

DV 987/322

Deutsche Bundesbahn

Bedienungsanweisung

**für die Schwenkschiebetüren mit
elektropneumatischer Betätigung
in den elektrischen Triebzügen 427
und den Dieseltriebzügen 624 und 634**

Gültig vom 1. März 1973 an

DV 987/322

2650, B 230

Geschäftsführung: Bundesbahn-Zentralamt München
Druck: Bundesbahndirektion München

Verteilungsplan der Vorschrift

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
 Hauptprüfungsamt und Prüfungsämter
 Bundesbahndirektionen
 Zentrale Transportleitung
 Bundesbahn-Zentralämter
 Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung
 Zentralstelle für den Werkstättendienst
 Bundesbahn-Ausbesserungswerke
 Bundesbahn-Maschinenämter
 Bundesbahn-Betriebsämter
 Bahnbetriebswerke
 Bahnbetriebswagenwerke
 Zugbegleiterbahnhöfe
 Bundesbahnschulen

} soweit in ihrem Bereich
 diese Türschließeinrichtung
 verwendet oder unterhalten wird

Persönlich zuzuteilen
 den Triebfahrzeugführern, die auf diesen Fahrzeugen eingesetzt sind.

Verteilungsplan der Anhänge

Anhang I Persönlich zuzuteilen den Zugführern, die auf diesen
 Fahrzeugen eingesetzt sind.

Eingeführt mit Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
 vom 15. November 1972 — 23.231 Fav 313 —

Berichtigungen

| Lfd. Nr. der Berichtigung | Bekanntgegeben durch | Gültig | | Berichtigt | |
|------------------------------|--|--------------|-----------|------------|--|
| | | vom an | am | durch | |
| B 1 | HVB Verf. ^{-23.231 Fav 313-} vom 13. 4. 77 | 15. 4. 77 | 5. 12. 77 | Kenn. | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| 1. Allgemeines | 5 |
| 2. Kommando „Türen schließen“ | 5 |
| 3. Kommando „Türen öfFnungsbereit“ | 6 |
| 4. Triebwagenzüge | 6 |
| 5. Bedienung der Türschließeinrichtung bei Zugfahrten | 6 |
| 6. Planmäßiges und außerplanmäßiges Halten des Zuges | 7 |
| 7. Störungen an der Türschließeinrichtung | 7 |
| 8. Überwachung des Schließvorganges durch den Triebfahrzeugführer | 8 |
| 9. Rangierfahrten | 8 |

Verzeichnis der Anlagen

| | | |
|----------|--|----|
| Anlage 1 | Schaltplan der Türschließeinrichtung für die Dieseltriebzüge 624/634 | 9 |
| 2 | Schaltplan der Türschließeinrichtung für den elektrischen Triebzug 427 | 10 |
| 3 | Teile der Türschließeinrichtung für die Triebzüge 427, 624 und 634 | 11 |

Verzeichnis der Anhänge

| | | |
|----------|--|----|
| Anhang I | Merkblatt für Zugbegleiter für das Bedienen der Schwenkschiebetüren in den Triebzügen 427, 624 und 634 | 13 |
|----------|--|----|

(1. und 2.)

(1. und 2.)

51

1. Allgemeines

1.1. Diese Vorschrift gilt für das auf Triebzügen 427, 624 und 634 eingesetzte Triebfahrzeugpersonal.

Soweit diese Bestimmungen auch für das Zugbegleitpersonal Gültigkeit haben, sind sie im Merkblatt für das Bedienen der Schwenkschiebetüren in den Triebzügen 427, 624 und 634 im Anhang I in gekürzter Fassung zusammengestellt.

1.2. Die Triebzüge 427, 624 und 634 sind mit elektropneumatisch betätigten Schwenkschiebetüren ausgerüstet. Die Türsteuerbefehle für alle Doppeleinstieg- und Einzeleinstiegtüren der Triebzüge werden entweder

1.2.1. vom Zugbegleiter mit einem Drehschieberschalter an jeder Doppeleinstiegtür oder

1.2.2. vom Triebfahrzeugführer mit einem Kipp- oder Drucktaster auf dem Führertisch oder

1.2.3. selbsttätig von einem geschwindigkeitsabhängigen elektrischen Ferngeber — beim Triebzug 427 nur Öffnungsfreigabe und zusätzlich Schließkommando vom Fahrschalter — gegeben.

1.3. Beim Kommando „Türen schließen“ werden alle Türen jedes Triebzuges selbsttätig mit Druckluft geschlossen. Die Türschließzylinder stehen bis zum nächsten Kommando „Türen öffnungsbereit“ unter Druck, die Türen sind pneumatisch verriegelt.

Geltungsbereich

Anhang I

Wirkungsweise

Schaltkommandos

Beim Kommando „Türen öffnungsbereit“ wird bei den Triebzügen 427 der pneumatische Schließdruck beseitigt, die Türschließzylinder werden entlüftet und es steht für eine begrenzte Zeit (ca. 30 Sek.) Türöffnungsluft zur Verfügung; bei den Triebzügen 624 und 634 wird nur der pneumatische Schließdruck beseitigt und die Türschließzylinder werden entlüftet. Die Türen lassen sich nun durch Betätigen der Außen- oder der Innengriffe bei den elektrischen Triebzügen mit Druckluftunterstützung (Öffnungshilfe) und bei den Dieseltriebzügen von Hand öffnen. (B 1)

*
*
*
*
*
*

Die Schwenkschiebetüren folgen nur dann den gegebenen Kommandos, wenn das über jeder Tür angebrachte verplombte Notventil ausgeschaltet ist (gedrückter Ventilknopf). Bei eingeschaltetem Notventil (gezogener Ventilknopf) ist die Schwenkschiebetür von der Druckluft abgesperrt; dadurch sind die Türschließzylinder entlüftet.

Die mit dem Drehschieberschalter oder mit dem Kipp- bzw. Drucktaster gegebenen Schließ- und Öffnungsfreigabekommandos haben gegenüber den selbsttätigen Kommandos Vorrang, ebenso wie die von den Schaltern und Tastern gegebenen Öffnungsfreigabekommandos vor einem gleichzeitigen Schließkommando.

1.4. Schaltpläne und Zeichnungen für die Türschließeinrichtung enthalten die Anlagen 1 bis 3.

Anlagen 1 bis 3

2. Kommando „Türen schließen“

2.1. Das Kommando „Türen schließen“ kann durch Bedienen entsprechender Schalter bzw. Taster von Hand erteilt werden, und zwar

Kommandos durch Handbedienung

2.1.1. bei allen 3 Triebfahrzeug-Baureihen vom Zugbegleiter mit einem Drehschieberschalter, der sich an jeder Doppeleinstiegtür befindet,

2.1.2. bei den Dieseltriebzügen 624 und 634 vom Triebfahrzeugführer mit einem Kipptaster auf dem Führertisch,

2.1.3. bei den elektrischen Triebzügen 427 vom Triebfahrzeugführer mit jeweils zwei Drucktastern, die sich auf dem Führertisch in der Nähe des linken und rechten Seitenfensters befinden.

2.2. Außerdem wird das Kommando „Türen schließen“ selbsttätig erteilt:

Selbsttätige Kommandos

2.2.1. Bei den Dieseltriebzügen 624 und 634 in Abhängigkeit von einem elektrischen Ferngeber am Radsatz des führenden Triebwagens in Verbindung mit dem geschwindigkeitsabhängigen Relais für Türen, wenn sich das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von mehr als etwa 10 km/h bewegt.

(2 bis 5)

2.2.2. Bei den elektrischen Triebzügen 427 beim Aufschalten der Zugkraft, also noch im Stand. Bei diesen Fahrzeugen wird in Stellung „Auf 1“ des Fahrbremsschalters ein Kontakt für das Kommando „Türen schließen“ geschlossen. Der elektrische Ferngeber in Verbindung mit dem Schaltgerät für Türen beeinflusst hier nur das Öffnen der Türen.

3. Kommando „Türen öfFnungsbereit“

Erteilen des Kommandos

3.1. Das Kommando „Türen öfFnungsbereit“ wird erteilt

3.1.1. selbsttätig in Abhängigkeit von dem unter Abschn. 2.2.1. genannten elektrischen Ferngeber in Verbindung mit dem geschwindigkeitsabhängigen Relais für Türen, wenn sich das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von weniger als etwa 10 km/h bewegt;

3.1.2. mit einem Drehschieberschalter, der mit einem Spezial-Dreikantschlüssel in die Stellung „Türen auf“ gedreht wird. Sämtliche Türschließzylinder des Zuges werden unabhängig vom Bewegungszustand der Fahrzeuge, also auch während der Fahrt, entlüftet. Der Dreikantschlüssel kann nur eingesteckt und abgezogen werden, wenn der Drehschieberschalter auf „0“ steht;

3.1.3. mit einem Kipptaster auf dem Führertisch.

4. Triebwagenzüge

Selbsttätige Kommandos

4.1. Wird ein Triebwagenzug aus mehreren (höchstens drei) Triebzügen gebildet und von einem Führerstand aus in Vielfachsteuerung gefahren, so folgen die Schwenkschiebetüren aller Trieb- und Mittelwagen im gesamten Zugverband den selbsttätigen Türkommandos des führenden Triebwagens.

Kommandos durch Handbedienung

4.2. Die von Hand mit dem Kipp- bzw. Drucktaster gegebenen Kommandos können sowohl vom besetzten Führerraum als auch von den nicht besetzten Führerräumen aus erteilt werden. Sie wirken auf die Türen des gesamten Triebwagenzuges ebenso wie die mit dem Drehschieberschalter gegebenen Kommandos.

5. Bedienung der Türschließenrichtung bei Zugfahrten

Abfahrauftrag durch Zugführer

5.1. Vor Erteilung des Abfahrauftrages dreht der Zugführer einen beliebigen Drehschieberschalter im Zuge mit dem Dreikantschlüssel in die Stellung „Türen auf“. Der Schlüssel bleibt im Schalter.

Nach dem Achtungspfeiff mit der Mundpfeife dreht er den Schlüssel im Drehschieberschalter auf „Türen zu“. Alle geöffneten und an die automatische Steuerung angeschlossenen Türen — mit Ausnahme jener Doppeleinstiegtür, deren Drehschieberschalter betätigt ist — schließen und werden pneumatisch und mechanisch verriegelt.

Nachdem sich der Zugführer überzeugt hat, daß mit Ausnahme seiner Tür die übrigen Türen geschlossen sind, gibt er den Abfahrauftrag, steigt durch die noch geöffnete Tür ein und zieht den Dreikantschlüssel in Stellung „0“ des Drehschieberschalters ab. Damit ist auch diese Tür wieder an die selbsttätige Steuerung angeschlossen und schließt.

Abfahrauftrag durch örtlichen Aufsichtsbeamten

5.2. Der Zugführer dreht einen Drehschieberschalter mit dem Dreikantschlüssel in die Stellung „Türen auf“, wenn der Abfahrauftrag des örtlichen Aufsichtsbeamten zu erwarten ist. Nach dem Achtungspfeiff des örtlichen Aufsichtsbeamten dreht er den Drehschieberschalter auf „Türen zu“. Sobald die Türen — außer der vom Zugführer bedienten — geschlossen sind, erteilt der örtliche Aufsichtsbeamte den Abfahrauftrag. Der Zugführer steigt ein und zieht den Schlüssel in Stellung „0“ des Drehschieberschalters ab. Damit schließt auch diese Tür selbsttätig.

(5 bis 7)

(5, bis 7)

87

Bei Zügen ohne Zugbegleiter schließt der Triebfahrzeugführer nach dem Achtungspfeiff des örtlichen Aufsichtsbeamten die Türen durch Betätigen des Kipp- bzw. Drucktasters auf dem Führertisch. Sobald die Türen geschlossen sind, erteilt der örtliche Aufsichtsbeamte den Abfahrauftrag.

5.3. Bei Zügen, bei denen dem Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht übertragen ist, schließt er die Türen, nachdem er sich überzeugt hat, daß keine Reisenden mehr im Ein- oder Aussteigen begriffen sind.

Zugaufsicht durch Triebfahrzeugführer

6. Planmäßiges und außerplanmäßiges Halten des Zuges

6.1. Während der Fahrt stehen alle Schwenkschiebetüren unter pneumatischem Schließdruck und sind verriegelt.

Planmäßiges Halten

Kurz vor dem Halten des Zuges (bei einer Geschwindigkeit von weniger als etwa 10 km/h) werden die Schwenkschiebetüren durch das selbsttätige Öffnungskommando pneumatisch entriegelt. Nach dem Entlüften der Türschließzylinder können die Türen von Hand mechanisch entriegelt und geöffnet werden.

6.2. Kommt der Zug auf freier Strecke außerplanmäßig zum Halten oder ist Langsamfahrt erforderlich, so ist das vom elektrischen Ferngeber kommende selbsttätige Kommando „Türen öffnungsbereit“ vom Triebfahrzeugführer durch Betätigen des Kipp- bzw. Drucktasters „Türen schließen“ in ein Schließkommando umzuwandeln. Dadurch bleiben alle Türen pneumatisch verriegelt, sie können von Hand nicht geöffnet werden.

Außerplanmäßiges Halten

Will der Zugführer bei einem außerplanmäßigen Halt den Zug verlassen, so dreht er mit dem Dreikantschlüssel den Drehschieberschalter der zu benützenden Tür in Stellung „Türen auf“, er öffnet sie nach dem Entlüften der Türschließzylinder und dreht dann den Drehschieberschalter wieder in Stellung „Türen zu“. Seine Tür bleibt geöffnet, die anderen Türen werden wieder pneumatisch verriegelt.

7. Störungen an der Türschließeinrichtung

7.1. Bleibt das selbsttätige Kommando „Türen öffnungsbereit“ (vgl. Abschn. 3.1.1.) aus — bei den Dieseltriebzügen 624 und 634 bleibt der Leuchtmelder „Türen schließen“ dunkel —, so muß zunächst zum Aussteigen der Reisenden das Öffnungskommando vom Triebfahrzeugführer mit dem Kipptaster „Türen öffnen“ gegeben werden. Der Zugführer ist wegen der Störung zu verständigen.

Ausfall des selbsttätigen Kommandos „Türen öffnungsbereit“

Der elektrische Triebzug 427 hat keinen Leuchtmelder „Türen schließen“. Der Triebfahrzeugführer merkt deshalb nicht, daß das selbsttätige Kommando „Türen öffnungsbereit“ ausgeblieben ist. Er kann das Öffnungskommando erst nach Verständigung durch den Zugführer durchführen, sofern der Zugführer dieses Kommando nicht schon mit einem Drehschieberschalter vollzogen hat.

7.2. Beim Ausbleiben des selbsttätigen Kommandos „Türen öffnungsbereit“ legt der Triebfahrzeugführer den Umschalter Teil 66 auf der Überwachungstafel Teil 501 (vgl. Anlage 1 sowie Bedienungsanweisung für die Dieseltriebzüge 614, 624 und 634 — DV 987/300 — Anlage 18) im besetzten Führerraum in die Stellung „Störung“ und den Umschalter Teil 66 in einem nicht besetzten Führerraum in die Stellung „Notbetrieb“. Damit werden die selbsttätigen Öffnungskommandos von der Einrichtung des nachlaufenden Triebwagens erteilt.

Maßnahmen des Triebfahrzeugführers bei den Dieseltriebzügen 624 u. 634

7.3. Bei einem Ausbleiben des selbsttätigen Kommandos „Türen öffnungsbereit“ kann beim elektrischen Triebzug 427 nicht auf die Einrichtung des unbesetzten Triebwagens umgeschaltet werden (der Umschalter Teil 66 ist nicht vorhanden). Bei dieser Störung muß das Öffnungskommando vom Triebfahrzeugführer mit dem Kipptaster „Türen öffnen“ gegeben werden.

Maßnahmen des Triebfahrzeugführers beim elektrischen Triebzug 427

(7 bis 9)

**Dreikant-
schlüssel
schadhaft**

7.4. Die Nase des Dreikantschlüssels bewirkt, daß der Schlüssel nur in der Stellung „0“ abgezogen und aufgesteckt werden kann. Bei einem Bruch der Nase könnte der Schlüssel auch in den Stellungen „Türen zu“ und „Türen auf“ aus dem Drehschieberschalter (vgl. Anlage 3 Bild 2) abgezogen werden.

Geschieht dieses versehentlich und steht dadurch das Schließkommando ständig an, dann muß der Triebfahrzeugführer das Öffnungskommando mit dem Taster „Türen öffnen“ solange geben, bis der Abfahrauftrag erteilt worden ist oder der Kleinselbstschalter „Türbetätigung“ muß für die Dauer des Aufenthaltes ausgelegt werden.

Bei ständig anstehendem Öffnungskommando lassen sich die Türen nicht mehr selbsttätig schließen. Sie müssen deshalb von Hand geschlossen werden.

Der nicht in Stellung „0“ gedrehte Drehschieberschalter ist sobald wie möglich zu ermitteln.

Notventil

7.5. Läßt sich eine Tür wegen einer Störung in der Steuerung nicht öffnen, so ist der rote Knopf des verplombten Notventils über der betreffenden Tür zu ziehen. Dadurch wird diese Tür von der elektropneumatischen Steuerung abgeschaltet, und die zugehörigen Türschließzylinder entlüftet. Die Tür kann jetzt von Hand mechanisch entriegelt und geöffnet werden.

**Undichtigkeiten
im Luftteil der
Türschließ-
einrichtung**

7.6. Bei Undichtigkeiten im Luftteil der Türschließeinrichtung ist der Absperrhahn mit Entlüftung des betreffenden Wagens zu schließen. Alle Türen dieses Wagens müssen dann von Hand geschlossen werden.

**Beseitigen
der Störung**

7.7. Das Beseitigen der Störung und die Neuverplombung von benutzten Notventilen ist zu veranlassen.

8. Überwachung des Schließvorganges durch den Triebfahrzeugführer

Auf dem Führertisch der Dieseltriebwagen 624/634 befindet sich ein Leuchtmelder „Türen schließen“ (Teil 61 in Anlage 1), der dem Triebfahrzeugführer die Schaltstellung des Relais „Türen schließen“ (Teil 156 in Anlage 1) im führenden Triebwagen anzeigt. Nach erteiltem Kommando „Türen schließen“ zieht das Relais an und der Leuchtmelder erlischt. Nach erteiltem Kommando „Türen öffnen“ fällt das Relais ab und der Leuchtmelder leuchtet rot.

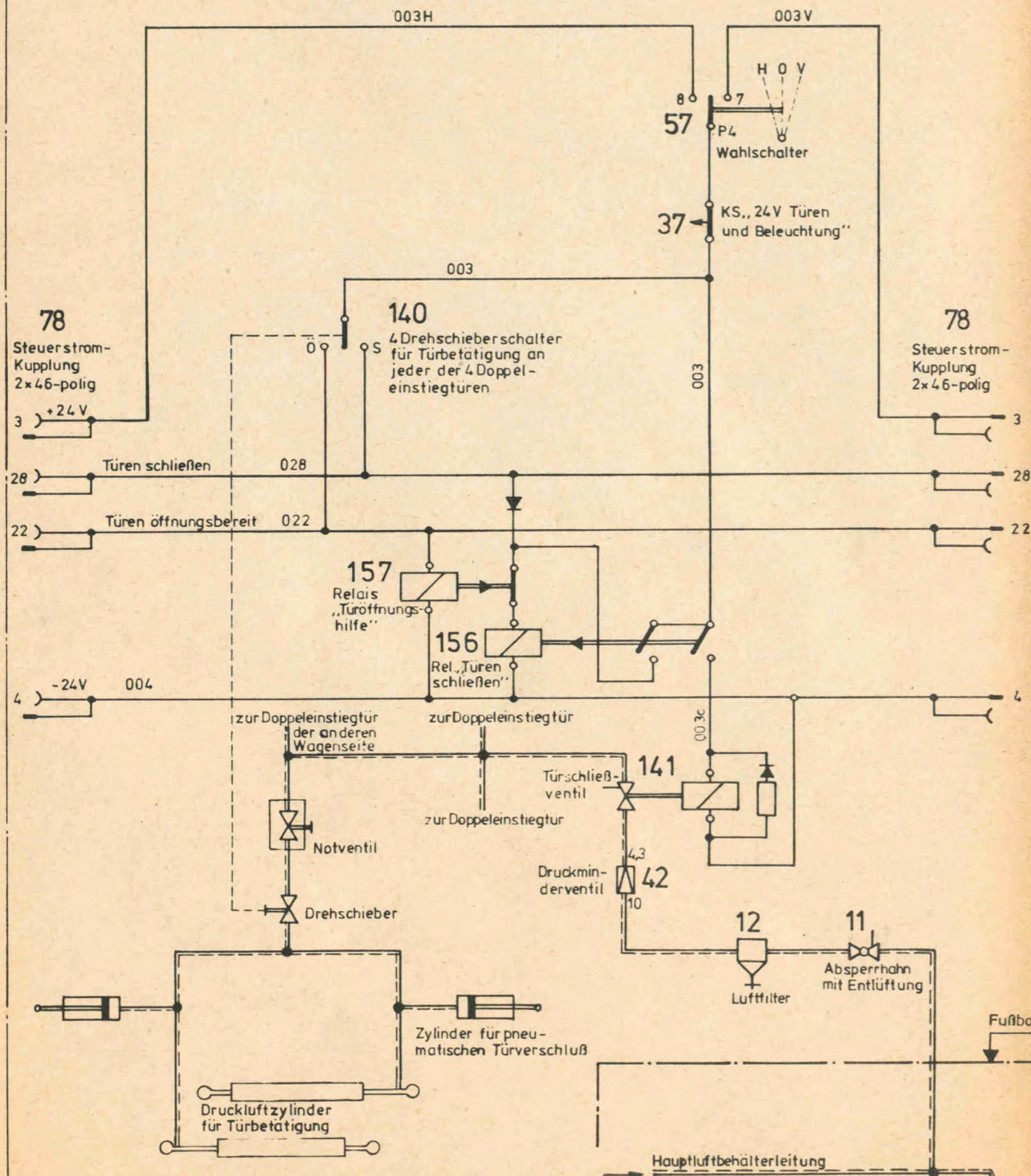
Mit dem Leuchtmelder wird also nur die Türsteuerung des führenden Triebwagens indirekt überwacht. Er meldet dem Triebfahrzeugführer, daß die Kommandos „Türen schließen“ oder „Türen öffnungsbereit“ elektrisch vollzogen wurden. Der Leuchtmelder zeigt **n i c h t** an, daß die Türen des Zuges auch wirklich geschlossen sind (gezogene Notventile, mechanischer Schwergang u. a.).

Auf dem Führertisch der elektrischen Triebwagen 427 ist ein solcher Leuchtmelder nicht vorhanden.

9. Rangierfahrten

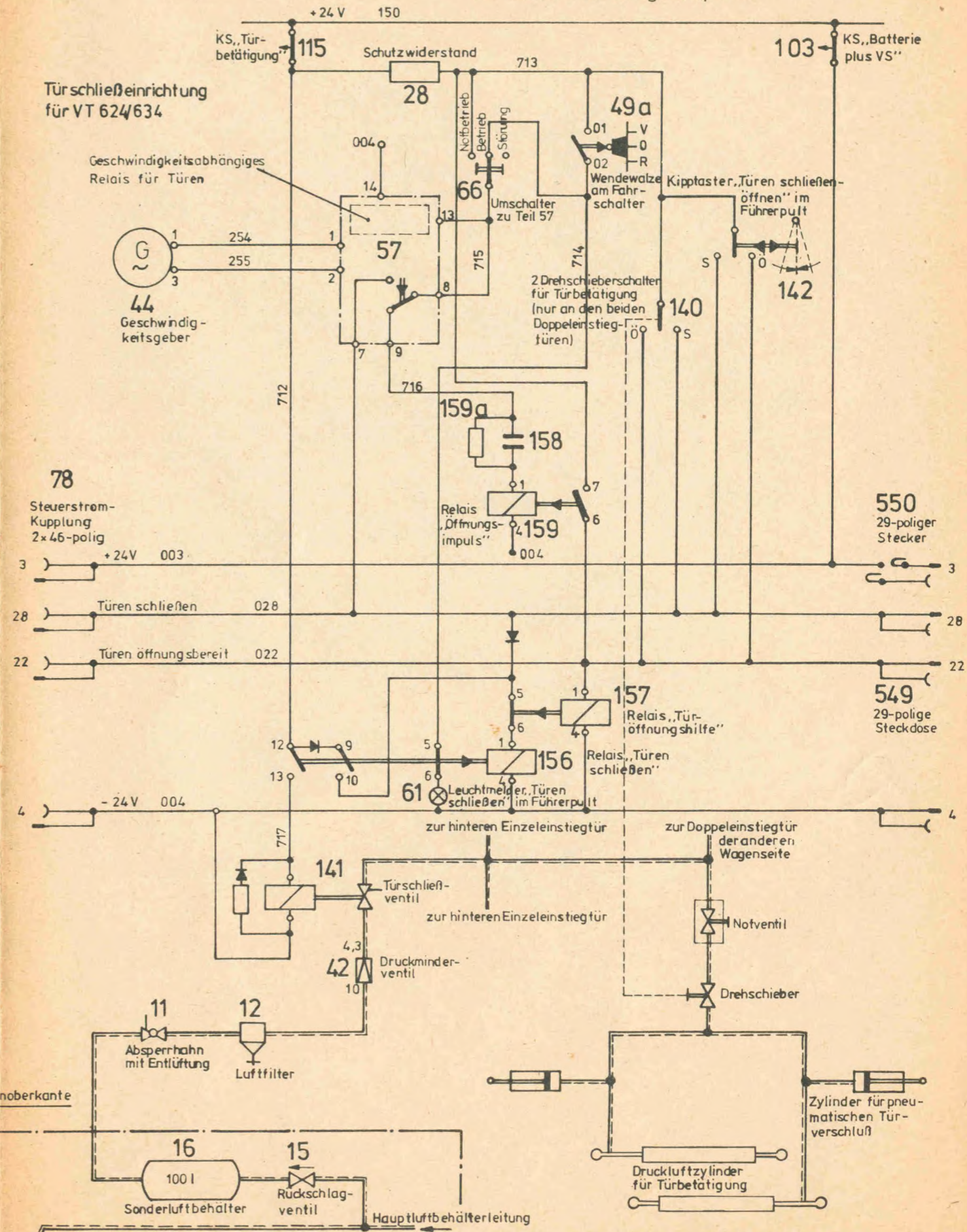
Bei begleiteten Rangierfahrten kann ggf. der Kleinselbstschalter „Türbetätigung“ im Triebwagen vom Triebfahrzeugführer ausgelegt werden. Dadurch wird die elektropneumatische Türbetätigung ausgeschaltet.

Türschließeinrichtung für VM 924/934



Schaltplan der Türschließeinrichtung für die Dieseltriebzüge 624/634

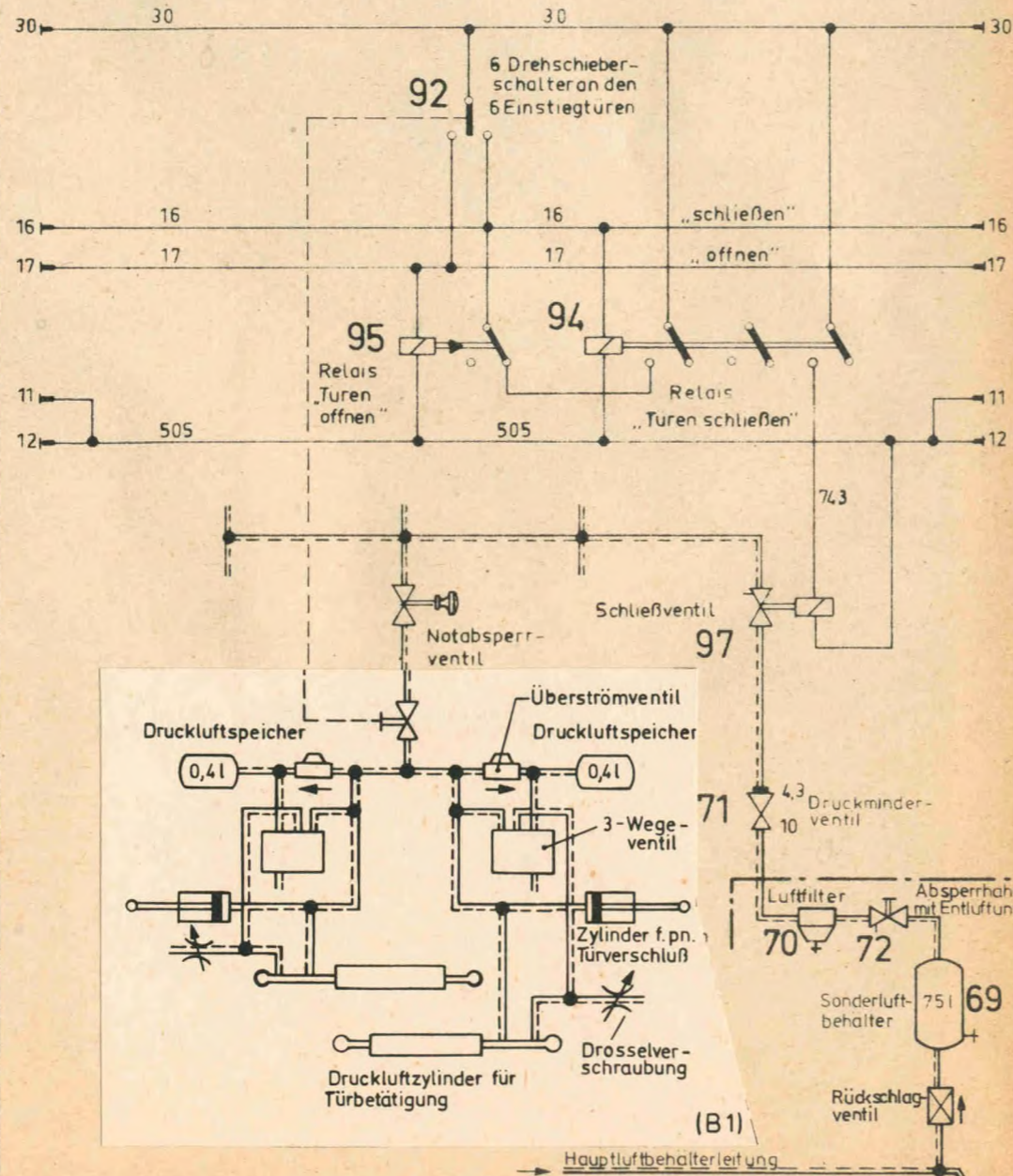
Türschließeinrichtung für VT 624/634



Türschließeinrichtung für EM 827

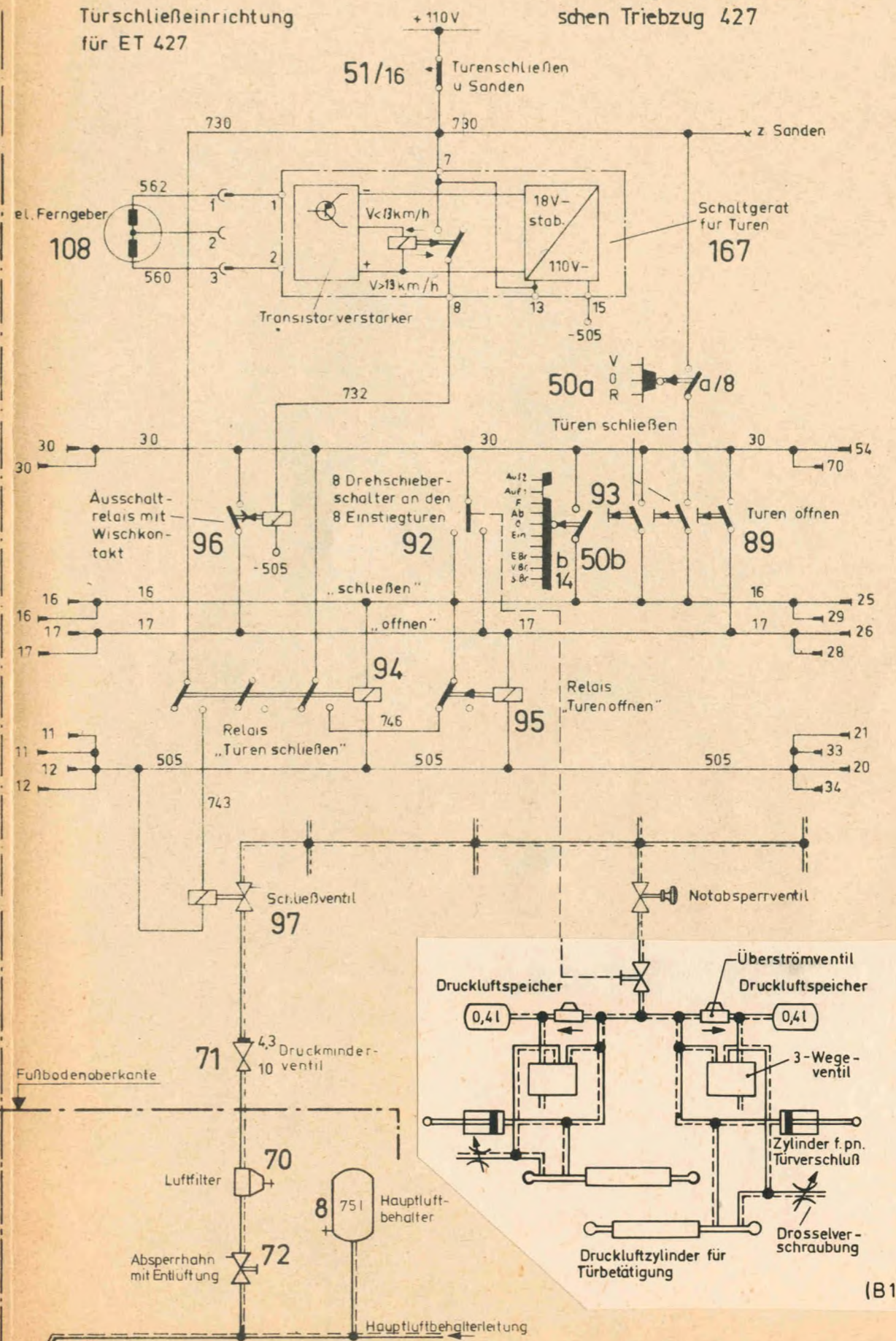
Handbremsende

Nichthandbremsende



Schaltplan der Türschließeinrichtung für den elektrischen Triebzug 427

Türschließeinrichtung für ET 427



Teile der Türschließeinrichtung
für die Triebzüge 427, 624 u. 634

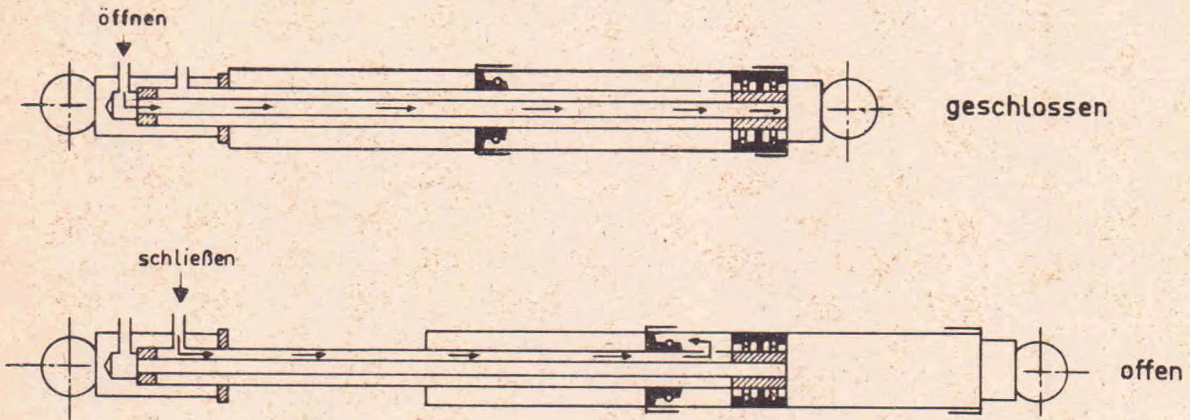


Bild 1
Druckluftzylinder für Türbelätigung

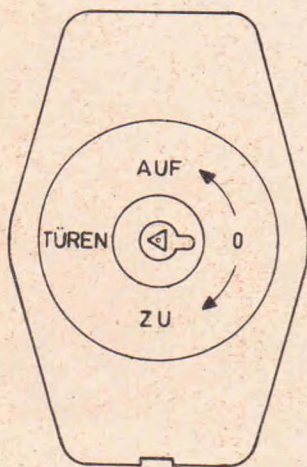


Bild 2
Drehschieberschalter

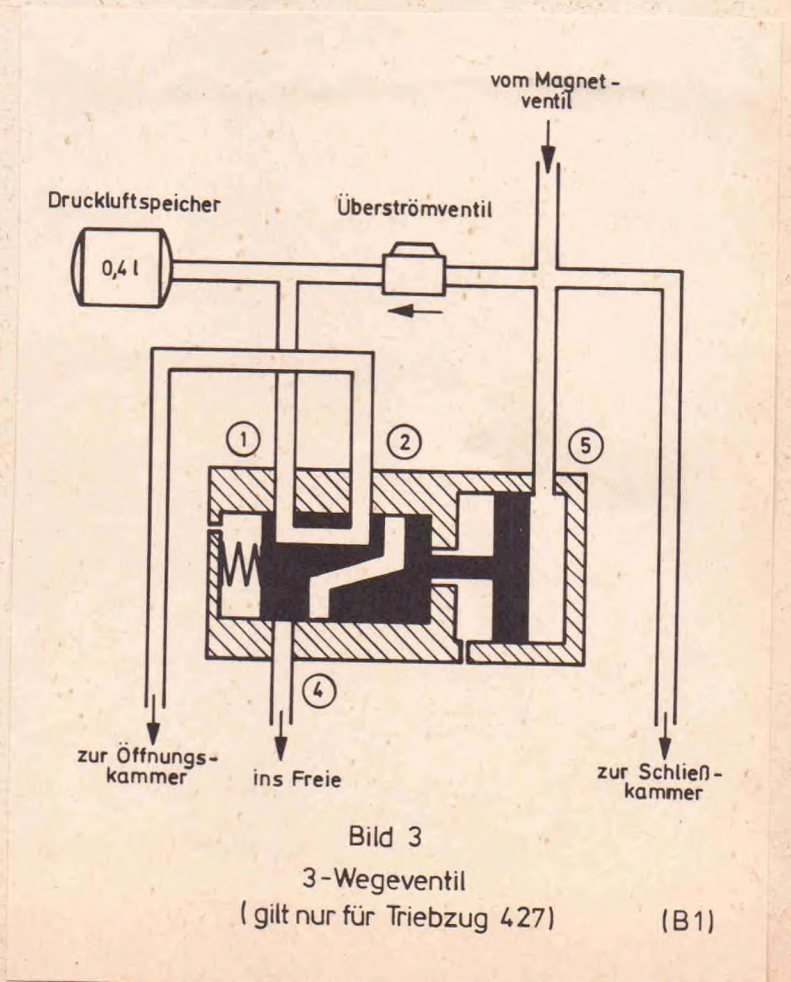


Bild 3
3-Wegeventil
(gilt nur für Triebzug 427) (B1)

Merkblatt für Zugbegleiter

für das Bedienen der Schwenkschiebetüren in den Triebzügen 427, 624 und 634

- (1) Die Triebzüge 427, 624 und 634 sind mit elektropneumatisch betätigten Schwenkschiebetüren ausgerüstet. Die Türsteuerbefehle können vom Zugbegleiter mit einem Drehschieberschalter von jeder Doppeleinstiegtür aus gegeben werden. Der Drehschieberschalter mit den Stellungen „0“, „Türen zu“ und „Türen auf“ wird mit einem Dreikantschlüssel bedient. Dieser Schlüssel kann nur eingesteckt oder abgezogen werden, wenn der Drehschieberschalter auf „0“ steht.

Allgemeines

Beim Kommando „Türen schließen“ werden alle Türen mit Druckluft geschlossen und pneumatisch und mechanisch verriegelt.

Beim Kommando „Türen öfFnungsbereit“ wird der pneumatische Schließdruck beseitigt, d. h. die Türen lassen sich von Hand öfFnen und auch wieder schließen.

- (2) Vor Erteilung des Abfahrauftrages dreht der Zugführer den Drehschieberschalter der Tür, in die er einsteigen will, mit dem Dreikantschlüssel in die Stellung „Türen auf“. Der Schlüssel bleibt im Schalter.

Abfahrauftrag durch Zugführer

Nach dem Achtungspfeiff mit der Mundpfeife dreht er den Schlüssel im Drehschieberschalter auf „Türen zu“. Alle an die automatische Steuerung angeschlossenen Türen — mit Ausnahme jener Doppeleinstiegtür, deren Drehschieberschalter betätigt ist — schließen und werden pneumatisch und mechanisch verriegelt.

Nachdem sich der Zugführer überzeugt hat, daß mit Ausnahme seiner Tür die übrigen Türen geschlossen sind, gibt er den Abfahrauftrag, steigt durch die noch geöffnete Tür ein und zieht den Dreikantschlüssel in Stellung „0“ des Drehschieberschalters ab. Damit ist auch diese Tür wieder an die selbsttätige Steuerung angeschlossen und schließt.

- (3) Der Zugführer dreht einen Drehschieberschalter mit dem Dreikantschlüssel in die Stellung „Türen auf“, wenn der Abfahrauftrag des örtlichen Aufsichtsbeamten zu erwarten ist. Nach dem Achtungspfeiff des örtlichen Aufsichtsbeamten dreht er den Drehschieberschalter auf „Türen zu“. Sobald die Türen — außer der vom Zugführer bedienten — geschlossen sind, erteilt der örtliche Aufsichtsbeamte den Abfahrauftrag. Der Zugführer steigt ein und zieht den Schlüssel in Stellung „0“ des Drehschieberschalters ab. Damit schließt auch diese Tür selbsttätig.

Abfahrauftrag durch örtlichen Aufsichts- beamten

- (4) Will der Zugführer bei einem außerplanmäßigen Halt den Zug verlassen, so dreht er mit dem Dreikantschlüssel den Drehschieberschalter der zu benützenden Tür in Stellung „Türen auf“, er öfFnet sie nach dem Entlüften der Türschließzylinder und dreht dann den Drehschieberschalter wieder in Stellung „Türen zu“. Seine Tür bleibt geöffnet, die anderen Türen werden wieder pneumatisch verriegelt.

Außerplan- mäßiges Halten

987/322/I Merkblatt für Zugbegleiter für das Bedienen der Schwenkschiebetüren in den Triebzügen 427, 624 und 634

A5d-5c70 A5 76-250 gelb

Noch Anhang 1

Störungen an der Türschließeinrichtung

(5) Bei festgestellten Störungen an der Türschließeinrichtung ist der Triebfahrzeugführer zu verständigen.

Dreikantschlüssel schadhaft

(6) Die Nase des Dreikantschlüssels bewirkt, daß der Schlüssel nur in der Stellung „0“ abgezogen und aufgesteckt werden kann. Bei einem Bruch der Nase könnte der Schlüssel auch in den Stellungen „Türen zu“ und „Türen auf“ aus dem Drehschieberschalter abgezogen werden.

Geschieht dieses versehentlich und steht dadurch das Schließkommando ständig an, dann muß der Triebfahrzeugführer verständigt werden, damit er das Öffnungskommando mit dem Taster „Türen öffnen“ solange gibt, bis der Abfahrauftrag erteilt worden ist.

Bei ständig anstehendem Öffnungskommando lassen sich die Türen nicht mehr selbsttätig schließen. Sie müssen deshalb von Hand geschlossen werden.

Der nicht in Stellung „0“ gedrehte Drehschieberschalter ist sobald wie möglich zu ermitteln.

Notventil

(7) Läßt sich eine Tür wegen einer Störung in der Steuerung nicht öffnen, so ist der rote Knopf des verplombten Notventils über der betreffenden Tür zu ziehen. Dadurch wird diese Tür von der elektropneumatischen Steuerung abgeschaltet, und die zugehörigen Türschließzylinder entlüftet. Die Tür kann jetzt von Hand mechanisch entriegelt und geöffnet werden. Vor jeder Abfahrt ist besonders zu überwachen, daß auch diese Tür geschlossen ist.

Der Triebfahrzeugführer ist zu verständigen. Er veranlaßt die Beseitigung der Störung und die Neuverplombung von benutzten Notventilen.