

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Zusatzbestimmungen

zur Signal-
und zur Verkehrsvorschrift

(ZSV)



Im Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Zusatzbestimmungen

zur Signal-
und zur Verkehrsvorschrift
(ZSV)



Im Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen

Vorbemerkungen

Die vorliegende Sammlung „Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift“ — in der Folge kurz „ZSV“ genannt — bezweckt die Zusammenfassung aller Bestimmungen und Erläuterungen, die zusätzlich zu diesen Vorschriften erlassen werden und wegen ihrer Sonderheit oder ihres Umfangs dort nicht aufgenommen sind.

Die ZSV gliedern sich in
den Teil I: Zusatzbestimmungen zur Signalvorschrift (DV V 2) und in
den Teil II: Zusatzbestimmungen zur Verkehrsvorschrift (DV V 3, V 28).

Die Verfügungen erscheinen als lose Einlageblätter, die für jeden Teil mit fortlaufenden Ordnungsnummern in arabischen Ziffern versehen sind; jeder Ordnungsnummer ist die auf den betreffenden Teil hinweisende Zahl I bzw. II vorgesetzt. Auf jeder Einlage sind unterhalb der Gegenstandsbezeichnung die bezüglichen Punkte der jeweils in Betracht kommenden Dienstvorschrift angeführt. Die Einlagen sind in die Sammelmappe einzuordnen und die den einzelnen Teilen vorgehefteten Verzeichnisse laufend zu führen.

Die Ordnungsnummer der jeweiligen Einlage ist in der angeführten Dienstvorschrift bei den entsprechenden Punkten vorzumerken.

Die Kenntnis der Zusatzbestimmungen ist für die Bediensteten in jenem Ausmaß vorgeschrieben, als es ihr Dienst erfordert.

Teil I

Zusatzbestimmungen

zur

Signalvorschrift

I

Signal-
vor-
schrift

V 2



Ergänzungen und Änderungen der Signalvorschrift

Zu DV V 2, Punkt 3.

Alle Ergänzungen und Änderungen der Signalvorschrift werden — fortlaufend genummert — im Amtsblatt der Generaldirektion und in Berichtigungsblättern bekanntgegeben.

Die mit der Signalvorschrift persönlich beteiligten Bediensteten erhalten auch die bezüglichen Berichtigungsblätter; sie sind für die Berichtigung der Dienstvorschrift verantwortlich. Für die Berichtigung der dienstpostenweise verteilten Vorschriften sorgt der Dienstvorstand.

Signalzugschlußstellen

Zu DV V 2, Punkt 47.

Die Signalzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die ein Zug mit Schlußsignal überfahren haben muß, damit das den Raumabschnitt begrenzende Hauptsignal auf Halt gestellt werden darf und den Zug dadurch gegen nachfahrende Züge deckt. (Ausnahme bei Ausfahrtsignalen siehe DV V 3, Punkt 518.) Die Signalzugschlußstelle muß daher so gelegen sein, daß der Signalbediener entweder durch Ausblick auf das Zugschlußsignal oder durch besondere Einrichtungen feststellen kann, ob der Zug vollständig ist.

Siehe auch ZSV II/15.

Teil II

Zusatzbestimmungen

zur

Verkehrsvorschrift

Verzeichnis
der eingelegten Verfügungen

Einlage Nr.	Zu Punkt		Gegenstand	Gültig ab	Außer Kraft ab
	der DV				
	V 3	V 28			
1	4	4	Ergänzungen und Änderungen der Verkehrsvorschrift	1. 1. 1951	
2	19	—	Nachweis der Streckenkennntnis	1. 1. 1951	
3	43	—	Gleisbezeichnung	1. 1. 1951	
4	46, 664, 666 c)	35, 316	Arten der Weichensicherung; Geschwindigkeit beim Befahren der Weichen	1. 1. 1951	
5	52	41	Zweitschlüssel zu Schließern von sicherungstechnischen Einrichtungen	1. 1. 1951	
6	55	44	Reinigen und Schmieren der Weichen	1. 1. 1951	
7	68	—	Zugnumerierung	1. 1. 1951	
8	71	—	Richtlinien für die Aufstellung von Fahrplänen	1. 1. 1951	
9	137, 243	95	Kupplungen besonderer Bauart	1. 1. 1951	
10	143	98	Verwendung einlaschiger Bremschuhe	1. 1. 1951	
11	159	—	Rollzettelverfahren	1. 1. 1951	
12	206	—	Wasserfüllung bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen	1. 1. 1951	
13	239, 779, 788	—	Trieb-, Steuer- und Beiwagen	1. 1. 1951	

Verzeichnis
der eingelegten Verfügungen

Einlage Nr.	Zu Punkt		Gegenstand	Gültig ab	Außer Kraft ab
	----- der DV				
	V 3	V 28			
14	317	130	Richtlinien für die Aufstellung der Bahnhofdienstordnung	1. 1. 1951	
15	413, 415	173, 175	Zugschlußstellen	1. 1. 1951	
16	448	—	Fahrtwegprüfung bei örtlichen Schwierigkeiten	1. 1. 1951	
17	598	286	Schrankendienst	1. 1. 1951	
18	648	—	Kurzzüge	1. 1. 1951	
19	660	—	Einmann- und Einfachmannbesetzung von Triebfahrzeugen	1. 1. 1951	
20	737	—	Lautsprecheranlagen	1. 1. 1951	
21	816	—	Wagenausweis	1. 1. 1951	
22	858, 885, 331	—	„Verkehrs- und Bauanweisung“ (VBA), „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten“ (La)	1. 1. 1951	

Ergänzungen und Änderungen der Verkehrsvorschrift

Zu DV V 3, Punkt 4,
zu DV V 28, Punkt 4.

Alle Ergänzungen und Änderungen der Verkehrsvorschrift werden — fortlaufend genummert — im Amtsblatt der Generaldirektion und in Berichtigungsblättern bekanntgegeben.

Die mit der Verkehrsvorschrift persönlich beteiligten Bediensteten erhalten auch die bezüglichen Berichtigungsblätter; sie sind für die Berichtigung der Dienstvorschrift verantwortlich. Für die Berichtigung der dienstpostenweise verteilten Vorschriften sorgt der Dienstvorstand.

Nachweis der Streckenkenntnis

Wird nachgeliefert.

Gleisbezeichnung

Zu DV V 3, Punkt 43.

In Bahnhöfen, wo das Streckengleis auf der einen Bahnhofseite in ein anderes Bahnhofgleis mündet als das Streckengleis auf der anderen Bahnhofseite (sogenannter Achssprung), erhält jenes Bahnhofgleis die Nummer „1“, welches die unmittelbare Fortsetzung des aus der Richtung vom Anfangspunkt einmündenden Streckengleises bildet.

Ein zwischen den durchgehenden Hauptgleisen eines Bahnhofes liegendes Mittelgleis erhält die Bezeichnung „M 2“, das ist Mittelgleis 2 (zum Unterschied vom durchgehenden Hauptgleis 2).

Für Schleifengleise im Bahnhofbereich, das sind Gleise, die für Zugfahrten ohne Berührung der eigentlichen Bahnhofgleisanlage bestimmt sind, ist die Bezeichnung „S“ anzuwenden. Bei zweigleisigen Schleifen sind die Schleifengleise in Übereinstimmung mit der Numerierung der anschließenden Streckengleise bzw. der Streckengleise der wichtigeren Bahnlinie mit „S 1“ und „S 2“ bezeichnet.

In den Fahrplänen der Züge, die planmäßig über ein Bahnhofscheifengleis zu fahren haben, ist dies in der Spalte 5 „Einfahrt“ durch Anführung der Gleisbezeichnung „S“ bezeichnet.

In Abzweig-(Anschluß-)bahnhöfen ist für die Festsetzung des Bahnhofgleises 1 das Streckengleis der Hauptbahn bzw. das der verkehrsdienstlich wichtigeren Bahnlinie maßgebend.

Stumpfgleise, die in Fortsetzung eines anderen Gleises (allenfalls auch Stumpfgleises) verlaufen, werden mit der Nummer dieses Gleises unter Beifügung eines Kleinbuchstabens bezeichnet, sofern sie nicht eine für sich abgegrenzte Gleisgruppe bilden, deren Gleise gemäß folgendem Absatz besonders bezeichnet sind. Liegen zwei Stumpf-

gleise in gleichem oder annähernd gleichem Abstand von einem gemeinsamen Nachbargleis, so daß sie gewissermaßen Teile eines durchgehenden Gleises darstellen, dann sind sie gemeinsam mit der ihrer Lage zum Nachbargleis entsprechenden Nummer bezeichnet, müssen jedoch — jedes für sich — durch Beifügung eines Kleinbuchstabens eindeutig gekennzeichnet sein.

Gleise, die für sich eine besondere Gruppe bilden und daher gewöhnlich für bestimmte Zwecke vorgesehen sind, können unter Wahrung des Grundsatzes, daß die links vom Gleis 1 liegenden Gleise mit ungeraden und die rechts davon liegenden Gleise mit geraden Zahlen zu numerieren sind, in der Weise besonders gekennzeichnet sein, daß ihre Nummern einer Zehner- oder Hundertergruppe entnommen sind, die sich von den übrigen Gleisnummerngruppen auffällig unterscheidet.

**Arten der Weichensicherung.
Geschwindigkeit beim Befahren der Weichen**

Zu DV V 3, Punkte 46, 664 und 666, c),
zu DV V 28, Punkte 35 und 316.

Die für das Befahren der Regelspurweichen in gerader Richtung je nach der Art ihrer Sicherung zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind in nachstehender Zusammenstellung angegeben.

1	2	3
Art der Sicherung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Befahren der Weiche in gerader Richtung	
	gegen die Spitze km/st	nach der Spitze km/st
A. Ungesicherte Weichen a) örtlich bedient, mit oder ohne Spitzenverschluß b) fernbedient, nicht signalabhängig c) mit Weichensperre gesperrt	40 40 40	40 40 40
B. Gesicherte Weichen a) nicht signalabhängig b) signalabhängig <ol style="list-style-type: none"> 1. mit Weichenschloß, Bauart der ÖBB für die anliegende Zunge, mit oder ohne Spitzenverschluß 2. mit aufschneidbarem Weichenriegel oder ausscherendem Weichenhebel 	40 60 40	40 80 100

Zweitschlüssel zu Schlössern von sicherungstechnischen Einrichtungen

Zu DV V 3, Punkt 52,
zu DV V 28, Punkt 41.

Zweitschlüssel sind zu Schlössern von Weichen und Gleisperrschuhen — ausgenommen zu solchen von Schleppbahnabzweigungen auf der freien Strecke — allgemein vorgesehen, zu Schlössern von sonstigen sicherungstechnischen Einrichtungen jedoch nur dann, wenn bei Fehlen des Schlüssels die Änderung des Sperrzustandes unmöglich und damit die Freizügigkeit der Verkehrsabwicklung genommen wäre.

Zweitschlüssel dürfen nur bei Verlust des Originalschlüssels verwendet werden und müssen außerhalb der Zeit ihres Gebrauches versiegelt sein. Das Versiegeln ist in der Weise vorzunehmen, daß der Bart jedes einzelnen Schlüssels mit einem Draht oder einer Schnur umwickelt wird und sodann die Draht- oder Schnurenden durch ein Siegel so zusammengehalten werden, daß der Draht (die Schnur) nicht ohne Abnahme oder Verletzung des Siegels entfernt werden kann.

Das Versiegeln der Zweitschlüssel obliegt grundsätzlich dem zuständigen sicherungstechnischen Erhaltungsbediensteten.

Die Zweitschlüssel sind unter Sperre vom Fahrdienstleiter zu verwahren. Bis zu 10 Zweitschlüssel sind in einer sperrbaren Schreibtischlade, eine größere Zahl aber in einem nur für Zweitschlüssel bestimmten sperrbaren Schlüsselkasten, der von der Signalstreckenleitung beizustellen ist, unterzubringen. In dem Schlüsselkasten muß für das Aufhängen jedes Schlüssels ein eigener Haken vorhanden und außerdem durch entsprechende Beschriftung die Gewähr für ein rasches Auffinden jedes Schlüssels gegeben sein.

Wird, nachdem ein Zweitschlüssel in Gebrauch genommen wurde, der Originalschlüssel zustande gebracht, so ist der Zweitschlüssel sofort einzuziehen und vom Fahrdienstleiter wieder zu verwahren; für die Zeit bis zum Anbringen des Siegels durch den sicherungstechnischen Erhaltungsbediensteten ist der Zweitschlüssel vom Bahnhofvorstand mit dem Bahnhofsiegel zu versehen.

Der Zeitpunkt der Inverwendungnahme eines Zweitschlüssels sowie seine Wiederversiegelung, wenn der Originalschlüssel zustande gebracht wurde, ist im „Störungsbuch für Sicherungsanlagen“ zu vermerken.

Wird zu dem Schloß einer sicherungstechnischen Einrichtung, die mit einem Hauptsignal in Schlüsselabhängigkeit steht, der Zweitschlüssel verwendet, so gilt für die Dauer seiner Verwendung und solange der Zweitschlüssel nicht wieder versiegelt ist, die Signalabhängigkeit als aufgehoben. In einem solchen Fall sind daher die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 406 und 407 bzw. DV V 28, Punkte 171 und 172 zu beachten.

Reinigen und Schmieren der Weichen

Zu DV V 3, Punkt 55,
zu DV V 28, Punkt 44.

Das Reinigen und Schmieren der Weichen obliegt in folgenden Belangen

- a) dem Bahnhofdienst
täglich: Gleitstühle, Wurzelzapfen, Federzungenplatten und Gleitflächen der Spitzenverschlusse,
wöchentlich: Drehbolzen der Verschluhaken, Verschluklammern, Verbindungsstangen, Gelenke der Weichenbockstangen und Lager in den Weichenbocken,
bei doppelten Kreuzungsweichen außerdem:
Gelenke und Führungsrollen der Gestänge zum Signalkorper,
Gelenke im Signalkorper und die Schieber der Jagerlaternen;
- b) dem Bahnerhaltungsdienst
monatlich: Drehzapfen (Ringzapfen) der Zungenwurzel;
- c) dem Sicherheitsdienst
monatlich (anläßlich der monatlichen Prüfung der Außenanlagen): Drehbolzen der Spitzenverschlusse und nach Bedarf der sonstigen bewegten Teile,
halbjährlich: die vorgenannten Drehbolzen, nachdem sie ausgebaut, gereinigt und geprüft wurden.

Für das Schmieren gilt allgemein:

Es ist sparsam, aber ausreichend zu schmieren. Die zu schmierenden Flächen müssen blank sein. Zu stark verdünntes Ol haftet nicht und fließt ab, zu dickes oder harziges Ol bindet Sand und Staub; das Schmieren wäre daher in beiden Fällen nutzlos.

Zusatzbestimmungen
zur Signal- und zur
Verkehrsvorschrift (ZSV)

II

7

Zugnumerierung

Wird nachgeliefert.

Richtlinien für die Aufstellung von Fahrplänen

Wird nachgeliefert.

Kupplungen besonderer Bauart

Zu DV V 3, Punkte 137 und 243,
zu DV V 28, Punkt 95.

A. Selbsttätige Kupplung „Scharfenberg“

1. Einzelne Sonderfahrzeuge (Großgüterwagen) sind mit der selbsttätigen Mittelpufferkupplung „Scharfenberg“ ausgerüstet, die in zwei Ausführungen hergestellt ist. Beide Arten dieser Kupplung lassen sich wohl untereinander, nicht aber mit der ebenfalls selbsttätigen Mittelpufferkupplung „Wilson“ kuppeln.

2. Das Kuppeln geschieht selbsttätig beim Zusammentreffen der Kuppelköpfe.

3. Das Entkuppeln geschieht durch Ziehen am Handhebel der Lösekette oder am Griff des Löseseiles von der Seite des Fahrzeuges aus. Die so hergestellte Auslösung der Kupplung bleibt bestehen, ohne daß der Hebel oder Griff weiter festgehalten werden muß. Die Wagen können dann abgestoßen oder auseinandergezogen werden. Wenn die Wagen nach dem Ziehen der Lösevorrichtung abgestoßen werden sollen, darf keine Lücke zwischen den Puffern der einzelnen Wagen vorhanden sein, da diese sich sonst beim Anstoß wieder kuppeln würden. Das Kuppeln läßt sich aber vermeiden, wenn die Lösevorrichtung während des Anstoßes in der gelösten Stellung mit der Hand festgehalten wird. Die Kuppelbereitschaft stellt sich selbsttätig wieder ein, wenn sich die Kuppelköpfe voneinander getrennt haben und die Lösevorrichtung sich selbst überlassen bleibt.

4. Zum Entkuppeln zweier Fahrzeuge genügt es, die Auslösevorrichtung nur einer Kuppel zu bedienen. Stehen die Kupplungen unter großer Zugspannung, so daß das Lösen eine Anstrengung erfordern würde, so muß in gleicher Weise wie bei den Schraubenkupplungen die Spannung dadurch beseitigt werden, daß die Lokomotive etwas andrückt.

Ist die Kupplung zweier Wagen versehentlich aufgelöst worden, so ist der Zug ein kurzes Stück auseinander zu ziehen und wieder gegeneinander zu drücken.

5. Um die mit der selbsttätigen Mittelpufferkupplung ausgestatteten Wagen auch mit solchen, die gewöhnliche Schraubenkupplung haben, verbinden zu können, besitzen die ersteren eine Hilfskupplung, die aus einer drehbaren Lasche und einem Kettenglied besteht. Das Kettenglied wird aus dem als Ruhelage dienenden Haken ausgehängt und in den Zughaken des anzukuppelnden Wagens eingehängt. Hierauf wird es in die hintere Kerbe der Lasche eingelegt, wodurch der Wagen straff gekuppelt ist.

6. Die Kuppelköpfe enthalten eine Einrichtung zum selbsttätigen Kuppeln der Bremsleitungen. Die an dem Absperrhahn angebrachte gewöhnliche Bremskupplung bleibt in der Regel an den Kuppelkopf mit dem Bajonettverschluß angeschlossen.

Muß ein Wagen mit selbsttätiger Kupplung mit einem Fahrzeug mit gewöhnlicher Schraubenkupplung verbunden werden, so ist die Bremskupplung aus dem Bajonettverschluß am Kuppelkopf zu lösen und mit der Bremsleitung des anderen Fahrzeuges in der üblichen Weise zu verbinden.

Die Absperrhähne sind in allen Fällen wie gewöhnlich zu bedienen, d. h. sie sind erst nach dem Kuppeln zu öffnen und vor dem Entkuppeln zu schließen. Bei Wagen neuerer Bauart läßt sich der Absperrhahn von der Seite aus mit Hilfe eines Gestänges bedienen; es ist aber besonders darauf zu achten, daß auch bei einem etwaigen Totgang im Gestänge die Absperrhähne stets vollständig geöffnet oder geschlossen werden.

Müssen Dichtungsringe der selbsttätigen Bremskupplung ausgewechselt werden, so sind die Kupplungen zu lösen und die Wagen auseinander zu ziehen. Das Einsetzen des Dichtungsringes erfolgt in der üblichen Weise.

B. Englische Kupplung

Die englischen Personenwagen besitzen eine selbsttätige Kupplung. Um diese benutzen zu können, sind die Puffer um etwa 25 cm zurückgeschoben. Es ist

daher, solange die selbsttätige Kupplung gebrauchsfertig ist bzw. die Puffer zurückgeschoben sind, gefährlich und daher verboten, zum Kuppeln zwischen die Wagen zu treten, solange die Fahrzeuge in Bewegung sind, auch wenn der zu kuppelnde Teil eine gewöhnliche Zug- und Stoßvorrichtung (Puffer) besitzt.

Soll ein solcher englischer Personenwagen mit einem Wagen mit gewöhnlicher Schraubenkuppel gekuppelt werden, so ist zuerst ein Wagenaufsichtsbediensteter herbeizuholen, welcher die selbsttätige Kupplung des englischen Wagens herunterklappt, die Puffer um etwa 25 cm vorzieht und diese durch Anbringung der sogenannten Distanzschalen gegen die Möglichkeit eines zu weiten Zurückdrückens sichert.

Solange die Puffer nicht in der vorgeschriebenen Weise gesichert sind, darf ein englischer Personenwagen mit einem anderen Fahrzeug unter Benützung der Schraubenkupplung nur bei vollkommenem Stillstand beider Fahrzeuge gekuppelt werden. Ebenso ist das Lösen der Schraubenkupplung nur bei Stillstand der Fahrzeuge gestattet.

C. Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen mit Mittelpufferkupplung

Beim Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen mit Mittelpuffern ist außer den für das Kuppeln von Fahrzeugen beim Verschub allgemein geltenden Bestimmungen der Verkehrsvorschrift noch folgendes zu beachten:

1. Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen untereinander

Es ist verboten, vor in Bewegung befindlichen Fahrzeugen im Gleis zu bleiben.

Bei Vornahme des Kuppelns ist im allgemeinen folgender Vorgang einzuhalten:

Der Kupplungsbolzen des stillstehenden Fahrzeuges ist durch Heben und Schrägstellen im Bolzenloch in die Bereitschaftsstellung zu bringen. Sodann ist das Kuppelleisen — das ist die zum Kuppeln der Schmalspurfahrzeuge untereinander dienende kurze Steifkuppel — des anrollenden Fahrzeuges mittels eines entsprechend langen Kupplungsstabes zu heben

und in die Pufferöffnung des stillstehenden Fahrzeuges einzuführen. Das Einführen des Kuppelleisens darf nur bei ganz langsamer Bewegung des anrollenden Fahrzeuges (Verschubteiles) erfolgen. Mit dem Einfallen des Kupplungsbolzens in das Bolzenloch ist der Kupplungsvorgang beendet. Bei diesen außerhalb des Gleises vorzunehmenden Verrichtungen hat der Kuppler darauf zu achten, daß nicht die Breitseite, sondern die Schmalseite seines Körpers dem Gleis zugewendet ist.

In Bogen ist das Kuppeln grundsätzlich an der Außenseite des Bogens vorzunehmen. Von dieser grundsätzlichen Vorgangsweise darf nur abgewichen werden, wenn das Kuppeln an der Außenseite des Bogens wegen eines Hindernisses nicht möglich ist; in einem solchen Fall muß jedoch wegen des an der Innenseite des Bogens stark verringerten freien Raumes zwischen den zu kuppelnden Fahrzeugen mit ganz besonderer Vorsicht vorgegangen werden. Bei durchgehend bremsbaren Wagen müssen die Bremsschläuche vor dem Kuppeln von den Blindmuffen abgehoben werden.

2. Kuppeln von Schmalspurwagen mit aufgebockten Vollspurwagen

Der anrollende Schmalspurwagen (Verschubteil) ist ungefähr eine Wagenlänge vor dem anzukuppelnden Rollbock anzuhalten. Das eine Ende der zu verwendenden Steifkuppel ist am Rollbock zu befestigen, das andere Ende aber von dem die Kuppelung vornehmenden Bediensteten so hoch zu halten, daß es in die Pufferöffnung des nunmehr sehr vorsichtig anzuschubenden Schmalspurwagens eingeführt werden kann. Der das Kuppeln vornehmende Bedienstete darf nicht gleichzeitig zur Signalabgabe verwendet werden; diese hat durch einen zweiten Bediensteten zu erfolgen, der sich in unmittelbarer Nähe des anzukuppelnden Wagens aufzuhalten hat. Unbedingt zu vermeiden ist das Anrollen langer Verschubteile an den anzukuppelnden Rollbock. Solche Verschubteile sind daher grundsätzlich durch Abstellen von Wagen entsprechend zu kürzen; ist dies aber aus irgend welchen Gründen nicht möglich, dann ist der aufgebockte Vollspurwagen durch

Handvershub an das anzukuppelnde Fahrzeug anzuschieben.

Aneinandergereihte aufgebockte Vollspurwagen werden untereinander mit ihrer Schraubenkuppel verbunden; solche Wagengruppen können sich beim Lösen der Steifkuppel, die sie mit den Schmalspurfahrzeugen verbindet, strecken. Um durch diese unbeabsichtigte Bewegung eine Gefährdung des die Kupplung lösenden Bediensteten hintanzuhalten, sind beide Kupplungsbolzen bei Stillstand der Fahrzeuge herauszuziehen. Die Fahrzeuge sind sodann auseinanderzuziehen, wodurch die Steifkuppel zu Boden fällt und nach dem Stillstand der Fahrzeuge gefahrlos aus dem Gleis entfernt werden kann.

D. Kupplung von Wagen der ehemaligen Niederösterreichischen Landesbahnen

Die in der Strecke Groß-Schwechat—Staatsgrenze nächst Berg derzeit noch verwendeten vierachsigen Personenwagen der ehemaligen Niederösterreichischen Landesbahnen besitzen eine Mittelpufferkupplung ähnlich jener der Schmalspurfahrzeuge, während die Güterwagen der Reihe Gol mit der Mittelpufferkupplung und der gewöhnlichen Schraubenkupplung ausgerüstet sind. Die letzteren Wagen besitzen auch gewöhnliche Stoßvorrichtung und können mit allen Regelfahrzeugen gekuppelt werden. Die Mittelpuffer sind in der Ruhelage durch Pufferhalter festgehalten, die bei Personenwagen in der Wagenmitte, bei Güterwagen seitlich angebracht sind.

Beim Kuppeln der Wagen mit Mittelpufferkupplung ist folgender Vorgang einzuhalten:

1. Die zu kuppelnden Wagen werden auf etwa 1 m Entfernung aneinandergeschoben.

2. Die Mittelpuffer sind aus dem Pufferhalter auszuhängen, so daß sie frei beweglich sind.

3. Die Verbindung der Wagen erfolgt durch kurze Kuppeleisen, die mittels des Kuppelbolzens in den Puffern festgehalten werden. Um das Herausspringen des Kuppelbolzens zu verhindern, ist der an dem Bolzen angebrachte Umlegebügel immer um die Pufferstange umzulegen.

4. Das Kuppeln der Wagen erfolgt stets mit Hilfe einer besonderen Kupplungsvorrichtung. Diese wird

an dem anzukuppelnden Fahrzeug, das gebremst sein muß, angebracht und von einem auf der Plattform dieses Fahrzeuges stehenden Bediensteten an der Griffstange gehalten, so daß die freie Beweglichkeit des Puffers nicht beeinträchtigt wird.

5. Bei dem nun folgenden Zusammenschieben der Fahrzeuge führt der Bedienstete das Kuppelisen in den Puffer des anrollenden Wagens ein, wo es durch Einschieben des Kuppelbolzens festgehalten wird. Hierauf werden die Brems-, Licht- und Heizkupplungen verbunden.

6. Der kuppelnde Bedienstete darf nicht zugleich auch Signalgeber sein.

7. Beim Lösen der Kupplung, das nur beim Stillstand der Fahrzeuge vorgenommen werden darf, zieht der Kuppler den Kuppelbolzen aus dem Puffer des abzukuppelnden Fahrzeuges und klopft damit — als Zeichen für den Triebfahrzeugführer, die Fahrzeuge etwa 1 m auseinanderzuziehen — auf den Puffer. Hierauf sind die Puffer in die Pufferhalter einzulegen und die Brems-, Heiz- und Lichtkupplungen zu verwahren.

8. Soll bei einem Triebfahrzeug auf einer Seite angekuppelt und auf der anderen Seite abgekuppelt werden, so ist vorerst anzukuppeln und dann abzukuppeln. Gleichzeitiges Kuppeln an beiden Seiten des Triebfahrzeuges ist verboten.

Verwendung einlaschiger Bremschuhe

Zu DV V 3, Punkt 143.

Einlaschige Bremschuhe werden nur mehr ausnahmsweise verwendet.

Die einlaschigen Bremschuhe besitzen an der der Lasche (Führungsleiste) entgegengesetzten Seite eine Feder, durch welche die Lasche an die Innenkante der Schiene gedrückt wird. Um die Wirksamkeit der Feder zu fördern, ist der einlaschige Bremsschuh nach dem Auflegen auf die Schiene in der Richtung gegen die Spitze vorzuschieben. Die Wirksamkeit der Feder ist dadurch zu prüfen, daß die von der Innenseite der Schiene mit der Hand weggedrückte Spitze der Lasche, wenn sie losgelassen wird, wieder an die Innenseite der Schiene zurückschnellt.

Einlaschige Bremschuhe sind so aufzulegen, daß sich die Lasche stets an der Innenseite und die Feder demnach an der Außenseite der Schiene befindet. Müssen diese Bremschuhe in Gleisbogen verwendet werden, dann dürfen sie nur auf der äußeren Schiene aufgelegt werden.

Rollzettelverfahren

Wird nachgeliefert.

Wasserfüllung bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen

Zu DV V 3, Punkt 206.

1. Füllung der Wasserbehälter

Die Wasserbehälter der Aborte und Waschräume in den Personen-, Gepäck- und Postwagen sind in den Zugausgangsbahnhöfen zu füllen. In Unterwegsbahnhöfen mit entsprechendem Aufenthalt sind die Wasserbehälter nachzufüllen. Die Direktionen bestimmen diese Unterwegsbahnhöfe und treffen auch fallweise hiezu notwendige Anordnungen.

Wasserbehälter, die sich in ungeheizten Räumen befinden oder die keine Vorrichtung besitzen, die das Gefrieren des Wassers in geheizten Wagen bei tiefen Temperaturen verhindert, dürfen bei Außentemperaturen von $+ 2^{\circ}\text{C}$ und darunter nicht gefüllt werden.

Bei Außentemperaturen von $+ 2^{\circ}\text{C}$ bis $- 5^{\circ}\text{C}$ sind die Wasserbehälter nur in jenen Wagen zu füllen, deren Aborte und Waschräume heizbar sind. Die Entleerungsvorrichtungen dieser Wagen sollen mit einem in der Nähe ihrer Betätigungsstelle angebrachten Ring in grüner Farbe gekennzeichnet sein.

Bei Außentemperaturen unter $- 5^{\circ}\text{C}$ dürfen nur jene Wasserbehälter gefüllt werden, die so eingerichtet sind, daß das Wasser in geheizten Wagen auch bei tiefen Temperaturen nicht gefriert. Bei diesen Wagen sind die Entleerungsvorrichtungen der Wasserbehälter und Leitungen mit einem in der Nähe ihrer Betätigungsstelle angebrachten Ring in gelber Farbe gekennzeichnet. Außerdem sind an der unteren Seitenwand angebrachte Füllstutzen gelb gestrichen oder mit einem in ihrer Nähe angebrachten Ring in gelber Farbe bezeichnet.

Bei Frostwetter ($+ 2^{\circ}\text{C}$ und darunter) sind die Wasserbehälter der im 3. und 4. Absatz genannten Wagen erst zu füllen, bis die Wagen genügend vorgeheizt und erwärmt sind.

Die Vorrichtung zum raschen Entleeren der Wasserbehälter (Entleerungshahn) befindet sich in der

Regel im Abort des Wagens. Ist diese Vorrichtung ausnahmsweise im Seitengang angebracht, so weist eine Tafel im Abort darauf hin.

2. Entleerung der Wasserbehälter

Während der Wintermonate sind bei Temperaturen von $+ 2^{\circ} \text{C}$ und darunter sämtliche Wasserbehälter in den Endbahnhöfen zur Verhütung des Einfrierens zu entleeren.

Die Schaffner haben kurze Zeit (etwa 10 Minuten) vor der Ankunft des Zuges im Endbahnhof die Entleerungsvorrichtung zu betätigen. Die Wasseranlagen sind jedoch bei jenen Wagen sofort zu entleeren, deren Heizung während des Zuglaufes unbrauchbar wird oder die unterwegs ausgesetzt werden müssen (z. B. Heißlaufer). Die Bahnhofbediensteten haben sich unmittelbar nach Ankunft der Züge oder Wagen zu überzeugen, ob die Entleerung der Wasseranlagen durchgeführt ist.

Das Auftauen eingefrorener Wasserbehälter und Ablaufrohre ist mit warmem Wasser oder Dampf vorzunehmen.

3. Ausrüstung mit Wasserkannen

Um bei Frostwetter die Wasserversorgung in allen Wagen der Schnellzüge durchführen zu können, sind jene vierachsigen Personenwagen, deren Füllstutzen und Entleerungsvorrichtungen nicht durch einen gelben Anstrich oder Ring gekennzeichnet sind, in der Zeit vom 15. Oktober bis 15. März mit Wasserkannen auszurüsten. Die Kannen sind in der Regel unter die Waschbecken zu stellen und im Einvernehmen mit den Zugförderungsdienststellen in die Inventarverzeichnisse mit dem Vermerk „Je 2 Wasserkannen vom 15. Oktober bis 15. März“ aufzunehmen. Die Ausrüstung der Wagen mit Wasserkannen obliegt den Heimatbahnhöfen, welche die Kannen auch während der Zeit des Nichtbedarfes zu verwahren haben. Die Wasserkannen sind bei Frostgefahr unmittelbar nach Ankunft der Züge in den Endbahnhöfen zu entleeren.

Die Kannen sind mit größter Schonung zu behandeln und stets rein zu halten. Eine Verwendung für andere Zwecke ist verboten.

Trieb-, Steuer- und Beiwagen

Zu DV V 3, Punkte 239, 779 und 788.

A. Allgemeines

Mit gewöhnlichen Zug- und Stoßvorrichtungen sind die Triebwagen

ET 83, ET 94, Pwivt 823—832 und die Dampftriebwagen der Reihe 71⁶ ausgestattet; sie gelten als Triebwagen schwerer Bauart.

Alle übrigen Triebwagen sowie alle Steuer- und Beiwagen haben schwache Zug- und Stoßvorrichtungen und sind Fahrzeuge leichter Bauart.

B. Verwendung arbeitender Triebwagen

Triebwagen leichter Bauart dürfen nur bei Zügen verwendet werden, die aus Trieb-, Steuer- und Beiwagen gebildet sind. Bei Verwendung von Triebwagen verschiedener Bauart in solchen Zügen soll der Triebwagen schwerer Bauart in der Regel vor dem Triebwagen leichter Bauart rollen.

Triebwagen schwerer Bauart dürfen auch zur Beförderung von Zügen aller Art verwendet werden. Die Triebwagen ET 94 und 71⁶ dürfen in Ausnahmefällen überdies zum Vorspann- und Nachschiebedienst bei allen Zügen herangezogen werden.

C. Beförderung von nicht arbeitenden Triebwagen sowie von Steuer- und Beiwagen in Zügen

Hinsichtlich der Einreihung solcher Wagen in die Züge sind die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 239, maßgebend, wobei Triebwagen von einem zumindest des Schmierens kundigen Bediensteten begleitet sein müssen.

Bezüglich der Bedienung der Bremseinrichtung dieser Wagen gelten folgende Anordnungen:

1. Bei Triebwagen mit Verbrennungsmotoren (VT), die am Schluß eines durchgehend gebremsten Zuges ohne Zugkraftentwicklung rollen, ist die Bremseinrichtung auf Leitung zu stellen. Der Triebwagen gilt, wenn die Handbremse nicht besetzt werden kann oder muß, als Nachlaufer. Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges darf diesfalls 80 km/st, bzw. die etwa niedrigere Fahrzeughöchstgeschwindigkeit des Triebwagens nicht überschreiten (DV V 3, Punkt 242).

Ist der Triebwagen jedoch mit Reisenden besetzt, dann muß die Handbremse bedient werden. In solchen Fällen muß der ganze Zug in der Bremsstellung „P“ geführt werden; die Höchstgeschwindigkeit darf 50 km/st nicht überschreiten (DV V 3, Punkt 297). Wenn hinter dem Triebwagen ein Steuer- oder Beiwagen mit tauglicher und eingeschalteter Druckluftbremse eingereiht ist, so ersetzt dieser die Schlußbremse des Zuges; die Höchstgeschwindigkeit darf diesfalls 80 km/st betragen.

2. Steuer- und Beiwagen dürfen bei einem schnellwirkend gebremsten Zug ohneweiters an die Bremsleitung angeschlossen und ihre Bremsen eingeschaltet werden. Bei einem durchgehend langsamwirkend gebremsten Zug hingegen muß die Bremseinrichtung auf Leitung gestellt werden. Ein Schlußbremswagen darf folgen.
3. Die Handbremse der am Zugschluß rollenden Trieb-, Steuer- und Beiwagen ist zu bedienen, wenn die durchgehende Bremse nicht angeschlossen werden darf und die Führung als Nachlaufer nach der DV V 3, Punkt 242, nicht zulässig ist. Plombierte Wagen dürfen hiezu geöffnet werden. Nach Wegfall der Notwendigkeit die Handbremse zu bedienen, sind die Wagen wieder zu plombieren. Das Abnehmen und Wiederanbringen der Plomben ist in den Begleitpapieren zu vermerken.
4. Bei Trieb- und Steuerwagen mit Sicherheitsfahrerschaltung ist diese auf „Null“ umzustellen und das Führerbremsventil in die Mittelstellung zu bringen.

**Richtlinien für die Aufstellung
der Bahnhofdienstordnung**

Wird nachgeliefert.

Zugschlußstellen

Zu DV V 3, Punkte 413 und 415,
zu DV V 28, Punkte 173 und 175.

Als Zugschlußstelle ist jene Gleisstelle anzusehen, nach deren Überfahren eine Zugfahrt hinsichtlich gewisser verkehrsdienstlicher Handlungen, wie Rückstellen eines Hauptsignales, Auflösen einer Fahrstraße usw., als beendet gilt. Mit Rücksicht auf die mit dem Abschluß einer Zugfahrt verbundenen Handlungen, unterscheidet man „Signal-Zugschlußstellen“ und „Fahrstraßen-Zugschlußstellen“.

Die Signalzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die ein Zug mit Schlußsignal überfahren haben muß, damit das den Raumabschnitt begrenzende Hauptsignal auf Halt gestellt werden darf und den Zug dadurch gegen nachfahrende Züge deckt (Ausnahme bei Ausfahrtsignalen siehe DV V 3, Punkt 518). Die Signalzugschlußstelle muß daher bei Einfahr- und Blocksignalen so gelegen sein, daß der Signalbediener entweder durch Ausblick auf das Zugschlußsignal oder durch besondere Einrichtungen feststellen kann, ob der Zug vollständig ist.

Die Fahrstraßenzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die ein Zug mit Schlußsignal überfahren haben muß, damit die für ihn festgelegte und gesicherte Fahrstraße aufgelöst und die freie Stellbarkeit der vom Zug befahrenen Weichen wieder hergestellt werden darf.

Beide Zugschlußstellen können auch vereinigt werden. Wo dies nicht zutrifft, muß sich — in der Fahrtrichtung des Zuges gesehen — die Fahrstraßenzugschlußstelle stets hinter der Signalzugschlußstelle befinden.

Fahrwegprüfung bei örtlichen Schwierigkeiten

Zu DV V 3, Punkt 448.

1. Bei Fehlen eindeutiger Kennzeichnung der Fahrwegprüfbereichsgrenzen durch vorhandene Objekte oder durch sonstige örtliche Einrichtungen können die Abgrenzungen durch Pfähle erkennbar gemacht werden.

2. Auf Bahnhöfen mit Mittelstellwerken erstreckt sich der vom Fahrdienstleiter zu prüfende Fahrweg meist auf die gesamte Bahnhoflänge. Liegt der Bahnhof in der Geraden, so wird bei guter Sicht der ganze Fahrweg vom Stellwerk aus zu übersehen sein; liegt er aber in einer Krümmung oder herrscht unsicheres Wetter, so ist auftauchenden Schwierigkeiten bei der Fahrwegprüfung durch nachstehende Maßnahmen zu begegnen:

Kann vom Standort des zur Fahrwegprüfung Verpflichteten ein Teil des Fahrweges nicht überblickt werden, so darf das Freisein dieses Fahrwegabschnittes dann als festgestellt gelten, wenn

- a) entweder ein Zug mit Schlußsignal aus der Richtung, in der dieser Fahrwegteil liegt, eingetroffen ist
oder
die Rückmeldung für einen nach dieser Richtung abgelassenen Zug vorliegt

und überdies

- b) bis zur Zeit der fälligen Fahrwegprüfung im unübersichtlichen Abschnitt nicht verschoben und auf dem Hauptgleis keine Kleinwagenfahrt zugelassen worden ist.

Trotz des Zutreffens dieser beiden Voraussetzungen darf jedoch von der angeführten Erleichterung kein Gebrauch gemacht werden, wenn wegen heftigen Sturmes, Unwetters u. dgl. mit einem allfälligen Fahrthindernis zu rechnen ist.

Wird zur Zeit der Fahrwegprüfung auf der unübersichtlichen Bahnhofseite verschoben und ist der Fahrdienstleiter nach Einstellung des Verschubes aus verkehrsdienstlichen Gründen außerstande, das Freisein des unübersichtlichen Fahrwegteiles persönlich festzustellen, so darf er den Verschubleiter zur Fahrwegprüfung in diesem Abschnitt beauftragen. In jedem Einzelfall muß bei der Erteilung eines solchen Auftrages und ebenso bei der vom Verschubleiter zu erstattenden Meldung der jeweilige Prüfbereich eindeutig bezeichnet werden, z. B.:

Auftrag: „Zug 2685 befährt Gleis 1. Gleis 1 vom Wasserkran bis zum Einfahrtsignal A prüfen!“

Meldung: „Fahrweg für Zug 2685 auf Gleis 1 vom Wasserkran bis zum Einfahrtsignal A geprüft!“

Wurde vom Fahrdienstleiter in der Zeit nach der letzten Zugfahrt bis zu der nunmehr vorzunehmenden Fahrwegprüfung eine Kleinwagenfahrt auf dem Hauptgleis in dem unübersichtlichen Fahrwegabschnitt zugelassen, gilt der Fahrweg erst dann als frei, wenn der Kleinwagenführer das Ausheben oder die gesicherte Aufstellung des Kleinwagens (siehe DV V 3, Punkt 851) gemeldet hat.

Fernmündliche Aufträge und Meldungen müssen vor Zulassung der Zugfahrt beiderseits in die Fernsprechvormerke eingetragen sein. Persönlich erstattete Meldungen hat der Verschubleiter oder der Kleinwagenführer in den Fernsprechvormerk des Fahrdienstleiters einzutragen und dort zu bescheinigen.

Schrankendienst

Zu DV V 3, Punkt 598,
zu DV V 28, Punkt 286.

Für die Einteilung, Beschreibung und Bedienung von Schranken gelten folgende zusätzliche Bestimmungen:

A. Allgemeines

Der Vorläutezwang bei fernbedienten Schranken bewirkt, daß vor dem Niedergehen der Schlagbäume das Vorläutewerk während einer bestimmten Zeitspanne — der Vorläutedauer — betätigt wird. Die Vorläutedauer ist nach den örtlichen Verhältnissen so bemessen, daß auch das längste und langsamst fahrende Fahrzeug vom Zeitpunkt des Beginnes des Vorläutens bis zum einsetzenden Niedergehen der Schlagbäume den Gefahrenbereich des Wegüberganges verlassen kann. Die Vorläutedauer ist am Gehäuse des Schrankenbetriebes angeschrieben.

Der Geschwindigkeitszwang dient dazu, beim Schließen des Schrankens ein ununterbrochenes und weder zu schnelles noch zu langsames Drehen der Kurbel (etwa eine Umdrehung in der Sekunde) zu gewährleisten. Mit Hilfe dieser Einrichtung wird ein zu schnelles Drehen der Kurbel abgebremst und bei einem zu langsamen Drehen oder bei einer Unterbrechung des Drehens durch mehr als einige Sekunden eine Sperrung des Antriebes bewirkt, so daß nicht mehr in derselben Richtung weitergedreht werden kann. Bei Sperrung des Antriebes muß dieser grundsätzlich bis in die Ausgangsstellung zurückgedreht werden, worauf der Schranken neuerlich zu schließen ist. Nur in Gefahrenfällen darf statt des Rückkurbelns der am Gehäuse des Schrankenbetriebes vorhandene Notauslösehebel nach Abnahme der Plombe betätigt werden, wodurch die Sperrung des Antriebes aufgehoben wird und in der begonnenen Richtung weitergedreht werden kann. Jeder Gebrauch des Not-

auslösehebels ist, obwohl er auf einer Zählscheibe selbsttätig vermerkt wird, im „Störungsbuch für Sicherungsanlagen“ einzutragen und zu begründen.

Die Kurbelantriebe sind mit einer Sperrvorrichtung, dem Sperrkegel, ausgestattet, der auf ein Zahn- oder Sperrrad derart einwirkt, daß die Kurbel nicht zurückschnellen kann. Der Sperrkegel muß daher bei Betätigung des Kurbelantriebes der jeweiligen Drehrichtung entsprechend eingelegt sein und darf nicht durch einen unerlaubten Eingriff (z. B. durch Vorstecken eines Hölzchens oder durch Anbinden) in abgehobener Stellung festgehalten und damit unwirksam gemacht werden.

Bei Schranken mit elektrischem Antrieb wird der Elektromotor durch Umlegen eines Schalters eingeschaltet und, sobald die Schlagbäume die jeweilige Endstellung erreicht haben, selbsttätig wieder ausgeschaltet.

Im elektrischen Antrieb ist eine Reibungskupplung eingebaut. Tritt im Drahtzug oder beim Schranken eine Hemmung ein, so bleibt der Antrieb stehen, während der Motor weiterläuft, was durch in gleichmäßigem Abstand ertönende Glockenzeichen angezeigt wird. In diesem Fall hat der Wärter mit dem hierfür vorgesehenen Hebelschalter oder durch Betätigung der Notauslösevorrichtung den Motor abzuschalten und zu versuchen, das Hindernis zu beseitigen. Tritt das Hindernis beim Schließen des Schrankens auf, so läßt der Wärter den Antrieb mittels der Notauslösevorrichtung in die Ausgangsstellung zurücklaufen, um dann den Schranken neuerlich zu schließen, damit die volle Vorläutedauer gewahrt bleibt. In Gefahrenfällen darf jedoch der Wärter nach Beseitigung des Hindernisses das Schließen des Schrankens sogleich fortsetzen, ohne vorher den Antrieb in die Ausgangsstellung zurücklaufen zu lassen. Die Abnahme der Plombe von der Notauslösevorrichtung ist im Störungsbuch zu vermerken. Tritt das Hindernis hingegen beim Öffnen auf, so kann die unterbrochene Bewegung des Schrankens nach Beseitigung des Hindernisses ohne weiteres durch Wiedereinschaltung des Motors fortgesetzt werden.

Versagt der Motor (z. B. wegen Stromausfalles), dann ist der Schranken von Hand zu bedienen. Um das Aufstecken der Handkurbel zu ermöglichen, muß die plombierte Kappe von der Welle abgenommen werden. Da mit dem Versagen des Motors auch die Wirksamkeit des Vorläute- und Geschwindigkeitszwanges aufhört, muß bei der Handbedienung des Schrankens darauf geachtet werden, daß — Gefahrenfälle ausgenommen — durch ununterbrochenes gleichmäßiges Kurbeln (ungefähr je eine Umdrehung in der Sekunde) die festgesetzte Vorläutedauer gewahrt bleibt und das gleichmäßige Niedergehen der Schlagbäume erreicht wird.

Der Schrankenwärter ist für den guten und brauchbaren Zustand des ihm zur Bedienung zugewiesenen Schrankens verantwortlich. Er hat sich davon, sofern es seine sonstigen Dienstobliegenheiten zulassen, grundsätzlich persönlich zu überzeugen, muß aber jedenfalls alle ihm zukommenden Meldungen über Mängel an der Schrankenanlage beachten und dementsprechend handeln. Kleine Mängel hat der Schrankenwärter, wenn er hiezu in der Lage ist, selbst zu beheben, ansonsten aber wie bei allen übrigen Mängeln und Störungen nach der DV V 3, Punkt 607 bzw. DV V 28, Punkt 295, vorzugehen.

Dem Schrankenwärter obliegt die Außenreinigung der Schrankenanlage, der Drahtzüge samt Ketten sowie das rechtzeitige Schmieren der beweglichen Teile, sofern nicht für diese Arbeiten andere Bedienstete bestimmt sind. Bei der äußeren Reinigung hat er auch auf die gründliche Beseitigung von Rauhreif, Eis und Schnee zu achten, weil diese leicht die Ursache von Störungen werden können. Die Drahtzüge dürfen weder zu straff noch zu locker gespannt sein. Eine zu straffe Spannung der Drahtzüge macht sich durch Schwergang des Antriebes bemerkbar, eine zu geringe Spannung ist an dem Durchhängen beider Leitungsdrähte erkennbar. Diese Mängel treten häufig bei größerem Temperaturwechsel auf und erfordern das Eingreifen eines sicherungstechnischen Erhaltungsbediensteten. Hängt jedoch nur einer der Drähte durch, dann ist dies meist durch ein Hindernis in der freien Beweglichkeit der Drähte

verursacht, das in der Regel vom Schrankenwärter entfernt werden kann.

B. Schrankenbedienung

Sperr- und Anrufschranken sind in der Grundstellung geschlossen und werden nur bei Bedarf vorübergehend geöffnet, sofern dies der Zugverkehr im gegebenen Zeitpunkt zuläßt.

Bleibt das Fahrsignal oder die sonst vorgesehene Ankündigung für einen Zug aus, so hat sich der Schrankenwärter nach dem Zug fernmündlich zu erkundigen. Würde er aber dadurch das rechtzeitige Schließen der Schranken versäumen, dann muß er diese vorher schließen.

Muß sich ein Schrankenwärter in einer Zugpause von seinem Posten entfernen, dann muß er dies und die Rückkehr den beiden Nachbarnbahnhöfen melden.

Es ist verboten, einen bereits geschlossenen Schranken aus eigenem oder auf Drängen der Wegbenutzer vorübergehend wieder zu öffnen oder auch nur anzuheben. Bemerkt jedoch der Schrankenwärter beim Schließen eines Schrankens, daß durch die niedergehenden Schlagbäume Menschen, Fahrzeuge oder Tiere im Gefahrenraum eingesperrt werden, so hat er das Schließen des Schrankens zu unterbrechen, bis diese den Gefahrenraum verlassen haben. Bei einem bereits geschlossenen Schranken sind in einem solchen Fall die Schlagbäume entsprechend hoch anzuheben, nötigenfalls der Schranken rasch ganz zu öffnen und sodann neuerlich zu schließen. Um aber einen Schranken, der mit Vorläute- und Geschwindigkeitzwang ausgestattet ist, noch rechtzeitig vor dem Eintreffen des fälligen Zuges schließen zu können, hat der Schrankenwärter den Notauslösehebel zu betätigen.

Ein Schranken gilt als untauglich, wenn er nicht geschlossen werden kann oder wenn ein zur Abspernung des Schrankens wichtiger Teil fehlt bzw. in einem Zustand ist, daß er seinem Zweck nicht mehr entspricht (z. B. ein Schlagbaum fehlt oder ist so verbogen, daß er den Wegübergang nicht mehr absperrt). Eine Warnlichtanlage gilt als untauglich, wenn die roten Lampen nicht, nur unregelmäßig oder nicht zeitgerecht aufleuchten.

Der mit der Bewachung eines Wegüberganges betraute Bedienstete muß mit einer richtigzeigenden Uhr, dem Zugverzeichnis, einer Signalpfeife, den zur Abgabe der Straßenverkehrszeichen und zur allfälligen Deckung des Wegüberganges erforderlichen Signalmitteln ausgerüstet sein. Er hat alle Verständigungen zu erhalten, die an Schrankenwärter zu geben sind. Ist an seinem Standort oder in dessen Nähe kein Fernsprecher vorhanden, dann obliegt es je nach der Lage des Wegüberganges entweder dem nächstliegenden Bahnhof oder einem näher liegenden Bahnwärter (Blockposten), die notwendigen Verständigungen — allenfalls durch Boten — durchzuführen. Dauert die Behebung eines Gebrechens und damit die Bewachung des Wegüberganges voraussichtlich länger als zwei Tage, dann ist bei dem Wegübergang womöglich eine Fernsprechstelle zu errichten.

Kurzzüge

Zu DV V 3, Punkt 648.

Als Kurzzug wird ein personenbefördernder Zug bezeichnet, bei dem sich das Triebfahrzeug in der Mitte des Zuges befindet, so daß ein Teil der Wagen geschoben, der andere gezogen wird. Bei der Führung von Kurzzügen, die der Genehmigung durch die Generaldirektion bedarf, sind folgende Bestimmungen zu beachten:

1. Die Höchstgeschwindigkeit darf 50 km/st nicht überschreiten.
2. Es dürfen höchstens 8 Wagenachsen geführt werden.
3. Es dürfen grundsätzlich nur zweiachsige Wagen mit offener Plattform verwendet werden, die folgenden Bedingungen entsprechen müssen:
 - a) Die Wagen müssen einstellbare Achsen und durchgehend schnellwirkend bremsbar sein,
 - b) der Achsstand muß mindestens 8.0 m betragen,
 - c) der Achsdruck muß mindestens 8.5 t betragen,
 - d) die Zeituntersuchung ist alle 9 Monate vorzunehmen,
 - e) die Radreifen dürfen, am Spurkranz und im Laufkreis gemessen, nicht mehr als 3 mm abgenützt sein.

Um die Abnützung der Räder festzustellen, sind dieselben alle 2 Monate durch Wagenaufsichtsbedienstete nachzumessen. Über die Nachmessungen haben die Zugförderungsdienststellen Aufschreibungen zu führen,

- f) von jedem Wagen und von jedem Abteil aus muß die Notbremse betätigt werden können.

4. Der Lokomotivführer versieht den Zugführerdienst, auch wenn ein Zugbegleiter beigegeben ist. Er erhält — wenn nicht die Generaldirektion im Einzelfall eine Sonderregelung verfügt hat — den vollständig vorbereiteten Fahrbericht samt den nach DV V 3, Punkt 649 c), vorgesehenen Beilagen vom Fahrdienstleiter des Ausgangsbahnhofes zeitgerecht ausgefolgt.
5. In Bahnhöfen erfolgt die Abfahrt auf Grund des vom Fahrdienstleiter mit dem Befehlsstab erteilten Abfahrauftrages.

In den in der Tafel B 15 unter a) genannten Bahnhöfen sowie in den Haltestellen erfolgt die Abfahrt nach der vom Lokomotivführer festgestellten Abfahrbereitschaft des Zuges.

In den mit einem Verkehrsbediensteten besetzten Haltestellen und bei Kurzzügen, denen ein Zugbegleiter beigegeben ist, haben der Verkehrsbedienstete und der Zugbegleiter dem Lokomotivführer die Abfahrbereitschaft des Zuges durch Abgabe des Signales 54 „Abfahrbereit“ anzuzeigen. In unbesetzten Haltestellen und bei Fehlen eines Zugbegleiters hat die Lokomotivmannschaft allein darauf zu achten, daß vor dem Ingangsetzen des Zuges das Aus- und Einsteigen der Reisenden beendet ist.

6. In allen Fällen, wo der Abfahrauftrag nicht durch den Fahrdienstleiter mit Signal 28 „Abfahrt“ gegeben wird, hat der Lokomotivführer vor Ingangsetzen des Zuges das Signal 47 „Achtung“ zu geben.
7. Am ersten Wagen vorne und am letzten Wagen hinten sind je 2 Laternen oberhalb der Puffer fest anzubringen, damit die Zugsignale durch Verwendung von Vorsteckscheiben in kürzester Zeit ohne Umstecken der Laternen hergestellt werden können.
8. Während der Fahrt hat die Lokomotivmannschaft durch wiederholten Ausblick nach hinten den Zug zu beobachten, jedoch immer unter Beachtung darauf, daß hiedurch die ihr bei diesen Zügen allein zukommende Signalbe-

achtung nicht beeinträchtigt wird. Ein allfällig notwendig werdendes Zurückschieben von der Strecke darf nur mit der durch die jeweilige Übersichtlichkeit der Strecke gebotenen Vorsicht und unter wiederholter Abgabe des Signales 47 „Achtung“ erfolgen.

9. Die Beförderung von Reisegepäck und sonstigen Gütern mit Kurzzügen ist nicht zugelassen.

Einmann- und Einfachmannbesetzung von Triebfahrzeugen

Zu DV V 3, Punkt 660.

Triebfahrzeuge ohne Feuerung, das sind elektrische Triebfahrzeuge sowie solche mit Verbrennungsmotoren, letztere gegebenenfalls auch mit selbsttätig bedientem Heizkessel, dürfen mit dem Lokomotivführer allein besetzt werden, wenn sie eine taugliche Sicherheitsvorrichtung (Sicherheitsfahrschaltung) besitzen, die den Zug anhält, sobald der Lokomotivführer dienstunfähig wird. Diese Art der Besetzung eines Triebfahrzeuges wird als **Einmannbesetzung** bezeichnet.

Ist die Sicherheitsvorrichtung untauglich oder fehlt sie bei einzelnen Fahrzeugen überhaupt, so muß das Triebfahrzeug mit einem zweiten Bediensteten, der auch ein Verkehrsbediensteter (Zugbegleiter, Vershubbediensteter) sein darf, besetzt sein. Bei der Besetzung mit einem Verkehrsbediensteten befindet sich auf dem Triebfahrzeug nur ein fachkundiger Bediensteter; eine solche Besetzung wird daher als **Einfachmannbesetzung** bezeichnet. Ein Verkehrsbediensteter, der zu diesem Dienst besonders ausgebildet und berechtigt ist, heißt „Verkehrsbeimann“.

Von der einmännigen Besetzung sind die Elektrolokomotiven der Reihen E 18, E 22, E 88, E 89 und E 99 ausgenommen; diese Lokomotiven dürfen mit Rücksicht auf die dem Beimann obliegenden sonstigen Aufgaben auch nicht mit Einfachmannbesetzung verkehren.

Hinsichtlich der Einmann- und Einfachmannbesetzung sind folgende Bestimmungen zu beachten:

A. Einmannbesetzung

1. Bei allein verkehrenden Triebfahrzeugen darf die Geschwindigkeit 60 km/st nicht überschreiten. In bestimmten Bahnhöfen, die von den Direktionen

festgelegt und in der Tafel B 20 bekanntgegeben werden, müssen diese Triebfahrzeuge unbedingt und ohne Rücksicht auf sonstige Anhaltstellen anhalten. Der Führer des Triebfahrzeuges hat dem Fahrdienstleiter, der sich zum Fahrzeug zu begeben hat, seine Dienstfähigkeit zu melden. Die Entfernung dieser Bahnhöfe richtet sich nach den Streckenverhältnissen, darf aber nicht größer sein als 40 km. Die Zwischenbahnhöfe und insbesondere die Bahnhöfe, in denen zur Feststellung der Dienstfähigkeit angehalten werden muß, werden von der Einmannbesetzung des Triebfahrzeuges durch die Zuganzeige verständigt. Wenn in den von der Direktion festgelegten Bahnhöfen nach dem Fahrplan Durchfahrt vorgesehen wäre, ist dem Führer des Triebfahrzeuges das Anhalten mit Allgemeinem Befehl vorzuschreiben.

Dienstplanmäßige Leerfahrten einmännig besetzter Triebfahrzeuge, deren planmäßige Fahrzeit mehr als 90 Minuten beträgt, müssen zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr zweimännig besetzt durchgeführt werden, wenn die vom Führer vor Antritt der Leerfahrt geleistete Arbeitszeit mehr als 4 Stunden beträgt. Ferner dürfen die Direktionen auf besonders lawinengefährdeten Strecken vorübergehend die zweimännige Besetzung bei Leerfahrten allgemein anordnen.

Wird die Sicherheitsfahrschaltung während der Fahrt untauglich, so darf die Fahrt nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/st bis zum nächsten Bahnhof fortgesetzt werden, wo ein Beimann (Verkehrsbeimann) oder ein sonstiger streckenkundiger Verkehrsbediensteter zu verlangen ist. Falls nur ein streckenkundiger Verkehrsbediensteter beigelegt werden kann, muß er vor Antritt der Fahrt vom Führer des Triebfahrzeuges unterwiesen werden, wie dieses zum Stillstand gebracht werden kann. Verfügt dieser Bahnhof über keinen geeigneten Bediensteten, dann darf die Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/st bis zum nächsten, zur Beigabe eines solchen Bediensteten in Betracht kommenden Bahnhof fortgesetzt werden, doch muß diesfalls in allen zwischengelegenen Bahnhöfen angehalten und die Dienstfähigkeit des Triebfahrzeugführers festgestellt werden.

2. Die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 648, b), 1. und 3., über den Verkehr von Reise- und Güterzügen ohne Zugbegleiter dürfen bei einmännig besetzten Triebfahrzeugen nicht angewendet werden, doch ist es gestattet, durchgehend gebremste Hilfsbremswagen zur Abbremsung des Triebfahrzeuggewichtes beizugeben.

3. Bei personenbefördernden Zügen, deren führendes Triebfahrzeug ein einmännig besetzter Triebwagen ist, hat der Fahrdienstleiter in Bahnhöfen, in denen er sich auf der linken Seite des Zuges, also nicht auf der Führerseite befindet, den Abfahrauftrag beim Führerstand des führenden Triebfahrzeuges zu geben. Ist das Triebfahrzeug hingegen eine Elektro- oder Diesellokomotive, so hat der Lokomotivführer auf die linke Lokomotivseite zu treten und den Abfahrauftrag des Fahrdienstleiters entgegenzunehmen.

Wird der Abfahrauftrag durch den Zugführer erteilt und befindet sich dieser auf der linken Seite des Zuges, so haben die Führer aller Triebfahrzeuge zur Entgegennahme des Abfahrauftrages auf die linke Fahrzeugseite zu treten.

4. Muß der Zugführer auf dem Triebfahrzeug mitfahren, weil der Zug ohne Gepäckwagen verkehrt oder der Gepäckwagen am Schluß des Zuges gereiht ist, dann hat er auf dem in der Fahrtrichtung rückgelegenen Führerstand Platz zu nehmen. Das Fahrzeug gilt auch in diesem Fall als einmännig besetzt.

5. Wird die Sicherheitsfahrschaltung während der Fahrt untauglich, dann hat der Triebfahrzeugführer den Zugführer im nächsten Bahnhof, wo er zu diesem Zweck unbedingt anzuhalten hat, hievon zu verständigen und die Beigabe eines Beimannes (Verkehrsbeimannes) oder eines sonstigen streckenkundigen Verkehrsbediensteten zu verlangen; letzterem hat er vor Antritt der Weiterfahrt die Handgriffe für das Anhalten des Zuges zu erklären.

6. Beim Verschubdienst sind Kleinlokomotiven und Lokomotiven der Reihe 61 einmännig zu besetzen; mit letzteren dürfen auch Verschub- und Ladegüterzüge einmännig besetzt geführt werden. Mit anderen einmännig besetzten Triebfahrzeugen dürfen nur Verschiebewegungen einfachster Art, wie Beigeben oder Abstellen einzelner Wagen oder ge-

schlossener Wagengruppen durchgeführt werden. Die für die Verschiebewegungen erforderlichen Signale sind hierbei auf der Führerseite zu geben. Nötigenfalls ist der Führerstand zur besseren Aufnahme dieser Signale zu wechseln.

B. Einfachmannbesetzung

1. Als Verkehrsbeimänner kommen in Betracht
 - a) Zugbegleiter,
 - b) Verschiebbedienstete.

Diese Bediensteten müssen streckenkundig (ortskundig), signalkundig und mit den zum Anhalten des Triebfahrzeuges notwendigen Handgriffen vertraut sein. Sie dürfen als Verkehrsbeimänner nur dann verwendet werden, wenn sie nach Ablegung einer formlosen Prüfung den Berechtigungsschein zur Ausübung dieses Dienstes erhalten haben. Der Berechtigungsschein ist im Dienst mitzuführen und dem Lokomotivführer unaufgefordert vorzuweisen.

Unbeschadet des Berechtigungsscheines hat der Verkehrsbeimann beim Dienstantritt dem Lokomotivführer als Bestätigung seine Vertrautheit zu erklären, welche Handgriffe und wie sie für das Anhalten des Triebfahrzeuges zu betätigen sind.

2. Bei Zugfahrten obliegt dem Verkehrsbeimann die Signalbeachtung gemäß DV V 3, Punkt 669, b). Über die wahrgenommenen Signale hat er sich mit dem Lokomotivführer nach Punkt 672 dieser Dienstvorschrift zu verständigen und bei eintretender Handlungsunfähigkeit des Lokomotivführers nach den Bestimmungen dieses Punktes zu handeln.

Für die Weitergabe des Abfahrauftrages an den Lokomotivführer gilt die DV V 3, Punkt 714.

3. Beim Verschieb hat der Verkehrsbeimann auf die auf seiner Seite gegebenen Signale zu achten und sie dem Lokomotivführer ungesäumt zu übermitteln. Hinsichtlich Beachtung der Stellung der Weichen und Gleissperrschuhe gilt die DV V 3, Punkt 126, sinngemäß.

Wenn der Zugführer gleichzeitig den Dienst eines Verkehrsbeimannes versieht, so ist er beim Verschieb in Unterwegsbahnhöfen nicht an seinen Platz auf der Lokomotive gebunden. Verläßt er die Lokomotive, so

hat er für die Beigabe eines anderen Verkehrsbeimannes zu sorgen.

Bemerkt der Verkehrsbeimann eine Handlungsunfähigkeit oder Bewußtseinsstörung des Lokomotivführers, so hat er den Verschubteil anzuhalten.

4. Muß der Verkehrsbeimann das Anhalten des Triebwagens vornehmen, so hat er der Reihe nach

1. den Hauptschalter auszuschalten,
2. die durchgehende Wagenzugbremse sowie die Lokomotivbremse zu betätigen und
3. Pfeifsignale zu geben.

Die Handgriffe sind in der einzuhaltenden Reihenfolge durch die Ziffern 1, 2 und 3 auf allen für die Einfachmannbesetzung in Frage kommenden Triebfahrzeugen einheitlich bezeichnet. Außerdem ist diese Reihenfolge in einer auf der Beimannseite des Führerstandes angebrachten Anleitung ersichtlich gemacht.

Bei handgebremsten Zügen — Gefahrenfälle ausgenommen — ist nach dem Ertönen der Pfeife die allfällig vorhandene durchgehende Bremse erst dann zu betätigen, wenn sich die Bremswirkung der Handbremsen bemerkbar macht.

5. Bei allen Zügen mit 2 Lokomotiven an der Zugspitze, zwischen denen die Möglichkeit eines ungefährdeten Überganges vorhanden ist und die Zuglokomotive von der führenden Lokomotive aus wie ein Fahrzeug gebremst wird, kann die Zuglokomotive durch den Lokomotivführer allein besetzt werden, wenn der Verkehrsbeimann auf der führenden Lokomotive berechtigt ist, auch Lokomotiven der Bauart der Zuglokomotive anzuhalten.

6. Hinsichtlich des Kuppelns der Fahrzeuge sind einfachmännig besetzte Triebfahrzeuge den einmännig besetzten Triebfahrzeugen gleichzuhalten. Die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 251, sind daher sinngemäß anzuwenden.

7. Die Bremsprobesignale sind, wenn nicht zwingende Gründe entgegenstehen, auf der Führerseite des Triebfahrzeuges zu geben.

8. Bei einzelnen Lokomotiven wird es — um zu vermeiden, daß der Lokomotivführer während der Fahrt seinen Standplatz verlassen muß — notwendig sein, daß einzelne Handgriffe vom Verkehrsbeimann

bedient werden. Diese Handgriffe darf er aber nur über jedesmalige Weisung des Lokomotivführers betätigen.

9. Dem Verkehrsbeimann ist auf dem Triebfahrzeug der Aufenthalt grundsätzlich nur auf dem vom Triebfahrzeugführer besetzten Führerstand gestattet. Sollte sich ausnahmsweise die Notwendigkeit ergeben, daß er auch den Lokomotivinnenraum betreten muß, so darf dies nur bei Stillstand des Zuges und in Begleitung des Triebfahrzeugführers sowie unter genauer Beachtung der von diesem vorher erteilten Verhaltensmaßregeln geschehen. Ausgenommen ist nur der im Punkt 5 genannte Fall, wobei vor dem Durchschreiten des Lokomotivinnenraumes durch den Verkehrsbeginn der Hauptschalter der führenden Lokomotive auszuschalten ist.

Lautsprecheranlagen

Zu DV V 3, Punkt 737.

Lautsprecheranlagen haben im allgemeinen den Zweck, die Bahnbenützer über den Lauf der personenbefördernden Züge zu unterrichten. Sie erfüllen diesen Zweck nur dann, wenn die Durchsagen deutlich, in dialektfreier Sprache, in einer möglichst einheitlichen Form und zu einem solchen Zeitpunkt gegeben werden, daß sie von den zu verständigenden Personen auch gehört werden können.

Die Lautsprecheranlagen sind grundsätzlich nur zur Durchsage von Mitteilungen, die den Zugverkehr betreffen, zu verwenden. Durchsagen privater Art sind nur gestattet, wenn es sich um dringende und wichtige Verlautbarungen im Interesse der Reisenden handelt. Dafür sind keine Gebühren einzuheben. Reklameankündigungen sind verboten.

Hinsichtlich des Zeitpunktes und des Inhaltes der einzelnen Durchsagen ist zu beachten:

1. Jeder Ankündigung der bevorstehenden Abfahrt eines Zuges ist die Zeitansage vorzusetzen.
2. In Ausgangsbahnhöfen ist die Bekanntgabe der bevorstehenden Abfahrt des Zuges drei Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt in folgender Form durchzusagen:

„Achtung! Achtung! Es ist (Zeitangabe).
Der Schnell-(Eil-, Personen-, Triebwagen-)zug
mit der planmäßigen (verspäteten) Abfahrt
um (Zeit) von Bahnsteig (Gleis)
nach mit Aufenthalt in fährt
gleich ab.

Bitte einsteigen und Türen schließen! Begleit-
personen vom Zug zurücktreten!“

Erleidet der Zug im Ausgangsbahnhof eine Verspätung von voraussichtlich mehr als zehn Minuten, so ist das Ausmaß der Verspätung zur planmäßigen Abfahrzeit durchzusagen.

3. In Unterwegsbahnhöfen ist unmittelbar nach dem Anhalten des Zuges der Bahnhofname zweimal hintereinander durchzusagen.

Beträgt der planmäßige Aufenthalt des Zuges mehr als vier Minuten, so ist der Ansage des Bahnhofnamens die Dauer des Aufenthaltes, wenn dieser in Verspätungsfällen gekürzt wird, die Dauer des gekürzten Aufenthaltes, hinzuzufügen. Ebenso kann diese Ansage, falls ein örtliches Bedürfnis vorliegt, mit der Angabe der Fahrtrichtungen, nach denen Umzusteigen ist, ergänzt werden. Die Ankündigung der bevorstehenden Abfahrt des Zuges ist wie in Ausgangsbahnhöfen vorzunehmen.

Beträgt der planmäßige Aufenthalt hingegen nur bis zu vier Minuten und wird er daher nicht besonders bekanntgegeben, so ist der Durchsage des Bahnhofnamens die Ankündigung der bevorstehenden Abfahrt unmittelbar anzuschließen.

In den mit Lautsprecheranlagen ausgestatteten Unterwegsbahnhöfen sind die Schaffner von der ihnen nach der DV V 3, Punkt 737, obliegenden Verpflichtung zum Ausrufen des Bahnhofnamens und der allfälligen Aufenthaltsdauer entbunden, solange diese Anlage funktioniert. Ist die Lautsprecheranlage untauglich, so hat der den Zug erwartende Fahrdienstleiter die Schaffner zum Ausrufen des Bahnhofnamens und der Aufenthaltsdauer zu veranlassen. Die Schaffner sind aber auch unaufgefordert zum Ausrufen verpflichtet, wenn sie das Versagen der Lautsprecheranlage wahrnehmen.

Wagenausweis

Zu DV V3, Punkt 816.

Bei der Ausfüllung des Wagenausweises sind neben den Bestimmungen der DV V3 noch nachstehende Anordnungen zu beachten:

Zu Spalte 1:

Bei Privatgüterwagen, die noch die Anschrift „Österreich“ tragen, ist als Eigentumsmerkmal „Öst“ und bei Wagen mit der Anschrift „B. B. Österreich“ „BBÖ“ einzutragen.

Bei Wagen der Deutschen Bundesbahn (Westzone) und der Deutschen Reichsbahn (Ostzone) ist als Eigentumsmerkmal die Zonenbezeichnung mit folgenden Abkürzungen anzugeben:

BUZ für Brit.-US-Zone,
FZ für Französische Zone und
USSR für Sowjetische Zone.

Bei „Pfeilwagen“ ist das ursprüngliche Eigentumsmerkmal und die neue Eigentumsverwaltung anzuführen, z. B. „ČSD (→BUZ)“.

Bei Wagen, auf denen ein Gattungsbezirk angeschrieben ist (Wagen der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn, der Saarbahnen und der Österreichischen Bundesbahnen), muß dieser in Bruchform neben dem Eigentumsmerkmal angeführt werden (z. B. „BBÖ/Stg“ oder „BUZ/Mü“). Bei Wagen mit der Anschrift „Österreich“ oder „B. B. Österreich“ muß der Gattungsbezirk deshalb aufgeschrieben werden, weil bei der Überführung des provisorischen Wagenparkes in den ständigen Wagenpark die Wagennummern vorläufig nicht geändert werden und daher mehrere Wagen die gleiche Nummer besitzen können.

Bei der Anführung der Gattungsbezirke sind folgende Abkürzungen zu verwenden:

Augsburg	= Au
Berlin	= Bln
Bremen	= Brm

Breslau	= Bsl
Bitterfeld	= Bit
Bromberg	= Bbg
Danzig	= Dz
Dresden	= Dre
Düsseldorf	= Ddf
Duisburg	= Dui
Erfurt	= Erf
Essen	= Esn
Frankfurt	= Frt
Halle	= Hal
Hamburg	= Hamb
Hannover	= Han
Heilbronn	= Hlb
Karlsruhe	= Kar
Kassel	= Ksl
Kattowitz	= Kat
Klagenfurt	= Kgf
Köln	= Köl
Königsberg	= Kbg
Köthen	= Kt
Leipzig	= Lpz
Linz	= Li
Ludwigshafen	= Lu
Magdeburg	= Mag
Mainz	= Mz
Marburg	= Mrb
München	= Mü
Münster	= Mst
Nürnberg	= Nür
Oppeln	= Opp
Oschersleben	= Obn
Posen	= Psn
Regensburg	= Reg
Saarbrücken	= Sbr
Schwerin	= Sch
Stettin/Stendal	= Stn
Stuttgart	= Stg
Ulm	= Ulm
Villach	= Vil
Wien	= Wn
Würzburg	= Wüb
Wuppertal	= Wt

Zu Spalte 2:

Abweichend von der Bestimmung der DV V 3 sind bis auf weiteres abgebordete Wagen nicht als „I“, sondern als „F“ zu bezeichnen.

Privatgüterwagen sind als P einzutragen und in Spalte 11 die Art des Wagens zu vermerken.

Bei fremden Wagen ist die den eigenen Wagen gleicher Bauart entsprechende Gattungsbezeichnung einzutragen.

Zu Spalten 5 und 6:

Bei personenbefördernden Zügen bleibt die Spalte 5 hinsichtlich des nach der DV V 3, Punkt 258 a), zu ermittelnden Gewichtes der Reisenden unausgefüllt. In Spalte 6 ist bei Personenwagen nur das Eigengewicht einzutragen. Das Gewicht der Reisenden — kurz mit „R“ bezeichnet — wird in dieser Spalte in der auf die letzte Eintragung folgenden Zeile eingesetzt, z. B. „R = 16“. Die sodann in Spalte 6 gebildete Gewichtssumme ist in den Fahrtbericht als „Zuggewicht“ zu übertragen.

In Unterwegsbahnhöfen eintretende wesentliche Änderungen der Zugbesetzung sind durch Zu- bzw. Absetzen des entsprechenden Gewichtes auszudrücken (z. B. „+ 5“ bzw. „— 3“).

Zu Spalte 11:

Bei Privatgüterwagen und bei Bahndienstwagen ist die Art des Wagens (z. B. Kesselwagen, Topfwagen, Kranwagen, Arztwagen) anzuführen.

Für die Bezeichnung der österreichischen Übergangsbahnhöfe sind folgende Abkürzungen zu verwenden:

Bleiburg	= Bl
Breclav	= Ba
Brennero/Brenner	= Br
Buchs (St. Gallen)	= Bc
Deutschkreutz	= Dk
Ebenfurth	= Ef
Ehrwald Zugspitzbahn	= Gr
Gmünd N. Ö.	= C
Graz Hbf	= G
Hegyeshalom	= H

Jesenice	=	Je
Kittsee	=	Ki
Kufstein	=	K
Laa a. d. Thaya	=	La
Lavamünd	=	Lm
Leibnitz	=	Ln
Lindau Hbf	=	L
Lindau Reutin	=	Lr
Loipersbach- Schattendorf	=	Ls
Magyarfalva	=	Hk
Marchegg	=	M
Neusiedl am See	=	Ns
Parndorf	=	Pd
Passau	=	Pa
Radkersburg	=	Ra
Rattersdorf-Liebing	=	Rat
Rechnitz	=	Rz
Retz	=	Re
Salzburg	=	Sb
San Candido/Innichen	=	Sc
St. Margrethen	=	Mt
Scharnitz	=	A
Simbach	=	Sm
Sopron deli p. u.	=	S
Sopron GySEV	=	Sg
Spielfeld-Straß	=	Sd
Summerau	=	Smr
Szentgotthárd	=	Gh
Tarvisio Centrale	=	Os
Vils	=	Vi
Wulkaprodersdorf	=	V

„Verkehrs- und Bauanweisung“ (VBA).

**„Übersicht der vorübergehend eingerichteten
Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten“
(La)**

Zu DV V 3, Punkte 858, 885 und 331.

I. Verkehrs- und Bauanweisung (VBA)

A. Zweck und Inhalt der VBA

Wenn in Bahnhöfen oder auf der Strecke Bauarbeiten durchzuführen sind, die den Zugverkehr beeinträchtigen oder besondere Verkehrsregelungen erfordern, sind Anordnungen zur Durchführung und Sicherung der Zugfahrten zu treffen.

Diese Anordnungen ergehen:

1. Durch den Bahnhofsvorstand (Fahrdienstleiter) schriftlich oder mündlich nach Verständigung durch die Streckenleitung (Bahnmeister), wenn

- a) kleinere Arbeiten in Gleisen der freien Strecke oder in den Hauptgleisen der Bahnhöfe durchgeführt werden, die nur die Errichtung einer Langsamfahrstelle auf kurze Zeit bedingen;
- b) kleinere Arbeiten in den Hauptgleisen der Bahnhöfe — ausgenommen die durchgehenden Hauptgleise — vorgenommen werden und der Zugverkehr hiebei durch entsprechende Einfahränderungen (mit gesicherten Fahrstraßen) unbeeinträchtigt aufrecht erhalten werden kann.

Erhebliches Verschwenken von Gleisen, Heben oder Senken von Gleisen, Auswechseln von Schwellen- oder Schienen im Zusammenhang, Neu- oder Altlagen von Gleisen und Weichen, Veränderung von Weichenstraßen, Auswechslung wesentlicher Bestandteile von Weichen in Hauptgleisen und solcher von

Schutzweichen u. dgl. zählen zu schwierigen Arbeiten, für die stets eine Verkehrs- und Bauanweisung aufzustellen ist;

- c) Arbeiten in Nebengleisen innerhalb eines Bahnhofes zu verrichten sind.

2. In allen übrigen Fällen durch die Bundesbahndirektion schriftlich — in dringenden Fällen fernschriftlich — mit einer „Verkehrs- und Bauanweisung“ — im folgenden kurz „VBA“ genannt (Anlage 1).

B Anforderung der VBA

Für alle Bau- und Erhaltungsarbeiten, die nur auf Grund einer VBA ausgeführt werden dürfen, beantragt die ausführende Baudienststelle (Streckenleitung, Signal- oder Elektrostreckenleitung) bei der zuständigen Direktion die Erstellung einer VBA. Hierzu ist die Drucksorte „Anforderung einer Verkehrs- und Bauanweisung“ (Anlage 2) zu verwenden. Die Anforderung geschieht derart, daß die Baudienststellen die Drucksorten in den vorgesehenen Punkten ausfüllen und den beteiligten Bahnhöfen zur Ergänzung der verkehrsdienstlichen Angaben übermitteln. Die Bahnhöfe legen die Anforderung nach Ergänzung im Wege des zuständigen Betriebskontrollors an die Direktion (Betriebsabteilung) vor. Die Anforderung einer VBA ist so rechtzeitig vorzunehmen, daß sie bei Arbeiten geringeren Umfanges drei Wochen und bei größeren Arbeiten vier Wochen vor dem beabsichtigten Inkraftsetzungstag bei der Direktion eintrifft. Für jene Monate, in denen die La monatlich erscheint (siehe Abschnitt II, A.), sollen diese Fristen fünf bzw. sechs Wochen betragen. Alle an der Mitarbeit beteiligten Stellen haben daher die Anforderungen ungesäumt zu bearbeiten.

Sind mehrere Baudienststellen an der Anforderung einer VBA beteiligt, so haben vorerst diese die Anforderung zu bearbeiten und sie erst dann den beteiligten Verkehrsdienststellen zuzuleiten.

C. Aufstellung der VBA

1. Auf Grund der eingelangten Anforderungen erfolgt die Aufstellung der VBA durch die Direktion.

Umfassen Bauarbeiten mehrere zeitlich aufeinanderfolgende Bauabschnitte und bedarf jeder Bauabschnitt einer besonderen Regelung, so ist für jeden eine eigene VBA aufzustellen. Im Lageplan (siehe Punkt 6) ist sowohl der alte als auch der neue Zustand darzustellen.

Für ganz große Bauvorhaben sowie für Bauvorhaben, die in mehr als zwei getrennte Bauabschnitte zerfallen, ist vor Aufstellung der VBA der allgemeine Bauvorgang festzulegen und von der Direktion (Betriebsabteilung) zu genehmigen. Diese Vorarbeiten sind so frühzeitig zu beginnen, daß für Rückfragen, Änderungen, Aufstellen von Fahrplänen, Vorbereitung der Sicherungsanlagen usw. hinreichend Zeit verbleibt.

2. Die VBA sind, jährlich mit 1 beginnend, fortlaufend zu numerieren. Gültig bleibende VBA behalten ihre Nummer; diese Nummer darf im laufenden Jahr nicht wieder verwendet werden.

Die Unterteilung des Musters der VBA ist einzuhalten, ebenso die Reihenfolge der einzelnen Punkte innerhalb der Unterteilungen. Wenn bei einzelnen Unterteilungen keine Angaben zu machen sind, ist nur deren Ziffer mit dem Stichwort und statt des Textes ein Strich einzusetzen.

3. Die Verwendung von Drucksorten, in welche im Vervielfältigungsverfahren Ergänzungsbestimmungen eingedruckt werden, ist auch für einfachste Fälle verboten.

4. Als Schrift ist eine klare Schreibmaschinenschrift zu wählen. Vervielfältigungen im Hektographenverfahren sind verboten, weil sie leicht verblässen und im Regen unleserlich werden. Es darf nur ein Druckverfahren angewendet werden, das klare und haltbare Abzüge ergibt.

5. Der Text der VBA soll kurz, klar und einfach sein.

6. Jeder VBA soll — besonders bei umfangreichen Arbeiten — ein handlicher und gut lesbarer Lageplan beigezeichnet werden, in dem die Verkehrsstellen in der Reihenfolge des Bildfahrplanes — links beginnend — anzuführen sind. Lagepläne, die auseinandergefaltet werden müssen, sind möglichst zu vermeiden. In den Lageplänen sind die Baustellen, der

von der Regel abweichende Fahrweg und der Standort der Halt- und Langsamfahrsignale darzustellen. Ferner muß der Lageplan sämtliche im Text der VBA angeführten Gleise, Weichen, Signale und Kennzeichen nach Nummern, Buchstaben, Lage und Standort sowie die Fahrtrichtung und den Nordpfeil enthalten. Werden im Laufe der Arbeiten Signale und Kennzeichen geändert, so ist dies besonders darzustellen.

7. Bestimmungen der Verkehrsvorschrift und anderer Vorschriften sind nicht im Wortlaut anzugeben, sondern nach Punkten und Stichworten zu bezeichnen. Die etwa erforderliche Ausfertigung von Befehlen ist unter Angabe des Wortlautes entsprechend den Bestimmungen der Verkehrsvorschrift vorzusehen; dabei ist auch anzugeben, welche Bahnhöfe den Zügen die Befehle zu übermitteln haben.

8. Der Tag der Inkraftsetzung ist in der VBA anzugeben, wenn dies aber nicht möglich ist, von den Dienststellen nachträglich einzusetzen (siehe Abschnitt F). Nach Möglichkeit soll in der VBA auch der Tag der Außerkraftsetzung angegeben werden.

9. Bei umfangreichen Fahrplanänderungen (wenn mindestens 5 Züge das falsche Gleis befahren oder bei zeitweise eingleisigem Betrieb) ist der VBA ein besonderer Bildfahrplan beizuschließen.

10. Im Punkt 9 der VBA ist der in die „La“ aufzunehmende Wortlaut anzugeben oder zu vermerken: „VBA wird in die La nicht aufgenommen.“

11. Vor jedem Fahrplanwechsel sind noch bestehende VBA auf die Möglichkeit ihrer Beibehaltung zu prüfen, gegebenenfalls abzuändern oder neu aufzustellen; jede VBA darf jedoch während ihrer Gültigkeitsdauer nur einmal abgeändert werden. Die ausführenden Baudienststellen haben mindestens 3 Wochen vor Fahrplanwechsel der Direktion (Betriebsabteilung) jene VBA schriftlich bekanntzugeben, die über den Fahrplanwechsel hinaus benötigt werden.

D. Verteilung der VBA

Die VBA erhalten alle unmittelbar an der örtlichen Verkehrsabwicklung beteiligten Verkehrsstellen, die zuständigen Baudienststellen, alle Stellen,

die an der VBA-Anforderung mitgewirkt haben, die zuständigen Befehlsbahnhöfe und Betriebskontrollen sowie die beteiligten Fachabteilungen der Direktionen und Fachdirektionen der Generaldirektion.

Die Empfänger sind am Schluß der VBA in einem Verteilungsplan anzuführen.

E. Überwachung des Empfanges der VBA

1. Die VBA sind so rechtzeitig zu versenden, daß sie beim Empfänger spätestens fünf Tage vor ihrem Inkrafttreten eintreffen. Die Empfänger bestätigen den Erhalt einer VBA sogleich schriftlich mit der der VBA beigeschlossenen Empfangsbestätigung an die Direktion, welche die VBA erstellt hat. Kann der Empfang einer VBA wegen Zeitmangel nicht schriftlich bestätigt werden, so darf die Bestätigung auch fernschriftlich erfolgen, wenn dieser Vorgang in der VBA angeordnet ist.

Zur Überwachung des Empfanges führen die Direktionen einen „Empfangsnachweis“ (Anlage 3), der für jede VBA gesondert anzulegen und nach Eingang aller Empfangsbestätigungen dem Geschäftsstück beizuschließen ist.

2. Damit die Direktionen jederzeit überblicken können, wieviele und welche VBA herausgegeben wurden, wo die Baustellen liegen, welcher Art die angeordneten Beschränkungen sind und wann die VBA in Kraft und außer Kraft gesetzt wurden, haben sie ein „Verzeichnis der aufgestellten Verkehrs- und Bauanweisungen“ (Anlage 4) zu führen.

F. In- und Außerkraftsetzung der VBA

Der In- und der Außerkraftsetzungstag einer VBA ist entweder im Kopf angeführt oder wird später fernschriftlich von der Direktion bekanntgegeben. Kann bei Aufstellung der VBA der genaue Zeitpunkt der In- und Außerkraftsetzung noch nicht angegeben werden, so ist die voraussichtliche Dauer der Arbeiten unter der Überschrift der VBA in Klammer beizufügen.

Anläßlich der Inkraftsetzung einer VBA darf mit den Arbeiten jedoch erst begonnen werden, wenn die anfordernde Baudienststelle unter gleichzeitiger Verständigung der unmittelbar beteiligten Bahnhöfe von

der Direktion dazu ausdrücklich ermächtigt wurde. Die Ermächtigung darf erst erteilt werden, wenn alle Empfänger der VBA deren Erhalt bestätigt haben. Die ermächtigte Baudienststelle hat den im Punkt 8 der VBA mit der Aufsicht und Leitung der Arbeiten beauftragten Bediensteten vom Eingang der Ermächtigung in Kenntnis zu setzen.

G. Bekanntgabe der VBA

Die Dienstvorstände haben die VBA in den Diensträumen der von der besonderen Verkehrsregelung betroffenen Bahnhof- bzw. Streckenbediensteten auszulegen und diese Bediensteten erforderlichenfalls auch über den Inhalt der VBA zu unterrichten. Die VBA bilden einen Teil der bei der Dienstübergabe nach DV V 3, Punkt 22, zu übergebenden Dienstbehalte.

Die Zugmannschaften werden über den Inhalt der VBA durch die „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten“ (La) bzw. durch die in der VBA vorgesehenen schriftlichen Befehle unterrichtet.

II. Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten (La)

A. Zweck und Inhalt der La

Die „Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten“ (La) dient dazu, die Zugmannschaft über die örtliche Lage der Stellen mit besonderer Verkehrsregelung, die an diesen Stellen zu beachtenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und über sonstige besondere Anordnungen zu unterrichten.

Die La wird von jeder Direktion für ihren Bereich erstellt. Sie ist in den Monaten April bis November vierzehntägig und in den Monaten Dezember bis März monatlich herauszugeben. Die La tritt stets in der Nacht von einem Sonntag auf den Montag um 0.00 Uhr in Kraft. Fällt bei monatlichem Erscheinen der La der 1. eines Monats auf einen Dienstag oder Mittwoch, dann tritt die neue La bereits am vorhergegangenen Montag in Kraft. Fällt

hingegen der 1. eines Monats auf einen Donnerstag, Freitag, Samstag oder Sonntag, dann tritt die neue La erst am folgenden Montag in Kraft. Die Generaldirektion verlautbart vor Beginn eines jeden Jahres die Gültigkeitsdauer der einzelnen La.

Das Muster einer La, von dem in keiner Weise abgewichen werden darf, ist als Anlage 5 aufgenommen. Die La besteht aus dem Titelblatt, den Vorbemerkungen, einer Übersichtskarte der Strecken mit deren Nummern und aus der Übersicht der vorübergehenden Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten.

Die Angaben der Übersichtskarte müssen deutlich und bei jeder Beleuchtung gut lesbar sein; erforderlichenfalls sind für wichtige Knotenpunkte Nebenkarten in vergrößertem Maßstab in die Hauptkarte aufzunehmen. Die Streckennummern in der Übersichtskarte haben den Streckennummern der Tafel B 1 zu entsprechen.

In die La werden grundsätzlich alle Strecken des eigenen Bereiches und jene angrenzenden Strecken der Nachbarbereiche aufgenommen, die von den Zugmannschaften des eigenen Bereiches planmäßig befahren werden. Angaben, die nur einen Zug an einem Tag betreffen, brauchen in die La nicht aufgenommen werden, wenn die Verständigung des Zuges mit schriftlichem Befehl in der VBA angeordnet ist.

B. Anmeldung für die La

1. Allgemeines

Die Angaben für die La werden von den Streckenleitungen (Signal- oder Elektrostreckenleitungen) mit der Drucksorte „Anmeldung für die La“ (Anlage 6) an die Betriebsabteilung der Direktion vorgelegt. Für welche Strecken La-Anmeldungen vorzulegen sind, bestimmt die Direktion in einer „Zusammenstellung über die von den Streckenleitungen (Signal- oder Elektrostreckenleitungen) vorzulegenden La-Anmeldungen“.

Die Streckenleitungen (Signal- oder Elektrostreckenleitungen) senden die La-Anmeldungen in eigenen, mit „La“ zu kennzeichnenden Briefumschlägen zu den von der Direktion festgesetzten Terminen ein. Die Stückzahl bestimmt die Direktion,

die allfällig auch weitere Ausführungsbestimmungen erläßt.

Sind für eine Strecke keine Angaben aufzunehmen, so ist für diese Strecke eine Leermeldung vorzulegen. Als Leermeldung ist ein Formblatt aufzulegen, das alle Strecken, für die Anmeldungen vorzulegen sind, getrennt nach Fahrtrichtungen zu enthalten hat. In diesem Formblatt ist neben jeder Streckenangabe das Wort „Leermeldung“ zu schreiben. Wird für eine Fahrtrichtung eine Anmeldung vorgelegt, dann sind die zugehörigen Angaben samt dem Wort „Leermeldung“ mit Farbstift zu streichen, so daß nur jene Fahrtrichtungen übrigbleiben, für welche die Leermeldung erstattet wird. Die durchgestrichenen Zeilen dienen der Direktion zur raschen Überprüfung der Vollständigkeit der eingesendeten Anmeldungen.

2. Äußere Form

Die Drucksorte „Anmeldung für die La“ ist nur einseitig zu beschreiben, wobei auf deutliche Schrift besonderer Wert gelegt werden muß.

Alle Angaben, die zu einer VBA gehören, sollen unter einer Nummer angeführt werden, auch wenn für verschiedene Tageszeiten verschiedene Regelungen getroffen sind. Die zu einer Nummer gehörenden Angaben sind von jenen der folgenden Nummer durch einen waagrechten Strich zu trennen.

Angaben, die schon in der zur Zeit der Anmeldung gültigen La enthalten sind, können — mit etwaigen geringen Änderungen — ausgeschnitten und auf den Vordruck geklebt werden. Spalte 1 ist diesfalls zu berichtigen.

3. Inhalt der einzelnen Spalten

Die Angaben werden nach Strecken und Richtungen getrennt. Strecken, für die Angaben nicht zu machen sind, werden nicht aufgenommen. Die in Anlage 5 vorgesehene Art der Ausdrucksform ist genau zu beachten, wobei die in Anlage 7 angeführten Abkürzungen zu verwenden sind.

Die laufende Nummer ist in Spalte 1 mit Bleistift einzutragen; bei neu hinzukommenden Angaben oder bei solchen, deren Inhalt gegenüber der vorherge-

gangenen La geändert wurde, ist der Nummer das Zeichen „+“ vorzusetzen.

In den Spalten 3 und 4 sind alle Angaben in der Reihenfolge einzutragen, in der sie der Lokomotivführer auf der Fahrt in dem in Spalte 2 angegebenen Streckenabschnitt zu beachten hat. Die Kilometerangabe in Spalte 3 ist in der Regel nur mit einer Dezimalstelle auszudrücken.

Bestehen hinsichtlich der Angaben in den Spalten 4 und 5 für Triebwagen Erleichterungen, so gelten sie für Triebwagen aller Bauartreihen einschließlich der von ihnen beförderten Fahrzeuge; Ausnahmen sind besonders anzuführen. Werden Triebwagenzüge von Lokomotiven geführt, so dürfen diese Erleichterungen nicht angewendet werden.

Der Tag und die Tageszeit des Inkrafttretens sind in Spalte 6 immer anzugeben. Ist die VBA nur an einem Tag in Kraft, lautet die Angabe in Spalte 6 „nur“. Wenn der Tag des Außerkrafttretens noch nicht bekannt ist, entfällt die Angabe in Spalte 7.

In Spalte 8 ist in erster Linie der Grund für die Angaben der Spalte 4 anzuführen.

Gemäß DV V 3, Punkt 331, gilt die La hinsichtlich der sonst mit Allgemeinem Befehl vorzuschreibenden Angaben als Allgemeiner Befehl. Vorgeschriebene Wortlaute sind — soweit sie nicht aus den Spalten 3 und 4 hervorgehen — in Spalte 8 anzuführen. Die etwa erforderliche Beigabe eines Vorsichtsbefehles ist in der gleichen Spalte durch den Hinweis „Vorsichtsbefehl!“ auszudrücken.

In der Spalte 8 sind auch Angaben über neu aufgestellte Signale sowie über Änderungen des Standortes oder der Bedeutung vorhandener Signale aufzunehmen, sofern ein Zusammenhang mit Angaben der Spalten 1 bis 7 besteht. Trifft dies zu und handelt es sich

- a) um die Neuaufstellung eines Haupt- oder Vorsignales, so sind diese neuen Signale und ihr kilometrischer Standort anzugeben,
- b) um die Veränderung des Standortes eines Haupt- oder Vorsignales, so ist die kilometrische Lage des alten und des neuen Standortes anzuführen.

Die Angaben für a) und b) sind, unabhängig davon, ob sie bereits durch besondere Verfügungen (Amtsblatt u. dgl.) bekanntgegeben wurden, aufzunehmen.

Wenn bei Gleisarbeiten die Baustelle wandert, so sind in Spalte 3 Anfang und Ende des innerhalb der Gültigkeitsdauer der La umzubauenden Gleisteiles anzugeben. In Spalte 8 ist jeweils außer der Angabe „Baustelle wandert“ auch die Länge der wandernden Baustelle anzuführen.

C. Aufstellung der La

Die Direktion prüft die Richtigkeit der Angaben in den „Anmeldungen für die La“ an Hand der VBA nach. Wenn Unstimmigkeiten nicht aufgeklärt werden können, müssen etwa notwendige Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden.

Die für andere Direktionen bestimmten Anmeldungen sendet die Direktion an den vereinbarten Tagen ab. Der Eingang der für die eigene La bestimmten Anmeldungen von anderen Direktionen wird an Hand eines Verzeichnisses der Strecken, die durch Zugmannschaften des eigenen Bereiches befahren werden, überwacht.

Aus den eingelangten Anmeldungen stellt die Direktion die La zusammen. Strecken, auf denen keine Besonderheiten vorkommen, werden nicht aufgenommen. Die Angaben sind laufend zu numerieren.

D. Verteilung der La

Die Direktion sendet die La so zeitgerecht ab, daß sie spätestens zwei Tage vor dem Gültigkeitsbeginn der La bei den Empfangsstellen eintreffen. Zweckmäßig werden für die Versendung besondere Briefumschläge oder Anschriftenvermerke „La“ verwendet. Den näheren Vorgang regelt jede Direktion.

Mit der La des eigenen Bereiches werden beteiligt:

- a) Alle Zug- und Lokomotivführer, die planmäßig die in der La enthaltenen Strecken befahren, und ihre Heimatdienststellen,
- b) alle Zug- und Lokomotivführer der Nachbardirektionen, die Strecken des eigenen Bereiches befahren, wenn diese Strecken nicht in der La

der Nachbardirektion enthalten sind sowie die Heimatdienststellen dieser Bediensteten,

- c) alle Streckenleitungen, Signal- und Elektrostreckenleitungen,
- d) die Bahnhöfe, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in dem eine besondere Verkehrsregelung vorgesehen ist, und die zuständigen Befehlsbahnhöfe,
- e) die beteiligten Fachabteilungen der Direktionen und Fachdirektionen der Generaldirektion.

Die Direktion stellt einen Verteilungsplan auf und überwacht den Versand der La.

Dienststellen, die zwei Tage vor Gültigkeitsbeginn der La nicht in deren Besitz sind, haben sofort nach ihrem Verbleib zu forschen. Liegt eine örtliche Verzögerung in der Zustellung nicht vor, so ist die vorgesetzte Direktion zu verständigen, die für rechtzeitige Nachsendung sorgt.

Die Dienststellen haben die für ihren Bereich zutreffenden Angaben der La sofort nachzuprüfen. Wo La von mehreren Direktionen eingehen, sind die Angaben der einzelnen La zu vergleichen. Unstimmigkeiten sind der vorgesetzten Direktion zu melden, die sie aufzuklären hat.

Bundesbahndirektion

Empfangsnachweis

für Verkehrs- und Bauanweisung Nr. vom

Betrifft

Versendet am

In Kraft ab

1	2	3	1	2	3
Lfd. Nr.	E m p f ä n g e r der VBA	Eingang der Empfangsbestätigung am	Lfd. Nr.	E m p f ä n g e r der VBA	Eingang der Empfangsbestätigung am
1			21		
2			22		
3			23		
4			24		
5			25		
6			26		
7			27		
8			28		
9			29		
10			30		
11			31		
12			32		
13			33		
14			34		
15			35		
16			36		
17			37		
18			38		
19			39		
20			40		

7.) **Bauliche Anordnungen**

8.) **Örtliche Sicherheitsmaßnahmen**

Wem obliegt die Leitung und Aufsicht über die Bauarbeiten?

.....
(Name, Dienstitel, Dienstsitz)

Wer ist für die Aufstellung und Entfernung der Langsamfahr- und Haltsignale verantwortlich?
.....

Sicherung der Arbeiterotten

Anschaltfernsprecher an der Arbeitsstelle

Maßnahmen bei elektrischem Betrieb

Notwendige Fernschreib- und Fernsprecheinrichtungen

(wo einschalten, in welche Leitung, mit welchem Rufzeichen?)

Sonstiges

..... Streckenleitung

.....
(Datum, Unterschrift)

..... Streckenleitung

.....
(Datum, Unterschrift)

Gesehen sowie Punkte 6 und 8 hinsichtlich der verkehrsdienstlichen Angaben ergänzt.

Bahnhof

.....
(Datum, Unterschrift)

Bahnhof

.....
(Datum, Unterschrift)

Überprüft.

Der Betriebskontrollor:

.....
(Datum, Unterschrift)

Im Bahnhof fahren während des Befahrens des falschen Gleises
zeitweise eingleisigen Betriebes
 alle Züge aus Richtung, die sonst auf Gleis (Nr.) fahren,
 auf Gleis (Nr.)

Fahrplanänderungen

Aus besonderen örtlichen Gründen notwendige Hinweise für die
 Regelung der Zugfolge, Verlegung (Feststellung) von Kreuzungen
 und Vorfahren, Umleitung und Entfall von Zügen, Vorsprung-
 fahren u. dgl.

Nicht verkehren dürfen die Züge

Arbeitszüge als Sperrfahrten (DV V 3, Punkt 881)

Zweck des Arbeitszuges

Fahrplanangaben:

	1. Fahrt	2. Fahrt
Ausgangsbahnhof ab		
Arbeitsstelle km an		
Arbeitsstelle km ab		
Ausgangsbahnhof an		

Hinfahrt: gezogen, geschoben — Rückfahrt: geschoben, gezogen.

Anzahl der Wagen, Reihung des Arbeitszuges

Sicherung der Zugfahrten

Zustand der Sicherungsanlage zur Zeit der Anforderung:

In Ordnung — oder:
 Welche Fahrstraßen sind gesperrt?
 Welche Blockwerke sind ausgeschaltet?
 Welche Signale sind untauglich oder ungültig bzw. welche fehlen?
 Ist die Streckenblockung zwischen den betreffenden Verkehrs-
 stellen in Betrieb?
 Welche Weichen sind nicht signalabhängig? (Art der Sicherung)

Notwendige Personalvermehrung

Angabe der Dienststelle (des Dienstpostens)

Begründung

Beistellung aus eigenem Stand
durch Zuweisung

Sonstiges

Welche Hauptgleise des Bahnhofes sind derzeit nicht befahrbar?
 Sind betroffene Verkehrsstellen zeitweise gesperrt?
 Bestehen Änderungen des Ein- und Aussteigens in den betrof-
 fenen Verkehrsstellen?
 Wie erfolgt die Bedienung von Schlepfbahnen?
 Welchen Bahnhof soll eine etwa zu errichtende Verkehrsstelle
 unterstellt werden?
 Welche sonstigen Umstände beeinflussen die Durchführung der
 VBA (Wegübergänge, Warnsignalanlagen u. dgl.)?

österreichische Bundesbahnen

Bundesbahndirektion

..... Streckenleitung, am

Zahl:

Dringend weiterleiten

An

An Bahnhof

An Bahnhof

An Herrn Betriebskontrollor in

An die Bundesbahndirektion.....

Vorbemerkung: Eintragungen sind nur bei jenen Punkten vorzunehmen, die für den vorliegenden Fall in Frage kommen.

Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Anforderung

einer Verkehrs- und Bauanweisung

(ZSV, II/22, Abschnitt I, B und 1C, beachten)

für den*)

*) z. B.: „den Umbau des Streckengleises (Nr.)..... zwischen den Bahnhöfen und“,
„die Auswechslung der Weiche (Nr.)..... im Bahnhof im Gleis (Nr.)“,
„die Außerbetriebsetzung der Sicherungsanlage des Stellwerkes
im Bahnhof“ usw.

VBA soll in Kraft treten ab, außer Kraft treten ab
nur gelten am

Tag der Inkraftsetzung wird erst später bekanntgegeben.
Außerkräftsetzung

Kann bei Anforderung der VBA der genaue Zeitpunkt der In- und Außerkräftsetzung noch nicht angegeben werden, so ist die voraussichtliche Dauer der Arbeiten nachstehend anzugeben.

Dauer der Arbeiten etwa
Tage
Wochen

1.) Lageplan

Der Anforderung für die VBA ist ein Lageplan beizuschließen, für dessen Ausfertigung die Bestimmungen der ZSV, II/22, Abschnitt I, C, zu beachten sind.

2.) Lage der Baustelle

Strecke
Streckengleis (Nr.)
zwischen und
oder
Bahnhof, Gleis (Nr.)

3.) Kilometer

von km bis km
Baustelle wandert, beginnt bei km

4.) Arbeitszeit

..... (z. B.: 7—12 und 13—17 Uhr),
dabei soll das Gleis (Nr.) gesperrt werden
nur am Inkraftsetzungstag der VBA, an aufeinanderfolgenden Tagen,
an n i c h t aufeinanderfolgenden Tagen, täglich, nur an Werktagen (ausgenommen Sa),
dauernd ab dem Inkraftsetzungstag der VB auf ungefähr Tage, Wochen
von [nach Zug (Nr.)] bis [vor Zug (Nr.)],
von [nach Zug (Nr.)] bis [vor Zug (Nr.)],
von [nach Zug (Nr.)] bis [vor Zug (Nr.)],
von [nach Zug (Nr.)] bis [vor Zug (Nr.)].

5.) Vorzusehende Geschwindigkeitsermäßigung

an der Baustelle für den ersten Zug nach der Sperre auf km/st, für die weiteren Züge
auf km/st.
Es besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung laut La, lfd. Nr. und Nr.
Geschwindigkeitsbeschränkung laut La, lfd. Nr. und Nr. wird aufgehoben, auf
..... km/st abgeändert.

6.) Verkehrsdienstliche Anordnungen

Zuständige Verkehrsstelle (DV V 3, Punkt 860)

Abweichungen vom (Rechts-) Linksfahren

Fahrt auf dem falschen Gleis ist notwendig zwischen
und

Zeitweise eingleisiger Betrieb ist einzurichten zwischen
und auf Gleis (Nr.)

(Zustimmung zur Einrichtung des zeitweise eingleisigen Betriebes wurde unter Zl.
vom von der Direktion bereits erteilt.)

Gleiswechsel erfolgt im Bahnhof bei $\frac{\text{Einfahrt}}{\text{Ausfahrt}}$ über die Weichen (Nr.)

Gleiswechsel erfolgt im Bahnhof bei $\frac{\text{Einfahrt}}{\text{Ausfahrt}}$ über die Weichen (Nr.)

Vorhandene Gefahrstellen (DV V 3, Punkt 578):

Einfahränderungen:

Im Bahnhof fahren während des $\frac{\text{Befahrens des falschen Gleises}}{\text{zeitweise eingleisigen Betriebes}}$
alle Züge aus Richtung, die sonst auf Gleis (Nr.) fahren,
auf Gleis (Nr.)

(Muster)

Bundesbahndirektion, am

In Kraft ab:	*)
Außer Kraft ab:	*)

*) Von den Dienststellen nach ZSV II/22, Abschnitt I, C/8, einsetzen.

Verkehrs- und Bauanweisung Nr.

für **)

.....
.....

**) z. B.: „den Umbau des Streckengleises (Nr.) zwischen den Bahnhöfen
und“;
„die Auswechslung der Weiche (Nr.) im Bahnhof im Gleis (Nr.)“;
„die Außerbetriebsetzung der Sicherungsanlage des Stellwerkes im Bahn-
hof“; usw.

1.) Lageplan

Alle wesentlichen Einzelheiten, wie Signale und Kennzeichen mit Standort und, wo erforderlich, Erläuterungen, Gleise und Weichen mit Bezeichnung und Nummern, Fahrwege, Umbaustellen usw. Größere Pläne im Bedarfsfalle auf einem besonderen Blatt beischließen.

2.) Lage der Baustelle

Streckengleis (Nr.)
zwischen und
Bahnhof, Gleis (Nr.)

3.) Kilometer

von km bis km
Baustelle wandert, beginnt in km

4.) Arbeitszeit

von bis
dabei ist das Gleis gesperrt
von [nach Zug (Nr.)]
bis [vor Zug (Nr.)]

5.) **Geschwindigkeitsverminderung**

6.) **Verkehrsdienstliche Anordnungen**

Zuständige Verkehrsstelle für alle verkehrsdienstlichen Anordnungen (Sperrung des Gleises, Regelung der Sperrfahrten),

Abweichungen vom Rechts-(Links-)fahren,

Regelung der Zugfolge, Verlegung (Feststellung) von Kreuzungen und Vorfahren, Umleitung und Entfall von Zügen, Vorsprungfahrten u. dgl.,

Sicherungstechnische Anordnungen,

andere verkehrsdienstliche Anordnungen (z. B. Ausfertigung und Beigabe von schriftlichen Befehlen),

Verständigung mit dem Bauaufsichtsführenden.

7.) **Bauliche Anordnungen**

Länge der Baustelle, tägliche Leistungen, Besonderheiten bei Brückenarbeiten u. dgl.

8.) **Örtliche Sicherheitsmaßnahmen**

Leitung und Aufsicht über die Arbeiten, Verständigung mit dem zuständigen Bahnhof über Beginn und Ende der Arbeiten, Aufstellung und Beseitigung von Halt- und Langsamfahr-signalen, Meldung über die Beendigung von Sperrfahrten, Sicherung der Arbeiterotten, Maß-nahmen bei elektrischem Betrieb, Anschaltfernsprecher u. dgl.

9.) **Angaben für die Spalten 2—8 der La**

10.) **Verteilungsplan**

Empfangende Dienststellen,

Weisungen betreffend Empfangsbestätigung.

Unterschrift:

(Muster)

Dienststelle , am

An die
Bundesbahndirektion

Empfangsbestätigung

Verkehrs- und Bauanweisung Nr. erhalten.

Unterschrift:

Verzeichnis

der

im Jahr aufgestellten

Verkehrs- und Bauanweisungen

Vorbemerkungen

- 1.) In der Spalte 5 ist der langsam zu befahrende Gleisabschnitt zu bezeichnen.
- 2.) In der Spalte 6 sind anzugeben: Abweichungen vom Rechts-(Links-)fahren, außerplanmäßiges Anhalten, Fahrgeschwindigkeit u. dgl.

Österreichische Bundesbahnen
Bundesbahndirektion Wien

Übersicht

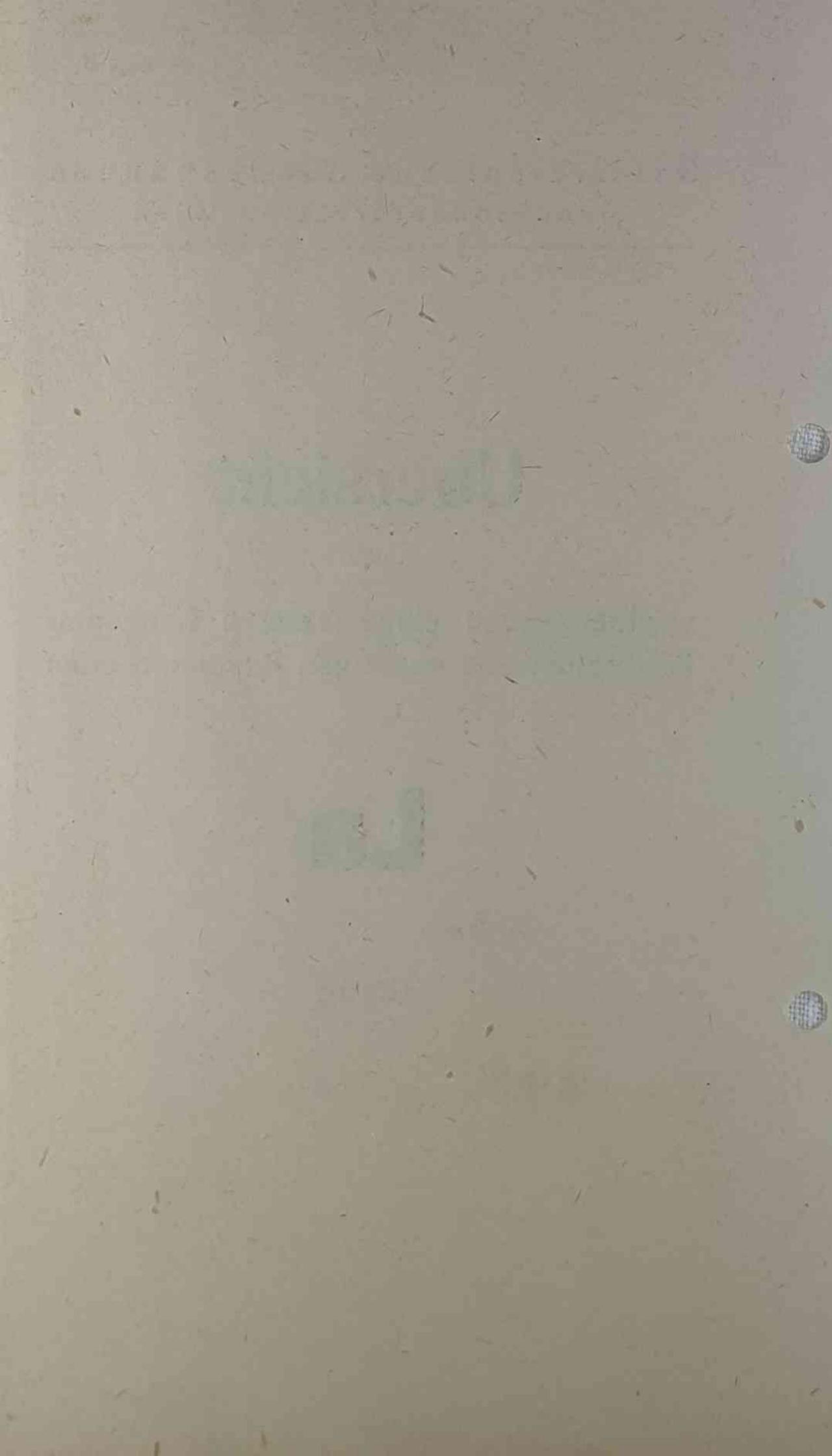
der

**vorübergehend eingerichteten Langsam-
fahrstellen und sonstigen Besonderheiten**

La

Gültig

vom bis



Vorbemerkungen

1. Die „La“ enthält für die in der Übersichtskarte mit einer Nummer bezeichneten Strecken, nach Fahrtrichtungen getrennt, die Bahnstellen, für die v o r ü b e r g e h e n d ein Langsamfahren (allenfalls auch ein außerplanmäßiges Anhalten) oder sonstige verkehrsdienstliche Besonderheiten vorübergehender Art festgesetzt sind.

2. Die La wird regelmäßig, und zwar für die Monate Dezember bis März mit monatlicher Gültigkeit, für die Monate April bis November hingegen mit vierzehntägiger Gültigkeit aufgelegt und tritt stets in der Nacht von einem Sonntag auf den Montag um 0.00 Uhr in Kraft.

3. Gemäß DV V 3, Punkt 331, gilt die La hinsichtlich der sonst mit Allgemeinem Befehl vorzuschreibenden Angaben als **Allgemeiner Befehl**; allfällig vorgeschriebene Wortlaute sind — soweit sie nicht aus den Spalten 3 und 4 hervorgehen — in Spalte 8 angeführt. In dieser Spalte ist auch auf die etwa erforderliche Beigabe eines Vorsichtsbefehles durch den Vermerk „Vorsichtsbefehl!“ hingewiesen.

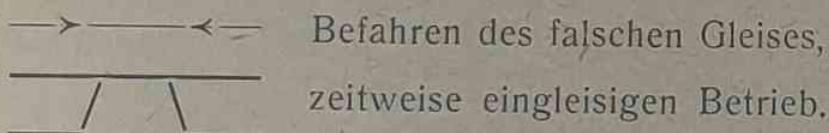
Von Anordnungen, die während der Gültigkeitsdauer der La neu getroffen werden müssen (z. B. wegen außergewöhnlicher Vorkommnisse) und von Ergänzungen oder Abänderungen der Vorschriften in der La werden die Zugmannschaften mit Vorsichtsbefehl bzw. mit Allgemeinem Befehl verständigt (siehe auch die Punkte 8, 9 und 10).

4. Das in Spalte 1 oberhalb der laufenden Nummer gesetzte Zeichen „+“ bedeutet, daß die zugehörige Anordnung vollkommen neu oder gegenüber der Anordnung in der letztgültig gewesenen La geändert ist.

5. In Spalte 3 ist die Bahnstelle eindeutig bezeichnet, auf die sich die Angaben in Spalte 4 beziehen.

6. In Spalte 4 sind die zu beachtenden Besonderheiten und geltenden Anordnungen, wie Untauglichkeit eines

Hauptsignales, höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit, Befahren des falschen Gleises, zeitweise eingleisiger Betrieb, außerplanmäßiges Anhalten u. dgl., angegeben. Dabei bedeuten die Zeichen



Befahren des falschen Gleises,
zeitweise eingleisigen Betrieb.

7. Bestehen hinsichtlich der Angaben in den Spalten 4 und 5 für Triebwagen Erleichterungen, so gelten sie für Triebwagen aller Bauartreihen einschließlich der von ihnen beförderten Fahrzeuge; Ausnahmen sind besonders angeführt. Werden Triebwagenzüge ausnahmsweise von Lokomotiven geführt, so dürfen diese Erleichterungen nicht angewendet werden.

8. In Spalte 6 ist der Tag (allenfalls auch die Stunde) des Inkrafttretens angegeben. Sollte diese Angabe ausnahmsweise fehlen, dann werden Lokomotiv- und Zugführer von dem Inkrafttreten dieser Anordnung bis zu ihrer Aufhebung bzw. bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer der La mit Allgemeinem Befehl folgendermaßen verständigt:

„Laufende Nr. der La in Kraft!“ *)

9. In Spalte 7 ist der Tag des Außerkrafttretens nur dann angegeben, wenn die Anordnung während der Gültigkeitsdauer der La außer Kraft tritt. Ergibt sich in einem solchen Fall die Notwendigkeit, die vorgesehene Gültigkeitsdauer zu verlängern, dann werden hievon Lokomotiv- und Zugführer während der verlängerten Gültigkeitsdauer mit Allgemeinem Befehl wie folgt verständigt:

„Laufende Nr. der La noch weiter in Kraft!“ *)

*) Auf Strecken, wo auch Zugmannschaften einer Nachbardirektion verwendet werden und demnach die bezüglichen Angaben auch in der La dieser Direktion aufgenommen sind, lautet die Vorschreibung:

„Laufende Nr. der La (Dion) und laufende Nr. der La (Dion) in Kraft!“
bzw. noch weiter in Kraft!“

10. Wird hingegen eine Anordnung vor dem in der La vorgesehenen Zeitpunkt oder — wenn die Spalte 7 keine Angaben enthält — vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der La außer Kraft gesetzt, dann werden Lokomotiv- und Zugführer von der vorzeitigen Außerkraftsetzung bis zu dem in Spalte 7 der La vorgesehenen Zeitpunkt der Außerkraftsetzung bzw. bis zum Ablauf der Gültigkeitsdauer der La mit Allgemeinem Befehl folgenden Wortlautes verständigt:

„Laufende Nr. der La außer Kraft!“ *)

11. Lokomotiv- und Zugführer haben die La während der Fahrt mit sich zu führen. Sie müssen — auch wenn sie nicht planmäßig verwendet werden — selbst dafür sorgen, daß sie schon vor Fahrtantritt im Besitz der La sind.

12. Lokomotiv- und Zugführer haben die La grundsätzlich bei ihrer Heimatdienststelle zu beheben. Wenn sie aber zufolge ihrer fahrdienstlichen Verwendung die Heimatdienststelle schon vor Ausgabe der neuen La verlassen müssen und erst nach deren Inkrafttreten dorthin zurückkehren, haben sie die neue La bei einer auswärtigen, hiefür vorgesehenen und besonders bekanntgegebenen Dienststelle anzufordern.

*) Auf Strecken, wo auch Zugmannschaften einer Nachbardirektion verwendet werden und demnach die bezüglichen Angaben auch in der La dieser Direktion aufgenommen sind, lautet die Vorschreibung:

„Laufende Nr. der La (Dion) und laufende Nr. der La (Dion.....) außer Kraft!“

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	In-Verkehrsstelle oder zwischen den Verkehrsstellen	Ortsangabe	Besonderheiten und Fahrgeschwindigkeit	Betroffene Züge, erforderlichenfalls auch Zeitangabe	In Kraft ab	Außer Kraft ab	Gründe und sonstige Angaben

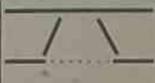
1 a Wien Westbf—St. Valentin—Linz Hbf

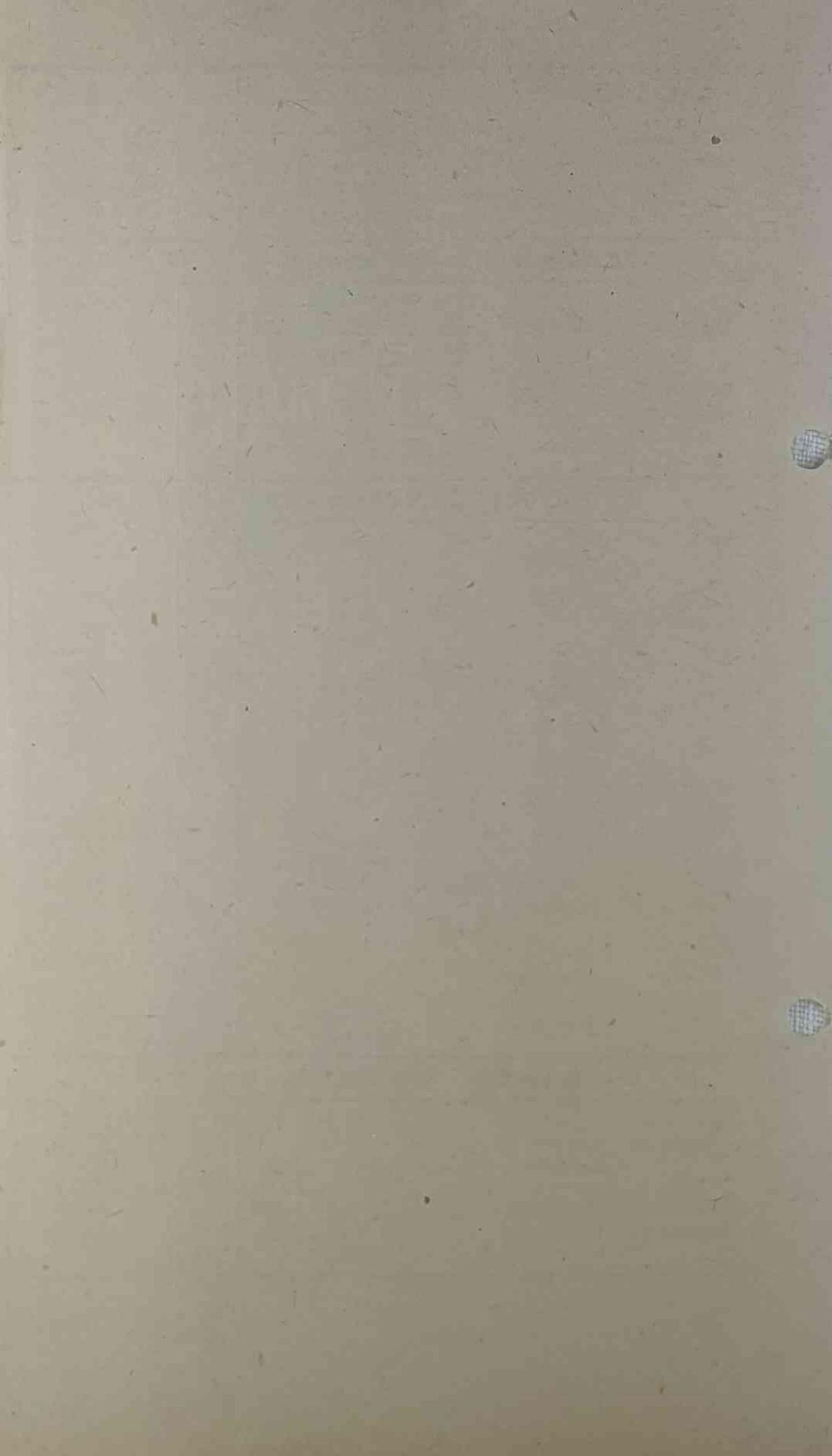
1	Melk—BI Melk 1	86,7—86,8	30 50	alle Z ausgen Triebwagen Triebwagen	1950		Altes Brücken- tragwerk
+ 2	BI Pöchlarn 2 (Säusenstein Hst) —Ybbs-Kemmel- bach	102,9—106,3	30	alle Z werkt Mo—Fr 7,00—17,00	3. 1.	29. 1.	Gleisarb Baust - 200 - wand

1 b Linz Hbf—St. Valentin—Wien Westbf

3	Melk	Gl 2 85,2—83,9	30	alle Z	1950		schadhafter Oberbau
+ 4	St. Pölten— Pottenbrunn	St. Pölten	Halt	alle Z werkt Mo—Fr	10. 1.		Vorsichtsbefehl Schwellenausw
		Ausfig St. Pölten	untauglich >—<	von 9,00 (nach Z 242) bis 11,20 (vor Z 740)			Auf Sig 29 achten! Bei Fehlen anhalten!
		Ausf St. Pölten	40 >—<	und			Gleiswechsel
		Blocksig Z BI Potten- brunn 1	untauglich >—<	von 13,40 (nach Z 224) bis 16,10 (vor Z 244)			Auf Sig 29 achten! Bei Fehlen anhalten!
		Einf Pottenbrunn	40 >—<				Gleiswechsel
		59,2—56,0	30	alle Z bei Regelbetrieb	10. 1.		Gleisarb Baust - 300 - wand

5 a Wien Südbf—Mürzzuschlag—Graz Hbf

5	Klamm-Schottwien —Breltenstein	Klamm- Schottwien— Breltenstein		alle Z	1950	16 2. 15,00	befahren wird Gl 1 Arb am Rumpfgraben- und Gamperl-Viadukt
6	Spital a. S.— Mürzzuschlag	113,9—114,0	30	alle Z ausgen Triebwagen	1949		schwache Brücke



Abkürzungen

für die Angaben der „La“

Montag	Mo
Dienstag	Di
Mittwoch	Mi
Donnerstag	Do
Freitag	Fr
Samstag	Sa
Sonntag	So
Sonn- und Feiertage	S
werktags	werkt
ausgenommen	ausgen
Einfahrt	Einf
Ausfahrt	Ausf
Durchfahrt	Durchf
Signal	Sig
Einfahrtsignal	Einsig
Ausfahrtsignal	Ausfig
Blocksignal	Blocksig
Vorsignal	Vorsig
Blockposten	Bl
Abzweigstelle	Abzw
Weichenauswechslung	Weichenausw
Gleisumbau	Gleisumb
umgebautes Gleis	umgeb Gleis
umgebaute Weiche	umgeb Weiche
Weicheneinbau	Weicheneinb
Brückenarbeiten	Brückenarb
Gleisarbeiten	Gleisarb
Oberbauarbeiten	Oberbauarb
Weichenarbeiten	Weichenarb
Gleisverschwenkung	Gleisverschw
Baustelle wandert	Baust wand
gesichert	ges
gesperrt	gesp
Weichen nicht signalabhängig	Weichen nicht sigabh

