



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 1. Aus dem Verkehrsgeschehen  
2. Etwas für jeden  
3. Kundendienst  
4. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt

Eing. - 4. Jänner 1972

Zl. - 4. Jänner 1972

## 1. Aus dem Verkehrsgeschehen

Am 5. November um 19.51 Uhr stieß im Bf R. ein auf Gleis 1 einfahrender Triebwagenpersonenzug mit dem letzten Wagen eines auf Gleis 3 nicht grenzfrei stehenden Bezirksgüterzuges zusammen, wobei der Triebwagen des Personenzuges mit 3 Achsen entgleiste und schwer beschädigt wurde. Vom Güterzug entgleisten der letzte und der vorletzte Wagen und stürzten auf eine Böschung; der drittletzte Wagen entgleiste mit

Zug auch grenzfrei zum Stillstand gekommen war. Der Wärter im Stellwerk 2 meldete, als er bei Vorbeifahrt die Wagennummer des letzten Wagens überprüft hatte — der Zug war ohne Zugschlußsignal gefahren —, dem Fdl die Einfahrt des ganzen Zuges.

Obwohl der letzte Wagen nur zirka 50 m vom Stellwerk entfernt stand und bei der guten Platzbeleuchtung erkannt hätte werden können,



einer Achse. Von den 20 Fahrgästen des Triebwagenpersonenzuges erlitten 12 Verletzungen; 5 von ihnen mußten in ein Krankenhaus eingeliefert werden.

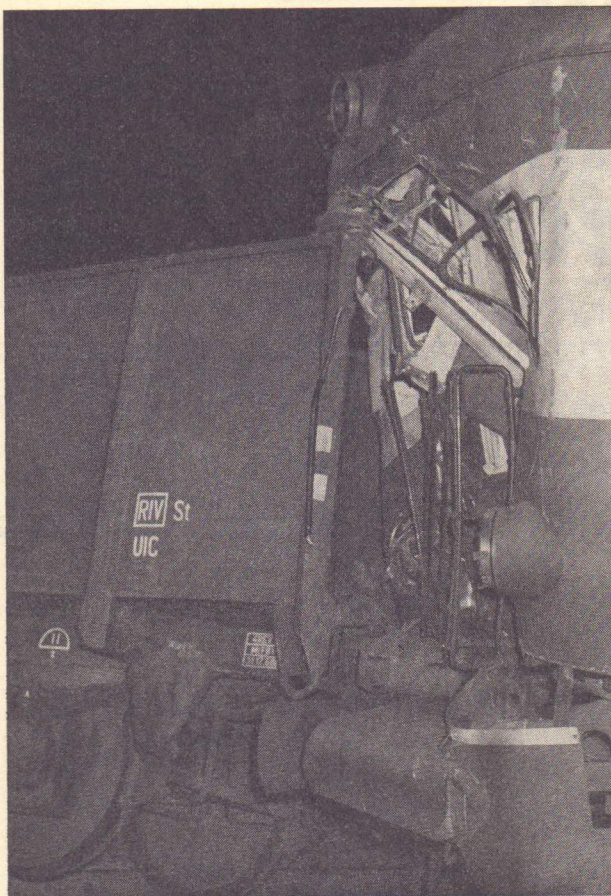
Sachschaden: Zirka S 1,5 Mio.

Der Bezirksgüterzug war um 19.35 Uhr (recht) im Bf R. auf Gleis 3 eingefahren. Der Schlußschaffner, der sich im letzten Zugdrittel befand, kümmerte sich anschließend nicht darum, ob der

daß der Zug nicht grenzfrei eingefahren war, stellte der Stellwerkswärter dennoch — ohne eine Fahrstraßenprüfung für den zu erwartenden Personenzug durchzuführen — das Einfahrsignal auf „Frei“.

Der Tfz-Führer des Triebwagenpersonenzuges konnte den nicht grenzfrei stehenden Wagen erst auf kurze Entfernung erkennen und daher den Zusammenstoß trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern.





Wie rechtfertigen die beiden schuldtragenden Bediensteten ihr Verhalten?

Der **Schlußschaffner** gab u. a. folgendes an: „... Nach Einfahrt des Zuges in den Bf R. wurde vorerst angehalten und ich konnte feststellen, daß die letzten Wagen des Zuges im Bereich des Stellwerkes 2 noch auf dem durchgehenden Hauptgleis standen. Ich habe daher mit der Handlaterne Signal 31 ‚Wegfahren‘ gegeben. Nach meiner Schätzung wurde daraufhin 2 bis 3 Wagenlängen vorgezogen. Ich habe vorerst noch zugewartet und **war dann der Meinung**, daß der Zug grenzfrei eingefahren sein mußte, **ansonsten der Stellwerkswärter im Stellwerk 2 entsprechende Signale gegeben hätte**... Ich habe mich jedoch nicht zum Zugschluß begeben, um selbst hinsichtlich der grenzfreien Einfahrt Nachschau zu halten, sondern ging in Richtung Magazin. Da an der Zugspitze bereits abgekuppelt war, wurde ich **in der Annahme bestärkt**, daß der Zug grenzfrei eingefahren sei.“

Hier lagen insbesondere Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 281 und 483 der DV V 3 seitens des Schlußschaffners vor, die u. a. besagen: „Fährt ein Zug nicht grenzfrei ein, so sind Fdl, Stellwerks- und Weichenwärter, Verschubbedienstete und Schlußschaffner **dafür verantwortlich**, daß gefährdende Fahrten unterbleiben...“

„Bei Einfahrt eines im Bf Aufenthalt nehmenden Güterzuges muß der Schlußschaffner Signal 31 ‚Wegfahren‘ geben, solange die große Grenzmarke auf der Einfahrseite nicht freigemacht ist.

Die übrigen Zugbegleiter haben das Signal zur Zugspitze weiterzugeben...“

Aus der Einvernahme des **Stellwerkswärter**: „... Der Schlußwagen kam gegenüber dem Stellwerk 2 noch auf dem durchgehenden Hauptgleis 1 zum Stillstand. Kurz darauf wurde von der Zugmannschaft vorgezogen. Ich bemerkte den Schlußwagen etwa in Höhe des Weichenkörpers der Weiche 52 und **war der Meinung**, daß der Zug nunmehr grenzfrei sei. Ich meldete dies dem Fdl, brachte das Einfahrtsignal in die Haltstellung und gab den erhaltenen blockmäßigen Auftrag an den Fdl zurück. Dieser löste daraufhin die Fahrstraße auf und gab mir blockmäßig die Einfahrt für den Triebwagenpersonenzug auf Gleis 1 frei... Ich muß zugeben, die Fahrstraße für den Personenzug nicht durch Augenschein geprüft zu haben... Ich muß weiters zugeben, daß ich mich nach Einfahrt des Bezirksgüterzuges nicht überzeugt habe, ob der Zug grenzfrei eingefahren ist, d. h. mit dem Schlußwagen die Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren hat...“

Hier lag Nichtbeachtung der Bestimmungen der Punkte 229, 235, 236, 261, 264 und 281 der DV V 3 vor. Im Punkt 235 heißt es ausdrücklich: „... Wenn nicht eine taugliche selbsttätige Gleisfreimeldeanlage anzeigt, daß der Gleisabschnitt bis zur Signalzugschlußstelle geräumt ist, hat der Signalbediener durch Ausblick auf das Zugschlußsignal selbst festzustellen, ob der Zug vollständig die Signalzugschlußstelle überfahren hat...“

Die Angabe des Stellwerkswärter in seiner Einvernahme, er versehe erst seit 2 Monaten Stellwerkswärterdienst, bildet keinen Milderungsgrund, insbesondere nicht für die unterlassene Fahrstraßenprüfung vor Einfahrt des Personenzuges!

Beide Bedienstete werden auch mit einer gerichtlichen Verurteilung zu rechnen haben, wurden doch durch ihr Verschulden 12 Fahrgäste verletzt!

Am 19. November um 14.31 Uhr traf im Bf A., an den unmittelbar die Abzw. A. anschließt, ein Turmwagen der zuständigen Fahrleitungsmeisterstelle ein. Der Kl sollte in einer geeigneten Zugpause nach Bf L. weiterfahren.

Der Fdl in der Abzw. A. beabsichtigte, den Turmwagen nach Vorbeifahrt eines Reisezuges und eines Lz nach Bf L. abzufertigen. Er gab deshalb um 14.37 Uhr Signal „Herkommen“, um den Kl zur Fahrt bis zur Grenzmarke der Abzweigweiche zu veranlassen. Kl-Führer und -Fahrer faßten jedoch das Signal als Fahrauftrag auf und fuhrten in Richtung Bf L. weiter, wobei von ihnen unbenutzt die Abzweigweiche aufgeschnitten und beschädigt wurde.

Der Fdl befand sich zum Zeitpunkt der unerlaubten Fahrt in seinem Dienstraum, um das Deckungssignal für den Reisezug freizustellen; der Zug konnte jedoch noch bei diesem Signal angehalten werden, so daß keine Gefährdung gegeben war. Die Haltsignale des Fdl wurden von der Kl-Mannschaft nicht mehr aufgenommen.



Nach Eintreffen des Kl im Bf L. befuhren der Reisezug und der Lz die aufgeschnittene Weiche mit Schrittgeschwindigkeit; danach wurde das Gleis gesperrt. Die Züge mußten deshalb zwischen den Bf L. und A. das falsche Gleis befahren. Die Folge war die Verspätung von 40 Reisezügen bis zu 24 Minuten.

Zur Verschuldensfrage: In der Fahrplanweisung war wohl die Ankunft im Bf A. eingetragen, jedoch enthielt sie keinerlei Angaben über die Weiterfahrt bzw. erfolgte auch keine diesbezügliche mündliche Verständigung.

Kl-Führer und -Fahrer gaben später zu ihrer Rechtfertigung auch an, der Fdl habe das Signal „Herkommen“ so „schlampig“ gegeben, daß sie es als Auftrag zur Weiterfahrt angesehen hatten. Anstatt das Signal im bedenklichen Sinn aufzufassen und stehen zu bleiben, fuhren sie ohne mündlichen und schriftlichen Auftrag weiter, wobei ihre Verfehlung schwere betriebliche Folgen nach sich zog.

Am 21. November um 5.35 Uhr kam es im Bf K. auf Weiche 54 zum Zusammenstoß (Flankenfahrt) eines auf Gleis 4 einfahrenden Lz (Reihe 52) mit einem auf Gleis 1 zurückschiebenden Güterzug. Dabei entgleiste der letzte mit Rindern beladene Wagen mit der hinteren Achse. Dieser sowie der vorgereichte Wagen und das einfahrende Tfz wurden beschädigt.

Der Güterzug war im Bf K. um 2.47 Uhr auf Gleis 1 eingefahren und sollte dort außerplanmäßig den Tfz-Wechsel abwarten. Das Zug-Tfz kam um 4.30 Uhr im Bf K. an, fuhr um 4.46 Uhr an den Zug, worauf bis 5.00 Uhr die Bremsprobe durchgeführt wurde. **Bereits zu diesem Zeitpunkt** erteilte der Fdl dem Zugführer die Erlaubnis, den Zug zum Überwinden der an den Bf anschließenden Steigung von 15 ‰, etwa 10 Wagenlängen zurückzuschieben. Der Zugführer unterließ es jedoch, seinen Schlußschaffner für das bevorstehende Zurückschieben als Spitzenverschieber einzuteilen.

Um 5.25 Uhr stellte der Fdl das Ausfahrtsignal für die Ausfahrt des Güterzuges auf „Frei“. Um 5.28 Uhr kam der eingangs erwähnte Lz beim

haltzeigenden Einfahrtsignal zum Stillstand. Als um 5.33 Uhr der Güterzug noch nicht mit dem Zurückschieben begonnen hatte, gab der Fdl kurzerhand die Einfahrt für den Lz nach Gleis 4 frei. Der Wärter im Stellwerk 2 hatte vom Zurückschieben des Zuges auf Gleis 1 keine Kenntnis. Der Tfz-Führer des mit zirka 10 km/h einfahrenden Lz sah den Schlußwagen des eben über die Einfahrweiche zurückschiebenden Güterzuges erst auf kürzeste Entfernung und konnte daher den Zusammenstoß trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern.

Der Fdl gab in seiner Einvernahme zu, sich bewußt zu sein, den Zusammenstoß deshalb verschuldet zu haben, weil er die Einfahrt des Lz nach Gleis 4 freigegeben hatte, ohne die vorher gegebene Zustimmung zum Zurückschieben des Güterzuges zu widerrufen.

Hier lagen insbesondere Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 73, 79 und 261 der DV V 3 vor.

Punkt 73: „... Es dürfen nur solche Verschubfahrten fortgesetzt oder angeordnet werden, die Zugfahrten oder andere bereits begonnene Verschubfahrten nicht gefährden.“

Punkt 79: „Auf Gleisen, die in die Fahrstraße eines Zuges einmünden oder sie schneiden, darf nur verschoben werden, wenn dadurch keine Zugfahrt behindert oder gefährdet wird...“

Überdies lagen auch Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 26 vor, da der Fdl die Verständigung des Bf-Vorstandes zu spät vornahm und die nachstehend fernschriftliche Meldung mangelhaft verfaßt hatte:

„Sonntag, 21. 11., um 5.35 Uhr Zusammenstoß Lz . . . mit als Verschub schiebenden Zug . . . Letzter Wagen mit einer Achse entgleist. Betriebliche Folgen: Hauptgleis 1 verlegt . . .“

Von der Ursache des Zusammenstoßes wurde hier überhaupt nicht gesprochen. Es erscheint daher wesentlich — bei diesem FS handelt es sich leider um keinen Einzelfall — die richtige Abfassung von Fernschreiben im Dienstunterricht zu behandeln. Insbesondere im Hinblick auf die Neuauflage der DV V 26, wo auch Begriffe wie „Ölalarm“ oder „Strahlenalarm“ aufscheinen!

## ***Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!***

Nur sofortige Meldung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

### ***Zugleitungsbeamte!***

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter.

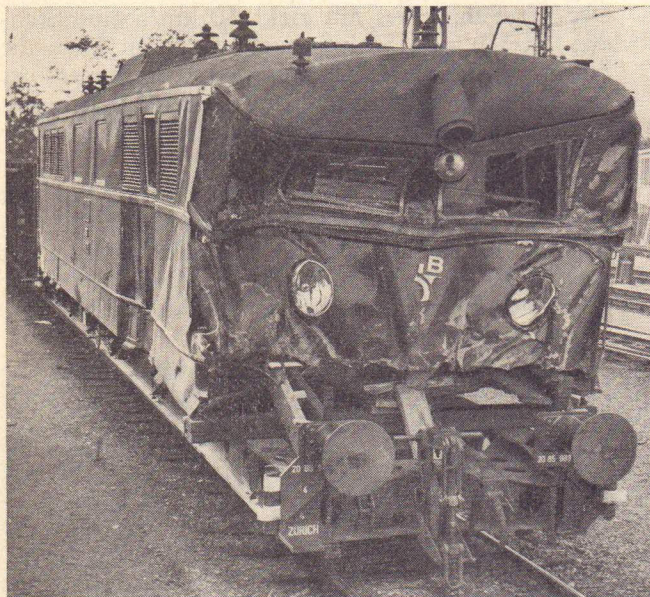
Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.



## 2. Etwas für jeden

Zu unserem im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1971 auf der Titelseite veröffentlichten Zugzusammenstoß infolge unterlassener Signalbe-

achtung durch die Zugmannschaft bringen wir nachstehend 2 Photos, die die schweren Folgen dieses Ereignisses besonders deutlich vor Augen führen!



Das Entrollen eines ungebremst vorübergehend abgestellten Wagensatzes und dessen Zusammenstoß mit einem E-Tfz zog schwerste Folgen nach sich. Der genaue Sachschaden steht zur Zeit der Drucklegung dieses Blattes noch nicht fest, dürfte aber mehrere Millionen S betragen.

Die Ursache des Ereignisses lag in der Nichtbeachtung der Punkte 221 und 223 der DV M 26, die wir auszugsweise hiemit in Erinnerung rufen:

„... Wenn ein Zug in einer stärkeren Neigung als 2,5‰ steht, darf die durchgehende Bremse nicht gelöst werden und die Triebfahrzeugbremsen sind anzuziehen. Das gleiche gilt, ohne Rücksicht auf die Neigung, wenn das Triebfahrzeug von seiner Mannschaft auch nur kurzzeitig verlassen wird. Beim Verlassen des Triebfahrzeuges sind überdies die einschlägigen Bestimmungen die DV M 22 zu beachten.“

„Verläßt das Triebfahrzeug, von dem aus die durchgehende Bremse bedient wird, einen durchgehend gebremsten Zug oder einen durchgehend und handgebremsten Zug auch nur vorübergehend, so hat der Triebfahrzeugführer den Wagenzug mit der durchgehenden Bremse voll einzubremsen.“

Erfolgt die Trennung des Triebfahrzeuges vom Zuge nur für kürzere Zeit, so sind im Wagenzug stets die vorderste und die hinterste Handbremse, auf Steilstrecken außerdem noch eine weitere Handbremse in der Mitte des Zuges anzuziehen. Im handgebremsten Zugteil sind die bedienten Bremsen ohne Rücksicht auf die Neigungsverhältnisse anzuziehen . . .“

### Wagenbrände bei DB-Wagen der Reihe B 3 yg (Balkanverkehr)

(Aus Fernschrift 701 von GD Wien vom 3. November 1971)

„In den Sonderzügen des Balkanverkehrs werden wieder dreiachsige DB-Wagen der Bauart B 3 y verwendet. Häufig auftretende Wagenbrände bei diesen Wagen in der vergangenen Heizperiode veranlassen uns, darauf hinzuweisen, daß hier auf die ordnungsgemäße Funktion der 1000-V-Widerstandsheizung besonders zu achten ist.“

Erhöhtes Augenmerk ist darauf zu legen, daß abgestellte Wagen bzw. Wagen in Leerzügen, wo elektrische Beheizung der Wagen erforderlich ist, nicht überheizt werden. Jalousien der Heizschutzbleche in den Abteilen müssen geöffnet sein (Vermeidung von Wärmestau) . . .“

### Manchen ist's zu heiß

Nicht selten erfolgt in überhitzten Zügen die Regelung der Temperatur durch Öffnen der Fenster.

Dieser unwirtschaftliche Vorgang muß ganz besonders im laufenden Winter vermieden werden. Die elektrische Zugheizung ist ein gewaltiger Stromverbraucher! Wir erinnern, daß ein Reisezug bei voll eingeschalteter Heizung mehr Strom für die Heizung als für die Traktion verbraucht.



Elektrische Energie steht durch die langanhaltende Trockenheit im vergangenen Jahr nur in sehr beschränktem Ausmaß zur Verfügung.

Daher:

Vorheizen auf Grund der Außentemperatur nur im erforderlichen Ausmaß.

Während des Vorheizens oder bei längeren Aufenthalt Türen, Fenster und Lüftungsklappen geschlossen halten. Während der Fahrt Temperatur in den Wagen häufig kontrollieren und durch Bedienung der Heizschalter entsprechend regeln.

**Strom sparen ist möglich !**

Verkehrsbedienstete hilft mit !

### Betriebskontrollore, Bf-Vorstände !

Bei Probealarmen konnte festgestellt werden, daß manche in den Einsatzplänen enthaltene Fernsprechnummern schon längere Zeit geändert waren und man daher vergebens versuchte, die betreffende Stelle zu erreichen. So war z. B. in einem Einsatzplan die Rufnummer eines Unfallkrankenhauses nicht mehr richtig und es verging geraume Zeit, bis der Fdl des Unfallbereichsbf die tatsächliche Rufnummer in Erfahrung bringen konnte.

Was eine solche Verzögerung im Ernstfall bedeuten kann, ist wohl jedem klar. Es ist daher unbedingt notwendig, auch die Rufnummern in den Einsatzplänen von Zeit zu Zeit zu überprüfen.

Die DV V 26 sagt hiezu im Punkt 3.1.6.3: „... Ergänzungen und Änderungen in vorgenannten Plänen sind sofort durchzuführen.“

### Vereisung von Spurrillen

Zwei Unfallmeldungen:

„Am 24. November um 6.15 Uhr entgleiste während der Einfahrt des Zuges 6081 in den Bf P. auf der im km 13,320 befindlichen EK das Tfz 52.3319 mit der Lauf- und 1. Treibachse. Ursache: Vereiste Spurrillen.“

„Am 24. November um 9.09 Uhr entgleiste im Bf E. auf der EK im km 26,890 das Tfz 152.1389 des auf Gleis 2 einfahrenden Zuges 2893 mit einer Laufachse.  
Ursache: Vereiste Spurrille.“

Das jahreszeitlich bedingte Auftreten von Entgleisungen infolge vereister Spurrillen erfordert, die Bestimmungen für das Verhalten bei Frost und Schnee (DV B 29 und DV V 3) in Erinnerung zu rufen, um die Zahl der aus dieser Ursache eingetretenen Entgleisungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

Der folgende Auszug aus einem Erhebungsgeschäftsstück soll zeigen, welche Folgen die Nichteinhaltung der Vorschrift nach sich ziehen kann: „... Die Bedienung des Schrankens der EK im km ... im Bf K. obliegt dem Weichenwärter dieses Bf. Er hat laut Arbeitsplan auch für das Freihalten der Spurrillen der EK von Eis und Schnee zu sorgen.“

Als der Weichenwärter vom Fdl den Auftrag bekam, die Weiche 6 für eine Einfahrt nach Gleis 3 zu stellen, begab er sich zu dieser Weiche, um sie zu sperren. Auf dem Weg dorthin kam er auch an der EK vorbei; er will bei Besichtigung der Spurrillen keine Vereisung festgestellt haben.

Der Tfz-Führer des in den Bf K. mit einer Geschwindigkeit von zirka 30 km/h einfahrenden Personenzuges ... vernahm beim Befahren der besagten EK einen harten Schlag, worauf er den Zug sofort anhielt. Man stellte fest, daß auf der EK die erste Achse des Tfz aufgestiegen und sodann nach rechts abgefallen war. Die Spurrillen wiesen starke Vereisungen auf: das Eis reichte trotz des Befahrens noch 6—10 mm an die Schienoberkante heran ...“

Als Schuldtragender im gegenständlichen Fall mußte daher der Weichenwärter bezeichnet werden, weil er die Spurrillen nicht vorschriftsgemäß beachtet und daher auch deren Reinigung nicht durchgeführt hatte.

### Bedienung der Klimaanlage in den Wagen der TEE (Aus DA. 33616-5-1971 vom 12. Oktober 1971)

In den Garnituren des TEE 86/87 „Prinz Eugen“, aber auch des TEE 90/91 „Blauer Enzian“ werden DB-Reisezugwagen mit Klimaanlage eingesetzt. Es werden zwei verschiedene Bauarten verwendet, die durch den am Schluß der Gattungsbezeichnung stehenden Kennbuchstaben „h“ oder „z“ kenntlich gemacht werden.

**Verschüßbedienstete**, übt stets Vorsicht beim Verschub, damit das zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand ausgefolgt werden kann. Bedienstete, die durch Unachtsamkeit starke Verschubstöße verschulden, werden zur Verantwortung gezogen.



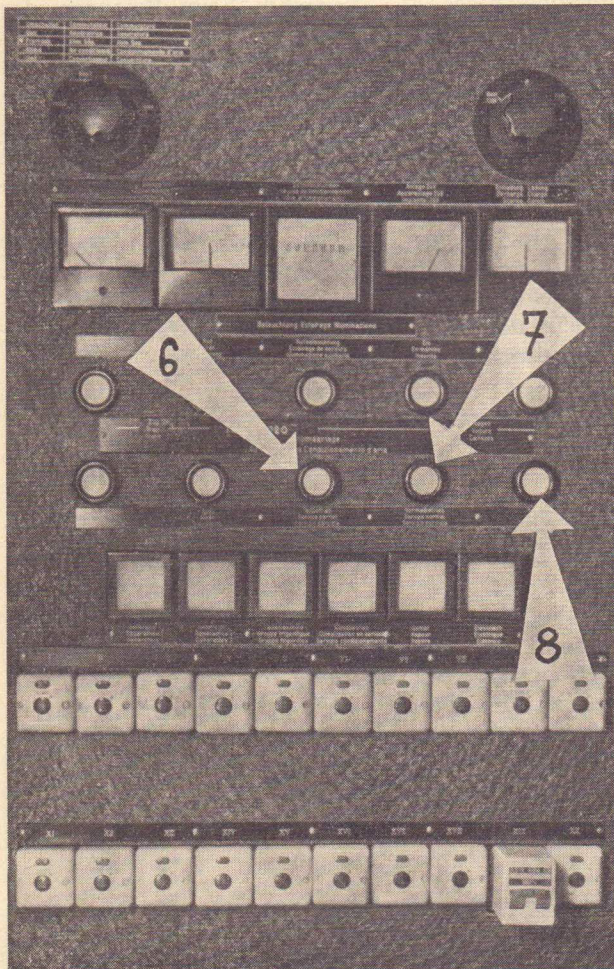
Bei der Bedienung der Klimaanlage ist folgendes zu beachten:

### 1. Wagen mit dem Kennbuchstaben „h“:

**Vorheizen:** Einschalten durch Drücken des Tasters „Teilbetrieb“. Die durchgehende Heizleitung muß unter Spannung stehen. Die Kälteanlage schaltet sich erst während der Fahrt bei Außentemperaturen über  $+7^{\circ}\text{C}$  selbsttätig zu. Ausschalten durch Drücken des Tasters „Aus“.

**Vorklimatisieren:** Einschalten durch Drücken des Tasters „Normalbetrieb“. Diese Betriebsart darf bei Stillstand des Wagens höchstens  $\frac{1}{2}$  Stunde eingeschaltet sein, da die Kälteanlage nur mit Batteriestrom betrieben wird und damit die Gefahr einer Erschöpfung der Batterie gegeben ist. Eine unter Spannung stehende durchgehende Heizleistung beeinflusst diese Betriebsdauer nicht.

**Ausschalten** durch Drücken des Tasters „Aus“.



Legende :

- 6 = Klimaanlage „Wagen“, Teilbetrieb
- 7 = Klimaanlage „Wagen“, Normalbetrieb
- 8 = Klimaanlage „Wagen“, Aus

### 2. Wagen mit dem Kennbuchstaben „z“:

vor der Fahrt	Bedienung und Einstellung während der Fahrt	nach der Fahrt
---------------	---	----------------

Alle Sicherungsautomaten müssen eingelegt sein, die Kippschalter „Energieversorgung“ und „Klimaanlage“ müssen eingeschaltet sein. Das Einschalten der Klima- und Energieversorgungsanlage geschieht bei Anlegen der Spannung an der elektrischen Hauptheizleitung selbsttätig. Ist die elektrische Hauptheizleitung spannungslos, werden Klima- und Energieversorgungsanlage selbsttätig abgeschaltet. Die Kippschalter sind nur bei Störungen auszuschalten (Notausschaltung).

Für das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung sind die Drucktaster auf der Bedienungsschalttafel zu betätigen. Der Spannungsmesser auf der Bedienungsschalttafel muß eine Spannung von mindestens 22 V anzeigen. Das Schlußlicht hat an jedem Wegeneude einen besonderen Schalter.

Der Prüfstecker für die Steuerung der Klimaanlage muß auf „Normalstellung“ gesteckt sein. Die weißen Leuchtmelder leuchten bei Betrieb der genannten Anlagen bzw. Geräte auf.

**Achtung!**  
Kein Ortsnetzanschluß vorhanden. Klimatisieren nur bei Spannung an der elektrischen Hauptheizleitung möglich.

Mit der Stalleinrichtung kann die Raumtemperatur in den Grenzen  $23^{\circ} \pm 3^{\circ}$  eingestellt werden.

Ist die Hauptheizleitung spannungslos, läuft der Lüfter nach und schaltet sich nach 30 Min. selbsttätig ab. Der Nachlauf ist vorher beendet, wenn die Abteitemperatur unter  $18^{\circ}\text{C}$  absinkt.

Eingehende Bedienungsanleitungen sind bei beiden Bauarten der Klimaanlage in den Schaltschränken angebracht.

### Reiseverkehr bei den ÖBB — Rückblick und Ausblick

(Beitrag des Schulungsbeamten f. d. Verkehrsdienst des Bf Wittmannsdorf, Insp. Franz Steindl)

Die abgelaufene Urlaubszeit hat auch den Österreichischen Bundesbahnen einen großen Strom an Reisenden gebracht. Trotz Führung von Sonderzügen wurden sehr oft auch Schnellzüge in Teilen geführt, doch immer war dies nicht möglich, wodurch es wiederholt zu argen Überfüllungen der Züge kam. Waren diese Züge wirklich so überfüllt? Meldeten doch die Schaffner dem Zgf: „Herr Zugführer, wir sind überkomplett, schauen Sie sich einmal an, wieviel Leute schon auf den Gängen stehen, da kommt man gar nicht mehr durch!“



Der Zgf schaute sich die Situation gar nicht an, er glaubte ja seinen Schaffnern und schrieb in den Fahrtbericht „540 Plätze, 650 Reisende“. Die Kenntnisnahme dieser Meldung an den Zgf faßten dann viele Schaffner gleich so auf, daß sie erst gar nicht mehr durch ihre Wagen gingen, sondern sich im Dienstabteil des Zgf aufhielten, was dieser widerspruchslos zur Kenntnis nahm. Wie aber sah die Situation in vielen Fällen — besonders bei den Nachtschnellzügen — wirklich aus? Leider, leider oft ganz anders!

Das auf Grund verschiedener Fahrpreismäßigungen noch immer verhältnismäßig billige Bahnreisen hat uns auch einen großen Strom Fernreisender gebracht. Was machen nun diese? Schon im Ausgangsbef der Züge besetzten sie, und zwar 3 bis 4 Reisende ein ganzes Abteil mit 6 Plätzen für sich, belegen die Plätze mit diversen größeren oder kleineren Gepäckstücken, löschen das Licht und ziehen die Vorhänge vor. Kommt dann noch ein Reisender, egal ob Mann oder Frau, ob jung oder alt, und wagt es, nach einem freien Platz zu fragen, dann erklärt man bedauernd, manchmal fast entrüstet: „Nein, es ist alles besetzt!“

Nun quält sich der abgewiesene Platzsucher zum nächsten Abteil, durch die nächsten Wagen, bis er resignierend aufgibt, seinen Koffer im Gang stehen läßt und sich — wie viele andere Reisende — daraufsetzt, um so, äußerst unangenehm, seine viele Stunden lange Reise hinter sich zu bringen. Wird dann zur Abfahrt ausgerufen, dann entströmt dem Zug plötzlich eine größere Anzahl von Menschen, die gar nicht mitfahren wollten, aber vorher unberechtigt einen Platz belegt hatten.

Wo aber waren die Schaffner?

Weisen sie in den ihnen zugehörigen Wagen Reisenden Plätze auch ohne deren Ersuchen an? Sorgen sie nicht von Haus aus dafür, daß in ihren Wagen Ordnung herrscht?

Gibt es heute noch Schaffner, die Reisende mit zu umfangreichen Gepäck zum „Gepäck“-wagen verweisen? Nun, man kann von einem Reisenden nicht verlangen, daß er einen umfangreichen Koffer zerschneidet. Hat aber der Schaffner auch vorgeschlagen oder auch selbst mitgeholfen, daß beiderseits zwei, drei Koffer übereinander geschichtet werden? Wie oft ließe sich dadurch das Chaos auf den Gängen vermeiden?

Was sagt die EVO? § 19 (2):

„Der Reisende ist berechtigt, für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen gültigen Fahrausweis vorweisen kann, je einen noch verfügbaren Sitzplatz zu belegen . . . Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die durch das unberechtigte Belegen eines Sitzplatzes Reisende mit gültigen Fahrausweisen am Einnehmen dieses Sitzplatzes hindern, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.“

§ 19 (3):

„Personen ohne gültigen Fahrausweis sind nicht berechtigt, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zug zu verweilen. Die Eisenbahn ist be-

rechtigt, von Personen, die ohne gültigen Fahrausweis in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zug verweilen, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.“

§ 26 (1):

„Der Reisende ist berechtigt, leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitzunehmen und über und unter seinem Sitzplatz unterzubringen. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Zuge ist der Reisende verpflichtet, Anordnungen des Schaffners hinsichtlich der Unterbringung des Handgepäcks Folge zu leisten.“

Nachtreisende legen sich gerne über mehrere Plätze zum Schlafen nieder. Obwohl dies gegen die EVO verstößt, ist — solange im Zug genügend Plätze vorhanden sind — nichts dagegen einzuwenden. Dies wird bei allen Eisenbahnverwaltungen Europas und in allen Klassen geduldet. Aber es darf doch nicht geduldet werden, wenn dadurch andere Reisende **am Gang stehen müssen**. Und wie lange lassen wir diese Reisenden im abgedunkelten, verhängten Abteil liegen? Auch dann noch, wenn bereits die Sonne bei den Fenstern hereinscheint und sich die Gänge neuerlich mit Reisenden füllen? Wie klug und diplomatisch verhält sich doch ein Schaffner, der schon vor Erreichen eines solchen Zusteigebef die Abteiltüren öffnet, die Vorhänge zurückzieht und die Reisenden mit lautem, aber freundlichem „Guten Morgen“ begrüßt.

Wie unklug und absurd verhält sich aber ein anderer Schaffner, der nichts dergleichen unternimmt, der auf die Frage einer größeren Gruppe Jugendlicher — mit Wochenstreckenkarten — vor dem Wagen 1. Klasse Stehender auf Befragen, ob sie in die 1. Klasse einsteigen dürfen, antwortet: „Von mir aus!“ Weiß er nicht, daß diese jungen Reisenden absichtlich sich dorthin gestellt haben, daß diese nun mit Elan die letzten freien Plätze 1. Klasse stürmen, daß nun Reisende 1. Klasse keinen Platz mehr finden, daß nun im Wagen 1. Klasse mehr Reisende stehen als im nebenan befindlichen Wagen 2. Klasse? Daß nun Fernreisende 1. Klasse nicht einmal mehr zu den WC und Waschräumen gelangen können?

Nein, er weiß es nicht. Denn mit dem resignierenden Ausdruck „Do kumm i nimmer durch“ begibt er sich in das Dienstabteil des Zgf (siehe vorher).

Was sagt aber die EVO?

§ 19 (4): „Steht einem Reisenden infolge Platzmangels in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse ein Platz nicht zur Verfügung, so obliegt es dem Schaffner, dem Verlangen des Reisenden nach Anweisung eines freien Platzes in einer anderen Wagenklasse tunlichst zu entsprechen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden in der höheren Wagenklasse so lange zu befördern, bis ihm in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse ein Platz angewiesen werden kann; der Reisende ist jedoch verpflichtet, auf Verlangen des Schaffners diesen Platz



schon früher zu verlassen, wenn dieser infolge Platzmangels für einen Reisenden mit einem Fahr- ausweis der höheren Wagenklasse benötigt wird.“

Die Urlaubssaison hat sich durch die ungeheure Ausbreitung des Wintersportes nun auch auf die Wintermonate ausgedehnt. Viele Tausend Reisende besuchen unser schönes Land und wir freuen uns, ihnen einen angenehmen Reisekomfort in unseren gut ausgestatteten, sauberen und gut beheizten Schnellzügen bieten zu können.

Bieten wir ihnen wirklich immer einen so angenehmen Komfort? **Ja und leider auch nein!**

Ein Beispiel:

Man betritt einen Wagen. Beiderseits sind 4—5 Fenster offen. Warum? Weil die Wagen total überheizt sind!

Trotzdem haben viele Reisende ihre Hüte auf. Warum? Weil sie die Zugluft nicht aushalten! Was macht der Schaffner? In den meisten Fällen das Richtige, in vielen Fällen leider gar nichts!

Ja sieht und merkt der Schaffner das nicht? Weiß er nicht, daß er die Heizung zu regulieren und zu sorgen hat, daß die Fenster geschlossen bleiben?

Ein zweites Beispiel:

Der „Wiener Walzer“, ein Nachtexpresszug, fährt von Basel nach Wien. Die am zugigen Bahnsteig in Zürich wartenden Reisenden sind freudig überrascht, als sie den sauberen, wirklich angenehm geheizten Zug betreten, um in ihm reisend die Nacht zu verbringen. Die meisten begeben sich bald zur Ruhe, doch einige stehen am Gang, rauchen eine Zigarette, öffnen das Fenster und blicken aus dem dahinsausenden Zug in die Nacht hinaus. Dann gehen auch sie in das Abteil, das Fenster bleibt offen . . .! Andere suchen das WC auf, es ist besetzt, daher gehen sie in den nächsten Wagen, lassen jedoch sowohl beim Hinweg als auch beim Rückweg — falls sich diese nicht von selbst schließen — die Verbindungstüren offen . . .!

Dann kommt der Schaffner. Aber auch er läßt sowohl das Fenster als auch die Türen offen!! Ja, sieht er denn nichts? Merkt er nichts? Der Zug fährt nun dem Arlberg entgegen. Draußen ist es

bitter kalt geworden und es beginnt zu schneien. Durch den starken Fahrtwind fliegt der trockene Schnee durch die Öffnungen der Übergänge und Fenster und hat bald die ganze Plattform und weit hinein den Seitengang bedeckt. Die Reisenden frösteln. Das ursprünglich angenehme Behagen ist nun einem Unbehagen gewichen!!!

Und der Schaffner? Merkt er denn nichts?

Nein, er merkt nichts, er hat sich zurückgezogen, um die Reisenden in ihrer Nachtruhe nicht zu stören. Der Zug fährt ja bis Innsbruck durch. Darf er deswegen auch nicht durch die Wagen gehen?

Reisende stehen auf und gehen zu den Türen, um sie zu schließen. Doch nun gelingt ihnen dies nicht mehr. Der Schnee ist angefroren, die Tür läßt sich nicht mehr bewegen! Jemand hat die Klosettür offen gelassen, nun hat es den Schnee auch dort hineingeweht . . .!

Die Reisenden kauern nun in ihren Wintermänteln in ihren Abteilen, an Schlaf ist nicht mehr zu denken, Bitterkeit macht sich breit. Der Zug nähert sich Innsbruck. Nun kommt der Schaffner. Er wird ja in Innsbruck abgelöst. Doch nun kann auch er nichts mehr machen. Er meldet die triste Sache dem Wagenmeister, doch der kann in der kurzen, ihm zur Verfügung stehenden Zeit auch keine Wunder wirken. Fröstelnde verärgerte Reisende steigen aus, fröstelnde Reisende steigen zu in der Meinung, daß es im Zug schön warm sein wird. Doch bald stellen auch diese Reisenden ärgerlich fest, daß die Wagen kalt sind! Dieser Zustand dauert nun bis Salzburg, bis Linz, bis Wien. Am Westbahnhof werden Reisende erwartet, begrüßt und befragt: „Nun, wie war die Reise?“ Antwort: „Furchtbar!“

War dies alles notwendig? Wäre es nicht zu vermeiden gewesen? Sorgen wir so für die Bequemlichkeit unserer Reisenden?

Wir wollen hoffen, daß solche Fälle Ausnahmen sind und bleiben. Viele, viele Zugführer und Schaffner sorgen vorbildlich für die ihnen anvertrauten Fahrgäste. Viele andere jedoch???. Und diesen seien diese Zeilen ins Stammbuch geschrieben!

## **Schaffner!**

Bedenkt immer, daß der Reisende Kunde der Bahn ist! Als solcher hat er Anspruch auf höfliches Entgegenkommen. Grüßt, wenn Ihr den Wagen oder das Abteil betretet! Von Eurem Benehmen hängt nicht nur das Ansehen Eures Standes, sondern auch jenes Eures Dienstgebers ab!



### 3. Kundendienst

Aus „Kronen-Zeitung“ vom 7. November 1971:

„Wilhelmsburg a. d. Traisen war das Ziel eines Sonntagsausfluges, den eine Wiener Familie unternahm. Die Eltern der Mutter wohnen dort, und man wollte ihnen wieder einmal zeigen, wie prächtig doch der kleine Windelbenutzer Horst sich wieder entwickelt hat.

Man fährt kein Auto, man benützt die Bahn.

Dabei bewährt es sich, das Kinderwagerl als Reisegepäck aufzugeben, damit man auch draußen im schönen Traisental beweglich ist.

Zur Rückfahrt wählte der Papa einen Zug, der ohne Umsteigen in Sankt Pölten zum Wiener Westbahnhof fährt. Wieder kam das Wagerl in den Packwagen.

Als man in Wien ankam, ging der Vater gleich zum Gepäckwagen, wo man den Kinderwagen auf kurzem Weg ausfolgt. Das geschah auch diesmal. Allerdings fehlten Matratze, Polsterl, Decke.

Schon will der Vater erschrocken fragen, da lacht der Eisenbahner oben bei der Waggontür. ‚Momenterl noch.‘ Das Bettzeug wird nachgereicht. Deshalb, weil es auf der Heizung gelegen war. ‚Mir ham's a bisserl vorgewärmt, damit der Kleine net friert . . .‘

Aus einem Beschwerdebrief:

„. . . Auf Grund meiner langjährigen Beobachtungen muß ich Ihnen leider mitteilen, daß kaum ein Zugschaffner einschreitet, wenn Sitzplätze mit Schuhen bestiegen werden oder wenn auf den Sitzplätzen umfangreiche Gepäckstücke, die auch in der Regel an der unteren Bodenfläche schmutzig sind, belegt werden. Es fällt auf, daß gerade die Bundesbahnbediensteten in der Regel ihre schmutzigen Diensttaschen auf die Sitze stellen, anstatt in die Gepäckablage zu geben. Es müßte doch möglich sein, die Zugschaffner anzuweisen, daß bei Sitzplatzverschmutzungen einzuschreiten ist . . .“

Hochachtungsvoll

H. P., Linz

Man schrieb uns:

„Am Montag, 20. September 1971, bekam ich mit dem Eilzug aus Linz, Wels an 8.40 Uhr, Besuch. Mein Schwager, gehbehindert, stieg aus und wir schickten uns an über die Stiege die Unterführung zu erreichen, um den Bf verlassen zu können. Der diensthabende Fahrdienstleiter, der am Zug stand, bemerkte uns und lud uns ein, mit ihm über die Gleise zum Bahnhofsausgang zu gehen.

Meinem Schwager war damit sehr geholfen und ich freue mich, Ihnen diese sehr freundliche Geste mit herzlichem Dank mitteilen zu können.

F. E., Wels“

„Bei unserer Ankunft hier am Donnerstag, 16. September 1971, mit Zug D 510 ist uns der Zugschaffner sowohl bei unserem Umsteigen in

Bischofshofen um 17.30 Uhr als auch beim Aussteigen in Stainach, 18.54 Uhr, in freundlicherer Weise sehr behilflich gewesen, was uns als fast 70-jährigen Reisegästen sehr willkommen war. Bei der sonst üblichen korrekten, aber unpersönlichen Verhaltensweise des Zugpersonals hat uns diese Hilfsbereitschaft sehr angenehm berührt.

Hochachtungsvoll

E. H., Herrenberg, Westdeutschland“

„Von einem Besuch aus St. Peter in der Au zurückgekehrt, kann ich nicht umhin mich sehr anerkennend über den Schaffner zu äußern, der am 2. d. M. ab Selzthal in dem Zug Graz ab 6.37 Uhr bis Linz den Dienst versah.

Als ich mich 2 Tage vor der Abreise bei der Lösung der Karten nach St. Peter-Seitenstetten nach der Verbindung ab Linz erkundigte, wurde mir der Personenzug ab Linz 11.43 Uhr mit der Ankunft 12.34 Uhr in St. Peter-Seitenstetten genannt.

Am 2. September — unterwegs auf der Fahrt nach Linz — erfuhr ich aber dann, daß der Personenzug nicht auf das Eintreffen des Schnellzuges wartet, wenn dieser verspätet in Linz eintrifft. Effektiv beträgt die Zeitspanne zwischen Ankunft des Grazer Zuges und der Abfahrt des Personenzuges nur 6 Minuten.

Da nun der Zug bis Selzthal schon Verspätung hatte, befürchtete ich den Anschlußzug in Linz nicht mehr zu erreichen, ein späteres Eintreffen in St. Peter-Seitenstetten wäre mir aber aus verschiedenen persönlichen Gründen äußerst peinlich gewesen.

Als ich nun dies dem Schaffner, einem Linzer, sagte, bemühte sich dieser um die Erreichung des Anschlußzuges. Aber nicht nur dies, er brachte uns die Koffer zur Coupetüre, half uns in Linz beim Aussteigen, nahm sich des Gepäcks an und verstaute dies in dem gegenüberstehenden Waggon des Personenzuges.

Da ich 77 Jahre und meine Frau 73 Jahre alt sind, war uns dies eine große Erleichterung, denn so schnell hätten wir keinen Träger bekommen. Leider hatten wir in der Eile vergessen, den so hilfsbereiten Mann nach dem Namen zu fragen.

Ich habe den Vorfall in meinem ganzen Bekanntenkreis erzählt und alle waren wir der Ansicht, daß dieser Mann sehr viel zum Erfolg des Slogans ‚Laß' das Auto zu Hause und fahre mit der Bahn' beigetragen hat.

Hochachtungsvoll

H. K., Oberst a. D.“

Bei der Zuschrift des Herrn F. E., Wels, handelt es sich um Ob.Rev. Georg Kolland des Bf Wels, in dem von Herrn E. H. geschilderten Fall war Ob.Schaffner Walter Holl des Bf Salzburg Hbf beteiligt und bei dem Schaffner des Zuges 808 vom 2. September 1971 handelt es sich um BB-Ass. Johann Pfaffel des Bf Linz Hbf.



#### 4. Unfallverhütung

##### Achtung !

Auf den im Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes Nr. 3/1971 „Sicherheit zuerst“ veröffentlichten Artikel „Richtiges Verhalten im Wagenreinigungsdienst“, der auch im Anschlagkasten für den Unfallverhütungsdienst des Betriebsdienstes vom 1. Jänner—29. Februar 1972 ausgehängt wird, sei hier besonders hingewiesen.

##### Achtung bei Schneeräumarbeiten

Schneeräumarbeiten in Gleisen und an Weichen sind insofern gefährlich, weil der Schnee das

Fahrgeräusch dämpft und das Ausweichen vor bewegten Fahrzeugen, namentlich bei großen Schneemassen, sehr erschwert ist. Besondere Vorsicht ist daher bei Schneetreiben, großer Kälte, Eis- und Schneeglätte sowie bei Dunkelheit geboten.

Bei größeren Schneemassen (Schneemauern) müssen an der Arbeitsstelle außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes Austrittsnischen in genügender Größe und Anzahl vorhanden sein.

Da oft Bedienstete bei der Schneeräumung an Weichen ohne Sicherungsposten tätig sind, sollen sie tunlichst so arbeiten, daß sie den auf diesem Gleis zu erwartenden Fahrten entgegenblicken; sie müssen häufig Umschau halten und auf die Annäherung von Fahrzeugen achten !



##### Aus Meldungen der Sibe III:

30. Oktober 1971, Bf Hohenau:

„... Der Bedienstete B. war im Begriff, einen anrollenden, mit Kohle beladenen Güterwagen an einen stehenden Wagen anzukuppeln, wobei beim Anstoß vom rollenden Wagen ein Kohlenstück auf den Kopf des Verschiebers fiel. Der Verletzte trug keinen Schutzhelm!“

Die Folge: Zirka 3 cm lange Rißquetschwunde am Schädeldach. Der Bedienstete wurde eingehend über die Bestimmungen der UVV A 40/2, Pkt. 2.1.1.1 belehrt und angewiesen, den zugeteilten Schutzhelm zu tragen.

10. Oktober 1971, Bf Hohenau:

„Beim Umstellen des Zg G 7 von Gleis 6 auf Gleis 25 waren 2 Wagen eingebremst. Den 1. Wagen löste ich beim Vorbeifahren und beim 2. eingebremsten Wagen, der zirka der 5. vom 1. eingebremsten Wagen war, sprang ich auf das lange Trittbrett bei der Tür, um diesen Wagen auch zu lösen. Dabei rutschte ich vom nassen Trittbrett ab, fiel auf das Knie und brach mir die rechte Kniescheibe.“

Ursache: Unvorsichtigkeit beim Aufspringen auf das nasse Trittbrett während sich der Wagen bewegte. Gefahrenblindheit. Getragenes Schuhwerk: Hohe Lederschuhe mit Gummiprofil.

Der Verschieber wurde eingehend über die Bestimmungen der UVV Heft A 40/2, Pkt. 2.1.1.1 sowie A 40/3, Pkt. 3.1.1 belehrt.

22. Oktober 1971, Bf Hohenau:

„Verschieber P. befand sich am Aufstieg zum Führerstand des Tfz 2050.04, welches in der Nähe des Verschubsignales Vh 4 auf Gleis 4 anhielt. Er war im Begriff vom Abstieg abzustiegen, rutschte aber infolge Unvorsichtigkeit ab und stürzte. Während er nach rückwärts fiel, versuchte er, um einen Fall auf den Hinterkopf zu vermeiden, sich mit den Händen abzustützen, brach sich jedoch beim Aufprall die rechte Hand.“

Ursache: Mangelnde Vorsicht beim Absteigen von den Trittbrettern. Der Verletzte trug entgegen der UVV Halbschuhe mit glatter Gummisohle.

Der Verletzte wurde über die Bestimmungen der UVV A 40/2, Pkt. 2.1.1.1 sowie A 40/3, Pkte. 3.1.1 und 3.12.1 belehrt.



25. Oktober 1971, Bf Wiener Neustadt:

„Schaffner F. war bei Zug 4990 im Dienst. Bei der Einfahrt im Bf Oberpullendorf machte sich der Schaffner fertig zum Aussteigen und machte die Tür vom Dienstwagen auf. Währenddessen fuhr der Zug über die Weiche der Gleise 1 und 2, durch den plötzlichen Ruck verfehlte F. die Griffstange des Dienstwagens und stürzte nach vorne zu Boden.

Durch diesen Sturz zog sich F. einen Bruch des linken Ellenbogens sowie eine Prellung des linken Handgelenkes zu. Nach dem Unfall stellte der Schaffner seine Arbeit sofort ein.“

Ursache: Unvorsichtigkeit des Bediensteten.

Der Bedienstete wurde über die Bestimmungen der DV A 40/2, Pkte. 2.1.1.1, 2.1.2.6 sowie Heft 3, Pkt. 3.5.1 belehrt.

### Schwerpunktprogramm Jänner — März 1972

Bf-Vorstände: Weichenkontrolle

Fdl: Fahrstraßenprüfung und -sicherung, Anbieten und Annehmen

Weichenwärter: Weichenbesichtigung

Personenzugschaffner: Überprüfung der Ausrüstung der Personenwagen

Zugführer: Führung des Fahrtberichtes, des Leistungsblattes und des Zugzettels

Tfz-Führer: Anordnungen der Tfz-Fahrordnung

Schrankenwärter: Rechtzeitiges Schließen und Öffnen der Schranken

# Eisenbahner!

## Sei auf Deine Gesundheit bedacht!

Nach der Arbeit — vor dem Essen — Händewaschen nicht vergessen!

Horizontal lines for writing.

Horizontal lines for writing.

Horizontal lines for writing.



# Am Anfang steht ein Jugendtraum. Lokführer: Der Mann im Cockpit.



Der Kindheitstraum eines jeden Mannes. Die Bahn ist da, diesen Traum wahrzumachen. Eine Lokomotive, das ist die Kraft von 29 Porsche und 1 Volvo: also 5.000 PS. 150 km/h schnell. Der Triebfahrzeugführer muß alles beherrschen. Wie im Schlaf. Denn viele Menschen, Reisende, vertrauen ihm. Blind. Ohne ihn zu kennen. Aber sie wissen, „er bringt uns hin“.

Das weiß auch die Industrie, wenn sie ihm Fracht anvertraut. 75 Wagen. Vollbeladen. Hunderte Tonnen Güter. Einige Millionen Schilling. Vertrauen muß er auch in seine Maschine legen. Und sie behandeln wie einen Partner. Auf vieles muß er achten. Auf die Technik seiner Lok — die Motoren dürfen nicht überlastet werden. Auf die Strecke — da gibt es Geschwindigkeitsbeschränkungen: sehr unterschiedliche, wie Strecken-, Fahrplan-, Triebfahrzeug-Höchstgeschwindigkeiten, oder die Höchstgeschwindigkeit der Wagen.

Der Triebfahrzeugführer darf kein Romantiker sein. Er muß in unserer Zeit stehen und mit der Technik vertraut sein. Bei der Auswahl legen wir hohe Maßstäbe an: Aufnahmevoraussetzung ist ein Höchstalter von 25 Jahren und der Nachweis eines erlernten Handwerks der Richtung Schlosser, Elektriker, Mechaniker; bahnärztliche und eignungspsychologische Untersuchung.

**ÖBB.**  
**Die Bahn lockt.**