

Foll



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1972

Jahrgang 1972

- Inhalt: 5. Aus dem Verkehrsgeschehen  
 6. Zugschlußsignale  
 7. Etwas für jeden  
 8. Kundendienst  
 9. Unfallverhütung  
 10. Lösung des 39. Preisausschreibens „Kennst Du die Vorschrift?“

## 5. Aus dem Verkehrsgeschehen

### a) Verlorener Puffer — höchste Betriebsgefahr!



Am 1. Dezember 1971 um 17.18 Uhr fuhr im km 7,2 zwischen den Bf A und B das Tfz 2045.01 eines in Richtung Bf A verkehrenden Personenzuges auf einen im Gleis liegenden Puffer auf, wobei das Bremsgestänge verbogen und der Lüfterschacht beschädigt wurde.

Ein Güterzug war um 15.47 Uhr im Bf A und um 15.53 Uhr im Bf B durchgefahren. Die Rückmeldung für diesen Zug wurde vom Bf C um 15.59 Uhr abgegeben. Bei Beobachtung dieses Zuges wollen die Fdl der Bf A—D keine Unregelmäßigkeit festgestellt haben. Erst der Fdl im Bf E, Adjunkt Josef Schickmaier, nahm trotz fortgeschrittener Dämmerung wahr, daß der rechte Puffer am letzten Wagen fehlte; das Zugschlußsignal (Tagscheibe) war am Verschieberhandgriff angebracht. Schickmaier meldete seine Wahrnehmung an Bf F vor, wo seine Beobachtung bestätigt wurde.

Da nunmehr feststand, daß der Puffer bereits vor Bf E herabgefallen sein mußte, verständigte der Fdl des Bf E den um 17.15 Uhr von seinem Bf in Richtung A abfahrenden Personenzug mittels V-Befehles vom möglichen Fahrthindernis im Gleis. Auch der Nachbarbf D fertigte einen V-Befehl gleichen Inhaltes aus, unterließ es aber, die Bf C bis A von einem eventuell zu gewärtigenden Fahrthindernis zu verständigen. Dadurch kam es, daß das Tfz des Personenzuges zwischen den Bf B und A mit unverminderter Geschwindigkeit auf den im Gleis liegenden Puffer auffuhr. Der Vorfall bietet Anlaß, an verschiedene wichtige Bestimmungen der DV V 3, DV M 31, ZSV, aber auch der DV A 40 zu erinnern:

DV V 3, Punkt 451 und DV M 31, Punkt 47:

„Der Schlußschaffner hat auf allfällig dem Zug gegebene Signale zu achten und die Strecke nach hinten zu beobachten, soweit er nicht durch die Überprüfung der Fahrausweise in Anspruch genommen wird. Bei Zugübernahme und ausreichendem Aufenthalt hat er sich bei Güterzügen, soweit durchführbar, vom Festsitzen der Puffer am Zugende zu vergewissern.“

„Die Puffer des letzten Fahrzeuges aller Züge sind gewissenhaft zu untersuchen, da der Verlust eines Puffers zu schweren Unfällen führen kann. Durch Herausziehen, Verdrehen und Anheben des Puffers muß festgestellt werden, ob die innere Befestigung des Puffers bzw. seiner Teile in Ordnung ist. Hierbei hat sich der Wagenmeister bzw. der nach den Bestimmungen der DV V 3 vorgesehene Bedienstete so aufzustellen, daß er von etwa los-schnellenden Pufferteilen nicht verletzt wird. Außerdem sollen die Befestigungsschrauben an der Pufferbrust auf Festsitz geprüft werden. Auf diese Bestimmungen ist bei Änderung der Zugzusammensetzung (Abstellen oder Begeben von Wagen) besonders zu achten.“

Die folgende Darstellung ist in erster Linie für die Zugbegleitbediensteten bzw. für Zughelfer bestimmt. Wie überzeugen sie sich vom Festsitzen der Puffer am Zugende? Wie werden persönliche Unfälle bei Durchführung der Pufferprobe vermieden?

Wie schon erwähnt, soll durch Verdrehen, Herausziehen und Anheben des Puffers dessen ordnungsmäßiger Sitz festgestellt werden.

Hat ein Bediensteter die Pufferprobe vorzunehmen, so ist wichtig, sich dabei so aufzustellen,

daß er bei eventuellem Herausfallen des Puffers nicht verletzt wird. Daher außerhalb des Gleises stehen, wobei man den der Schiene näher befindlichen Fuß vom Puffer weiter entfernt zu stellen hat.



und möglicherweise schwere Verletzung des die Pufferprobe durchführenden Bediensteten. Ein solcher Wagen ist gleichfalls als Gebrechenwagen anzusehen; es sind der Wagenmeister bzw. Tfz-Führer sofort zu verständigen.



Sodann ist durch eine Dreh-Ziehbewegung zu versuchen, den Puffer zu verdrehen. Kann dabei der Puffer auch nur geringfügig herausgezogen werden, so ist der Wagen als Gebrechenwagen zu behandeln (Abbau schadhafter Puffer oder Puffer-teile, allenfalls Abstellen des Wagens. Entsprechender Vermerk auf dem Gebrechenvormerk, Vordruck M 31-10, über den Verbleib der abgenommenen Teile.)

Stellt ein Bediensteter fest, daß die Puffer des am Zugschluß befindlichen Wagens nicht die gleiche Lage einnehmen — also der eine ganz hineingedrückt ist, während sich der andere in der Normlage befindet — dann ist äußerste Vorsicht geboten. Auf keinen Fall den hineingedrückten Puffer berühren! Es besteht die Gefahr, daß sich die aus irgendeinem Grund verklemmte und gedrückte Feder beim Bewegen des Puffertellers lösen kann. Die Folge wäre das Herausschnellen des Puffers

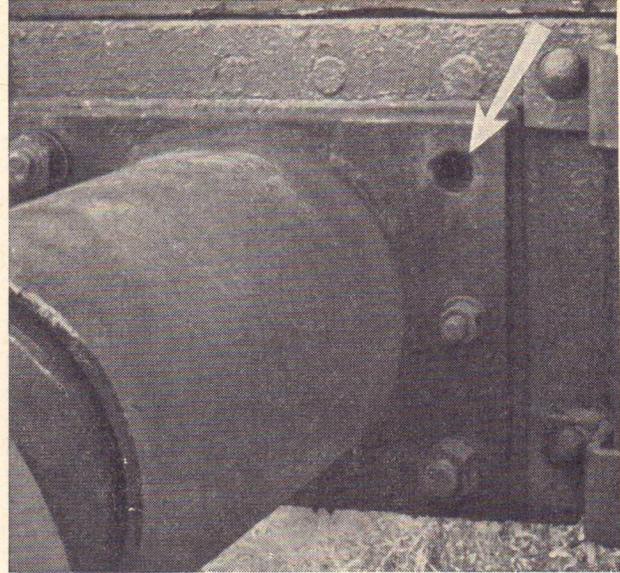
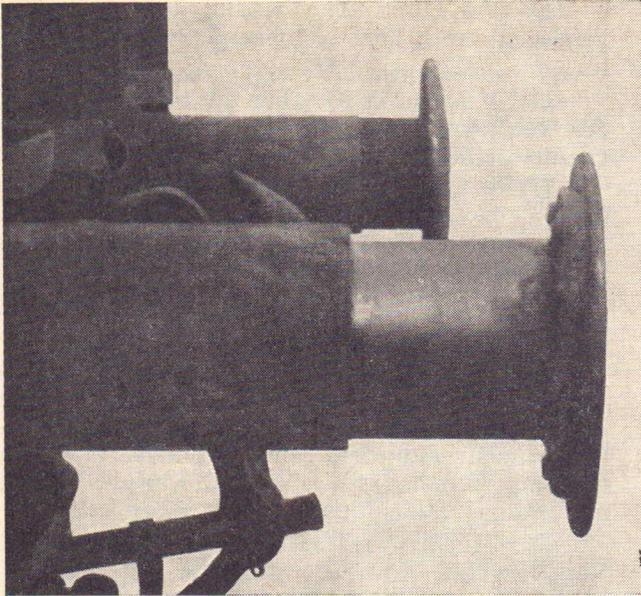
Bemerkt ein Bediensteter anlässlich der Pufferprobe, daß eine oder mehrere der Befestigungsschrauben eines Puffers fehlen, so ist der Wagen ebenfalls als Gebrechenwagen zu behandeln.

Meist wird es aber möglich sein, den Schaden sofort oder im nächsten Bf durch den Wagenmeister beheben zu lassen. Die Entscheidung, ob ein solcher Wagen weiterrollen darf, liegt beim Wagenmeister bzw. Tfz-Führer.

Bezüglich der Unfallquellen bei Ausführung der Pufferprobe sei auszugsweise noch an nachfolgende Bestimmungen der DV V 3 und A 40, Heft 2, erinnert:

DV V 3, Punkt 92, f):

„In aufrechter Haltung darf nur dann in das Gleis und aus diesem getreten werden, wenn die Fahrzeuge mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, ansonsten nur in gebückter Stellung, wobei Kupplerhandgriffe zu benutzen sind!“



DV A 40, Heft 2, Punkt 2.5.2.8:

„Beim Überschreiten von Gleisen sind stillstehende Fahrzeuge grundsätzlich zu umgehen, wobei von ihnen mindestens 2 m Abstand zu halten ist; wenn sie lang genug stehen bleiben, kann über die Plattform oder durch ein Abteil gegangen werden. Türen, die dabei geöffnet werden, sind wieder zu schließen. Es ist verboten, unter Fahrzeugen durchzukriechen, über Puffer oder Kupplungen zu klettern oder zwischen den Puffern nahe aneinanderstehender Fahrzeuge aufrecht hindurchzugehen.“

Den Zugbegleitern und Bahnhofbediensteten seien in diesem Zusammenhang nachstehende Bestimmungen in Erinnerung gebracht:

ZSV, Einlage Ord.Nr. 23:

„Bei allen Güterzügen ist im Ausgangsbf sowie in Unterwegsbf, in denen Fahrzeuge am Zug-

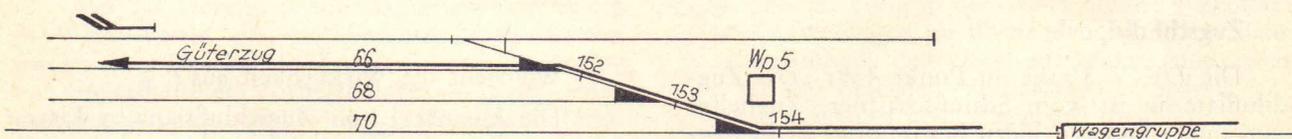
ende beigegeben oder abgestellt werden, zu prüfen, ob am Zugende die Puffer festsitzen. Diese Pufferprobe hat in der Regel der Bedienstete durchzuführen, dem das Anbringen des Zugschlußsignals obliegt.“

Sind in Unterwegsbf am Zugschluß nur Fahrzeuge loszukuppeln, und muß der Zug zur Vornahme der Pufferprobe vorgezogen werden, so hat der Zugführer den Tfz-Führer schriftlich durch einen Vermerk im Bremszettel oder mündlich zu verständigen, in solchen Bf eine halbe Wagenlänge vor dem planmäßigen Haltepunkt anzuhalten.“

**Achtung!** Ein herabgefallener Puffer kann eminente Gefahr bedeuten!

Die Pufferprobe ist daher äußerst gewissenhaft durchzuführen. Aber auch bei der Zugbeobachtung ist das Augenmerk auf das Vorhandensein der Puffer am letzten Wagen zu richten. Nur dann können folgenschwere Unfälle vermieden werden!

#### b) Entgleisung von 8 Wagen bei Ausfahrt eines Güterzuges



Am 14. Dezember 1971 um 0.35 Uhr entgleisten im skizzierten Bf bei Ausfahrt eines Überstellzuges (892 t/88 Achsen) aus Gleis 70/66 auf Weiche 154 acht leere Wagen, wovon 4 beschädigt wurden. Weiterer Sachschaden entstand am Oberbau und an der Sicherungsanlage.

Während der Bildung des Überstellzuges auf Gleis 66 verständigte der Verschiebleiter um etwa

22.15 Uhr den Wärter des Weichenpostens 5, daß später auf Gleis 66 in Richtung Gleis 70 zurückgeschoben werde. Der Weichenwärter brachte deshalb die Weiche 152 bis 154 in die entsprechende Stellung. Einige Zeit später, etwa um 22.25 Uhr, glaubte der Bedienstete, daß eine auf Gleis 70 südlich stehende Wagengruppe von der Nordseite her abgeholt werden würde und stellte deshalb die

Weiche 154 ohne Auftrag und Wissen des Verschubleiters wieder um (Gerade nach Gleis 70). Der Bedienstete begründete seine Fehlhandlung in der Einvernahme folgend:

„. . . Ich stellte dann auf Gleis 70 eine Wagen-  
gruppe in der Höhe des K 108 fest und rief den  
Wärter des Weichenpostens 8 auf, um zu fragen,  
was mit diesem Wagen sei. Der Wärter teilte mir  
mit, daß diese Wagen für Zug . . . seien. Auf diese  
Auskunft ging ich — ohne mir etwas dabei zu den-  
ken — zu Weiche 154, stellte diese wieder zur Fahrt  
nach Gleis 70 und **sperrte** die Weiche. Kurz darauf  
wurde der Verschubteil von Gleis 66 nach Gleis 70  
geschoben, wobei ich nicht daran dachte, daß ich die  
Weiche umgestellt hatte. Der Verschubteil wurde  
mit zirka 8 Wagen über die Weiche geschoben und  
blieb einige Wagenlängen vor der Wagen-  
gruppe auf Gleis 70 stehen. Als ich die Anordnung der  
Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt des Überstell-  
zuges aus Gleis 70/66 vom Fdl erhielt, **sah ich hin-  
aus**, und meldete die Fahrstraße für den Zug als ge-  
prüft. Ich hatte mir dabei wieder nichts gedacht und  
mir auch die Weiche 154 nicht mehr angesehen . . .“

Beim Zurückschieben des Überstellzuges auf  
Gleis 66/70 um zirka 22.40 Uhr unterließ es der  
Verschubleiter, einen Spitzenverschieber zu stellen.  
Dadurch blieb unbemerkt, daß die Weiche 154 un-  
richtig stand und in der Folge aufgeschnitten wur-  
de. Der Wärter des Weichenpostens 5 bemerkte  
hievon nichts, wiewohl die Weiche (s. Skizze) nur  
wenige Meter vom Dienstposten entfernt liegt.

Als der Fdl im Befehlsstellwerk um 0.28 Uhr  
fernmündlichen Auftrag an den Weichenwärter zur  
Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Aus-  
fahrt des Überstellzuges erteilte, meldete der Wei-  
chenwärter sofort den Vollzug. Eine Fahrstraßen-  
prüfung erschien ihm überflüssig!

Bei der anschließenden Abfahrt des Zuges be-  
fand sich der 23. Wagen auf Weiche 154 und fuhr  
in Richtung Gleis 66, während die folgenden Wa-  
gen nach Gleis 70 gelangten, wodurch es zur Ent-  
gleisung kam.

Der Unfall wird deshalb hier geschildert, weil  
er durch außer acht lassen grundlegender Vorschrif-  
ten verursacht wurde:

DV V 3, Punkt 81: „Verschub darf weder über  
verriegelte noch über schloßgesperrte Weichen er-  
folgen . . .“.

DV V 3, Punkt 83: „Für die richtige Stellung  
der Weichen und Gleissperrschuhe ist der Bediener  
verantwortlich.“

DV V 3, Punkt 264, b): „Bei der Fahrstraßen-  
prüfung ist festzustellen, ob die zur Fahrstraße ge-  
hörenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen  
richtig stehen . . .“.

Auch wurde in diesem Fall die Stellung eines  
Spitzenverschiebers unterlassen.

DV V 3, Punkt 64: „Bei Verschubteilen, bei  
denen sich der Tfz-Führer nicht auf dem vordersten  
Fahrzeug befindet, hat sich ein Verschubbedien-  
ster (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug  
so aufzuhalten, daß er den Verschubweg überblicken  
und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann.“

Das Thema „Spitzenverschieber“ wurde im  
Verkehrs-Unterrichtsblatt wahrlich oft genug be-  
handelt!

Und der Erfolg?: Am 11. Dezember um 2.02  
Uhr kam es im Bf B. zum Zusammenstoß (Flanken-  
fahrt) eines auf Gleis 52 einfahrenden Güterzuges  
mit einem auf Gleis 62 gebildeten, bis über die  
Grenzmarke des Gleises 52 hinaus ragenden, noch  
nicht bespannten Güterzug, wobei der letzte Wa-  
gen dieses Zuges mit allen Achsen entgleiste und  
ebenso wie das Tfz beschädigt wurde.

Zum Unfall kam es **u. a.** deshalb: Um etwa  
1.55 Uhr wurden als letzte Phase der Bildung des  
Güterzuges 12 Wagen von Gleis 70 nach Gleis 62  
überstellt. Der Verschubleiter beabsichtigte, den  
Zug östlich grenzfrei aufzustellen und gab deshalb  
nach Ankuppeln der 12 Wagen Signal zum Zurück-  
schieben. Er unterließ es jedoch, für die geschobene  
Verschubfahrt einen Spitzenverschieber einzuteilen  
bzw. den Wärter des Weichenpostens, in dessen Be-  
reich zurückgeschoben wurde, zu verständigen. Un-  
mittelbar darauf kam es zum Zusammenstoß des  
bereits einfahrenden Güterzuges mit der Wagen-  
gruppe!

Wir wiederholen: Zahlreiche Unfälle, auch der  
letzten Zeit waren nur darauf zurückzuführen, daß  
die Bestimmungen des Punktes 64 der DV V 3  
nicht eingehalten wurden.

## 6. Zugschlußsignale

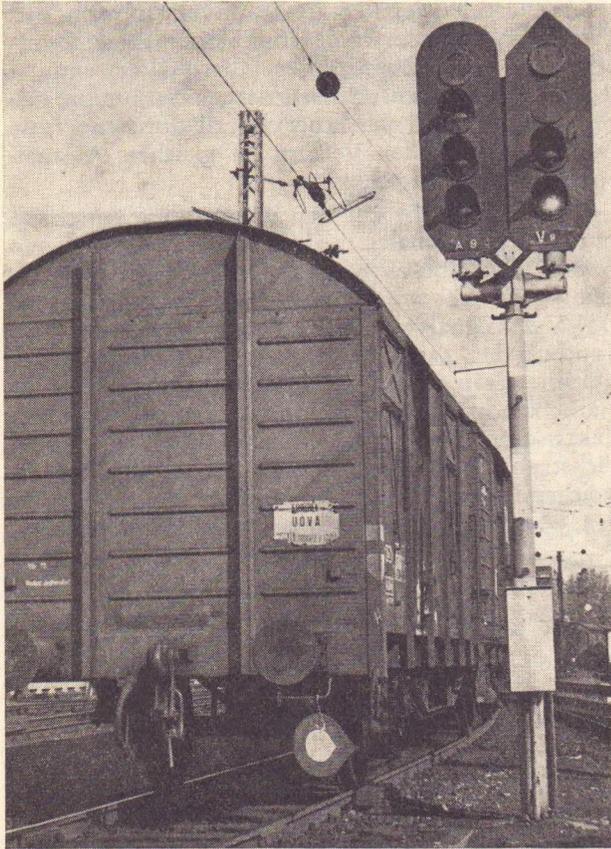
Die DV V 3 sagt im Punkt 459: „Die Zug-  
schlußlaterne ist vom Schlußschaffner, Zughelfer  
oder einem anderen hiezu bestimmten Bf-Bediens-  
teten zum Zug und nach beendeter Fahrt wieder  
zum Aufbewahrungsort zu bringen. Die Zugschluß-  
laternen müssen mit dem Namen des Heimatbf  
und einer Ordnungsnummer gekennzeichnet sein;  
über ihre Verwendung ist vom Heimatbf ein Ver-  
wendungsplan zu führen. Für den Rücklauf nicht  
benötigte Zugschlußlaternen sind ungesäumt dem  
Heimatbf zurückzusenden.“

Soweit die Vorschrift.

Wie sieht die Wirklichkeit aus?

Die Heimatbf von Zugschlußsignalen klagen  
immer, zu wenig Zugschlußsignale zu haben. Es  
wurde festgestellt, daß auch neue Zugschlußsignale  
schon oft nach der erstmaligen Verwendung nicht  
mehr zurückklangen. Auch kommen bei größeren  
Bf Zugschlußsignale, die laut Verwendungsplan ein-  
gesetzt werden, größtenteils nicht zum Heimatbf  
zurück. Bei jenen Zügen, die als Schlußwagen einen  
Personenwagen (z. B. Wagentype 2935) mit einge-  
bautem Zugschlußsignal haben, muß im Abzweigbf  
wegen Abstellens der Kurswagen ein Zugschluß-

signal für die Weiterfahrt ab diesem Bf laut Verwendungsplan beigegeben werden, das dann nicht zurückklingt. Es zeigt dies, daß beim Einsatz von Zugschlußsignalen zumindest sorglos vorgegangen wird. Es sind genug Zugschlußsignale vorhanden, jedoch nicht bei jenen Stellen, die sie verwenden sollen.



Ein nicht mehr gültiges Straßenverkehrszeichen als Zugschlußsignal

Sinn und Zweck der Bestimmungen der DV V 3 und der hiezu ergangenen Verfügungen ist es, den Bf die dort beheimateten Zugschlußsignale sofort zurückzustellen, damit sie wieder eingesetzt werden können. Es könnten alle Züge mit ordnungsgemäßen Zugschlußsignalen ausgerüstet werden, wenn die zuständigen Bediensteten auftragsgemäß handeln würden.

Worauf haben die V-Bediensteten zu achten?

1. Alle Zugschlußsignale, nicht nur die Laternen, müssen mit dem Namen des Heimatbf und einer Ordnungsnummer gekennzeichnet sein. Fehlt die Nummer, kann die Verwendung nicht überwacht werden; fehlt der Heimatbf, kommen die Signale nie wieder zurück.
2. Der Heimatbf hat einen Verwendungsplan aufzustellen; es soll nach Möglichkeit auch im Rücklauf eine Verwendung erfolgen. Selbstverständlich können im Rücklauf die Zugschlußsignale einem benachbarten Zugbildebfb zugesandt werden. Es kann der Rücklauf auch in einem anderen Zugendbf abgeschlossen wer-

den; dieser Bf sendet die Signale dann ohne Verwendung an den Heimatbf zurück.

3. Die Anzahl der Zugschlußsignale muß im Ein- und Ausgang übereinstimmen. Der Verwendungsplan ist daher so zu erstellen, daß alle Zugschlußsignale mit den vorgesehenen Zügen wieder zurückklingen können. Wenn infolge unpaariger Führung der Züge Signale nicht zurückklingen würden, muß im Plan die Rücksendung ohne Verwendung vorgeschrieben werden — selbstverständlich unter Angabe bestimmter Züge. Einfache Aufschreibungen über Verwendung und Rückkehr unter Angabe des Tages, des Zuges und der Ordnungsnummer helfen die Einhaltung der Bestimmungen der DV V 3 zu überwachen.
4. Der Verwendungsplan muß zweckmäßig und seine Durchführung den Bediensteten zumutbar sein. Wenn z. B. das Schlußsignal auf einem Bf-Ende abgenommen und sofort etwa 1000 m zum anderen Bf-Ende getragen werden soll, ist zu prüfen, ob nicht die Überbringung bei der Ablöse, eine Übersendung mit einem Verschub-Tfz oder einem Gepäckwagen zweckmäßiger wäre. Nur ein Verwendungsplan, der im praktischen Dienst eingehalten werden kann, ist brauchbar, auch wenn der Umlauf etwas länger dauert.
5. Zwecks Ausforschung von fehlenden Zugschlußsignalen ist auf dem Bahnhofsgelände und in sämtlichen Diensträumen, nicht nur in den Lampisterien regelmäßig gründlich Nachschau zu halten. Vorgesetzte können ohne Mehrarbeit die Einhaltung dieser Bestimmungen leicht überprüfen.
6. Wenn ein Regelzug nicht im planmäßigen, sondern in einem anderen Bf endet, so hat dieser Bf, auch wenn ihm der Umlaufplan nicht bekannt ist — so wie der Endbf von Bedarfs- oder Sonderzügen — die Pflicht, das Zugschlußsignal ungesäumt dem Heimatbf zuzusenden.
7. Grenzbf haben zu sorgen, daß ÖBB-Zugschlußsignale nicht ins Ausland verschleppt werden, weil sie von dort erfahrungsgemäß nicht mehr zurückkommen.

An welchen Orten finden sich mitunter Zugschlußsignale, wo sie gar nicht hingehören?

1. In Bf, die den dauernden Kampf um diese Signalmittel nicht kennen. Es muß jedem V-Bediensteten selbstverständlich sein, für die Rücksendung nicht benötigter Zugschlußsignale zu sorgen.
2. Auf Triebfahrzeugen und in Gepäckwagen. Alle Zugschlußsignale, die nicht zur Ausrüstung der Tfz gehören, sind der vorgesehenen Verwendung zuzuführen, also dem Heimatbf zu übersenden.
3. Auch auf Bahnanlagen.

Wenn täglich nur 2 Zugschlußsignale infolge mangelhafter Verwendungspläne oder unterlassener

Rücksendung nicht in den Heimatbf zurücklangen, geht innerhalb weniger Jahre der Bestand eines Dionsbereiches verloren.

Hiezu auszugsweise der Telegrammbrief der Dion Wien Zl. 400/418 a-1971 betr. Gebarung mit Zugschlußsignalen:

„. . . In letzter Zeit mußte immer wieder — besonders im Bereich der Wiener Verbindungsbahn — festgestellt werden, daß der Zugschlußsignalgebarung seitens der hierfür berufenen Bediensteten nicht die nötige Aufmerksamkeit zugewendet wird. Es kommt häufig vor, daß Züge mit ganz unzulänglichen oder unvorschriftsmäßigen Behelfszugschlüssen ausgerüstet sind, daß bei manchen Zügen das Zugschlußsignal überhaupt gänzlich fehlt oder die elektrisch bzw. mit Petroleum beleuchtbaren Zugschlußlaternen während der Nachtstunden unbeleuchtet bleiben.

Wir sehen uns daher zur Wahrung der Sicherheit des Betriebes und zur Vermeidung von Verspätungen wegen etwa notwendiger Feststellung des Vorhandenseins von Zugschlußsignalen neuerlich veranlaßt, die bezüglich Bestimmungen der DV V 2 und V 3 **nachdrücklichst** in Erinnerung zu bringen.

## 7. Etwas für jeden

### Maßnahmen bei Ausfall der E-Bremse bei den Einheiten 4010

(Auszug aus DA. 5107-34-71 vom 30. November 1971 der GD)

„Um bei Senkfahrten auf Steilstrecken eine Überlastung der Klotzbremse des Triebkopfes 4010 bei Ausfall seiner E-Bremse zu vermeiden, ist im letzten Anhaltebf vor Beginn der Senkfahrt die Druckluftbremse des Triebkopfes von der Stellung „S“ in die Stellung „P“ zu bringen. Nach durchgeführter Senkfahrt ist die Bremse bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit wieder in die Stellung „S“ zurückzustellen.

Wird die E-Bremse während einer Senkfahrt auf einer Steilstrecke untauglich, dann ist im nächsten Bf anzuhalten und die Umstellung vorzunehmen.

Schließt an die Steilstrecke eine Talstrecke an, in der wegen der dort möglichen hohen Fahrgeschwindigkeit das Bremsausmaß „P“ mit 135% bei einem voll besetzten 6-teiligen Zug nicht ausreicht, sondern auf die Stellung „S“ mit 143% umgestellt werden muß, dann ist der Zug zur Vornahme der Umstellung im Bf am Beginn der Talstrecke anzuhalten.

Vorstehende Anordnung gilt auch für das Abschleppen eines Zuges 4010, wenn die vorgespannte Lokomotive nicht mit einer tauglichen, leistungsfähigen E-Bremse ausgerüstet ist, mit der der Zug 4010 während der Senkfahrt abgestützt werden kann. Besitzt die Vorspannlokomotive keine E-

Der Ausrüstung der Züge mit den den Sichtverhältnissen des ganzen Zuglaufes entsprechenden Zugschlußsignalen ist besonderes Augenmerk zuzuwenden. Die Herren BK wollen anlässlich ihrer Kontrolltätigkeit die Einhaltung vorstehender Anweisung laufend überwachen und gegen festgestellte Mißstände sogleich entsprechend einschreiten.“

Bei einer jährlichen Auslieferung von rund 1000 Zugschlußsignalen ist es unverständlich, daß Züge immer wieder ohne vorschriftsmäßige Kennzeichnung ihres Zugschlusses fahren (Verwendung sogenannter Fetzenschlüsse), da bei ordnungsmäßiger Gebarung ein jährlicher Abfall durch normale Ausmusterung oder Verlust im gleichen Ausmaß vollkommen ausgeschlossen ist.

Mit Rücksicht auf den übergroßen Verschleiß an Zugschlußsignalen wurde eine rückstrahlende Zugschlußscheibe entwickelt, die auch bei Dunkelheit verwendet werden kann. Sie zeigt die nach DV V 2 (Signalvorschrift), Punkt 61 für die Verwendung bei Tag vorgesehene rote Kreisfläche auf weißem Grund und leuchtet bei entsprechender Platzbeleuchtung oder Anstrahlung mit einer elektrischen Handlampe gut sichtbar auf. Diese rückstrahlende Zugschlußsignalscheiben dürfen abweichend von den Bestimmungen der DV V 2 b. a. w. nur auf **Nebenbahnen** verwendet werden.

Bremse, mit der sie wenigstens ihr Eigengewicht abstützen kann, dann muß ihre Zusatzbremse betätigt werden.

Allfällige in diesem Sinne von den BB-Direktionen bereits erlassene Anordnungen (z. B. Zl. 370/6-1971 vom 5. November 1971 der BB-Direktion Innsbruck) bleiben dann in Gültigkeit, wenn sie der vorliegenden Anordnung nicht widersprechen.“

Es ist selbstverständlich, daß bei Umstellung der Bremse eine neue Bremsberechnung erforderlich und dies im Fahrtbericht festzuhalten ist.

### Entleerung der Wasseranlagen bei Reisezugwagen

Aus gegebenem Anlaß wird darauf verwiesen, daß bei Frostwetter auf die Einhaltung der Bestimmungen gemäß ZSV 10 und RIC, § 46, Ziff. 5 besonders zu achten ist. Ungeheizte Wagen in Leerzügen und ausgesetzte Kurswagen sind dementsprechend in den Grenzbahnhöfen besonders zu überprüfen.

### Beobachtetes

Auf einer stark befahrenen zweigleisigen Hauptbahn wurden zwei Bf vom zuständigen Betriebskontrollor beauftragt, in einem bestimmten Zeitraum innerhalb von 7 Tagen jene Züge festzuhalten, die während der Beleuchtungsdauer (lt. Beleuchtungskalender, Anlage 1 der DV V 2) mit unvollständigem Zugschlußsignal verkehrten.

Es waren dies:

- 2 Züge ohne Zugschlußsignal
- 2 Züge mit Behelfs-Zugschlußsignal
- 21 Züge mit Tagscheibe
- 89 Züge mit unbeleuchtetem Zugschlußsignal.

Von diesen 114 Zügen mit unvollständigem Zugschlußsignal entfallen auf einen Fdl pro Nachtschicht mehr als 16 Züge.

Bemerkenswert ist auch, daß von den 89 Zügen mit unbeleuchtetem Zugschlußsignal 46 Züge der einen Fahrtrichtung erst 14 bzw. 16 km weit von ihrem Ausgangsbf gefahren waren.

#### Eintragung der Begleiter von Sonderliegewagen in den Fahrtbericht

(Aus DA. 31755-2-71 vom 23. Dezember 1971 der GD)

„Liegewagenbegleiter, die nicht Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen sind, z. B. Angestellte des Österreichischen Verkehrsbüros (ÖVB), die im Auftrag der Österreichischen Bundesbahnen Sonderliegewagen begleiten, zählen nicht zur Zugbegleitmannschaft und sind daher nicht in die dafür vorgesehenen Spalten des Fahrtberichtes einzutragen. Zum Nachweis über die erbrachte Dienstleistung sind solche Liegewagenbegleiter jedoch zukünftig mit ihrem Namen und der Nummer des Liegewagens, den sie begleiten, in Spalte ‚Bemerkungen‘ des Fahrtberichtes einzutragen.“

#### Bedarfsaufenthalt

In letzter Zeit mehren sich die Fälle unerlaubter Durchfahrten von Reisezügen in Verkehrsstellen mit Bedarfsaufenthalt. Einzelne Fälle sind auf unterlassene Berichtigung des Buchfahrplanes, andere wieder auf Unachtsamkeit der Zugmannschaft sowie auf Nichtbeachtung der Bestimmung des Punktes 304 der DV V 3 zurückzuführen, die u. a. besagen:

„. . . Ein Zug, für den ein Bedarfsaufenthalt vorgesehen ist, gilt als Durchfahrzug. Er hat jedoch so langsam einzufahren, daß er im Bedarfsfall zuverlässig anhalten kann.“

In Verkehrsstellen ohne Fdl ist bei Bedarf zum Anhalten wie folgt vorzugehen:

Reisezüge haben anzuhalten, sobald auf dem Bahnsteig Personen wahrgenommen werden, die ihre Absicht ausdrücken, mitfahren zu wollen. Zur Ermöglichung des Aussteigens hat der Schaffner dem Zugführer oder dem Tfz-Führer das erforderliche Anhalten mündlich bekanntzugeben. War dies nicht möglich, dann hält der Schaffner bei Einfahrt in die Verkehrsstelle auf der Bahnsteigseite — im Bogen auf der Bogeninnenseite — seinen Arm, bei Dunkelheit die weißleuchtende Laterne, waagrecht beim Wagenfenster derart hinaus, daß das Zeichen von der Tfz-Mannschaft wahrgenommen werden kann. Diese hat darauf zu achten, ob ein solches Zeichen gegeben wird.“



#### AUCH AUF DEINEN SCHILLING KOMMT ES AN!

Wir wollen helfen, wo Not ist! Wir wollen für Waisen und Unfallopfer sorgen. Einer allein ist zu schwach dazu — gemeinsam können wir es.

Der monatliche Mitgliedsbeitrag beim Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB beträgt nur 1.— S.

Komm zu uns und hilf uns helfen!  
Dein Vertrauensmann weiß mehr darüber.



### Reisezugschaffner !

In den dafür vorgesehenen Zügen ist jeder Fahrgast vom Schaffner unaufgefordert mit dem Werbeprospekt „Ihr Zugbegleiter“ zu betei- len.

Beschwerden über mangelhafte Beteiligung der Fahrgäste mit dem Werbeprospekt und häufige Beobachtungen veranlassen uns, auf die strikte Einhaltung der o. a. Anordnung zu dringen.

Es muß immer wieder festgestellt werden, daß dieses Werbematerial entweder überhaupt nicht verteilt oder ohne Rücksicht auf die Besetzung des Zuges achtlos in die Gepäcknetze oder auf die leeren Sitzplätze gelegt wird. In einigen Fällen waren ganze Bündel an irgend einer Stelle des Zuges (WC, Gepäckwagen) abgelegt.

Der bei den Fahrgästen sehr beliebte Fahrplanauszug soll nicht nur durch persönliche Übergabe kundenwerbend wirken, sondern muß auch im Interesse der darin inserierenden Firmen verteilt werden!

### Pünktlichkeit — Sicherheit !

Wie die durchgeführten Laufüberwachungen beweisen, hat die Pünktlichkeit des Zugverkehrs nachgelassen. Freilich gab es viele Behinderungen technischer Art, es wäre aber unbillig, sie für diese Entwicklung allein verantwortlich zu machen.

Wesentlich mitbestimmend war die unrichtige Einstellung der am Ablauf des Zugverkehrs beteiligten Mitarbeiter zum Pünktlichkeitsbegriff.

Fahrpläne sind Warenkatalogen eines großen Unternehmens gleichzuhalten. Mit ihnen wird die Ware „Verkehrsleistung“ in verschiedenen Qualitätsstufen angeboten.

Unser Kunde darf erwarten, genau die Ware zu erhalten, die ihm offeriert wurde. Dies ist aber dann nicht der Fall, wenn ein Zug, der zu einer bestimmten Minute in einem Bf einzutreffen hätte, dort zu spät ankommt.

Dabei ist es nicht wesentlich, ob die Unpünktlichkeit nur wenige Minuten beträgt oder ein höheres Maß erreicht und ob sie einen internationalen oder einen Berufsfahrerzug betrifft. Größere Verzögerungen — durch außerordentliche Ereignisse herbeigeführt — sind dem Bahnbenützer viel leichter verständlich zu machen und werden von ihm viel eher toleriert als die tägliche schleichende Unpünktlichkeit derselben Verbindung im Ausmaß von nur wenigen Minuten.

Es ist eine bedauerliche Tatsache, daß viele Berufskollegen von heute sehr im Gegensatz zur Auffassung, die derzeit noch bei anderen Verwaltungen hoch gehalten wird, von einer Verbindung, auf der stets geringfügige Verspätungen auftreten, sagen, daß diese Züge ohnedies gut seien.

Nein, gerade solche Züge sind schlecht, weil es sich um eine Vielzahl vom gleichen Übel behafteter Verbindungen handelt und durch sie ein sehr nachteiliges Bild erzeugt wird: Das der mangelnden Präzision.

### Wie kann zur Beschleunigung des Fernschreibverkehrs beigetragen werden?

Bedenke: Ein Fernschreiben ist eine eilige, schriftliche Nachricht, die den Empfänger raschest erreichen soll.

Beachte daher:

1. Ein Fernschreiben muß kurz, aber verständlich abgefaßt sein. Überflüssige Worte und alle Höflichkeitsfloskeln vermeiden, sie kosten Zeit und belegen unnütz die Fernschreibrichtungen. Auch die Anwendung langatmiger „Betreffs“ ist unnötig.
2. Nachrichten, die auch mittels Dienstpost den Empfänger zeitgerecht erreichen, sind als gewöhnliche Dienstpost bzw. wenn vorgesehen, als eingeschriebene Dienstpost, abzufertigen.
3. Fernschreiben nie sammeln und nicht stoßweise, sondern laufend der Fernschreibstelle zuleiten. Du verhinderst dadurch, daß Telegramme in den Fernschreibstellen liegen bleiben.
4. Verlange nicht mehr Abschriften von Fernschreiben, als unbedingt nötig sind. Auch sie kosten zwecklos Zeit und Material.
5. Bedenke immer, wieviel Du für das von Dir veranlaßte Fernschreiben zahlen müßtest, wenn es privaten Inhaltes wäre !

### Dienstfreier Blockwärter verhütet Zusammenprall

Am 10. Oktober 1971 hatte Blockwärter Ferdinand Egger der Streckenleitung Wörgl dienstfrei und war zwischen den Bf Kundl und Brixlegg in der Nähe des Wärterhauses 24, das er mit seiner Mutter bewohnt, mit Holzarbeiten beschäftigt. Um etwa 14.30 Uhr sah er, daß sich Rinder, die bis kurz vorher am benachbarten Grundstück geweidet hatten, auf den Gleisen befanden. Egger nahm sofort ein Fahrrad und fuhr schnell zu den etwa 400 m entfernten Tieren. Inzwischen traf auch deren Besitzer am Bahnkörper ein und es gelang, die 11 auf den Gleisen stehenden Tiere noch knapp vor dem herannahenden Städtesschnellzug TS 117 (Graz—Innsbruck) wegzutreiben.

Zweifelloos hat Egger damit einen möglicherweise folgenschweren Zusammenprall des Zuges mit den Tieren verhindert. Er wird deshalb auch von der Dion Innsbruck belobt und belohnt werden.

## 8. Kundendienst

Ein Mitarbeiter des ORF schrieb uns:

„Wenn ein Autofahrer dem Schaffner des Zuges (ab Klagenfurt 12.58 Uhr nach Wien, am 29. November 1971) seine Hochachtung ausspricht, will ich, daß dies auch seine vorgesetzte Dienststelle weiß, denn solche Mitarbeiter sind einsame Spitze! Nie vorher erlebte ich, beim Einsteigen von einem ÖBB-Mann begrüßt zu werden. Ungefragt wird das pünktliche Eintreffen in Wien bestätigt, ja vielmehr, während er die Karten überprüft auch mitgeteilt, daß der Zug — sollte mir dies bequemer sein — auch in Meidling hält.

Auch vom Vorhandensein eines Speisewagens wird man informiert sowie jedem Fahrgast gute Reise gewünscht. Aber dies ist noch nicht alles: Älteren Leuten bringt er Koffer zum Ein- bzw. Ausstieg, hilft gebrechlichen Leuten in den Mantel, sagt auf Wiedersehen, erklärt von sich aus jedem die Anschlußzüge und auf welches Gleis man sich zu begeben hat, ruft ständig die Bahnhöfe aus bzw. gibt an, wie lange es bis zu diesem dauert. Ein gelernter Österreicher kann es nicht mehr fassen, daß jemand seine Arbeit als freudige Berufspflicht betreibt. Sicher wäre es zuviel verlangt, diesem unbekanntem ÖBB-Repräsentanten eine Anerkennung zu erweisen; sie finden keinen besseren Mann.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Helmut T. (ORF), 1170 Wien“

Doch damit nicht genug: Fast zur gleichen Zeit informierte uns eine Dame aus Wien, die am 10. November 1971 mit Zug 232 nach Wien gefahren war, im gleichen Sinn von dem vorbildlichen Verhalten des unterdessen ausfindig gemachten Zugführers Assistent Alfred **Staber**, Bf Villach Hbf, über den wir bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stück aus 1971 eingehend berichteten.

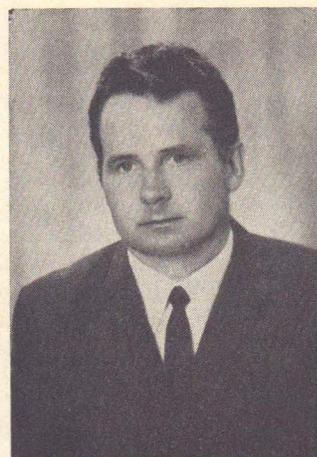
Die BBDion Villach beabsichtigt nunmehr, den Bediensteten für seine über das normale Maß der Pflichterfüllung weit hinausgehende Tätigkeit zu beloben und zu belohnen.

## 9. Unfallverhütung

Am 21. Dezember um 23.23 Uhr wurde im Bf Wien Westbf ein Wagenmeister beim Herausziehen eines Heizkabels bei einem Postbeiwagen — bei eingeschalteter Vorheizanlage — durch einen Lichtbogen an den Augen und im Gesicht verletzt.

Dieser Unfall veranlaßt uns darauf hinzuweisen, daß es sich bei der Handlungsweise des Wagenmeisters um keinen Einzelfall handelte. Immer wieder kann man auch Verschieber und Kuppler beobachten, wie sie Heizkupplungen trotz „Stromabnehmer hoch“ lösen oder verbinden.

Nach wie vor gelten die Bestimmungen der Punkte 1 bis 4 des Merkblattes 830/4 „Bedienung der elektrischen Zugheizung“, die lauten:



Daher: **Zugführer Staber vor den Vorhang!**

### „Ein Lob an die Bundesbahn!“

Als ich am 25. Oktober 1971 von Bad Hofgastein um 14.13 Uhr mit dem Kurswagen nach Wien fuhr, hatten wir vor Schwarzach-St. Veit einen Schienenbruch. Dieser erforderte zirka 45 Minuten Aufenthalt auf der Strecke.

Um zirka 16.30 Uhr kamen wir in Salzburg an. Ein überaus freundlicher Stationsvorstand stieg in unseren Wagen ein und sagte uns Fahrgästen, daß infolge der großen Verspätung der Kurswagen nach Wien nicht mehr an den vorgesehenen Expreszug angekuppelt werden könnte.

Er forderte uns mit höflichen und freundlichen Worten auf, um die Verspätung nachholen zu können, den von Salzburg um 17.57 Uhr abfahrenden TRANSALPIN ohne Platzkarten zu benützen, und zwar unter Verwendung aller leeren Sitzplätze der 2. und 1. Klasse. Eine vornehme, sinngemäße und nette Werbung für den guten und verständnisvollen Willen der ÖBB.

Hochachtungsvoll  
L. S., 1120 Wien“

Hier war es Revident Johann **Hager**, Fdl, Bf Salzburg, der vorbildlichen Kundendienst übte.

- „1. Die Bedienung der elektrischen Wagenheiz-einrichtungen im Betriebe obliegt dem Bahnhofs-dienst, dem Zugbegleitdienst und, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, auch dem technischen Wagenaufsichtsdienst.
2. Die Überwachung und Instandhaltung der elektrischen Wagenheiz-einrichtungen im Betriebe obliegt dem technischen Wagenaufsichtsdienst.
3. Die Heizkupplungen zwischen den Fahrzeugen dürfen nur gekuppelt oder entkuppelt werden, wenn sie nicht unter Spannung stehen, also der Zugheizschalter auf dem Tzf ausgeschaltet und außerdem die Stromabneh-

mer gesenkt sind, oder beim Heizen aus der Vorheizanlage der Schalter des betreffenden Heizständers ausgeschaltet und außerdem die Heizkupplung des Heizständers vom Wagen gelöst, in der Blinddose verwahrt und das Signal 78 „An die Vorheizanlage angeschlossen“ entfernt ist.

4. Die mit dem Kuppeln beauftragten Bediensteten haben sich daher vor dem Kuppeln oder vor dem Entkuppeln, nachdem der entsprechende Auftrag „Heizung aus, Strobabnehmer senken“ bzw. „Heizung aus, Heizständerkupplung lösen“ gegeben wurde, jedesmal
  - 4.1 durch Befragen des Triebfahrzeugführers zu vergewissern, ob der Zugheizschalter ausgeschaltet und die Stromabnehmer gesenkt sind,
  - 4.2 zu überzeugen, ob beim Anschluß an eine Vorheizanlage der entsprechende Schalter am Heizständer ausgeschaltet, die Heizkupplung vom Wagen gelöst, in der Blinddose versorgt und das Signal 78 „An die Vorheizanlage angeschlossen“ entfernt ist.“

#### Unfallverhütung im Betriebsdienst

In den Monaten Jänner bis Dezember 1971 kam es im Betriebsdienst zu 764 Personalunfällen, die sich wie folgt aufschlüsseln:

- 130 Unfälle beim Kuppeln. Hierbei wurde 1 Bediensteter getötet, 26 schwer und 103 leicht verletzt;
- 32 Unfälle beim Hemmschuhlegen. Hierbei wurden 9 Bedienstete schwer und 23 leicht verletzt;
- 180 Unfälle beim Auf- und Abspringen auf bzw. von bewegten Fahrzeugen. Hierbei wurden 2 Bedienstete getötet, 39 schwer und 139 leicht verletzt;
- 369 Unfälle während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen. Hierbei wurden 8 Bedienstete getötet, 84 schwer und 277 leicht verletzt;
- 53 Unfälle im Wagenreinigungsdienst. Hierbei wurden 11 Bedienstete schwer und 42 leicht verletzt.

Besonders gravierend ist die hohe Anzahl der Unfälle während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen, die mehr als 48%, also nahezu die Hälfte aller während des Untersuchungszeitraumes eingetretenen Personalunfälle ausmacht, wobei als besonders tragisch der Verlust von 8 Mitarbeitern bezeichnet werden muß.

Es erscheint daher als dringend geboten, 1972 den Schwerpunkt der Aufsichtstätigkeit auf das richtige Verhalten im Bereich der Gleisanlagen zu richten. Nur bei gewissenhafter Beachtung der Bestimmungen des Punktes 2.5.2 der DV A 40, Heft 2, kann diese hohe Unfallquote verringert werden. Alle Mitarbeiter, die Gleisanlagen betreten müssen, sollen sich der damit verbundenen Gefahren stets bewußt sein und ihr Verhalten entsprechend einrichten. Das beste Rüstzeug hierzu geben uns doch die Bestimmungen, die im vorgenannten Punkt enthalten sind. Mitarbeiter! Ruft Euch diese Bestimmungen in Erinnerung und handelt danach! Ihr bewahrt damit Euch selbst und andere vor Unfällen!

#### Würdigung der Arbeit der Sicherheitsbeamten II und III für den Betriebsdienst

Auch im Jahre 1971 haben die Sicherheitsbeamten II und III in hervorragender Weise für den Unfallverhütungsdienst gearbeitet.

#### Überprüfte Verkehrsstellen und festgestellte Unfallquellen:

A. Durch die Sicherheitsbeamten II für den Betriebsdienst:

BBDion	Überprüfte Verkehrsstellen	Aufgezeigte Unfallquellen	Hievon bereits beseitigt
Wien	202	204	156
Linz	79	242	191
Innsbruck	10	12	5
Villach	53	261	180
Insgesamt	344	719	532

B. Durch die Sicherheitsbeamten III für den Betriebsdienst:

BBDion	Aufgezeigte Unfallquellen	Hievon bereits beseitigt
Wien	357	198
Linz	382	368
Innsbruck	4	4
Villach	293	260
Insgesamt	1036	830

Es wurden daher im Jahre 1971: 1755 Unfallquellen aufgezeigt, wovon in kürzester Zeit 1362 beseitigt werden konnten.

Allen Sicherheitsbeamten für den Betriebsdienst sei an dieser Stelle für ihre hervorragende Arbeit gedankt.

## 10. Lösung des 39. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung lautet:

K 104, 107, 109, 113 und 115.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):  
BB-Revident Friedrich Schiller, Fdl, Bf Zeltweg;
2. Preis (S 500,—):  
Verschieber Leopold Pasching, Bf Absdorf-Hipersdorf;
3. Preis (S 200,—):  
Lohnbediensteter Stefan Schleicher, Verschieber, Bf Villach Hbf;

1. Trostpreis (S 100,—):  
BB-Assistent Max Kitzler, Zugführer, Bf St. Pölten;
2. Trostpreis (S 100,—):  
Verschieber Franz Schmidhofer, Bf Villach Hbf;
3. Trostpreis (S 100,—):  
BB-Adjunkt Jakob Lessiak, Zugführer, Bf Villach Hbf;
4. Trostpreis (S 100,—):  
Verschieber Alois Preuer, Bf Attnang-Puchheim;
5. Trostpreis (S 100,—):  
ÖBB-Lehrling Rudolf Kronberger, Bf Wels.

Die Preise gehen den Gewinnern umgehend zu.



Von links nach rechts: Leiter der Abt. III/1 der GD, Vertrauensmann, Fachbeamter f. d. Unfalldienst, Verfasser des VUB, Leiter des Vorschriftenwesens, Fortuna.

### 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

**Sie müssen nicht nur Bahnhof verstehen,  
wenn wir von Arbeit sprechen.  
Wir suchen auch Fahrpersonal.**



**Der Zugführer.** Der Chef, der immer auf Achse ist. Der Zugführer ist Chef des Zuges. Er übernimmt den Zug im Zugausgangsbahnhof. Vom Fahrdienstleiter wird er über Besonderheiten der Strecke informiert. Informationen, die er dem Triebfahrzeugführer weitergibt. Langsamfahrstellen. Gleiswechselbetrieb. Abgeschaltete Fahrleitungen. Doppeltes Wissen. Doppelte Sicherheit. So ist das bei der Bahn. Der Zugführer trifft während der Fahrt alle für den reibungslosen Ablauf notwendigen Entscheidungen. Voraussetzungen für den Chef des Zuges: Bahnärztliche und eignungspsychologische Untersuchung, Befähigungsnachweis zur Überprüfung der Rechen- und Rechtschreibkenntnisse. Aufnahme als Schaffner, Schaffnerprüfung, Zugführerprüfung.

**Der Schaffner.** Er hat einen wichtigen Aufgabenbereich: Schaffner in Güterzügen, Schaffner in Personenzügen. Von ihm wird Verantwortungsbewußtsein erwartet. Wie von allen Menschen, die beruflich mit Sachwerten und Geld zu tun haben. Der Schaffner stellt den direkten Kontakt zu den Fahrgästen her. Demzufolge wird auch Höflichkeit erwartet. Viele Fahrgäste haben viele Fragen: Wo muß ich umsteigen? Wieviele Stationen noch bis Innsbruck?

**Alle haben Vertrauen** zum Schaffner, und er weiß dieses Vertrauen zu schätzen. Manchmal wird er auch der gute Geist sein müssen. Oder Mädchen für alles. Wenn der kleine Georg sich im Zug verlaufen hat. Oder die hübsche junge Dame sich mit ihrem Koffer verschätzt hat. Oder Waldi zu selbständig geworden ist. Kurz,

ein Schaffner muß auch Mensch sein können. So ist das bei der Bahn. Auf den Schaffner warten viele Aufgaben. Menschliche und interessante. Und interessante Aufstiegsmöglichkeiten. Wie man Schaffner wird? Bahnärztliche und eignungspsychologische Untersuchung, Befähigungsnachweis zur Überprüfung der Rechen- und Rechtschreibkenntnisse. Dann folgt die Aufnahme als Schaffner, zuerst in den Güterzügen, später in Personenzügen.

**ÖBB.  
Die Bahn braucht Fahrpersonal.**