

DS 497

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Karlsruhe

Vorläufige Vorschrift
für den Betrieb auf der Steilstrecke
Hirschsprung - Hinterzarten

- Gültig vom 1. Dezember 1983 an -

DS 497

Geschäftsführung: Bundesbahndirektion Karlsruhe
Druck: Bundesbahndirektion Karlsruhe

Verteilungsplan

- (1) Bundesminister für Verkehr
Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Hauptprüfungsamt und Prüfungsämter bei den Bundesbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart
Bundesbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart
Zentrale Transportleitung
Bundesbahn-Zentralämter
Bundesbahn-Betriebsämter
Bundesbahn-Maschinenämter
Generalvertretungen
der Bundesbahndirektion Karlsruhe
Betriebswerke
Nachrichtenmeistereien
Bahnmeistereien
Bahnhöfe
Gleisbahnhof
Bundesbahnschule Karlsruhe
- (2) Persönlich zuzuteilen - soweit beteiligt -
Fahrdienstleitern und Aufsichtsbeamten
Zugführern, Triebfahrzeugführern und Führern von Nebenfahrzeugen
Wagenuntersuchungsbeamten

Diese Vorschrift beruht auf den gemäß EBO § 35 Abs. 5 aufgestellten und mit Erlass des Bundesministers für Verkehr vom 28.10.1983 E 15/32.31.01/323 Bb 83 eingeführten besonderen Vorschriften über das Bremsen auf der Steilstrecke Hirschsprung - Hinterzarten.

Eingeführt mit Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 15.11.1983 - 31.312 Bav 112 -.

Diese Vorschrift ersetzt die Ausgabe vom 01. Dezember 1963.

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berich- tigung	Bekanntgegeben durch	Gültig vom an	Berichtigt	
			am	durch

Inhaltsverzeichnis

Seite

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

Verzeichnis der Anlagen

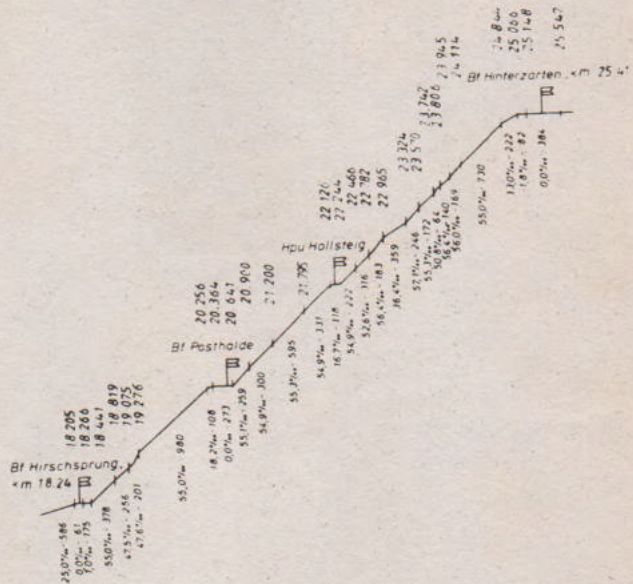
Anlage 1	Unterrichtsnachweis	15
----------	---------------------------	----

Verzeichnis der Anhänge

Anhang I	Einsatz von Nebenfahrzeugen	16
----------	-----------------------------------	----

Vorbemerkungen

- (1) Die Steilstrecke Hirschsprung - Hinterzarten liegt zwischen km 18,24 und km 25,41 und hat eine größte maßgebende Neigung von 1 : 18 (55 ‰). 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.

...

Besondere Vorschriften

Über das Bremsen auf der Steilstrecke
Hirschsprung - Hinterzarten und sonstige
besondere Bestimmungen

§ 1

Triebfahrzeuge

- Zugelassene Lokomotiven (1) Auf der Steilstrecke sind zugelassen
- a) elektrische Lokomotiven der Baureihen 110, 111, 120, 139¹⁾, 151, 194¹⁾
 - b) Diesel-Lokomotiven der Baureihen 215, 218
- Bremsausrüstung der Lokomotiven (2) Alle Lokomotiven müssen eine selbsttätige Druckluftbremse, Zusatzbremse sowie Hand- oder Feststellbremse haben und zusätzlich mit einer dynamischen Bremse ausgerüstet sein.

§ 2

Wagen

- Ausrüstung der Reisezugwagen (1) Auf der Steilstrecke dürfen nur Reisezugwagen mit Drehgestellen verwendet werden, die mit selbsttätiger, mehrlössiger Druckluftbremse ausgerüstet sind und eine Handbremse haben, die auf mindestens 2 Radsätze eines Wagens wirkt.
- Bremsausrüstung der Güter- und Bahndienstwagen (2) Die auf der Steilstrecke einzusetzenden Güterwagen und Bahndienstwagen sollen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse, die G-P-Wechsel hat, und mit Handbremse ausgerüstet sein.

§ 3

Nebenfahrzeuge

- Zulassung von Nebenfahrzeugen, Bremsausrüstung (1) Nebenfahrzeuge dürfen nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion Karlsruhe zugelassen werden. Sie müssen eine auf alle Radsätze wirkende Bremse haben und die Anschrift tragen:
- Zugelassen für die Steilstrecke
Hirschsprung - Hinterzarten.

...

1) Lokomotive mit einlössiger Druckluftbremse

Anhang -

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

Radvorleger
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 Handbremsen durch Radvorleger zu sichern. Der Führer des Nebenfahrzeuges sorgt dafür, daß vor der Weiterfahrt die Radvorleger abgenommen und die Handbremsen gelöst werden.

Bremsprobe

- (3) Die Bremsen müssen vor jedem Befahren der Steilstrecke vom Führer des Nebenfahrzeuges durch eine Bremsprobe auf Wirksamkeit geprüft werden.

Wegen der Bremsprobe vgl. DS 915/1 Anh VI.

Geschwindigkeit

- (4) Bei talwärts fahrenden Turmtriebwagen darf die Geschwindigkeit von 30 km/h, bei sonstigen Nebenfahrzeugen die angeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden; wegen der Besetzung vgl. § 8 Abs. 2.

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.

Beförderung
eines Güterwagens
oder Bahndienst-
wagens

- (6) Ein Nebenfahrzeug mit einer Druckluftbremse der Regelfahrzeugbauart und ein Turmtriebwagen mit WA-Bremse dürfen nur einen Güterwagen oder einen Bahndienstwagen - jeweils mit mehrlössiger Druckluftbremse und mit einem Gesamtgewicht bis zu 20 t - mitführen, sofern dies nach der Anschrift am Nebenfahrzeug für die Steilstrecke zugelassen ist.

Beförderung
eines Anhängers
durch Klv 53

- (7) Von einem Rottenkraftwagen Klv 53 darf nur ein bergwärts gekuppelter Anhänger mitgeführt werden, der mit einer Bremse der Kraftfahrzeugbauart ausgerüstet sein muß.

...

§ 4

Reihung der Regelfahrzeuge

- Talfahrt (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 einem Zug nicht eingestellt werden; ebenso dürfen Lokomotivzüge aus höchstens zwei Lokomotiven bestehen, die beide besetzt und an die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse angeschlossen sein müssen.
- Bergfahrt (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 Vorspann oder als Schiebelokomotive am Schluß des Zuges einzustellen. Bei Verwendung von drei Lokomotiven sind zwei Lokomotiven an der Spitze und die dritte Lokomotive als Schiebelokomotive am Schluß des Zuges einzustellen. Schiebelokomotiven sind stets durch die Schraubenkupplungen mit dem Zug zu kuppeln und an die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse anzuschließen.

§ 5

Bremsausrüstung, Radvorleger

- Allgemeines (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 Zugfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen unterwegs aus, ist nach § 12 zu verfahren.
- Schlußbremse (2) Bei Zügen, die bergwärts fahren, muß das letzte Fahrzeug eine wirkende Druckluftbremse haben.
- Radvorleger (3) Auf jedem Reisezug sind vier, auf jedem Güterzug acht Radvorleger mitzuführen, die an den Schienen sicher befestigt werden können.

...

§ 6

Bremsgewicht

Mindestbremshundertstel,
Bremsart

- (1) Folgende Bremshundertstel dürfen nicht unterschritten werden:

a) bei Bergfahrt

54 Mindestbremshundertstel in Bremsart R/P ¹⁾

60 Mindestbremshundertstel in Bremsart G ¹⁾

b) bei Talfahrt

Zulässige Geschwindigkeit bis zu	20	25	30	35	40	45	50	km/h
Mindestbremshundertstel								
Bremsart R/P	54 ¹⁾	58 ¹⁾	64 ¹⁾	71	79	89	99	
Bremsart G	60 ¹⁾	68 ¹⁾	82 ¹⁾	-	-	-	-	

Züge mit scheibengebremsten Wagen sind im Bremsart R/P zu fahren und müssen auch bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h mindestens 71 Bremshundertstel haben.

Anrechnung des Bremsgewichts bei Lokomotiven

- (2) a) Bei Lokomotiven ist das für die Teilstrecke besonders angeschriebene Bremsgewicht anzurechnen. Fehlt diese zusätzliche Bremsgewichtsanschrift, sind entsprechend der eingestellten Bremsstellung

1. bei einlösigiger Lokomotivbremse 80 % des Bremsgewichts der Bremsstellung P oder G
2. bei mehrlössiger Lokomotivbremse das Bremsgewicht der Bremsstellung P oder G

anzurechnen. Bei Lokomotiven in Bremsstellung R dürfen nur die Bremsgewichte der Bremsstellung P angerechnet werden.

- b) Das Bremsgewicht der dynamischen Bremse darf nicht angerechnet werden.

...

¹⁾ gilt nicht für Züge mit scheibengebremsten Wagen

Anrechnung des
Bremsgewichts
bei Reisezug-
wagen

- (3) Bei Reisezugwagen in Bremsstellung R dürfen nur die Bremsgewichte der Bremsstellung P angerechnet werden. Bei Wagen in den Bremsstellungen R und P ist anzurechnen

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

das Bremsgewicht der Bremsstellung P.

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

Anrechnung des
Bremsgewichts
bei Güterwagen
und Bahndienst-
wagen

- (4) Die Bremsgewichte von Güterwagen und Bahndienstwagen mit einlösiger Druckluftbremse dürfen nicht angerechnet werden.

Anrechnung des
Bremsgewichts
bei Nebenfahr-
zeugen

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

Anrechnung des
Bremsgewichts
bei Beförderung
von Güterwagen
und Bahndienst-
wagen durch
Nebenfahrzeuge

- (6) Bei einem Güterwagen oder Bahndienstwagen, der von einem Nebenfahrzeug mitgeführt wird, sind 80 % des Bremsgewichtes der Bremsstellung P anzurechnen. Bei Wagen ohne G-P-Wechsel sind nur 40 % des Bremsgewichts der Bremsstellung G anzurechnen.

§ 7

Bedienung der Bremsen

Bei Talfahrt ist die Fahrgeschwindigkeit der Züge in erster Linie mit der dynamischen Bremse zu regeln. Zusätzlich ist stets die selbsttätige Druckluftbremse einzusetzen.

...

§ 8

Besondere Kenntnisse des
Zugpersonals, Fortbildung,
Besetzung der Lokomotiven,
Nebenfahrzeuge und Züge

Befähigung

- (1) Auf der Steilstrecke dürfen nur Zugführer, Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen eingesetzt werden, die die Bestimmungen dieser Vorschrift genau kennen. Die Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen müssen die Triebfahrzeuge und Nebenfahrzeuge zuverlässig bedienen können. Die Kenntnis der Bestimmungen dieser Vorschrift ist Teil der Streckenkenntnis und fällt unter die Selbstüberwachung gemäß DS 948 A (Zugförderungsvorschrift) oder DS 931/2 (Nebenfahrzeugsvorschrift). Beim Ersterwerb oder Wiedererwerb der Streckenkenntnis nimmt der Dienststellenleiter des Betriebswerks Freiburg (Breisgau) oder sein Vertreter eine formlose Prüfung und eine Prüfungsfahrt ab, deren Bestehen auf dem Vordruck 041 D 04 bescheinigt wird.

Die Befähigung zum Befahren der Steilstrecke erlischt mit dem Verlust der Streckenkenntnis.

Unterrichtung

- (2) Die Zugführer, Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen, die ständig oder nur gelegentlich auf der Steilstrecke eingesetzt sind, haben einmal im Jahr an einem zusätzlichen Fortbildungsunterricht über den Betrieb auf der Steilstrecke teilzunehmen, der auf 4 Stunden festgesetzt wird. Im Unterricht sind insbesondere die Maßnahmen bei außergewöhnlichen Vorkommnissen (vgl. § 12) und das Anhalten der Züge durch den Zugführer als Beimann (vgl. Abs. 4) zu behandeln. Den Zeitpunkt der Unterrichtsveranstaltungen bestimmt die Bundesbahndirektion Karlsruhe.

Unterrichtsnachweis
Anlage 1

- (3) Der Besuch und die Durchführung des Unterrichts sind in einem Unterrichtsnachweis nach dem Muster der Anlage 1 zu bestätigen; die Heimatdienststellen überwachen, daß auf der Steilstrecke nur Mitarbeiter nach Abs. 1 und 2 eingesetzt werden, die den zusätzlichen Fortbildungsunterricht besucht haben.

Besetzen der Lokomotiven und Nebenfahrzeuge

- (4) Die führenden Lokomotiven sind bei der Talfahrt, die Nebenfahrzeuge bei der Bergfahrt und bei Talfahrt zweimännig zu besetzen. Der Beimann, dessen Aufgaben bei Zügen vom Zugführer übernommen werden können, muß in der Lage sein, den Zug zum Halten zu bringen und zu sichern.

Besetzen der Züge mit Zugbegleitern

- (5) Die Züge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen.

§ 9

Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke

Bremsprobe vor Talfahrt

- (1) a) Vor der Talfahrt ist zwischen Bf Titisee und Bf Hinterzarten 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.
- b) Bei allen Zügen ist vor der Talfahrt im Bf Hinterzarten eine volle Bremsprobe auszuführen. Sie kann durch eine vereinfachte Bremsprobe (Prüfung am letzten Fahrzeug) ersetzt werden, wenn auf den Zuganfangsbahnhöfen Neustadt (Schwarzwald) oder Seebrugg eine volle Bremsprobe ausgeführt und danach weder die Zugbildung verändert noch die Verbindung der Fahrzeuge untereinander vorübergehend getrennt wurde.

Bremsprobe vor Bergfahrt

- (2) Vor der Bergfahrt ist frühestens im Bf Freiburg (Breisgau) eine volle Bremsprobe auszuführen. Sofern auf einem der Unterwegsbahnhöfe die Verbindung der Fahrzeuge untereinander vorübergehend getrennt oder die Zugbildung verändert wurde, ist vor der Weiterfahrt der Züge eine Bremsprobe auszuführen. 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. Bei gestörter Sandstreuereinrichtung ist bei Talfahrt die Fahrgeschwindigkeit um mindestens 10 km/h zu ermäßigen, wenn mit schlüpfrigen Schienen zu rechnen ist.

§ 10

Fahrtgeschwindigkeiten

Zulässige
Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Steilstrecke beträgt:

- | | | |
|----|--|--|
| a) | bei Bergfahrt | 70 km/h |
| b) | bei Talfahrt für | |
| | 1. Reisezüge, einzeln fahrende Lokomotiven | 50 km/h |
| | 2. Güterzüge, Arbeitszüge | 30 km/h |
| | 3. Nebenfahrzeuge | 30 km/h
oder je
nach Anschrift
(vgl. § 3
Abs. 4) |

§ 11

Beförderung langer Ladungen

Außergewöhn-
liche Ladungen

- (1) Ladungen, die auf mehr als zwei Wagen aufliegen, dürfen auf der Steilstrecke nicht befördert werden.

Zugelassene
Züge

- (2) Zwei durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen mit einer Ladung aus langen Schienen, Betonrundeisen usw. dürfen nur in Güterzügen oder Arbeitszügen befördert werden.

Bremsbauart,
Kuppeln der
Wagen

- (3) Alle Wagen müssen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse und sollen mit Handbremse ausgerüstet sein. Die Wagen müssen mit der Schraubenkupplung verbunden sein.

Schienen-
wagen

- (4) Abweichend von den Beladevorschriften dürfen bei Schienenwagen die Schienen nur in einer Lage verladen sein.

§ 12

Außergewöhnliche Vorkommnisse

Maßnahmen
bei Halt
auf der
Steilstrecke

- (1) Muß ein Zug auf der Steilstrecke anhalten, hat der Triebfahrzeugführer darauf zu achten, daß er den Zug sicher in der Gewalt behält. Wenn nach einem unvorhergesehenen Halt - außer durch Haltstellung eines Signals - nicht alsbald weitergefahren werden kann, hat der Triebfahrzeugführer Notsignal (Signal Zp 5) zu geben. Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter haben dann sofort alle Handbremsen fest anzuziehen.

Zum Sichern der Züge 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.

Druckluft-
bremse
unbrauchbar
bei Zugfahrt

- (2) Wird bei einem Zug die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse unbrauchbar, ist der Zug durch Schnellbremsung anzuhalten. Ist Hilfe erforderlich (Hilfslokomotive), fordert sie der Zugführer oder Triebfahrzeugführer unverzüglich an. Die Weiterfahrt als handgebremster Zug ist nicht zugelassen.

Ausfall ein-
zelner Wagen-
bremsen

- (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 Mindestbremsleistung nicht erreicht, ist sinngemäß nach vorstehendem Abs. 2 zu verfahren.

Ansetzen der
Hilfslokomotive
beim Abschleppen

- (4) Soll ein Zug von der Steilstrecke abgeschleppt werden, muß die abschleppende Lokomotive talwärts stehen. Bleibt ein Zug mit ordnungsgemäß wirkender selbsttätiger Druckluftbremse auf der Steilstrecke liegen, darf er auch von der Bergseite her abgeschleppt werden.

Druckabfall im
Hauptluftbehälter

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

...

Ungenügende
Bremswirkung

- (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.

Dynamische
Bremsen
unbrauchbar
bei Zugfahrt

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

Dynamische
Bremsen
unbrauchbar
bei einzeln
fahrender
Lokomotive

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

Sicherung
bei Arbeiten
unter Fahr-
zeugen

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

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

Anlage 1
(§ 8 Abs. 3)

Deutsche Bundesbahn

BD

Bf/Bw

Unterrichtsnachweis
für auf der Steilstrecke Hirschsprung -
Hinterzarten eingesetzte Zugpersonale
und Führer von Nebenfahrzeugen

Ich bestätige hiermit, daß ich die Bestimmungen der Vorschrift
für den Betrieb auf der Steilstrecke Hirschsprung - Hinterzarten
- DS 497 - genau kenne und mit den mir obliegenden Aufgaben
eingehend vertraut bin.

Name und Vorname	Dienst- bezeichnung	Unterrichtung	
		Datum	durch

Muster (selbst herstellen)

Anhang I

(§ 3 Abs. 1)

Einsatz von Nebenfahrzeugen

- (1) Auf der Steilstrecke dürfen folgende Nebenfahrzeuge eingesetzt werden:

TVT 702 055-5

TVT 702 056-3

Universal-Stoffmaschine DB - 275 97 43 28 002 12 - 2

Gleismeßtriebwagen VT 725001-2

VT 726001-1

Klv 53-0390

Klv 53-0616

- (2) Unternehmereigene Baumaschinen dürfen auf der Steilstrecke nur nach vorheriger Zulassung durch die Bundesbahndirektion Karlsruhe eingesetzt werden.
- (3) Wegen des Einsatzes des Klv 53 mit Anhänger vgl. § 3 Abs. 7.

Grenzlasten für die Steilstrecke Hirschsprung - Hinterzarten

A. Bergfahrt

Bespannung mit <u>einem</u> Triebfahrzeug an der Spitze			Bespannung mit <u>zwei</u> Triebfahrzeugen an der Spitze		
Tfz-BR	Anhängelast in t	Anhängelast in t bei freier Durchfahrt an den Ausfsig E Hirschsprung, Einfsig A und Ausfsig E Posthalde	Tfz-BR	Anhängelast in t	Anhängelast in t bei freier Durchfahrt an den Ausfsig E Hirschsprung, Einfsig A und Ausfsig E Posthalde
1	2	3	4	5	6
110/111	190	190	110/111 + 110/111	380	380
			110/111 + 139	380	430
			110/111 + 151	430	430
			110/111 + 194	430	430
139	190	240	139 + 139	380	430
			139 + 110/111	380	430
			139 + 151	430	430
			139 + 194	430	430
151	270	340	151 + 151	430	430
			151 + 110/111	430	430
			151 + 139	430	430
			151 + 194	430	430
194	270	340	194 + 194	430	430
			194 + 110/111	430	430
			194 + 139	430	430
			194 + 151	430	430
215 ¹⁾	190	220	215 ¹⁾ + 215 ¹⁾	380	430
			215 ¹⁾ + 218 ¹⁾	380	430
218 ¹⁾	190	220	218 ¹⁾ + 218 ¹⁾	380	430
			218 ¹⁾ + 215 ¹⁾	380	430

Bei Einsatz einer Schiebelok können die zulässigen Lasten der Spalten 2, 3, 5 und 6, bei einer Druckkraft von 150 kN (= 15 t), um 160 t erhöht werden.

B. Talfahrt

Bespannung mit <u>einem</u> Triebfahrzeug an der Spitze	
Tfz-BR	Anhängelast in t
110/111	360
139	360
151	470
194	360
215 ¹⁾	350
218 ¹⁾	350

1) Diesellok 215 und 218 sind stets im Langsamgang und in Bremsstellung P 2 zu fahren, es darf jedoch nur das Bremsgewicht P angerechnet werden.