

DS 493

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion München

Vorschrift
für den Betrieb auf der Steilstrecke
Bad Reichenhall – Hallthurm

Gültig vom 29. Mai 1983 an

DS 493

DS 493

Deutsche Bundesbahn

Bundesbahndirektion München

Vorschrift
für den Betrieb auf der Steilstrecke
Bad Reichenhall – Hallthurm

Gültig vom 29. Mai 1983 an

DS 493

800, M 2001

Geschäftsführung: Bundesbahndirektion München

Druck: Bundesbahndirektion München

Verteilungsplan

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Hauptprüfungsamt und Prüfungsamt bei der BD München
Bundesbahndirektion München
Zentrale Transportleitung
Bundesbahn-Zentralämter
Bundesbahn-Betriebsämter München 3, Rosenheim
Bundesbahn-Maschinenämter München 1, Rosenheim
Generalvertretung Rosenheim der Bundesbahndirektion München
Bahnhöfe Freilassing, Piding, Bad Reichenhall, Bayrisch Gmain, Hallthurm,
Bischofswiesen, Berchtesgaden Hbf
Betriebswerk Freilassing, München Hbf
Bahnmeisterei Rosenheim
Nachrichtenmeisterei München 3, Rosenheim
Gleisbahnhof Augsburg-Oberhausen
Persönlich zuzuteilen den beteiligten
Fahrdienstleitern und Aufsichtsbeamten
Zugführern u. Zugschaffnern
Triebfahrzeugführern und Führern von Nebenfahrzeugen
Wagenuntersuchungsbeamten

Diese Vorschrift beruht auf den gemäß EBO § 35 Abs. 5 aufgestellten und mit Erlaß des Bundesministers für Verkehr - E 15/32.31.01/207 Bb 82 - vom 15. 12. 1982 eingeführten besonderen Vorschriften über das Bremsen auf der Steilstrecke Bad Reichenhall - Hallthurm.

Einführt mit Verfügung der Hauptverwaltung der deutschen Bundesbahn vom 21. Februar 1983 - 31.312 Bav 240 -.

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig vom an	Berichtigt	
			am	durch

Inhaltsverzeichnis

	Seite
§ 1 Triebfahrzeuge	5
§ 2 Wagen	5
§ 3 Nebenfahrzeuge	6
§ 4 Reihung der Regelfahrzeuge	7
§ 5 Bremsausrüstung, Radvorleger	7
§ 6 Bremsgewicht	8
§ 7 Besondere Kenntnisse des Zugpersonals, Besetzen der Triebfahrzeuge, Nebenfahrzeuge und Züge; Fortbildung	10
§ 8 Beförderung langer Ladungen	11
§ 9 Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke	11
§ 10 Fahrgeschwindigkeiten	12
§ 11 Bedienung der Bremsen	13
§ 12 Außergewöhnliche Vorkommnisse	13

Verzeichnis der Anlagen

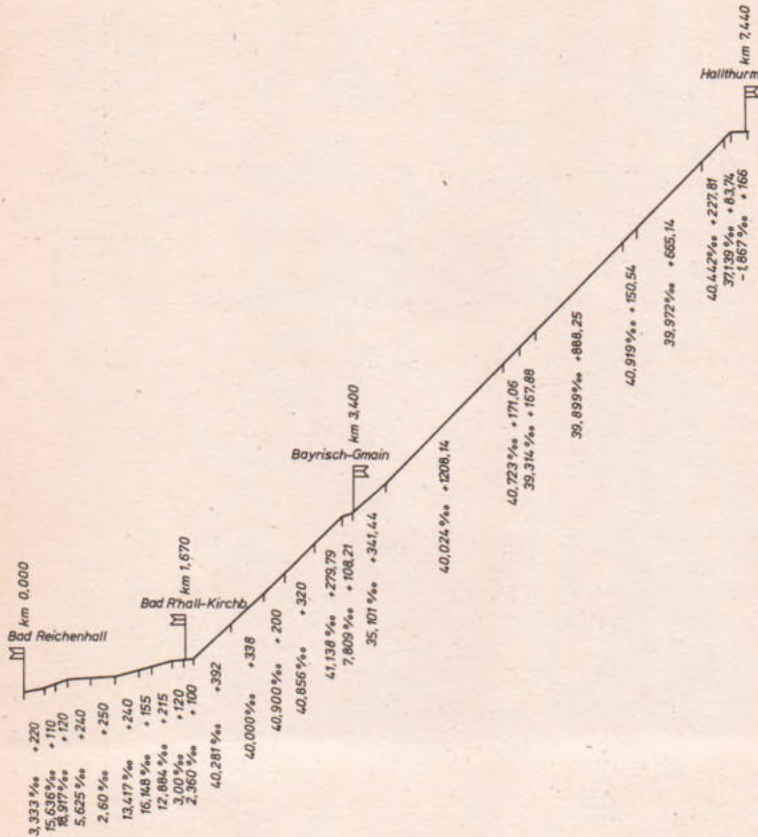
Anlage 1 Unterrichtsnachweis

Verzeichnis der Anhänge

Anhang I Einsatz von Nebenfahrzeugen

Vorbemerkungen

- (1) Die Steilstrecke Bad Reichenhall - Hallthurm im Bezirk der BD München liegt zwischen km 1,77 und 7,27 und hat eine größte maßgebende Neigung von 1:24 (40,8 ‰). Die Neigungsverhältnisse sind aus nachstehendem Bild zu ersehen.



- (2) Diese Vorschrift enthält nur die zusätzlichen Bestimmungen, die über den Rahmen der allgemein gültigen Vorschriften hinaus wegen der besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse zu beachten sind.
- (3) Die Bestimmungen dieser Vorschrift sind für die Bedienungsfahrten zwischen Bahnhof Bad Reichenhall und Anschlußstelle Saline nicht anzuwenden.

BESONDERE VORSCHRIFTEN
über das Bremsen auf der Steilstrecke
Bad Reichenhall - Hallthurm
und
SONSTIGE BESONDERE BESTIMMUNGEN

§ 1

Triebfahrzeuge

- (1) Auf der Steilstrecke sind zugelassen
- Zugelassene
Triebfahr-
zeuge**
- a) elektrische Triebfahrzeuge der Baureihen
103, 110/112, 111, 140, 141¹⁾, 144¹⁾, 150/151, 194¹⁾, 403,
420, 565, 491
- b) Diesel-Triebfahrzeuge der Baureihen
210, 211/212, 218, 260¹⁾, 261¹⁾, 290¹⁾, 291¹⁾, 601, 614, 627,
628
- c) Kleinlokomotiven
Köf II¹⁾ und III¹⁾
- (2) Alle Triebfahrzeuge müssen eine selbsttätige Druckluftbremse, Zusatzbremse sowie Hand-, Fuß- oder Feststellbremse haben. Die Triebfahrzeuge zu Abs. 1a) und b) sollen zusätzlich mit einer dynamischen Bremse ausgerüstet sein.
- Bremsaus-
rüstung der
Triebfahr-
zeuge**

§ 2

Wagen

- (1) Auf der Steilstrecke dürfen in Reisezügen nur Wagen mit Drehgestellen verwendet werden, die mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse ausgerüstet sind und eine Handbremse haben, die auf mindestens zwei Radsätze eines Wagens wirkt.
- Ausrüstung
der Wagen
in Reise-
zügen**
- (2) Die auf der Steilstrecke einzusetzenden Güterwagen und Bahndienstwagen sollen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse, die G-P-Wechsel hat, und mit Handbremse ausgerüstet sein.
- Bremsaus-
rüstung der
Güter- und
Bahn-
dienst-
wagen**

1) Triebfahrzeuge mit einlössiger Druckluftbremse

§ 3

Nebenfahrzeuge

Zulassung
von Neben-
fahrzeugen
u. Brems-
ausrüstung

- (1) Nebenfahrzeuge dürfen nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion München für die Steilstrecke zugelassen werden. Sie müssen eine auf alle Radsätze wirkende Bremse haben und die Anschrift tragen:

Zugelassen für die Steilstrecke
Bad Reichenhall – Hallthurm.

Anhang I

Nähere Bestimmungen über den Einsatz von Nebenfahrzeugen enthält der Anhang I. Vgl. auch § 6 Abs. 5.

Radvor-
leger und
Sicherung

- (2) Auf jedem Nebenfahrzeug sind zwei Radvorleger mitzuführen, die an den Schienen sicher befestigt werden können. Bei längerem Halten sind Nebenfahrzeuge außer durch Anziehen der Handbremse durch Radvorleger zu sichern. Der Führer des Nebenfahrzeuges sorgt dafür, daß vor der Weiterfahrt die Radvorleger abgenommen und die Handbremsen gelöst werden.

Brems-
probe

- (3) Die Bremsen müssen vor jedem Befahren der Steilstrecke vom Führer des Nebenfahrzeugs durch eine Bremsprobe auf Wirksamkeit geprüft werden. Wegen der Bremsprobe vgl. DS 915/1 Anh. VI.

Geschwin-
digkeit
bei Tal-
fahrt

- (4) Bei talwärts fahrenden Turmtriebwagen darf die Geschwindigkeit von 40 km/h, bei sonstigen Nebenfahrzeugen von 10 km/h oder 20 km/h – je nach Anschrift – nicht überschritten werden; wegen der Besetzung vgl. § 7 Abs. 2 und 3.

Motor als
Bremse

- (5) Bei Talfahrt ist neben der Fahrzeugbremse stets die Bremskraft des Motors einzusetzen. Es ist rechtzeitig der Gang einzuschalten, in dessen Geschwindigkeitsbereich die zulässige Geschwindigkeit liegt. Beim Befördern von Nebenfahrzeuganhängern ist die Bremse so zu bedienen, daß mehrmaliges Anlegen und Lösen kurz nacheinander vermieden wird.

Beför-
derung von
Güterwa-
gen

- (6) Ein Nebenfahrzeug mit einer Druckluftbremse der Regelfahrzeugbauart darf **einen** Güterwagen oder **einen** Bahndienstwagen mit einem Gesamtgewicht bis zu 20 t mitführen, sofern dies nach der Anschrift am Nebenfahrzeug für die Steilstrecke zugelassen ist.

- | | |
|---|--|
| <p>(7) Von einem Rottenkraftwagen Kl_v 53 darf nur ein bergwärts gekuppelter Anhänger mitgeführt werden, der mit einer Bremse der Kraftfahrzeugbauart ausgerüstet ist. Fahrzeuge mit Bremsen der Regelfahrzeugbauart dürfen nicht befördert werden.</p> | <p>Beförderung eines Anhängers durch Kl_v 53</p> |
|---|--|

§ 4

Reihung der Regelfahrzeuge

- | | |
|--|------------------|
| <p>(1) Bei talwärts fahrenden Zügen mit einer Lokomotive oder mit zwei Lokomotiven müssen diese stets an der Spitze sein. Mehr als zwei Lokomotiven dürfen in einen Zug nicht eingestellt werden; ebenso dürfen Lokomotivzüge aus höchstens zwei Lokomotiven bestehen, die beide besetzt und an die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse angeschlossen sein müssen.</p> | <p>Talfahrt</p> |
| <p>(2) Bei bergwärts fahrenden Zügen mit einer Lokomotive soll diese in der Regel an der Spitze sein, ausgenommen bei Wendezügen. Werden zwei Lokomotiven verwendet, ist die zweite Lokomotive als Schiebelokomotive am Zugschluß einzustellen. Schiebelokomotiven sind stets durch die Schraubenkupplung mit dem Zug zu kuppeln und an die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse anzuschließen.</p> | <p>Bergfahrt</p> |

§ 5

Bremsausrüstung, Radvorleger

- | | |
|--|---------------------|
| <p>(1) Reisezüge und Güterzüge müssen mit durchgehender selbsttätiger Druckluftbremse gefahren werden, und alle Wagen müssen an die Bremse angeschlossen sein. Die eingeschalteten Bremsen müssen zu Beginn der Teilstreckenfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen unterwegs aus, ist nach § 12 zu verfahren.</p> | <p>Allgemeines</p> |
| <p>(2) Bei Zügen, die bergwärts fahren, muß das letzte Fahrzeug eine wirkende Druckluftbremse haben.</p> | <p>Schlußbremse</p> |
| <p>(3) Von jedem Güterzug sind zwei Radvorleger mitzuführen, die an den Schienen sicher befestigt werden können.</p> | <p>Radvorleger</p> |

§ 6

Bremsgewicht**Mindest-
brems-
hundertstel**

(1) Folgende Brems-hundertstel dürfen nicht unterschritten werden:

a) bei Bergfahrt

48 Mindestbremshundertstel in Bremsart R/P und

49 Mindestbremshundertstel in Bremsart G,

b) bei Talfahrt

Zulässige Geschwindigkeit bis zu	20	25	30	35	40	45	50	km/h
Mindestbrems- hundertstel								
Bremsart R/P	48 ¹⁾	52 ¹⁾	57 ¹⁾	64	71	81	92	
Bremsart G	49	55	63	71	81	-	-	

**Anzurech-
nendes
Bremsge-
wicht bei
Triebfahr-
zeugen**(2) a) Bei Triebfahrzeugen ist das für die Steilstrecke besonders an-
geschriebene Bremsgewicht anzurechnen. Fehlt diese zusätzliche
Bremsgewichtsanschrift, sind entsprechend der eingestellten
Bremsstellung

1. bei einlösiger Lokomotivbremse 80 % des Bremsgewichtes
der Bremsstellung P oder G,
2. bei, mehrlössiger Lokomotivbremse das Bremsgewicht der
Bremsstellung P oder G

anzurechnen. Bei Triebfahrzeugen in Bremsstellung R dürfen nur
die Bremsgewichte der Bremsstellung P angerechnet werden.b) Das Bremsgewicht der dynamischen Bremse darf nicht ange-
rechnet werden.

1) gilt nicht für Züge mit scheibengebremsen Wagen (vgl. Abs. 3)

- (3) Bei Reisezugwagen in Bremsstellung R dürfen nur die Bremsgewichte der Bremsstellung P angerechnet werden. Züge mit scheibengebremsten Wagen müssen bei Talfahrt auch bei Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h mindestens 64 Brems Hundertstel haben. Die Bremsgewichte von Güterwagen und Bahndienstwagen mit einlösender Druckluftbremse dürfen nicht angerechnet werden.

Anzurechnendes Bremsgewicht bei Reisezugwagen

- (4) Für Wagen in Bremsstellung R oder P ist anzurechnen

bei KE-GPR	)	
KE-GPR-A	)	
KE-GP-A	)	Bremsen
Hik-GPR	)	

Bremsbauart und anzurechnendes Bremsgewicht

das Bremsgewicht der Bremsstellung P.

Für Wagen mit anderen Bremsbauarten ist das Bremsgewicht der Bremsstellung P oder das Eigengewicht anzurechnen, wenn dieses kleiner ist als das Bremsgewicht der Bremsstellung P.

- (5) Für Nebenfahrzeuge mit Druckluftbremsen der Regelfahrzeugbauart ist das für die Steilstrecke besonders angeschriebene Bremsgewicht anzurechnen.

Anzurechnendes Bremsgewicht bei Nebenfahrzeugen

- (6) Bei einem Güterwagen oder Bahndienstwagen, der von einem Nebenfahrzeug mitgeführt wird, sind nur 80 % des Bremsgewichtes der Bremsstellung P anzurechnen. Bei Wagen mit Bremsstellung G sind nur 40 % des Bremsgewichtes anzurechnen. Das Bremsgewicht von Wagen mit einlösender Druckluftbremse darf nicht angerechnet werden.

Anzurechnendes Bremsgewicht bei Beförderung von Güterwagen und Bahndienstwagen durch Nebenfahrzeuge

§ 7

**Besondere Kenntnisse des Zugpersonals,
Besetzen der Triebfahrzeuge,
Nebenfahrzeuge und Züge, Fortbildung**

- Befähigung** (1) a) Auf der Steilstrecke dürfen nur Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen eingesetzt werden, die die Bestimmungen dieser Vorschrift genau kennen und die Triebfahrzeuge oder Nebenfahrzeuge zuverlässig bedienen können. Die Kenntnis der Bestimmungen dieser Vorschrift ist Teil der Streckenkenntnis und fällt unter die Selbstüberwachung gemäß DS 948 A (Zugföhrungsvorschrift) oder DS 931/2 (Nebenfahrzeugvorschrift). Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen, die die Steilstrecke schon vor Inkrafttreten der Steilstreckenvorschrift befahren haben, bestätigen die Kenntnis der Bestimmungen durch Unterschrift. Beim Ersterwerb der Streckenkenntnis nimmt der Dienststellenleiter des Bw Freilassing oder sein Vertreter eine formlose Prüfung und eine Prüfungsfahrt ab, deren Bestehen auf dem Vordruck 041 D 04 bescheinigt wird.
- b) Die Befähigung zum Befahren der Steilstrecke erlischt mit dem Verlust der Streckenkenntnis.
- Besetzen der Triebfahrzeuge und Nebenfahrzeuge** (2) Die führenden Triebfahrzeuge und die Nebenfahrzeuge sind bei Talfahrt zweimännig zu besetzen. Der Beimann, der bei Zügen vom Zugbegleitpersonal gestellt werden kann, muß in der Lage sein, den Zug zum Halten zu bringen und zu sichern.
- Besetzen der Züge mit Zugbegleitern** (3) Die Züge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen. Im Zugbegleitdienst dürfen nur Mitarbeiter verwendet werden, die die Bestimmungen dieser Vorschrift genau kennen.
- Unter- richtung** (4) Die Zugpersonale und Führer von Nebenfahrzeugen, die ständig oder auch nur gelegentlich auf der Steilstrecke eingesetzt sind, haben einmal im Jahr an einem zusätzlichen Fortbildungsunterricht über den Betrieb auf der Steilstrecke teilzunehmen, der auf vier Stunden festgesetzt wird. Im Unterricht sind insbesondere die Maßnahmen bei außergewöhnlichen Vorkommnissen (vgl. § 12) und das Anhalten der Züge durch Zugbegleiter als Beimann (vgl. Abs. 2) zu behandeln. Den Zeitpunkt der Unterrichtsveranstaltungen bestimmt die Bundesbahndirektion München.

- | | |
|---|--|
| <p>(5) Der Besuch und die Durchführung sind in einem Unterrichtsnachweis nach dem Muster der Anlage 1 zu bestätigen; die Heimatdienststellen überwachen, daß auf der Steilstrecke nur Mitarbeiter eingesetzt werden, die den zusätzlichen Fortbildungsunterricht besucht haben.</p> | <p>Unterrichtsnachweis
<u>Anlage 1</u></p> |
|---|--|

§ 8

Beförderung langer Ladungen

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Ladungen, die auf mehr als zwei Wagen aufliegen, dürfen auf der Steilstrecke nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion München befördert werden.</p> | <p>Ungewöhnliche
Ladungen</p> |
| <p>(2) Zwei durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen mit einer Ladung aus langen Schienen, Betonrunden usw. dürfen nur in Güterzügen oder Arbeitszügen befördert werden.</p> | <p>Zugelassene
Züge</p> |
| <p>(3) Alle Wagen müssen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse und sollen mit Handbremse ausgerüstet sein. Die Wagen müssen mit der Schraubenkupplung verbunden sein.</p> | <p>Bremsbauart, Kupeln der
Wagen</p> |
| <p>(4) Abweichend von den Beladevorschriften dürfen bei Schienenwagen die Schienen nur in einer Lage verladen sein.</p> | <p>Schienenwagen</p> |

§ 9

Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke

- | | |
|--|------------------------------------|
| <p>(1) a) Vor der Talfahrt ist zwischen Hp Winkl und Bf Hallthurm die Wirksamkeit der dynamischen Bremse zu prüfen. Bei Eis und Schnee haben sich die Triebfahrzeugführer außerdem zusätzlich durch eine Betriebsbremsung von der ausreichenden Bremswirkung der Druckluftbremse zu überzeugen.</p> <p>b) Im Bf Hallthurm ist bei allen Zügen vor der Talfahrt eine volle Bremsprobe auszuführen. Sie kann durch eine vereinfachte Bremsprobe (Prüfung am letzten Fahrzeug) ersetzt werden, wenn im Zuganfangsbahnhof Berchtesgaden eine volle Bremsprobe ausgeführt und danach weder die Zugbildung verändert noch die Verbindung der Fahrzeuge untereinander vorübergehend getrennt wurde.</p> | <p>Bremsprobe vor
Talfahrt</p> |
|--|------------------------------------|

- c) Bei einzeln fahrenden Triebfahrzeugen ohne Drehgestelle haben die Triebfahrzeugführer im Bf Hallthurm die Bremsklötze der Triebfahrzeuge auf festes Anliegen und auf Brüche zu prüfen. Werden Bremsstörungen oder Materialfehler festgestellt, hat der Triebfahrzeugführer zu entscheiden, ob das Triebfahrzeug noch allein fahren kann. Die Triebfahrzeuge müssen stets in der wirksamsten Bremsstellung gefahren werden.

Bremsprobe vor Bergfahrt

- (2) Bei bergwärts fahrenden Zügen ist vor Befahren der Steilstrecke auf dem Bf Bad Reichenhall eine volle Bremsprobe durchzuführen. Sie darf bei Zügen aus Richtung München frühestens auf dem Bf Freilassing, bei Zügen aus Richtung Salzburg frühestens auf dem Bf Salzburg durchgeführt werden. Sofern nach Durchführung der vollen Bremsprobe auf einem der Unterwegsbahnhöfe die Verbindung der Fahrzeuge untereinander vorübergehend getrennt oder die Zugbildung verändert wurde, ist vor der Weiterfahrt der Züge eine Bremsprobe durchzuführen. Wegen der Bremsprobe vgl. DS 915/1.

**Sandstreu-
einrichtung**

- (3) Vor dem Befahren der Steilstrecke haben sich die Triebfahrzeugführer und die Führer von Nebenfahrzeugen zu überzeugen, daß die Sandstreuereinrichtung einwandfrei arbeitet und ausreichend Sandvorrat vorhanden ist.

§ 10

Fahrgeschwindigkeiten

**Zulässige
Geschwin-
digkeit**

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Steilstrecke beträgt:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| a) bei Bergfahrt | 50 km/h |
| b) bei Talfahrt für | |
| 1. Reisezüge | 50 km/h |
| 2. Güterzüge | 40 km/h |
| 3. Einzeln fahrende
Triebfahrzeuge | 50 km/h |
| 4. Arbeitszüge | 30 km/h |
| 5. Turmtriebwagen | 40 km/h |
| 6. Sonstige Nebenfahrzeuge | 10 km/h oder
20 km/h
- je nach Anschrift -
(vgl. § 3 Abs. 4) |

§ 11

Bedienung der Bremsen

Bei Talfahrt ist bei Triebfahrzeugen, die mit dynamischer Bremse ausgerüstet sind, die Fahrgeschwindigkeit der Züge in erster Linie mit dieser Bremse zu regeln. Zusätzlich ist stets die Druckluftbremse einzusetzen.

§ 12

Außergewöhnliche Vorkommnisse

- (1) Muß ein Zug auf der Steilstrecke anhalten, hat der Triebfahrzeugführer darauf zu achten, daß er den Zug sicher in der Gewalt behält. Bei einem unvorhergesehenen Halt – außer durch Haltstellung eines Signals – hat der Triebfahrzeugführer Notsignal (Signal Zp 5) zu geben.

Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter haben sofort nach dem Anhalten alle Handbremsen fest anzuziehen.

Zum Sichern eines Güterzugs bei längerem Halten sind außerdem die Radvorleger zu verwenden. Der Zugführer sorgt dafür, daß vor der Weiterfahrt die Radvorleger abgenommen und die Handbremsen gelöst werden.

Maßnahmen bei Halt auf der Steilstrecke
- (2) Wird bei einem lokomotivbespannten Zug die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse unbrauchbar, ist der Zug sofort anzuhalten. Ist Hilfe erforderlich (Hilfslok), fordert sie der Zugführer unverzüglich an. Die Weiterfahrt als handgebremster Zug ist nicht erlaubt.

Druckluftbremse unbrauchbar bei Zugfahrt
- (3) Bei Ausfall einzelner Wagenbremsen ist eine neue Bremsberechnung durchzuführen; für die Talfahrt ist die zulässige Geschwindigkeit nach § 6 Abs. 1 zu bestimmen. Werden die nach § 6 Abs. 1 geforderten Mindestbremsenhundertstel nicht erreicht, ist sinngemäß nach vorstehendem Abs. 2 zu verfahren. Das letzte Fahrzeug eines Zuges muß eine wirkende Bremse haben.

Ausfall einzelner Wagenbremsen
- (4) Soll ein Zug von der Steilstrecke abgeschleppt werden, muß das abschleppende Triebfahrzeug talwärts stehen. Bleibt ein Zug mit ordnungsgemäß wirkender selbsttätiger Druckluftbremse bei der Bergfahrt auf der Steilstrecke liegen, darf er auch von der Bergseite her abgeschleppt werden.

Ansetzen der Hilfslok beim Abschleppen

Druckabfall
im haupt-
luftbehälter

- (5) Sinkt der Druck im Hauptluftbehälter unter 6 bar (TVT 5,5 bar), ist nach Abs. 2 zu verfahren.

Ungenü-
gende
Bremsbe-
wirkung

- (6) Ist bei der Talfahrt der Druck in der Hauptluftleitung durch die Bedienung der Bremsen auf 4 bar abgesenkt worden und droht die Geschwindigkeit des Zuges trotzdem die zulässige Geschwindigkeit zu überschreiten, so ist der Zug sofort mit Schnellbremsung anzuhalten und es ist weiter nach Abs. 2 zu verfahren.

Dynami-
sche
Bremsen un-
brauchbar
bei Zug-
fahrt

- (7) Wird bei einem lokomotivbespannten Zug die dynamische Bremse unbrauchbar, ist mit der durchgehenden selbsttätigen Druckluftbremse zu bremsen. Tritt dabei die Druckluftbremse des Triebfahrzeuges nicht in Tätigkeit, ist das Triebfahrzeug mit der Zusatzbremse vorsichtig zu bremsen. Die Geschwindigkeit darf bei der Weiterfahrt 10 km/h nicht überschreiten.

Dynami-
sche
Bremsen un-
brauchbar
bei Lz

- (8) Ein Triebfahrzeug mit schadhafter dynamischer Bremse darf als Lokomotivzug mit einer anderen Lokomotive, deren Bremsrichtungen in Ordnung sind, befördert werden.

Sicherung
bei Arbei-
ten unter
Fahrzeugen

- (9) Muß unter einem auf der Steilstrecke zum Halten gekommenen Fahrzeug gearbeitet werden, sind alle Handbremsen fest anzuziehen; außerdem ist ein Güterzug durch die Radvorleger zu sichern (vgl. Abs. 1). Vorher darf der Triebfahrzeugführer seinen Führerraum nicht verlassen. Vor dem Lösen der Handbremsen und dem Abnehmen der Radvorleger hat der Triebfahrzeugführer seinen Platz im Führerraum einzunehmen und die Druckluftbremse anzulegen.

Bei Nebenzugfahrzeugen ist sinngemäß zu verfahren (vgl. § 3 Abs. 2).

Deutsche Bundesbahn

BD

Bf/Bw

Unterrichtsnachweis

für auf der Steilstrecke Bad Reichenhall – Hallthurm eingesetzte Zugpersonale
und Führer von Nebenfahrzeugen

Ich bestätige hiermit, daß ich die Bestimmungen der Vorschrift für den Betrieb auf
der Steilstrecke Bad Reichenhall – Hallthurm – DS 493 – genau kenne und mit
den mir obliegenden Aufgaben eingehend vertraut bin.

Name und Vorname	Dienst- bezeichnung	Unterrichtung	
		Datum	durch

Muster (selbst herstellen)

Einsatz von Nebenfahrzeugen

(1) Auf der Steilstrecke dürfen folgende DB-eigene Baumaschinen eingesetzt werden:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| a) Schotterplaniermaschine SSP 90 | 97 16 36 003 12-3 |
| b) Schotterpflug Sk 73 | 97 16 63 007 12-0 |
| c) Gleishubblader VG 17 | 97 17 36 007 12-3 |
| d) Gleishubblader VG 17 | 97 17 36 008 12-1 |
| e) Universalstopfmaschine 07-275 | 97 43 22 005 12-1 |
| f) Zweiswellenstopfmasch. 08-32 | 97 40 66 009 12-3 |
| g) Zweiswellenstopfmasch. 08-32 | 97 40 66 012 12-7 |
| h) Universalstopfmasch. 08-275 | 97 43 28 001 12-4 |

(2) Mit Ausnahme der folgenden Baumaschinen dürfen keine weiteren unternehmer-eigenen Baumaschinen auf der Steilstrecke eingesetzt werden:

Bettungsreinigungsmaschine RM 74 97 11 34 501 12-3

Fa. Hubert, Nürnberg

RM 74 97 11 34 502 12-1

Fa. Ditandy, Köln

(3) Der Klv 96 kann ohne Einschränkung, die Klv 11, 12, 50, 51, 61 und 95 dürfen auf der Steilstrecke nicht eingesetzt werden. Wegen des Einsatzes des Klv 53 mit Anhänger vgl. § 3 Abs. 7.

