die Draisine sogleich hinter der Dampflokomotive nachfahren solle. Die Beklagten haben es darüber hinaus trotz bestehender Vorschriften unterlassen, den Draisinenführer von dieser Anordnung zu verständigen, denn sie haben nicht mit diesem, sondern einem anderen Bediensteten verhandelt.

Gerade aber der Umstand, daß die Beklagten die Fahrt mit der Draisine bei Dunkelheit in eine besetzte Blockstrecke unmittelbar hinter einer Dampflokomotive zuließen, haben sie eine wesentliche Ursache für diese Unfallfahrt gesetzt. Sie haben dadurch für die Sicherheit des Verkehres wesentliche Vorschriften außer Acht gelassen. Wenn sie auch nicht mit einem fahrlässigen Verhalten des Draisinenführers, den sie gar nicht gesehen haben, rechnen mußten, so haben sie doch wichtige Voraussetzungen für diese Fahrt durch die vorschriftswidrige Erteilung der Fahrterlaubnis geschaffen. Wäre die Blockstrecke frei gewesen, dann wäre es trotz der unvorsichtigen Fahrweise des Draisinenführers nicht zum Unfall gekommen. Dieser wurde geradezu dadurch ausgelöst, **daß die Fahrt auf einer besetzten Blockstrecke gestattet worden ist.** Nur dadurch kam es überhaupt dazu, daß der Draisinenführer an die vor ihm anhaltende Dampflokomotive anfahren konnte.

Zieht man diese Umstände in Betracht, dann ist nach Ansicht des Obersten Gerichtshofes das Verhalten der Beklagten als grob fahrlässig im Sinne des § 334 des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes zu bewerten. Es liegt eine ungewöhnliche und auffallende Nachlässigkeit der Beklagten vor. Dies ergibt sich auch aus dem überzeugenden Sachverständigengutachten. Der Sachverständige hat im Strafverfahren dieses Verhalten der beiden Beklagten geradezu als eine klassische Dienstpflichtverletzung bezeichnet, weil es zu den ureigensten und gewissermaßen heiligsten Aufgaben eines Fahrdienstleiters gehört, Vorsorge dafür zu treffen, daß in einem Blockabschnitt, der von einem Zug oder Fahrzeug besetzt ist, nicht gleichzeitig ein anderes Fahrzeug einfährt."

(Der hier zitierte Punkt 844 entstammt der Ausgabe 1951 der DV V 3, deckt sich aber inhaltlich voll mit Punkt 543 der DV V 3, Ausgabe 1962.)

---

12. Etwas für jeden

Bf-Vorstände, Fdl!

Gemäß Punkt 58 der DV V 3 hat der Fdl bei Verschub durch Zugbegleiter den Zugführer über den Schaltzustand der Fahrleitung, die örtlichen Besonderheiten, soweit sie nicht im Besonderen Anhang festgehalten sind, sowie über die räumliche und zeitliche Ausdehnung des Verschubes zu unterrichten.

Hiezu gehört selbstverständlich auch die Unterrichtung über beim Verschub zu bewachende Eisenbahnkreuzungen!

Über die folgenschwere Entgleisung eines Gütereilzuges am 30. Dezember 1965 im Bf Z., womit eine lang andauernde Unterbrechung des durchgehenden Verkehres verbunden war — sämtliche Hauptgleise des Bf wurden verlegt, mehrere Weichen zertrümmert —, mußte raschest dem Herrn Bundesminister Bericht erstattet werden; auch der Presse waren entsprechende Angaben zu machen. Bereits eine Stunde nach dem Ereignis gab der Bf-Vorstand eine genaue Darstellung des Ereignisses und konnte Einzelheiten schildern. Vorher hatte er u. a. auch noch für Einsatz eines zweiten Fdl sowie Einrichtung eines Pendelverkehres zwischen Unfallstelle und Nachbarbf gesorgt.

Dieser Vorstand hatte tatsächlich die **Leitung** des Bf in Händen! Er blieb nicht — wie leider mancher andere — unnötig Stunden an der Unfallstelle, sondern nahm dort rasch alle erforderlichen Daten auf und begab sich dann sofort in seinen Dienstraum, von wo aus er alle Anordnungen traf und wo er jederzeit telefonisch erreichbar war.

Am 8. Dezember 1965 stand im Zugausgangsbf W. ein internationaler Schnellzug zur Abfahrt bereit. Ein Fahrgast stellte fest, daß die Betafelung des Zuges nicht richtig war — sie stammte noch von der Fahrt nach W. — und machte einen Schaffner darauf aufmerksam. Dieser dankte weder für den Hinweis noch sorgte er für eine richtige Betafelung, sondern antwortete nur: „Das wird schon werden!" und ging weiter seines Weges.

Kommentar überflüssig!

V-Bedienstete!

Denken wir an den strengen Winter des letzten Jahres. Viele Unfälle sind durch Eis und Schnee eingetreten!

Daher:

Immer rechtzeitig und ausreichend streuen!

Nach dem Tauen und Wiederfrieren erneut streuen!

Vorsicht auf den Wegen zur und von der Arbeit, insbesondere bei Dunkelheit, wenn noch nicht gestreut ist!

13. Man schrieb uns

„In meiner Wahlheimat angekommen, drängt es mich, dem Fahrdienstleiter E. des Bf F. auch auf diesem Wege meinen herzlichen Dank und Anerkennung abzustatten. Am 20. 10. 1965 fuhr ich mit dem Vindobona-Expreß von Prag nach Wien. Nach Ankunft vergaß ich im Zug meine Reisetasche; sie wurde mir durch das energische Eingreifen des Fahrdienstleiters, der nichts unversucht ließ, zurückerstattet. Mit der Bitte, diesem Herrn meinen innigsten Dank zu übermitteln, verbleibe ich

H. K., Auslandsösterreicherin,
Buenos Aires, Argentinien."

Hiezu muß gesagt werden, daß der Fdl den Zug, wiewohl er schon in der Zugförderungsleitung abgestellt war, durchsuchen ließ, wobei die Tasche gefunden wurde.

Damit ist gleichzeitig ein Urteil über die Zugbegleiter gesprochen, zu deren Pflichten es gehört hätte, vor Beendigung des Dienstes die Garnitur nach etwa vergessenen Gegenständen zu durchsuchen.

„Als passionierter Wanderer durch unser schönes Ybbstal benütze ich natürlich gerne und oft auch unsere liebe Kleinbahn. Auf Grund von Wahrnehmungen und vielseitiger persönlicher Kontakte möchte ich dem stets freundlichen und aufmerksamen Entgegenkommen der Bahnbediensteten, deren Verhalten zu den Reisenden eine wohltuende Atmosphäre schafft, Anerkennung zollen.

L. K.,
Waidhofen a. d. Ybbs."

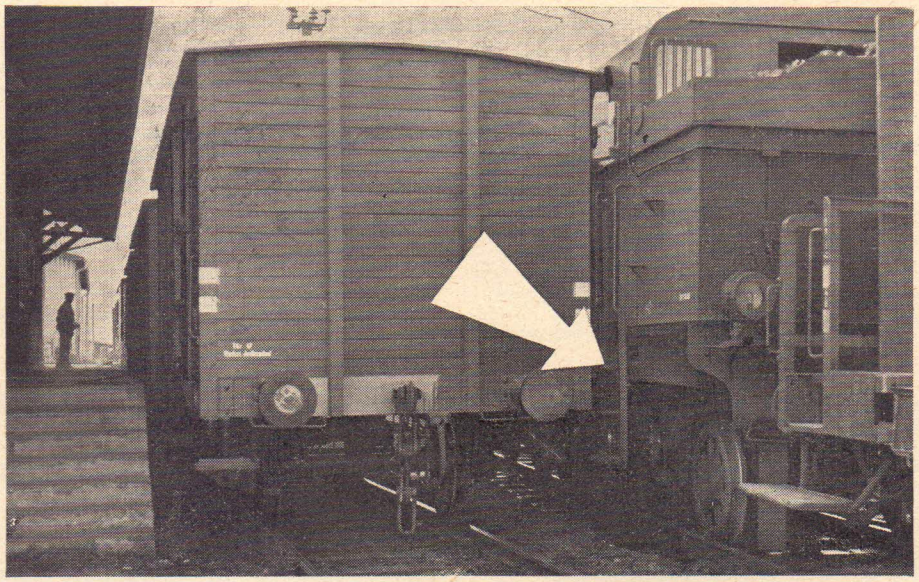
---

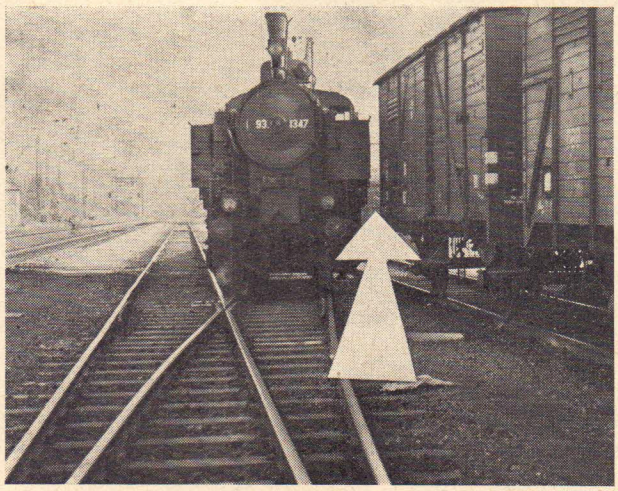
14. Unfallverhütung

Aus einem Fernschreiben der Bundespolizeidirektion Linz an die Bundesministerien für Inneres, für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft sowie an die Sicherheitsdirektion für Oberösterreich: „Tod nach Arbeitsunfall bei Verschubarbeiten am Bf L.: Am 12. 10. 1965 um 12.50 Uhr fuhr ein Arbeitszug, bestehend aus der Lokomotive 93.1347 und 2 Wagen, geschoben von Gleis 3 in Richtung Gleis 5. Ein auf Gleis 5 vor dem Magazin abgestellter Wagen ragte etwa 7 m über die Grenzmarke der von Gleis 3 nach Gleis 5 führenden Weiche hinaus, weshalb der Verschubteil auf Zuruf des Heizers angehalten wurde. Die Fahrt wurde jedoch über Auftrag des als Zugführer ein-

gesetzten Gleismeisters J. B. fortgesetzt. Der Bedienstete stand auf jener Seite des Führerhausaufstieges, die dem auf Gleis 5 abgestellten Wagen zugekehrt war. Da zwischen diesem Wagen und der Lokomotive nur ein Abstand von 15 cm blieb, warnte der Heizer neuerlich den Lokomotivführer und forderte ihn zu einer Schnellbremsung auf. Dennoch konnte nicht verhindert werden, daß der Gleismeister zwischen Lokomotive und abgestelltem Wagen eingeklemmt und schwer verletzt wurde. Der Bedienstete erlag seinen Verletzungen kurze Zeit später im Krankenhaus L."

Die Erhebungen ergaben: B., der diesen Verschub allein ausführte, hätte sich beim vordersten geschobenen Fahrzeug so aufhalten müssen, daß er den Verschubweg überblicken hätte können. Er stand aber am untersten Trittbrett des Führerhausaufstieges und hatte somit verminderte Sicht. Weiters hatte er eine Verschubbewegung angeordnet, die an nicht grenzfrei abgestellten Wagen vorbeiführte. Er unterschätzte dabei den Abstand zwischen dem auf Gleis 5 stehenden Wagen und dem Verschub-Tfz.





Sowohl bahnseits als auch seitens der Polizei konnte kein fremdes Verschulden festgestellt werden.

Die obigen Bilder zeigen, welchen Gefahren ein Bediensteter ausgesetzt ist, wenn er die zur Wahrung der Sicherheit erlassenen Bestimmungen mißachtet. Leider ist die Verletzung oder gar Tötung eines Bediensteten durch Streifen an nicht grenzfrei aufgestellten Fahrzeugen kein Einzelfall!

Zugbegleiter, Verschieber!

Genauigkeit und Vorsicht sowie Vermeiden leichtsinniger Handlungen schützen Euch vor Unfällen!

Beachtet daher

1. Punkt 62 der DV V 3, wonach der Verschubleiter die **Verschubbewegung gut überblicken** können muß,

2. Punkt 63, wonach der Verschubleiter vor Beginn einer Verschubbewegung darauf zu achten hat, daß .... die zu befahrenden **Gleisabschnitte frei** sind,

3. Punkt 64, wonach sich der Spitzenverschieber bei dem vordersten Fahrzeug so aufzuhalten hat, daß er den **Verschubweg überblicken** kann,

4. Punkt 68, wonach Verschubaufsicht und Verschubleiter darauf zu dringen haben, daß die Verschubbediensteten die Bestimmungen für den Verschubdienst und die **Unfallverhütungsvorschrift beachten,**

5. Punkt 82, wonach Weichen nur umgestellt werden dürfen, wenn sie **von Fahrzeugen nicht besetzt** und die zugehörigen Grenzmarken frei sind,

6. Punkt 3.4.6 der DV A 40, Heft 3, wonach u. a. bei Vorbeifahrt an nahe von Grenzmarken stehenden Fahrzeugen, an oder von Fahrzeugen bei geringem Gleisabstand, an Straßenfahrzeugen und anderen Gegenständen beim Stehen auf Trittbrettern oder beim Hinausbeugen **besondere Vorsicht** geboten ist.

---

15. Lösung des 30. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1965 verlautbarten Preisausschreibens lautet:

„Signal 78 — An die Vorheizanlage angeschlossen."

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
Lohnbediensteter Transiteur Hermann Debenjak, Bf Klagenfurt Hbf.

2. Preis (S 500,—):
BB.-Revident Rudolf Gassner, Fdl, Bf Krumpendorf.

3. Preis (S 200,—):
Kanzleigehilfe Emmerich Nemet, Bahnmeister Leoben.

1. Trostpreis (S 100,—):
Lohnbediensteter Josef Liedermair, Fdl, Bf Hofstetten-Grünau.

2. Trostpreis (S 100,—):
Verschubaufseher Johann Bacher, Bf Klagenfurt Hbf.

3. Trostpreis (S 100,—):
Verschubaufseher Johann Auer, Bf Schwarzach-St. Veit.

4. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Adjunkt Walter Stadlbauer, Fdl, Bf Haiding.

5. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Revident Ing. Ernst Freyer, Vorstand, Bf Lanzendorf-Rannersdorf.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Besonders hervorgehoben wird die rege Beteiligung der Bediensteten der Bf Kienberg-Gaming, Klagenfurt Hbf und Wien Westbf am Preisausschreiben.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 538