

Beilage!

Österreichische Bundesbahnen

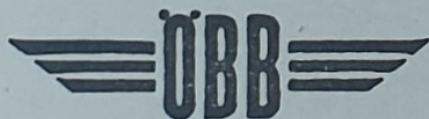
B 29

Dienstvorschrift

für das

Verhalten bei Frost und Schnee

1. Berichtigungsblatt



Ausgabe November 1958

Im Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen

Druck: Waldheim-Eberle, Wien, VII.
(101.9.0022/6000)

Vorbemerkungen

Das 1. Berichtigungsblatt zur DV B 29 enthält auch die seit ihrem Erscheinen nachrichtenblattmäßig verlautbarten Änderungen und Ergänzungen.

1. Handschriftliche Berichtigungen

Inhaltsverzeichnis.

Seite 5: „Der Marin'sche Schneepflug“ mit 6 Untertiteln, Seite 40 bis 46 (7 Zeilen), zu streichen.

In der vorletzten Zeile ist „SS 3“ zu streichen.

Verzeichnis der Bilder

Seite 6: Bild 22: Klima-Schneepflug IV (beide Zeilen streichen).

Bild 25: Klima-Spurräumer KR I (ganze Zeile streichen).

Bild 26: Der Klima-Vorsatzpflug (ganze Zeile streichen).

Verzeichnis der Beilagen.

Seite 7: streichen:

„Beilage 2. Marin'scher Schneepflug“.

„Beilage 3. Klima-Schneepflug K I und K II“.

„Beilage 4. Klima-Schneepflug K III und K IV“.

In der 11. Zeile unter Beilage 8 streichen: „SS 1“ sowie „und SS 3“.

Gegenstandsverzeichnis.

Seite 9: Unter Buchstaben B ist als 2. Zeile einzufügen:

„Bahnsteigräumwände ... Punkte Nr. 66, 100“.

Unter Buchstaben D ist in der 3. Zeile „Pkt. Nr. 91“ zu streichen.

Unter Buchstaben F ist in der 2. Zeile „Pkt. Nr. 79“ zu streichen und „Pkte. Nr. 104, 156“ sind anzufügen.

Seite 10: Unter Buchstaben K in der ersten Zeile „Kennzeichen“ sind die „Pkte. 82, 83“ zu streichen, in der letzten Zeile ist „Klima-Spurräumer“ und „Pkt. Nr. 100“ zu streichen.

Seite 10/11: Unter Buchstaben M sind alle Angaben zu streichen.

Seite 11: Unter Buchstaben S, 12. Zeile, zu streichen „Schneepflug, Bauart Marin, Pkte. Nr. 70—99“.

Seite 12: In der 8. Zeile statt „SS 3“ zu schreiben:
„Strecke Eisenerz—Vordernberg“ und in der
15. Zeile von oben zu streichen:
„Klima-Spurräumer“, („Spurräumflug, Pkt. 100“ bleibt).

Punkt 57: Der 3. Absatz ist zu streichen.

Im 4. Absatz sind in der ersten Zeile die Worte
„oder Spurräumer KR I“ zu streichen.

Punkt 64: In der 1. Zeile ist das Wort „mehrgeleisigen“ auf „mehr-
gleisigen“ und das Wort „Zugkreuzungen“ auf „Zugbegeg-
nungen“ zu berichtigen.

Punkt 67: Der 1. Absatz ist gänzlich zu streichen.

Im letzten Absatz ist die Zahl „91,“ samt Beistrich zu streichen.

Punkte 70 bis 99:

Der ganze Abschnitt „Der Marin'sche Schneepflug“ samt Über-
schrift und allen Untertiteln ist zu streichen.

Punkt 100: Der Klammerausdruck in der Überschrift ist zu berichtigen
auf: „(Beilagen 5 und 6)“ und Seite 48, 9. Zeile von unten
sind zu streichen die Wörter: „am vollkommensten ausgestal-
teten“.

Punkt 123: Seite 54, 4. bis 7. Zeile von unten: Angaben über Klima-
Spurräumer KR I sind zu streichen.

Punkt 136: In der 2. und 3. Zeile sind zu streichen „SS 1“ sowie
„und SS 3“.

Punkt 137: Beim 3. Absatz ist der letzte Satz zu streichen.

Beim 4. Absatz ist der letzte Satz wie folgt abzuändern:
„Je eine mit Dampf und Druckluft betätigte Signalpfeife dienen
als weitere Verständigungsmittel“.

Punkt 138: Im 2. Absatz, 2. Zeile von unten ist statt „Gruppe VII“ das
Wort „(Baudirektion)“ zu setzen.

Seite 63: In der Überschrift (13. Zeile von unten) und im Punkt 163.)
in der 1. Zeile ist „SS 3“ zu streichen.

Punkt 163: Abschnitt c) ist zu streichen.

Bild 22: Samt Text zu streichen.

Bild 23: Im Bildtext sind zu streichen: „Dies ist der am vielseitigsten verwendbare Schneepflug für Eisenbahnen.“, und nach „Bauart Linz 1942“ ist statt des Punktes ein Beistrich zu setzen. Weiters ist in der letzten Zeile nach „Spurräumer“ hinzuzufügen: „(Mittelräumer)“.

Bild 24: Am Schluß des Bildtextes ist anzufügen: „Spurräumflug (Mittelräumer), keilförmig, beidseitig auswerfend.“
Im Foto: „DR“ und „Halle“ streichen.

Bild 25: ist samt Text zu streichen.

Bild 26: ist samt Text zu streichen.

Beilagen 2, 3 und 4 sind zu streichen.

Beilage 5: Alle Angaben in der 5. Zeile über „Spurräumer KR I/1 bis 3“ sind zu streichen.

In der letzten Spalte ist beim Henschel-Klimaschneepflug, Bauart Linz 1942, die Beifügung „Schwerer“ zu streichen.

Beilagen 8 und 12:

Die Angaben über die alten österreichischen Schneeschleudern sind hinsichtlich der nicht mehr bestehenden SS 1 und SS 3 zu streichen.

2. Deckblätter

Verzeichnis der Bilder.

Seite 6: Unter Bild 30 anzufügen:

Bild 31. Kombiniertes Schneepflug (Wiederaufbaupflug, Baujahr 1954).

Bild 32. Kombiniertes Schneepflug (Wiederaufbaupflug, Baujahr 1954).

Bild 33. Schmalspurpflug (Baujahr 1954)."

Punkt 9: Ersatz für den ganzen Punkt:

9.) Vor dem ersten Schneefall sind mit den fahrbaren Räumgeräten Probefahrten durchzuführen. Hierbei ist auch das vollzählige und richtige Vorhandensein der nach den Bestimmungen der DV V 2 (Signalvorschrift) aufgestellten Kennzeichen für Schneeräumfahrten zu prüfen. Diese Schneeräumkennzeichen können an unveränderlichen Hindernissen als ständige Kennzeichen dauernd aufgestellt bleiben.

In der Nähe von Gleisen gelagerte Baustoffe und Gegenstände dürfen den Einsatz von Räumgeräten nicht behindern. Aus allen für maschinelle Schneeräumung in Aussicht genommenen Gleisen sind Bremsklötze und andere, von Zügen herabgefallene Teile zu entfernen.

Bei den Streckenfernsprechbuden sind — unbeschadet der bei den Räumfahrten anzuwendenden Vorsicht — die geeignet erscheinenden Schutzvorkehrungen gegen Beschädigung durch die ausgeworfenen Schneemassen zu treffen.

Punkt 11: Als neuer 2. Absatz ist einzufügen:

Die den Dienst der Bahnwärter betreffenden Maßnahmen bei Frost und Schnee sind in der DV B 25 Dienstvorschrift für Bahnwärter aufgezählt.

Punkt 13: Ersatz für den 1. Absatz:

13.) Das Ausrüsten der Lokomotiven mit festen Schneepflügen (L o k o m o t i v p f l ü g e n) hat die Streckenleitung durch die örtlich zuständige Zugförderungsleitung (Zugförderungsstelle) zu veranlassen. Hievon hat die Streckenleitung stets die Bundesbahndirektion zu verständigen, die ihrerseits alle anderen Zugförderungsleitungen (Zugförderungsstellen) unterrichtet, deren Lokomotiven die betreffenden Strecken befahren.

Als neuer 3. Absatz ist anzufügen:

Auf Strecken mit Triebwagenverkehr muß der rechtzeitigen Schneebeseitigung und ganz besonders der Spurrillenreinigung erhöhtes Augenmerk zugewendet werden.

Punkt 14: Ersatz für den 4. Absatz:

Die meisten Salze sind nur bis zu einer tiefsten Temperatur von -10°C erfolgversprechend anwendbar, da ihre Wirkung bei größerer Kälte stark abnimmt und schließlich ganz aufhört. Die anzuwendende Salzmenge muß im richtigen Verhältnis zu der zu beseitigenden Eismenge stehen; das Salz soll nicht auf einmal, sondern nach und nach in dünnen, gleichmäßigen Schichten in Zeitabständen von einigen Minuten aufgebracht werden. Frisch gefallener Schnee läßt sich durch Salzeinwirkung nicht so leicht auftauen wie kompaktes Eis.

Ersatz für den letzten Absatz:

Von den Laternen oder Linsen der beleuchtbaren Zeichen (DV V 2, Punkt 6), Warnlichtanlagen, sowie von Blendlinsen und Rückstrahlern an Schrankenschlagbäumen ist der anhaftende Schnee zu entfernen.

Punkt 21: Als neuer 3. Absatz ist einzufügen:

Durchlässige Zäune mit vertikaler Lattung ergeben längere leeseitige Schneeablagerungen als solche mit horizontaler Lattung.

Punkt 35: Als neuer 4. Absatz ist einzuschalten:

Betonkeile oder kegelförmige Betonhöcker, an Flachstellen im Gelände schachbrettartig aufgestellt, können die Wucht der Lawine nehmen und sie zum Stehen bringen (die Lawine wird aufgespalten und die einzelnen Lawinenarme prallen dann aufeinander). Unterhalb dieser Keile und Höcker werden Auffangbecken für überbordende Lawinenarme errichtet. Die kostspieligen Betonbauten lassen sich in günstigen Verhältnissen auch durch einfache Erdkegel oder Höcker in Drahtschotterbehälterbauweise ersetzen. Dieses System der Lawinenbremsen wird vorwiegend dort angewendet, wo das Gelände hinreichend flach ist und die Lawine von Natur aus Neigung zum Liegenbleiben besitzt.



Bild 31

Kombinierter Schneepflug (Wiederaufbaupflug), Baujahr 1954, einseitige Räumwandstellung nach links, gesenkter, einseitig arbeitender Spurräumflug (Mittelräumer), der den ausgeworfenen Schnee an die ausgelegte Bahnsteigräumwand weiterleitet.

Das Bild zeigt den ersten Arbeitsgang der Bahnhofsräumung entsprechend Bild 29.



Bild 32

Kombinierter Schneepflug (Wiederaufbaupflug), Baujahr 1954. Räumwand in Keilstellung; Seitenflügel angelegt; einseitig auswerfender Mittelräumer in Rechtsstellung, gehoben; Bahnsteigräumwand in Ruhestellung angelegt.



Bild 33

Schmalspurpflug, Baujahr 1954.

Räumwand in Keilstellung; Seitenflügel angelegt; keilförmiger Mittelräumer gehoben.

Punkt 40: Als neuer 3. Absatz ist anzufügen:

Bezüglich Aufstellung von Sicherungsposten und sonstiger bei Schneeräumarbeiten zu treffenden Unfallschutzvorkehrungen vgl. DV A 40, Teil V (Unfallverhütungsvorschrift).

Punkt 47: Ersatz für den ganzen Punkt:

47.) An Pflügen mit Profilüberschreitung stehen bei den Österreichischen Bundesbahnen verschiedene Typen rasch fahrender und vielseitig verwendbarer Klima-Schneepflüge in Verwendung, deren bewegliche Teile von einem Bedienungsstand aus zentral gesteuert und mit Druckluft (Bremsluft oder eigene Bedienungsluft) betätigt werden.

Punkt 49: Ersatz für den ganzen Punkt:

49.) Die Beschreibung der maschinellen Schneeräumgeräte wurde nur soweit in die vorliegende Dienstvorschrift aufgenommen, als es sich um Schienenfahrzeuge handelt und als es für das allgemeine Verständnis ihrer Bedienung und für die Kenntnis ihrer Wirkungsweise notwendig ist.

Für die Bedienung der zur Räumung von Bahnhofsvorplätzen, Zufahrts- und Ladestraßen usw. eingesetzten Kleinschneescheudern und -fräsen gelten die an die Einsatzdienststellen jeweils ergehenden Weisungen.

Punkt 66: Als neuer 3. Absatz ist anzufügen:

Die Wirtschaftlichkeit der Verwendung der bei einem Teil der Klima-Schneepflüge angebrachten besonderen auslegbaren Bahnsteigräumwände (Bilder 31 und 32) kann noch gesteigert werden, wenn die ein Räumhindernis bildenden Signal-, Licht- und Fahrleitungsmaste etc. entsprechend umgesetzt werden. Auf zweckentsprechende Aufstellung der Maste und Ausbildung der Bahnsteige ist daher schon bei Neu- und Umbauten zu achten.

Punkt 68: Ersatz für die letzten zwei Zeilen:

hervorrufen. Je nach den örtlichen Verhältnissen kann eine kurze Anfahrstrecke durch Ausschaufeln oder Zurückfahren freigemacht werden für einen Versuch, das Hindernis mit der Lokomotive allein zu überwinden. Andernfalls ist der Zug geschlossen oder in Teilen in den rückgelegenen Bahnhof zu führen. Das Zurückschieben hat wegen der damit verbundenen Entgleisungsgefahr mit der größten Vorsicht zu geschehen.

Punkt 100: Ersatz für die ersten 6 Absätze:

100.) Bei den Österreichischen Bundesbahnen sind verschiedene Typen von Klima-Schneepflügen in Verwendung (Bilder 21, 23, 24, 31 bis 33).

Die grundsätzliche Anordnung ist bei allen Pflügen die gleiche. Ein dreieckiges Traggerüst trägt vorne zwei Pflugwände mit unten schaufelförmiger Verlängerung. Wände und Wandschaufeln sind entweder beweglich und verschieden hoch einstellbar oder fest. Bewegliche Vorderwände ermöglichen wahlweise doppelseitige Räumung nach rechts oder links. Sie sind um eine an der Spitze des Traggerüstes befindliche senkrechte Welle drehbar. Für einseitige Räumung über längere Strecken wird die vorgeschwenkte Pflugwand durch Spreizstangen abgestützt. Das Zurückziehen der vorgeschwenkten Wand in die Keilstellung erfolgt durch Federkraft.

Für seitliche Profilerweiterung sind ausschwenkbare Seitenflügel mit Verlängerungsmöglichkeit (Anlenkflügel) seitlich am Traggerüst um vertikale Wellen derart beweglich, daß sie sich bei den schweren Typen beim Ausdrehen gleichzeitig auch absenken und bei dem durch Federkraft erfolgenden Einziehen gleichzeitig so weit heben, daß sie wieder in das Fahrzeugumgrenzungsprofil zurückkehren. Bei einzelnen Pflügen werden die Seitenflügel durch beidseitig beaufschlagte Kolben in drehbar angeordneten Arbeitszylindern ohne Federkraft betätigt.

Die meisten Schneepflüge sind mit einem heb- und senkbaren Spurräumflug (Mittelräumer) ausgerüstet, der entweder keilförmig oder drehbar, wahlweise rechts oder links einseitig auswerfend arbeitet. Der Mittelräumer reicht im abgesenkten Zustand bis 8 cm unter Schienenoberkante. Bei gesenktem Mittelräumer beträgt das Spiel

zwischen Mittelräumerschleifbacke und Schienenoberkante 10 mm. In Hochstellung liegt der Spurräumer, mechanisch verriegelt, innerhalb der Fahrzeugumgrenzungslinie. Vor jeder Rückwärtsbewegung muß er sich in verriegelter Hochstellung befinden.

Mehrere Schneepflüge sind mit besonderen Bahnsteigräumwänden (Bilder 31 und 32) ausgerüstet, die entweder links oder rechts von Hand ausgelegt und gegen den Pflug verspreizt werden können. Die Räumbreite kann durch ausziehbare Spreizstangen auf 3,005, 3,875 und 4,075 m festgelegt werden. Die Räumhöhe ist mit Rücksicht auf die verschiedenen Bahnsteighöhen zwischen 200 und 300 oder 400 mm verstellbar. Das Anheben der Wände auf die gewünschte Räumhöhe erfolgt im Stillstand mittels Winden, die unterhalb des Räumwandschwerpunktes angesetzt werden, oder mittels fix angebrachter Hebevorrichtung.

Bei den Klima-Schneepflügen befindet sich vorne über der Pflugspitze der Bedienungsstand mit der Antriebsarmatur für die beweglichen Pflugteile, von dem aus die Strecke frei überblickt werden kann. Bei den Wiederaufbaupflügen ist auch ein ausreichend großer Mannschaftsraum vorhanden.

Der Unterschied zwischen den einzelnen Pflugtypen liegt in ihrer verschiedenartigen Ausstattung mit den oben beschriebenen Räumteilen, in deren Abmessungen, Form und Beweglichkeit, im Trägerfahrzeug und in der Raumauteilung der Maschinen. Ursprünglich wurde der Pflug im Bedarfsfalle an eine Lokomotive als Vorsatzgerät montiert, jetzt wird er nur noch auf verschiedenen Trägerfahrzeugen bleibend eingebaut (Bilder 21, 23, 31 bis 33).

Punkt 104: Als neuer 2. Absatz ist einzufügen:

Vor Beginn der Fahrt, bei jedem Lokwechsel und bei jeder Trennung der Bremsleitung hat der Fahrtleiter vom Führerstand des Räumers aus durch Betätigung der Kurbel D in den Stellungen „B 1“ und „B 2“ die Wirksamkeit der Bremseinrichtung zu erproben. (Vgl. Punkt 100 und Beilage 6).

Punkt 105: Als neuer 2. Absatz ist einzufügen:

Bei schwierigen Streckenverhältnissen und abweichend von Beilage 6 ausgeführter Hebelanordnung kann ein zweiter Bedienungsmann erforderlich werden.

Punkt 137: Ersatz für den 1. Absatz:

137.) An der vorderen Brust des Fahrzeuges befindet sich das Schleuderrad. Der Dampfkessel und die Speisevorrichtung befinden sich im Vorderteil des Wagenkastens. Einen eigenen Fortbewegungsantrieb besitzen die Schleudern nicht. Sie müssen daher durch eine Lokomotive geschoben werden.

Punkt 156: Als neuer 2. Absatz ist einzufügen:

Bei Arbeitsfahrten auf zweigleisigen Strecken ist, falls Schnee über das Nachbargleis geschleudert wird, bei Aufrechterhaltung des Betriebes am Nachbargleis für eine sichere Verständigung der Schneeschleudern vor sich nähernden Zügen zwecks rechtzeitiger Einstellung der Schleudertätigkeit zu sorgen. Die Verantwortung hierfür trägt der Fahrtleiter. (Vgl. DV V 3.)

Nach Bild 30 und vor Beilage 1 sind neue Bildbeilagen (**Bild 31, Bild 32 und Bild 33**) einzukleben.

Beilage 5: Deckklappe, am Schluß der „Gegenüberstellung“ als neue zwei Querspalten nach „Henschel-Klima-Schneepflug, Bauart Linz 1942“, anzukleben.

Kombi- nierter Schneepflug (Wiederauf- baupflug, Baujahr 1954)	Ausc von mit 2 stang legba	Übertragbar, bei Dampfbetrieb 2 Turbolichtmaschi- nen 24 Volt, 0·5 kW, bei Elektrobetrieb 1 Trafo 1000 Volt, 24 Volt, 0·5 kW. Bei Untauglichkeit der vorgenannten Einrichtungen Fremdstrom aus Schiebelokomotive	Bahnsteig- räumwand, Räumbreite 3·005, 3·875 und 4·075 m. Räumhöhe 200 bis 400 mm über SOK einstellbar
Schmalspur- pflug (760 mm) Baujahr 1954	Ausc von 1· 1 S st	Übertragbar, bei Dampfbetrieb Turbolichtmaschine 24 Volt, 0·5 kW od. Fremdstrom aus Schiebelokomotive	

Klappe zu Beilage 5 „Gegenüberstellung“
(unten anzuzeigen)

Kombi- nierter Schneepflug (Wiederauf- baupflug, Baujahr 1954)	Ausdrehbar von Hand, mit 2 Spreiz- stangen fest- legbar, 2'00 m	Ausschwenkbar ----- einstellbar auf 2, 10, 18 und 27 cm	2'80	4'10 m	Anlenkflügel nicht vorhanden	Drehbar, einseitig auswerfend, 2'30 m breit, 0'70 m hoch	Nicht vorhanden, Unterkannte 10 cm über SOK festgelegt	Aus- musterungs- lokomotive der Reihe 52	Getrennte Anlage für Bedienungs- luft und Bremsluft, 2 Behälter je 400 l	Übertragbar, bei Dampftrieb 2 Turbolichtmaschi- nen 24 Volt, 0'5 kW, bei Elektrobetrieb 1 Trafo 1000 Volt, 24 Volt, 0'5 kW. Bei Untauglichkeit der vorgenannten Einrichtungen Fremdstrom aus Schiebelokomotive	Bahnsteig- raumwand, Räumbreite 3'005, 3'875 und 4'075 m. Räumhöhe 200 bis 400 mm über SOK einstellbar
Schmalspur- pflug (760 mm) Baujahr 1954	Ausdrehbar von Hand, 1'77 m, 1 Spreiz- stange	----- 25 cm über SOK	2'44	3'40 m	Anlenkflügel nicht vorhanden	2'04 m breit, 0'36 m hoch, 4 cm unter SOK	Nicht beweglich, ----- keine vor- handen	Ausge- musterter 4achsiger Schmalspur- güterwagen	Druckluftpumpe zweistufig, 1 Behälter 400 l	Übertragbar, bei Dampftrieb Turbolichtmaschine 24 Volt, 0'5 kW od. Fremdstrom aus Schiebelokomotive	