

72  
**ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN**

---

**V 60**

**DIENSTVORSCHRIFT**

**FÜR DIE**

**SICHERUNG VON ANSCHLUSSBAHNEN**



**Gültig ab 1. Jänner 1964**

**Im Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen**



### Verzeichnis der Ergänzungen und Änderungen

Nr.	Enthalten im GD-Nachrichtenblatt			Gegenstand
	Stück	aus	DA	

### Verzeichnis der Ergänzungen und Änderungen

Nr.	Enthalten im GD-Nachrichtenblatt			Gegenstand
	Stück	aus	DA	

## Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeines</b>		Seite
1. Abkürzungen . . . . .		7
2. Beachtung der Bestimmungen . . . . .		7
3. Begriffserklärung . . . . .		7
4. Allgemeine Bestimmungen . . . . .		8
 <b>Abschluß der Anschlußbahn</b> 		
5. Abschluß der Anschlußbahn mittels Schutzweiche . . . . .		9
6. Abschluß der Anschlußbahn mittels Gleisperrschuhs . . . . .		10
7. Abschluß der Anschlußbahn nicht erforderlich . . . . .		13
8. Baubestimmungen betreffend den Gleisperrschuh . . . . .		13
 <b>Anschluß der Anschlußbahn mittels Drehscheibe oder Schiebebühne</b> 		
9. Sicherung von Drehscheibe bzw. Schiebebühne . . . . .		14
 <b>Sicherungseinrichtungen</b> 		
10. Sicherungseinrichtungen für Anschluß- und Schutzweichen sowie für Gleisperrschuhe und deren Abhängigkeiten . . . . .		15
11. Deckungssignale samt Vorsignalen . . . . .		16
12. Flankenschutz . . . . .		17
13. Strecken mit Streckenblockung . . . . .		18
 <b>Beispiele von Anschlußbahnen, die über eine signalabhängige Anschlußweiche von einem Streckengleis abzweigen</b> 		
14. Bedienung der Anschlußbahn mittels Bedienungszuges, der in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt . . . . .		18
15. Bedienung der Anschlußbahn mittels Zuges, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt . . . . .		21
16. Bedienung der Anschlußbahn sowohl mittels Bedienungszuges, der in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt, als auch mittels Zuges, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt . . . . .		25
Sachverzeichnis . . . . .		27
Verzeichnis jener Bestimmungen, die bestimmte Bedienstetengruppen kennen müssen . . . . .		32

# Handwritten Title

1. Introduction  
2. Background  
3. Methodology  
4. Results  
5. Discussion  
6. Conclusion

## Section 1: Introduction

The purpose of this study is to investigate the effects of [illegible] on [illegible]. The study was conducted in [illegible] and the results are presented in the following sections.

## Section 2: Background

Previous research has shown that [illegible] can have a significant impact on [illegible]. This study aims to further explore this relationship.

## Section 3: Methodology

The study used a [illegible] design. Data was collected from [illegible] participants. The results of the study are presented in the following sections.

## Section 4: Results

The results of the study show that [illegible]. There was a significant difference between the groups [illegible].

## Section 5: Discussion

The findings of this study suggest that [illegible]. These results are consistent with previous research [illegible].

## Section 6: Conclusion

In conclusion, the study found that [illegible]. Further research is needed to explore [illegible].

## Allgemeines

### 1. Abkürzungen

In dieser Vorschrift werden nachstehende Abkürzungen verwendet:  
 „ÖBB“ für „Österreichische Bundesbahnen“  
 „Generaldirektion“ für „Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Sektion II,  
 Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen“  
 „DV“ für „Dienstvorschrift“

### 2. Beachtung der Bestimmungen

Diese Vorschrift ist beim Neubau, bei der Erneuerung sowie bei dauernden Veränderungen einer Anschlußbahn und/oder ihrer Sicherungsanlagen zu beachten.

### 3. Begriffserklärung

- (1) Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industrieanschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafengebäude u. dgl.). [Bundesgesetz vom 13. Februar 1957 über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), § 7]
- (2) In dieser Vorschrift werden Gleise, die zum Bestand
  - a) einer ÖBB-Anlage gehören, als **Gleise der ÖBB** bezeichnet;
  - b) einer Anschlußbahn gehören, als **Gleise der Anschlußbahn** bezeichnet, soweit eine solche Bezeichnung zur Klarstellung des Sachverhaltes notwendig ist. Im übrigen wird für die Gleisanlage einer Anschlußbahn die Bezeichnung „Anschlußbahn“ verwendet, gleichgültig, um wieviel Gleise es sich dabei handelt.  
 Soweit es sich um Anschlußbahnen von Privatbahnen handelt, gilt diese Unterscheidung sinngemäß.
- (3) Die Weiche, über die eine Anschlußbahn von einem Gleis der ÖBB abzweigt, nennt man **Anschlußweiche** (Bild 1).
- (4) Als **Schutzweiche** wird in dieser Vorschrift eine Weiche bezeichnet, die mit dem einen Strang in ein **Ablenkgleis** und mit dem anderen zu einem Gleis der ÖBB führt (Bild 1).

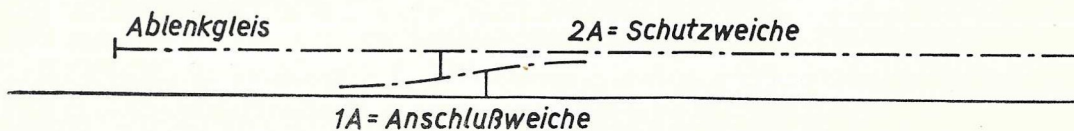


Bild 1

- (5) Als **Anschlußschlüssel** wird jener Schlüssel bezeichnet, der die Bedienung der Sicherungsanlage einer Anschlußbahn ermöglicht. Er wird für die Bedienung einer von einem Bahnhof abzweigenden Anschlußbahn dem Verschiebler, für die Bedienung einer von der Strecke abzweigenden Anschlußbahn dem Zugführer des Bedienungszuges ausghändig.
- Mit dem Anschlußschlüssel kann je nach der Art der Sicherung der Anschlußbahn aufgesperrt werden:
- a) das Schloß der Flankenschutzeinrichtung; siehe 10 (4), Abs. 1 oder
  - b) das Schloß der Anschlußweiche; siehe 10 (4), Abs. 2 oder
  - c) das Schloß eines Gleissperrschuhes bzw. der Schutzweiche, wenn die Anschlußbahn an ein Gleis der ÖBB ohne Weiche anschließt oder
  - d) das Apparatschloß eines Stellwerkes (Blockpostens, Abzweigstellwerkes, Anschlußstellwerkes); siehe 10 (7).
- (6) Unter **Abschluß der Anschlußbahn** ist in dieser Vorschrift der Abschluß gegen die Gleise der ÖBB zu verstehen.
  - (7) In dieser Vorschrift werden u. a. Bestimmungen angeführt,
    - a) die **grundsätzlich** zu beachten sind; es wird dann auch angegeben, in welchen Fällen Abweichungen notwendig bzw. zulässig sind,

- b) die **in der Regel** zu beachten sind; mit den betreffenden Bestimmungen wird eine Norm aufgestellt, von der auf Grund besonderer örtlicher oder betrieblicher Verhältnisse abgewichen werden muß oder abgewichen werden darf,
- c) von denen nur **mit Genehmigung der Generaldirektion** abgewichen werden darf; dies bedeutet, daß für jede einzelne Abweichung eine schriftliche Genehmigung der Generaldirektion vorliegen muß.

#### 4. Allgemeine Bestimmungen

- (1) In der Bedienungsvorschrift ist vorzuschreiben, daß zwischen Anschlußweiche oder sonstigem Beginn der Anschlußbahn und dem Abschluß der Anschlußbahn keine Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.
- (2) Sollen Züge in eine von der Strecke abzweigende Anschlußbahn unmittelbar — ohne anhalten zu müssen — einfahren, so ist die Sicherung wie für eine abzweigende Bahn vorzusehen [siehe auch 5 f)].
- (3) Für die Kreuzung zwischen einem Gleis einer Anschlußbahn und einem Gleis der ÖBB gelten die Bestimmungen dieser Vorschrift sinngemäß.
- (4) Ist eine Anschlußbahn mittels Gleisperrschuhes oder Schutzweiche abzuschließen und liegen Teile der Anschlußbahn höher als eine in der Achse derselben gedachte Linie, die bei der Grenzmarke der Anschlußweiche beginnt und mit  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  gegen das Ende der Anschlußbahn ansteigt, so ist der Abschluß möglichst in der Nähe der eigentlichen Betriebsstätte (Werk, Wagenübergabestelle) anzuordnen.  
Schließt die Anschlußbahn an ein Gleis der ÖBB ohne Weiche an, so ist die gedachte Linie beim Beginn der Anschlußbahn anzusetzen.
- (5) Kann die Anschlußbahn nicht in der vorgeschriebenen Form abgeschlossen werden, so ist die Entscheidung der Generaldirektion einzuholen.
- (6) Ob und wie Anschlußbahnen gegeneinander abzuschließen sind, ist von Fall zu Fall nach den Erfordernissen des Betriebes und unter Bedachtnahme auf 8 (1) zu entscheiden.
- (7) Wird die Anschlußbahn mittels Zuges bedient, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt, und erfolgt die Deckung des Gefahrenpunktes durch das Hauptsignal eines Blockpostens, der zugleich die Aufgabe eines Anschlußstellwerkes erfüllt, so ist zu beachten:
  - a) Kann der Durchrutschweg während der Bedienung **nicht** freigehalten werden (Bild 2), so ist die Anordnung so zu treffen, daß der Bedienungszug vor dem „Halt“ zeigenden Signal anzuhalten hat; nach der Bedienung — die als Verschubfahrt durchzuführen ist — hat er vor das Blocksignal zurückzufahren. Erst dann ist das Blocksignal auf „Frei“ zu stellen.



Bild 2

- b) Bleibt der Durchrutschweg während der Bedienung frei (Bild 3), so ist womöglich ebenso wie unter a) angegeben vorzugehen; nur wenn es besondere betriebliche Vorteile bringt, ist die Anordnung so zu treffen, daß der Bedienungszug am „Frei“ zeigenden Blocksignal vorbeizufahren hat. Nach der Bedienung müssen vor der Weiterfahrt Anschlußweiche und Flankenschutzeinrichtung in der Grundstellung verschlossen sein. Ist Streckenblockung vorhanden, so siehe auch 15, Beispiele 11 und 14.

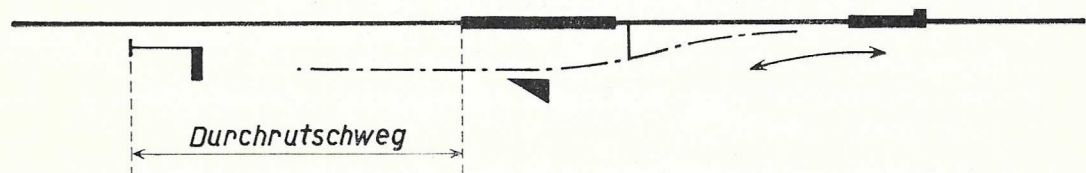


Bild 3

- (8) Gleise von Anschlußbahnen dürfen nicht als Durchrutschweg herangezogen werden. Bezüglich spitzbefahrener Anschlußweichen im Durchrutschweg sind die Bestimmungen der DV V 53 zu beachten.



- (9) Einzelheiten über die Bedienung einer Anschlußbahn sind in die Bedienungsvorschrift aufzunehmen.
- (10) Die Bestimmungen der DV V 2 über Weichensignalkörper gelten für Anschlußweichen und in der Regel auch für die übrigen Weichen der Anschlußbahn.
- (11) Eine in einer Anschlußbahn liegende Drehscheibe oder Schiebebühne muß, während sie befahren wird, durch Schloß oder Riegel festgehalten sein.
- (12) Verwahrung des Anschlußschlüssels.

Über die Anschlußweiche finden Zugfahrten statt <sup>und</sup> <del>oder</del> die Flankenschutzeinrichtung dient dem Schutz von Zugfahrten		Über die Anschlußweiche finden weder Zugfahrten statt, noch dient die Flankenschutzeinrichtung dem Schutz von Zugfahrten	
Eine Sicherungsanlage, in welcher der Anschlußschlüssel verwahrt werden kann, ist vorhanden		nicht vorhanden	
Der Anschlußschlüssel ist im <b>Befehlswerk</b> (ggf. Mittel-, Zentral- oder Befehlsstellwerk) festzuhalten oder von diesem aus freizugeben. Handelt es sich um eine im Bahnhof abzweigende Anschlußbahn, so darf der Anschlußschlüssel — unter Verzicht auf die Abhängigkeit vom Befehlswerk — dann im <b>Wärterstellwerk</b> festgehalten werden, wenn es betrieblich notwendig ist*) und wenn alle gefährdeten Fahr- <sup>und</sup> <del>oder</del> Durchrutschwege in dieses einbezogen sind	Der Anschlußschlüssel ist vom Fahrdienstleiter zu verwahren, a) wenn die Bedienung der Anschlußbahn außerdem auch auf elektrischem Wege freigegeben wird und die erforderlichen Abhängigkeiten mittels der elektrischen Freigabe-einrichtung erzielt werden (siehe 15, Beispiele 8, 9 und 12); b) wenn die Anschlußweiche ausschließlich durch das (die) Haupt-signal(e) eines Blockpostens gedeckt wird, der zugleich die Aufgabe eines Anschlußstellwerkes erfüllt (siehe 15, Beispiele 10, 11, 13 und 14)	Der Anschlußschlüssel ist vom Fahrdienstleiter zu verwahren	Der Anschlußschlüssel ist vom Fahrdienstleiter oder einem anderen hierzu beauftragten Bediensteten zu verwahren
*) z. B. wegen dichten Verkehrs			

- (13) Eine in einem Haupt- oder einem Streckengleis liegende nicht signalabhängige Anschlußweiche und die zugehörige Flankenschutzeinrichtung sind gegen das Umstellen durch Unbefugte zu sichern.
- (14) Wird die Bedienung der Sicherungsanlage der Anschlußbahn mittels einer elektrischen Freigabeeinrichtung ermöglicht, über welche auch die erforderlichen Abhängigkeiten hergestellt werden, so kann die Generaldirektion genehmigen, daß kein Anschlußschlüssel verwendet wird.
- (15) Für Anschlußbahnen gelten ferner:
  - a) BH 601 „Allgemeine Bestimmungen für Anschlußbahnen“;
  - b) Merkblatt für die Anfertigung von Lageplänen für die Schlepfbahnverträge, GD Zl. 413/2/1948 und Nachtrag GD Zl. 72655/1 vom 24. November 1948.

## Abschluß der Anschlußbahn

### 5. Abschluß der Anschlußbahn mittels Schutzweiche

Als Abschluß einer Anschlußbahn ist eine Schutzweiche vorzusehen,

- a) wenn auf der Anschlußbahn zur Abwicklung des **Eigenbetriebes** ein Triebfahrzeug verwendet wird, das mehr als zwei Achsen hat. Ein Triebfahrzeug mit drei Achsen, dessen mittlere Achse Räder ohne Spurkranz trägt sowie ein mehrachsiges Triebfahrzeug mit zweiachsigen Drehgestellen ist einem zweiachsigen gleichzuhalten;

- b) wenn auf dem **Streckengleis**, von dem die Anschlußbahn abzweigt, Zugfahrten stattfinden sollen, während sich in der Anschlußbahn ein Bedienungszug befindet; Ausnahmen genehmigt die Generaldirektion;
- c) wenn auf der Anschlußbahn explosionsgefährliche Stoffe ein-, aus- oder umgeladen werden sollen;
- d) wenn ein Gleisperrschuh gemäß 6 (1) als Abschluß genügen würde, den Bestimmungen nach 6 (3) aber nicht entsprechen oder wenn er aus örtlichen Gründen nicht angebracht werden kann;
- e) wenn ein Gleisperrschuh als Abschluß aus besonderen Gründen nicht genügen würde (Verschub mit außergewöhnlichen Fahrzeugen, maschineller Verschub mit einer Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h usw.);
- f) wenn Züge gem. 4 (2) in die Anschlußbahn unmittelbar einfahren; Ausnahmen genehmigt die Generaldirektion.

#### 6. Abschluß der Anschlußbahn mittels Gleisperrschuhes

- (1) Eine Anschlußbahn ist gegen die Gleise der ÖBB, sofern nicht nach 5 eine Schutzweiche vorgeschrieben ist, durch einen Gleisperrschuh abzuschließen,
  - a) wenn sie von einem Haupt- oder einem Streckengleis abzweigt;
  - b) wenn sie von einem Nebengleis so abzweigt oder an ein solches ohne Weiche anschließt, daß aus der Anschlußbahn entrollende Fahrzeuge ohne Richtungswechsel in ein Hauptgleis gelangen können, und wenn das Nebengleis in dieser Richtung weder durch eine Schutzweiche noch durch einen Gleisperrschuh abgeschlossen ist (Bild 4);



Bild 4

- c) wenn sie von einem Nebengleis abzweigt oder an ein solches ohne Weiche anschließt und dieses durch Fahrzeuge aus der Anschlußbahn gefährdet erscheint. Eine Gefährdung ist anzunehmen, wenn ein Punkt der Anschlußbahn höher liegt als eine in deren Achse gedachte Linie, die an der für den Abschluß in Frage kommenden Stelle beginnt und mit  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  gegen das Ende der Anschlußbahn gleichmäßig ansteigt;
- d) wenn der Abschluß aus besonderen Gründen (z. B. Wahrung der Sicherheit, Eisenbahnkreuzungen, feste Bauwerke, Erfordernisse des Betriebes, des finanziellen und des kommerziellen Dienstes) notwendig ist. Sollen z. B. gegenseitige Gefährdungen durch Fahrzeugbewegungen in der Anschlußbahn und auf Gleisen der ÖBB verhindert werden, so ist ausnahmsweise sowohl die Anschlußbahn als auch das Gleis der ÖBB durch je einen Gleisperrschuh abzuschließen (Bild 5). Es ist dafür zu sorgen, daß die Gleisperrschuhe nur durch Bedienstete der ÖBB zur Bedienung freigegeben werden können; ihr Abstand voneinander soll mindestens 10 m, auf Schmalspurbahnen ohne Rollfahrzeugbetrieb jedoch mindestens 6 m betragen.

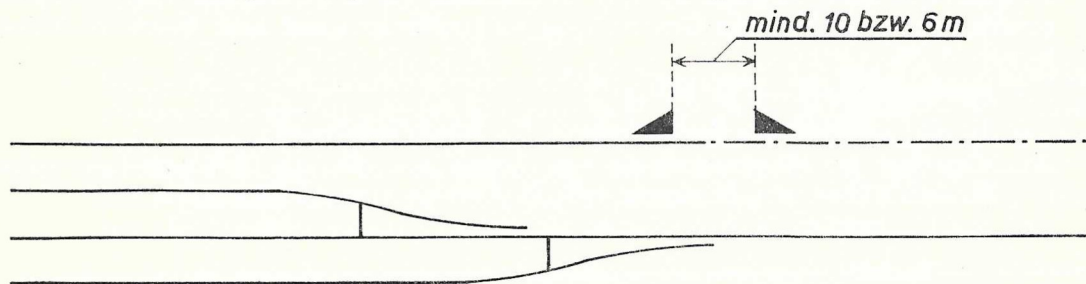


Bild 5

- (2) Gleisperrschuhe sind in der aufgelegten Stellung festzuhalten.
- (3) Ist ein Gleisperrschuh erforderlich und weist die Anschlußbahn in Richtung zum Gleisperrschuh an einer Stelle ein Gefälle von mehr als  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  auf, so ist zu beachten:  
In Bild 6 ff bzw. in der Tabelle bedeuten:  
h . . . jenen Abstand, innerhalb welches sich die dem Gleisperrschuh zunächst befindliche Achse eines abgestellten Wagens (oder einer abgestellten Wagengruppe) befinden darf

- A . . . den Abstellpunkt, das ist jener Punkt der Anschlußbahn, der sich im Abstand  $h$  vom Gleissperrschuh befindet
- E . . . den Endpunkt, das ist die Stelle, bis zu welcher Fahrzeuge abgestellt werden dürfen
- $n$  . . . das maßgebende Gefälle zum Gleissperrschuh. Als maßgebendes Gefälle im Sinne dieser Vorschrift gilt,

**wenn kein Punkt der Anschlußbahn höher liegt**

als die Verbindungslinie von Gs nach A samt deren Verlängerung: das durchschnittliche Gefälle von A bis zum Gs (Bild 6);

**wenn ein Punkt der Anschlußbahn höher liegt**

als die Verbindungslinie von Gs nach A samt deren Verlängerung: das maximale Durchschnittsgefälle in Richtung zum Gs (Bild 7).

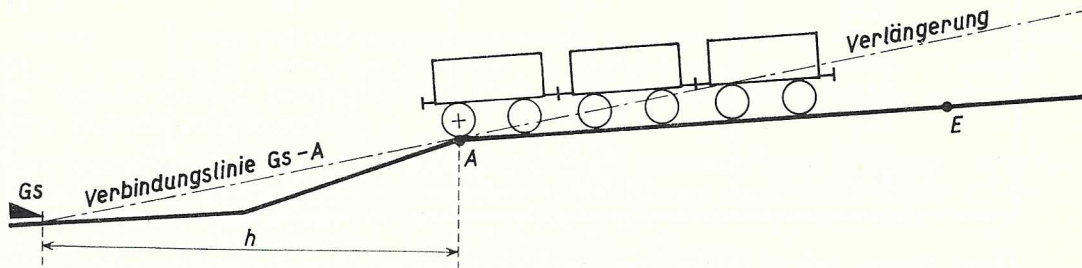


Bild 6

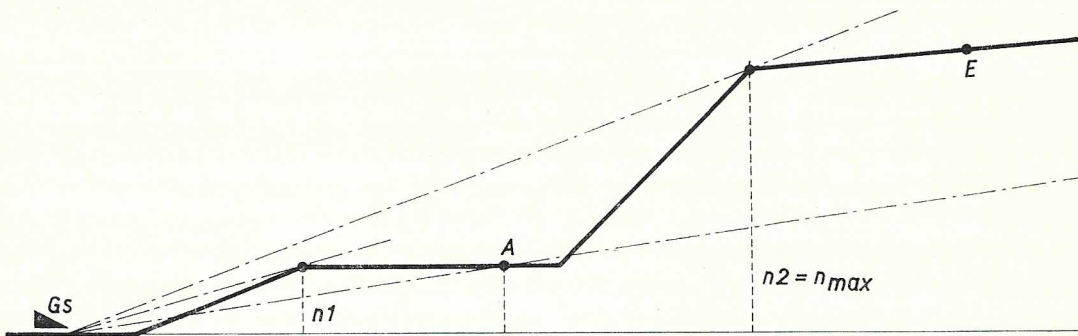


Bild 7

Maßgebendes Gefälle in ‰		Grenzwert von $h$ in Metern für Gleissperrschuhe	
von aus- schließlich	bis ein- schließlich	ohne Sperr- klotz	mit Sperr- klotz
	2,5	unbeschränkt	unbeschränkt
2,5	2,6	1296	1627
2,6	2,7	635	813
2,7	2,8	423	542
2,8	2,9	317	407
2,9	3,0	254	325
3,0	3,1	212	271
3,1	3,2	181	232
3,2	3,3	159	203
3,3	3,4	141	181
3,4	3,5	127	163
3,5	3,6	115	148
3,6	3,7	106	136
3,7	3,8	98	125
3,8	3,9	91	116
3,9	4,0	85	108
4,0	4,2	75	96
4,2	4,4	67	86
4,4	4,6	60	77
4,6	4,8	55	71
4,8	5,0	51	65

Maßgebendes Gefälle in ‰		Grenzwert von h in Metern für Gleisperrschuhe	
von aus- schließlich	bis ein- schließlich	ohne Sperr- klotz	mit Sperr- klotz
5,0	5,5	42	54
5,5	6,0	36	47
6,0	6,5	32	41
6,5	7,0	28	36
7,0	8,0	23	30
8,0	9,0	20	25
9,0	10,0	17	22
10,0	12,0	13	17
12,0	14,0	11	14
14,0	16,0	9	12
16,0	18,0	8	10
18,0	20,0	7	9
20,0	25,0	6	7
25,0	31,0	4,5	6
31,0	39,0	0	4,5

Diese Werte von h dürfen nur mit Genehmigung der Generaldirektion überschritten werden.

- (4) Ist ein Gleisperrschuh erforderlich und beträgt das maßgebende Gefälle zum Gleisperrschuh mehr als  $2\frac{1}{2}$  ‰, so gilt:
- Die kilometrische Lage des End- sowie des Abstellpunktes ist in der Bedienungsvorschrift für die Anschlußbahn festzulegen.  
Dient ein Gleisperrschuh als Abschluß für mehrere Gleise einer Anschlußbahn oder für mehrere Anschlußbahnen, so sind die zulässigen Abstellpunkte aller Gleise der Anschlußbahn bzw. aller Anschlußbahnen festzulegen.
  - Wird das Gleis einer Anschlußbahn an mehreren Stellen zum Abstellen von Fahrzeugen benützt und können diese nicht ohne weiteres gemäß c) und d) abgestellt werden, so ist erforderlichenfalls für jeden solchen Gleisabschnitt ein eigener Gleisperrschuh vorzusehen (Bild 8).

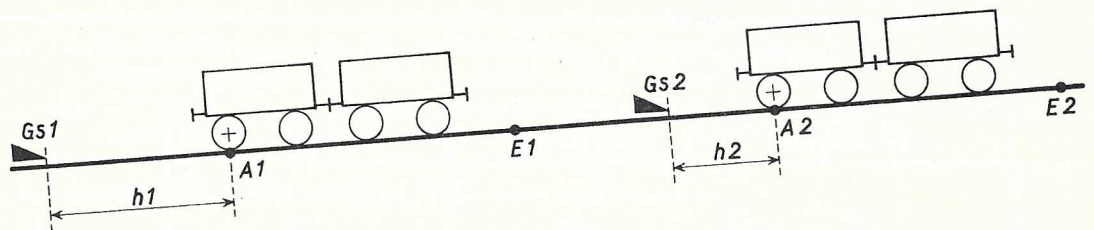


Bild 8

- Zwischen Gs und A dürfen Fahrzeuge auch einzeln abgestellt werden (Bild 9).

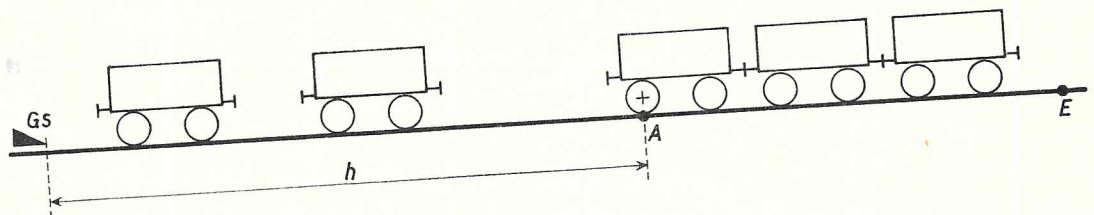


Bild 9

- Innerhalb des Gleisabschnittes A—E sind alle Fahrzeuge aneinanderzukuppeln (Bilder 6, 8 und 9).

- e) Es ist verboten, im Eigenbetrieb mittels maschineller oder tierischer Kraft zu verschieben.
- f) Ob und in welchem Umfange Handverschub gestattet wird, ist in der Bedienungsvorschrift festzulegen. Auch bei Handverschub sind die Bestimmungen unter a) bis d) zu beachten.

### 7. Abschluß der Anschlußbahn nicht erforderlich

Von einem eigenen Abschluß darf abgesehen werden, wenn die Anschlußbahn von einem Nebengleis abzweigt und wenn weder eine Schutzweiche gemäß 5 a), c) bis e) noch ein Gleissperrschuh gemäß 6 (1) b) bis d) erforderlich ist.

### 8. Baubestimmungen betreffend den Gleissperrschuh

- (1) Bei der Ermittlung des Anbringungsortes eines Gleissperrschuhes ist auf die Gleisneigung [siehe 4 (4)], die Wahrung der Sicherheit, auf Erfordernisse des finanziellen und des kommerziellen Dienstes, Eisenbahnkreuzungen, feste Bauwerke (z. B. Rampe oder Stützmauer) usw. Bedacht zu nehmen.
- (2) Der Gleissperrschuh ist so anzuordnen, daß ein ausgeworfenes Fahrzeug voraussichtlich nicht in das Lichtraumprofil des zu schützenden Gleises ragen kann (Bilder 10 und 11).



Bild 10

- (3) Die Entfernung des Gleissperrschuhes von der Grenzmarke der Weiche hat in der Regel zu betragen:
  - a) bei einem **Gleissperrschuh ohne Sperrklotz** mindestens 6 m, auf Schmalspurbahnen ohne Rollfahrzeugbetrieb jedoch mindestens 4 m,
  - b) bei einem **Gleissperrschuh mit Sperrklotz** mindestens 4 m, auf Schmalspurbahnen ohne Rollfahrzeugbetrieb jedoch mindestens 2 m.
- (4) Soll durch einen Gleissperrschuh verhindert werden, daß Eisenbahnfahrzeuge den Verkehr auf einer Eisenbahnkreuzung gefährden, so gelten für die Entfernung vom Gleissperrschuh bis zum Straßenrand die Bestimmungen unter (3) sinngemäß. Der Begriff der Straße ist in der Straßenverkehrsordnung festgelegt (BGBI. 48. Stück aus 1960).
- (5) An zusammenlaufenden Gleisen ist der Gleissperrschuh, wenn er das Fahrzeug zum zu schützenden Gleis hin auswirft, grundsätzlich in etwa 15 m Abstand von der Achse dieses Gleises anzuordnen (Bild 11). Bei besonderen örtlichen Verhältnissen, die eine Gefährdung des zu schützenden Gleises durch ein ausgeworfenes Fahrzeug ausschließen (Graben, weicher Boden, Mauer u. dgl.), darf dieser Abstand unterschritten werden.

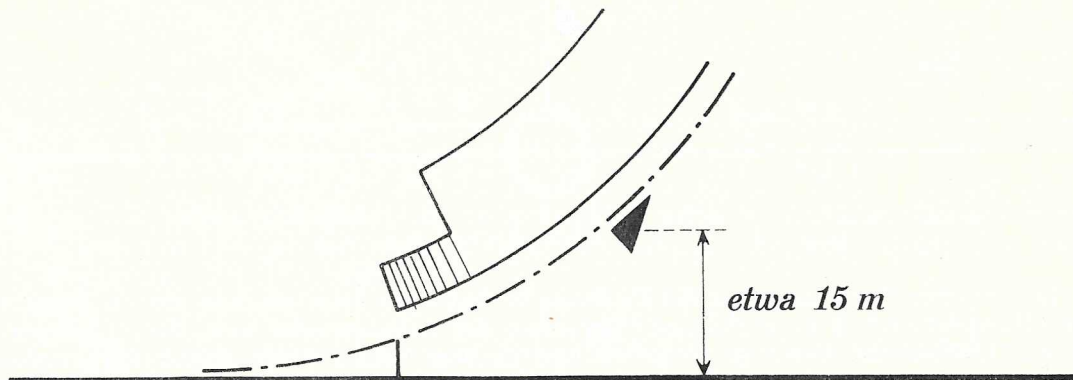


Bild 11

- (6) Muß ein Gleisperrschuh gegenüber einer Leit-, Schutz- oder Rillenschiene angeordnet werden, so ist an dieser eine **Auflaufplatte** anzubringen (Bild 12).

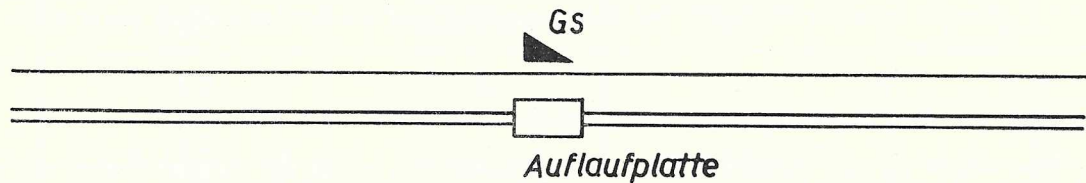


Bild 12

- (7) Mit einem Signalkörper ist ein Gleisperrschuh auszurüsten,
- wenn zwischen ihm und der Anschlußweiche keine Abhängigkeit besteht, sodaß er von beiden Seiten angefahren werden kann [siehe 10 (4), Abs. 2 und 3];
  - der aufgelegt sein muß, während sich ein dienstbereites Triebfahrzeug in der Anschlußbahn befindet.
- (8) Der Signalkörper eines Gleisperrschuhes ist in der Regel auf jener Seite des Gleises anzuordnen, auf welcher sich der Gleisperrschuh befindet, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Gleisperrschuh von einer Weiche abhängig ist oder nicht. Die Anbringung des Signalkörpers auf der anderen Seite des Gleises ist nur ausnahmsweise — bei Vorliegen eines wichtigen Grundes (z. B. schlechte Sichtverhältnisse, Platzmangel) — zulässig.
- (9) Wird auf einer Anschlußbahn, die mittels Gleisperrschuhes abgeschlossen ist, **Eigenbetrieb** unter Verwendung eines Triebfahrzeuges abgewickelt, so muß dessen Umgrenzung innerhalb der bei den ÖBB geltenden Norm liegen.

## Anschluß der Anschlußbahn mittels Drehscheibe oder Schiebebühne

### 9. Sicherung von Drehscheibe bzw. Schiebebühne

Mittels Drehscheibe oder Schiebebühne darf eine Anschlußbahn nur ausnahmsweise, und nur an ein Nebengleis der ÖBB angeschlossen werden. Drehscheibe sowie Schiebebühne müssen in der Grundstellung — ähnlich einer Anschlußweiche — festgehalten sein; dabei darf das Gleis der ÖBB nicht unterbrochen sein (Bild 13).

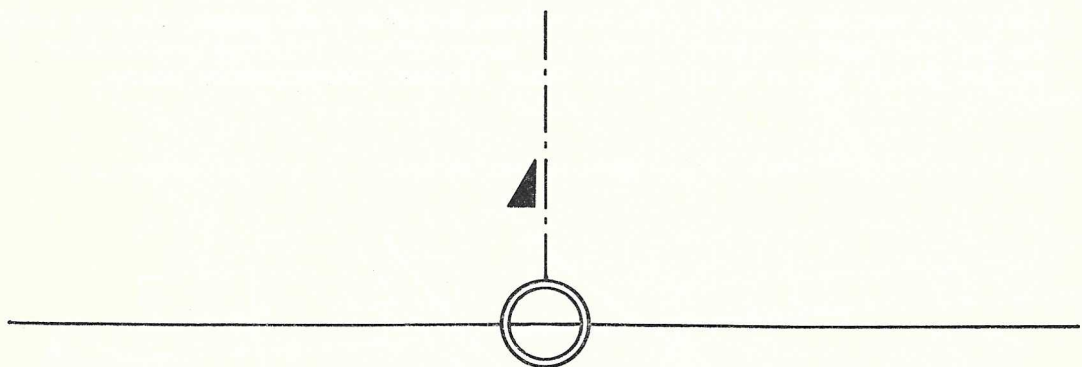


Bild 13

Die Anschlußbahn ist gegen die Drehscheibe bzw. die Schiebebühne mittels Schutzweiche oder Gleisperrschuhes abzuschließen. Zwischen der Schutzweiche bzw. dem Gleisperrschuh und der Drehscheibe bzw. der Schiebebühne ist eine solche Abhängigkeit herzustellen, daß Fahrzeuge, die aus der Anschlußbahn entrollen, nicht in die Grube der Drehscheibe bzw. der Schiebebühne fallen können.

## Sicherungseinrichtungen

### 10. Sicherungseinrichtungen für Anschluß- und Schutzweichen sowie für Gleisperrschuhe und deren Abhängigkeiten

(1) Zur Sicherung von Anschluß- und von Schutzweichen sind anzuwenden:

- a) das Riegelschloß bzw. das Riegeldoppelschloß
- b) der elektrische Weichenantrieb mit Zungenprüfer
- c) das Weichenschloß bzw. das Weichendoppelschloß mit Schubriegel
- d) die mechanische Weichenstellvorrichtung
- e) der elektrische Riegel
- f) der mechanische Riegel

Bei Anschlußbahnen auf der Strecke sind in erster Linie die unter a) und b), in zweiter Linie die unter d) bis f) angeführten Einrichtungen anzuwenden, jene unter c) aber nur ausnahmsweise und nur vorübergehend.

Die unter d) und f) genannten Einrichtungen dürfen nur angewendet werden, wenn der Wärter oder ein hierzu beauftragter Bediensteter die Weiche überblicken und gegen fremden Eingriff schützen kann.

(2) Zur Sicherung von Gleisperrschuhen sind anzuwenden:

- a) das Schloß bzw. das Doppelschloß
- b) der elektrische Weichenantrieb
- c) die mechanische Weichenstellvorrichtung
- d) der elektrische Riegel
- e) der mechanische Riegel

Die unter c) und e) genannten Einrichtungen dürfen nur angewendet werden, wenn der Wärter oder ein hierzu beauftragter Bediensteter den Gleisperrschuh überblicken und gegen fremden Eingriff schützen kann.

In den Fällen b) und c) ist zu beachten, daß die Fernstellung eines Gleisperrschuhes nur dann zulässig ist,

wenn dieser nicht mehr als 100 m vom Stellwerk entfernt ist und von diesem aus jederzeit gut eingesehen werden kann (keine Sichtbehinderung durch Fahrzeuge, gute Platzbeleuchtung) oder

wenn durch eine Gleisfreimeldeanlage gewährleistet erscheint, daß der Gleisperrschuh nicht zur Unzeit aufgelegt wird.

(3) Bezüglich der Art der zu verwendenden Sicherungseinrichtung ist unter anderem die Geschwindigkeit maßgebend, mit welcher die Anschlußweiche befahren werden soll.

Sollen Anschlußweichen, Schutzweichen oder Gleisperrschuhe mit einem Riegel bzw. Zungenprüfer ausgerüstet werden, so ist nach den Riegelbestimmungen der DV V 53 vorzugehen.

(4) Im allgemeinen ist eine Abhängigkeit zwischen Anschlußweiche und Schutzweiche bzw. Gleisperrschuh herzustellen. Sie ist in der Regel so auszuführen, daß die Anschlußweiche nur dann für die Fahrt in die Anschlußbahn gestellt werden kann, wenn die Schutzweiche für diese Fahrt gestellt oder stellbar gemacht bzw. wenn der Gleisperrschuh von der Schiene abgelegt worden ist. Die Abhängigkeit ist in der Regel mittels eines Doppelschlusses herzustellen (Bilder 14 und 15).

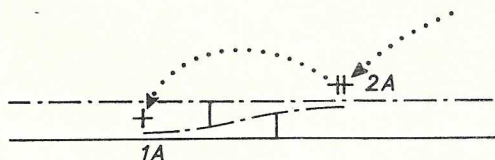


Bild 14

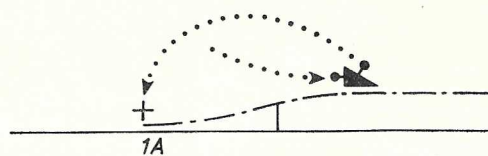


Bild 15

Auf diese Abhängigkeit ist zu verzichten, wenn die Anschlußbahn aus betrieblichen Gründen bedient werden muß, während auf dem zu schützenden Hauptgleis Zugfahrten stattfinden (Bild 16); siehe 12 (3).

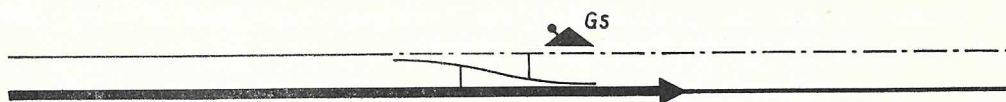


Bild 16

Besteht die im 1. Absatz geforderte Abhängigkeit nicht, so ist ein beidseitig auswerfender Gleisperrschuh zu verwenden.

- (5) Soll zwischen dem Fahrleitungsschalter für die Anschlußbahn und der Anschlußweiche eine Abhängigkeit hergestellt werden, so sind die Bestimmungen der DV El 52 zu beachten.
- (6) Der Schlüssel zum Aufsperrn einer Schutzweiche, eines Gleisperrschuhes oder einer Anschlußweiche darf seinem Apparatschloß am Anschlußstellwerk nur entnommen werden können bzw. die Stell- und Riegelhebel zu diesen Einrichtungen dürfen nur dann aus ihrer Grundstellung gebracht werden können, wenn
  - a) der Anschlußschlüssel in sein Apparatschloß am Anschlußstellwerk eingeführt und umgedreht ist [Ausnahme siehe 4 (14)] und
  - b) gegebenenfalls die Freigabe erfolgt ist und
  - c) die Stellhebel der deckenden Signale jene Stellung einnehmen, in der diese Signale „Halt“ zeigen oder wenn in Stellwerken, bei denen die Bedienungselemente vor und nach ihrer Betätigung die gleiche Stellung einnehmen, die deckenden Signale die Stellung „Halt“ zeigen und
  - d) sonstige lt. Bedienungsvorschrift am Stellwerk erforderliche Handhabungen durchgeführt sind.

### 11. Deckungssignale samt Vorsignalen

- (1) Bezüglich Signalabhängigkeit von Anschlußweichen und Flankenschutzeinrichtungen sowie bezüglich der Anordnung von Vorsignalen sind die einschlägigen Bestimmungen der DV V 53 zu beachten.
- (2) Zur Deckung von Anschlußweichen sind in erster Linie bestehende Hauptsignale heranzuziehen, erforderlichenfalls zu versetzen. Auf der Strecke sind Deckungssignale zu diesem Zweck nur ausnahmsweise aufzustellen.
- (3) Jedes Hauptsignal, welches einen durch den Bestand oder den Betrieb einer Anschlußbahn gegebenen Gefahrenpunkt deckt, ist in ausreichender Entfernung von diesem aufzustellen. Als Gefahrenpunkt gilt diejenige Stelle, an der ein Zug, welcher ein für ihn geltendes, „Halt“ zeigendes Signal überfährt (durchrutscht), zuerst gefährdet werden kann. Das gilt sinngemäß auch für Trapeztafeln.

Bezüglich des Durchrutschweges gelten die Bestimmungen der DV V 53.

- (4) Zweigt eine Anschlußbahn zwischen Einfahrtsignal und Einfahrweiche ab, so ist die Verschiebhalftafel zwischen Einfahrtsignal und Anschlußweiche anzuordnen (Bilder 17 und 18). Gegebenenfalls muß die im Regelfall zur Bedienung der Anschlußbahn erforderliche Ausziehlänge gewährleistet sein (Bild 18).

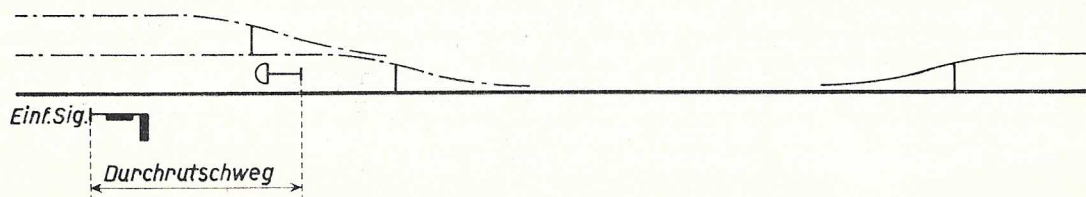


Bild 17

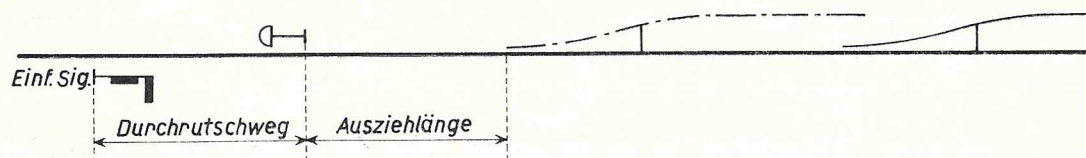


Bild 18

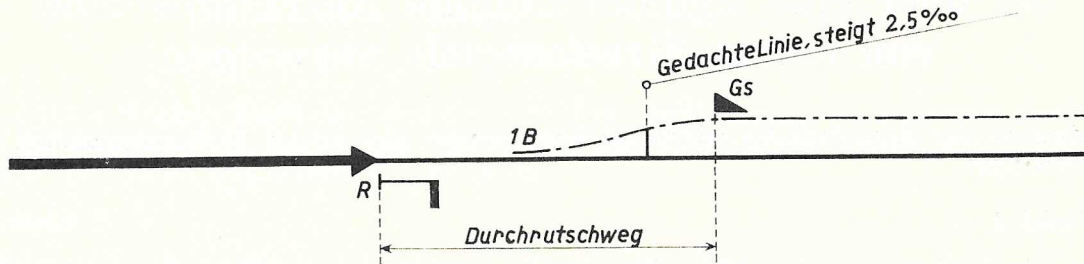
- (5) Ein Deckungssignal, das ausschließlich zur Deckung einer Anschlußweiche dient, muß in der Grundstellung in der Regel „Frei“ zeigen.
- (6) Jener Punkt der Strecke, bis zu dem die Bedienungszüge fahren dürfen, muß aus der Bedienungsvorschrift für die Anschlußbahn zu entnehmen sein.



12. Flankenschutz

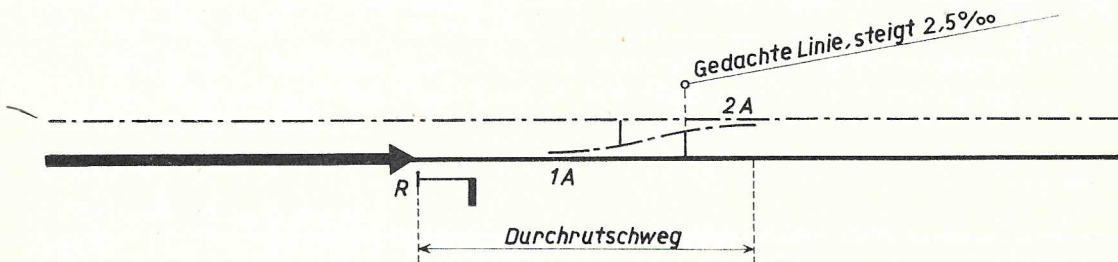
- (1) Bezüglich Einrichtungen der Anschlußbahn, welche dem Fahr- oder dem Durchrutschweg eines Zuges als Flankenschutz dienen, gilt:

Dienen solche Einrichtungen dem **Fahrweg** als Flankenschutz, so sind sie während der Zugfahrt in der schützenden Stellung festzuhalten. Dienen sie dem **Durchrutschweg** als Flankenschutz, so sind sie nur dann in der schützenden Stellung festzuhalten, wenn Verschub auf der Anschlußbahn und Zugfahrten gleichzeitig stattfinden müssen. Die dem Durchrutschweg dienenden Flankenschutzeinrichtungen sind in dieser Stellung jedoch immer festzuhalten, wenn aus der Anschlußbahn entrollende Fahrzeuge den Durchrutschweg gefährden können. Eine Gefährdung ist anzunehmen, wenn ein Punkt der Anschlußbahn höher liegt als eine in der Gleisachse gedachte Linie, die bei der Grenzmarke der Einmündungsweiche beginnt und mit  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  gegen das Ende der Anschlußbahn gleichmäßig ansteigt (Bild 20).



Reicht der Durchrutschweg über die Spitze der Weiche 1 B hinaus, so ist der Gs in der aufgelegten Stellung festzuhalten

Bild 19

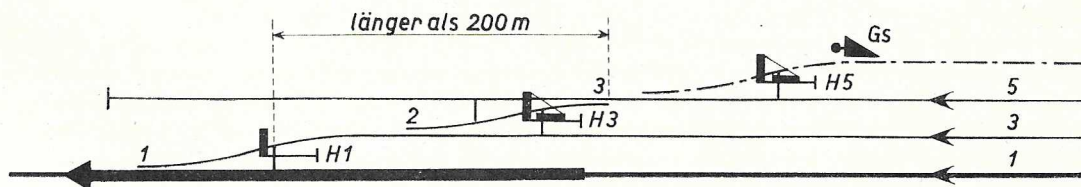


Reicht der Durchrutschweg über die Spitze der Weiche 1 A hinaus, so ist die Weiche 2 A in der schützenden Stellung festzuhalten

Bild 20

Von obigen Bestimmungen darf nur mit Genehmigung der Generaldirektion abgewichen werden.

- (2) Zum Schutz von Fahrweg oder Durchrutschweg darf anstelle der Flankenschutzeinrichtung im Anschlußgleis eine solche auf dem Gleis der ÖBB herangezogen werden, die sonst nicht festzuhalten wäre (Bild 21).



Für die Fahrt H 1 darf anstelle des Gs die Weiche 3, die gemäß DV V 53 nicht festgehalten werden müßte, als Flankenschutzeinrichtung herangezogen werden

Bild 21

- (3) Anschlußweichen sind nur dann als Schutzweichen für Fahrwege der ÖBB heranzuziehen, wenn die Anschlußbahn aus betrieblichen Gründen bedient werden muß, während auf dem zu schützenden Hauptgleis Zugfahrten stattfinden [siehe auch 10 (4), Abs. 2].

- (4) Verschubsignale und Gleisperrlichtsignale sind bei Anschlußbahnen nicht als ausreichender Flankenschutz für Gleise der ÖBB zu betrachten; Ausnahmen genehmigt die Generaldirektion.

### 13. Strecken mit Streckenblockung

Auf Strecken mit Streckenblockung sind Anschlußweichen und Flankenschutzeinrichtungen von den Streckenblockeinrichtungen abhängig zu machen.

## Beispiele von Anschlußbahnen, die über eine signalabhängige Anschlußweiche von einem Streckengleis abzweigen

### 14. Bedienung der Anschlußbahn mittels Bedienungszuges, der in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt

#### Beispiel 1

Die Strecke ist eingleisig (Bilder 22 und 23).  
Streckenblockung ist nicht vorhanden.



Bild 22

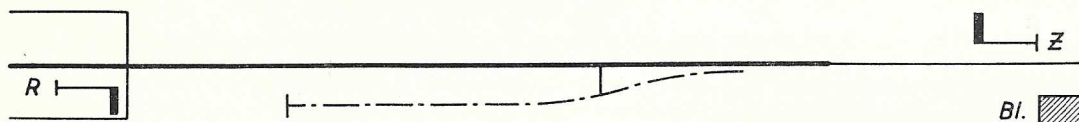


Bild 23

Der Bedienungszug wird, nachdem der Fahrdienstleiter dem Zugführer den Anschlußschlüssel ausgehändigt hat, bei „Halt“ zeigendem Ausfahrtsignal abgefertigt. Solange dieser Schlüssel seinem Apparatschloß entnommen ist,

- müssen die deckenden Ausfahrtsignale (z. B. R) des Bedienungsbahnhofes in der Haltstellung verschlossen sein,

muß jenes Hauptsignal, welches die Anschlußweiche in der Gegenrichtung deckt (z. B. H oder Z), in der Haltstellung unter Verschluss des Bedienungsbahnhofes liegen.

Ist ein eigenes Anschlußstellwerk (in der Nähe der Anschlußweiche) vorhanden (Bild 24) oder erfüllt ein Blockpostenstellwerk die Aufgabe eines solchen (Bilder 25 und 26), so hat der Zugführer das Apparatschloß des Anschlußstellwerkes aufzusperren bzw. den Anschlußschlüssel dem Wärter des Blockpostens zu übergeben. Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist, muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein.

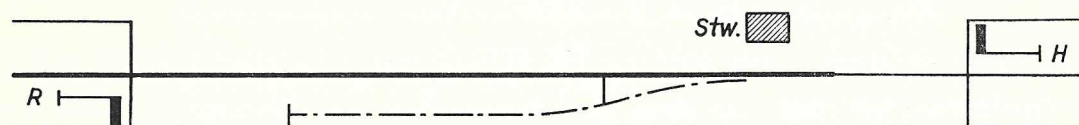
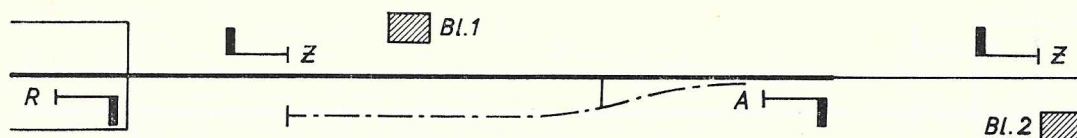
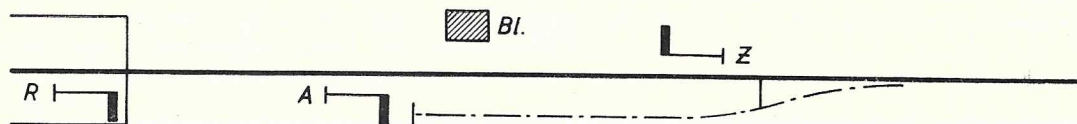


Bild 24



Anschlußweiche und Blocksignale des Bl. 1 sind voneinander nicht abhängig

Bild 25



Anschlußweiche und Blocksignal Z sind voneinander nicht abhängig

Bild 26

Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer bzw. Wärter in die Grundstellung zu bringen. Im Bedienungsbahnhof hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

### Beispiel 2

Die Strecke ist eingleisig.

Streckenblockung für Folge- und Gegenzüge ist vorhanden.

Vorzusehen sind die in Beispiel 1 geforderten Abhängigkeiten sowie:

Im Bedienungsbahnhof darf der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß nur entnommen werden können, wenn blockmäßig gewährleistet erscheint, daß sich zwischen dem Bedienungsbahnhof und jener Zugfolgestelle, deren Hauptsignal die Anschlußweiche in der Gegenrichtung deckt, kein Zug befindet.

Solange der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß im Bedienungsbahnhof entnommen ist, muß blockmäßig ausgeschlossen sein, daß Züge in die vom Bedienungszug befahrenen Blockabschnitte einfahren.

### Beispiel 3

Die Strecke ist zweigleisig.

Streckenblockung ist nicht vorhanden.

Die Hinfahrt erfolgt auf dem **richtigen** (daher die Rückfahrt auf dem falschen) Gleis (Bild 27).

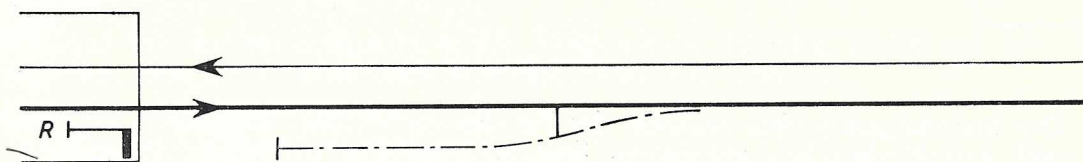


Bild 27

Der Bedienungszug wird, nachdem der Fahrdienstleiter dem Zugführer den Anschlußschlüssel ausgehändigt hat, bei „Halt“ zeigendem Ausfahrtsignal abgefertigt.

Solange der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß entnommen ist, müssen im Bedienungsbahnhof die deckenden Ausfahrtsignale in der Haltstellung verschlossen sein.

Ist ein eigenes Anschlußstellwerk (in der Nähe der Anschlußweiche) vorhanden (Bild 28) oder erfüllt ein Blockpostenstellwerk die Aufgabe eines solchen (Bild 29), so hat der Zugführer das Apparatschloß des Anschlußstellwerkes aufzusperren bzw. den Anschlußschlüssel dem Wärter des Blockpostens zu übergeben. Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist, muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein.

Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer bzw. Wärter in die Grundstellung zu bringen. Im Bedienungsbahnhof hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

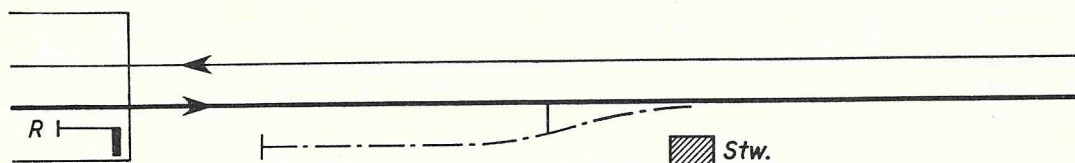
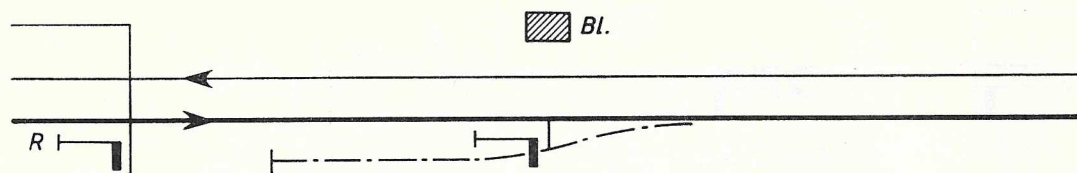


Bild 28



Anschlußweiche und Blocksignal sind voneinander **nicht** abhängig

Bild 29

#### Beispiel 4

Die Strecke ist zweigleisig.

Streckenblockung ist nicht vorhanden.

Die Hinfahrt erfolgt auf dem **falschen** (daher die Rückfahrt auf dem richtigen) Gleis (Bilder 30 und 31).

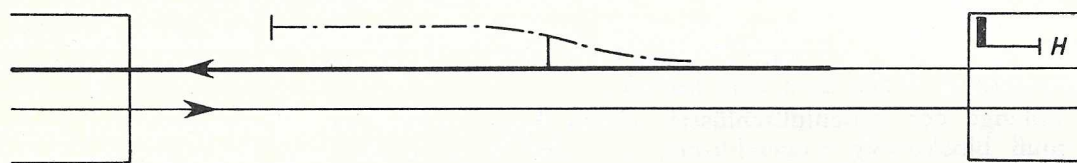


Bild 30

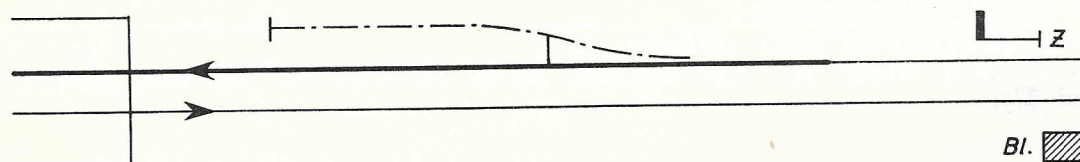


Bild 31

Der Bedienungszug wird, nachdem der Fahrdienstleiter dem Zugführer den Anschlußschlüssel ausgehändigt hat, abgefertigt. Solange dieser Schlüssel seinem Apparatschloß entnommen ist, muß jenes Hauptsignal, welches die Anschlussweiche in der Gegenrichtung deckt (z. B. H oder Z), in der Haltstellung unter Verschluss des Bedienungsbahnhofes liegen.

Ist ein eigenes Anschlußstellwerk (in der Nähe der Anschlussweiche) vorhanden (Bild 32) oder erfüllt ein Blockpostenstellwerk die Aufgabe eines solchen (Bild 33), so hat der Zugführer das Apparatschloß des Anschlußstellwerkes aufzusperren bzw. den Anschlußschlüssel dem Wärter des Blockpostens zu übergeben. Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist, muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein.

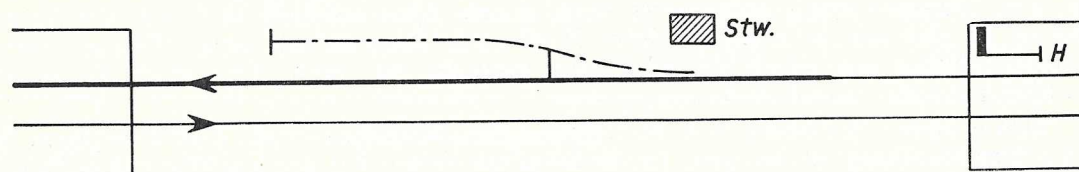


Bild 32

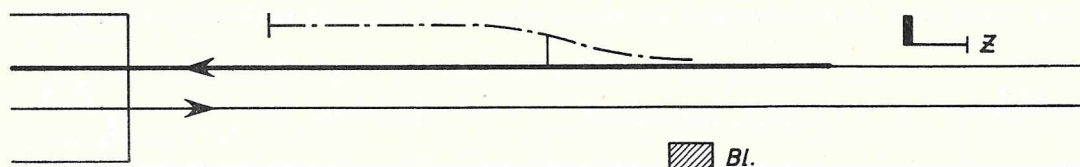


Bild 33

Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer bzw. Wärter in die Grundstellung zu bringen. Im Bedienungsbahnhof hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

#### Beispiel 5

Die Strecke ist zweigleisig.  
Streckenblockung ist vorhanden.

Bei sonst gleichen Voraussetzungen wie in Beispiel 3 sind die dort geforderten Abhängigkeiten vorzusehen sowie:

Im Bedienungsbahnhof darf der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß nur entnommen werden können, wenn blockmäßig gewährleistet erscheint, daß sich kein Zug in dem (den) von der Bedienungsfahrt betroffenen Blockabschnitt(en) befindet; Ausnahmen genehmigt die Generaldirektion.

Solange der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß im Bedienungsbahnhof entnommen ist, muß blockmäßig ausgeschlossen sein, daß Züge in den (die) vorgenannten Blockabschnitt(e) einfahren.

#### Beispiel 6

Die Strecke ist zweigleisig.  
Streckenblockung ist vorhanden.

Bei sonst gleichen Voraussetzungen wie in Beispiel 4 sind die dort geforderten Abhängigkeiten vorzusehen sowie:

Im Bedienungsbahnhof darf der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß nur entnommen werden können, wenn blockmäßig gewährleistet erscheint, daß sich zwischen dem Bedienungsbahnhof und jener Zugfolgestelle, deren Hauptsignal die Anschlußweiche in der Gegenrichtung deckt, kein Zug befindet.

Solange der Anschlußschlüssel seinem Apparatschloß im Bedienungsbahnhof entnommen ist, muß blockmäßig ausgeschlossen sein, daß Züge in die vom Bedienungszug befahrenen Blockabschnitte einfahren.

#### Beispiel 7

Während sich der Bedienungszug in der Anschlußbahn befindet, finden auf dem Streckengleis, von dem die Anschlußbahn abzweigt, Zugfahrten statt.

Ein- oder zweigleisige Strecke.  
Mit oder ohne Streckenblockung.

Zugfahrten sind, während der Bedienungszug in der Anschlußbahn eingesperrt ist, dadurch zu ermöglichen, daß vom Anschlußstellwerk aus dem Bedienungsbahnhof eine Zustimmung erteilt wird, wobei die Anschlußweiche samt Flankenschutzeinrichtung in der Grundstellung und der Anschlußschlüssel im Apparatschloß des Anschlußstellwerkes verschlossen wird.

Im Bedienungsbahnhof müssen vor der Rückgabe der Zustimmung dieselben Voraussetzungen erfüllt sein wie für die Entnahme des Anschlußschlüssels vom Apparatschloß am Befehlswerk. Durch die Rückgabe der Zustimmung an das Anschlußstellwerk wird der oben erwähnte Verschuß aufgehoben.

Im übrigen sind die einschlägigen Bestimmungen betreffend Bedienungszüge, die in den Bedienungsbahnhof zurückkehren, zu beachten.

### 15. Bedienung der Anschlußbahn mittels Zuges, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt

#### Beispiel 8

Die Strecke ist eingleisig.  
Streckenblockung ist nicht vorhanden.

Die Anschlußweiche ist durch die Ausfahrtsignale der benachbarten Bahnhöfe gedeckt.

In der Nähe der Anschlußweiche ist ein eigenes Anschlußstellwerk vorhanden (Bild 34).

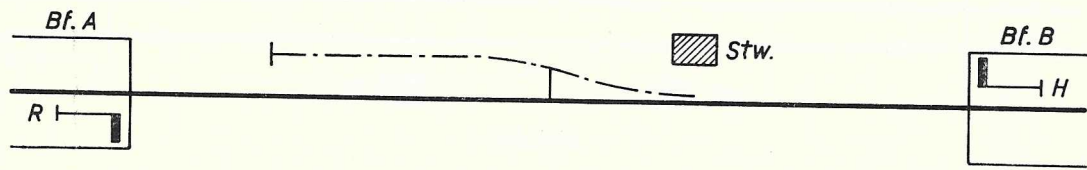


Bild 34

Die Bedienung der Anschlußbahn wird von Bahnhof A aus auf elektrischem Wege sowie durch Aushändigung des Anschlußschlüssels ermöglicht. Letzterer ist nicht signalabhängig und wird vom Fahrdienstleiter verwahrt.

Der Fahrdienstleiter händigt dem Zugführer den Anschlußschlüssel aus. Das Ausfahr-signal ist wie gewöhnlich zu bedienen.

Bei der Anschlußbahn hat der Zugführer das Apparatschloß des Anschlußstellwerkes aufzusperren und die elektrische Freigabe der Bedienung anzufordern.

Solange die Anschlußbahn zur Bedienung freigegeben ist, müssen die deckenden Signale in der Haltstellung festgehalten sein.

Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist,

muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein,

muß ausgeschlossen sein, daß die vom Bahnhof A auf elektrischem Wege erteilte Freigabe zurückgegeben wird.

Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer in die Grundstellung zu bringen. Im Bahnhof B hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

### Beispiel 9

Bei sonst gleichen Voraussetzungen wie in Beispiel 8 ist Streckenblockung für Folge- und Gegenzüge vorhanden.

Vorzusehen sind die in Beispiel 8 geforderten Abhängigkeiten. Weiters darf ein Richtungswechsel nur vorgenommen werden können, wenn sich die elektrische Freigabeeinrichtung in der Grundstellung befindet.

### Beispiel 10

Die Strecke ist eingleisig.

Streckenblockung ist nicht vorhanden.

Die Anschlußweiche ist durch die Hauptsignale eines Blockpostens gedeckt, der zugleich die Aufgabe eines Anschlußstellwerkes erfüllt (Bild 35).

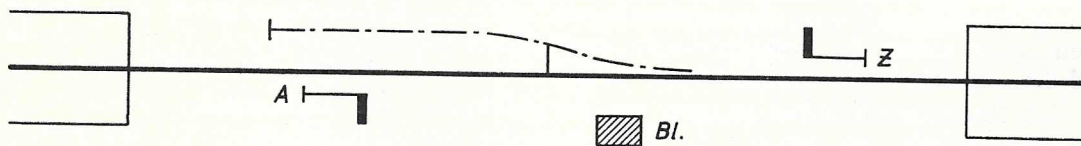


Bild 35

Der Anschlußschlüssel ist nicht signalabhängig und wird vom Fahrdienstleiter verwahrt.

Der Fahrdienstleiter händigt dem Zugführer den Anschlußschlüssel aus. Das Ausfahr-signal ist wie gewöhnlich zu bedienen.

Der Blockwärter erhält den Anschlußschlüssel vom Zugführer und sperrt das zugehörige Apparatschloß auf.

Wird die Bedienung der Anschlußbahn außerdem auf elektrischem Wege freigegeben, so ist diese Freigabe anzufordern.

Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel

(Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist,

muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein,

muß ausgeschlossen sein, daß eine auf elektrischem Wege erteilte Freigabe zurückgegeben wird,

müssen die deckenden Blocksignale in der Haltstellung verschlossen sein.

Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer bzw. Wärter in die Grundstellung zu bringen. Ist eine elektrische Freigabeeinrichtung vorhanden, so dürfen die Blocksignale nur dann in die Freistellung gebracht werden können, wenn sich die Freigabeeinrichtung in der Grundstellung befindet. Im nächsten Bahnhof hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

### Beispiel 11

Bei sonst gleichen Voraussetzungen wie in Beispiel 10 ist Streckenblockung für Folge- und Gegenzüge vorhanden.

Vorzusehen sind die in Beispiel 10 geforderten Abhängigkeiten sowie:

Im Blockpostenstellwerk darf nur dann jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß entnommen und/oder ein Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht werden können, wenn streckenblockmäßig gewährleistet erscheint, daß sich in dem Blockabschnitt, der an jenen anschließt, über welchen der Bedienungszug zur Anschlußweiche gekommen ist, kein Zug befindet (in Bild 35 für die Fahrt von links nach rechts: der an das Signal A anschließende Blockabschnitt); Ausnahmen genehmigt die GD.

Die Rückblockung darf erst nach Weiterfahrt des Bedienungszuges erfolgen und darf nur möglich sein, wenn Anschlußweiche und Flankenschutzeinrichtung in der Grundstellung verschlossen sind.

### Beispiel 12

Die Strecke ist zweigleisig.

Ausführung ohne oder mit Streckenblockung.

In der Nähe der Anschlußweiche ist ein eigenes Anschlußstellwerk vorhanden.

Die Anschlußweiche ist durch die Ausfahrtsignale des Bahnhofes A gedeckt (Bild 36).

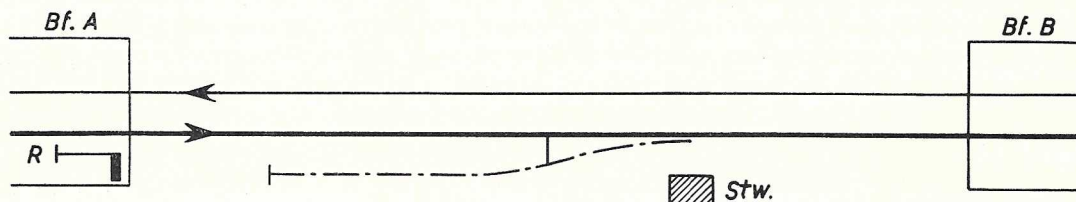


Bild 36

Die Bedienung der Anschlußbahn wird von Bahnhof A aus auf elektrischem Wege sowie durch Aushändigung des Anschlußschlüssels ermöglicht. Letzterer ist nicht signalabhängig und wird vom Fahrdienstleiter verwahrt.

Der Fahrdienstleiter händigt dem Zugführer den Anschlußschlüssel aus. Das Ausfahrtsignal ist wie gewöhnlich zu bedienen.

Bei der Anschlußbahn hat der Zugführer das Apparatschloß des Anschlußstellwerkes aufzusperren und die elektrische Freigabe der Bedienung anzufordern. Solange die Anschlußbahn zur Bedienung freigegeben ist, muß das deckende Ausfahrtsignal (müssen die deckenden Ausfahrtsignale) in der Haltstellung festgehalten sein.

Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist,

muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein,

muß ausgeschlossen sein, daß die auf elektrischem Wege erteilte Freigabe zurückgegeben wird.

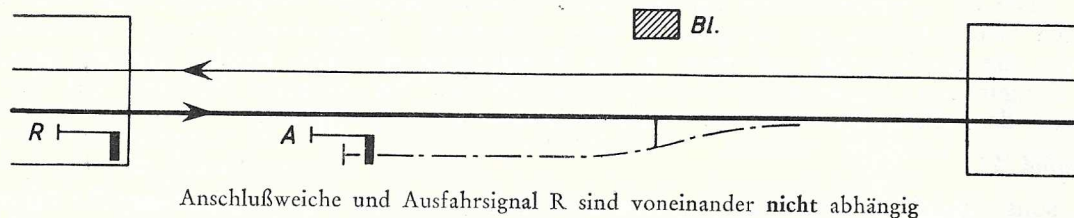
Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer in die Grundstellung zu bringen. Im Bahnhof B hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

**Beispiel 13**

Die Strecke ist zweigleisig.

Streckenblockung ist nicht vorhanden.

Die Anschlußweiche ist durch das Hauptsignal eines Blockpostens gedeckt, der zugleich die Aufgabe eines Anschlußstellwerkes erfüllt (Bild 37).



Anschlußweiche und Ausfahrtsignal R sind voneinander **nicht** abhängig

Bild 37

Der Anschlußschlüssel ist nicht signalabhängig und wird vom Fahrdienstleiter verwahrt.

Der Fahrdienstleiter händigt dem Zugführer den Anschlußschlüssel aus. Das Ausfahrtsignal ist wie gewöhnlich zu bedienen.

Der Blockwärter erhält den Anschlußschlüssel vom Zugführer und sperrt das zugehörige Apparatschloß auf.

Wird die Bedienung der Anschlußbahn außerdem auf elektrischem Wege freigegeben, so ist diese Freigabe anzufordern.

Solange jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß im Anschlußstellwerk entnommen ist und/oder solange der Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht ist,

muß der Anschlußschlüssel im Anschlußstellwerk festgehalten sein,

muß ausgeschlossen sein, daß die auf elektrischem Wege erteilte Freigabe zurückgegeben wird,

muß das deckende Blocksignal in der Haltstellung verschlossen sein.

Nach erfolgter Bedienung sind die Sicherungseinrichtungen vom Zugführer bzw. Wärter in die Grundstellung zu bringen. Ist eine elektrische Freigabeeinrichtung vorhanden, so darf das Blocksignal nur dann in die Freistellung gebracht werden können, wenn sich die Freigabeeinrichtung in der Grundstellung befindet. Im nächsten Bahnhof hat der Zugführer dem Fahrdienstleiter den Anschlußschlüssel zu übergeben.

**Beispiel 14**

Bei sonst gleichen Voraussetzungen wie in Beispiel 13 ist Streckenblockung vorhanden.

Vorzusehen sind die in Beispiel 13 geforderten Abhängigkeiten sowie:

Im Blockpostenstellwerk darf nur dann jener Schlüssel, mit dem die Weiche bzw. der Gleisperrschuh aufgesperrt wird, seinem Apparatschloß entnommen und/oder ein Hebel (Stellhebel, Riegelhebel) einer Weiche oder eines Gleisperrschuhes aus seiner Grundstellung gebracht werden können, wenn streckenblockmäßig gewährleistet erscheint, daß sich in dem Blockabschnitt, in dem die Anschlußweiche liegt, kein Zug befindet; Ausnahmen genehmigt die Generaldirektion.

Die Rückblockung darf erst nach Weiterfahrt des Bedienungszuges erfolgen und darf nur möglich sein, wenn Anschlußweiche und Flankenschutzeinrichtung in der Grundstellung verschlossen sind.

**Beispiel 15**

Die Strecke ist zweigleisig.

Die Anschlußbahn wird von beiden Streckengleisen aus — also in der einen Fahrtrichtung unter Querung des anderen Streckengleises — bedient (Bild 38).

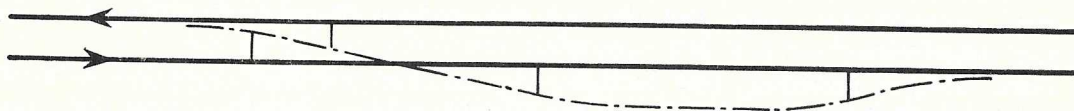


Bild 38



Die Anschlußweichen und Flankenschutzeinrichtungen sind je nach Sachlage gemäß den Beispielen 12 bis 14 zu sichern. Die Gleiskreuzung ist wie eine Anschlußweiche zu decken.

Die elektrische Freigabe der Bedienung darf auch so erfolgen, daß jeder der beiden benachbarten Bahnhöfe jene Weichen sowie Flankenschutzeinrichtungen freigibt, die bei den von ihm weggehenden Zügen, die nicht Bedienungszüge sind, verschlossen sein müssen.

Ist Streckenblockung vorhanden, so darf die Anschlußbahn unter Querung des anderen Streckengleises nur bedient werden können, wenn blockmäßig gewährleistet erscheint, daß die Blockabschnitte, in denen sich Anschlußweiche und Gleiskreuzung befinden, frei von Zügen sind. Die Generaldirektion kann genehmigen, daß nur Teile der Blockabschnitte frei von Zügen sein müssen.

**16. Bedienung der Anschlußbahn sowohl mittels Bedienungszuges, der in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt, als auch mittels Zuges, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt**

**Beispiel 16**

Es sind sowohl die einschlägigen Bestimmungen betreffend Bedienungszüge, die in den Bedienungsbahnhof zurückkehren, wie jene betreffend Bedienungszüge, die zum nächsten Bahnhof weiterfahren, zu beachten. In der Bedienungsvorschrift ist anzugeben, auf welche Weise die Bedienung bei den beiden Bedienungsarten zu erfolgen hat.

Ist Streckenblockung vorhanden, so muß verhindert werden, daß ein Bedienungszug, welcher in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt, den Anschlußschlüssel so erhält wie ein zum nächsten Bahnhof weiterfahrender Bedienungszug.

Im übrigen sind die sicherungstechnischen Bedingungen für jeden Einzelfall gesondert festzulegen.



## Sachverzeichnis

Zahlen in normaler Schriftgröße bezeichnen die laufende Nummer von Punkten.  
Klein gedruckte Zahlen bezeichnen die einzelnen Abschnitte der Punkte bzw. die laufende Nummer des Beispiels.

- Abhängigkeit 4<sup>12</sup> 10<sup>6</sup>  
—, Verzicht auf — zwischen Anschlußweiche und Schutzweiche bzw. Gleissperrschuh 10<sup>4</sup>  
—, wenn Streckenblockung vorhanden 13 14<sup>2</sup> 5 6 7 15<sup>9</sup> 11 12 14 15 16  
— zwischen Anschlußweiche, Flankenschutz-einrichtung und Signal 11<sup>1</sup> 14 15  
— zwischen Anschlußweiche und Fahrleitungsschalter 10<sup>5</sup>  
— zwischen Anschlußweiche und Gleissperrschuh besteht nicht 8<sup>7a</sup>  
— zwischen Anschlußweiche und Schutzweiche bzw. Gleissperrschuh 10<sup>4</sup>  
— zwischen Schutzweiche bzw. Gleissperrschuh und Drehscheibe bzw. Schiebebühne 9
- Abkürzungen 1
- Ablenkgleis 3 4
- Abschluß der Anschlußbahn 4 1 5  
— — — aus besonderen Gründen 6 1 d  
— — —, Begriff 3 6  
— — — gegen Drehscheibe oder Schiebebühne 9  
— — — mittels Gleissperrschuhes 6  
— — — mittels Schutzweiche 5  
— — — möglichst in der Nähe der eigentlichen Betriebsstätte 4 4  
— — — nicht erforderlich 7  
— von Anschlußbahnen gegeneinander 4 6
- Abstand des Hauptsignals bzw. der Trapeztafel vom Gefahrpunkt 11 3 4  
— siehe auch Gleissperrschuh sowie Entfernung
- Abstellen von Fahrzeugen siehe Fahrzeuge
- Abstellpunkt 6 3
- Abzweigende Bahn, Sicherung wie für eine — — 4 2
- Abzweigstellwerk 3 5 d
- Achse des zu schützenden Gleises siehe Gleissperrschuh
- Allgemeine Bestimmungen 4
- Allgemeine Bestimmungen für Anschlußbahnen (BH 601) 4 15
- Allgemeines 1 2 3 4
- Aneinanderzukuppelnde Fahrzeuge 6 4 d
- Anfahren des Gleissperrschuhes von beiden Seiten möglich 8 7 a
- Anhalten des Bedienungszuges vor dem Blocksignal 4 7 a
- Anordnung des Signalkörpers am Gleissperrschuh 8 8  
— von Vorsignalen 11 1
- Anschlußbahn, Abschluß der — siehe Abschluß  
—, abzweigend von einem Haupt- oder einem Streckengleis 6 1 a  
—, abzweigend von einem Nebengleis 6 1 b 1 c 7  
—, Anschluß der — mittels Drehscheibe oder Schiebebühne 9  
—, Bedienung der — siehe Bedienung und Bedienungszug  
—, Begriff 3 2  
—, Eigenbetrieb auf der — 5 a c 8 9  
—, Einfahren von Zügen in die —, ohne anhalten zu müssen 4 2  
—, Einsperren des Bedienungszuges in der — 5 b 14 7  
—, Einzelheiten über die Bedienung einer — 4 9  
—, Gefahrpunkt 11 3  
—, Gefährdung des Fahr- oder des Durchrutschweges 12 1  
—, Gefährdung des zu schützenden Gleises durch ausgeworfenes Fahrzeug 8 5  
—, Gefährdung eines Nebengleises 6 1 c  
—, Gefälle der — siehe Gefälle und Gleissperrschuh  
—, gegenseitige Gefährdung durch Fahrzeugbewegungen in der — und auf Gleisen der ÖBB 6 1 d  
—, Gewährleistung der zur Bedienung erforderlichen Ausziehlänge 11 4  
—, Gleise der —, Begriff 3 2 b  
—, Neigung siehe Neigung  
— schließt an ein Nebengleis ohne Weiche an 6 1 b c  
—, sonstiger Beginn der — 4 1  
—, Verwahrung des Anschlußschlüssels 4 12  
—, Weichen der —, Bestimmungen über Weichensignalkörper 4 10  
— weist an einer Stelle eine Gefälle von mehr als  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  auf 6 3  
—, Zugfahrten finden statt, während sich in der — ein Bedienungszug befindet 5 b 14 7  
— zweigt zwischen Einfahrsignal und Einfahrweiche ab 11 4
- Anschlußbahnen, allgemeine Bedingungen für — (BH 601) 4 15  
—, Beispiele von — 14 15  
—, Gleise von —, Heranziehen als Durchrutschweg 4 8  
— von Privatbahnen 3 2
- Anschlußschlüssel, Begriff 3 5  
— darf im Wärterstellwerk festgehalten werden 4 12  
—, Genehmigung, daß kein — verwendet wird 4 14  
— im Apparatschloß des Anschlußstellwerkes verschlossen 14 7  
— in Verwahrung des Fdl 4 12 15  
— in Verwahrung eines anderen hiezu beauftragten Bediensteten 4 12  
— ist im Befehlswerk festzuhalten 4 12  
— muß festgehalten sein 14 15 8 10 12 13

- Anschlußstellwerk 3 5 d 4 7 10 6 14 15  
 Anschlußweiche 4 1 7 11 4 5  
 —, Abhängigkeit siehe Abhängigkeit  
 — als Schutzweiche 12 3  
 —, anzuwendende Sicherungseinrichtung 10 1  
 —, Ausrüstung mit Riegel bzw. Zungenprüfer 10 3  
 —, Begriff 3 3  
 —, Bestimmungen über Weichensignalkörper 4 10  
 —, Deckung siehe Deckung  
 —, gedachte Linie, die bei der Grenzmarke der — beginnt 4 4  
 —, Geschwindigkeit, mit welcher die — befahren werden soll 10 3  
 —, Schloß der — 3 5 b  
 —, Sicherung gegen das Umstellen durch Unbefugte 4 13  
 —, signalabhängige — 14 15  
 —, spitzbefahrene — im Durchrutschweg 4 8  
 Apparatschloß 3 5 d 10 6 14 15 8 10 bis 14  
 Art der zu verwendenden Sicherungseinrichtung 10 3  
 Auflaufplatte siehe Gleisperrschuh  
 Ausfahrtsignal, Bedienung 15  
 — in Haltstellung verschlossen 14 1 2 3  
 Ausgeworfenes Fahrzeug 8 2 5  
 Ausnahmegenehmigung siehe Genehmigung  
 Außergewöhnliche Fahrzeuge 5 c  
 Ausziehlänge, Gewährleistung der — 11 4  
 Bahnhof siehe Bedienungsbahnhof  
 Baubestimmungen betreffend den Gleisperrschuh 8  
 Bauwerke siehe feste Bauwerke  
 Beachten von Bestimmungen der DV V 53 4 8 10 3 11 1 3  
 Beachtung der Bestimmungen 2  
 Beauftragter Bediensteter 10 1 2  
 — — für die Verwahrung des Anschlußschlüssels 4 12  
 Bedienstete der ÖBB 6 1 d  
 Bedienung der Anschlußbahn, Einzelheiten 4 9  
 — — — mittels Bedienungszuges, der in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt 14  
 — — — mittels Zuges, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt 4 7 15  
 — — — sowohl mittels Bedienungszuges, der in den Bedienungsbahnhof zurückkehrt, als auch mittels Zuges, der zum nächsten Bahnhof weiterfährt 16  
 — — — und Zugfahrten finden gleichzeitig statt 10 4 12 3  
 — der Hauptsignale eines Blockpostens 4 7  
 — des Ausfahrtsignals 15  
 —, Freigabe der — siehe elektrische Freigabe  
 Bedienungsbahnhof 14 16  
 Bedienungselemente 10 6 c  
 Bedienungsvorschrift 4 1 9 6 4 a 4 f 10 6 d 11 6 16  
 Bedienungsweg siehe Ausziehlänge  
 Bedienungszug 3 5  
 —, Anhalten vor dem Blocksignal 4 7 a  
 — befindet sich während der Zugfahrten in der Anschlußbahn 5 b 14 7  
 — hat nach der Bedienung vor das Blocksignal zurückzufahren 4 7 a  
 —, Punkt der Strecke, bis zu dem der — fahren darf 11 6  
 —, Vorbeifahren am freizeigenden Blocksignal 4 7 b  
 —, Weiterfahrender — 4 7 15 16  
 Bedingungen, allgemeine — für Anschlußbahnen (BH 601) 4 15  
 Befehlsstellwerk 4 12  
 Beginn, sonstiger Beginn der Anschlußbahn 4 1  
 Begriffserklärung 3  
 Beidseitig auswerfender Gleisperrschuh 10 4  
 Beleuchtung siehe Platzbeleuchtung  
 Besondere Gründe für den Abschluß der Anschlußbahn 6 1 d  
 Bestimmungen, allgemeine — 4  
 —, allgemeine — für Anschlußbahnen (BH 601) 4 15  
 —, Bau — betreffend den Gleisperrschuh 8  
 —, Beachten von — der DV V 53 4 8 10 3 11 1 3  
 —, Beachtung der — 2  
 — für die Kreuzung zwischen einem Gleis einer Anschlußbahn und einem Gleis der ÖBB 4 3  
 — über Weichensignalkörper 4 10  
 Betriebliche Vorteile 4 7 b  
 Betriebserfordernisse siehe Erfordernisse  
 Blockabschnitt 14 2 5 6 15 11 14 15  
 Blockabschnitte, Teile der — müssen frei von Zügen sein 15 15  
 Blockmäßig (streckenblockmäßig) gewährleistet 14 2 5 6 15 11 14 15  
 — ausgeschlossen 14 2 5 6  
 Blockposten 3 5 d 4 7 14 1 3 4 15 10 11 13 14  
 Blockpostenstellwerk 14 1 3 4 15 11 14  
 Blocksignal 14 3 4 15 10 13  
 —, Freistellung 4 7  
 — in Haltstellung verschlossen 14 1 2  
 — siehe auch Bedienungszug  
 Blockwärter siehe Wärter  
 Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen 3 1  
 Dauernde Veränderungen 2  
 Deckung der Anschlußweiche 4 7 11 2 3 5 14 15  
 — — — in der Gegenrichtung 14 1 2 4 6  
 — des Gefahrpunktes 4 7 11 3  
 Deckungssignal, Entfernung vom Gefahrpunkt 11 3  
 — zeigt in Grundstellung Frei 11 5  
 Deckungsvorsignal siehe Vorsignale  
 Dienstvorschrift V 53 4 8 10 3 11 1 3  
 Doppelschloß 10 1 2 4  
 Drehscheibe 4 11 9

- Durchrutschweg 11<sup>3</sup> 12<sup>2</sup>  
 — bleibt während der Bedienung frei 4<sup>7</sup> b  
 —, Flankenschutz für den — 12<sup>1</sup>  
 —, Gefährdung 12<sup>1</sup>  
 —, Heranziehen der Gleise von Anschlußbahnen als — 4<sup>8</sup>  
 — kann während der Bedienung nicht freigehalten werden 4<sup>7</sup> a  
 —, spitzbefahrene Anschlußweichen im — 4<sup>8</sup>  
 Durchschnittliches Gefälle siehe Gleisperrschuh  
 Eigenbetrieb auf der Anschlußbahn 5<sup>a e</sup> 8<sup>9</sup>  
 —, Umgrenzung des Triebfahrzeuges bei — 8<sup>9</sup>  
 Einfahren von Zügen in die Anschlußbahn, ohne anhalten zu müssen 4<sup>2</sup>  
 Einfahrsignal 11<sup>4</sup>  
 Einfahrweiche 11<sup>4</sup>  
 Eingleisige Strecke siehe Strecke  
 Eingriff, fremder — an Sicherungseinrichtungen 10<sup>1</sup> 2  
 Einmündungsweiche, gedachte Linie, die bei der Grenzmarke der — beginnt 12<sup>1</sup>  
 Einsperren des Bedienungszuges in der Anschlußbahn 5<sup>b</sup> 14<sup>7</sup>  
 Einzelheiten über die Bedienung einer Anschlußbahn 4<sup>9</sup>  
 Eisenbahngesetz siehe Bundesgesetz  
 Eisenbahnkreuzung 6<sup>1</sup> d 8<sup>1</sup> 4  
 —, Gleisperrschuh als Schutz einer — 8<sup>4</sup>  
 Elektrische Freigabe 4<sup>12</sup> 10<sup>6</sup> b 15  
 — Freigabeeinrichtung 4<sup>12</sup> 14<sup>15</sup>  
 Elektrischer Riegel 10<sup>1</sup> e 2<sup>d</sup>  
 — Weichenantrieb 10<sup>1</sup> b 2<sup>b</sup>  
 Endpunkt 6<sup>3</sup>  
 Entfernung des Hauptsignals bzw. der Trapeztafel vom Gefährpunkt 11<sup>3</sup> 4  
 — siehe auch Gleisperrschuh  
 Entrollende Fahrzeuge 6<sup>1</sup> b 9 12<sup>1</sup>  
 Entscheidung der Generaldirektion 4<sup>5</sup>  
 Erforderliche Abhängigkeiten 4<sup>12</sup> 10<sup>4</sup> 5<sup>6</sup>  
 Erfordernisse des Betriebes 4<sup>6</sup> 6<sup>1</sup> d  
 — — finanziellen und des kommerziellen Dienstes 6<sup>1</sup> d 8<sup>1</sup>  
 Erneuerung 2  
 Explosionsgefährliche Stoffe ein-, aus- oder umladen 5<sup>c</sup>  
 Fahrdienstleiter 4<sup>12</sup> 14<sup>15</sup>  
 Fahrleitungsschalter, Abhängigkeit zwischen Anschlußweiche und — 10<sup>5</sup>  
 Fahrweg 4<sup>12</sup> 12<sup>1</sup>  
 —, Flankenschutz für den — 12<sup>1</sup>  
 Fahrzeug, ausgeworfenes — 8<sup>2</sup> 5  
 Fahrzeugbewegungen, gegenseitige Gefährdung durch — in der Anschlußbahn und auf Gleisen der ÖBB 6<sup>1</sup> d  
 Fahrzeuge abstellen 4<sup>1</sup> 6<sup>3</sup>  
 Fahrzeuge aneinanderzukuppeln 6<sup>4</sup> d  
 — auswerfen siehe Gleisperrschuh  
 —, außergewöhnliche — 5<sup>e</sup>  
 —, aus der Anschlußbahn entrollende — 6<sup>1</sup> b 9 12<sup>1</sup>  
 — siehe auch Wagen und Wagengruppe  
 Falsches Gleis 14<sup>3</sup> bis 6  
 Fernstellung eines Gleisperrschuhes 10<sup>2</sup>  
 — von Weichen 10<sup>1</sup>  
 Feste Bauwerke 6<sup>1</sup> d 8<sup>1</sup>  
 Festhalten von Drehscheibe oder Schiebebühne 4<sup>11</sup> 9  
 — von Gleisperrschuhen in der aufgelegten Stellung 6<sup>2</sup>  
 Finanzieller Dienst siehe Erfordernisse  
 Flankenschutz 12  
 Flankenschutzeinrichtung 4<sup>7</sup> b 12<sup>13</sup> 12<sup>1</sup> 2 14<sup>7</sup> 15<sup>11</sup> 14<sup>15</sup>  
 —, Abhängigkeit der — von den Streckenblockeinrichtungen 13  
 —, elektrische Freigabe der — siehe elektrische Freigabe  
 —, Schloß der — 3<sup>5</sup> a  
 Freigabe, elektrische — 4<sup>12</sup> 10<sup>6</sup> b 15  
 Freigabeeinrichtung, elektrische — 4<sup>12</sup> 14<sup>15</sup>  
 Freistellung des Ausfahrsignals 15  
 — — Blocksignals 4<sup>7</sup>  
 — — Deckungssignals in der Grundstellung 11<sup>5</sup>  
 Fremder Eingriff an Sicherungseinrichtungen 10<sup>1</sup> 2  
 Gedachte Linie siehe Linie  
 Gefährpunkt, Abstand des Hauptsignals bzw. der Trapeztafel vom — siehe Abstand  
 —, Deckung siehe Deckung  
 Gefährdung des Durchrutschweges 12<sup>1</sup>  
 — — zu schützenden Gleisen durch ein ausgeworfenes Fahrzeug 8<sup>5</sup>  
 Gefährdungen, gegenseitige — durch Fahrzeugbewegungen in der Anschlußbahn und auf Gleisen der ÖBB 6<sup>1</sup> d  
 Gefälle siehe Gleisperrschuh und Neigung  
 Gegenrichtung siehe Deckung  
 Genehmigung durch die Generaldirektion 3<sup>7</sup> c 4<sup>14</sup> 5<sup>b</sup> f 6<sup>3</sup> 12<sup>1</sup> 4<sup>14</sup> 5<sup>15</sup> 14<sup>15</sup>  
 Generaldirektion, Bezeichnung 1  
 —, Entscheidung der — 4<sup>5</sup>  
 —, Genehmigung durch die — siehe Genehmigung  
 Geschwindigkeit bei maschinellem Verschub 5<sup>e</sup>  
 —, mit welcher die Anschlußweiche befahren werden soll 10<sup>3</sup>  
 Gleis der ÖBB 3<sup>2</sup> 4<sup>5</sup> c 6<sup>4</sup> 3<sup>4</sup> 6<sup>1</sup> 9  
 — der Strecke siehe Strecke  
 —, falsches — 14<sup>3</sup> bis 6  
 —, Hinfahrt auf dem falschen — 14<sup>4</sup>  
 —, Hinfahrt auf dem richtigen — 14<sup>3</sup>  
 —, richtiges — 14<sup>3</sup> bis 6  
 —, Rückfahrt auf dem falschen — 14<sup>3</sup> 5  
 —, Rückfahrt auf dem richtigen — 14<sup>4</sup> 6  
 — von Privatbahnen 3<sup>2</sup>  
 —, zu schützendes — 8<sup>2</sup> 5  
 — siehe auch Anschlußbahn, Hauptgleis und Nebengleis

- Gleisabschnitt 6 4 b
- Gleisfreimeldeanlage 10 2
- Gleiskreuzung 4 3 15 15  
— siehe auch Bestimmungen für die Kreuzung
- Gleisneigung 8 1  
— siehe auch Gleisperrschuh
- Gleisperrlichtsignale 12 4
- Gleisperrschuh 3 5 c 4 4 14 15  
—, Abhängigkeit siehe Abhängigkeit  
—, Abschluß sowohl der Anschlußbahn als auch des Gleises der ÖBB durch je einen — 6 1 d  
—, Abstand vom Abstellpunkt 6 3  
— als Abschluß der Anschlußbahn 6  
— als Abschluß für mehrere Anschlußbahnen 6 4 a  
— als Abschluß für mehrere Gleise einer Anschlußbahn 6 4 a  
— als Abschluß gegen Drehscheibe oder Schiebebühne 9  
— als Schutz einer Eisenbahnkreuzung 8 4  
—, Anbringen einer Auflaufplatte an einer Leit-, Schutz- oder Rillenschiene 8 6  
—, Anfahren von beiden Seiten 8 7 a  
—, Anordnung an zusammenlaufenden Gleisen 8 5  
—, Anordnung des Signalkörpers 8 8  
—, Anordnung gegenüber einer Leit-, Schutz- oder Rillenschiene 8 6  
— aus besonderen Gründen notwendig 6 1 d  
—, Ausrüstung mit Riegel 10 3  
—, Ausrüstung mit Signalkörper 4 10 8 7  
—, Auswerfen des Fahrzeuges zum zu schützenden Gleis hin 8 5  
—, Baubestimmungen 8  
—, beidseitig auswerfender — 10 4  
—, der — muß überblickt und gegen fremden Eingriff geschützt werden können 10 2  
—, durchschnittliches Gefälle vom Abstellpunkt bis zum — 6 3  
—, Entfernung bis zum Straßenrand 8 4  
—, Entfernung vom Abstellpunkt 6 3  
—, Entfernung von der Achse des zu schützenden Gleises 8 5  
—, Entfernung von der Grenzmarke 8 3  
—, Fernstellung 10 2  
—, Festhalten in der aufgelegten Stellung 6 2  
—, Freigabe zur Bedienung nur durch Bedienstete der ÖBB 6 1 d  
—, Gefälle zum — beträgt an einer Stelle mehr als  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  6 3  
—, Grenzwert für den Abstand zum Abstellpunkt 6 3  
— kann nicht angebracht werden 5 d  
—, maßgebendes Gefälle zum — 6 3 4  
—, maximales Durchschnittsgefälle zum — 6 3  
— mit Sperrklotz 6 3 8 3 b  
— ohne Sperrklotz 6 3 8 3 a  
—, Sicherungseinrichtung 10 2  
—, Umgrenzung des Triebfahrzeuges in bezug auf den — bei Eigenbetrieb 8 9  
—, Verbindungslinie vom — nach dem Abstellpunkt 6 3
- Grenzmarke 4 4 8 3 12 1
- Grenzwert siehe Gleisperrschuh
- Grundsätzlich, Begriffserklärung 3 7 a
- Grundstellung 4 7 b 10 6 14 15  
— eines Deckungssignals 11 5  
—, Festhalten von Drehscheibe sowie Schiebebühne in der — 9
- Haltstellung, Ausfahrtsignal in — verschlossen 14 1 2 3  
—, Hauptsignal in — verschlossen 14 1 2 4 bis 6
- Handhabungen 10 6 d
- Handvershub 6 4 f
- Hauptgleis 6 1 a 1 b
- Hauptsignal, Abstand vom Gefährpunkt 11 3 4  
—, Bedienung 4 7 15 8 bis 14  
— in Haltstellung verschlossen 14 1 2 4 bis 6  
— siehe auch Deckung und Deckungssignal
- Hebel 10 14 15
- Heranziehen von Anschlußweichen als Schutzweichen 12 3
- Hinfahrt auf dem falschen Gleis 14 4  
— — — richtigen Gleis 14 3
- Kennzeichen K 110 siehe Verschubhalttafel
- Kommerzieller Dienst siehe Erfordernisse
- Kraft, Verschub mittels maschineller oder tierischer — 6 4 e
- Kreuzung, Bestimmungen für die — zwischen einem Gleis einer Anschlußbahn und einem Gleis der ÖBB 4 3  
— siehe auch Eisenbahnkreuzung und Gleiskreuzung
- Lagepläne siehe Merkblatt
- Leitschiene 8 6
- Lichttraumprofil des zu schützenden Gleises 8 2
- Linie, gedachte —, die bei der Grenzmarke bzw. an der in Frage kommenden Stelle beginnt 4 4 6 1 c 12 1
- Maschinelle oder tierische Kraft für Verschub 5 e 6 4 e
- Maßgebendes Gefälle zum Gleisperrschuh 6 3 4
- Mechanische Weichenstellvorrichtung 10 1 d 2 c  
— —, Bedingungen für die Anwendung 10 1 2
- Mechanischer Riegel 10 1 f 2 e  
— —, Bedingungen für die Anwendung 10 1 2
- Merkblatt für die Anfertigung von Lageplänen 4 15
- Mittelstellwerk 4 12
- Nebengleis 6 1 b 1 c 7 9
- Neigung siehe Gleisneigung und Gleisperrschuh
- Neubau 2
- ÖBB 1  
— Gleis siehe Gleis der ÖBB
- Platzbeleuchtung, gute — 10 2
- Privatbahnen, Anschlußbahnen von — 3 2  
—, Gleise von — 3 2
- Punkt der Strecke, bis zu dem Bedienungszüge fahren dürfen 11 6  
— siehe auch Endpunkt

- Querung des anderen Streckengleises 15 15  
 Rampe 8 1  
 Raumabschnitt siehe Blockabschnitt  
 Räder ohne Spurkranz 5 a  
 Regel, in der —, Begriffserklärung 3 7 b  
 Richtiges Gleis 14 3 bis 6  
 Richtungswechsel, streckenblockmäßiger —  
 15 9  
 Riegel, elektrischer — 10 1 e 2 d  
 —, mechanischer — 10 1 2  
 Riegelhebel 10 6  
 Riegelschloß (Riegeldoppelschloß) 10 1 a  
 Riegelung von Anschluß- und Schutzweichen  
 sowie Gleisperrschuhen 10 1 bis 3  
 — — Drehscheibe oder Schiebebühne 4 11  
 Rillenschiene 8 6  
 Rollfahrzeugbetrieb 6 1 d 8 3  
 Rückfahrt auf dem falschen Gleis 14 3 5  
 — auf dem richtigen Gleis 14 4 6  
 Rückblockung 15 11 14  
 Schiebebühne 4 11 9  
 Schloß der Anschlußweiche 3 5 b 10 1  
 — — Flankenschutzeinrichtung 3 5 c 10 1 2  
 — siehe auch Apparatschloß und Doppelschloß  
 Schlüssel 10 6 14 15  
 — siehe auch Anschlußschlüssel  
 Schmalspurbahnen 6 1 d 8 3  
 Schutzschiene 8 6  
 Schutzweiche 3 5 c 4 4 6 1 9 10 1 3 4 6  
 —, Abhängigkeit siehe Abhängigkeit  
 —, Abschluß der Anschlußbahn mittels — 5  
 —, Begriffserklärung 3 4  
 —, fremder Eingriff 10 1  
 —, Heranziehen einer Anschlußweiche als —  
 12 3  
 Sicherheit, Wahrung der — 6 1 d 8 1  
 Sicherung von Anschlußweiche und von Flankenschutz-  
 einrichtung gegen das Umstellen  
 durch Unbefugte 4 13  
 — von Drehscheibe bzw. Schiebebühne 9  
 — wie für eine abzweigende Bahn 4 2  
 Sicherungsanlage 2 3 5 4 12 14  
 Sicherungseinrichtungen 10 14 1 3 4 15 8 10 12 13  
 —, fremder Eingriff an — 10 1 2  
 — für Anschluß- und für Schutzweichen 10 1  
 — für Gleisperrschuhe 10 2  
 Signal siehe Ausfahrtsignal, Bedienung, Block-  
 signal, Deckungssignal, Einfahrtsignal, Gleis-  
 sperrlichtsignale, Hauptsignal und Vor-  
 signal  
 Signalabhängigkeit 11 1 14 15  
 Signalkörper, Anordnung bei Gleisperr-  
 schuhen 8 8  
 —, Ausrüstung eines Gleisperrschuhes mit —  
 4 10 8 7  
 Sonstiger Beginn der Anschlußbahn 4 1  
 Sperrklotz siehe Gleisperrschuh  
 Spitzbefahrene Anschlußweichen im Durch-  
 rutschweg 4 8  
 Spurkranz, Räder ohne — 5 a  
 Stellen von Gleisperrschuhen und von Weichen  
 siehe Fernstellung  
 Stellhebel 10 6 c  
 Stellung von Signalen 4 7 10 6 c 14 15  
 Stellwerk 4 12 10 2  
 — siehe auch Anschlußstellwerk und Block-  
 postenstellwerk  
 Stoffe, explosionsgefährliche — ein-, aus- oder  
 umladen 5 c  
 Straße, Begriff 8 4  
 Straßenrand, Entfernung des Gleisperrschuhes  
 bis zum — 8 4  
 Straßenverkehrsordnung 8 4  
 Strecke 10 1 11 2 6 13 14 1 bis 6 15 8 10 12 13 15  
 —, eingleisige — 14 1 2 7 15 8 bis 11  
 —, Punkt der —, bis zu dem Bedienungszüge  
 fahren dürfen 11 6  
 —, zweigleisige — 14 3 bis 7 15 12 bis 15  
 — siehe auch Streckengleis  
 Streckenblockeinrichtungen, Abhängigkeit der  
 — von Anschlußweichen und Flanken-  
 schutzeinrichtungen 13  
 Streckenblockmäßig gewährleistet 15 11 14  
 Streckenblockmäßiger Richtungswechsel 15 9  
 Streckenblockung für eingleisige Strecke  
 14 2 7 15 9 11  
 — — zweigleisige Strecke 14 5 bis 7 15 12 14  
 — bis 16  
 Streckengleis 4 13 5 b 6 1 a 14 7  
 —, Querung 15 15  
 — siehe auch Gleiskreuzung und Strecke  
 Stützmauer 8 1  
 Tabelle 6 3  
 Teile der Blockabschnitte müssen frei von  
 Zügen sein 15 15  
 Tierische Kraft siehe Vershub  
 Triebfahrzeug 5 a 8 7 b 9  
 Umgrenzung des Triebfahrzeuges bei Eigen-  
 betrieb 8 9  
 Unbefugte, Sicherung von Anschlußweiche und  
 von Flankenschutzeinrichtung gegen das  
 Umstellen durch — 4 13  
 Veränderungen, dauernde — 2  
 Verbindungslinie siehe Gleisperrschuh  
 Verriegelung siehe Riegelung  
 Verschließen des Anschlußschlüssels im  
 Apparatschloß des Anschlußstellwerkes 14 7  
 Verschuß des Ausfahrtsignals in der Halt-  
 stellung 14 1 2 3  
 — — Blocksignals in der Haltstellung 14 1 2  
 — — Hauptsignals in der Haltstellung 14 1 2  
 4 bis 6  
 Vershubhalttafel 11 4

- Verschub in der Anschlußbahn und Zugfahrten finden gleichzeitig statt 12 1  
 — mit außergewöhnlichen Fahrzeugen 5 e  
 — mittels maschineller oder tierischer Kraft 6 4 e  
 — siehe auch Handverschub
- Verschubsignale 12 4
- Verwahrung des Anschlußschlüssels siehe Anschlußschlüssel
- Verzicht auf Abhängigkeit zwischen Anschlußweiche und Schutzweiche bzw. Gleissperrschuh 10 4
- Vorbeifahren des Bedienungszuges am freizeigenden Blocksignal 4 7 b
- Vorschrift siehe Bedienungsvorschrift
- Vorsignal, Anordnung 11 1
- Vorteile, betriebliche — 4 7 b
- Wagen 6 3  
 — siehe auch Fahrzeuge
- Wagenbewegungen siehe Fahrzeugbewegungen
- Wagengruppe 6 3
- Wahrung der Sicherheit 6 1 d 8 1
- Wärter 10 1 2 14 1 3 4 15 10 13
- Wärterstellwerk 4 12
- Wegübergänge siehe Eisenbahnkreuzung
- Weiche, Bestimmungen über Weichensignalkörper 4 10  
 —, elektrische Freigabe siehe elektrische Freigabe  
 —, Fernstellung 10 1  
 — muß überblickt und gegen fremden Eingriff geschützt werden können 10 1  
 — siehe auch Anschlußweiche, Einfahrweiche und Schutzweiche
- Weichenantrieb, elektrischer — 10 1 b 2 b
- Weichenriegel 10 1 bis 3
- Weichenschloß (Weichendoppelschloß) 10 1 c
- Weichensignalkörper 4 10
- Weichenstellvorrichtung siehe mechanische
- Weiterfahrende Bedienungszüge 4 7 b 15 16
- Weiterfahrt des Bedienungszuges 4 7 b 15 11
- Zentralstellwerk 4 12
- Zug siehe Bedienungszug und Bedienung
- Zugfahrten siehe Bedienung und Verschub
- Zugfolgestelle, deren Hauptsignal die Anschlußweiche in der Gegenrichtung deckt 14 2 6
- Zugführer 3 5 14 15
- Zungenprüfer 10 1 b 3
- Zurückfahren des Bedienungszuges vor das Blocksignal 4 7 a
- Zustimmung vom Anschlußstellwerk aus an den Bedienungsbahnhof 14 7
- Zweigleisige Strecke siehe Strecke

## Verzeichnis

jener Bestimmungen, die bestimmte Bedienstetengruppen kennen müssen

lfd. Nr.	Bedienstetengruppe	Punkte
1	Bedienstete, welchen die signaltechnische Fachprüfung vorgeschrieben ist	alle
2	Signalmeister und Signalwerkführer	1 3 1 bis 6 4 10 11 8 7 8 10 1 2 a bis e 4 6