

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Zusatzbestimmungen
zur Signal-
und zur Verkehrsvorschrift
(ZSV)



Im Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen

Simmering Vbf.

LEIDINGER

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

**Zusatzbestimmungen
zur Signal-
und zur Verkehrsvorschrift
(ZSV)**



Im Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen

Verzeichnis
der Berichtigungen

Nr.	Enthalten im GD-Nachrichtenblatt			Gegenstand
	Stück	aus	DA	
1	12	63	110	(12)
2	5	64	60	Einlage 4, 6, 7, 14, 19, 23
3	8	•	73	• 11
4	14	•	116	• 24
5	5	65	29	• 5, 6, 7, 12, 24
6	7	•	58	• 5
7	9	•	85	• 25
8	10	•	92	• 19
9	15	•	134	• 7, 24, 25
10	1	66	10	• 6
11	5	•	49	• 5
12	7	•	63	• 5, 11
13	4	67	57	• 5
14	10	•	123	• 6, 7, 8, 12, 13, 27, 29
15	3	68	57	• 13, 27, 26
16	5	68	71	• 5, 12
17	8	68	108	• 4

Vorbemerkungen

1. Die ZSV enthalten Verfügungen, die die Signalvorschrift (DV V 2) und die Verkehrsvorschrift (DV V 3, V 28) ergänzen.

2. Die Verfügungen werden als Einlageblätter, mit Ordnungsnummern versehen, aufgelegt.

3. Berichtigungen zur ZSV werden im Nachrichtenblatt der GD verfügt.

Nachträge sind in das Verzeichnis der Berichtigungen einzutragen und in die ZSV einzuordnen.

Das Verzeichnis der eingelegten Verfügungen ist laufend zu führen.

4. Die Ordnungsnummer der Einlage ist bei den als Bezug angeführten Punkten der jeweiligen Dienstvorschrift am Rand zu vermerken.

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

ZSV

Gültig ab 1. V. 1962

1

Betreten der nicht allgemein benützbaren Bahnanlagen

Bezug: DV V 3, Punkt 24
DV V 28, Punkt 24

1. Den Bediensteten der ÖBB ist das Betreten der nicht allgemein benützbaren Bahnanlagen (in der Folge kurz Bahnanlagen genannt) ohne Erlaubniskarte nur zur Ausübung ihres Dienstes gestattet.

Bedienstete, die ihren Dienstplatz nur unter Benützung der Bahnanlagen erreichen können, haben den in der Bf-Do oder in anderen Weisungen vorgeschriebenen Weg zu benützen.

Angehörige, die Bedienstete aus zwingenden Gründen am Dienstplatz aufsuchen müssen, haben jene Wege und Übergänge zu benützen, die ihnen von den örtlichen Aufsichtsorganen ange-
geben werden.

2. Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache sowie Angehörige des Bundesheeres in Uniform dürfen Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte betreten, wenn sie sich in Ausübung ihres Dienstes befinden und durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle ausweisen.

3. Betriebsangehörige der Post- und Telegraphenverwaltung (PTV) sowie der Schlaf- und Speisewagenbetriebe der ISTG dürfen Bahnanlagen nur betreten, wenn in ihrem Dienstausweis ein besonderer Genehmigungsvermerk angebracht ist. Form der Ausweise und Wortlaut des Genehmigungsvermerkes werden jeweils im GD-Nachrichtenblatt veröffentlicht. Solche Ausweise gelten als Erlaubniskarten.

4. Alle übrigen Personen müssen, um Bahnanlagen betreten zu dürfen, im Besitz einer gültigen Erlaubniskarte sein; ebenso Personen, die außerhalb der hiezu bestimmten Räumlichkeiten auf Bahnsteigen und in Zügen eine gewerbliche Tätigkeit ausüben. Die einschlägigen Bestimmungen werden jeweils im GD-Nachrichtenblatt veröffentlicht.

Gleisbezeichnung

Bezug: DV V 3, Punkt 31
DV V 28, Punkt 29

1. Streckengleise

Auf zweigleisigen Strecken wird das in Richtung gegen den Endpunkt links liegende Streckengleis mit „1“, das andere mit „2“ bezeichnet.

Bei einer dreigleisigen Strecke erhält das dem Hauptverkehr dienende Gleispaar die Nummern „1“ und „2“, das dritte Gleis die Nummer „1 a“.

Auf einer viergleisigen Strecke werden die für den Hauptverkehr bestimmten Gleise mit „1“ und „2“, die beiden anderen Gleise mit „1 a“ und „2 a“ bezeichnet.

2. Bahnhofgleise

Im Bf erhält das die Fortsetzung des Streckengleises (bei Achssprung das aus Richtung vom Anfangspunkt einmündende), auf zweigleisiger Strecke das die Fortsetzung des Streckengleises 1 bildende Bf-Gleis die Nummer „1“.

In Abzweig- und Anschlußbf ist für die Festsetzung des Gleises 1 das Streckengleis der Hauptbahn oder das der verkehrsdienstlich wichtigeren Bahnlinie maßgebend.

Im allgemeinen erhalten die, gegen den Endpunkt gesehen, links vom Gleis 1 liegenden Bf-Gleise fortlaufend ungerade (3, 5, 7 usw.), die rechts liegenden gerade Zahlen (2, 4, 6 usw.).

Ein zwischen durchgehenden Hauptgleisen liegendes Mittelgleis wird mit „M 2“ bezeichnet.

In von der GD bestimmten Bf sowie auf Bf-Teilen ohne Hauptgleise und in Anschlußbahnanlagen dürfen die Gleise, von einem Randgleis beginnend, mit fortlaufenden Zahlen bezeichnet werden.

Für Gleise, die eine besondere Gruppe bilden, sowie für Verbindungsgleise zwischen einzelnen Gleisgruppen (z. B. Ein-

fahr- und Ausfahrgruppe) sind Nummern einer Zehner- oder Hundertergruppe zu verwenden, die sich von den übrigen Gleisnummerngruppen deutlich unterscheiden.

Schleifengleise im Bf-Bereich, die für Zugfahrten ohne Berührung der eigentlichen Bf-Gleisanlage bestimmt sind, werden mit „S“, bei zweigleisigen Schleifen in Übereinstimmung mit der Numerierung der anschließenden Streckengleise mit „S1“ und „S2“ bezeichnet.

In den Fahrplänen der Züge, die planmäßig über ein Bf-Schleifengleis fahren, ist in der Spalte „Einfahrt“ der Buchstabe „S“ einzusetzen.

3. Sonstige Gleise

Für Gleise der Zugförderungsanlagen werden die Nummern 800 bis 899 verwendet.

ZSV

3

Gültig ab 1. V. 1962

Zweitschlüssel zu Schließern von sicherungstechnischen Einrichtungen

Bezug: DV V 3, Punkt 38

DV V 28, Punkt 36

Zweitschlüssel werden vorgesehen:

- a) zu Schließern von Weichen und Gleissperrschuhen, ausgenommen solchen, die zu Anschlußbahnen auf der Strecke und zu Ladestellen gehören
- b) zu Schließern von sonstigen sicherungstechnischen Einrichtungen, wenn bei Fehlen des Schlüssels der Sperrzustand nicht geändert werden könnte und damit die Verkehrsabwicklung behindert wäre.

Ausnahmen zu a) und b) genehmigt die GD.

Nicht verwendete Zweitschlüssel liegen unter Plombenverschluß. Dieser ist vom zuständigen Erhaltungsbediensteten des Sicherungsdienstes anzubringen.

Die Zweitschlüssel sind, soweit sie zu Verkehrsstellen gehören, vom Fdl, soweit sie zu anderen Stellen gehören, von dem vom Dienstvorstand bestimmten Bediensteten unter Sperre zu verwahren. Bis zu 10 Stück sind in einer versperrten Schreibtischlade, eine größere Zahl in einem versperrten Schlüsselkasten, der von der Signalstreckenleitung beizustellen ist, unterzubringen. Im Schlüsselkasten muß für jeden Schlüssel ein Haken mit entsprechender Beschriftung vorhanden sein.

Ein Zweitschlüssel darf nur bei Verlust des Originalschlüssels verwendet werden. Wird dieser wieder aufgefunden, so ist der Zweitschlüssel sofort einzuziehen und bis zum Anbringen der Plombe mit einem Siegel zu versehen. Das Versiegeln ist so vorzunehmen, daß der Bart jedes Schlüssels mit Draht oder Schnur umwickelt wird, deren Enden durch ein Siegel so zusammenzuhalten sind, daß der Schlüssel nicht ohne Verletzung des Siegels benützt werden kann.

Verwendung, Versiegelung und Plombierung des Zweitschlüssels sind im Störungsbuch zu vermerken.

Wird der Zweitschlüssel zu einem Schloß einer signalabhängigen Einrichtung verwendet, so gilt während der Verwendung die Signalabhängigkeit als aufgehoben (siehe DV V 3, Punkt 227 bzw. DV V 28, Punkt 129). In einem solchen Falle sind die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 228 bzw. der DV V 28, Punkt 130, zu beachten.

ZSV

4

Gültig ab 1. V. 1962

Kleinwagen

Bezug: DV V 3, Punkte 45, 443, 527, 532, 533, 540, 546, 555
DV V 28, Punkte 42, 286

1. Zu den Kl zählen

Gewöhnliche Bahnwagen (Rottenwagen), Gerüstwagen, fahrbare Leitern,

Gleisfahrräder,

motorisierte Kl aller Art wie Kleindraisen, Bereisungsdraisen, Motorbahnwagen, Gleismaßdraisen und Bahnwagen mit Aufsteckmotor,

Motorturmwagen und Motorgerüstwagen (auch wenn sie mit den für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtungen ausgestattet, aber nicht Regelfahrzeuge sind),

am Gleis fahrbare Oberbaugeräte wie Schwellenzubringerwagen, Transportwagen für Planierdraisen und dgl., Bettungsreinigungsmaschinen, Schotterverteilungs- und Flankenreinigungsmaschinen, fahrbare Gleisstopfmaschinen, Gleisbettungswalzen usw.,

sonstige am Gleis fahrbare Baugeräte wie Stromerzeuger, Schienenschleifmaschinen, Schraub-, Bohr-, Stopf- und andere Arbeitsmaschinen (auch wenn sie nur auf einer Schiene oder mittels Auslegers auf beiden Schienen laufen),

zwei- und dreirädrige Bahnkarren wie Einschienenwagen (Maderons),

am Gleis fahrbare Gleismaß- und Gleisprüfgeräte (Gleislehren, Ultraschallgeräte).

2. An den Kl muß angeschrieben sein:

- a) das Eigengewicht
- b) die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit (ausgenommen bei handgeschobenen Kl und Gleisfahrräder)
- c) die Lastgrenze, sofern der Kl zur Beförderung von Lasten bestimmt ist
- d) bei motorisierten Kl auch die Anhängelast (abgestuft nach Neigungen), sofern an den motorisierten Kl andere Kl angehängt werden können und hierfür keine Bremstafel vorhanden ist.

3. Die Bremsweglänge beträgt für KI-Fahrten 100 m. Die Fahrgeschwindigkeit sowie die Besetzung und Bedienung der Bremsen sind daher so zu regeln, daß innerhalb der Bremsweglänge sicher angehalten werden kann.

4. Für die Besetzung der Bremsen bei KI-Fahrten sind die Werte der Bremstafel (siehe Anlage 1) oder der Anschrift am motorisierten KI maßgebend. Das letzte angehängte Fahrzeug (beim Schieben das an der Spitze befindliche) muß gebremst werden. Auf die Besetzung dieser Schlußbremse kann verzichtet werden, wenn sich der Motorbahnwagen während der Fahrt in einer Neigung am tiefsten Punkt befindet und in der Bremstafel an Stelle eines Bremsgewichtes der Vermerk „Nur das letzte Fahrzeug gebremst“ enthalten ist.

Die Bremstafel gilt für die Beförderung von Fahrzeugen aller Art.

5. Bei der Beförderung von Fahrzeugen durch motorisierte KI oder Kleinlokomotiven, für die weder die Bremstafel gilt noch Anschriften hinsichtlich der Bremsbedienung der Anhängewagen vorhanden sind, müssen alle Bremsen der angehängten Fahrzeuge bedient werden.

6. Kleinlokomotiven dürfen zu KI-Fahrten nur in Neigungen bis höchstens 25‰ verwendet werden.

7. Für die Beförderung von Regelfahrzeugen durch motorisierte KI oder Kleinlokomotiven gilt:

Sofern die Bremstafel keine Werte vorsieht, dürfen mit motorisierten KI oder Kleinlokomotiven, die mit den für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtungen ausgestattet sind, sowohl in Bf als auch auf der Strecke bis zu sechs Wagenachsen befördert werden, wobei die Strecke keine Neigungen von mehr als 15‰ aufweisen darf. Motorbahnwagen der Type JW 70, Motorturmwagen, Motorgerüstwagen und Kleinlokomotiven dürfen jedoch — wenn es die Arbeiten erfordern — auch in Strecken mit Neigungen über 15‰ zwei Wagenachsen befördern.

In Bf mit einer Neigung bis 2,5‰ muß mindestens ein Wagen, in Bf mit größerer Neigung sowie bei allen Fahrten auf die Strecke müssen sämtliche Wagen handgebremst sein, sofern in der Bremstafel oder durch Anschrift auf dem motorisierten KI (Kleinlokomotive) nichts anderes vorgeschrieben ist.

8. Die Bestimmungen über die Beförderung von Baumaschinen sind in der Anlage 2, über die Verwendung von Stabegbahnwagen mit Aufsteckmotor in der Anlage 3 enthalten.

Bremstafel für Motorbahnwagen der Typen JW 35 und JW 70

Vorbemerkungen:

Anhängelast = Eigengewicht der Wagen + Gewicht der Ladung
 Vorhandenes Bremsgewicht = Eigengewicht der Wagen + Gewicht der Ladung der angehängten gebremsten Wagen, für gewöhnliche Bahnwagen jedoch höchstens 2,5 t, für zerlegbare Bahnwagen höchstens 1,5 t.

Anhängelast in Tonnen	Geschwindigkeit bis km/h	Erforderliches Bremsgewicht in Tonnen in der Anhängelast					
		Bei Neigungen bis					
		5 ‰	10 ‰	15 ‰	20 ‰	25 ‰	40 ‰ über 40 ‰
bis 2	35	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	10						0,5
über 2 bis 4	15	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	20					1,0	Alle Fahrzeuge gebremst
	25			0,5	0,8		
	30	1/2 Last gbrm. 3/4 Last gbrm. alle Fzg. gbrm. Fahrten nicht zugelassen					
über 4 bis 6	35	alle Fzg. gbrm.					
	10					0,5	1,4
	15	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	20					1,0	2,3
über 6 bis 8	25	Alle Fahrzeuge gebremst					
	10	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	15					0,9	2,5
	20				0,5	1,2	3,6
über 8 bis 10	25	0,5	0,9	1,7	Alle Fahrzeuge gebremst		
	10	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	15				0,5	1,8	3,6
	20			0,6	1,4	2,3	4,8
über 10 bis 12	25	0,9	1,8	2,7	Alle Fahrzeuge gebremst		
	10	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	15				0,5	1,3	2,8
	20		0,5	1,3	2,3	3,3	4,7
über 12 bis 15	25	1,6	2,6	3,6	Alle Fahrzeuge gebremst		
	10	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	15				0,5	1,3	2,8
	20	0,5	1,3	2,4	3,6	4,7	8,0
über 15 bis 20	25	3,0	4,1	5,2	Alle Fahrzeuge gebremst		
	10	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	15				1,0	2,4	4,1
	20		0,5	1,4	2,8	4,1	6,5
über 20 bis 25	25	1,3	2,7	4,0	5,4	6,7	9,2
	10	Nur das letzte Fahrzeug gebremst					
	15				0,6	2,2	3,8
	20		1,3	2,9	4,5	6,1	8,8
über 25 bis 30	25	3,0	4,6	6,2	7,8	9,4	11,0
	10	Nur d. letzte Fahrz. gebremst					
	15				0,6	2,2	3,8
	20		1,3	2,9	4,5	6,1	8,8
über 30	25	7,0	8,6	10,2	Alle Fahrzeuge gebremst		
	10	Nur d. letzte Fahrz. gebremst					
	15				1,7	3,6	5,5
über 30	20		0,6	2,5	4,4	6,3	8,2
	25		4,4	6,2	8,1	10,0	11,8
	25	9,1	11,0	12,9	Alle Fahrzeuge gebremst		

Bettungsreinigungsmaschine Nr. 1 (kurz Rei I)

(Matisa Type 2 St 3 der Firma Franz Plasser, Wien)

1. Beschreibung der Maschine

Die Maschine hat nur auf einer Seite eine Zugvorrichtung wie Kl. Die Kupplung mit dem Zwischenwagen 975.990 (Regelfahrzeug mit zusätzlicher Mittelpufferkupplung) erfolgt mittels Steifkupplung. Das Laufwerk hat 6 Achsen. Das nach hinten auskragende Abraumförderband liegt beim Transport auf einem zweiachsigen Bahnwagen auf. Die Gesamtlänge der Maschine beträgt — ohne Zwischenwagen — zirka 17 m, das Eigengewicht mit Anhänger 28 t. Eine Handbremse ist vorhanden.

Das Lademaß I wird in Transportstellung nicht überschritten.

2. Art der Beförderung und zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Beförderung der Maschine kann erfolgen

- a) mit eigener Kraft als Kl-Fahrt. Der Kl-Führer ist bahnseits beizustellen. Er hat bei geschobenem Förderband auf dem Bahnwagen, auf dem das Förderband gelagert ist, Platz zu nehmen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt bei gezogenem Förderband 20 km/h, bei geschobenem Förderband 10 km/h. Wohn-, Werkzeug- und Zwischenwagen sind diesfalls mit Güterzügen bis 50 km/h Höchstgeschwindigkeit zu befördern
- b) mit einem Tfz als Sonderzug mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Reinigungsmaschine ist mit Steifkupplung an den Zwischenwagen zu kuppeln und darf nur gezogen werden. Beim Stürzen des Zuges auf dem vorgeschriebenen Laufweg ist die Maschine auf einer Drehscheibe oder über ein Gleisdreieck zu drehen. Bei allen Fahrten, besonders in Gefällestrecken, gleichgültig welcher Länge, ist die Handbremse auf der Reinigungsmaschine durch einen signal- und streckenkundigen Zugbegleiter zu besetzen und zu bedienen. Die Reinigungsmaschine muß außerdem mit einem Maschinisten der Firma besetzt sein.

Reihung des Zuges Tfz	Zuggewicht	Achsenzahl	Bremmung
Werkzeugwagen	20 t	2 Achsen	Druckluftbremse
Wohnwagen	10 t	2 Achsen	Hauptluftleitung
Wohnwagen	8 t	2 Achsen	Handbremse und Hauptluftleitung
Werkzeugwagen (= Zwischenwagen)	12 t	2 Achsen	Handbremse und Hauptluftleitung
Bettungsreinigungs- maschine mit Anhänger	28 t	8 Achsen	Handbremse
5 Wagen	78 t	16 Achsen	

Der vorgeschriebene Laufweg muß eingehalten werden, um die richtige Stellung des Abraumförderbandes bei Ankunft an der Einsatzstelle zu gewährleisten.

Bettungsreinigungsmaschine Nr. 2 (kurz Rei 2)

(Matisa Type 8 CB 5 der Firma Neumann u. Co., Wiener Neustadt)

1. Beschreibung der Maschine

Die Maschine ist mit der für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtung ausgestattet und hat zwei zweiachsige Drehgestelle. Das Eigengewicht beträgt 44 t, die Länge einschließlich Puffer 15,54 m, die Länge des über die Puffer vorstehenden Abraumförderbandes, das beim Transport auf dem Schutzwagen aufliegt, zirka 12,10 m. Die Handbremse darf nur als Feststellbremse zur Sicherung, die Druckluftbremse nur für Fahrten mit eigener Kraft angewendet werden. Für Fahrten in Zügen ist die Maschine mit Hauptluftleitung ausgestattet.

Das Lademaß I wird in Transportstellung nicht überschritten.

2. Art der Beförderung und zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Beförderung der Maschine hat stets mit Schutzwagen zu erfolgen und zwar

- a) mit eigener Kraft als KI-Fahrt, wobei nur der Schutzwagen mitbefördert werden darf. Wohn- und Werkzeugwagen sind diesfalls mit Güterzügen bis 60 km/h Höchstgeschwindigkeit zu befördern.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der KI-Fahrt beträgt bei gezogenem Schutzwagen 30 km/h, bei geschobenem Schutzwagen 15 km/h.

Bei Fahrt zwischen Bf und Einsatzstelle darf eine Anhängelast bis 60 t, auch ungebremst, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h befördert werden.

Alle KI-Fahrten sind von einem bahnseits beigestellten Kleinwagenführer zu begleiten. Dieser hat stets an der Spitze der Fahrzeuggruppe Platz zu nehmen und dem signalkundigen Bedienungsmann der Maschine die erforderlichen Signale und Weisungen zu geben

- b) Mit Güterzügen bis 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, am Zugende vor dem Schlußbremswagen gereiht. Die Sendung muß von einem Maschinisten der Firma begleitet werden. Notwendige Verschiebewegungen können mit eigener Kraft

Bettungsreinigungsmaschine Nr. 2 (kurz Rei 2)

(Matisa Type 8 CB 5 der Firma Franz Plasser, Wien)

1. Beschreibung der Maschine

Die Maschine ist mit der für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtung ausgerüstet. Das Laufwerk besteht aus zwei zweiachsigen Drehgestellen (Achsstand 1800 mm, Drehzapfenabstand 10.500 mm).

Eigengewicht der Maschine = 44 t.

Länge über Puffer = 15.540 mm.

Das Abraumförderband liegt in Transportstellung mittels eines Bockes auf dem Schutzwagen auf und ragt in dieser Stellung 12.100 mm über die Puffer der Maschine.

Das Lademaß I wird in Transportstellung nicht überschritten.

Die Bettungsreinigungsmaschine ist für Fahrten im Zugverband mit Hauptluftleitung und für Fahrten mit eigener Kraft mit Druckluftbremse und elektrischer Bremse ausgerüstet. Die Handbremse dient nur als Feststellbremse.

2. Art der Beförderung und zulässige Höchstgeschwindigkeiten

- a) Fahrten mit eigener Kraft

Fahrten mit eigener Kraft sind als Kleinwagenfahrten durchzuführen. Bei Überstellfahrten mit eigener Kraft darf nur der Schutzwagen mitgeführt werden; Wohn- und Werkzeugwagen sind diesfalls mit Güterzügen bis 60 km/h Höchstgeschwindigkeit zu befördern.

Zwischen Einsatzstelle und dem nächsten Bahnhof darf außer dem Schutzwagen noch weitere Anhängelast mitgeführt werden.

Entsprechend dem maßgebenden Gefälle in der jeweiligen Fahrtrichtung des zu befahrenden Streckenabschnittes betragen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die ungebremsten Anhängelasten, einschließlich des Schutzwagens:

Maßgebendes Gefälle in der Fahrtrichtung in ‰	Höchstgeschwindigkeit in km/h	Größte ungebremste Anhängelast, einschließlich Schutzwagen in t
0	30	20
	25	35
	20	50
	15	60
1 bis 5	25	20
	20	35
6 bis 10	25	15
	20	25
11 bis 15	20	15
	15	25
16 bis 25	15	15
	10	25
über 25	10	15

Das Abraumförderband muß grundsätzlich auf einem Schutzwagen aufliegen. Die Sicherung gegen Verdrehen darf dabei nicht eingelegt sein.

In unbedingt notwendigen Fällen darf zwischen Einsatzstelle und dem nächsten Bahnhof auch ohne Schutzwagen gefahren werden. Diesfalls muß die Sicherung gegen Verdrehen des Abraumförderbandes jedoch eingelegt sein.

Mit Schutzwagen bzw. Abraumförderband voraus darf mit höchstens 15 km/h, mit dem Führerhaus voraus mit höchstens 30 km/h gefahren werden.

Bei Fahrten mit eigener Kraft hat die Abbremsung der Bettungsreinigungsmaschine bzw. der ganzen Fahrzeuggruppe mit der Druckluftbremse der Maschine zu erfolgen.

Alle Fahrten sind von einem bahnseits beizustellenden Kl-Führer zu begleiten. Dieser hat stets an der Spitze der Fahrzeuggruppe Platz zu nehmen und dem signalkundigen Bedienungsmann der Maschine die notwendigen Signale und Weisungen zu geben.

b) Beförderung mit Zügen

Die Bettungsreinigungsmaschine darf nur mit Güterzügen bis zu 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, am Zugende vor dem Schlußbremswagen gereiht, befördert werden. Dabei muß das Abraumförderband auf einem Schutzwagen aufliegen. Die Sicherung des Abraumförderbandes gegen Verdrehen darf nicht eingelegt sein.

Schutzwagen und Bettungsreinigungsmaschine sind an die durchgehende Bremse anzuschließen. Die Druckluftbremse der Bettungsreinigungsmaschine darf nicht betätigt werden.

Muß dem Zug nachgeschoben werden, so sind Schutzwagen und Bettungsreinigungsmaschine mit dem Schlußbremswagen an das nachschiebende Tzf anzuhängen. Sinngemäß ist vorzugehen, wenn der Zug geschoben wird.

Notwendige Verschiebewegungen können mit eigener Kraft durchgeführt werden, sie müssen jedoch von einem Verschub- oder Bahnhofbediensteten begleitet werden, welcher an der Spitze der Fahrzeuggruppe Platz zu nehmen und dem signalkundigen Bedienungsmann der Maschine die notwendigen Signale und Weisungen zu geben hat.

Bei der Bildung einer Fahrzeuggruppe sind die Bettungsreinigungsmaschine und die zu ihr gehörigen Wagen wie folgt zu reihen:

	Gewicht	Achsenzahl	Bremmung
Wohnwagen	15 t	2	Druckluftbremse und Handbremse
Werkzeugwagen	20 t	2	Hauptluftleitung
Zwischenwagen (Silowagen)	14 t	2	Druckluftbremse
Zwischenwagen (Brecherwagen)	20 t	2	Hauptluftleitung und Handbremse
Schutzwagen	21 t	4	Hauptluftleitung und Feststellbremse
Bettungsreinigungsmaschine	44 t	4	Hauptluftleitung und Feststellbremse
<hr/>			
6 Wagen	134 t	16 Achsen	

Der vorgeschriebene Laufweg muß eingehalten werden, um die richtige Stellung des Abraumförderbandes bei Ankunft an der Einsatzstelle zu gewährleisten.

3. Allgemeines

Vor Antritt jeder Fahrt (Kleinwagen- oder Zugfahrt) hat sich der Bediener der Maschine davon zu überzeugen, daß die verschiedenen ausschwenkbaren Arbeitsgeräte in ihrer Transportstellung sicher verankert sind und die Sicherung des Abraumförderbandes den Vorschriften in den Punkten 2 a), 4. und 5. Absatz sowie 2 b), 1. Absatz entsprechend durchgeführt ist.

b) Mit Güterzügen bis 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, am Zugende vor dem Schlußbremswagen gereiht. Die Sendung muß von einem Maschinisten der Firma begleitet werden. Notwendige Verschiebewegungen können mit eigener Kraft durchgeführt werden, sie müssen jedoch von einem Verschiebe- oder Bf-Bediensteten begleitet werden, der an der Spitze der Fahrzeuggruppe Platz zu nehmen und dem signalkundigen Bedienungsmann der Maschine die notwendigen Signale und Weisungen zu geben hat.

Reihung der Wagengruppe	Gewicht	Achsenzahl	Bremung
Wohnwagen	10 t	2 Achsen	Handbremse und Hauptluftleitung
Werkzeugwagen	15 t	2 Achsen	Hauptluftleitung
Schutzwagen	15 t	2 Achsen	Feststellbremse und Hauptluftleitung
Bettungsreinigungs- maschine	47 t	4 Achsen	Feststellbremse und Hauptluftleitung
4 Wagen	87 t	10 Achsen	

Der vorgeschriebene Laufweg muß eingehalten werden, um die richtige Stellung des Abraumförderbandes bei Ankunft an der Einsatzstelle zu gewährleisten.

Bettungsreinigungsmaschine Nr. 4 (kurz Rei 4)

([gleislose] Type GLR 120 der Firma Franz Plasser, Wien)

1. Beschreibung der Maschine

Die Maschine besteht aus einem Überkopflader und angehängtem Siebwagen mit Laufwalzen und Förderanlage. Der Transport zur Einsatzstelle erfolgt mit dem dazu bestimmten vierachsigen Transportwagen (Länge einschließlich Puffer 17,20 m) und den beiden Schutzwagen. Der Transportwagen hat an beiden Stirnseiten abklappbare Stirnrampen, über welche die Maschine auf den Wagen bzw. vom Wagen fahren kann. Die Stirnrampen ruhen während des Transportes und nach der Entladung auf den beiden Schutzwagen.

Die Entladung der Maschine erfolgt vom Wagen direkt in das zu reinigende Gleis.

2. Reihung der Wagengruppe, Zuggewicht, Achsenzahl, Bremsung, Höchstgeschwindigkeit

Werkzeugwagen	20 t	2 Achsen	Feststellbremse und Hauptluftleitung
Wohnwagen	15 t	2 Achsen	Hauptluftleitung u. Handbr.
Schutzwagen	12 t	2 Achsen	Hauptluftleitung
Transportwagen	38 t	4 Achsen	Druckluftbremse und Feststellbremse
Schutzwagen	12 t	2 Achsen	Druckluftbremse
5 Wagen	97 t	12 Achsen	

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Wagengruppe beträgt 60 km/h.

Der vorgeschriebene Laufweg muß eingehalten werden, um die richtige Stellung des Überkopfladers bei Ankunft an der Einsatzstelle zu gewährleisten. Nötigenfalls ist der Transportwagen im Bestimmungsbf oder schon in einem Unterwegsbf auf einer Drehscheibe (Durchmesser 15 m) zu drehen.

Bettungsreinigungsmaschine Nr. 5 (kurz Rei 5)

(Type RM 61 der Firma Franz Plasser, Wien)

1. Beschreibung der Maschine

Die Maschine ist mit der für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtung ausgerüstet. Das Laufwerk besteht aus zwei zweiachsigen Drehgestellen (Achsstand 1800 mm, Drehzapfenabstand 13000 mm).

Eigengewicht der Maschine = 60 t.

Länge über Puffer = 19 280 mm.

Das Abraumförderband liegt in Transportstellung mittels eines Bockes auf dem Schutzwagen auf und ragt in dieser Stellung 9600 mm über die Puffer der Maschine.

Das Lademaß I wird in Transportstellung nicht überschritten.

Die Bettungsreinigungsmaschine ist mit einer selbsttätigen, langsamwirkenden Druckluftbremse der Bauart Knorr (KE G) für Fahrten im Zugverband und mit einer Druckluft-Zusatzbremse für Fahrten mit eigener Kraft ausgerüstet. Die Handbremse dient nur als Feststellbremse.

2. Art der Beförderung und zulässige Höchstgeschwindigkeiten**a) Fahrten mit eigener Kraft**

Fahrten mit eigener Kraft sind als Kleinwagenfahrten durchzuführen. Bei Überstellfahrten mit eigener Kraft darf nur der Schutzwagen mitgeführt werden; Wohn- und Werkzeugwagen sind diesfalls mit Güterzügen bis 60 km/h Höchstgeschwindigkeit zu befördern.

Zwischen Einsatzstelle und dem nächsten Bahnhof darf außer dem Schutzwagen noch weitere Anhängelast mitgeführt werden.

Entsprechend dem maßgebenden Gefälle in der jeweiligen Fahrtrichtung des zu befahrenden Streckenabschnittes betragen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die ungebremsten Anhängelasten, einschließlich des Schutzwagens:

Maßgebendes Gefälle in der Fahrtrichtung in ‰	Höchstgeschwindigkeit in km/h	Größte ungebremste Anhängelast, einschließlich Schutzwagen in t
0	30	20
	25	40
	20	60
1 bis 5	25	20
	20	40
6 bis 10	25	15
	20	20
11 bis 15	20	15
	15	20
16 bis 25	15	15
	10	20
über 25	10	15

Das Abraumförderband muß grundsätzlich auf einem Schutzwagen aufliegen. Die Sicherung gegen Verdrehen darf dabei nicht eingelegt sein.

In unbedingt notwendigen Fällen darf zwischen Einsatzstelle und dem nächsten Bahnhof auch ohne Schutzwagen gefahren werden. Diesfalls muß die Sicherung gegen Verdrehen des Abraumförderbandes jedoch eingelegt sein.

Mit Schutzwagen bzw. Abraumförderband voraus darf mit höchstens 15 km/h, mit dem Führerhaus voraus mit höchstens 30 km/h gefahren werden.

Bei Fahrten mit eigener Kraft hat die Abbremsung der Bettungsreinigungsmaschine bzw. der ganzen Fahrzeuggruppe mit der Druckluft-Zusatzbremse der Maschine zu erfolgen.

Alle Fahrten sind von einem bahnseits beizustellenden KI-Führer zu begleiten. Dieser hat stets an der Spitze der Fahrzeuggruppe Platz zu nehmen und dem signalkundigen Bedienungsmann der Maschine die notwendigen Signale und Weisungen zu geben.

b) Beförderung mit Zügen

Die Bettungsreinigungsmaschine darf nur mit Güterzügen bis zu 60 km/h Höchstgeschwindigkeit, am Zugende vor dem Schlußbremswagen gereiht, befördert werden. Dabei muß das Abraumförderband auf einem Schutzwagen aufliegen. Die Sicherung des Abraumförderbandes gegen Verdrehen darf nicht eingelegt sein.

Schutzwagen und Bettungsreinigungsmaschine sind an die durchgehende Bremse anzuschließen. Das Bremsgewicht der Bettungsreinigungsmaschine beträgt $G = 36$ t. Die Druckluft-Zusatzbremse darf nicht betätigt werden.

Muß dem Zug nachgeschoben werden, so sind Schutzwagen und Bettungsreinigungsmaschine mit dem Schlußbremswagen an das nachschiebende Tzf anzuhängen. Sinngemäß ist vorzugehen, wenn der Zug geschoben wird.

Notwendige Verschiebewegungen können mit eigener Kraft durchgeführt werden, sie müssen jedoch von einem Verschub- oder Bahnhofbediensteten begleitet werden, welcher an der Spitze der Fahrzeuggruppe Platz zu nehmen hat und dem signalkundigen Bedienungsmann der Maschine die notwendigen Signale und Weisungen gibt.

Bei der Bildung einer Fahrzeuggruppe sind die Bettungsreinigungsmaschine und die zu ihr gehörigen Wagen wie folgt zu reihen:

	Gewicht	Achsenzahl	Bremse
Wohnwagen	53 t	6	Druckluftbremse u. Handbremse und Hauptluftleitung
Werkzeugwagen	15 t	2	Hauptluftleitung
Schutzwagen	15 t	4	Feststellbremse und Hauptluftleitung
Bettungsreinigungs- maschine	60 t	4	Druckluftbremse Bremsgewicht $G = 36$ t
<hr/>			
4 Wagen	163 t	16 Achsen	

Der vorgeschriebene Laufweg muß eingehalten werden, um die richtige Stellung des Abraumförderbandes bei Ankunft an der Einsatzstelle zu gewährleisten.

3. Allgemeines

~~Die Bettungsreinigungsmaschine muß bei Beförderung mit Güterzügen von einem Bedienungsmann begleitet werden.~~

Vor Antritt jeder ~~Wagen~~ (Kleinwagen- oder Zugfahrt) hat sich der Bediener der Maschine davon zu überzeugen, daß die verschiedenen ausschwenkbaren Arbeitsgeräte in ihrer Transportstellung sicher verankert sind und die Sicherung des Abraumförderbandes den Vorschriften in den Punkten 2 a), 4. und 5. Absatz sowie 2 b), 1. Absatz entsprechend durchgeführt ist.

Schotterverteilungsmaschine SV 1
Schotterverteilungs- und Flankenreinigungsmaschine
SVF 1

1. Beschreibung der Maschinen

Die Maschinen sind zweiachsige, als KI selbstfahrende Schienenfahrzeuge mit nach hinten auskragendem Förderband. Sie sind an der Brust des Führerstandes mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung für Regelfahrzeuge ausgestattet.

Bei der Schotterverteilungsmaschine SV 1 beträgt das Eigengewicht 17 t, der Achsstand 3,5 m und die ganze Länge mit Förderband 15 m. Sie ist mit einer Handbremse ausgestattet.

Bei der Schotterverteilungs- und Flankenreinigungsmaschine SVF 1 beträgt das Eigengewicht 19 t, der Achsstand 6,7 m und die ganze Länge mit Förderband 16 m. Sie ist mit einer Fußhebelbremse ausgestattet.

Die Maschinen sind außerdem für Fahrten mit eigener Kraft mit einer hydraulischen Innenbackenbremse und für die Beförderung in Zügen mit einer Bremskupplung für die Hauptluftleitung und einem Notbremsventil auf dem Führerstand für die Druckluftbremse des Zuges ausgestattet.

2. Art der Beförderung und zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Beförderung der Maschinen kann erfolgen

- a) mit eigener Kraft als KI-Fahrt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in Stellung

Förderband in Fahrtrichtung rückwärts

in einem Gefälle von 0⁰/₀₀ — 15⁰/₀₀ 45 km/h

über 15⁰/₀₀ — 25⁰/₀₀ 30 km/h

über 25⁰/₀₀ 25 km/h

Förderband in Fahrtrichtung vorne 15 km/h.

Der dazugehörige Wohn- und Werkzeugwagen ist mit Güterzügen zu befördern.

Alle Fahrten sind von einem bahnseits beizustellenden Kl-Führer zu begleiten. Bei Fahrten mit Stellung Förderband vorne hat dieser wegen besserer Sicht auf der beim Siebtrichter angebrachten Plattform Platz zu nehmen und dem signalkundigen Fahrer der Maschine die notwendigen Signale und Weisungen zu geben.

- b) **Mit Güterzügen (Triebfahrzeugen)** bis 45 km/h Höchstgeschwindigkeit als Nachläufer und nur als letztes Fahrzeug. Beide Maschinen können nur gezogen werden. Beim Stürzen des Zuges ist das Drehen der Maschine notwendig.

Während der ganzen Fahrt ist die Maschine von einem Bedienungsmann der Firma auf dem Führerstand zu begleiten. Sind während der Überstellung mit einem Güterzug (Triebfahrzeug) Fahrten mit eigener Kraft notwendig (z.B. Drehen, Fahrt vom und zum Zug, Hinterstellung), so sind diese Fahrten von einem Verschub- oder Bahnhofbediensteten zu begleiten, welcher dem Bedienungsmann die notwendigen Signale und Weisungen zu geben hat.

Der vorgeschriebene Laufweg der Maschine muß eingehalten werden, um die richtige Arbeitsstellung an der Einsatzstelle zu erreichen.

**Gleis- und Weichenstopfmaschinen,
Gleisrichtmaschinen,
Schotterbettverdichtungsmaschinen,
Schotterbettplaniermaschinen**

Diese Maschinen fahren mit eigener Kraft als Kleinwagen. Das Anhängen an Züge oder Triebfahrzeuge ist verboten. An den Maschinen ist angeschrieben:

Art der Maschine, Type, Fabr. Nr., Baujahr,
Eigentümer,
Eigengewicht,
zulässige Höchstgeschwindigkeit,
zulässige Geschwindigkeiten im Gefälle (im Führerhaus),
letzte und nächste Untersuchung.

Wenn das Anhängen von Lasten zugelassen ist, ist die Anhängelast angeschrieben.

Verwendung von Stabebahnwagen mit Aufsteckmotor

1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke beträgt in Neigungen

bis 10 ^{0/00}	25 km/h.
über 10 ^{0/00} bis 20 ^{0/00}	15 km/h

In Neigungen über 20^{0/00} ist der Aufsteckmotor nicht mehr zu verwenden.

Bei Rückwärtsfahrt sowie im Bereich von Weichen, Gleiskreuzungen, Eisenbahnkreuzungen und Erdbahnsteigen darf nur mit höchstens 10 km/h gefahren werden.

2. Die zulässige Belastung des Stabebahnwagens bei Verwendung eines Aufsteckmotors beträgt bei einer Neigung von

	0 ^{0/00}	5 ^{0/00}	10 ^{0/00}	15 ^{0/00}	20 ^{0/00}
im 1. Gang in kg:	4.000	3.700	3.100	2.600	2.300
im 2. Gang in kg:	3.750	3.250	2.500	2.000	1.600
im 3. Gang in kg:	3.500	3.000	2.300	1.800	1.500

Das Eigengewicht des Bahnwagens sowie des Aufsteckmotors und des Bedienungsmannes ist hierbei nicht in Rechnung zu stellen.

3. Die Belastung ist auf alle Räder gleichmäßig zu verteilen. Eine Gesamtlast bis 150 kg ist möglichst nahe über dem dem Antriebsrad vorauslaufenden Rad zu lagern.

4. Mit dem Aufsteckmotor darf in der Regel nur ein Stabebahnwagen befördert werden, wobei die angegebenen Belastungen nicht überschritten werden dürfen.

Zum Transport einzelner Maste oder Schienen dürfen bei Einhaltung nachstehender Vorsichtsmaßnahmen auch zwei Bahnwagen mit Aufsteckmotor befördert werden:

- Es dürfen nur Stabebahnwagen hiezu verwendet werden
- die Höchstgeschwindigkeit darf 15 km/h nicht übersteigen
- ausreichende Befestigung des Mastes oder der Schiene auf beiden nur mit der Ladung gekuppelten Bahnwagen. Die Befestigung muß so erfolgen, daß die Bewegungsfreiheit der beiden Bahnwagen zueinander beim Durchlaufen von Gleisbögen nicht behindert wird

d) die Belastung nach Punkt 2 ist um das Eigengewicht des zweiten Bahnwagens zu vermindern

e) der Aufsteckmotor muß immer auf dem vorderen Bahnwagen angebracht sein.

5. Bei Leerfahrten ist aus Sicherheitsgründen über dem bei Vorwärtsfahrt dem Antriebsrad vorauslaufenden Rad eine Ausgleichslast von mindestens 50 kg aufzulegen. Als Ausgleichslast können Schienenstücke, Beton- oder Holzklötze verwendet werden, die auf der Ladefläche des Stabebahnwagens gegen Verschiebung zu sichern sind. Eine mitfahrende Person kann die Ausgleichslast ersetzen.

6. Der Bedienungsmann des Aufsteckmotors muß einen Ermächtigungsschein besitzen und eine Prüfung als Fahrer für motorisierte Kfz abgelegt haben.

7. Die Verbindungseisen der beiden Radsatzrahmen (Winkel oder Rundeisen) dürfen nicht verbogen sein. An der Unterseite der hölzernen Plattformangsträger müssen die vorgesehenen Stützwinkel vorhanden und gut befestigt sein.

Vor Antritt jeder Fahrt ist der richtige Sitz der Befestigungsmittel (Knebelschrauben oder Stifte) zwischen Verbindungseisen und Radsatzrahmen zu überprüfen.

8. Der Stabebahnwagen soll einen Bremsausgleich besitzen. Es ist womöglich immer der gleiche Bahnwagen zu verwenden.

Zugnumerierung

Bezug: DV V 3, Punkt 50
DV V 28, Punkt 47

Für die Zugnumerierung gelten folgende Grundsätze:

1. Die Zugnummer besteht aus arabischen Ziffern, kann aber durch Voran- oder Nachstellen von Buchstaben oder Buchstaben-
gruppen ergänzt werden.

2. **In der Regel** sind die gegen den Endpunkt der Strecke (Richtung 1) fahrenden Züge mit **ungeraden**, die gegen den Anfangspunkt der Strecke (Richtung 2) fahrenden Züge mit **geraden** Nummern zu bezeichnen.

Hievon kann auf bestimmten Strecken bzw. Streckenabschnitten für bestimmte Züge, **siehe Anlage 1**, abgewichen werden, wenn durchgehende Zugnumerierung erforderlich ist. Für solche Züge ist in den Streckenabschnitten, in welchen die Numerierung von der Regel abweicht, bei allen den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Aufschreibungen (Zuganzeigen, Zugankündigungen, Zugmeldungen, Verständigungen über geänderte Reihenfolgen, Verspätungsmeldungen, Zugmeldebuch, Merktafel u. ä.) sowie in den Zugverzeichnissen der Zugnummer der Großbuchstabe „U“ voranzusetzen.

Die in Frage kommenden Züge (Zugnummern) und Streckenabschnitte werden jeweils im Einführungserlaß zum Fahrplanwechsel bekanntgegeben.

3. Bestehen für einen Zug verschiedene Fahrpläne, die jeweils für einzelne Zeitabschnitte oder Tage gelten (z. B. Sommerabschnitt und Winterabschnitt oder Werktage und Sonn- und Feiertage), so kann für beide Fahrpläne die gleiche Zugnummer verwendet werden, wobei für den Zug, dessen Fahrplan für den kürzeren Zeitabschnitt gilt, die Nummer durch Zusetzung des Buchstabens „a“ ergänzt wird.

4. Für die einzelnen Zugattungen sind folgende Nummern vorgesehen:

a) **Reisezüge:**

Triebwagenexpresszüge
Expresszüge
Triebwagenschnellzüge
Schnellzüge
Triebwageneilzüge
Eilzüge

1—999
(Ausnahmen hievon werden im
Einführungserlaß zum Fahrplan-
wechsel bekanntgegeben)

Triebwagenpersonen-
züge und
Personenzüge

vierstellige Nummern mit den
Tausender- und Hunderterstellen
von 10 bis 79 und den Zehner-
und Einerstellen von 00 bis 49.
Auf Nebenbahnen mit einfachen
Betriebsverhältnissen dürfen die
Tausender- und Hunderterstellen
durch zwei Buchstaben, die den
Anfangs- und Endpunkt der
Bahnlinie erkennen lassen, ersetzt
werden

Schnell-, Eil- und Per-
sonenzüge, die für den
Sonderzugverkehr der
Reisebüros vorgesehen
und deren Fahrpläne in
den Fahrplanbeihelfen
enthalten sind

9000—9999

Auf Strecken mit sehr dichtem Personenzugverkehr, jedoch ohne fahrplanmäßig vorgesehenen Güterzugverkehr, dürfen auch die Zehner- und Einerstellen von 50 bis 99 zur Numerierung der Personenzüge verwendet werden (z. B. Pendelzugverkehr Hütteldorf-Hacking—Unter Purkersdorf).

Die Personenzüge auf den Strecken der Wiener Schnellbahn sind richtungsweise mit ungeraden bzw. geraden fortlaufenden, jedoch höchstens dreistelligen Zahlen, denen ein Großbuchstabe

voranzusetzen ist, aus dem man den Ausgangs- bzw. Endbahnhof erkennen kann, zu numerieren, wobei der Buchstabe

„F“ für Züge von oder nach Floridsdorf

„N“ für Züge von oder nach Gänserndorf

„S“ für Züge von oder nach Stockerau

„H“ für Schnellbahnzüge, die in Floridsdorf beginnen und auf die Südbahnstrecke übergehen oder von der Südbahnstrecke kommen und in Floridsdorf enden,

zu verwenden ist.

b) **Güterzüge:**

Güterexpresszüge
Güterschnellzüge
Gütereilzüge

G 1 bis G 999

Ferngüterzüge: Vierstellige Zugnummern mit den Tausender- und Hunderterstellen von 10 bis 19 und den Zehner- und Einerstellen von 50 bis 99.

Bezirksgüterzüge: Vierstellige Zugnummern mit den Tausender- und Hunderterstellen von 20 bis 79 und den Zehner- und Einerstellen von 50 bis 99. Auf Nebenbahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen dürfen die Tausender- und Hunderterstellen durch zwei Buchstaben, die den Anfangs- und Endpunkt der Bahnlinie erkennen lassen, ersetzt werden.

Überstellzüge: Eine Nummer von 30 bis 199 mit Voranstellung eines Großbuchstabens oder einer Buchstabengruppe, woraus eine Beziehung zur Überstellfahrt zu erkennen ist.

Bedienungszüge: Ein Großbuchstabe oder eine Buchstabengruppe, woraus der Name des Anschlußinhabers zu erkennen ist, und ohne Rücksicht auf die Fahrtrichtung auf eingleisigen Strecken eine Nummer von 1 bis 9, auf zweigleisigen Strecken, wenn die Hinfahrt auf dem richtigen Gleis erfolgt, eine Nummer von 10 bis 19, wenn sie auf dem falschen Gleis erfolgt, eine Nummer von 20 bis 29.

c) **Dienstzüge:** 8000 bis 8999

5. Fahrplanmäßig vorgesehene **Entlastungszüge** zu Express-, Schnell- und Eilzügen sind in der Weise zu numerieren, daß die Zugnummer des Stammzuges durch Vorstellen der Zahlen 10, 100 oder 1000 beim vorausfahrenden Zug, 11, 110 oder 1100 beim

ersten nachfahrenden und 12, 120 oder 1200 beim zweiten nachfahrenden Zug auf eine **fünfstellige** Zahl ergänzt wird.

- (z. B.: Vorzug zu D 221 = 10221
 1. Nachzug zu Ex 11 = 11011
 2. Nachzug zu Ex 9 = 12009).

6. Bei **Flügelzügen** im Güterzugverkehr ist die Zugnummer des Stammzuges durch Voranstellen der Zahlen 6, 7, 8—60, 70, 80—600, 700, 800—6000, 7000 oder 8000 auf eine fünfstellige Zahl zu ergänzen.

7. **Umleitungszüge** sind in der Weise zu bezeichnen, daß hinter der Zugnummer des umzuleitenden Zuges bei Reisezügen die Buchstabengruppe „Ur“ und bei Güterzügen „Ug“ gesetzt wird.

Umleitungszüge haben in der ganzen Umleitungsstrecke ohne Rücksicht auf die Fahrtrichtung die Zugnummer unverändert beizubehalten.

8. Für Sonderzüge, deren Fahrpläne mit Fahrplananordnungen durch die Bundesbahndirektionen bekanntgegeben werden, stehen diesen folgende Zugnummern zur Verfügung:

Dion Wien	20000—29999
Dion Linz	30000—39999
Dion Innsbruck	40000—49999
Dion Villach	50000—59999

Innerhalb dieser Zugnummern sind die Nummern mit den Zehner- und Einerstellen von 00 bis 49 für Reisezüge und mit den Zehner- und Einerstellen von 50 bis 99 für Güterzüge bestimmt.

Abweichungen der Zugnumerierung vom Richtungsgrundsatz

(gültig ab 28. Mai 1967)

- Im Streckenabschnitt
Praterstern—Wien Aspangbf
führen die Züge der **Preßburgerbahn** (Praterstern—Wolfsthal) und der **Aspangbahn** (Praterstern—Wiener Neustadt) in der Richtung 1 **gerade**, in der Richtung 2 **ungerade** Zugnummern.
- Im Streckenabschnitt
Wöllersdorf—Wiener Neustadt
werden **alle** gegen den Endpunkt der Strecke (Richtung 1) fahrenden Züge der Linien **Gutenstein—Wiener Neustadt**, **Wöllersdorf—Wiener Neustadt** und **Puchberg am Schneeberg—Wiener Neustadt** mit **geraden** und **alle** gegen den Anfangspunkt der Strecke (Richtung 2) fahrenden Züge dieser Linien mit **ungeraden** Zugnummern bezeichnet.
- Im Streckenabschnitt
Graz Hbf—Szentgotthárd
führen **alle** gegen den Endpunkt der Strecke (Richtung 1) fahrenden Züge — ausgenommen TE 955 — **gerade**, **alle** gegen den Anfangspunkt (Richtung 2) fahrenden Züge — ausgenommen TE 954 — **ungerade** Zugnummern.
- Im Streckenabschnitt
Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim
werden **alle** in Richtung 1 fahrenden Züge mit **geraden** und **alle** in Richtung 2 fahrenden Züge mit **ungeraden** Zugnummern bezeichnet.
- Abweichung der Numerierung einzelner Züge vom Richtungsgrundsatz:

In den Streckenabschnitten	führen folgende Züge	
	der Richtung 1 gerade	der Richtung 2 ungerade
Zugnummern		
Wien Westbf—Salzburg Hbf	Ex 6, TS 460 Ex 40, TS 460	Ex 5, TS 261 Ex 39, TS 461
Wien Westbf—Penzing Vbf, Penzing Vbf —Abzw. St. Veit Hütteldorf-Hacking a. d. Wien, Abzw. St. Veit a. d. Wien—Maxing, Maxing—Oberlaa, Oberlaa—Kledering, Kledering—Hegyeshalom	Ex 20	Ex 19 G 5 G 805 G 815 G 803
Wien Südbf—Stadlau, Stadlau—Breitenlee Nordabzw., Breitenlee Nordabzw.—Süßenbrunn, Süßenbrunn—Břeclav	Ex 4	Ex 3
Wien Südbf—Bruck a. d. Mur— Villach Hbf	D 596 E 988	D 597 E 985
Abzw. Bruck Stadtwald— Unzmarkt—Villach Hbf	E 812 E 856	E 813 E 857
Oberschützen—Oberwart	TE 950	TE 951
Salzburg Hbf—Bischofshofen, Abzw. Bruck Stadtwald— Abzw. Übelstein—Graz Hbf, Bruck a. d. Mur—Graz Hbf	TS 114 TS 116 Ex 144 E 212 D 214 D 216 E 604	TS 115 TS 117 Ex 145 E 213 D 215 D 217 E 605

In den Streckenabschnitten	führen folgende Züge	
	der Richtung 1 gerade	der Richtung 2 ungerade
Zugnummern		
Klagenfurt Hbf—Villach Hbf	E 242 D 244 D 246 Ex 810 Ex 870 Ex 890 D 9712 D 9962 D 9986	E 241 D 243 D 245 Ex 809 Ex 869 Ex 889 D 9253 D 9941 D 9985
Bischofshofen—Kitzbühel—Wörgl	E 544 E 674	E 543 E 675
Kufstein—Innsbruck Hbf— Brennero/Brenner	Ex 480 TS 460 D 780 Ex 1284 Alle Reisebüro- sonderzüge	Ex 481 TS 461 D 781 Ex 1285 Alle Reisebüro- sonderzüge
St. Valentin—Linz Hbf	5410 5410 a 5412 5416 5418 5430 5432 5454 5458	5401 5403 5405 5407 5409 5411 5413 5435 5437 5449
Linz Hbf—Wels—Gunskirchen	5418 5430	5435 5437

In den Streckenabschnitten	führen folgende Züge	
	der Richtung 1 gerade Zugnummern	der Richtung 2 ungerade Zugnummern
Wels—Neumarkt-Kallham— Passau Hbf	5418 5430	
Steindorf bei Straßwalchen— Salzburg Hbf	6320 6326	6311
Břeclav—Praterstern, Praterstern—Wien Matzleinsdorf		G 7
St. Margrethen—Bregenz	TS 122	TS 121

ZSV

Gültig ab 1. IV. 1964

6

Anwendung des Zugspitzensignals bei Tag

Bezug: DV V 2, Punkt 60
DV V 3, Punkte ~~54~~, 308
DV V 28, Punkte ~~18~~, 181

1. Allgemeines

Das durch drei oder zwei weiße Lichter gekennzeichnete Zugspitzensignal ist bei Zügen mit einer Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h in bestimmten Streckenabschnitten **auch bei Tag** anzuwenden. *für allein verkehrende Motorwagen mit einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h gilt diese Bestimmung sinngemäß.*

2. Anwendungsbereich

Bundesbahndirektion Wien

Wien Westbf—St. Valentin
Amstetten—Abzw. Kastenreith
Semmering—Mürzzuschlag
Meidling—Wr. Neustadt (Pottendorfer Linie)
Sauerbrunn—Loipersbach-Schattendorf
Wien Franz-Josefs-Bf—Gmünd N. Ö.
Absdorf-Hippersdorf—Krems a. d. Donau
Grein-Bad Kreuzen—Hippersdorf
Praterstern—Staatsgrenze St. Valentinhardsthal
Wien Südbf—Laa a. d. Thaya
Stadlau—Marchegg
Wien Südbf—Staatsgrenze n. Nickelsdorf
Maxing—Abzw. Altmannsdorf

Tulln - St. Pölten

Bundesbahndirektion Linz

St. Valentin—Zell am See
Admont—Bischofshofen
St. Valentin—Abzw. Kastenreith
Staatsgrenze n. Summerau—Selzthal
Wels—Passau
Stainach-Irdning—Schärding
Neumarkt-Kallham—Braunau am Inn
Steindorf bei Straßwalchen—Braunau am Inn

Bundesbahndirektion Innsbruck

Alle Strecken, ausgenommen
Kufstein—Wörgl—Innsbruck Hbf und Bregenz—Bezau

Bundesbahndirektion Villach

St. Michael—Selzthal
Mürzzuschlag—Leibnitz
Schwarzach-St. Veit—Rosenbach
Staatsgrenze n. Weitlanbrunn—Spittal-Millstättersee
St. Veit a. d. Glan—Villach Hbf
Klagenfurt Hbf—Rosenbach
Staatsgrenze n. Bleiburg—~~Klagenfurt~~ Hbf
Bruck a. d. Mur—Arnoldstein
Graz Hbf—Fehring

Wolfsberg—Klagenfurt Hbf

3. Besondere Bestimmungen

Die Laternen des Zugspitzensignals müssen bereits im Ausgangsbef bzw. in den die Streckenabschnitte begrenzenden Bef leuchten.

Die betroffenen Züge sind in den Zugverzeichnissen für Bahnhof- und für Streckenbedienstete durch einen lotrechten roten Strich vor der Zugnummer kenntlich zu machen.

Für Sonderzüge mit Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h, die im Zugverzeichnis nicht enthalten sind, ist bei der Zugankündigung im Anschluß an die Verkehrszeiten bekanntzugeben, daß die Zugspitze **auch bei Tag** gekennzeichnet sein muß.

4. Schlußbestimmungen

Im übrigen sind die Bestimmungen des Punktes 308 der DV V 3 bzw. des Punktes 181 der DV V 28 sinngemäß anzuwenden. Kann jedoch ein ganz erloschenes Zugspitzensignal nicht beleuchtet werden, so darf der Zug seine Fahrt bei Tag ausnahmsweise mit höchstens 60 km/h fortsetzen. Die bei der Fahrt berührten Verkehrsstellen sind hievon zu verständigen.

Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen

Bezug: DV V 3, Punkte ²⁵180, 315, 320, 548, ^{3/5}548
DV V 28, Punkte ¹³168, 188, 192, 283, ¹³⁸283

A. Allgemeines

1. Eisenbahnkreuzungen werden gesichert durch

- ausreichenden Sichtraum
- Abgabe akustischer Signale
- Schrankenanlagen (Handschranken, Zugschranken, Elektroschranken)
- Blinklichtanlagen. Diese werden von Hand aus, über Fahrstraßenkontakte oder durch Schienenfahrzeuge geschaltet
- Bewachung.

Außerdem steht an Eisenbahnkreuzungen mit öffentlichem Verkehr bei Sicherung nach a) ^{nicht} das Andreaskreuz, ~~bei Sicherung nach b) das Andreaskreuz mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“~~, an Eisenbahnkreuzungen mit nicht-öffentlichem Verkehr bei Sicherung nach a) und b) die Privatwegtafel.

Erforderlichenfalls können Sicherungen nach a)—e) nebeneinander angeordnet sein.

Nähere Bestimmungen s. DV B 6.

2. **Handschranken** sind Schranken, deren Schrankenbäume unmittelbar von Hand aus oder mittels Handkurbel an einem der Schrankenständer bedient werden.

Zugschranken sind Schranken, bei denen alle Schrankenbäume mittels Drahtzuges geschlossen und geöffnet werden. Sie werden eingeteilt in solche mit Handkurbel und solche mit elektrischem Antrieb an der Bedienungsstelle.

Elektroschranken sind Schranken, bei denen der elektrische Antrieb am Schrankenständer angebracht ist. Der Antrieb wird von Hand aus, über Fahrstraßenkontakte oder durch Schienenfahrzeuge geschaltet.

3. Schrankenanlagen, deren Schrankenbäume die ganze Straßenfahrbahn sperren, sind **Vollschranken**, solche, die nur den rechten Teil der Straßenfahrbahn sperren, sind **Halbschranken**.

4. Schranken, die in der Regel oder während bestimmter Zeiträume geschlossen bleiben und nur über Verlangen der Straßenbenützer geöffnet werden, sind

- a) **Anrufschranken**, wenn sie mit einer Anrufvorrichtung ausgestattet sind
- b) **Sperrschranken**, wenn sie keine Anrufvorrichtung haben

5. In bestimmten Fällen, z. B. wenn die Schrankenanlage vom Schrankenbediener bei Tag und guter Sicht nicht eingesehen werden kann, wird das Schließen der Schranken angekündigt

- a) durch optische Zeichen (Vorblinken, rotierendes Warnsignal)
- b) durch akustische Zeichen (mechanisches oder elektrisches Läutewerk).

Die Ankündigungsarten nach a) und b) werden entweder einzeln oder gleichzeitig angewendet.

Die Dauer der Ankündigung (Warndauer) ist so bemessen, daß die Straßenbenützer die Eisenbahnkreuzung gefahrlos verlassen können; sie ist am ~~Schranken~~^{Antast}ständer angeschrieben und wird durch die technischen Einrichtungen so lange gewährleistet, als diese nicht gestört sind (sogenannter Ankündigungszwang).

B. Bedienung von Schranken- und Blinklichtanlagen, die nicht durch Schienenfahrzeuge geschaltet werden

6. Alle Antriebe mit Handkurbel sind mit einer Sperrvorrichtung, der Sperrklinke, ausgestattet, die auf ein Zahn- oder Sperrrad derart einwirkt, daß die Kurbel nicht zurückschnellen kann. Die Sperrklinke muß daher beim Kurbeln 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 einer Schrankenanlage mit Ankündigungszwang ist der Antrieb so beschaffen, daß beim Schließen des Schrankens mit der Handkurbel etwa eine Umdrehung je Sekunde gemacht werden muß (Geschwindigkeitszwang). Zu rasches Kurbeln wird durch eine Bremse verhindert. Wird die Kurbel zu langsam oder während einiger Sekunden überhaupt nicht gedreht, so wird der Antrieb für die Schließbewegung gesperrt. Es muß diesfalls bis in die Ausgangsstellung zurückgekurbelt werden, worauf der Schranken neuerlich zu schließen ist.

Würde im Falle einer Gefahr das Zurückkurbeln und neuerliche Schließen zuviel Zeit beanspruchen, so ist die Plombe am Notauslösehebel zu entfernen und dieser zu betätigen. Dadurch wird die Sperrung aufgehoben und die Schließbewegung kann fortgesetzt werden. Bei Betätigung des Notauslösehebels wird ein Zählwerk weitergeschaltet; die Betätigung ist mit entsprechender Begründung in das Störungsbuch einzutragen.

7. Bei Zugschranken mit elektrischem Antrieb ist die Bedienungsanweisung zu beachten.

~~der Motor selbsttätig abgeschaltet.~~

~~In den 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 Falle hat der Wärter mit dem hierfür vorgesehenen Hebelschalter oder durch Betätigen der Notauslösevorrichtung den Motor abzuschalten und zu versuchen, das Hindernis zu beseitigen. Tritt das Hindernis beim Schließen des Schrankens auf, so muß der Wärter den Antrieb nach Betätigung der Notauslösevorrichtung in die Ausgangsstellung zurücklaufen lassen und den Schranken neuerlich schließen, damit die volle Warndauer gewahrt bleibt.~~

Bei Gefahr 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 weiters durch Wiedereinschalten des Motors fortgesetzt werden.

Versagt der Motor (z. B. wegen Stromausfalles), so ist der Schranken mittels Handkurbel zu bedienen. Um das Aufstecken der Kurbel zu ermöglichen, muß die plombierte Kupplung von der Welle abgenommen werden. Da bei einem Versagen des Motors weder Ankündigungs- noch Geschwindigkeitszwang besteht, muß beim Bedienen des Schrankens darauf geachtet werden, daß — ausgenommen bei Gefahr — durch ununterbrochenes gleichmäßiges Kurbeln (ungefähr eine Umdrehung je Sekunde) die festgesetzte Warndauer gewahrt bleibt und daß die Schrankenbäume sich gleichmäßig senken.

8. Der Schrankenwärter ist dafür verantwortlich, daß sich die Schrankenanlage in vorschriftsmäßigem Zustand befindet; er hat sich hievon — sofern es seine sonstigen dienstlichen Ob-

liegenheiten zulassen — persönlich zu überzeugen. Kleinere Mängel hat er, wenn er hiezu in der Lage ist, selbst zu beheben, ansonsten aber wie bei allen übrigen Mängeln und Störungen gemäß DV V 3, Punkt 321, bzw. DV V 28, Punkt 193, vorzugehen. Dem Schrankenwärter obliegt die Außenreinigung der Schrankenanlage einschließlich der Drahtzugleitungen und Ketten ~~sowie das rechtzeitige Schmieren der beweglichen Teile~~, sofern für diese Arbeiten nicht andere Bedienstete bestimmt sind. Rauhreif, Schnee und Eis sind gründlich zu beseitigen.

9. Die Drahtzugleitungen 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 Erhaltungsbediensteten des Sicherungsdienstes. Hängt nur einer der Drähte durch, so ist die Drahtzugleitung meistens wegen eines Hindernisses nicht mehr frei beweglich; das Hindernis kann in der Regel vom Schrankenwärter beseitigt werden.

10. Für die Bedienung von Elektroschranken- und Blinklichtanlagen sind die Bestimmungen der Bedienungsanweisung zu beachten.

11. Auf Strecken mit Sperre ohne Zugverkehr sind während der Sperre die außerhalb der Diensträume befindlichen Schranken- antriebe durch Abnahme der Handkurbel oder durch Stromabschaltung gegen unbefugten Eingriff zu sichern.

bzw. Verschieben d. Schütthastens

C. Störungen

12. Kann eine Schranken- oder Blinklichtanlage dem Straßenverkehr nicht „Halt“ gebieten, so gilt sie als gestört.

13. Eine Schrankenanlage gebietet dann nicht „Halt“,

- a) wenn nicht alle Schrankenbäume einer Anlage so tief gesenkt werden können, daß deren Enden einen lotrechten Abstand von weniger als 1,70 m von der Straßenoberfläche aufweisen, oder wenn einer der Schrankenbäume abgebrochen ist und das Reststück des Schrankenbaumes nicht zur Gänze über den zu sperrenden Fahrbahnteil reicht (das ist vom rechten Fahrbahnrand bis zur Fahrbahnmitte bzw. zur Sperrlinie).

Eine Schrankenanlage mit solchen Störungen gebietet aber „Halt“, wenn die Vorblinkeinrichtung bis zum Öffnen weiter rotes Licht zeigt;

- b) wenn die Ankündigung des Schrankenschließens versagt. In diesem Falle darf der Schranken so lange nicht geschlossen werden,

bis die Störung behoben ist oder

bis auf den vom Versagen der Einrichtung betroffenen Seiten der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ (das in diesem Falle rückstrahlend ausgebildet sein muß) angebracht ist oder

bis die Eisenbahnkreuzung bewacht wird.

Sobald eine dieser Maßnahmen getroffen ist, darf die Schrankenanlage wieder bedient werden und dürfen die Züge wieder mit der im Fahrplan vorgesehenen Geschwindigkeit verkehren, im Gegensatz zu den im Verzeichnis gemäß ~~x) Punkt 15~~ angegebenen übrigen Fällen von Störungen.

Ein solches Versagen ist nicht gegeben, wenn die Ankündigung durch eine Vorblinkeinrichtung erfolgt und diese anstatt rotem Blinklicht rotes Dauerlicht zeigt, oder wenn bei Vorhandensein einer optischen **und** akustischen Ankündigung nur die akustische Ankündigung versagt.

14. Eine **Blinklichtanlage** gebietet dann nicht „Halt“, wenn sie bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges weder rotes Blinklicht noch rotes Dauerlicht zeigt.

~~15. Wenn ein Andreaskreuz gegebenenfalls das Gefahrenzeichen „Achtung Pfeifsignale“ fehlt oder so schwer beschädigt wurde, daß es nicht mehr erkennbar ist, so sind Maßnahmen gemäß Punkt 320 der DV V 3 bzw. Punkt 192 der DV V 28 nur dann zu treffen, wenn die Eisenbahnkreuzung ausschließlich nach Punkt 1, a) oder 1, b) gesichert wird.~~

~~Dies gilt sinngemäß auch für Privatwegtafeln.~~

16. Störungen sind so rasch wie möglich zu beheben.

Die bis zur Behebung einer Störung bahnseits unverzüglich zu treffenden Maßnahmen sind von den Streckenleitungen in ein Verzeichnis gemäß DV V 3, Punkt 320, aufzunehmen.

Das Verzeichnis hat in Gleichschrift in den der Eisenbahnkreuzung benachbarten Bf und auf den beteiligten Dienstposten aufzuliegen.

17. Die nach Punkt 16 im Verzeichnis angeführten Maßnahmen sind von den darin genannten Bediensteten im Einvernehmen mit den beteiligten Fdl zu treffen; sie sind auf jene Bahnseite zu beschränken, auf der die Anlage nicht „Halt“ gebietet. Über die Art der Anbringung der Straßenverkehrszeichen sind die Beteiligten durch die Streckenleitung zu unterweisen.

x) Pkt 320 d. DV V 3, bzw. Pkt 192 d. DV V 28

Die Anbringung solcher Zeichen ist vom zuständigen Unfallbereichsbf unverzüglich der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle bekanntzugeben.

18. In der gemäß DV V 3, Punkt 321, und DV V 28, Punkt 193, bei Mängel an Schranken- oder Blinklichtanlagen vom Bediener an die Fdl zu erstattenden Meldung ist auch anzugeben, ob die Anlage nur auf einer Bahnseite oder ob sie auf beiden Bahnseiten gestört ist.

Verschleiter sind von der Störung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung, über die verschoben werden muß, durch den Schrankenbediener zu verständigen.

19. Muß eine Eisenbahnkreuzung wegen Störung der Sicherung voraussichtlich länger als 24 Stunden bewacht werden, so sind wegen Einrichtung einer Fernsprechstelle die zuständigen Stellen des Fernmelde- bzw. Baudienstes vom Unfallbereichsbf unverzüglich zu benachrichtigen.

ZSV

Gültig ab 1. V. 1962

8

Kupplungen besonderer Bauart

Bezug: DV V 3, Punkt 92
DV V 28, Punkt 73

1. Bei den Regelfahrzeugen der ÖBB stehen folgende Kupplungen besonderer Bauart in Verwendung:
 - a) Selbsttätige Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg an Erzwagen *mit Haltpuffergeräten Fd*
 - b) selbsttätige Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg, leichte Ausführung, an Triebwagen der Reihe 5080 und Beiwagen der Reihe 7080
 - c) Mittelpufferkupplung an Wagen der ehemaligen niederösterreichischen Landesbahnen für die Strecke Wien—Preßburg (Preßburgerbahn)
 - d) Mittelpufferkupplung an Schmalspurfahrzeugen.
2. Beim Verbinden und Lösen der Kupplungen besonderer Bauart sind außer den für das Kuppeln allgemein geltenden Bestimmungen der DV V 3 noch die nachstehenden Vorschriften zu beachten.

Selbsttätige Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg an Erzwagen *mit Haltpuffergeräten Fd*

3. Die Wagen *mit Haltpuffergeräten Fd* mit Scharfenbergkupplung haben normale Puffer und sind auch mit Fahrzeugen, die eine Schraubenkupplung besitzen, kuppelbar.
4. Das Kuppeln zweier Wagen mit Scharfenbergkupplung geschieht selbsttätig beim Aufeinandertreffen der Kupplungen. Es ist verboten, beim Kuppeln vor in Bewegung befindlichen Wagen in das Gleis zu treten oder im Gleis zu verbleiben.
5. Zum Entkuppeln besitzt die Scharfenbergkupplung eine Lösevorrichtung, die von der Längsseite des Wagens aus durch Ziehen an einem Handhebel über eine Lösekette bzw. durch Ziehen an einem Handgriff über ein Löseil betätigt wird.

6. Um zu entkuppeln, genügt es, die Lösevorrichtung der Kupplung eines Wagens zu betätigen. Stehen die Kupplungen unter so großer Spannung, daß das Ziehen der Lösevorrichtung eine körperliche Anstrengung erfordert, so ist in gleicher Weise wie bei der Schraubenkupplung die Spannung durch Aufdrücken zu beseitigen.

7. Nach dem Betätigen der Lösevorrichtung bleibt die Auslösung der Kupplung, ohne daß der Handhebel bzw. der Handgriff in der Lösestellung festgehalten werden muß, so lange bestehen, bis die Wagen durch Auseinanderziehen oder Abstoßen getrennt sind.

8. Nach dem Trennen der Kupplungen stellt sich die Kuppelbereitschaft wieder von selbst her.

9. Soll abgestoßen werden, so ist darauf zu achten, daß nach dem Ziehen der Lösevorrichtung die Kupplungen ohne Abstand beieinander bleiben, da sie nach erfolgter Trennung beim Aufeinandertreffen sofort wieder kuppeln würden. Bei getrennten Kupplungen läßt sich ein solches unerwünschtes Kuppeln vermeiden, wenn beim Aufeinandertreffen der Kupplungen eine Lösevorrichtung gezogen wird.

10. Ist die Kupplung versehentlich gelöst worden, so sind die getrennten Wagen ein kurzes Stück auseinanderzuziehen und wieder gegeneinanderzudrücken.

11. Um Fahrzeuge mit Schraubenkupplung und Wagen mit Scharfenbergkupplung miteinander kuppeln zu können, besitzt die Scharfenbergkupplung eine Hilfskupplung. Diese besteht aus einer drehbaren Lasche mit einem daran beweglich gelagerten Kupplungsbügel.

Bei nichtbenützter Hilfskupplung ist der Bügel in einem Haken eingehängt. Zum Kuppeln ist der Bügel vom Haken abzuheben und in den Zughaken des Fahrzeuges mit der Schraubenkupplung, die unbenützt bleibt, einzuhängen. Anschließend ist der in der Lasche gelagerte Teil des Bügels in eine dort befindliche Rast einzulegen. Dabei wird die Kupplung verkürzt, wodurch die beiden Fahrzeuge straffer miteinander gekuppelt werden.

Das Lösen der Hilfskupplung ist in umgekehrter Reihenfolge vorzunehmen. Wenn die Kupplung gespannt ist, muß aufgedrückt werden, damit der Kupplungsbügel aus der Rast gehoben werden kann.

12. Die Wagen mit Scharfenbergkupplung besitzen normale Bremskupplungen für die Hauptluftleitung der selbsttätigen Druckluftbremse. Die Bremskupplung kann entweder mit der Scharfenbergkupplung des eigenen Wagens oder mit der Bremskupplung des benachbarten Wagens verbunden werden.

Die Scharfenbergkupplung ist so eingerichtet, daß beim Kuppeln auch gleichzeitig und selbsttätig die Hauptluftleitung gekuppelt wird, wenn die Bremskupplung mit der Scharfenbergkupplung des eigenen Wagens verbunden ist. Diese Verbindung ist daher stets herzustellen, wenn beide Wagen, die zu kuppeln sind, eine Scharfenbergkupplung besitzen.

Die Luftabsperrröhre sind bei Verwendung der Scharfenbergkupplung nach dem selbsttätigen Kuppeln zu öffnen und vor dem Ziehen der Lösevorrichtung zu schließen.

Sind Wagen mit der Scharfenbergkupplung mit Fahrzeugen zu kuppeln, die eine Schraubenkupplung besitzen, so sind die Bremskupplungen der beiden Fahrzeuge wie gewöhnlich direkt miteinander zu kuppeln.

Sofern der Luftabsperrrahn bei Wagen mit Scharfenbergkupplung über ein Gestänge von der Längsseite des Wagens aus betätigt werden kann, ist besonders darauf zu achten, daß der Hahn vollständig geöffnet bzw. geschlossen ist und nicht durch einen etwaigen Totgang im Gestänge nur ein teilweises Öffnen oder Schließen bewirkt wird.

An der Stelle der Kupplungsfläche der Scharfenbergkupplung, wo die selbsttätige Verbindung der Hauptluftleitung hergestellt wird, ist zur Abdichtung der Kupplungsstelle ein Dichtungsring eingelegt, wie er bei den gewöhnlichen Bremskupplungen in Gebrauch steht. Zeigt sich in gekuppeltem Zustand an der Kupplungsstelle eine Undichtheit, so ist zur Behebung des Mangels die Scharfenbergkupplung zu lösen und die Wagen sind auseinanderzuziehen. Das Einlegen eines neuen Dichtungsringes in die Scharfenbergkupplung erfolgt in gleicher Weise wie in den Kupplungskopf der gewöhnlichen Bremskupplung.

Selbsttätige Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg, leichte Ausführung, an Triebwagen der Reihe 5080 und Beiwagen der Reihe 7080

13. Die bei den Triebwagen der Reihe 5080 und den Beiwagen der Reihe 7080 verwendete leichte Scharfenbergkupplung dient als Zug- und Stoßvorrichtung.

Die beiderseits der Mittelpufferkupplung angebrachten Behelfspuffer wirken nicht als Stoßvorrichtung, wenn die Fahrzeuge untereinander mit der Mittelpufferkupplung verbunden sind. Diese Behelfspuffer werden gebraucht, wenn die Triebwagen und Beiwagen an Fahrzeuge mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung angehängt werden; sie dienen außerdem zum Schutz der Fahrzeuge gegen Beschädigungen durch die normalen Puffer anderer Fahrzeuge.

14. Die Triebwagen der Reihe 5080 und die Beiwagen der Reihe 7080 sind mit anderen Fahrzeugen nicht direkt kuppelbar. Um die mit der Mittelpufferkupplung ausgerüsteten Fahrzeuge notfalls an andere Fahrzeuge anhängen zu können, sind die Triebwagen der Reihe 5080 mit einer Abschleppkupplung ausgerüstet.

15. Die Abschleppkupplung besteht aus einer Scharfenbergkupplung, die mit einer Aufhängevorrichtung fest verbunden ist. Die Abschleppkupplung wird in den Zughaken des Fahrzeuges mit der normalen Zugvorrichtung eingehängt und mit einer in der Aufhängevorrichtung befindlichen Klemmschraube am Zughaken befestigt.

16. Triebwagen der Reihe 5080 und Beiwagen der Reihe 7080 dürfen nur angehängt befördert werden; das Einreihen zwischen Fahrzeuge mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung sowie das Schieben letztgenannter Fahrzeuge, z. B. beim Verschub, auch ungekuppelt, ist mit Rücksicht auf die schwachen Seitenpuffer verboten.

17. Das Kuppeln zweier Wagen mit Scharfenbergkupplung erfolgt selbsttätig beim Aufeinandertreffen der Kupplungen.

Es ist verboten, beim Kuppeln vor in Bewegung befindlichen Fahrzeugen in das Gleis zu treten oder im Gleis zu verbleiben.

18. Zum Entkuppeln besitzt die Scharfenbergkupplung einen Lösehebel, der oben am Kupplungsgehäuse angebracht ist.

19. Um zu entkuppeln, genügt es, den Lösehebel an der Mittelpufferkupplung eines Fahrzeuges entgegen dem Uhrzeigersinn bis zum Anschlag zu drehen und in dieser Stellung zu belassen.

20. Nach dem Betätigen des Lösehebels bleibt die Auslösung der Kupplung, ohne daß der Hebel in der Lösestellung festgehalten werden muß, so lange bestehen, bis die Fahrzeuge durch Wegfahren des Triebwagens oder durch Auseinanderziehen getrennt sind.

21. Nach dem Trennen der Kupplungen stellt sich die Kupplungsbereitschaft wieder von selbst her.

22. Ist die Kupplung versehentlich gelöst worden, so sind die getrennten Fahrzeuge ein kurzes Stück voneinander zu entfernen bzw. auseinanderzuziehen und wieder gegeneinanderzudrücken.

23. Ausführung und Anordnung der Bremskupplungen an den Triebwagen der Reihe 5080 und den Beiwagen der Reihe 7080 ist andersartig als die Regelausführung. Die Bremskupplungen sind daher mit denen der Regelausführungen nicht direkt kuppelbar. Das zum Verbinden der verschiedenen Bremskupplungen erforderliche Zwischenstück wird auf den Triebwagen der Reihe 5080 mitgeführt.

Mittelpufferkupplung an Wagen der ehemaligen niederösterreichischen Landesbahnen für die Strecke Wien—Preßburg (Preßburgerbahn)

24. Die seinerzeit für die Preßburgerbahn beschafften Personen- und Güterwagen wurden mit einer Mittelpufferkupplung ausgestattet, wie sie bei Straßenbahnen Verwendung findet. Die Güterwagen erhielten außerdem noch die normale Zug- und Stoßvorrichtung schwacher Bauart.

Von diesen Wagen stehen derzeit noch einige für untergeordnete Zwecke in Verwendung.

25. Die Mittelpufferkupplungen sind am Wagen drehbar gelagert und beiderseits der Wagenlängsachse horizontal ausschwenkbar. Außerdem besitzen sie auch eine entsprechende Vertikalbeweglichkeit.

26. Nicht benützte Mittelpufferkupplungen werden durch einen Pufferhalter festgehalten, und zwar bei den Personenwagen in der Wagenlängsachse und bei den Güterwagen seitlich in ausgeschwenktem Zustand.

27. Beim Kuppeln werden die Mittelpufferkupplungen zweier Wagen durch ein eingestecktes und mit Kuppelbolzen festgehaltenes Kuppelisen verbunden. Das hierfür vorgesehene Kuppelisen hat eine Länge von 78 cm. Der Kuppelbolzen besitzt einen Sicherungsbügel, der bei eingestecktem Bolzen unter die Pufferstange reicht und ein Herauspringen des Bolzens verhindert.

28. Das Kuppeln hat unter Verwendung der hierfür vorgesehenen Kuppelvorrichtung zu erfolgen. Mit dieser ist, nachdem sie am Wagen angebracht wurde, das in der Mittelpufferkupplung des stillstehenden Wagens befindliche Kuppeleisen von dem außerhalb des Gleises stehenden Kuppler in die Höhe der Kupplung des anderen Wagens anzuheben.

29. Die Mittelpufferkupplung ist schwacher Bauart und nicht geeignet, größere Zug- oder Druckkräfte aufzunehmen. Das Gewicht der an der ersten Mittelpufferkupplung angehängten gezogenen oder geschobenen Fahrzeuge darf 100 t nicht überschreiten. In Zügen, denen nachgeschoben wird, müssen Wagen mit dieser Mittelpufferkupplung an das Nachschiebebetriebfahrzeug angehängt werden.

Bei Beförderung (Bewegung) von Wagen, die nur Mittelpufferkupplung besitzen, durch Fahrzeuge mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung sind die in Punkt 24 angeführten Güterwagen der Preßburgerbahn als Zwischenwagen zu verwenden.

30. Beim Kuppeln der Wagen mit der Mittelpufferkupplung ist folgender Vorgang einzuhalten:

- a) Die zu kuppelnden Wagen werden auf etwa 1 m Entfernung aneinander geschoben
- b) die Mittelpufferkupplung des stillstehenden und eingebremsten Wagens ist mit dem Kuppeleisen zu versehen
- c) die Kupplungen sind aus den Pufferhaltern auszuhängen, so daß sie frei beweglich sind
- d) am stillstehenden Wagen hat der kuppelnde Bedienstete die Kuppelvorrichtung anzubringen
- e) bei dem nun folgenden Zusammenschieben der Fahrzeuge führt der außerhalb des Gleises stehende Bedienstete das Kuppeleisen in die Mittelpufferkupplung des anrollenden Wagens ein, wo es durch Einschieben des Kuppelbolzens festgehalten wird. Der Kuppler überprüft, ob die Sicherheitsbügel der Kuppelbolzen unter die Pufferstange ragen
- f) es ist verboten, beim Kuppeln vor in Bewegung befindlichen Wagen ins Gleis zu treten oder im Gleis zu bleiben
- g) der kuppelnde Bedienstete darf nicht zugleich auch Signalgeber sein
- h) beim Lösen der Kupplung, das nur beim Stillstand der Fahrzeuge vorgenommen werden darf, zieht der Kuppler den Kuppelbolzen aus der Mittelpufferkupplung des abzukup-

pelnden Fahrzeuges und veranlaßt, daß die Fahrzeuge etwa 1 m auseinandergezogen werden. Nach Entfernen des Kuppeleisens aus der Mittelpufferkupplung sind die Kupplungen in die Pufferhalter einzulegen

- i) soll bei einem Wagen auf der einen Seite angekuppelt und auf der anderen Seite abgekuppelt werden, so ist vorerst anzukuppeln und dann abzukuppeln. Gleichzeitiges Kuppeln an beiden Seiten des Wagens ist verboten.

Mittelpufferkupplung an Schmalspurfahrzeugen

Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen untereinander, ausgenommen Rollböcke und Rollwagen

31. Es ist verboten, beim Kuppeln vor in Bewegung befindlichen Wagen in das Gleis zu treten oder im Gleis zu verbleiben.

32. Bei Vornahme des Kuppelns ist im allgemeinen folgender Vorgang einzuhalten:

Der Kuppelbolzen des stillstehenden Fahrzeuges ist durch Heben und Schrägstellen im Bolzenloch in die Bereitschaftsstellung zu bringen. Sodann ist das Kuppeleisen des anrollenden Fahrzeuges mittels eines ungefähr 80 cm langen Kupplungsstabes zu heben und in die Pufferöffnung des stillstehenden Fahrzeuges einzuführen. Das Einführen des Kuppeleisens darf nur bei ganz langsamer Bewegung des anrollenden Fahrzeuges (Verschubteiles) erfolgen. Mit dem Einfallen des Kuppelbolzens in das Bolzenloch sind die Mittelpufferkupplungen verbunden. Der kuppelnde Bedienstete überprüft anschließend an beiden Kuppelbolzen, ob der allenfalls daran angebrachte Sicherheitsbügel unter den Pufferkorb ragt; wenn erforderlich, ist der Sicherheitsbügel in diese Lage zu bringen. Bei diesen außerhalb des Gleises und der Umgrenzungslinien der zusammenschiebenden Fahrzeuge vorzunehmenden Verrichtungen hat der Kuppler darauf zu achten, daß nicht die Breitseite, sondern die Schmalseite seines Körpers dem Gleis zugewendet ist.

Für Zugfahrten ist jeweils auch die zur Mittelpufferkupplung gehörende und seitlich von dieser angeordnete Schraubenkupplung in den Zughaken des benachbarten Fahrzeuges einzuhängen. Die Fahrzeuge müssen stets unter Verwendung beider Schraubenkupplungen untereinander verbunden werden, wobei letztere soweit gleichmäßig anzuziehen sind, daß sich die Mittelpuffer gerade berühren. Abweichend hiervon sind auf der Strecke Garsten — Klaus in der Regel nur Personenwagen untereinander unter Verwendung beider Schraubenkupplungen zu verbinden. Ist jedoch das Tffz des Zuges oder ein Gepäckwagen entsprechend ausgerüstet, so sind die Schraubenkupplungen ebenfalls zu benutzen.

In Bogen ist das Kuppeln grundsätzlich an der Außenseite des Bogens vorzunehmen. Von dieser 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 Bremskupplungen **vor dem Kuppeln** von den Blindmuffen abgehoben werden.

Kuppeln von Schmalspurwagen mit beladenen Rollböcken

33. Der anrollende Schmalspurwagen (Verschubteil) ist ungefahr eine Wagenlänge vor dem anzukuppelnden Rollbock anzuhalten. Das eine Ende der zu verwendenden Steifkupplung ist am Rollbock zu befestigen, das andere Ende von dem die Kupplung vorzunehmenden Bediensteten so hoch zu halten, daß es in die Pufferöffnung des nunmehr sehr vorsichtig heranzuschubenden Schmalspurwagens eingeführt werden kann. Der kuppelnde Bedienstete darf nicht gleichzeitig zur Signalabgabe verwendet werden. Die erforderlichen Signale sind von einem zweiten Bediensteten zu geben, der sich neben dem anzukuppelnden Fahrzeug aufzuhalten hat. Bei Verwendung langer Steifkupplungen ist das Kuppeln von zwei Bediensteten zu besorgen, die sich beiderseits des Gleises einander gegenüber aufzustellen haben. Es ist mit möglichst kurzen Verschubteilen an den anzukuppelnden Rollbock anzufahren. Längere Verschubteile sind daher grundsätzlich durch Abstellen von Wagen entsprechend zu kürzen. Ist dies aus irgendwelchen Gründen nicht möglich, dann ist der aufgesetzte Vollspurwagen durch Handverschub an das anzukuppelnde Fahrzeug anzuschieben.

34. Aneinandergereihte auf Rollböcke aufgesetzte Vollspurwagen werden untereinander mit ihrer Schraubenkupplung so verbunden, daß die Pufferteller im geraden Gleis einen Abstand von 15 cm haben. Die Rollböcke dürfen diesfalls **nicht** durch Steifkupplungen miteinander verbunden werden.

35. Beim Trennen der Fahrzeuge, die mit der Steifkupplung verbunden sind, ist nach dem Stillstand derselben zuerst den Kupplungsbolzen aus der Kupplung des Schmalspurwagens herauszuziehen. Sodann sind die Fahrzeuge auseinanderzuziehen, wodurch die Steifkupplung auf der Seite des Schmalspurwagens

zu Boden fällt. Anschließend daran ist der Kupplungsbolzen auf der Seite des Rollbockes herauszuziehen und die Steifkupplung nach dem Abnehmen vom Rollbock aus dem Gleis zu entfernen.

36. Beladene Rollböcke sind mit Rollwagen mit einer Steifkupplung zu kuppeln wie dies mit Schmalspurwagen geschieht.

Kuppeln von Schmalspurwagen mit beladenen Rollwagen

37. Für das Kuppeln von Schmalspurwagen mit beladenen Rollwagen gelten die Bestimmungen der Punkte 33 und 35 sinngemäß.

38. Aneinandergereihte beladene Rollwagen sind nur durch Steifkupplungen zu verbinden. Eine Verbindung der auf Rollwagen aufgesetzten aneinandergereihten Vollspurwagen durch deren Schraubenkupplungen darf **nicht** vorgenommen werden. Die Puffer der aufgesetzten Vollspurwagen müssen im geraden Gleis mindestens 50 cm voneinander abstehen.

Bei auf Rollwagen aufgesetzten Vollspurdrehgestellwagen mit besonders großer Drehzapfenentfernung oder bei durch die Ladung verbundenen Vollspurschemelwagen unterbleibt die Kupplung der beiden Rollwagen mit der Steifkupplung, wenn eine solche entsprechender Länge nicht zur Verfügung steht. Die Rollwagen sind in diesen besonderen Fällen nur durch die aufgesetzten Fahrzeuge (Ladung) gekuppelt.

39. Die mit Kupplungsmuffen für die Bremskupplungen der Vacuumbremse ausgestatteten Steifkupplungen dienen gleichzeitig auch als Vacuumbremsleitung. Bei durchgehender Bremsung der Rollwagen sind daher, nachdem die Fahrzeuge mit der Steifkupplung verbunden wurden, die Bremskupplungen der Fahrzeuge an die Steifkupplung anzuschließen, um die durchgehende Bremsleitung herzustellen.

Kuppeln leerer Rollfahrzeuge

40. Leere Rollwagen sind untereinander und mit leeren Rollböcken durch eine mindestens 60 cm lange Steifkupplung, leere Rollböcke miteinander durch Kuppelleisen zu verbinden.

Gültig ab 1. V. 1962

Elektrische Zugbeleuchtung

Bezug: DV V 3, Punkte 137, 464 und 489
DV V 28, Punkt 90

Einwandfreie Zugbeleuchtung bildet ein wesentliches Element der Reisebequemlichkeit. Um sie zu gewährleisten, sind von den Zugbegleitern folgende Bestimmungen zu beachten:

1. Bei Zugübernahme ist vom Bereichsschaffner (Zugführer) der einwandfreie Zustand der Beleuchtungseinrichtung sowie die Vollzähligkeit der Ersatzglühlampen (Leuchtstoffröhren) und Sicherungen zu überprüfen.

Festgestellte Mängel sind sofort zu beheben oder ihre unverzügliche Beseitigung durch den Wagenmeister zu veranlassen. Fehlende Ersatzglühlampen (Leuchtstoffröhren) sind beim Bf, fehlende Sicherungen beim Wagenmeister anzufordern. Kann kein Ersatz gestellt werden, so ist dies im Fahrtbericht zu vermerken und zu trachten, den benötigten Gegenstand bei einem vorgelegenen Bf zu erhalten. Bei fremden Wagen ist der Ersatz von Glühlampen (Leuchtstoffröhren) aus dem im Wagen vorhandenen Reservebestand durchzuführen.

Beim Austausch schadhafter Glühlampen in ÖBB-Wagen ist auf den Farbfleck an der Lampenfassung oder am Lampensockel zu achten, der bei

- 15 Watt-Lampen schwarz,
- 25 Watt-Lampen rot und
- 40 Watt-Lampen gelb

ist.

Beim Austausch schadhafter Leuchtstoffröhren ist auf die an einem Ende der Röhre angebrachte Kennzeichnung zu achten. Als Ersatz darf stets nur eine Röhre gleicher Kennzeichnung eingesetzt werden. Die Leuchtstoffröhre ist in die Fassungen gleichmäßig einzuführen und durch eine Vierteldrehung nach rechts oder links in die Endstellung zu bringen. Besitzt die Röhre einen Zündstreifen (ein über die ganze Länge der Röhre verlaufender Metallstreifen), so ist darauf zu achten, daß sich dieser Streifen nach dem Einsetzen der Röhre in die Fassung bei waagrechtlicher Lage auf der Oberseite und bei senkrechter Lage rückwärts befindet, damit er für den Beschauer nicht sichtbar ist.

Unbrauchbare Glühlampen (Leuchtstoffröhren) und Sicherungen dürfen nicht im Ersatzteilkasten aufbewahrt werden; sie sind in Abfallbehälter zu legen. Die Bruchstellen und der Leuchtstoffbelag zerbrochener Leuchtstoffröhren sollen nach Möglichkeit nicht mit bloßen Händen berührt werden.

2. Erfordern die Lichtverhältnisse Einschaltung der Beleuchtung, so ist der Hauptschalter **bis zur Zugabfahrt** auf Sparschaltung (Stellung „Halb“, „ $1/2$ “) zu bringen, sofern eine solche Schalterstellung vorhanden ist. Die Anwendung der Sparschaltung ist nicht erforderlich, solange die Beleuchtung nicht aus der Fahrzeugbatterie, sondern zentral, z. B. aus dem Fahrleitungsnetz, versorgt wird.

3. **Sofort nach Abfahrt des Zuges** ist der Hauptschalter noch vor Beginn jeder anderen Tätigkeit auf Vollschaltung (Stellung „Hell“, „ $1/1$ “) zu bringen.

4. **Bei Unterwegsaufenthalten** von mehr als 15 Minuten ist Sparschaltung (Stellung „Halb“, „ $1/2$ “) einzuschalten, sofern eine solche Schalterstellung vorhanden ist. Die Anwendung der Sparschaltung ist nicht erforderlich, solange die Beleuchtung nicht aus der Fahrzeugbatterie, sondern zentral, z. B. aus dem Fahrleitungsnetz, versorgt wird.

5. Unterwegs ist in unbesetzten Abteilen das Nachtlicht einzuschalten.

Während der Fahrt ist die Merklampe im Schaltkasten wiederholt zu beobachten. Ihr Verlöschen bedeutet, daß die Lichtmaschine keinen Strom liefert (z. B. weil der Antriebsriemen rutscht oder verlorengegangen oder die Stromzuführung von der Lichtmaschine unterbrochen ist), die Beleuchtung daher nur mehr von der Batterie gespeist wird. In allen diesen Fällen ist der Hauptschalter **sofort** in die Stellung „Halb“ („ $1/2$ “) zu bringen, sofern eine solche Schalterstellung vorhanden ist. Mängel oder Störungen an der Beleuchtung sind, falls diese nicht durch Sicherungswechsel behoben werden können, im nächsten Anhaltebf zu melden. Ist dieser ein Zuguntersuchungsbf, so ist der Anstand sogleich dem Wagenmeister bekannt zu geben. Anhaltebf ohne Wagenmeister melden Beleuchtungsanstände raschest dem Wagenmeister des nächsten Zuguntersuchungsbf vor, in dem der Zug anhält. Kann der Schaden nicht behoben werden, so muß dies im Zugendbf (Übergangsbf) unter Vorlage eines Vormerkes über Wagengebrecen (Vordruck M 31-10) **neuerdings** gemeldet werden.

6. **Im Zugendbf** ist nach dem Abschlußdienst die Beleuchtung sofort auszuschalten.

ZSV

Gültig ab 1. V. 1962

10

Wasserfüllung bei Personen-, Gepäck- und Postwagen

Bezug: DV V 3, Punkte 137 und 489
DV V 28, Punkt 90

A. Füllung der Wasserbehälter

1. Die Wasserbehälter der Aborte und Waschräume in den Personen-, Gepäck- und Postwagen sind in den Zugausgangsbf zu füllen und in den von der GD bestimmten Unterwegsbf (siehe Zugbildeplan A) nachzufüllen.

2. Wasserbehälter, die keine Vorrichtung besitzen, um das Gefrieren des Wassers im geheizten Wagen zu verhindern, dürfen bei Frostwetter (Außentemperaturen von 0° C und darunter) nicht gefüllt werden. Solche Behälter sind in der Nähe der Entleerungsvorrichtung und gegebenenfalls auch neben dem Füllstutzen mit einem **grünen Ring** gekennzeichnet.

3. Bei Frostwetter dürfen nur Wasserbehälter gefüllt werden, deren Wasser im geheizten Wagen nicht gefriert. Solche Behälter sind in der Nähe der Entleerungsvorrichtung der Wasserbehälter und Leitungen sowie neben dem Füllstutzen mit einem **gelben Ring** oder einer **gelben Scheibe** mit **40 mm Durchmesser** gekennzeichnet.

4. **Mit der Wasserfüllung darf bei Frostwetter erst begonnen werden, bis die Wagen genügend vorgeheizt sind.**

B. Entleerung der Wasserbehälter

5. Bei Frostwetter sind die Wasserbehälter der mit grünem oder gelbem Ring gekennzeichneten Anlagen vor Erreichen des Endbf zur Verhütung des Einfrierens zu entleeren. Die Schaffner haben etwa 10 Minuten vor Ankunft des Zuges im Endbf die Entleerungsvorrichtung zu betätigen.

Die Wasserbehälter der mit gelber Scheibe gekennzeichneten Anlagen müssen entleert werden, sobald die Wagen bei einer Außentemperatur von -10° C und tiefer mehr als 12 Stunden unbeheizt im Freien stehen bleiben.

6. Die Vorrichtung zum raschen Entleeren der Wasserbehälter (Entleerungshahn) befindet sich in der Regel im Abort des Wagens. Ist diese Vorrichtung an anderer Stelle angebracht, so weist eine Tafel im Abort darauf hin.

7. Bei Wagen, deren Heizung während des Zuglaufes unbrauchbar wird oder die unterwegs ausgesetzt werden müssen, sind die Wasserbehälter sofort zu entleeren.

8. Die Bf-Bediensteten haben sich unmittelbar nach Ankunft der Züge oder Wagen im End- oder Abstellbf zu überzeugen, ob die Entleerung durchgeführt ist.

C. Ausrüsten mit Wasserkannen

9. Bei den mit grünem Ring gekennzeichneten eigenen vierachsigen Personenwagen sind für den **Inlandverkehr** vom 1. Oktober bis 15. April die Aborte und Waschräume mit je zwei Wasserkannen auszurüsten. Die Kannen sind unter die Waschbecken zu stellen. Im Inventarverzeichnis der Wagen ist bei den angeführten Wasserkannen der Vermerk „vom 1. X. bis 15. IV.“ anzubringen. In Wagen ohne Inventarverzeichnis ist in jedem Abort und Waschraum oberhalb des Waschbeckens der Vermerk „2 Wasserkannen vom 1. X. bis 15. IV.“ mit roter Ölfarbe anzuschreiben.

10. Die Ausrüstung der Wagen mit Wasserkannen obliegt den Heimatbf, welche die Kannen auch aufzubewahren haben. Die Kannen sind mit größter Schonung zu behandeln und rein zu halten. Verwendung für andere Zwecke ist verboten.

11. Hinsichtlich Füllung und Entleerung gelten die Bestimmungen der Punkte 1, 4, 5, 7 und 8 sinngemäß.

Klasseneinteilung der Fahrzeuge

Bezug: DV V 3, Punkt 144

1. Triebfahrzeuge der Klasse A

a) Eigene Triebfahrzeuge

Dampflokomotiven	. 77, 77.200, 78, 93;
Elektrolokomotiven	. 1010, 1110, 1018, 1018.100, 1118, 1040, 1041, 1141, 1042, 1042.500, 1045, 1145, 1245, 1245.500, 1245.600, 1050, 1570, 1670, 1670.100, 1073, 1089, 1189, 1099;
Elektrotriebwagen	. 4010, 4030, 4030.100, 4030.200, 4030.300, 4130, 4060, 4061;
Diesellokomotiven	. 2020, 2041, 2043, 2043.500, 2143, 2045, 2050, 2091, 2095;
Dieseltriebwagen	. 5041, 5042, 5044, 5144, 5045, 5145, 5046, 5146, 5080, 5081.

b) Fremde Triebfahrzeuge

Elektrolokomotiven	. 110, 112, 139, 140, 141, Re 4/4 I, Re 4/4 II, Ae 4/7;
Elektrotriebwagen	. 426, 430, 432, 455, 491;
Diesellokomotiven	. M 40, M 61, T 66.90, T 679.1;
Dieseltriebwagen	. 601, 798, M 296.1, 711, 812, RAM 501, 502, NS 1001—1003.

Schleppenderlokomotiven der Klasse A in verkehrter Stellung und alle übrigen hier nicht genannten Tfz gehören zur Klasse B.

2. Wagen der Klasse A

Hierzu gehören

a) vierachsige

- Personen-, Gepäck- und Postwagen
- Steuer-, Zwischen- und Beiwagen
- Güterwagen mit dem Zeichen **S** oder **SS**
- Meß-, Unterrichts- und Heizwagen

b) zweiachsige

- Zwischenwagen der Nummerngruppe 7081
- Beiwagen der Nummerngruppen 7040, 7140 und 7080
- Güterwagen mit dem Zeichen **S** oder **SS**

ZSV 11

Alle sonstigen Wagen und alle Nebenfahrzeuge gehören zur Klasse B.

3. Abweichungen

Die zulässigen Geschwindigkeiten für Meßwagenfahrten und Versuchsfahrten werden von der GD jeweils gesondert festgesetzt. Die GD kann für Fahrzeuge, die den Oberbau besonders ungünstig beanspruchen, größere Geschwindigkeitsbeschränkungen, als in der Tafel B 1 für „Züge B“ vorgeschrieben sind, verfügen.

In nachgenannten Strecken dürfen in „Zügen A“ auch zweiachsige Personen-, Zwischen- und Beiwagen der Klasse B beigegeben werden, wobei solche Züge weiterhin als „Züge A“ gelten.

Bundesbahndirektion Wien

.....

.....

Bundesbahndirektion Linz

.....

.....

Bundesbahndirektion Innsbruck

.....

.....

Bundesbahndirektion Villach

Zeltweg—Lavamünd in Zügen mit Fahrplanhöchstgeschwindigkeit bis 60 km/h

.....

.....

ZSV

Gültig ab 1. V. 1962

12

Führung von Arbeitszügen mit technischen Aufsichtsbediensteten als Zugführer

Bezug: DV V 3, Punkte 418, 422

1. Unter einfachen Betriebsverhältnissen, z. B. keine Trennung des Arbeitszuges auf der Strecke, ist bei Arbeitszügen des Bauendienstes der Dienst des Zugführers von technischen Aufsichtsorganen (Bahnmeister, Bahnrichter) zu besorgen, sofern dies ohne zusätzlichen Personalaufwand und ohne Beeinträchtigung der diesen Bediensteten obliegenden Aufsichtstätigkeit möglich ist. Für eine solche Verwendung haben diese Bediensteten eine Zusatzprüfung nach den jeweils hierfür geltenden Richtlinien abzulegen.

2. Ohne Zugbegleitmannschaft gemäß DV V 3, Punkt 422, d), 2, dürfen Arbeitszüge von ihrem Ausgangsbf bis zur Arbeitsstelle oder zurück sowie von der Arbeitsstelle bis in den nächsten Bf verkehren, wenn sie gezogen werden. Bei Einmannbesetzung des Tfz und auf Steilstrecken ist die Führung solcher Züge ohne Zugbegleitmannschaft nicht gestattet. Der zum Zugführerdienst ermächtigte technische Aufsichtsbedienstete hat diesfalls den Arbeitszug an der Arbeitsstelle zu erwarten und von der Ankunft des Zuges bis zu seiner Abfahrt alle Obliegenheiten des Zugführers wahrzunehmen.

Sind jedoch im Ausgangs- oder Endbf des Arbeitszuges Verschubarbeiten vorzunehmen und stehen hierfür geeignete Bf-Bedienstete nicht zur Verfügung, so sind dem Arbeitszug die erforderlichen Zugbegleiter beizugeben. Gleiches gilt für alle Arbeitszüge, die geschoben verkehren müssen, sofern nicht der technische Aufsichtsbedienstete den Zug als Zugführer begleiten kann.

3. Anwendungsbereich

Bundesbahndirektion Wien

alle Strecken, ausgenommen

Meidling—Floridsdorf

Wien Südbf—Lobersdorf, Payerbach R., Mürtzschlag

Willendorf—Puchberg, Schwabberg.

Bundesbahndirektion Linz

alle Strecken

Führung von Arbeitszügen mit technischen Aufsichtsbediensteten als Zugführer

Bezug: DV V 3, Punkte 418, 422

1. Unter einfachen Betriebsverhältnissen, z. B. keine Trennung des Arbeitszuges auf der Strecke, ist bei Arbeitszügen des Bauendienstes der Dienst des Zugführers von technischen Aufsichtsorganen (Bahnmeister, Bahnrichter) zu besorgen, sofern dies ohne zusätzlichen Personalaufwand und ohne Beeinträchtigung der diesen Bediensteten obliegenden Aufsichtstätigkeit möglich ist. Für eine solche Verwendung haben diese Bediensteten eine Zusatzprüfung nach den jeweils hierfür geltenden Richtlinien abzulegen.

2. Ohne Zugbegleitmannschaft gemäß DV V 3, Punkt 422, d), 2, dürfen Arbeitszüge von ihrem Ausgangsbf bis zur Arbeitsstelle oder zurück sowie von der Arbeitsstelle bis in den nächsten Bf verkehren, wenn sie gezogen werden. Bei Einmannbesetzung des Tfz und auf Steilstrecken ist die Führung solcher Züge ohne Zugbegleitmannschaft nicht gestattet. Der zum Zugführerdienst ermächtigte technische Aufsichtsbedienstete hat diesfalls den Arbeitszug an der Arbeitsstelle zu erwarten und von der Ankunft des Zuges bis zu seiner Abfahrt alle Obliegenheiten des Zugführers wahrzunehmen.

Sind jedoch im Ausgangs- oder Endbf des Arbeitszuges Verscharbeiten vorzunehmen und stehen hierfür geeignete Bf-Bedienstete nicht zur Verfügung, so sind dem Arbeitszug die erforderlichen Zugbegleiter beizugeben. Gleiches gilt für alle

x Gemäß DV V3, Pkt 424, b) obliegen dem Fdl des Ausgangsbahnhofes die Aufgaben des Zugbegleiters hinsichtlich Vorbereitung der Fahrt u. Anbringung der Zugsignale. Er ist für die Fahrberèitschaft des Zuges verantwortlich.

Meidling—Floridsdorf

Wien Südbf—~~Leobersdorf~~ *Liesing, Payerbach R., Mürtzschlag*

Willendorf - Puchberg, Schneeberg.

Bundesbahndirektion Linz

alle Strecken

Bundesbahndirektion Innsbruck
alle Strecken, **ausgenommen**

„Landeck — St. Anton am Arlberg
Langen am Arlberg — Bludenz“
Innsbruck Hbf—Brennero/Brenner
Innsbruck Westbf—Scharnitz

Bundesbahndirektion Villach
alle Strecken, **ausgenommen**

~~Gleisdreieck Bruck a. d. Mur~~
~~Gleisdreieck Leoben~~
~~Gleisdreieck St. Michael~~
Gleisdreieck St. Veit a. d. Glan
Vordernberg—Eisenerz
~~Personenzugleise Villach Hbf—Villach Westbf~~
~~Abzw. Lind—Villach Hbf~~
~~Abzw. Lind—Villach Westbf~~
Schwarzach-St. Veit—Unterberg
Böckstein—Kolbnitz
Rosenbach—Staatsgrenze

ZSV

Gültig ab 1. V. 1962

13

Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen

Bezug: DV V 3, Punkte 99, 130, 158, 160, 439, 502, 503, 504
DV V 28, Punkt 260

A. Allgemeines

1. Die für das Bilden der Triebwenzüge in Betracht kommenden Wagen werden nach ihrer Verwendungsmöglichkeit bezeichnet als

- a) Steuerwagen, das sind die mit Führerstand und den sonst erforderlichen Einrichtungen für die Führung des Zuges sowie für die Fernsteuerung der Tzf versehenen Wagen
- b) Zwischenwagen, das sind die mit den für die Fern- bzw. Vielfachsteuerung der Tzf erforderlichen Steuerleitungen, Druckluftspeiseleitungen usw. eingerichteten Wagen, die zwischen Steuerwagen und Tzf eingereiht werden können
- c) Beiwagen, das sind die Wagen ohne Steuerleitung, die nur angehängt oder zwischen Twg, die nicht in Vielfachsteuerung fahren, eingereiht werden können.

2. Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen sind in der Regel mit normalen Zug- und Stoßvorrichtungen ausgerüstet. Abweichend hiervon sind die Twg der Reihe 5080 und die Beiwagen der Reihe 7080 mit einer Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg, leichter Ausführung, ausgestattet (s. ZSV, Einlage 8).

Die Zug- und Stoßvorrichtungen werden nach ihrer Belastbarkeit als gewöhnliche oder als schwache Zug- und Stoßvorrichtung bezeichnet (s. auch Tafel A 30).

3. Gewöhnliche Zug- und Stoßvorrichtungen besitzen

- a) die Triebwagen der Reihen 3071, 4030, 4030.100, 4030.200, 4130, 4041, 4060 und 4061
- b) die Steuerwagen der Reihen 6030, 6030.100, 6030.200 und 6130
- c) die Zwischenwagen der Reihen 7030, 7030.100, 7030.200, 7130, 7130.100 und 7059
- d) die Beiwagen der Reihen 7037, 7137, 7237, 7039, 7139, 7046 und 7058.

Schwache Zug- und Stoßvorrichtungen besitzen die Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen aller übrigen Reihen.

4. Die schwache Zug- und Stoßvorrichtung bei Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen darf höchstens mit einer Anhängelast (gezogen oder geschoben) von 200 t belastet werden, und zwar in allen Gefällen, in der Ebene und in Steigungen bis zum Hilfwert $s=28$ für die Grenzbelastung der Zugvorrichtungen. Die zulässigen Anhängelasten für größere Hilfwerte als $s=28$ sind den Angaben über die schwache Zugvorrichtung aus der Tafel A 30 zu entnehmen. Als Anhängelast (gezogen oder geschoben) gilt diesfalls das Gewicht aller an der ersten schwachen Zugvorrichtung angehängten Fahrzeuge (s. Reihungsbeispiele).

5. Werden Fahrzeuge mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung anderen Zügen als Triebwagenzügen beigegeben, so sind sie grundsätzlich am Zugschluß zu reihen; bei einem nachgeschobenen Zug sind diese Fahrzeuge an das Nachschiebetfz anzuhängen.

Bei Reisezügen, die aus Wagen mit gewöhnlichen Zug- und Stoßvorrichtungen gebildet sind, darf — z. B. anlässlich des Stürzens, der Beigabe von Kurs- und Verstärkungswagen — von der Beigabe der Fahrzeuge mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung an den Zugschluß dann abgesehen werden, wenn dies zugbildeplanmäßig vorgesehen ist oder die Zustimmung hiezu von der GD, Maschinendirektion (außerhalb der Arbeitszeit vom Überwachungsbeamten des Maschinendienstes der ZVÜ), vorliegt und dabei die erste schwache Zugvorrichtung nicht höher beansprucht wird, als nach Punkt 4 zulässig (s. auch Reihungsbeispiele).

6. Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung sind an den Stirnseiten (Unterseite der Übergangsbleche) mit folgender Beschriftung versehen: „Vorsichtig verschieben! Bei Beförderung mit anderen Zügen als Triebwagenzügen am Zugschluß reihen. Größte zulässige Anhängelast am ersten Fahrzeug mit schwacher Zugvorrichtung 200 t.“

Abweichungen hinsichtlich Anhängelast und Reihung s. Punkte 4 und 5.

B. Verwendung der Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen

7. Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen dürfen bei anderen Zügen als Triebwagenzügen ohne weiteres an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen und ihre Bremse eingeschaltet werden, wenn diese Züge schnellwirkend gebremst sind.

In langsamwirkend gebremsten Zügen sind die Bremsen dieser Fahrzeuge auszuschalten, wenn sie nicht in die Bremsstellung G umgeschaltet werden können.

Hinsichtlich der Anwendung der Sicherheitsfahrhaltung in solchen Fällen sind die Bestimmungen der DV M 23 zu beachten.

8. Triebwagenzüge sind grundsätzlich aus den hierfür vorgesehenen Trieb-, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen zu bilden. Das Mitführen von anderen Wagen bei solchen Zügen ist nur gestattet, wenn

- a) es zugbildeplanmäßig vorgesehen ist
- b) von der GD, Maschinendirektion (außerhalb der Arbeitszeit vom Überwachungsbeamten des Maschinendienstes der ZVÜ) die Zustimmung vorliegt
- c) es aus zwingenden betrieblichen Gründen erforderlich wird.

Die in den Belastungstafeln angegebenen Regelbelastungen dürfen ~~keinesfalls~~ überschritten werden. *Annahmen genehmigt d. GD, Maschinendirektion in der Regel nicht*

9. Steuer-, Zwischen- und Beiwagen dürfen grundsätzlich nur bei Triebwagenzügen verwendet werden. Anderen Zügen dürfen diese Wagen nur beigegeben werden,

- a) wenn dies zugbildeplanmäßig vorgesehen ist
- b) wenn von der GD, Maschinendirektion (außerhalb der Arbeitszeit vom Überwachungsbeamten des Maschinendienstes der ZVÜ) die Zustimmung vorliegt.

10. Triebwagen der Reihen 3071, 4060 und 4061 dürfen auch zur Beförderung anderer Züge als Triebwagenzüge sowie im Vorspann- und Nachschiebedienst und als Zwischentfz bei solchen Zügen verwendet werden.

C. Beigabe nichtarbeitender Triebwagen

11. Dienstbereite Twg, ausgenommen solche der Reihen 3071, 4060 und 4061, dürfen nicht als führendes Tfz vor Lokomotiven gereiht werden.

12. Rollen dienstbereite Twg, ausgenommen solche der Reihen 3071, 4060 und 4061, bei Triebwagenzügen im Zug oder am Zugschluß, so entfällt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h bzw. 40 km/h nach Punkt 158, 2. Absatz, der DV V 3, wenn die dienstbereiten Twg von der Zugspitze aus gesteuert oder ihre Leistungen von dort abgeschaltet werden können.

In Einzelfällen kann auch bei anderen Zügen als bei Triebwagenzügen die Geschwindigkeitsbeschränkung anlässlich der Beigabe dienstbereiter Twg, nach Zustimmung durch die GD, Maschinendirektion (außerhalb der Arbeitszeit vom Überwachungsbeamten des Maschinendienstes der ZVÜ), im Umfang der hierfür jeweils erlassenen Verfügung entfallen.

13. Nicht dienstbereite (geschleppte) Twg, ausgenommen solche der Reihen 3071, 4060 und 4061, sind, sofern die Beförderung nicht als Sonderfahrt erfolgt, in der Regel Reisezügen beizugeben; Güterzügen dürfen sie nur beigegeben werden, wenn andere Züge nicht zur Verfügung stehen; die Twg sind, und zwar ohne Rücksicht auf die Stärke ihrer Zug- und Stoßvorrichtung, stets am Zugschluß beizugeben.

Nicht dienstbereite (geschleppte) Twg sind von einem Zugförderungsbediensteten zu begleiten, der mit den Einrichtungen des Tfz, wie Bremse, Schmierung und dgl., soweit vertraut ist, als dies die Schleppfahrt erfordert. Die Beigabe eines Begleiters kann entfallen, wenn die Beaufsichtigung der geschleppten Twg durch einen mit den Einrichtungen dieser Fahrzeuge vertrauten Tfz-Führer des Zuges erfolgt, mit dem die Twg befördert werden. Um eine wirkungsvolle Beaufsichtigung sicherzustellen, sollen die geschleppten Twg im allgemeinen nicht mehr als 12 Achsen vom Tfz entfernt sein, auf dem sich der die Überwachung ausübende Tfz-Führer befindet. Die absendende Zugförderungsdienststelle (Hauptwerkstätte) regelt im Einzelfall die Art, wie die Beaufsichtigung zu erfolgen hat.

D. Beförderung leerer (verfügter) Steuer-, Zwischen- und Beiwagen bei anderen Zügen als Triebwagenzügen

14. Leere (verfügte) Steuer-, Zwischen- und Beiwagen sind, sofern ihre Beförderung nicht mit einem Personenwagen- oder Triebwagenleerzug erfolgt, in der Regel Reisezügen beizugeben. Güterzügen dürfen diese Wagen nur angehängt werden, wenn andere Züge nicht zur Verfügung stehen.

15. Bei Absendung leerer (verfügter) Steuer-, Zwischen- und Beiwagen durch eine Zugförderungsdienststelle (Hauptwerkstätte), hat diese die Wagen zu plombieren.

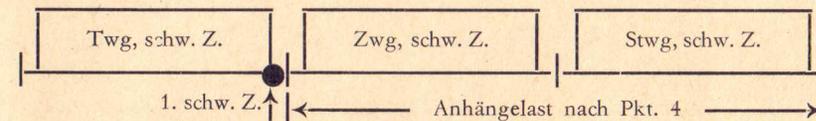
Ist ausnahmsweise die Handbremse eines plombierten Wagens zu bedienen, so sind, soweit erforderlich, die Plomben zu entfernen. Nach Wegfall der Notwendigkeit, die Handbremse zu be-

dienen, sind die Wagen neuerlich, gegebenenfalls vom Bf, mit Plombenverschluß zu versehen. Die Abnahme und die Wiederanbringung der Plomben ist in den Begleitpapieren zu vermerken.

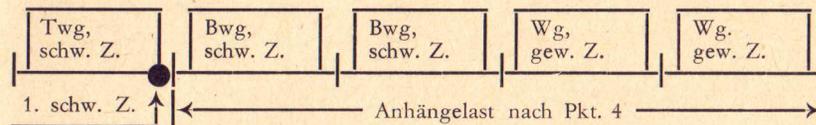
Reihungsbeispiele zu Punkten 4 und 5

- Twg = Triebwagen
- Stwg = Steuerwagen
- Zwg = Zwischenwagen
- Bwg = Beiwagen
- Lok = Lokomotive
- Wg = Personen-, Gepäck-, Post-, Güter- und Bahndienstwagen usw.
- gew. Z. = gewöhnliche Zug- und Stoßvorrichtung
- schw. Z. = schwache Zug- und Stoßvorrichtung

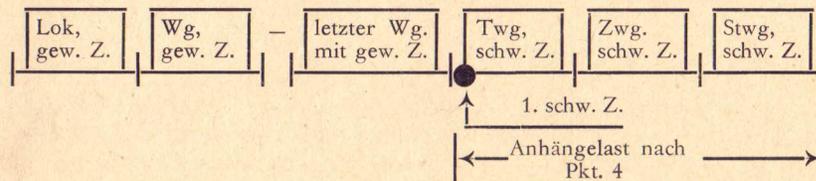
1. Triebwagenzug aus Fahrzeugen mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung



2. Triebwagenzug aus Fahrzeugen mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung und angehängt 2 Wagen mit gewöhnlicher Zug- und Stoßvorrichtung

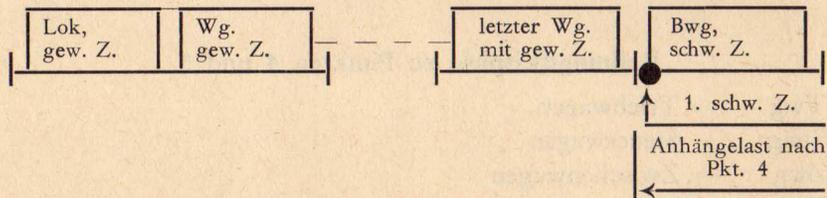


3. Reisezug aus Fahrzeugen mit gewöhnlicher Zug- und Stoßvorrichtung mit angehängtem Triebwagenzug aus Fahrzeugen mit schwacher Zug- und Stoßvorrichtung

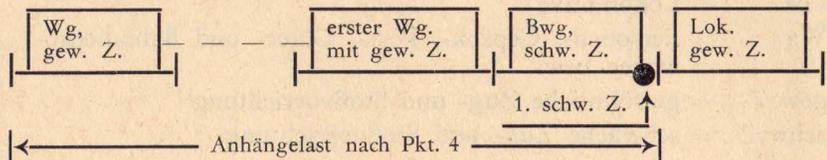


4. Reisezug aus Fahrzeugen mit gewöhnlicher Zug- und Stoßvorrichtung und angehängt ein Beiwagen als Kurswagen

a) vor dem Stürzen des Zuges



b) nach dem Stürzen des Zuges



Gültig ab 1. V. 1962

Zugbeobachtung

Bezug: DV V 3, Punkte 182, 384, 403, 451 und 476

DV V 28, Punkt 96

1. Zweck

Genaue Zugbeobachtung hat den Zweck, durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen Unfälle zu verhüten.

2. Anhalten des Zuges

Wird am Zug eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen (z. B. festgebremste Räder, Räder mit starken Flachstellen, Heißlaufer, Achsbruch, Brüche von Tragfedern und Mängel an den Tragfederaufhängungen, Wagenbrand, nach außen offene Seitentüren, Verschiebung der Ladung), so ist der Zug sofort anzuhalten.

Kann der Zug vom wahrnehmenden Bediensteten nicht mehr angehalten werden, so ist das Anhalten durch die nächste Verkehrsstelle (Bf, Abzweigstelle, Haltestelle, Blockposten, Schrankenposten) oder eine mit Anschaltfernsprecher ausgerüstete Arbeiterrotte unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Wahrnehmung zu veranlassen.

Die Zugmannschaft ist vom Grund des Anhaltens zu verständigen.

3. Weiterfahrt

Im Bf entscheidet der Wagenmeister, bei Tfz der Tfz-Führer, ob das Fahrzeug abzustellen ist oder weiterrollen darf. Ist kein Wagenmeister verfügbar, so entscheidet hierüber der Zugführer, bei Fahrzeuggebrechen jedoch der Tfz-Führer.

Auf der freien Strecke trifft der Zugführer, bei Fahrzeuggebrechen der Tfz-Führer die Entscheidung, ob und mit welcher

Höchstgeschwindigkeit der Zug seine Fahrt bis zum nächsten Bf fortsetzen darf. Ist Weiterfahrt unmöglich, so meldet dies der Zugführer dem nächsterreichbaren Bf.

4. Erkennen bestimmter Unregelmäßigkeiten

- a) Festgebremste Räder schleifen auf den Schienen, wobei zwischen Rad und Schiene meist Funken sprühen
- b) Starke Flachstellen erkennt man am starken, regelmäßigen Schlagen des Rades
- c) Heißlaufer sind durch Rauchentwicklung an den Achslagern, durch Pfeifen oder durch Flammenbildung und bei Dunkelheit durch rotglühende Achslagergehäuse erkennbar
- d) Achsbrüche oder Achsanbrüche können am holprigen und stark unruhigen Lauf erkannt werden
- e) Gebrochene Tragfedern und Mängel an Tragfederaufhängungen zeigen sich durch einen harten stoßenden Lauf und einseitiges Hängen (Neigen) des betreffenden Wagens.

ZSV

Gültig ab 1. V. 1962

15

Sprachspeicheranlagen

Bezug: DV V 3, Punkt 184

A. Allgemeines

1. Der Sprachspeicher ist jeweils an einen OB-Befehlsfernsprecher angeschlossen und speichert alle über diese Einrichtung geführten Gespräche auf einem Tondraht. Das Gerät ist im „Dauerbetrieb“ zu führen.

2. Die aufgenommenen Gespräche werden nach Ablauf von ca. 12 Stunden selbsttätig gelöscht.

3. Die Tondrahtkassette ist durch eine Plombe unter Verschluss gehalten. Die Plombe darf nur mit Zustimmung des Bf-Vorstandes vom zuständigen Fernmeldebediensteten abgenommen werden. Abnahme bzw. Anbringung der Plombe ist im Revisionsbuch für Fernmeldeanlagen sowie im Fernsprechvormerk einzutragen und mit Rotstift zu unterstreichen.

B. Handhabung im Betrieb

1. Alle Gespräche sind deutlich und langsam zu führen. Zahlen sind besonders klar auszusprechen. Täglich um 0, 6, 12 und 18 Uhr hat der V-Bedienstete (Fdl usw.) den Tondraht mit Datum und Uhrzeit zu besprechen (z. B. „Es ist der 1. Jänner 1962, 0 Uhr 1 Minute“).

2. Fernmündlich erteilte Aufträge und wichtige Meldungen müssen vom Angerufenen wiederholt, die Wiederholung muß vom Anrufenden als richtig befunden oder richtiggestellt werden; dieser beendet sodann das Gespräch durch das Wort „Schluß“.

3. Für Dienstposten, auf welchen Ferngespräche durch einen Sprachspeicher festgehalten werden, gilt:

Die Eintragungen im Zugmeldebuch, Fahrstraßenprüfvermerk, Merkkalender, Lastvormerk, Meldebuch, Arbeits- und Störungsbuch für Sicherungsanlagen sowie im Tagebuch für den elektrischen Schaltdienst sind wie vorgeschrieben durchzuführen.

Im Fernsprechvormerk sind jedoch nur einzutragen:

Einleitung und Absage von Zügen	DV V 3, Pkt. 198
Zugankündigung	„ „ 204
Zuganzeige	„ „ 289
Vorsprungfahren	„ „ 333
Vormeldung zur Vermeidung von Verspätungen	„ „ 336
Verspätungsanzeige	„ „ 338 bis 340
Kreuzungsvereinbarung und Benach- richtigung der Bahnhofbediensteten	„ „ 353, 354
geänderte Reihenfolge der Züge	„ „ 354, 356, 360
Vereinbaren des Vorfahrens	„ „ 359
Meldung über Beginn einer zeitweisen Sperrung	„ „ 391, 411
Meldung über Wiederaufnahme des Dienstes	„ „ 409
Meldung einer unvorhergesehenen Außerbetriebsetzung an Bk und Dion	„ „ 587
Nachweis über Vollzugsmeldungen	„ „ 190, 228, 245, 247, 258, 276, 279, 293, 295, 297, 300, 306, 320, 372, 473.

4. Die mit einem Sprachspeicher ausgestatteten Dienstposten und die einbezogenen Verbindungen sind in die Bf-Do aufzunehmen.

C. Störung

1. Ist das Gerät gestört, so leuchtet am Fernsprechpult eine rote Lampe ununterbrochen auf. Der zuständige Fernmeldebedienstete ist hievon sofort in Kenntnis zu setzen.

2. Bis zur Behebung der Störung treten die Erleichterungen in der Führung des Fernsprechvormerkes außer Kraft.

3. Beginn und Ende der Störung sind im Fernsprechvormerk mit Zeitangabe festzuhalten.

D. Auswechslung der Tondrahtkassette

1. Die Tondrahtkassette darf nur aus besonderem Anlaß — Unfall, technische Gründe u. ä. — vom **zuständigen Fernmeldebediensteten** aus dem Gerät entnommen werden.

2. Wenn bei einem Unfall oder einer Gefährdung Anlaß besteht, die Kontrolle der Gespräche nicht zu unterbrechen, ist die herausgenommene Kassette sofort durch eine Reservekassette zu ersetzen oder die Kassette erst zu entfernen, wenn keine Gefahr fernmündlicher Verabredung besteht.

3. Während der Unterbrechung der Aufnahmebereitschaft des Sprachspeichers gilt für die Eintragung von Ferngesprächen die im Abschnitt C, 2. Absatz, angeführte Bestimmung.

4. Bevor der Fernmeldebedienstete eine Tondrahtkassette aus dem Gerät nimmt, hat er den Tondraht unter der Kontrolle des Bf-Vorstandes mit Datum, Uhrzeit, Name, Dienststelle und Grund des Austausches zu besprechen. Die neu eingesetzte Tondrahtkassette ist gleichfalls durch den Fernmeldebediensteten mit vorgenannten Angaben zu besprechen.

5. Auf dem Vormerkschild der Kassette sind Laufrichtung, Uhrzeit und Name des entnehmenden Bediensteten vorzumerken. Erst dann darf der Netzschalter betätigt werden, wodurch der Sprachspeicher zum Stillstand gebracht wird. Die Entnahme der Tondrahtkassette erfolgt durch Hochheben des Kassettenbügels und Herausziehen der Kassette. Läßt sich die Kassette ausnahmsweise nicht herausziehen, so ist, um eine irrtümliche Wiederinbetriebsetzung des Gerätes zu verhindern, die in der Frontplatte befindliche Netzsicherung zu entfernen.

6. Ist ein Anlaß zur Sicherstellung der Tondrahtkassette aufgetreten, der zuständige Fernmeldebedienstete aber nicht erreichbar und besteht die Gefahr des Erlöschens der auf dem Tondraht festgehaltenen Gespräche, so ist der **Bf-Vorstand** berechtigt, den Raum, in dem der Sprachspeicher eingebaut ist, mit einem Zweitschlüssel zu öffnen und die Tondrahtkassette nach Lösen des Plombenverschlusses aus dem Gerät herauszunehmen und sicherzustellen. Ist eine Reservekassette bereitgehalten, so ist sie in das Gerät einzuführen. Die Besprechung des Tondrahtes vor und nach der Auswechslung der Tondrahtkassette ist in diesem Fall nach den Bestimmungen des vorstehenden Punktes 4 vom Bf-Vorstand durchzuführen. Der Vorgang ist im Revisionsbuch und Fernsprechvormerk zu vermerken und die Plombe vom zuständigen Fernmeldebediensteten ehestens wieder anzubringen.

7. Der Duplikatschlüssel zum Speichergeräteraum ist vom Bf-Vorstand an einem geeigneten Platz zu verwahren. In der Handhabung des Gerätes (Austausch der Tondrahtkassette) ist der Bf-Vorstand vom zuständigen Fernmeldebediensteten zu unterweisen.

E. Wiedergabe (Beweisverfahren)

1. Vor dem Einschoben der zu überprüfenden Tondrahtkassette ist der in der Frontplatte befindliche Schalter in die Stellung „Wiedergabe“ zu bringen.

2. Die Laufrichtung des Tondrahtes ist so einzustellen, daß sie jener entgegengesetzt ist, die auf dem Vormerkschild der Kassette vermerkt wurde (siehe Abschnitt D, Punkt 5). Die Laufrichtung kann mit Hilfe der beiden Laufrichtungstasten gewählt werden.

3. Da der Zeitraum zwischen der Entnahme der Kassette und dem zu überprüfenden Ereignis annähernd festgestellt werden kann, ist hieraus die Dauer des Rücklaufes zu ermitteln. Die Dauer des Rücklaufes ist darüber hinaus noch um 15 Minuten zu verlängern.

4. Nach Ablauf dieser Zeit ist der Rücklauf zu unterbrechen und die Laufrichtung mit Hilfe der Laufrichtungstasten wieder zu wechseln, so daß sie nunmehr mit der auf dem Vormerkschild angegebenen Richtung wieder übereinstimmt.

5. Die jeweiligen Zeiten der zu überprüfenden Gespräche können, wie im Beispiel unter d) gezeigt, folgendermaßen bestimmt werden:

- Der Beginn jedes nun wiedergegebenen Gespräches ist mit Hilfe einer richtig zeigenden Uhr mit Inhaltsangabe in einer Zeittafel einzutragen (gemessene Zeit)
- dies ist solange fortzusetzen, bis die nach Abschnitt D, Punkt 4, durchgeführte Einsprache mit der in dieser enthaltenen Zeitangabe abgehört wurde
- der Sprachspeicher ist sodann abzuschalten
- an Hand des nunmehr ermittelten Zeitvergleiches kann der tatsächliche Zeitpunkt der geführten und zu überprüfenden Gespräche errechnet werden. Die Spanne der gemessenen Zeit zwischen dem zu überprüfenden Gespräch und der Einsprache „Kassette entnommen . . .“ ist von der tatsächlichen Zeiteinsprache abzuziehen. Eine Rückrechnung ergibt sodann den genauen Zeitpunkt des geführten Gespräches.

Beispiel:

gemessene Zeit	Inhalt des Gespräches	errechnete Zeit
16,05	.....	12,20
16,13	.....	12,28
16,17	.....	12,32
16,28	für Zug 2006 Einfahrtvorsignal in Stellung Vorsicht belassen, Müller	12,43
<hr/>		<hr/>
16,30	.....	12,45
16,36	.....	12,51
16,50	.....	13,05
17,12	Kassette entnommen, 20. 4. 1960, es ist 13 Uhr und 27 Minuten, Maier, Bahnhof Adorf, Verkehrsunfall	13,27
<hr/>		<hr/>
Zeitspanne 44 Min.		—,44
		<hr/>
		tatsächliche Zeit 12,43

e) ist der Zeitraum zwischen den zu überprüfenden Gesprächen und der Entnahme der Tondrahtkassette größer als 6 Stunden, so ist aus Zeitersparnis von einem Rückspulen des Tondrahtes abzusehen. In diesem Fall wird nach Wiedereinsetzen der Kassette der Tondraht in der ursprünglichen Laufrichtung weiterbewegt. Zum Zeitvergleich ist statt der Zeiteinsprache bei der Entnahme der Kassette die obligate Zeitanzeige um 0, 6, 12 und 18 Uhr heranzuziehen. Die Rückberechnung erfolgt sodann wie unter Punkt 5 d) angegeben.

6. Soll einem größeren Personenkreis das Abhören der zu überprüfenden Gespräche ermöglicht werden, so tritt an Stelle des Kopfhörers eine Verstärkereinrichtung (gegebenenfalls Radioapparat). Die erforderliche Anschaltung wird vom Fernmeldedienst besorgt.

Gültig ab 1. V. 1962

Bestellung von Arbeitszügen

Bezug: DV V 3, Punkte 194, 583

a) Arbeitszüge für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Die Streckenleitung hat einen Arbeitszug bei der Bauabteilung der Dion anzufordern. Diese überprüft die eingegangenen Bestellungen auf ihre Notwendigkeit und die Möglichkeit der Führung verschiedener Arbeitszüge mit denselben Zugerfordernissen, erstellt eine Anforderungsliste und übergibt sie der Zugförderungsabteilung zur Überprüfung hinsichtlich der erforderlichen Tfz und Ergänzung mit den für die Beistellung der Tfz notwendigen Angaben.

Sodann verständigt die Bauabteilung die Streckenleitungen, ob und welche Züge geführt werden. Die Anforderungsliste ist der Zugleitung zu übergeben, die für Beistellung der Zugerfordernisse zu sorgen und die beteiligten Bf zu benachrichtigen hat.

b) Arbeitszüge für andere Dienstzweige

Signal-, Fernmelde- oder Elektrostreckenleitungen (Sektionsbauleitung) haben einen Arbeitszug unmittelbar bei der Zugförderungsabteilung der Dion anzufordern, in deren Bereich der Arbeitszug zu führen ist. Die anfordernde Stelle ist für Notwendigkeit und wirtschaftliche Ausnützung der Zugerfordernisse verantwortlich.

Die Zugförderungsabteilung trägt diese Bestellungen in die ihr von der Bauabteilung übergebene Anforderungsliste (gegebenenfalls in eine eigene) ein, ergänzt sie mit den für die Tfz-Beistellung notwendigen Angaben, verständigt die anfordernden Stellen, ob und welche Züge geführt werden, und veranlaßt die Beistellung der Zugerfordernisse sowie Verständigung der Bf wie unter a).

c) Bestellzeiten für Arbeitszüge

Die Bestellung der Arbeitszüge muß bis längstens 12.00 Uhr des Vortages bei der Bau- (Zugförderungs-) Abteilung eintreffen. Den Zugleitungen soll die Anforderungsliste tunlichst bis 14.00 Uhr verfügbar sein. Zur besseren Bewirtschaftung der Fahrbetriebsmittel soll die Bestellung — besonders bei größeren Bauvorhaben — nicht tageweise, sondern für etwa 1 Woche vorgenommen werden.

Fahrtregelungszeichen

Bezug: DV V 2, Punkt 160

DV V 3, Punkt 212

1. Zweck

Fahrtregelungszeichen bezwecken, auf dichtbefahrenen Strecken (s. Punkt 4) außerplanmäßiges Anhalten der Züge möglichst zu vermeiden und damit den Betrieb flüssig zu halten.

2. Anwendung

- a) Durch das „Schnellfahrzeichen“ wird dem Tfz-Führer der Auftrag erteilt, bis zum nächsten Bf die ~~Fahrzeit~~ ^{Fahrtzeit} anzustreben, soweit dies die Belastungs- und Streckenverhältnisse zulassen und nicht andere Anordnungen, wie La- oder Befehlsvorschreibung, dagegen stehen.

Das Zeichen darf bei verspäteten Zügen stets angewendet werden. Bei Zügen, die mit Vorsprung verkehren, jedoch nur dann, wenn sich das Ausmaß des angeordneten oder vereinbarten Vorsprunges verringert hat.

- b) Durch das „Planfahrzeichen“ wird dem Tfz-Führer Auftrag erteilt, bis zum nächsten Bf die planmäßige Fahrzeit einzuhalten.

Das Zeichen darf bei verspäteten Zügen und bei solchen, deren angeordneter oder vereinbarter Vorsprung sich verringert hat, angewendet werden, um das Fahren mit der ~~kürzesten Fahrzeit~~ ^{Fahrtzeit} zu verbieten.

- c) Durch das „Langsamfahrzeichen“ wird dem Tfz-Führer Auftrag erteilt, bis zum nächsten Bf die planmäßige Fahrzeit um etwa ein Drittel zu verlängern.

Die Fahrtregelungszeichen sind nur dann zu verwenden, wenn sich wirkliche Vorteile erreichen lassen.

3. Besondere Bestimmungen für Fahrdienstleiter und Zugführer

Die Fahrtregelungszeichen sind dem Tfz-Führer und dem Zugführer vom Fdl persönlich von gut sichtbarer Stelle aus entgegenzuhalten.

Das angewendete Zeichen ist im Zugmeldebuch sowie im Fahrtbericht in der Spalte „Bemerkungen“ zu vermerken.

Beim Begegnen zweier Züge sind die Zeichen so anzuwenden, daß ein Irrtum ausgeschlossen ist.

4. Anwendungsbereich

Bundesbahndirektion Wien

Wien Westbf—St. Valentin
 Amstetten—Kastenreith
 Wien Südbf—Mürzzuschlag
 Wien Franz-Josefs-Bf—Sigmundsherberg
 Praterstern—Stockerau
 Praterstern—Bernhardsthal
 Wien Südbf—Zurndorf
 Wien Südbf—Stadlau
 Hütteldorf-Hacking—Praterstern

Bundesbahndirektion Linz

St. Valentin—Zell am See
 Kastenreith—Bischofshofen
 St. Valentin—Kastenreith
 Linz—Selzthal
 Wels—Passau
 Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim

Bundesbahndirektion Innsbruck

Zell am See—Lindau Hbf
 Kufstein—Wörgl

Innsbruck Hbf—Brennero/Brenner
 Feldkirch—Buchs (SG)
 St. Margrethen—Lauterach
 Innsbruck Westbf—Staatsgrenze n. Scharnitz

Bundesbahndirektion Villach

St. Michael—Selzthal
 Mürzzuschlag—Spielfeld-Straß
 Schwarzach-St. Veit—Rosenbach
 St. Veit a. d. Glan—Villach Hbf
 Bruck a. d. Mur—Tarvisio C.

Kennzeichnung der Prüfbereiche und Fahrstraßenprüfung bei örtlichen Schwierigkeiten

Bezug: DV V 3, Punkt 265
DV V 28, Punkt 155

1. Bei Fehlen eindeutiger Kennzeichnung der Fahrstraßenprüfbereichsgrenzen durch Objekte oder sonstige Einrichtungen können die Abgrenzungen durch weiß gestrichene Pfähle kenntlich gemacht werden.

2. Kann vom Standort des zur Fahrstraßenprüfung verpflichteten V-Bediensteten ein Teil der zu prüfenden Fahrstraße nicht überblickt werden, so gilt dieser Fahrstraßenabschnitt dann als frei, wenn

a) entweder ein Zug, der diesen Fahrstraßenabschnitt befahren hat, mit Zugschlußsignal eingetroffen ist oder die Rückmeldung für einen in Richtung nach diesem Fahrstraßenabschnitt abgelassenen Zug vorliegt

und überdies

b) bis zur Zeit der Fahrstraßenprüfung im unübersichtlichen Abschnitt nicht verschoben und auf dem Hauptgleis keine KI-Fahrt zugelassen worden ist.

Von dieser Erleichterung darf bei Unwetter, heftigem Sturm und dgl. kein Gebrauch gemacht werden.

Wurde jedoch bis zur Zeit der Fahrstraßenprüfung im unübersichtlichen Abschnitt verschoben, so kann der Fdl nach Einstellung des Verschubes einen V-Bediensteten mit der Fahrstraßenprüfung in diesem Abschnitt beauftragen.

Anordnung und Vollzugsmeldung sind mit folgenden Wortlauten zu geben:

Anordnung: „Zug (Nr.) befährt Gleis (Nr.) Fahrstraße von bis prüfen!“

Vollzugsmeldung: „Fahrstraße für Zug (Nr.) auf Gleis (Nr.) von bis geprüft!“

Wurde bis zur Zeit der Fahrstraßenprüfung im unübersichtlichen Abschnitt eine KI-Fahrt zugelassen, so gilt die Fahrstraße dann als frei, wenn der KI-Führer das Ausheben oder die gesicherte Aufstellung des KI gemeldet hat.

3. Fernmündliche Anordnungen und Meldungen sind beiderseits in die Fernsprech- (Fahrstraßenprüf-) Vormerke einzutragen. Persönlich erstattete Meldungen hat der V-Bedienstete in den Fernsprech- (Fahrstraßenprüf-) Vormerk des Auftraggebers einzutragen und dort zu bescheinigen.

ZSV

Gültig ab 1. II. 1969

19

Lautsprecheransagen

Bezug: DV V 2, Punkt 77
DV V 3, Punkte 292, 337, 341, 485

A. Allgemeines

1. Die Lautsprecheransagen haben den Zweck, die Bahnenutzer

a) in Bf über den Reiseverkehr

b) in Zügen über

(1) die planmäßigen Haltebf,

(2) außergewöhnliche Ereignisse, z. B. größere Laufunregelmäßigkeiten, ungefähre Dauer der Verspätung oder Behinderung, verlängerte Aufenthalte, Umleitungen usw.,

(3) Paß- und Zollkontrolle (im Bf oder während der Fahrt),

(4) den Speisewagendienst

zu unterrichten.

Ansagen privater Natur sind nur gestattet, wenn es sich um dringende Verlautbarungen im Interesse der Reisenden handelt; sie sind kostenlos.

Dienstliche Durchsagen sind auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken.

2. Die Ansagen sind

möglichst kurz,

in einheitlicher Form (s. Punkte 7 und 12),

deutlich,

dialektfrei, langsam und mit mäßiger Stimme

zu geben.

Sie sind in Bf in der Regel auf die Zeit von 6 bis 22 Uhr zu beschränken. Örtlich zwingend notwendige Abweichungen von dieser Zeit verfügt die Dion.

Die GD kann anordnen, daß in bestimmten Bf die Ansagen auch in Fremdsprachen gegeben werden.

3. Bei Ansage des Zuglaufes (über) ist nur ein wichtiger Unterwegsbf, allenfalls der Grenzübergangsbef, zu nennen.

Wenn es sich um einen Namenszug handelt, ist die jeweilige Bezeichnung, z. B. „Arlberg-Expresß“, „Schnellzug Donau-Kurier“, „Triebwagenschnellzug Venezia“, „Städtesschnellzug Wien—Graz“ usw. anzuwenden.

B. Ansagen in Bahnhöfen

4. Bei jeder Sprechstelle ist ein Verzeichnis aller planmäßigen Ansagen mit den vorgeschriebenen Wortlauten so anzubringen, daß es der Sprecher leicht lesen kann. Ist dies nicht möglich, so hat der Ansager das Verzeichnis mit sich zu führen.

5. Nach Drücken der Sprech Taste ist mindestens **eine Sekunde** zu warten, ehe mit der Ansage begonnen wird.

6. Zeitpunkt der Ansage und Sprechkreise:

Ansage	Zu besprechen sind I = Innenräume B = Bahnsteig	Zeitpunkt der Ansage	Wortlaut nach Punkt
Bevorstehende Ankunft	I*) und B	unmittelbar vor der Ankunft	7, a)
Erfolgte Ankunft	B	unmittelbar nach Stillstand	7, b)
Bevorstehende Abfahrt	B	unmittelbar vor der Abfahrt	7, c)
Verspätungen von 10 Minuten und mehr	I*) und B	unmittelbar vor der Planankunft oder Planabfahrt	7, d)
Änderungen der Zugeinfahrt oder Zugausfahrt	I*) sowie vorgesehener und tatsächlicher B	10 und 3 Minuten vor der Planankunft oder Planabfahrt des Zuges	7, e)

*) Sind für Innenräume eigene Sprechkreise vorhanden, so hat die Ansage je nach den örtlichen Verhältnissen über sie allein schon früher zu erfolgen.

Gleichzeitige Ansagen über alle Sprechkreise sind nur in unumgänglich notwendigen Fällen zulässig.

7. Wortlaute:

a) Bevorstehende Ankunft:

„Meine Damen und Herren! Der (Bezeichnung des Zuges) von nach*) fährt Bahnsteig (Gleis) ein. Bitte Vorsicht!“

(Bei Zügen mit Aufenthalt bis zu 1 Minute mit dem Zusatz: „Der Zug hat nur kurzen Aufenthalt, bitte rasch einzusteigen!“)

*) Nur in Unterwegsbf; gegebenenfalls mit dem Zusatz: „mit Kurswagen nach“.

b) Erfolgte Ankunft:

(In Unterwegsbf mit **einem** Fdl nur anzusagen bei Aufenthalt ab 3 Minuten)

„. . . .! Minuten Aufenthalt.“ (In Endbf nur
(2 x Bf-Name) Bf-Name)

oder

bei verspäteten Zügen, wenn die Aufenthaltsdauer nicht angesagt werden kann:

„. . . .! Gekürzter Aufenthalt.“ [Diesfalls entfällt bei
(2 x Bf-Name) Aufenthalt von weniger als 3 Minuten die
Ansage nach c)].

Bei Anschlußzügen ist anzufügen:

„. . . . (Bezeichnung des Zuges) nach, Abfahrt um vom Bahnsteig (Gleis)“

(Bei knappen Anschlüssen mit dem Zusatz: „Bitte rasch umzusteigen!“).

c) Bevorstehende Abfahrt:

(In Unterwegsbf nur anzusagen bei Aufenthalt ab 3 Minuten)

„Meine Damen und Herren! Der (Bezeichnung des Zuges) nach (über) mit der Planabfahrt um fährt vom Bahnsteig (Gleis) ab. Bitte einzusteigen und die Türen zu schließen!“

† Gegebenenfalls mit dem Zusatz:

„Der Zug fährt bis durch“

oder

„Der Zug hält in“

oder

„Der Zug hält nicht in allen Bahnhöfen und Haltestellen“).

In Zugausgangsbf und in den von der Dion zu bestimmenden Unterwegsbf ist der Ansage bei allen Expres-, Schnell- und Eilzügen anzufügen:

„Wir wünschen gute Reise!“

Die Dion kann bestimmen, daß für bestimmte Züge dieser Zusatz wegzulassen ist.

Bei Abfertigung der Züge mit Lichtsignal 28 b „Abfahrt“ ersetzt die vorgenannte Ansage das Signal 27 „Plätze einnehmen“.

d) Verspätungen:

„Der (Bezeichnung des Zuges) $\frac{\text{von}}{\text{nach}}$ mit
der $\frac{\text{Planankunft}}{\text{Planabfahrt}}$ um wird voraussichtlich
Minuten später $\frac{\text{ankommen}}{\text{abfahren}}$.“

(Gegebenenfalls mit dem Zusatz:

„und heute Bahnsteig (Gleis) einfahren“).

Bei Verspätungen ab 15 Minuten ist auch eine etwaige konkrete Verspätungsursache in einer das dienstliche Interesse währenden Form anzugeben. Zum Beispiel:

„Der (Bezeichnung des Zuges) $\frac{\text{von}}{\text{nach}}$ mit
der $\frac{\text{Planankunft}}{\text{Planabfahrt}}$ um wird wegen (z. B. Arbeiten
auf der Strecke oder Abwartens von Anschlüssen oder verspätetem Grenzüberganges) voraussichtlich Minuten
später $\frac{\text{ankommen}}{\text{abfahren}}$.“

e) Änderung der Zugeinfahrt oder Zugausfahrt:

„Meine Damen und Herren! Der planmäßig $\frac{\text{—}}{\text{von}}$ Bahnsteig
(Gleis) $\frac{\text{einfahrende}}{\text{abfahrende}}$ (Bezeichnung des Zuges)
 $\frac{\text{von}}{\text{nach}}$ mit der $\frac{\text{Ankunft}}{\text{Abfahrt}}$ um fährt heute
 $\frac{\text{—}}{\text{von}}$ Bahnsteig (Gleis) $\frac{\text{ein}}{\text{ab}}$.“

f) Personenruf, Durchsagen:

Zum Beispiel:

„Herr (Name) wird gebeten, in die Fahrdienstleitung zu kommen.“

„Wagenmeister bitte Fahrdienstleitung anrufen.“

8. Durch besondere Umstände notwendig werdende Ansagen sind entsprechend formuliert durchzugeben.

9. Ausrufen der Bf-Namen durch die Schaffner:

In den mit Lautsprecheranlagen ausgestatteten Unterwegsbf sind die Schaffner von der ihnen nach DV V 3, Punkt 485 obliegenden Verpflichtung zum Ausrufen des Bf-Namens und der allfälligen Aufenthaltsdauer enthoben, soweit dies durch die Lautsprecheransage gemäß Punkt 7 b) erfolgt. Sie sind jedoch zum Ausrufen verpflichtet, wenn sie vom Fdl wegen Störung der Anlage hiezu aufgefordert werden oder die Lautsprecheransage nicht wahrnehmen.

C. Ansagen in Zügen

10. Die Lautsprecheransagen in Zügen sind durch den Zugführer, den Speisewagendienst betreffende Ansagen durch den Oberkellner zu geben.

11. Bedienung der Anlage:

- Der Sprechhörer wird an der Seite der Hörschnureinführung angefaßt und vom Hörerhalter abgenommen,
- die Sprech Taste des Hörers ist während der gesamten Ansage zu drücken,
- der Kippschalter ist in der Grundstellung (unten) zu belassen,
- die Durchsage ist in sämtlichen Lautsprechern der Reisezugwagen mit normaler Lautstärke zu hören. Auf den Führerständen und in den Dienstabteilen kann sie durch entsprechendes Stellen des Lautsprecher-Ein- und Ausschalters (rechts neben dem Sprechhörer) mitgehört werden,
- jeder Wagen ist mit regulierbaren Abteil- und Ganglautsprechern ausgerüstet.

12. Wortlaute:**a) Bevorstehende Ankunft:**

(Die Ansage hat spätestens 3 Minuten vor der tatsächlichen Ankunft zu erfolgen; sie ist auch in Verspätungsfällen zu geben.)

„Meine Damen und Herren! Wir treffen in wenigen Minuten in (nächster Haltebf) ein.“ Bei planmäßigem Aufenthalt bis 3 Minuten mit dem Zusatz: „Der Zug hat dort nur kurzen Aufenthalt.“

b) Ansage von Verspätungen:

(Ist anzuwenden, wenn die Verspätung mehr als 10 Minuten beträgt. Die Ansage hat spätestens 3 Minuten vor der planmäßigen Ankunft zu erfolgen.)

„Meine Damen und Herren! Unser Zug ist Minuten verspätet und wird in (nächster Haltebf) voraussichtlich um ankommen.“

c) Bevorstehende Paß- und Zollkontrolle im Zug:

„Meine Damen und Herren! Sofort nach Einfahrt des Zuges in (z. B. Feldkirch) beginnt die Paß- und Zollkontrolle“.

d) Speisewagendienst:

(In deutscher, französischer und englischer Sprache)

„Meine Damen und Herren! Wir bitten Sie, im Speisewagen, der sich in (z. B. der Mitte des Zuges) befindet,

zum Frühstück

oder

zur ersten (zweiten, dritten) Serie des Mittagessens

oder

zur ersten (zweiten, dritten) Serie des Abendessens

Platz zu nehmen.“

Allgemeine Ankündigung:

„Meine Damen und Herren! (z. B. in der Mitte des Zuges) befindet sich ein Speisewagen. Es sind noch Plätze frei.“

f) Umleitungen:

„Meine Damen und Herren! Wegen Verlegung der Strecke durch (Entgleisung, Vermurung u. ä.) zwischen den

Bahnhöfen und wird unser Zug über die Route umgeleitet. Fahrgäste nach werden gebeten, in umzusteigen.“

g) Sonstige Ansagen:

Durch besondere Umstände notwendig werdende Ansagen (z. B. Verzögerung der Weiterfahrt wegen eines außergewöhnlichen Ereignisses, Personenruf) sind entsprechend formuliert durchzugeben.

Kurzzüge

Bezug: DV V 3, Punkt 422

Als Kurzzug wird ein kurzer Personenzug bezeichnet, bei dem das arbeitende Triebfahrzeug eingereiht ist, wobei ein Teil der Wagen geschoben, der andere gezogen wird und die Führung des Zuges vom Triebfahrzeug aus erfolgt.

Hiefür gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Höchstgeschwindigkeit darf 50 km/h nicht überschreiten.

2. Es dürfen höchstens 8 Wagenachsen geführt und nicht mehr als 4 Wagenachsen geschoben werden. Die Wagen müssen folgenden Bedingungen entsprechen:

- a) Sie müssen zweiachsig und durchgehend schnellwirkend bremsbar sein, sowie offene Plattformen besitzen
- b) der Achsstand muß mindestens 8,0 m, die Achslast mindestens 8,5 t betragen
- c) die letzte Revision (Zeituntersuchung) darf nicht mehr als 1 Jahr zurückliegen
- d) die Radreifen dürfen, am Spurkranz und im Laufkreis gemessen, nicht mehr als 3 mm abgenützt sein.

Um die Abnützung der Räder festzustellen, sind sie alle zwei Monate durch Wagenmeister nachzumessen. Über die Nachmessung haben die Zugförderungsdienststellen Aufschreibungen zu führen

- e) von jedem Wagen und Abteil aus muß die Notbremse betätigt werden können
- f) der jeweils vorderste geschobene Wagen muß vorne an der Stirnseite mit zwei Bahnräumern und Vorrichtungen für das Anbringen der Laternen des Zugspitzensignals versehen sein.

3. Der Tfz-Führer versieht den Zugführerdienst. Er erhält — wenn nicht Sonderregelung getroffen wurde — den vollständig vorbereiteten Fahrtbericht samt den nach DV V 3, Punkt 520 vorgesehenen Beilagen vom Fdl des Ausgangsbf vor der Abfahrt ausgefolgt.

4. Im Bf erfolgt die Abfahrt auf Grund des vom Fdl erteilten Abfahrauftrages.

In den in der Tafel B 15 unter d) genannten Bf sowie in den Haltestellen erfolgt die Abfahrt nach der vom Tfz-Führer festgestellten Abfahrtsbereitschaft des Zuges.

In den mit einem V-Bediensteten besetzten Haltestellen und bei Kurzzügen, denen Zugbegleiter beigegeben sind, haben diese Bediensteten dem Tfz-Führer die Abfahrtsbereitschaft des Zuges durch Abgabe des Signals 54 „Abfahrtsbereit“ anzuzeigen. In unbesetzten Haltestellen und bei Fehlen von Zugbegleitern hat die Tfz-Mannschaft allein darauf zu achten, daß vor Ingangsetzen des Zuges das Aus- und Einsteigen beendet ist.

5. In allen Fällen, wo der Abfahrauftrag nicht durch den Fdl mit Signal 28 „Abfahrt“ gegeben wird, hat der Tfz-Führer vor Ingangsetzen des Zuges das Signal 47 „Achtung“ zu geben.

6. Am ersten Wagen vorne und am letzten Wagen hinten sind je 2 Laternen oberhalb der Puffer fest anzubringen, damit die Zugsignale ohne Umstecken der Laternen hergestellt werden können.

7. Während der Fahrt hat die Tfz-Mannschaft den Zug wiederholt nach hinten zu beobachten. Dadurch darf jedoch die Signalbeachtung nicht beeinträchtigt werden.

8. Ein allfällig notwendig werdendes Zurückschieben darf nur mit der durch die jeweilige Übersichtlichkeit der Strecke gebotenen Vorsicht und unter wiederholter Abgabe des Signals 47 „Achtung“ erfolgen.

9. Beförderung von Reisegepäck und sonstigen Gütern ist nicht zugelassen.

10. Die Führung von Kurzzügen verfügt die GD.

ZSV

Gültig ab 1. X. 1967

21

Mitfahrt auf Triebfahrzeugen, in Gepäckwagen oder an anderen Stellen im Zuge

Bezug: DV V 3, Punkt 469

DV V 28, Punkt 256

A. Allgemeines

1. Diese Verfügung regelt die Mitfahrt von Personen, die nicht zur Zugmannschaft gehören, auf Tfz, in Gepäckwagen oder an sonstigen, nicht der allgemeinen Personenbeförderung dienenden Stellen im Zuge.

2. Mitfahrende haben dem Zug- bzw. Tfz-Führer ihre Berechtigung zur Mitfahrt unaufgefordert nachzuweisen. Diese haben sich von der Berechtigung zur Mitfahrt zu überzeugen.

Besitzt bei Mitfahrt auf dem Tfz der Mitfahrende einen gültigen Fahrausweis, so hat er diesen auch dem Zugführer (Schaffner) zur Überprüfung vorzuweisen.

B. Mitfahrt auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen

3. Zur Mitfahrt auf dem Führerstand (im Führerraum) eines Tfz oder Steuerwagens sind berechtigt

a) mit einer von der GD oder der Dion ausgestellten, zur Mitfahrt berechtigenden Erlaubniskarte und einem gültigen Fahrausweis:

1) Bedienstete der GD und Dion sowie sonstige leitende und aufsichtsführende Bedienstete

2) Personen, denen die Erlaubnis hiezu besonders erteilt wurde;

b) mit einem gültigen Fahrausweis:

Zugmannschaften, die mangels anderer geeigneter Fahrgelegenheiten zur Übernahme eines Zuges oder zur Rückkehr nach ihrer Verwendung allein fahrende Tfz benützen müssen.

4. In der Regel dürfen — begründete Ausnahmefälle ausgenommen — auf einem Tfz nur 2 Personen mitfahren.

Wenn auf Tfz oder Steuerwagen ein unbesetzter Führerstand (Führerraum), eine Tenderkabine oder ein Zugführerabteil vorhanden ist, haben die Mitfahrenden dort Platz zu nehmen, wenn nicht ihre Tätigkeit die Anwesenheit auf dem besetzten Führerstand (im besetzten Führerraum) erforderlich macht. Personen, denen ein Führerstand (Führerraum) anlässlich ihrer Beförderung zugewiesen werden muß, z. B. fahrgastfahrende Zugbegleitmannschaften, Bahnärzte, Bedienstete der Polizei, Gendarmerie und Finanz (Zoll), haben sich stets auf dem unbesetzten Führerstand (im unbesetzten Führerraum) aufzuhalten oder sind in der Tenderkabine bzw. im Zugführerabteil des Tfz unterzubringen.

Von den Mitfahrenden dürfen Maschinen-, Kessel-, Schalt- und Hochspannungsräume nur betreten werden, sofern es ihre dienstliche Tätigkeit erfordert, und grundsätzlich nur in Begleitung des Tfz-Führers. Personen, die auf dem Führerstand nur befördert werden, dürfen solche Räume überhaupt nicht betreten.

Die im Dienst befindliche Tfz-Mannschaft darf durch Mitfahrende in ihrer Dienstausbübung nicht behindert werden.

C. Mitfahrt in Zügen ohne Personenbeförderung

5. Zur Mitfahrt in Zügen ohne Personenbeförderung im Gepäckwagen, in der Tenderkabine, im Zugführerabteil auf dem Tfz oder in einem beim Zug befindlichen leeren Personen-(Güter-)wagen, nötigenfalls auch auf einem unbesetzten, in Wagenbodenhöhe angebrachten, überdachten Bremserstand sind berechtigt

a) die in der DV K 1, Punkt 523, genannten Personen unter den dort angegebenen Bedingungen (s. Anlage 1), ferner

b) mit einem gültigen Fahrausweis:

- 1) fahrgastfahrende Zugmannschaften; ist vorgenannte Unterbringung nicht möglich, so gelten die Punkte 3, b) und 4 des Abschnittes B sinngemäß
- 2) Begleiter von Sendungen; der Begleiterausweis gilt diesfalls als Fahrausweis

c) ohne Fahrausweis:

- 1) Arbeiter und Handwerker aller Signal-, Fernmelde- und Elektrostreckenleitungen, Streckenleitungen sowie des Zugförderungs- und Werkstättendienstes mit Erlaubnis des Fdl auf Grund einer Verständigung durch diese Dienststellen in Dringlichkeitsfällen
- 2) Mannschaften angehängter KI
- 3) zur Einschulung im Zugführerdienst und zur Erwerbung der Streckenkenntnis beauftragte Zugbegleiter
- 4) die in der DV K 1, Punkt 520, unter a), d) und e) genannten Personen (s. Anlage 2).

D. Mitfahrt in Gepäckwagen personenbefördernder Züge

6. Zur Mitfahrt im Gepäckwagen personenbefördernder Züge sind berechtigt

a) mit einer von der GD oder Dion ausgestellten zur Mitfahrt berechtigenden Erlaubniskarte und einem gültigen Fahrausweis:

Bedienstete der GD und Dion sowie sonstige leitende und aufsichtsführende Bedienstete

b) mit einem gültigen Fahrausweis:

- 1) fahrgastfahrende Zugmannschaften, soweit sie nicht in Personenwagen 2. Klasse untergebracht werden können
- 2) die in der DV K 1, Punkt 488, unter c) und d) genannten Personen unter den dort genannten Bedingungen (s. Anlage 3)
- 3) Begleiter von Sendungen; der Begleiterausweis gilt diesfalls als Fahrausweis

c) ohne Fahrausweis:

zur Einschulung im Zugbegleitdienst beauftragte Bedienstete.

Anlage 1:

(Auszug aus DV K 1, Punkt 523)

A. Mit einer von der GD oder einer Dion ausgestellten, zur Mitfahrt in Güterzügen berechtigenden Erlaubniskarte und einem gültigen Fahrausweis:

- a) Bedienstete der GD und der Dion sowie sonstige leitende und aufsichtsführende Bedienstete
- b) Bahnärzte
- c) bahnfremde Personen, die wegen Bau- oder Erhaltungsarbeiten für die Eisenbahn tätig sind.

B. Mit einem gültigen Fahrausweis und mit Bewilligung des Bf-Vorstandes, wenn nur wenige oder zeitlich ungünstige personenführende Züge verkehren:

- a) Personen, die zur Prüfung und Erhaltung der Staatstelegraphen-, Telephon- und Starkstromleitungen Fahrten durchführen müssen
- b) Ärzte, Tierärzte und Hebammen zur Ausübung ihrer Berufstätigkeit in dringenden Fällen, Geistliche und Kirchendiener zu eiligen Krankenbesuchen
- c) ausrückende Hilfsmannschaften bei Elementarereignissen und größeren Unglücksfällen sowie nach auswärts entsandte Angehörige der Polizei und Gendarmerie in dringenden Fällen
- d) Personen, für die das Erwarten des nächsten personenführenden Zuges eine empfindliche Härte bedeuten würde, z. B. bei Einlieferung in ein Krankenhaus, Besuch von lebensgefährlich erkrankten nächsten Angehörigen und in ähnlichen Notfällen.

C. Mit Bewilligung der Dion, wenn nur wenige oder zeitlich ungünstige personenführende Züge verkehren: Inhaber von Wochen- und Monatsstreckenkarten, Arbeiterwochenkarten oder Schülermonatskarten.

D. Mit einem gültigen Fahrausweis:

Reisende bei Anschlußversäumnis nach ÖPT I § 24 AB II. Diesfalls kann der Aufsichtsbeamte des Bf die Weiterfahrt mit

einem Güterzug über kürzere Strecken gestatten, wenn hiedurch die Erreichung des Zielbf wesentlich beschleunigt wird. Die Beförderung hat im Gepäckwagen, in einem geeigneten Güterwagen oder, falls ein solcher zur Verfügung steht, in einem besonders eingestellten Personenwagen zu erfolgen.

Anlage 2:

(Auszug aus DV K 1, Punkt 520)

- a) Die zum Ver- oder Ausladen bei Arbeitszügen benötigten Bediensteten, wenn sie mit diesen Zügen befördert werden
- d) Zollbedienstete, die auf Grund eines „Dienstbefehles“ des Zollamtes zur Begleitung eines Zuges beauftragt sind, gleichgültig, ob eine Amtshandlung oder Überwachung während der Fahrt vorzunehmen ist oder nicht. Dieser Dienstbefehl berechtigt auch zur Rückfahrt sowohl in personenführenden Zügen als auch in Güterzügen. Vor Antritt der Fahrt ist der Dienstbefehl im Fahrtrahnsbf mit dem Bf-Tagesstempel abstempeln zu lassen
- e) die im Bahnpostwagen, im Postbeiwagen oder in einem gesonderten Postabteil dienstuenden, im Reisebericht der Bahnpost namentlich angeführten Postbediensteten auf Grund eines von der Post- und Telegraphenverwaltung ausgestellten „Eisenbahn-Postausweises“. Diese Postbediensteten werden bis zum Bestimmungsort des Bahnpostkurses ohne Fahrausweis auch in einem nicht Postzwecken dienenden Wagen desselben oder eines anderen Zuges befördert, wenn der Bahnpostwagen oder der für Postzwecke verwendete Eisenbahnwagen wegen eines Gebrechens ausgesetzt wird und für denselben Zug kein Ersatz gestellt werden kann; der Reisebericht der Bahnpost muß die Angaben über Art und Ursache des Aussetzens enthalten und vom Fdl des Aussetzbf gekennzeichnet sein. Müssen die Postbediensteten aus postbetrieblichen Gründen getrennt befördert werden, ist für jede Bedienstetengruppe ein gesonderter Reisebericht auszufertigen und vom Fdl gegenzuzeichnen. Postbedienstete, die zum Dienstantritt als Postbegleiter fahren oder nach vollendeter Postbegleitung zurückkehren, müssen im Besitze eines gültigen Fahrausweis sein.

Anlage 3:

(Auszug aus DV K 1, Punkt 488)

- c) Rauchfangkehrer in Arbeitskleidung und andere Reisende, deren Arbeitskleidung die Plätze beschmutzen würde, sind im Gepäckwagen (Dienstabteil) zu befördern, wenn ein gesondertes Abteil nicht zur Verfügung steht
- d) liegend oder in Krankenstühlen sitzend zu befördernde Kranke oder körperlich Behinderte können, sofern es die räumlichen Verhältnisse zulassen, im Gepäckwagen der personenführenden Züge gegen Lösung eines Fahrausweises, 2. Klasse zum tarifmäßigen Preis für den Kranken oder körperlich Behinderten und je eines Fahrausweises zum tarifmäßigen Preis für die Begleiter befördert werden.

Gültig ab 1. V. 1962

Übergangsbestimmungen zur DV V 2 (Ausgabe 1962)

Bezug: DV V 2, Punkte 52 und 133

Nachstehende Übergangsbestimmungen zur DV V 2 (Ausgabe 1962) haben bis auf weiteres Gültigkeit.

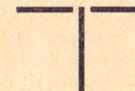
1. Gleisperrsignal

Bei einer Gleisbrückenwaage wird auch ein zweiflügeliges Gleisperrsignal verwendet, dessen Signalflügel in ihrer oberen Hälfte rot, in der unteren Hälfte weiß gestrichen sind.

Es zeigt folgende Signalbilder:

„Fahrt verboten“ (entspricht Signal 12)

Beide Signalflügel in waagrechter Lage.



„Fahrt erlaubt“ (entspricht Signal 13)

Beide Signalflügel schräg aufwärts.

**2. Ankündigung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Weichenbereich**

Das Kennzeichen K 105 „Langsamfahrtafel“ wird auch zur Ankündigung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Weichenbereich verwendet, die mit einem nur einarmigen Ausfahrtsignal nicht angezeigt werden kann. Es steht diesfalls 300 m vor diesem rechts vom zugehörigen Gleis.

Pufferprobe bei Güterzügen durch Zugbegleiter und Bahnhofbedienstete

Bezug: DV V 3, Punkt 451

Bei allen Güterzügen ist im Ausgangsbahnhof sowie in Unterwegsbahnhöfen, in denen Fahrzeuge am Zugende beigegeben oder abgestellt werden, zu prüfen, ob am Zugende die Puffer festsitzen. Diese Pufferprobe hat in der Regel der Bedienstete durchzuführen, dem das Anbringen des Zugschlusssignals obliegt.

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

Bei der Pufferprobe muß durch Herausziehen, Verdrehen und Anheben des Puffers festgestellt werden, ob die innere Befestigung des Puffers bzw. seiner Teile in Ordnung ist. Hierbei hat sich der Bedienstete so aufzustellen, daß er von etwa losschnellenden Pufferteilen nicht verletzt wird.

Anweisung zur Führung der Fahrtberichte für Schienenomnibuszüge

Bezug: DV V 3, Punkte 517 bis 520

1. Der „Fahrtbericht für Schienenomnibuszüge“ V 3-22 ist zu verwenden, wenn der Zug mit Schienenomnibussen der Reihe 5080 oder 5081 geführt wird.

Wird der Zug mit einem anderen Tfz geführt, so ist der Fahrtbericht V 3-17 „Fahrtbericht für Twg-Züge, Kurzzüge, Twg-Leerzüge und Lokomotivzüge“ zu verwenden und gemäß DV V 3 zu führen, wobei für die Spalten 1, 2, 3 und 7 der Rückseite die im folgenden Punkt 3, b), zugelassenen Erleichterungen anzuwenden sind.

2. Bei gleichbleibendem Schienenomnibus ist je Tagesumlauf nur ein Fahrtbericht zu führen. Reicht die Drucksorte nicht aus (z. B. Einsatz von Doppelgarnituren), so ist eine zweite zu verwenden.

3. Der Fahrtbericht ist dem Vordruck entsprechend auszufertigen. Hierbei ist zu beachten:

a) Seite 1

In der Rubrik „Fahrzeug Nr.“ sind die vorgedruckten Nummern zu ergänzen. Jene zusätzlich geführter Fahrzeuge sind einzutragen.

In der Rubrik „Steuer-, Zwischen- und Beiwagen“ sind die Spalten nur auszufüllen, wenn solche Fahrzeuge nicht bei allen Zügen des Tagesumlaufes eingesetzt sind.

Z. B. Tagesumlauf (Schienenomnibus) deckt die Züge 4531/4522/4525/4613/4614/4615/4616/4617/4618;

der erste Steuer-, Zwischen- oder Beiwagen rollt nur bei den Zügen 4531/4613/4614/4615/4616/4617/4618,

der zweite Steuer-, Zwischen- oder Beiwagen rollt nur bei Zug 4531.

Eintragung im Fahrtbericht:

7081.01	60	4531	4613	4614	4615	4616	4617	4618	
		Wg-Kt	Kt-Rn	Rn-Kt	Kt-Rn	Rn-Kt	Kt-Rn	Rn-Kt	—
7081.02	60	4531							
		Wg-Kt	—	—	—	—	—	—	—

b) Seiten 2 und 3

Die Spalte 1 ist nur im Ausgangsbahnhof, die Spalten 2 bis 5 sind im Ausgangs- und Endbahnhof sowie bei unvorhergesehenem Anhalten auf der Strecke (z. B. ES), in Unterwegsbahnhöfen jedoch nur bei Verspätungen auszufertigen, wobei die Dauer des Aufenthaltes auf der Strecke in Spalte 5, bei Eintragungen in Unterwegsbahnhöfen nur die Abfahrtszeit mit den dazu erforderlichen Angaben einzutragen sind.

Durch Geschwindigkeitsverminderung (z. B. La) verursachte Verspätungen sind in der Zeile des Endbahnhofes in Spalte 5 einzutragen.

Beispiel einer Eintragung:

1 Zug-Nr.	2 Verkehrsstelle oder Kilometer	3		4	5 Verspätungsbegründung
		Uhr	Min.	+ —	
4520	Klagenfurt Hbf	5	16		
	Bleiburg	6	23	+1	1 La
4533	Bleiburg	17	45		
	Grafenstein	18	32	+6	X 4526
	Klagenfurt Hbf	18	45	+7	1 La

Bremsberechnung, Bremszettel

4. Bei Schienenomnibuszügen, die ausschließlich aus

- a) Tfz der Reihe 5080 und Beiwagen 7080 oder
- b) Tfz der Reihe 5081 und Steuerwagen 6581, Zwischenwagen 7081 sowie Beiwagen 7040 und ~~7040~~ gebildet sind, entfallen — wenn alle Fahrzeuge durchgehend gebremst sind — Bremsberechnung und Bremszettel.

Sind nicht alle Fahrzeuge durchgehend gebremst oder werden Fahrzeuge anderer Reihen und Nummerngruppen verwendet, so hat die Bremsberechnung zu erfolgen und ist der Bremszettel auszufüllen. Diesfalls sind Zuggewicht, vorhandenes und erforderliches Bremsgewicht in der Rubrik „Bemerkung“ auf Seite 4 einzutragen.

~~Zugdienstzettel~~

5. Im ~~Zugdienstzettel~~ ist bei allen Zügen, die mit Schienenomnibussen gefahren werden, auf der rechten oberen Seite der Vermerk „Schienenomnibus“ anzubringen.

ZSV

Gültig ab 1. VIII. 1965

25

Vorläufige Bestimmungen
über das Blinklichtüberwachungssignal bei
Eisenbahnkreuzungen (EK) mit
technischer Sicherung

(Tfz-Führerüberwachung)

Bezug: DVV 3, Pkt 319, DVV 28, Pkt. 191

A. Allgemeines

1. Das Blinklichtüberwachungssignal zeigt an, ob die technische Sicherung der Eisenbahnkreuzung dem Straßenverkehr „Halt“ gebietet oder nicht. Es wird nur auf Nebenbahnen mit einer Strecken- höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h angewendet.

B. Signale und Kennzeichen

2. Das Blinklichtüberwachungssignal ist ein Lichtsignal. Der Signalmast trägt an der das Signalbild zeigenden Seite abwechselnd schwarze und weiße, von links nach rechts steigende rückstrahlende Streifen.

3. Das Blinklichtüberwachungssignal zeigt folgende Signalbilder:

Signal 79 a: Die technische Sicherung gebietet dem Straßenverkehr nicht „Halt“

Bei Tag und bei Dunkelheit: Zwei gelbe Lichter lotrecht untereinander (Abb. 1).

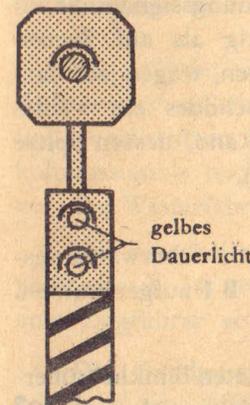


Abb. 1

Signal 79 b: Die technische Sicherung gebietet dem Straßenverkehr „Halt“

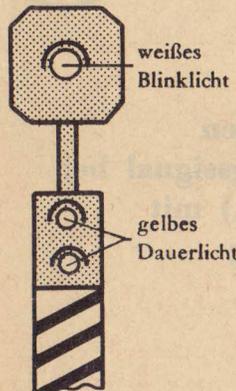


Abb. 2

Bei Tag und bei Dunkelheit: Zwei gelbe Lichter lotrecht untereinander und darüber ein weißes Blinklicht (Abb. 2). Das Signal gilt jedoch nicht als gestört, wenn ein gelbes Licht oder beide gelbe Lichter verlöscht sind.

4. Das Blinklichtüberwachungssignal ist bei zugeschalteten Anlagen auf Bremsweglänge, bei handgeschalteten Anlagen und in Verwendung als Wiederholungssignal (siehe Punkt 11) auf eine geringere Entfernung als auf Bremsweglänge vor der EK und zwar rechts vom befahrenen Gleis aufgestellt.

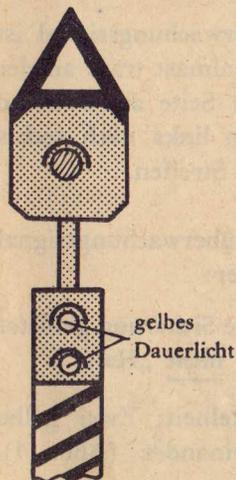


Abb. 3

5. Blinklichtüberwachungssignale, die auf eine geringere Entfernung als auf Bremsweglänge vor der EK stehen, tragen auf dem oberen Rand des Tragschildes ein weißes Dreieck mit schwarzem Rand, dessen Spitze nach oben zeigt (Abb. 3).

6. EK mit Blinklichtüberwachungssignalen sind in der Tafel B 1 aufgenommen.

7. Jedem zugeschalteten Blinklichtüberwachungssignal ist das Kennzeichen K 12~~3~~ „Rautentafel“ zugeordnet.

8. Mit dem Kennzeichen



Abb. 4

K 12~~3~~: Rautentafel

— eine rückstrahlende rechteckige schwarze Tafel mit vier übereinander auf den Spitzen stehenden weißen rhombischen Feldern (Abb. 4) — wird die Schaltstelle bei zugeschalteter technischer Sicherung einer EK mit Blinklichtüberwachungssignal gekennzeichnet.

9. Die Rautentafel ist rechts vom befahrenen Gleis aufgestellt und steht doppelt so viele Meter vor dem Blinklichtüberwachungssignal, als die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt.

C. Verkehrsdienstliche Bestimmungen

10. Bei ordnungsgemäßer Funktion der technischen Sicherung der EK wird das Blinklicht des Blinklichtüberwachungssignals (Signal 79 b) zugeschalteter Anlagen bei Überfahren der Schaltstelle (K 12~~3~~) durch den Zug sofort eingeschaltet; bei handgeschalteten Anlagen erscheint das Blinklicht erst innerhalb von 30 Sekunden nach dem Einschalten.

11. Befindet sich innerhalb der Schaltstrecke eine planmäßige Anhaltestelle, so wird dort das Blinklichtüberwachungssignal wiederholt. Verlischt in einem solchen Fall das Blinklicht des Wiederholungssignals noch vor Fortsetzung der Fahrt, so ist die Anlage vor der Weiterfahrt von Hand aus wieder einzuschalten.

Das Einschalten von Hand aus obliegt dem örtlich zuständigen Bediensteten. Ist ein solcher nicht vorhanden, so ist das Einschalten vom Zugführer vorzunehmen.

Die Handschaltstelle befindet sich in einem mit Vierkantschlüssel zu öffnenden Kästchen an der Außenwand des Dienstgebäudes bzw. am Bahnsteig und trägt die Bezeichnung „EK km“.

12. In Anhaltstellen darf der Abfahrauftrag erst erteilt werden, wenn sich der abfertigende Bedienstete überzeugt hat, daß das Blinklichtüberwachungssignal (Wiederholungssignal) Signal 79 b zeigt. Gegebenenfalls ist das Einschalten zu veranlassen.

13. Muß ein Zug zwischen der Schaltstelle (Rautentafel) bzw. bei handgeschalteten Anlagen zwischen der Einschaltstelle und der EK anhalten und kann vor der Weiterfahrt die Stellung des Blinklichtüberwachungssignals (Wiederholungssignals) nicht mehr erkannt werden, oder ist die Geschwindigkeit des Zuges in diesem Streckenabschnitt geringer als 20 km/h, so ist nach Punkt 14 vorzugehen.

14. Zeigt das Blinklichtüberwachungssignal nach Vorbeifahrt an der Rautentafel bzw. nach dem Einschalten von Hand aus **nicht weißes Blinklicht**, so gilt die technische Sicherung der EK als gestört; der Zug hat vor der betreffenden EK anzuhalten und darf erst nach Abgabe des Signals 47 „Achtung“ die Fahrt fortsetzen. Für die Weiterfahrt ist ein Abfahrauftrag **nicht** erforderlich.

Der Fdl des nächsten Bf ist durch den Zugführer von der Störung, ebenso vom Ausfall eines oder beider gelben Lichter, zu verständigen. Durchfahrzüge haben zu diesem Zweck anzuhalten.

Bis zur Behebung der Störung der technischen Sicherung der EK ist bei Folgezügen nach den Bestimmungen des Punktes 320 der DV V 3 vorzugehen.

15. Für Kl-Fahrten gelten obgenannte Bestimmungen sinngemäß.

Gleichzeitiger Einsatz mehrerer Gleisbaumaschinen

Bezug: DV V 3 und V 28, Abschnitte VI und VII

1. Diese Verfügung regelt den gleichzeitigen Einsatz sowie die Überstellfahrten mehrerer Gleisbaumaschinen, im weiteren als „Kleinwagenfamilie“ bezeichnet, zwischen zwei Bf.

Der Verkehr einer Kleinwagenfamilie ist von der Dion ausdrücklich vorzuschreiben (VBA, Fernschreiben u. ä.).

2. Für den Einsatz einer Kleinwagenfamilie — ausgenommen Überstellfahrten gemäß Punkt 7 — werden ein **technischer Einsatzleiter** und in der Regel eine **Verkehrsaufsicht** bestimmt, die für rationelle und wirtschaftliche Verwendung der Gleisbaumaschinen zu sorgen haben.

Der **technische Einsatzleiter** ist für die technischen Belange verantwortlich und hält sich im allgemeinen an der Baustelle auf.

Die **Verkehrsaufsicht** ist den Fdl übergeordnet. Sie hat in enger Fühlungnahme mit diesen und mit der Zugleitung (Zugüberwachung) dafür zu sorgen, daß die vorgeschriebenen Einsatzzeiten eingehalten werden können, und darüber hinaus alle Möglichkeiten weiterer Einsätze auszuschöpfen. Aufträge der Verkehrsaufsicht an den Fdl sind von diesem im Fernsprechvormerk zu verbuchen und von der Verkehrsaufsicht gegenzuzeichnen.

Der Aufenthaltsort der Verkehrsaufsicht (in der Regel die Fahrdienstleitung) ist in der Anordnung vorzuschreiben.

Wenn auf Grund der Verhältnisse eine eigene Verkehrsaufsicht nicht erforderlich ist, hat der Fdl im Einvernehmen mit der Zugleitung (Zugüberwachung) für den reibungslosen Verkehr der Kleinwagenfamilien zu sorgen.

3. Zwischen Verkehrsaufsicht (Fdl) und Baustelle ist eine Fernsprech- bzw. Funkverbindung einzurichten, zwischen den Kl untereinander muß Funkverbindung bestehen.

4. Der zuständige Bahnmeister hat im Einvernehmen mit dem technischen Einsatzleiter dafür zu sorgen, daß **während der Arbeit** der Gleisbaumaschinen innerhalb von Schaltstrecken für zuge-

schaltete Schranken- oder Blinklichtanlagen diese Anlagen für das Arbeitsgleis ausgeschaltet und die betroffenen Eisenbahnkreuzungen beim Befahren durch Bewachung gesichert werden.

Durchführung der Kleinwagenfahrt

5. Im allgemeinen gelten die Bestimmungen der Abschnitte VI und VII der DV V 3 und DV V 28. Abweichend hievon gilt folgendes:

- | Zu DV V 3
Punkt: | DV V 28
Punkt: | |
|---------------------|-------------------|---|
| a) 526 | 266 | Kl-Fahrten von Kleinwagenfamilien sind bei Tageslicht und bei Dunkelheit — jedoch nicht bei unsichtigem Wetter — zulässig. Solche Fahrten dürfen Zugfahrten nur mit Zustimmung der Zugleitung verzögern. |
| b) 528 | 267 | Jede Kl-Fahrt einer Kleinwagenfamilie ist von einem Kl-Führer zu leiten. Dieser hat sich stets auf dem vordersten Kl aufzuhalten und erteilt Weisungen an die Fahrer der nachfolgenden Kl mittels Funk. |
| c) 532 | | Vor Fahrtantritt der Kleinwagenfamilie hat sich jeder Fahrer vom einwandfreien Zustand aller Bremsen sowie von der richtigen Lagerung der Ladung zu überzeugen und die Fahrbereitschaft vor der Abfahrt dem Kl-Führer zu melden.
Während der Fahrt hat der Fahrer die Signale zu beachten, die nötigen hörbaren Signale zu geben und für die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu sorgen. |
| d) 534 | 268 | In der Fahrtanweisung ist die Überschrift zum Abschnitt „A“ abzuändern auf: „Fahrtanweisung für Kl-Familie“ und im Abschnitt „A“ in der entsprechenden Zeile die Anzahl der gleichzeitig verkehrenden Kl mit dem Vermerk „nicht gekuppelt“ einzutragen (z. B. 5 Kl — nicht gekuppelt). |
| e) 535 | | Bei der Vereinbarung und Ankündigung der Kl-Fahrt ist stets die Anzahl der gleichzeitig verkehrenden Kl mit dem Zusatz „nicht gekuppelt“ bekanntzugeben (z. B. Kleinwagenfamilie, bestehend aus 5 Kl, nicht gekuppelt). |
| f) 539 | 276 | Für Fahrten von Kleinwagenfamilien ist das Schild „Kleinwagenfamilie“ zu verwenden. |

- | Zu DV V 3
Punkt: | DV V 28
Punkt: | |
|---------------------|-------------------|--|
| g) 540 | 277 | Es dürfen bis zu 6 untereinander nicht gekuppelte Kl als Kleinwagenfamilie bei einer Kl-Fahrt abgefertigt werden. Die Sicherung gegen unbeabsichtigtes Bewegen des am tiefsten Punkt stehenden Kl mit einem Unterlagskeil bei Neigungen über 2,5 ‰ entfällt. |
| h) 541 | | Der Abstand der Kl während der Fahrt ist von den Fahrern unter Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit und der Sichtverhältnisse so zu regeln, daß bei plötzlichem Abbremsen des vorausfahrenden Kl ein Aufprall vermieden werden kann. Die Strecke ist mit größter Aufmerksamkeit zu beobachten, dies gilt besonders bei Annäherung an Eisenbahnkreuzungen, wobei die Weisungen des Kl-Führers zu beachten sind. |
| i) 542 | 280 | In ein von einer Kleinwagenfamilie besetztes Streckengleis dürfen Züge, ausgenommen Sperrfahrten [siehe Unterabschnitt q) — Abweichung zu Punkt 571 der DV V 3 bzw. Punkt 302 der DV V 28], nicht abgelassen werden. |
| j) 543 | 279 | In einem Raumabschnitt, der durch einen vorausfahrenden Zug besetzt ist, darf eine Kleinwagenfamilie als Sperrfahrt-Kl bei sichtigem Wetter auch bei Nacht nachfahren. Der Kl-Führer hat die Fahrer aller Kl vom Einlassen in den besetzten Raumabschnitt zu benachrichtigen. Das Gleis ist jedoch erst nach Eintreffen des Zuges im Nachbarbf zu sperren.
Unter welchen Bedingungen eine Kleinwagenfamilie in einem Raumabschnitt mit Tunnel einem Zug nachfahren darf, regelt die Dion in der VBA, mittels Fernschreiben u. ä. |
| ik) 544 | 281 | Jede Kl-Fahrt einer Kleinwagenfamilie — ausgenommen Überstellfahrten — ist als „Sperrfahrt-Kl“ abzufertigen.
Für Fahrten auf einem außer Betrieb gesetzten Gleis bei zeitweise eingeleisigem Betrieb gilt jedoch Punkt 374 der DV V 3. |
| l) 545 | 282 | Bei allen Eintragungen ist die Anzahl der Kl sowie der Vermerk „nicht gekuppelt“ anzuführen. |

Zu DV V 3 Punkt: DV V 28 Punkt:

- m) 546 Die **zulässige** Fahrgeschwindigkeit ist mit höchstens 40 km/h, wenn sich im gesperrten Gleis bereits Fahrzeuge befinden und die Sperrfahrt sich in Richtung zu diesen bewegt, jedoch nur mit höchstens 25 km/h begrenzt.
- n) 547 283 Die dem Kl-Führer erteilte Erlaubnis zur Vorbeifahrt an Signalen gilt für **alle** Kl der Kleinwagenfamilie.
- o) 547 283 Vor Schranken- und Blinklichtanlagen, die vom Schienenfahrzeug betätigt werden, haben **alle** Kl der Kleinwagenfamilie **in jedem Fall** anzuhalten, das Signal 47 „Achtung“ zu geben und, wenn es der Straßenverkehr zuläßt, die Fahrt vorsichtig fortzusetzen (Vorschreibung in Spalte 7 der Fahrtanweisung!).
- p) 550 284 Der Kl-Führer hat dem Fdl bei Beendigung der Fahrt in einem Bf das Eintreffen aller Kl zu melden.
- q) 568 302 Eine weitere Sperrfahrt darf nur dann in das von einer Kleinwagenfamilie besetzte Streckengleis eingelassen werden, wenn ihr der Standort des **nächstgelegenen** Kl bekanntgegeben und der Fahrer dieses Kl durch den Kl-Führer vom Verkehr der Sperrfahrt benachrichtigt wurde.

6. Vorgenannte Bestimmungen gelten nur für den **geschlossenen** Einsatz der Kleinwagenfamilien. Sofern ein Kl von den übrigen getrennt wird (vorzeitige Rückfahrt von der Baustelle in den Bf oder verspätetes Nachfahren aus dem Bf zur Baustelle), ist diese Fahrt nach den allgemeinen Bestimmungen der DV V 3 durchzuführen.

7. Für **Überstellfahrten** von Bf zu Bf gelten außer den allgemeinen Bestimmungen der DV V 3 bzw. DV V 28 die abweichenden Bestimmungen zu den Unterabschnitten a) bis j), l) und n) bis p) dieser Verfügung. Auf Strecken mit Eisenbahnkreuzungen ohne Schranken- und Blinklichtanlagen ist die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf höchstens 40 km/h beschränkt.

Gültig ab 1. I. 1969

Fahrten mit Schneeräumfahrzeugen

Bezug: DV V 3, Punkt 599
DV V 28, Punkt 323

Allgemeines

1. Es werden folgende Fahrten unterschieden:

- a) Räumfahrten,
- b) Überstellfahrten,
- c) Schubfahrten.

2. **Räumfahrten** sind Fahrten mit **arbeitendem** Schneeräumgerät. Sie gliedern sich in

- a) **Räumfahrten auf der Strecke** — hierzu zählen
 - 1) alle Räumfahrten zwischen zwei Nachbarbf, auch wenn die Räumtätigkeit abschnittsweise eingestellt wird,
 - 2) die Ein-, Aus- und Durchfahrten in Bf,
 - 3) Probefahrten.
- b) **Räumfahrten im Bahnhof** —

hierzu zählen alle Fahrten zur Räumung von Bf-Gleisen, ausgenommen solche nach Punkt 2, a), 2).

3. **Überstellfahrten** — das sind Fahrten **ohne Räumtätigkeit** von einem Bf zum nächsten bzw. über mehrere Bf hinaus.

4. **Verschubfahrten** — das sind alle Verschiebewegungen mit dem Schneeräumgerät **ohne Räumtätigkeit**, z. B. Fahrt vom Zugförderbereich in den Bf, Ausweichen wegen Abwicklung von Kreuzungen und Vorfahren, Ausziehen und Wiederbeistellen von Wagen, die der Schneeräumung im Wege stehen.

5. Über die Notwendigkeit und Dringlichkeit aller im Punkt 1 aufgezählten Fahrten entscheidet die zuständige Streckenleitung, die auch das Schneeräumfahrzeug und das Tfz sowie die Bedienungsmannschaft und nötigenfalls einen Zugbegleiter (für Bf mit Verschubpersonal allenfalls einen Verschubbediensteten) anzufordern hat.

6. Räumfahrten und Überstellfahrten, ausgenommen Probefahrten, sind als Hilfszüge unter Bekanntgabe der Zweckbestimmung in Verkehr zu setzen.

7. In der Bf-Do sind die Bf-Gleise angeführt, die von arbeitenden Schneepflügen oder Schneeschleudern nicht befahren werden dürfen.

Nähere Angaben über die Schneeräumgeräte enthalten die Tafeln A 4 und A 5 des Allgemeinen Anhangs sowie die DV B 29.

Leitung der Fahrt

8. Jede Räumfahrt muß unter Leitung eines mit den Strecken- und Schneebedingungen vertrauten Bediensteten der Streckenleitung, dem **Fahrtleiter**, stehen. Dieser hat die jeweilige Stellung der Räumvorrichtung, die Fahrgeschwindigkeit und Arbeitsweise — besonders bei Durchbruchversuchen und Räumung von Bf-Gleisen — anzuordnen.

9. Der **Fahrtleiter** hat dem Fdl die für die Räumfahrt erforderlichen Anordnungen bekanntzugeben und mit dessen Einvernehmen die Rangordnung der Fahrt zu bestimmen.

Sind auch Bf-Gleise zu räumen, so hat der **Fahrtleiter** einvernehmlich mit dem Fdl die zu räumenden Gleise sowie Reihenfolge und Richtung der Räumung festzulegen und besondere Maßnahmen zur Sicherung (z. B. Sperre von gefährdeten Nachbargleisen) anzuordnen. Einen der Räumfahrt zugeteilten Zugbegleiter (Verschubbediensteten) hat der **Fahrtleiter**, falls dieser bei der Vereinbarung nicht anwesend ist, hievon in Kenntnis zu setzen.

Fahrt ohne Zugführer

10. Bei Räumfahrten und Überstellfahrten ohne Zugführer hat der Tfz-Führer gemäß Punkt 418 der DV V 3 dessen Aufgaben zu erfüllen.

Die Bedienung der Signalfernsprecher obliegt bei allen Räum- und Überstellfahrten dem **Fahrtleiter** bzw. **Zugbegleiter**.

11. Alle Fahrten mit Schneeräumfahrzeugen in **geschobener Stellung** sind gemäß Punkt 64 bzw. 500 der DV V 3 mit einem Spitzenschaffner (Spitzenverschieber) zu besetzen.

Bei Räumfahrten gemäß Punkt 2. a) und Überstellfahrten gemäß Punkt 3, bei denen ein **Fahrtleiter** anwesend ist, **übernimmt dieser die Aufgaben des Spitzenschaffners**. Als solcher ist er für die Beobachtung der Strecke und Eisenbahnkreuzungen sowie für die Beachtung der Signale und Kennzeichen und für die zeitgerechte Anordnung der Fahrgeschwindigkeit verantwortlich.

Der Tfz-Führer ist bei allen Fahrten mit **arbeitendem Schneeräumfahrzeug** in geschobener Stellung für die Signalbeachtung nur mitverantwortlich und wegen der schlechten Sichtverhältnisse von der Mitbeobachtung der Strecke entbunden.

Bremsprobe

12. Die volle Bremsprobe ist bereits vor Austritt aus dem Zugförderungsbereich durch einen von der Zugförderungsdienststelle zu bestimmenden Bediensteten durchzuführen. Für den Zugführer gilt ohne weitere Benachrichtigung, daß die im Ausgangsbeforderliche Bremsprobe durchgeführt wurde und die Bremsen in Ordnung sind.

Zulässige Geschwindigkeiten

13. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit des Schneeräumfahrzeuges ist der Tafel A 5 des Allgemeinen Anhangs zu entnehmen und der Zugmannschaft mit A-Befehl vorzuschreiben.

Wird die Räumfahrt als Sperrfahrt durchgeführt, so dürfen die für Sperrfahrten vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenzen ausnahmsweise überschritten werden.

Die gemäß Punkt 500 der DV V 3 vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen für geschobene Züge gelten für Räumfahrten nicht.

Die jeweilige Räumgeschwindigkeit hat der **Fahrtleiter** unter Beachtung der bestehenden Beschränkungen anzuordnen.

Durchführung der Fahrt

14. Vor Beginn jeder Räumfahrt und nach dem Verbinden vorübergehend getrennt gewesener Leitungen zwischen dem Schneeräumfahrzeug und dem Tfz hat sich der **Fahrtleiter** von der Tauglichkeit nachstehender Einrichtungen des Schneeräumfahrzeuges zu überzeugen:

- a) Akustische Signaleinrichtung (Signalpfeife),
- b) Lichtsignalanlage,
- c) Wechselsprech-(Funk-)anlage,
- d) Zugspitzenbeleuchtung.

Ist die Signalpfeife untauglich, so dürfen Räumfahrten **nicht** durchgeführt werden.

Von den unter b) und c) angeführten Anlagen muß mindestens **eine** zur Durchführung von Räumfahrten tauglich sein. Sind beide Anlagen untauglich, so dürfen lediglich Überstellfahrten unter Beachtung der Bestimmungen der DV V 3 durchgeführt werden.

15. Den Aufenthaltsort eines der Räumfahrt zugeteilten Zugbegleiters während der Räumfahrt bestimmt der Fahrtleiter.

16. **Schriftliche Befehle** sind dem Zugführer (Tfz-Führer) durch den Fdl (Gf, Blockwärter) nach den Bestimmungen der DV V 3 bzw. DV V 28 auszuhandigen.

Abweichend von den Bestimmungen des Punktes 188 der DV V 3 bzw. 101 der DV V 28 ist eine weitere Durchschrift dem Fahrtleiter durch den Fdl (Gf, Blockwärter) gegen Bestätigung auf der Gleichschrift des Ausstellers zu übergeben.

Ein der Räumfahrt zugeteilter Schaffner ist durch den Fahrtleiter vom Inhalt schriftlicher Befehle und der La im erforderlichen Ausmaß mündlich zu unterrichten. Bei Überstellfahrten obliegt dessen Verständigung dem die Funktion des Zugführers ausübenden Tfz-Führer.

17. Das Zugspitzensignal muß während der Räumfahrt in geschobener Stellung gemäß Punkt 2. a) **auch bei Tag** beleuchtet sein. Für die Beleuchtung ist der Fahrtleiter verantwortlich.

Für die Beleuchtung des Zugspitzensignals bei Überstellfahrten gemäß Punkt 3 gelten die Bestimmungen der DV V 2.

18. Bei Abfertigung der Räumfahrt gemäß Punkt 2. a) ist die Abgabe des Signals 54 „Abfahrbereit“ — soweit sie nicht durch den Fahrtleiter selbst erfolgt — stets an dessen Zustimmung gebunden. Vor Abgabe des Signals 54 hat der Fahrtleiter die gewünschte Geschwindigkeit mittels der Lichtsignalanlage, gegebenenfalls mittels der Wechselsprech-(Funk-)anlage, anzugeben.

19. Die für Räumfahrten erforderlichen Signale sind dem Tfz-Führer vom Fahrtleiter mittels der Lichtsignal- bzw. Wechselsprech-(Funk-)anlage zu geben.

Der Tfz-Führer hat alle Signale und Aufträge der Bedienungsmannschaft des Schneeräumfahrzeuges sogleich zu befolgen und die

ihm mit der Lichtsignalanlage angezeigten Fahrgeschwindigkeiten einzuhalten.

20. Das Signal 47 „Achtung“ ist nach den Bestimmungen des Punktes 101 der DV V 2 bei Fahrten in gezogener Stellung vom Tfz-Führer, bei Fahrten in geschobener Stellung von dem die Funktion des Spitzenschaffners versiehenden Bediensteten und — soweit erforderlich — auch vom Tfz-Führer zu geben.

Räum- und sonstige Verschiebfahrten in Bahnhöfen

21. Für Verschiebfahrten mit Schneeräumfahrzeugen in Bf obliegt die **Verschubleitung**

- a) bei Räumfahrten gemäß Punkt 2. b) sowie bei **einfachen** Verschiebbewegungen gemäß Punkt 4 (Vorziehen, Ausweichen wegen Abwicklung von Kreuzungen und Vorfahren) dem Fahrtleiter (Aufgaben als Verschiebleiter siehe Punkt 22), wobei ein der Räumfahrt zugeteilter Zugbegleiter (Verschiebbediensteter) ihn bei der Beobachtung der zu befahrenden Gleise und Weichen sowie der Signale zu unterstützen hat,
- b) bei allen **sonstigen** Verschiebfahrten gemäß Punkt 4 sowie bei gleichzeitigem Verschieb mehrerer Verschiebteile dem Zugbegleiter (Verschiebbediensteten) nach den Bestimmungen der DV V 3, wobei er an die Zustimmung des Fahrtleiters bzw. der Bedienungsmannschaft gebunden ist.

22. Als Verschiebleiter gemäß Punkt 21. a) hat der Fahrtleiter vor Beginn der Verschiebbewegung darauf zu achten, daß die Weichen und Signale richtig gestellt und die zu befahrenden Gleisabschnitte frei sind. Er muß den Verschiebweg, das sind die beim Verschieb befahrenen Gleisabschnitte und Weichen samt den für sie gültigen Signalen und Kennzeichen, beobachten und hat rechtzeitig die für die Räumfahrt erforderlichen Signale zu geben. Nach beendetem Verschieb hat er sich zu vergewissern, daß der Verschiebteil grenzfrei und gesichert aufgestellt ist und Eisenbahnkreuzungen frei sind.

Bei gezogenen Verschiebfahrten ist der Fahrtleiter von der Beobachtung des Verschiebweges entbunden. Diesfalls muß sich bei einmännig besetzten Tfz der Tfz-Führer auf dem in der Fahrtrichtung vorne gelegenen Führerstand befinden.

23. Bei Verschiebbewegungen in Bf sind beim Befahren von Weichenbereichen zusätzlich vom zuständigen Stellwerks-(Weichen-)

wärter Hand- und Pfeifsignale zu geben. Vor und nach dem Umstellen von Weichen für die Räumfahrt gemäß Punkt 2. b) ist stets das Signal 38 „Die Weiche darf umgestellt werden“ durch den Fahrleiter (mit der Signalpfeife) und das Signal 39 „Die Weiche ist umgestellt“ durch den Stellwerks-(Weichen-)wärter zu geben.

Der Auftrag, den Verschub einzustellen, ist vom Verschubleiter sofort zu befolgen. Das Signal 40 „Verschub einstellen“ ist vom Verschubleiter zum Zeichen, daß er es verstanden hat, mit der Signalpfeife des Schneeräumfahrzeugs zu wiederholen bzw. durch den Tffz-Führer wiederholen zu lassen.

Verbindliches Abmelden der Züge

Bezug: DV V 2, Punkte 15—20

DV V 3, Punkte 184, 206, 221, 222, 289, 316, 320, 332,
339, 354, 360, 384, 403 a)

DV V 28, Punkte 98, 125, 170, 188, 192, 206, 217, 221

1. Durch die verbindliche Abmeldung der Züge wird festgestellt, ob alle Bediener der auf der Strecke bis zum nächsten Bf befindlichen Schranken- und Blinklichtanlagen bzw. Bewacher von Eisenbahnkreuzungen auf ihren Dienstposten anwesend sind, bevor eine Zugfahrt zugelassen wird.

2. Im Sinne dieser Bestimmungen ist unter Schrankenwärter jeder Bedienstete zu verstehen, der eine Schranken- oder Blinklichtanlage auf **Eisenbahnkreuzungen der Strecke** zu bedienen hat; Bedienstete, die ausschließlich im Bf-Bereich gelegene Schranken- oder Blinklichtanlagen bedienen, sind daher ausgenommen.

3. Für das verbindliche Abmelden der Züge gilt abweichend von den Bestimmungen der im Bezug genannten Punkte folgendes:

- a) Die verbindliche Abmeldung der Züge ist von Bf zu Bf und zwar **so rechtzeitig** zu geben, daß ein planmäßig oder befehlsmäßig durchfahrender Zug — wenn nötig — durch die in den Punkten 300 und 301 der DV V 3 bzw. im Punkt 178 der DV V 28 vorgesehenen Maßnahmen noch sicher angehalten und mit Vorsichtsbefehl verständigt werden kann [s. Unterabschnitt e)]. In besonders gelagerten Fällen ist für die verbindliche Abmeldung der späteste Zeitpunkt festzulegen (Bf-Do);
- b) die verbindliche Abmeldung kann auch vor Einlangen der Rückmeldung für einen vorausfahrenden Zug und auf eingleisigen Strecken, bei zeitweise eingleisigem Betrieb sowie auf zweigleisigen Strecken beim Fahren auf dem falschen Gleis auch vor der Annahme des Zuges gegeben werden.

Fährt ein Folgezug dem vorausgefahrenen Zug innerhalb von 5 Minuten nach, so dürfen beide Züge gleichzeitig abgemeldet werden;

c) zur Entgegennahme der verbindlichen Abmeldung sind die Block- und Schrankenwärter sowie die Bewacher von Eisenbahnkreuzungen in Richtung 1 durch einmaliges langes Läuten (zirka 3 Sekunden), in Richtung 2 durch zweimaliges langes Läuten ($2 \times$ zirka 3 Sekunden) aufzurufen. Nach Meldung der Bediensteten ist die verbindliche Abmeldung mit dem Wortlaut

„Zug (Nr.) . . . voraussichtlich ab
(Minuten der Abfahrtszeit) . . .“

zu geben.

Die Abmeldung hat der Fdl bzw. Gf des Nachbarbf, bei dessen Nichtmelden der entferntest gelegene Wärter zu wiederholen. Die anderen Wärter bestätigen die Kenntnisnahme mit

„Verstanden . . . (Posten, Stellwerk usw.)“.

Wegen Verständigung einer „gefährdeten Rotte“ s. DV V 3, Punkt 206 bzw. DV V 28, Punkt 117;

- d) die Fdl, Gf und Blockwärter haben die Abmeldung im Zugmeldebuch, die übrigen Stellen im Abmeldevormerk einzutragen;
- e) meldet sich ein Schrankenwärter oder Bewacher einer Eisenbahnkreuzung nicht, so ist er mit seinem Rufzeichen besonders zu rufen. Kann er auch auf diese Weise nicht erreicht werden, so ist wie bei Störung der Sicherungsanlage einer Eisenbahnkreuzung vorzugehen und die Zugmannschaft mit Vorsichtsbefehl gemäß DV V 3, Punkt 320 bzw. DV V 28, Punkt 192 zu verständigen;
- f) das Ausfahrtsignal darf erst freigestellt oder die Ausfahrt des Zuges in anderer Weise zugelassen werden, wenn alle Schrankenwärter und Bewacher von Eisenbahnkreuzungen von der voraussichtlichen Abfahrtszeit des Zuges verständigt sind oder die Zugmannschaft nach den Bestimmungen unter e) mit Vorsichtsbefehl verständigt wurde;
- g) der Fdl (Gf) darf keinen Zug vor der gemeldeten Abfahrtszeit abfertigen. Verspätete durchfahrende Züge sind zur Ermittlung der voraussichtlichen Durchfahrtszeit mit der kürzesten Fahrzeit zu rechnen. Verzögert sich die Ab- oder Durchfahrt eines Zuges gegenüber der gemeldeten voraussichtlichen Abfahrtszeit um mehr als 3 Minuten, so sind hievon Schrankenwärter und Bewacher von Eisenbahnkreuzungen durch den Fdl (Gf) zu benachrichtigen;

h) bei Anwendung des verbindlichen Abmeldens haben die Bestimmungen des Punktes 316, 3. Absatz, der DV V 3 keine Gültigkeit.

4. Abweichend von den Bestimmungen der im Bezug genannten Punkte **entfallen** auf Strecken, für die verbindliches Abmelden der Züge angeordnet ist:

- das Fahrtsignal und die darauf Bezug habenden Bestimmungen,
- die Verbuchung der Zuganzeigen in Zwischenbf, soweit diese nicht Zugausgangsbf sind,
- die Verbuchung der Vereinbarung des Vorsprungfahrens (zu verbuchen ist nur die Benachrichtigung gemäß Punkt 333 der DV V 3),
- die Bekanntgabe von Verspätungen an die Streckenbediensteten und Arbeiterrotten, ausgenommen an besetzte Haltestellen bei Verspätung dort haltender Züge, für die die Bestimmung des Punktes 339 der DV V 3 zu beachten ist,
- die Bekanntgabe der geänderten Reihenfolgen an die Streckenbediensteten und Arbeiterrotten,
- die Verbuchung der angesagten Verspätungen, Vereinbarungen von Kreuzungen und Vorfahren sowie der geänderten Reihenfolgen an die Bf-Bediensteten.

5. Die Strecken, für welche die Bestimmungen über die verbindliche Abmeldung der Züge gelten, werden von der Dion bestimmt und sind in der **Anlage 1** angegeben.

6. Über den Rahmen dieser ZSV notwendige örtliche Regelungen trifft die Dion (Bf-Do).

Anlage 1

(zu Punkt 5)

Anwendungsbereich für das verbindliche Abmelden der Züge

Bundesbahndirektion Wien

Unter Purkersdorf—Haag
 Amstetten—Weyer
 Wien Südbf—Felixdorf
 St. Egyden—Mürzzuschlag
 Meidling—Wiener Neustadt
 Leobersdorf—St. Pölten
 Wiener Neustadt—Loipersbach-Schattendorf
 Wien Franz-Josefs-Bf—Gmünd N. Ö.
 Tulln—St. Pölten
 Absdorf-Hippersdorf—Krems a. d. Donau
 Stockerau—Unter Retzbach
 Stockerau—Absdorf-Hippersdorf
 Gänserndorf—Bernhardsthal Fbf
 Wien Südbf—Laa a. d. Thaya
 Stadlau—Marchegg
 Wien Südbf—Nickelsdorf
 Gramatneusiedl—Wampersdorf
 Hütteldorf-Hacking—Meidling
 Maxing—Oberlaa
 Praterstern—Wien Donauuferbf
 Leopoldau—Stadlau
 Wien Aspangbf—Felixdorf
 Wiener Neustadt—Friedberg
 Friedberg—Rechnitz
 Sigmundsherberg—Hadersdorf am Kamp
 Mistelbach Lokalbahn—Hohenau
 Fischamend Reichsstraße—Wolfsthal

.....

.....

.....

.....

Bundesbahndirektion Linz

St. Valentin—Salzburg Hbf
 Salzburg Aigen—Zell am See
 Abzw. Kastenreith—Hieflau
 Gesäuse Eingang—Bischofshofen
 Mauthausen—Abzw. Kastenreith
 Summerau—Selzthal
 Wels—Passau
 Stainach-Irdning—Schärding
 Neumarkt-Kallham—Simbach (Inn)
 Mauerkirchen—Braunau am Inn

.....

.....

.....

Bundesbahndirektion Innsbruck

Zell am See (a)—Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz (Lindau-Reutin)
 Kufstein—Wörgl
 Innsbruck Hbf—Staatsgrenze n. Brennero/Brenner,
 ausgenommen Steinach in Tirol—Brennero/Brenner
 Feldkirch—Buchs (SG),
 ausgenommen Nendeln—Buchs (SG)
 St. Margrethen—Lauterach,
 ausgenommen St. Margrethen—Lustenau

.....

.....

.....

Bundesbahndirektion Villach

Alle Strecken des Direktionsbereiches

Genehmigt vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen
Zahl EB 1808/1-II/1-1969

Druck: HD Wien
(101.9.243 v. XII/69 - 40.000)