

DS 948 B/2

Deutsche Bundesbahn

Zugförderungsvorschrift

Dienst auf elektrischen Triebfahrzeugen

Gültig vom 1. Januar 1965 an

Ausgabe 1975

(Berichtigungsblätter 1 und 2 sind eingearbeitet)

DS 948 B/2

Einführungsbestimmungen

1. Die Zugförderungsvorschrift erhält folgende neue Ordnungsnummern, die jeweils bei der Neuausgabe eingeführt werden:

Zugförderungsvorschrift — Bewirtschaftung und Einsatz der Schienentriebfahrzeuge —	— DV 948 A —
Zugförderungsvorschrift — Dienst auf Dampflokomotiven —	— DV 948 B/1 —
Zugförderungsvorschrift — Dienst auf Elektrischen Triebfahrzeugen —	— DV 948 B/2 —
Zugförderungsvorschrift — Dienst auf Brennkrafttriebfahrzeugen —	— DV 948 B/3 —
Zugförderungsvorschrift — Dienst auf Kleinlokomotiven —	— DV 948 B/4 —
Zugförderungsvorschrift — Pflege und Unterhaltung der Dampflokomotiven —	— DV 948 C/1 —
Zugförderungsvorschrift — Pflege und Unterhaltung der elektrischen Triebfahrzeuge —	— DV 948 C/2 —
Zugförderungsvorschrift — Pflege und Unterhaltung der Brennkrafttriebfahrzeuge —	— DV 948 C/3 —
Zugförderungsvorschrift — Pflege und Unterhaltung der Kleinlokomotiven —	— DV 948 C/4 —

Die vorliegende Vorschrift ersetzt

die Dienstvorschrift für elektrische Lokomotiven (DV Ellok)	— DV 953 —,
die Dienstvorschrift über Speicher-Triebwagen	— DV 921 —,
die Dienstanweisung für die Lokomotivbeamten	— DV 010 —,
die Richtlinien zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee im elektrischen Zugbetrieb	— DV 446 E —,
die kurze Anweisung für das Personal der elektrischen Triebfahrzeuge bei Kälte und Schnee	— DV 446 51 —,
die Beilage zum Merkblatt zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee — DV 446 — für das Personal des Lokfahrdienstes (Dampflokom) und des Triebwagenführerdienstes.	

2. Zu § 4 Abs. 2

Die Bestimmungen über die Fahrberechtigung sind auf das Verfahren von Triebfahrzeugen auf Gleisanlagen der Bahnbetriebs-, Bahnbetriebswagen- und Bundesbahn-Ausbesserungswerke ausgedehnt worden.

3. Zu § 10 Abs. 3

Das Verzeichnis der Stufen des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes (Anhang I) wurde neu aufgestellt und ersetzt das Verzeichnis im Anhang II der DV 948 I. Die im Jahre 1960 versuchsweise eingeführte Regelung des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes für elektrische Triebfahrzeuge (BZA München vom 15. 2. 1960 — 2302 Zade —) wird mit Einführung der vorliegenden DV aufgehoben. Anhang II Abschnitt III (Nachschau) der vorliegenden DV ersetzt zu gleichem Zeitpunkt Anhang III Beiblatt 4 der vorläufigen Richtlinien für die Unterhaltung der elektrischen Triebfahrzeuge (März 1957).

4. Zu § 14 Abs. 1

Für alle Zugförderungsarten ist ein einheitliches Übergabebuch aufgestellt worden.

5. Vordrucke

Neue Vordrucke	Alte Vordrucke	Aufbrauch
948 B 01	999 164	aufbrauchen
948 B 02	—	—
948 B 03	—	—
948 B 04	010 02	nicht aufbrauchen
948 B 06	BD Ffm 423 (G 42)	aufbrauchen
948 B 07	948 II 06 (neu)	aufbrauchen
—	921 01	nicht aufbrauchen
—	921 03a	nicht aufbrauchen
—	921 03b	nicht aufbrauchen

DS 948 B/2

Deutsche Bundesbahn

Zugförderungsvorschrift

Dienst auf elektrischen Triebfahrzeugen

Gültig vom 1. Januar 1965 an

Ausgabe 1975

(Berichtigungsblätter 1 und 2 sind eingearbeitet)

DS 948 B/2

Geschäftsführung: Bundesbahn-Zentralamt München

Druck: Bundesbahndirektion Karlsruhe

Verteilungsplan der Vorschrift

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
 Hauptprüfungsamt und Prüfungsämter
 Bundesbahndirektionen
 Zentrale Transportleitung
 Bundesbahn-Zentralämter
 Bundesbahn-Sozialamt
 Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung
 Zentralstelle für den Werkstättendienst
 Bundesbahn-Ausbesserungswerke
 Bundesbahn-Maschinenämter
 Bahnbetriebswerke
 Bahnbetriebswagenwerke
 Dienststellen mit elektrisch angetriebenen Bahndiensttriebfahrzeugen
 Fahrleitungsmeistereien
 Bundesbahnschulen
 Persönlich zuzuteilen den Lokomotiv- und Triebwagenführern für elektrische Triebfahrzeuge

Verteilungsplan der Anlagen

- Anlage 1 Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektionen, Bundesbahn-Zentralämter, Zentralstelle für den Werkstättendienst, Zentrale Transportleitung, Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung
- 2 Bundesbahn-Maschinenämter
- 3 Bundesbahn-Ausbesserungswerke; Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke
- 4 Bundesbahn-Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke, Dienststellen mit elektrisch angetriebenen Bahndiensttriebfahrzeugen
- 6 Bundesbahndirektionen, Bundesbahn-Zentralämter
- 7 Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke, Dienststellen mit elektrisch angetriebenen Bahndiensttriebfahrzeugen

Eingeführt mit Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
 vom 26. 5. 1964 — 25.252 Fave 7 —

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig		Berichtigt	
		vom.....	an	am	durch
1	HVB-Verfg vom 17. 5. 65 — 25 252 Fave 7 —	1. August 1965		ist eingearbeitet.	
2	HVB-Verfg vom 12. 6. 75 — 25 252 Fave 7 —	1. Oktober 1975		ist eingearbeitet.	

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines	
§ 1	Inhalt und Geltungsbereich 5
§ 2	Dienstvorgesetzte, Vorgesetzte 5
§ 3	Dienstaufgaben 6
§ 4	Fahrberechtigung 7
§ 5	Streckenkenntnis 8
§ 6	Verantwortlichkeit 8
§ 7	Dienstfähigkeit 9
§ 8	Mitfahrt von Personen und Mitnahme von Gegenständen 9
II. Technischer Vorbereitungs- und Abschlußdienst	
§ 9	Grundregel für die Ordnung der Arbeiten 10
§ 10	Technischer Vorbereitungsdienst 10
§ 11	Technischer Abschlußdienst 11
§ 12	Nachschau 11
§ 13	Teilarbeitenverzeichnis 12
§ 14	Übergabebuch 12
§ 15	Besonderheiten 14
III. Bedienung der Triebfahrzeuge	
§ 16	Aufrüsten 14
§ 17	Fahrt zum und vom Zug 14
§ 18	Fahrt auf der Strecke 15
§ 19	Fahrweise 17
§ 20	Elektrische Energieversorgung und Heizen der Züge 18
§ 21	Vorspann, Nachschieben, Mitgabe von Triebfahrzeugen und Befördern von Lokomotivzügen 19
§ 22	Rangierfahrten 20
§ 23	Wendezugbetrieb 20
§ 24	Mehrfachsteuerung 21
§ 25	Verlassen, Abstellen und Abrüsten des Triebfahrzeugs 21
§ 26	Verhalten bei Unregelmäßigkeiten am Triebfahrzeug und an der Fahrleitung 22
§ 27	Schleppen, Abschleppen, Entgleisungen, Aufstöße 25
IV. Schutzmaßnahmen	
§ 28	Schutz von Personen 26
§ 29	Schutz von Anlagen und Sachen 27
§ 30	Schutz gegen Frost und Schnee 28

Verzeichnis der Anlagen

Anlage	1 Berechtigungskarte zur Mitfahrt von Bediensteten (Rotstrichkarte)	Seite 29
	2 Bescheinigung über die Berechtigung zum Verfahren von Triebfahrzeugen	30
	3 Erklärung über das Verfahren von Triebfahrzeugen auf Gleisanlagen der Bw/Bww/AW	31
	4 Nachweis der Belehrung über das Verbot, Triebfahrzeuge zu bewegen	32
	5 bleibt frei!	
	6 Berechtigungsschein zur Mitfahrt im Führerstand	33
	7 Übergabebuch	34

Verzeichnis der Anhänge

Anhang	I Verzeichnis der Stufen des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes	35
	II Teilarbeitenverzeichnis	36
	III Höchstwerte der Nachschaukilometer und Nachschauzeitfristen	42

Verzeichnis der Vorschriften

DV-Nummer	Titel	Kurzbezeichnung — Abkürzung
019	Allgemeine Dienstanweisung für die Bundesbahnbeamten	ADAB
107	Tauglichkeitsvorschrift	—
132	Unfallverhütungsvorschrift	UVV
187	Arbeitsordnung für die Arbeiter der Deutschen Bundesbahn	AO/Arb
188	Arbeitsordnung für die Angestellten der Deutschen Bundesbahn	AO/Ang
301	Signalbuch	SB
408	Fahrdienstvorschriften	FV
462	Vorschrift für den Dienst auf elektrisch betriebenen Strecken	DV Eb
481	Betriebs-Fernsprechvorschrift	—
483	Vorschrift für die Bedienung der induktiven Zugbeeinflussung	—
838	Brandschutzvorschrift	—
915 I	Dienstvorschrift für den Bremsdienst — Bedienung, Prüfung und Unterhaltung der Bremsen im Betrieb	Brevo
926/900	Merkbuch für elektrische Einrichtungen und Heizeinrichtungen der Züge	—
939 b	Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn — Elektrische Triebfahrzeuge einschl. zugehöriger Steuer- und Beiwagen (Regelspur)	—
948 C/2	Zugförderungsvorschrift — Pflege und Unterhaltung der Elektrischen Triebfahrzeuge —	—
969	Dienstvorschrift für die Sicherheitsfahrstellungen	—
971	Wendezugvorschrift	—
991/15	Unterhaltungsvorschrift für Elektrische Triebfahrzeuge — Fahrzeugeingang, Prüfung und Abnahme, Fahrzeugausgang —	—

I. Allgemeines

§ 1

Inhalt und Geltungsbereich

- (1) Dieses Heft gilt für das an elektrischen Triebfahrzeugen beschäftigte Personal. Es enthält die wesentlichen Bestimmungen, technischen Vorschriften und sachlichen Erläuterungen über die Bedienung und Behandlung der elektrischen Triebfahrzeuge im Betriebe.
- (2) Triebfahrzeugführer und Beimänner werden in dieser Vorschrift kurz mit „Fahrpersonal“ bezeichnet.
- (3) Für die Triebwagen der Hamburger Stadtbahn können von der Bundesbahndirektion zusätzliche Bestimmungen für die Bedienung und Behandlung erlassen werden.
- (4) Für Abnahmelokomotivführer gelten zusätzliche Bestimmungen in DV 948 C/2 und DV 991/15.

§ 2

Dienstvorgesetzte, Vorgesetzte

- (1) Wer Dienstvorgesetzter oder Vorgesetzter ist, ergibt sich für Beamte aus der DV 019, für Angestellte aus der DV 188, für Arbeiter aus der DV 187.
- (2) Dienstvorgesetzte, mit denen das Fahrpersonal hauptsächlich in Berührung kommt, sind der Vorsteher der Heimatdienststelle und der Vorstand des eigenen Bundesbahn-Maschinenamtes. Dienstvorgesetzte
- (3) Vorgesetzte, mit denen das Fahrpersonal hauptsächlich in Berührung kommt, sind innerhalb ihres Dienstbereiches und Aufgabengebietes die Vorstände der Bundesbahn-Maschinenämter, die Betriebsmaschinenkontrolleure der Bundesbahndirektionen, Oberbetriebsleitungen und Bundesbahn-Zentralämter, die Betriebsingenieure der Bundesbahn-Maschinenämter, die Vorsteher und Gruppenleiter der Bahnbetriebswerke und Bahnbetriebswagenwerke, die Disponenten der Oberzugleitungen und Zugleitungen (Lokomotivdienst), die Lokomotivdienstleiter der Heimatdienststelle und der Wendedienststellen oder sonstiger, unmittelbar am Zuglauf beteiligter Bahnbetriebswerke und Bahnbetriebswagenwerke, die Lehrlokomotivführer, der Triebfahrzeugführer für den Beimann und für die ihm zur Ausbildung zugeteilten Personen. Vorgesetzte
- (4) Das Fahrpersonal hat auch die dienstlichen Weisungen zu befolgen, die die nachstehend genannten Beamten innerhalb ihres Dienstbereiches und Aufgabengebietes für den Zugförderungsdienst geben; das sind die Vorstände der Bundesbahn-Betriebsämter, Weisungsbefugte

(§§ 2 und 3)

die Werkdirektoren der Bundesbahn-Ausbesserungswerke,
die Betriebsingenieure der Bundesbahn-Betriebsämter,
die Betriebskontrolleure,
die Vorsteher der Bahnmeistereien, Fahrleitungsmeistereien und Unterwerke,
die Vorsteher und Aufsichtsbeamten der Bahnhöfe,
der Zugführer,
der Rangierleiter,
der Bremsbeamte.

§ 3

Dienstaufgaben

Aufteilung der
Dienstaufgaben

- (1) a) Das Fahrpersonal hat die ihm zugewiesenen Fahrzeuge ordnungsgemäß zu bedienen und, soweit angeordnet, zu pflegen. Es hat die angeordneten Zug-, Rangier- und sonstigen Leistungen sicher und pünktlich auszuführen. Beim Beobachten der Bahnanlagen, der Signale und des Zuges ist vom Triebfahrzeugführer und vom Beimann nach den Bestimmungen der DV 408 § 48 Abs. 1 und 2 zu verfahren.
- b) Die Arbeiten, die dem Triebfahrzeugführer im Vorbereitungs- und Abschlußdienst sowie bei der Nachschau obliegen, sind im Teilarbeitenverzeichnis (vgl. § 13) aufgeführt.

Vorschriften
und
Anordnungen

- (2) a) Das Fahrpersonal muß die Vorschriften und Anweisungen, die seinen Dienst betreffen, kennen und befolgen. Es muß mit dem ihm zugeteilten Triebfahrzeug und seiner Bedienung vertraut sein. Das Fahrpersonal hat die ihm persönlich zugeteilten Drucksachen und Fahrpläne selbst auf dem laufenden zu halten, wenn kein anderer damit beauftragt ist. Im Dienst auf dem Triebfahrzeug muß der Triebfahrzeugführer bei sich haben
- die Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten (La) und
 - den Buchfahrplan für die zu befahrende Strecke, bei Sonderzügen die Fahrplananordnung oder den Sonderzugfahrplan.
- b) Der Triebfahrzeugführer hat die vorgeschriebenen Aufschreibungen zu machen.
- c) Beim Befahren von Strecken und beim Bedienen von Triebfahrzeugen fremder Eisenbahnverwaltungen sind die dafür geltenden Bestimmungen (z. B. Führen anderer Signale, Beschränkung des Sandens, Maßnahme bei Wechsel des Stromsystems) einzuhalten.

Verhalten
bei Gefahr

- (3) Bei Gefahr handelt das Fahrpersonal nach DV 408 § 60 Abs. 1. Es darf den Führerraum nicht verlassen, bevor alles getan ist, um einen Unfall zu verhindern oder die Folgen zu mindern.

Meldungen

- (4) a) Unregelmäßigkeiten im Zugförderungsdienst, Schäden am Triebfahrzeug, die Zugverspätungen oder Eintragungen im Fahrtbericht zur Folge haben, meldet der Triebfahrzeugführer nach der Fahrt beim Lokomotivdienstleiter der Heimatdienststelle mit der Meldung über Verspätungsursachen B – Elektrische Triebfahrzeuge – Vordruck 948 I 50 –.
- b) Meldungen sind abzugeben, wenn ein Hilfstriebfahrzeug gestellt wurde, bei Verspätungen über

(§§ 3 und 4)

- 5 Minuten bei Schnell- und Eilzügen,
- 10 Minuten bei den übrigen Reisezügen und bei Schnellgüterzügen,
- 15 Minuten bei allen anderen Zügen

durch Unregelmäßigkeiten, die der Betriebsmaschinendienst zu vertreten hat, wenn der Triebfahrzeugführer eine Meldung für nötig hält.

- c) Andere Unregelmäßigkeiten meldet der Triebfahrzeugführer mit Meldekarte – Vordruck 408 26 –.
- (5) Auf Bahnhöfen ohne Wagenuntersuchungsbeamten und auf der freien Strecke ist das Fahrpersonal dem Zugbegleitpersonal in dringenden Fällen bei der Feststellung und Beseitigung von Schäden am Zug behilflich, besonders bei der Beurteilung von Heißläufern und Bremsschäden (vgl. auch DV 408 § 32). Mithilfe bei Schäden am Zug
- (6) Die Bauart der Triebfahrzeuge ist aus den Beschreibungen und DV 939 b zu ersehen. Für Sondereinrichtungen gelten besondere Beschreibungen und Bedienungsanweisungen. Unterrichtung über die Bauart der Triebfahrzeuge
- (7) Eigenmächtiges Ändern von Bauteilen, Ausrüstungen, Einstellwerten, Einstellmarken und Anschriften sowie das unbefugte Entfernen von Plomben und die Verwendung nicht vorgeschriebener Betriebsstoffe sind verboten. Änderungen der Bauart
- (8) Das Fahrpersonal wird als Bahnpolizei tätig, wenn es nötig und mit dem übrigen Dienst vereinbar ist. Bahnpolizei

§ 4

Fahrberechtigung

- (1) a) Fahrberechtigt ist, wer eine Laufbahnprüfung zum Lokomotiv- oder Triebwagenführer bestanden hat und noch als Führer eines Triebfahrzeuges eingesetzt werden kann. Fahrberechtigung von Bediensteten
 - b) Außerdem sind Inhaber von Berechtigungskarten nach Anlage 1 mit entsprechender Zulassung in dem angegebenen Geltungsbereich fahrberechtigt. Anlage 1
 - c) Vor Übernahme der selbständigen Führung eines Triebfahrzeuges ist dem Triebfahrzeugführer dies durch eine formlose Notiz mit Angabe von Name, Dienststellung, Dienststelle, Fahrstrecke und Datum zu bestätigen. Bei fehlender Streckenkenntnis ist sinngemäß nach § 6 Abs. 6 a zu verfahren.
- (2) a) Innerhalb der Anlagen von Bahnbetriebswerken, Bahnbetriebswagenwerken und Bundesbahn-Ausbesserungswerken sind auch Bedienstete fahrberechtigt, die nach einer erfolgreich abgelegten Verwendungsprüfung vom Vorstand des Bundesbahnmaschinenamtes mit einer Bescheinigung nach Anlage 2 dazu berechtigt worden sind. Anlage 2
 - b) Die Bediensteten haben außerdem eine schriftliche Erklärung nach Anlage 3 abzugeben, in der sie anerkennen, daß sie Triebfahrzeuge lediglich auf ausschließlich dem Werkbetrieb dienenden Gleisanlagen des Bahnbetriebswerkes, Bahnbetriebswagenwerkes oder Bundesbahn-Ausbesserungswerkes, nicht aber auf Betriebsgleisen, Gleisen des Bahnhofs oder der freien Strecke bewegen dürfen. Anlage 3
- (3) Bedienstete, die mit Triebfahrzeugen umgehen und nicht fahrberechtigt sind, dürfen ein Triebfahrzeug nicht in Gang setzen oder führen. Sie haben auf einem Vordruck nach Anlage 4 zu bescheinigen, daß sie dieses Verbot kennen. Fahrverbot
Anlage 4

(§§ 5 und 6)

§ 5

Streckenkenntnis

- Vorschriften über die Streckenkenntnis
- Verlust der Streckenkenntnis
- Erwerb der Streckenkenntnis
- Selbstüberwachung der Streckenkenntnis
- Fahren ohne Streckenkenntnis
- (1) Erwerb, Verlust und Umfang der Streckenkenntnis regeln die DV 948 A und die DV 408 § 41.
 - (2) Ein Triebfahrzeugführer verliert seine Streckenkenntnis 6 Monate nach der letzten Belehrungsfahrt bei Neuerwerb oder 12 Monate nach der letzten selbständigen Fahrt oder nach Wiedererwerb der Streckenkenntnis.
 - (3) Mit dem Auftrag zur Erwerbung der Streckenkenntnis – Vordruck 948 A 27 – wird ein Triebfahrzeugführer beauftragt, die vorgeschriebenen Belehrungsfahrten abzuleisten. Der beaufsichtigende und anleitende Führer bestätigt durch Unterschrift die einzelnen Fahrten. Der Belehrte erkennt nach Abschluß der Fahrten den Erwerb der Streckenkenntnis durch Unterschrift an. Damit ist die Streckenkenntnis nachgewiesen.
 - (4) Mit den Vordrucken Selbstüberwachung der Streckenkenntnis – Vordrucke 948 A 28/1 und 948 A 28/2 – überwacht und bestätigt der Bedienstete seine Streckenkenntnis. Mindestens einen Monat, bevor die Streckenkenntnis auf einer Strecke verloren geht, hat er dies seiner Dienststelle mitzuteilen.
 - (5) Wenn ausnahmsweise der Triebfahrzeugführer nicht streckenkundig ist, regelt die DV 408 § 41 Abs. 2 die Stellung eines streckenkundigen Begleiters und unter bestimmten Voraussetzungen das Fahren ohne streckenkundigen Begleiter.

§ 6

Verantwortlichkeit

- Umfang der Verantwortlichkeit
- Führung durch streckenkundige Bedienstete
- Führung durch nicht streckenkundige Bedienstete
- Ausbildlinge zum Triebfahrzeugführer
- (1) Der Triebfahrzeugführer ist von der Übernahme bis zur Übergabe für das Triebfahrzeug verantwortlich. Er hat den Beimann zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
 - (2) Aus besonderem Anlaß darf der Triebfahrzeugführer die selbständige Führung des Triebfahrzeugs einem fahrberechtigten und streckenkundigen Bediensteten überlassen. Die volle Verantwortung für die sichere und pünktliche Ausführung der Fahrt geht dann auf diesen über.
 - (3) Überläßt der Triebfahrzeugführer in begründeten Fällen die Führung des Triebfahrzeugs einem fahrberechtigten, aber nicht streckenkundigen Bediensteten, so behält der Triebfahrzeugführer die Aufgaben eines streckenkundigen Begleiters (Lotsen). Dies gilt auch für die Belehrungsfahrten zum Erwerb der Streckenkenntnis, wenn der die Streckenkenntnis erwerbende Triebfahrzeugführer auf dem von ihm gemäß DV 948 A § 6 selbst zu führenden Triebfahrzeug ausgebildet und führerberechtigt ist.
 - (4) a) Der Triebfahrzeugführer hat einen Auszubildenden in der Führung des Triebfahrzeugs zu unterrichten und sie ihm dabei möglichst zu überlassen. Der Triebfahrzeugführer bleibt für die sichere Ausführung der Fahrt voll verantwortlich und muß bereit sein, bei Fehlhandlungen rechtzeitig einzugreifen. Auszubildende sind hierbei Bedienstete, die sich auf den Beruf des Triebfahrzeugführers vorbereiten oder auf ein anderes Triebfahrzeug umgeschult werden oder eine Ergänzungsprüfung für das betreffende Triebfahrzeug noch nicht mit Erfolg abgelegt haben.

(§§ 6, 7 und 8)

- b) Die von einem Ausbildling in seiner Schlußausbildung unter Aufsicht des Triebfahrzeugführers durchgeführten Fahrten hat der Triebfahrzeugführer im Vordruck Auftrag zur Erwerbung der Streckenkenntnis – Vordruck 948 I 403 – zu bestätigen.
- (5) Der bei Ausfall der Sicherheitsfahrerschaltung nach der DV 408 § 40 (16) als Beimann herangezogene Bedienstete (Zugführer, Zugschaffner, Rangierer usw.) hat den Weisungen des Triebfahrzeugführers zu folgen. Der Triebfahrzeugführer hat ihn vor Beginn der Fahrt zu unterweisen, wie er in Notfällen den Zug anhalten kann. Dabei erklärt er ihm das Ausführen einer Schnellbremsung, das Abschalten der Antriebsleistung und das Bedienen der Handbremse. **Beimänner**
- (6) a) Der streckenkundige Begleiter (Lotse) ersetzt nur die fehlende Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers. Die Verantwortung für die sichere und pünktliche Beförderung des Zuges behält der Triebfahrzeugführer. **Streckenkundige Begleiter**
- b) Wenn im internationalen Verkehr die Heimatverwaltung eines ausländischen Triebfahrzeuges für die Fahrt im Bereich der Deutschen Bundesbahn den Triebfahrzeugführer und die Deutsche Bundesbahn den streckenkundigen Begleiter (Lotsen) stellt, ist der ausländische Bedienstete für die technische Bedienung des Triebfahrzeugs und der Lotse für die betriebsdienstliche Handhabung verantwortlich. Das gilt sinngemäß auch für Überführungsfahrten und Probefahrten Dritter auf Strecken der Deutschen Bundesbahn, wenn der Triebfahrzeugführer nicht Bediensteter der Deutschen Bundesbahn ist. Der Lotse hat sich vor Antritt der Fahrt über die Bedienung des Fahrzeuges unterrichten zu lassen, daß er notfalls die Antriebsleistung abschalten und das Triebfahrzeug zum Halten bringen kann.
- (7) Das Fahrpersonal darf Unbefugten den Aufenthalt in Führer- und Maschinenräumen nicht gestatten. **Aufenthalt auf Triebfahrzeugen**

§ 7

Dienstfähigkeit

- (1) Triebfahrzeugführer und Beimänner müssen die in der DV 107 für die Wahrnehmung ihres Dienstes vorgeschriebenen Tauglichkeitsforderungen erfüllen. **Tauglichkeit**
- (2) Merkt ein Angehöriger des Fahrpersonals, daß er eine von ihm verlangte Dienstleistung nicht betriebssicher durchführen kann, so hat er dies der Lokomotivdienstleitung zu melden. Bei Dienstunfähigkeit während der Fahrt ist nach der DV 408 § 40 Abs. 24 bis 26, sonst nach der DV 019 § 15, bei den Angestellten nach § 1 Abs. 9 der DV 188 und bei Arbeitern nach § 2 Abs. 12 der DV 187 zu handeln. **Dienstunfähigkeit**
- (3) Das Fahrpersonal darf während des Dienstes nicht unter den Einwirkungen oder Nachwirkungen von Alkohol stehen. Auch beim Genuß koffein- und colahaltiger Getränke oder beim Gebrauch schmerzstillender oder beruhigender Medikamente ist so Maß zu halten, daß die normale Reaktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird. **Nüchternheit**

§ 8

Mitfahrt von Personen und Mitnahme von Gegenständen

- (1) a) Der Triebfahrzeugführer hat von einem in Führerräumen Mitfahrenden einen Ausweis zu fordern, wenn er ihn nicht bestimmt als mitfahrberechtigt kennt. **Mitfahrt mit Ausweis**

(§§ 8, 9 und 10)

Anlage 6

- b) Ausweise, die zur Mitfahrt berechtigen, sind:
Berechtigungskarte zur Mitfahrt von Bediensteten
(Rotstrichkarte nach Anlage 1),
Berechtigungsschein zur Mitfahrt im Führerstand nach Anlage 6,
Fahrgastausweis für Gastfahrten *),
Auftrag zur Erwerbung der Streckenkenntnis – Vordruck 948 A 27 –,
Begleiteraushweis **) – Vordruck 605 32 –,
Militärischer Transportauftrag für das Begleitkommando von Versorgungstransporten des Militärs mit entsprechendem Vermerk des Aufsichtsbeamten **).

Mitfahrt ohne Ausweis

- (2) Ohne die unter Abs. 1 genannten Ausweise dürfen in Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeit im Führerraum des Triebfahrzeugs nur die in der DV 408 § 42 Abs. 2 unter b, c, e und f aufgeführten Bediensteten mitfahren. Dort ist auch die Höchstzahl der Mitfahrenden genannt, die sich außer dem Fahrpersonal im besetzten Führerraum der Triebfahrzeuge aufhalten dürfen.

Mitnahme von Gegenständen

- (3) a) Das Fahrpersonal darf seinen Reisebedarf und in beschränktem Umfang Waren für seinen Haushalt mitführen. Die Mitnahme von Gegenständen für anderen Personen ist verboten.
b) Im grenzüberschreitenden Verkehr gelten die Zollbestimmungen.

Mitgeführte Rundfunkgeräte

- (4) Mitgeführte Rundfunkgeräte dürfen nur bei Dienstunterbrechungen betrieben werden, jedoch nicht an Bahnsteigen und dort, wo Belästigungen auftreten können.

II. Technischer Vorbereitungs- und Abschlusssdienst

§ 9

Grundregel für die Ordnung der Arbeiten

Betriebsbereites Abstellen

- (1) Jedes für den Einsatz vorgesehene Triebfahrzeug soll betriebsbereit abgestellt werden.

Betriebsbereites Herrichten

- (2) Das Herrichten eines vom Einsatz zurückkehrenden Triebfahrzeuges ist in der Regel Aufgabe des abtretenden Triebfahrzeugführers. Ausnahmen sind im § 15 geregelt.

§ 10

Technischer Vorbereitungsdienst

Umfang

- (1) Der technische Vorbereitungsdienst umfaßt die persönliche und technische Vorbereitung zur Fahrt.

*) Berechtigt zur Mitfahrt auf dem Triebfahrzeug nur dann, wenn im Zuge kein Platz ist oder das Triebfahrzeug allein fährt.

**) Berechtigt zur Mitfahrt auf dem Triebfahrzeug nur dann, wenn im Zuge kein Platz ist und Begleiter von Sendungen im gleichen Zuge mitfahren müssen. Die Anordnungen des Triebfahrzeugführers sind zu befolgen; er kann notfalls bei Nichtbefolgen das Mitfahren verbieten.

(§§ 10, 11 und 12)

- | | |
|---|---|
| (2) Nach Zuteilung des Triebfahrzeugs ist das Übergabebuch (vgl. § 14) einzusehen. Bei Dienst auf Wendezügen ist in das Mängelbuch des Wendezugsteuerwagens Einsicht zu nehmen. | Einsicht in das Übergabebuch |
| (3) Die Arbeiten des technischen Vorbereitungsdienstes im Heimat- oder Wende-Bahnbetriebswerk richten sich nach ihrer Lage in der Dienstschicht; sie werden im Dienstplan oder vom Lokomotivdienstleiter in den Stufen V1, V2, V3 oder V4 nach dem Verzeichnis der Stufen des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes (Anhang I) festgelegt. Im einzelnen sind sie im Teilarbeitenverzeichnis (Anhang II) aufgeführt. | Stufen des Vorbereitungsdienstes
<u>Anhang I</u>
<u>Anhang II</u> |

§ 11

Technischer Abschlußdienst

- | | |
|--|-----------------------------|
| (1) Der technische Abschlußdienst umfaßt die Behandlung und das Abstellen des Triebfahrzeugs sowie die persönlichen Abschlußarbeiten. | Umfang |
| (2) Zur Behandlung gehört das Ergänzen der Betriebsvorräte. | Behandlung |
| (3) Das Abstellen umfaßt das ordnungsgemäße Aufstellen des Triebfahrzeugs am vorgesehenen Platz, seine Sicherung und die damit verbundenen Arbeiten. | Abstellen |
| (4) Die Arbeiten des technischen Abschlußdienstes im Heimat- oder Wende-Bahnbetriebswerk sind je nach der Leistung des Triebfahrzeugs verschieden bemessen; sie werden im Dienstplan oder vom Lokomotivdienstleiter in den Stufen A1, A3 oder A4 nach dem Verzeichnis der Stufen des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes (Anhang I) festgelegt. Im einzelnen sind sie im Teilarbeitenverzeichnis (Anhang II) aufgeführt. | Stufen des Abschlußdienstes |
| (5) Beim technischen Abschlußdienst umschreitet der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug und prüft gleitende und sich drehende Teile auf Heißlaufen. Er achtet dabei besonders auf hochbeanspruchte und empfindliche Teile. Soweit er aufgefundene Schäden nicht selbst beseitigen kann, verfährt er nach § 14 Abs. 2; sonstige Unregelmäßigkeiten meldet er. | Auszuführende Arbeiten |
| (6) Beim Dienstwechsel auf dem Triebfahrzeug darf der abgelöste Triebfahrzeugführer sich erst entfernen, wenn er das Fahrzeug dem Ablöser übergeben, ihm über den Zustand des Fahrzeugs berichtet und dienstliche Besonderheiten mitgeteilt hat. | Übergabe bei Dienstwechsel |

§ 12

Nachschau

- | | |
|---|-----------------------|
| (1) a) Die Nachschau (N) umfaßt das Prüfen des Triebfahrzeuges auf einer Arbeitsgrube auf sichtbare Schäden sowie die nach DV 915 I für die Bremse vorgeschriebenen Arbeiten.
b) Die bei der Nachschau auszuführenden Arbeiten sind im Teilarbeitenverzeichnis (vgl. Anhang II) genannt. | Umfang |
| (2) Die Nachschau ist in der Regel von örtlichem Personal, sonst vom Triebfahrzeugführer in Verbindung mit einem Abschlußdienst A 1 oder in einer passenden Pause auszuführen. | Ausführendes Personal |

(§§ 12, 13 und 14)

- | | |
|---------------------------|--|
| Fälligkeit | (3) Die Nachschau ist entweder im Dienstplan festgelegt oder wird anhand des Übergabebuches (vgl. § 14 Abs. 1) vom Lokomotivdienstleiter bestimmt. Bei frei verwendeten Triebfahrzeugen hat auch der Triebfahrzeugführer auf das Fälligwerden der Nachschau aufmerksam zu machen. |
| Nachschaukilometer | (4) a) Die für eine Nachschau maßgebenden Laufkilometer kann ein ordentlich unterhaltenes Triebfahrzeug erfahrungsgemäß ohne Beeinträchtigung der Betriebstüchtigkeit sicher erreichen. Sie sind für die einzelnen Triebfahrzeugbauarten verschieden und werden von der Bundesbahndirektion, der das Fahrzeug zugeteilt ist, unter Einhaltung der im Anhang III aufgeführten Höchstwerte festgelegt. Die Höchstwerte dürfen in der Regel nicht überschritten werden. Abweichend von dieser Bestimmung wird zugelassen, daß in Ausnahmefällen, besonders infolge betrieblicher Ereignisse, die Zugleistung, während der eine Nachschau fällig wäre, zu Ende gefahren werden kann. Für Steuer-, Mittel- und Beiwagen, die nicht im Anhang III aufgeführt sind, gelten die Vorschriften für Reisezugwagen.
b) Die Nachschaukilometer werden bei bestimmten Fahrzeugbaureihen durch Zeitfristen ersetzt, die nicht überschritten werden dürfen. |
| <u>Anhang III</u> | |
| Schäden | (5) Schäden, die bei der Nachschau festgestellt und nicht sofort beseitigt werden müssen, sind gemäß § 14 Abs. 2 im Übergabebuch zu vermerken. |
| Bestätigung | (6) Die ausgeführte Nachschau ist im Übergabebuch (vgl. § 14 Abs. 1) zu bestätigen, ebenso eine ausgeführte Bremsprüfung. |

§ 13

Teilarbeitenverzeichnis

- | | |
|---------------------------|--|
| Inhalt | (1) Die technischen Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten sowie die Arbeiten bei der Nachschau sind im Teilarbeitenverzeichnis Anhang II aufgeführt. Darin ist kenntlich gemacht, welche wesentlichen Arbeiten in den verschiedenen Stufen des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes vom Triebfahrzeugführer zu erledigen sind. Soweit diese Arbeiten an örtliches Personal übertragen werden können, sind sie besonders gekennzeichnet. |
| Ort der Ausführung | (2) Die laut Teilarbeitenverzeichnis vorgeschriebenen Arbeiten können je nach Anordnung im Heimat- oder Wende-Bahnbetriebswerk oder auch in einem Bahnhof ausgeführt werden. |

§ 14

Übergabebuch

- | | |
|-----------------------------------|---|
| Zweck
<u>Anlage 7</u> | (1) Das Übergabebuch nach Anlage 7 dient zur Unterrichtung des ablösenden Triebfahrzeugführers über den Zustand des Triebfahrzeugs, zur Überwachung der Nachschau und der Unterhaltungsarbeiten. |
| Führung des Übergabebuches | (2) a) Der übergebende Triebfahrzeugführer macht im Übergabebuch die vorgesehenen Einträge und bestätigt durch seine Unterschrift ihre Richtigkeit mit beigefügtem Kurzzeichen seiner Heimatdienststelle. Festgestellte Schäden vermerkt er stichwortartig in Spalte 8. Sie sind mit Arbeitszettel zu melden, soweit ihre Behebung nicht bis zur nächsten Fristarbeit zurückgestellt werden kann. |

(§ 14)

- b) Sonstige Beobachtungen am Fahrzeug, die zunächst nur eine erhöhte Aufmerksamkeit des Personals erfordern, sind in Spalte 13 einzutragen.
 - c) Die Behebung der Schäden bestätigt eine örtliche Aufsichtskraft anhand der bescheinigten Ausbesserungszettel durch Streichen des entsprechenden Stichwortes in Spalte 8 mit Beifügung seines Namenszuges und des Datums.
 - d) Beim Abstellen des Triebfahrzeugs zur Fristarbeit entnimmt der Triebfahrzeugführer aus Spalte 8 die noch nicht gestrichenen Schäden und meldet sie mit Arbeitszettel. Nach den Fristarbeiten ist die Behebung auch dieser Schäden durch die örtliche Aufsichtskraft *) nach Abs. 2 c zu bestätigen.
 - e) Bei allen Mitfahrten auf dem Triebfahrzeug überzeugen sich die Aufsichtskräfte von der ordnungsgemäßen Führung des Übergabebuches durch den Triebfahrzeugführer und geben dabei einen Sichtvermerk ab.
- (3) Ist das Triebfahrzeug nicht betriebsfähig, so trägt der Triebfahrzeugführer in Spalte 8 den Vermerk „Nicht betriebsfähig“ ein. Fehlt dieser Vermerk, so bestätigt der Triebfahrzeugführer durch seine Unterschrift in Spalte 10, daß das abgestellte oder übergebene Triebfahrzeug betriebsfähig ist. **Bestätigung der Betriebsfähigkeit**
- (4) Mit der nach Abs. 2 zu leistenden Unterschrift des Triebfahrzeugführers im Übergabebuch wird zugleich bestätigt, daß die auf dem Triebfahrzeug mitzuführenden Knallkapseln vollzählig vorhanden, ordnungsgemäß verpackt und vorschriftsmäßig gelagert übergeben wurden. Fehlende oder verbrauchte Knallkapseln sind in Spalte 8 des Übergabebuches einzutragen. Ihr Ersatz ist baldmöglichst zu veranlassen. Dieser Absatz gilt auch sinngemäß für plombierte Knallkapselbehälter. **Behandlung der Knallkapseln**
- (5) Die Nachschau und die Fristarbeiten vermerkt der Aus- oder Aufsichtführende in Spalte 7 mit dem Zeichen „N“ für die Nachschau oder „F1“ bis „F4“ je nach der ausgeführten Fristarbeitengruppe. Die Einträge bestätigt er in der Spalte 10 durch seine Unterschrift mit Datum. Er setzt in Spalte 11 das Kurzzeichen seiner Dienststelle hinzu. In Spalte 12 ist einzutragen „Bremsprüfung ausgeführt am“. **Bestätigung der Nachschau, Fristarbeiten und Bremsprüfungen**
- (6) Übernimmt örtliches Personal (öp) das Triebfahrzeug nach einer Dienstleistung, so ist vom abtretenden Triebfahrzeugführer in Spalte 8 zu vermerken „Lok (Tw) an öP“. Das örtliche Personal benützt für seine Einträge eine neue Zeile. **Eintragungen des öP**
- (7) Das Übergabebuch ist nach Beendigung eines Abschlußdienstes A1 im Heimat-Bahnbetriebswerk in der Lokomotivdienstleitung abzugeben, ebenso nach einem Abschlußdienst A3, wenn der Triebfahrzeugführer seinen Dienst nicht auf dem gleichen Triebfahrzeug fortsetzt. **Abgabe**
- (8) Das Übergabebuch ist am Monatsende abzuschließen. Es ist in der Lokomotivdienstleitung erst dann abzulegen, wenn alle in Spalte 8 vermerkten Schäden erledigt sind. Bis dahin bleibt das alte mit dem neuen Übergabebuch zusammen. **Aufbewahrung**
- (9) Sofern notwendig, setzen die Dienststellen für die Triebfahrzeuge „Melde-km“ fest, die unter den Laufkilometer-Höchstwerten liegen müssen. Wenn der Triebfahrzeugführer bei der Aufrechnung der Spalte 6 des Übergabebuches feststellt, daß die Melde-km erreicht sind, meldet er den genauen Kilometerstand der nächst erreichbaren Lokomotivdienstleitung zur Weitergabe an die Heimat-Dienststelle des Triebfahrzeuges. Der Triebfahrzeugführer vermerkt die Meldung in der Kopfspalte des Übergabebuches. **Melde-km**
- (10) Für Betriebserprobungen, die dem Triebfahrzeugführer bekannt sein müssen, liegt dem Übergabebuch ein Versuchsblatt – Vordruck 993 22 – für die Dauer der Erprobung bei. **Versuchsblatt**

*) An Stelle der örtlichen Aufsichtskräfte können auf Anordnung Triebfahrzeugführer treten.

(§§ 15, 16 und 17)

§ 15

Besonderheiten

Übertragung
von Arbeiten
auf den Trieb-
fahrzeugführer

Arbeiten des örtlichen Betriebs- und Werkstättenpersonals können, wenn nötig, auch dem Triebfahrzeugführer übertragen werden. Wo dies vorgeschrieben wird, ist die Arbeitsausführung vom Triebfahrzeugführer im Übergabebuch zu bescheinigen.

III. Bedienung der Triebfahrzeuge

§ 16

Aufrüsten

Aufrüsten

Die im Teilarbeitenverzeichnis (Anhang II) vorgeschriebenen Arbeiten sind zu verrichten. Dabei sind die Einrichtungen nach Abtrennen von Schuppenspannungs- und Ladeanlagen wie folgt zu bedienen:

- a) Der Batterieschalter ist einzulegen, dabei ist der Ladezustand der Lichtbatterie durch Einschalten der Beleuchtung bei abgeschalteter Ladeeinrichtung zu prüfen. Die Batteriespannung darf dabei nicht unter 22 V, bzw. 95 V liegen. Nach Einschalten des Stromerzeugers soll die Batteriespannung über 24 V, bzw. 104 V ansteigen, darf aber 27,5 V bzw. 119 V nicht überschreiten.
- b) Ein Stromabnehmer ist mit der Handluftpumpe oder dem Hilfsluftpresser oder mit Druckluft aus dem Sonderluftbehälter des eigenen Fahrzeugs oder einer fremden Druckluftanlage (Triebfahrzeug oder ortsfeste Anlage) anzulegen; vorher ist mit dem Stromabnehmereinstellhahn der nächstgelegene Stromabnehmer einzustellen.
- c) Der Hauptschalter, soweit vorhanden, ist von Hand oder durch Fernsteuerung einzulegen, wenn der Stromabnehmer ruhig am Fahrdraht liegt.
- d) Der Hauptluftpresser ist von Hand oder durch Fernsteuerung einzuschalten. Nach Erreichen von mindestens 6 kg/cm² Hauptluftbehälterdruck ist der Umstellhahn (soweit vorhanden) auf Hauptluftpresserbetrieb umzustellen. Der Hilfsluftpresser ist abzuschalten, wenn er sich nicht selbsttätig abschaltet.
- e) Die Druckluftbehälter und -leitungen sind aufzufüllen.
- f) Die Sicherheitsfahrhaltung und die induktive Zugbeeinflussung sind einzuschalten.
- g) Die Zugbahnfunkeinrichtung ist einzuschalten.

§ 17

Fahrt zum und vom Zug

Stromabnehmer-
einstellung

- (1) a) Bei Triebfahrzeugen, die Stromabnehmer mit einem Schleifstück besitzen, sind zwei Stromabnehmer anzulegen.
- b) Bei Triebfahrzeugen, die Stromabnehmer mit zwei Schleifstücken besitzen, ist nur ein Stromabnehmer anzulegen. Von dieser Bestimmung kann der Triebfahrzeugführer abweichen, wenn vereiste Fahrleitungen das Anlegen des zweiten Stromabnehmers erfordert.

(§§ 17 und 18)

- c) Bei Einstromabnehmerbetrieb ist in der Regel der bei der Zugfahrt nachlaufende Stromabnehmer anzulegen, damit bei Stromabnehmerbeschädigung der vordere Stromabnehmer als Reserve verwendet werden kann.
 - d) Beim Mitführen von Wagen mit offenliegenden empfindlichen Gütern hinter der Zuglokomotive ist nur der vordere Stromabnehmer anzulegen. Dasselbe gilt für Wagen mit explosionsgefährlichen Stoffen.
- (2) a) Auf der Fahrt zum Zug oder zum Bahnhof ist die Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa) nach DV 969 § 5 Abs. 2 und die induktive Zugbeeinflussung (Indusi) nach DV 483 § 5 Abs. 5 zu prüfen. Prüfung der Sifa und Indusi, Zugbahnfunk einstellen
- b) Während der Fahrt zum und vom Zuge sind die für Zugbahnfunk in Betriebsart C vorgesehenen Kanäle einzustellen.
- (3) An Stellen, wo erfahrungsgemäß Schleudern beim Anfahren oder Gleiten beim Bremsen eintreten kann, ist zu sanden (vgl. jedoch § 29 Abs. 1). Sanden
- (4) a) Das Triebfahrzeug ist zum Kuppeln vorsichtig an das andere Fahrzeug zu fahren (vgl. auch DV 408 § 84). Bei Fahrzeugen mit selbsttätiger Kupplung ist möglichst langsam (höchstens 1 km/h) gegen die stehende, abgebremste Fahrzeuggruppe zu fahren. Kuppeln und Entkuppeln
- b) Muß beim Entkuppeln von Wagen ausnahmsweise aufgedrückt werden, so dürfen die Fahrmotoren nur etwa 5 Sekunden eingeschaltet bleiben und sind durch die Schnellauslösung abzuschalten. Einschalten der Fahrmotoren bei festgebremsten Triebfahrzeugen ist verboten.
- c) Für das Kuppeln und Entkuppeln elektrischer Heizleitungen gilt § 20.
- (5) Beim Wechsel des Führerraumes ist die Druckluftbremse des Fahrzeugs anzulegen. Die Bedienungsgriffe und Schalter sind im unbesetzten Führerraum in die vorgeschriebene Stellung zu bringen. Führerraumwechsel
- (6) Unbesetzte Führerräume sind vor der Fahrt wie folgt zu sichern: Unbesetzte Führerräume, Verschließen des Fahrzeugs
- a) Führerraumtüren sind abzuschließen. Die Verriegelung von innen ist gestattet, wenn der Riegel von außen geöffnet werden kann oder die Türen von außen nicht abgeschlossen werden können.
- b) Fenster sind geschlossen zu halten, Schaltschränke und Abdeckungen von Führerpulten abzuschließen.
- (7) Schuppentore mit isoliertem Fahrdrahtzwischenstück sind mit ausgeschaltetem Hauptschalter zu befahren. Triebfahrzeuge ohne Hauptschalter dürfen das isolierte Stück nur mit gesenktem Stromabnehmer befahren. Ein- und Ausfahrt durch Schuppentore
- (8) Für das Befahren von Drehscheiben und Schiebebühnen sind die örtlichen Regelungen zu beachten. Während des Drehens von Fahrzeugen mit Stromabnehmern müssen die Stromabnehmer gesenkt sein. Auf Schiebebühnen sind die Stromabnehmer nach örtlicher Anweisung zu bedienen. Befahren von Drehscheiben und Schiebebühnen

§ 18

Fahrt auf der Strecke

- (1) a) Vor dem Anfahren müssen Lüfter und Ölumlaufpumpen in Betrieb und die Bremsen einwandfrei gelöst sein. Anfahren
- b) Beim Anfahren ist die Zugkraft so zu bemessen, daß sich der Zug zuverlässig und ruckfrei in Bewegung setzt. Bei einem nicht gestreckten Zug ist sie so zu steigern,

(§ 18)

daß keine großen Zerrungen auftreten, die Lokomotive aber in Bewegung bleibt. Nach dem Strecken ist der Zug durch Steigern der Zugkraft weiter zu beschleunigen. Setzt sich das Triebfahrzeug in etwa 5 Sekunden nicht in Bewegung, so ist sofort abzuschalten.

- c) Gelingt eine Anfahrt nicht, so sind wahrscheinlich die Bremsen nicht vollständig gelöst. Die Anfahrt darf erst nach vollständigem Lösen der Bremsen wiederholt werden. Die Lösezeit nach dem Füllstoß kann bei langen Güterzügen bis zu 3 Minuten betragen.
- d) In Steigungen sind die Bremsen des Zuges nach der DV 915 I § 16 Abs. 4 erst nach dem Abfahrauftrag voll zu lösen.

Schleudern

- (2) Schleudernde Treibachsen sind durch die Schleuderschutzeinrichtung oder durch die Zusatzbremse (Bremszylinderdruck höchstens 1 kg/cm²) abzufangen. Ist die Wirkung nicht ausreichend, so ist sofort soweit zurückzuschalten, bis das Schleudern aufhört. Während des Schleuderns ist das Sanden verboten, weil dadurch Triebwerksschäden entstehen können.

Sanden

- (3) An Stellen, auf denen die Möglichkeit besteht, daß Radsätze schleudern oder beim Bremsen gleiten sowie in Gefahrfällen ist zu sanden. Unnötiges und übermäßiges Sanden ist zu unterlassen. Sonstige Einschränkungen sind in § 29 Abs. 1 enthalten.

Beobachten des Fahrzeugs

- (4) Während der Fahrt ist das ordnungsgemäße Arbeiten des Triebfahrzeugs zu überwachen. Dabei ist, soweit möglich, zu beobachten, ob die von der Werkstatt ausgebesserten Teile einwandfrei arbeiten.

Beobachten der Meßinstrumente

- (5) Die Meßinstrumente, besonders die Motorstrom- und Bremskraftmesser, sind zu beobachten.

Prüfen der elektrischen Bremse

- (6) Die elektrische Bremse ist bei betriebsmäßigen Bremsungen möglichst oft zu prüfen; dabei muß die in den Fahrzeugbeschreibungen genannte Mindestbremskraft erreicht werden.

Schwingungen

- (7) Treten bei gewissen Geschwindigkeiten Schwingungen, z. B. Schüttelschwingungen, auf, so ist langsamer oder, wenn zulässig, schneller zu fahren.

Schnellauslösung

- (8) Beim Abschalten der Fahrmotoren ist die Schnellauslösung zu benutzen, sobald der Motorstrom je Motor so gering ist, daß beim Abschalten keine Zerrungen im Zug mehr auftreten. Bei Gefahr dürfen die Fahrmotoren auf jeder Schaltstufe durch die Schnellauslösung abgeschaltet werden.

Fahrtrichtungswender

- (9) Der Fahrtrichtungswender darf nur im Stillstand des Triebfahrzeugs betätigt werden.

Lüfter

- (10) Die Lüfter müssen auf „stark“ (Sommerschaltung) geschaltet sein (Ausnahme vgl. § 30 Abs. 1 c). Sie müssen während der Fahrt ständig laufen. Aufenthalte sind zur Kühlung der Fahrmotoren und des Transformators auszunutzen. In Bahnhofshallen sind die Lüfter zur Geräuschminderung abzuschalten; bei Triebfahrzeugen mit Nachlüftung bleibt diese in Betrieb. Trockentransformatoren unter Spannung sind dauernd zu belüften. Wenn das Geräusch der Lüfter die Aufnahme von Signalen oder Nachrichten erschwert, dürfen sie vorübergehend abgeschaltet werden.

Sifa und Indusi

- (11) Während der Fahrt ist die Sicherheitsfahrtschaltung nach der DV 969 § 5 und die induktive Zugbeeinflussungseinrichtung nach der DV 483 § 6 zu bedienen.

Zugbahnfunk

- (12) Die Zugbahnfunkeinrichtungen sind nach den betrieblichen Bestimmungen zu bedienen.

Prüfen des Fahrzeugs

- (13) Bei geeigneten Aufenthalten sind alle zugänglichen Lager auf Erwärmung zu prüfen. Bei starker Erwärmung oder Anzeichen von Trockenlauf ist sachgemäß zu handeln. Fer-

(§§ 18 und 19)

ner sind solche zugänglichen Teile nachzusehen, die erfahrungsgemäß einer sorgfältigen Überwachung bedürfen (z. B. Stromabnehmer, Achsabtriebe) oder starken Verschleiß aufweisen (z. B. Bremsklötze und -beläge). Die druckluftbetätigten Einrichtungen sind zu entwässern. Auf ordnungsgemäßen Zustand der Sandstreueinrichtung ist zu achten. Die Batteriespannung ist zu beobachten. Nach Fahrt mit hoher Leistung ist auch die Öltemperatur des Haupttransformators festzustellen. Bei Schäden und Unregelmäßigkeiten ist nach § 26 zu verfahren.

- (14) Während der Fahrt dürfen gesenkte Stromabnehmer der Bauarten SBS 10 und 39 nur bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h, Stromabnehmer der Bauarten DBS 54 und neuere Bauarten bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Triebfahrzeuges, jedoch nicht unter Fahrdrahtkreuzungen und Streckentrennern, hochgenommen werden. **Stromabnehmer**
- (15) Streckentrenner und Streckentrennungen dürfen durch Stromabnehmer stehender Fahrzeuge nicht überbrückt werden, um Fahrleitungsschäden zu vermeiden. **Streckentrenner und Streckentrennungen**
- (16) Das Spitzensignal (Zg 1 – Nachtzeichen –) darf zur Verringerung der Blendgefahr bei Fahrten in dichtem Nebel oder durch starke Dampfschwaden in einem Tunnel nur bei der Signalbeobachtung kurzzeitig abgeblendet werden. Sonstiges Abblenden oder Ausschalten des Signals ist verboten. **Signale**

§ 19

Fahrweise

Der Triebfahrzeugführer soll durch seine Fahrweise zur Einsparung von Betriebs- und Instandhaltungskosten beitragen. Voraussetzung hierfür sind Kenntnis des Triebfahrzeuges und der Fahrtechnik, Kenntnis und Ausnutzung der Streckenverhältnisse, der vorgegebenen Fahrzeiten und der Besonderheiten im Lauf- und Bremsverhalten des Zuges. Die Pünktlichkeit des Betriebs steht jedoch vor der Energieeinsparung.

- (2) a) Der Zug ist so anzufahren und zu beschleunigen, daß die zum Einhalten der Fahrzeit **Fahren** Bei Verspätungen, zum Ausgleich zu erwartender Fahrzeitverluste oder wenn der Triebfahrzeugführer besonders zur Fahrzeitverkürzung beauftragt wird, können die Grenz- bzw Richtwerte des Triebfahrzeuges zur Wahrung der Pünktlichkeit des Betriebes ausgenutzt werden. Außerdem kann von der energiesparenden Fahrweise abgewichen werden. Vorgeschriebene Geschwindigkeitsgrenzen dürfen dabei nicht überschritten werden.

Nach wiederholter Inanspruchnahme der Kurzzeitzugkräfte infolge von außerplanmäßigen Halten oder Geschwindigkeitsermäßigungen ist zum Schutz gegen thermische Überbeanspruchung der Fahrmotoren die Dauerzugkraft möglichst nicht zu überschreiten. motoren mässig zu beschleunigen und die Dauerzugkraft möglichst nicht zu überschreiten.

- d) Bei Zugfahrten sind Beharrungsgeschwindigkeiten von weniger als 25 km/h mit großen Zugkräften zu vermeiden.
- (3) Beim Bedienen der Bremsen sind die Bestimmungen in DV 915 I zu beachten. **Bremsen**
- (4) Bei Akkumulatortriebfahrzeugen ist zu beachten, daß die Fahrbatterie ein begrenztes Arbeitsvermögen (Fahrbereich) besitzt. Auch beim Einfahren von Verspätungen und bei **Akkumulator-Triebfahrzeuge**

(§§ 19 und 20)

Fahrten mit zusätzlichen Anhängelasten ist daher eine möglichst energiesparende Fahrweise anzuwenden. Beginnt gegen Ende des Fahrbereichs die Batteriespannung stärker abzusinken, so darf bei Anfahrten nicht mit erhöhter Zugkraft und in der Beharrungsfahrt mit höchstens 25 % des größten zulässigen Entladestromes gefahren werden.

§ 20

Elektrische Energieversorgung und Heizen der Züge

- Anweisungen** (1) Für die elektrische Energieversorgung und das Heizen der Züge gelten die Weisungen in DV 926/900. Der Triebfahrzeugführer richtet sich beim Ein- und Ausschalten der Energieversorgung des Zuges (Zugsammelschiene) nach den Weisungen des verantwortlichen Bediensteten.
- Kuppeln und Schalten** (2) a) Vor dem Verbinden und Trennen von Heizkupplungen muß die Hauptheizleitung (Zugsammelschiene) spannungslos sein. Der Zugheizschalter muß in Stellung „Aus“ stehen, am Heizspannungsmesser bzw. am Leuchtmelder für Zugheizung ist zu beobachten, ob das Heizschütz abgeschaltet hat. Wurde in der 800 V-Stellung geheizt, so ist beim Ausschalten die Schaltfolge „800 V – 1000 V – Aus“ unbedingt einzuhalten. Dazu ist bei Zugheizschaltern mit Druckknopfbetätigung auch in der 1000 V-Stellung der Druckknopf zu betätigen und dann der Zugheizschalter in Stellung „Aus“ zu bringen. Das Ein- und Ausschalten der 1000 V-Heizspannung ist am Heizspannungsmesser zu beobachten.
- b) Wagen mit dem Nebengattungszeichen „z“ oder „h“ müssen ganzjährig mit Energie über die Zugsammelschiene versorgt werden. Sie sind im Bremszettel – Vordruck 408 17 – besonders aufgeführt.
- c) Heizkabel mit zwei Heizkupplungssteckern sind beim Abkuppeln wieder auf den Triebfahrzeugen zu verwahren.
- Vorheizen** (3) Beim Vorheizen dürfen Triebfahrzeuge nur durch einen Triebfahrzeugführer bedient und beaufsichtigt werden. Sie können vorübergehend unbesetzt sein, wenn folgende Bestimmungen beachtet werden:
- a) Der Luftpresser muß eingeschaltet sein und die Ölumlaufpumpe des Transformators laufen. Soweit bei bestimmten Triebfahrzeugen zusätzliche Hilfsbetriebe erforderlich sind, ist deren Funktion zu überwachen.
- b) Vor dem Verlassen des Triebfahrzeuges hat es der Triebfahrzeugführer entsprechend § 25 Abs. 2 d gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.
- c) Der Triebfahrzeugführer muß die Triebfahrzeuge etwa halbstündlich überprüfen.
- Heizen** (4) a) In der Regel ist mit der 1000 V-Heizstufe zu heizen.
- b) Züge, die Wagen mit Luft- oder Warmwasserheizung führen, müssen mit 1000 V geheizt werden.
- c) Der Triebfahrzeugführer richtet sich beim Heizen nach den Weisungen des Zugführers.
- Kuppeln mehrerer Triebfahrzeuge** (5) a) Zwischen zwei an der Zugspitze befindlichen Lokomotiven ist die Heizleitung in der Regel nicht zu kuppeln. Wird dies jedoch in Ausnahmefällen nötig, dann darf die Heizleitung zwischen beiden Lokomotiven nur mit Zustimmung der Lokomotivführer beider Lokomotiven durchgekuppelt werden. Wird die Heizleitung zwischen beiden Lokomotiven durchgekuppelt, so müssen die Stromabnehmer der zweiten

(§§ 20 und 21)

Lokomotive gesenkt, ihre Heizleitung unbeschädigt und ihre Heizschütze ausgeschaltet sein. Der Maschinenraum der zweiten Lokomotive steht nach dem Einschalten der Zugheizung unter Spannung.

- b) Bei Doppeltraktion ist die Heizleitung zwischen beiden Lokomotiven durchgekuppelt. Der Stromabnehmer der zweiten Lokomotive bleibt am Fahrdraht, ihre Heizschütze müssen ausgeschaltet sein.

§ 21

Vorspann, Nachschieben, Mitgabe von Triebfahrzeugen und Befördern von Lokomotivzügen

- (1) a) Bei Bespannung eines Zuges mit 2 Lokomotiven (gleicher oder verschiedener Traktionsarten) beteiligt sich die Zuglokomotive entsprechend ihrer Leistung mindestens soweit, daß der führenden Lokomotive die Einhaltung der Fahrzeit möglich wird. Ist dabei eine elektrische Lokomotive beteiligt, so übernimmt sie stets den Hauptanteil der Leistung. Beim Anfahren mit zwei elektrischen Lokomotiven ist möglichst gleichzeitig und gleichmäßig aufzuschalten. Zur Vermeidung von Zughakenüberlastungen darf dabei die Zugkraft einer angetriebenen Achse bei beiden Lokomotiven folgende Werte nicht überschreiten:
- Bei insgesamt 8 angetriebenen Achsen 5 t,
bei insgesamt 10 angetriebenen Achsen 4 t,
bei insgesamt 12 angetriebenen Achsen 3,5 t.
- b) Vor der Anfahrt mit schweren Zügen gibt der Führer der Vorspannlokomotive das Achtung-Signal (Zp 1), worauf beide Führer gleichzeitig anfahren.
- (2) Am Schluß eines Zuges mitgegebene Triebfahrzeuge dürfen nur soviel Leistung aufbringen, daß sie sich selbst befördern. Bei den am Schluß eines Zuges mitgegebenen Triebfahrzeugen mit selbsttätiger Kupplung darf der Antrieb nicht eingeschaltet werden.
- (3) Lokomotivzüge werden nach der DV 408 § 72 Abs. 5 gebildet und befördert.
- (4) a) Bei Fahrten mit einer Vorspannlokomotive dürfen höchstens drei Stromabnehmer hochgenommen werden. Die Vorspannlokomotive legt ohne Rücksicht auf die Stromabnehmerbauart nur den vorderen Stromabnehmer an. Die Zuglokomotive legt bei Stromabnehmern mit einem Schleifstück beide, sonst nur den hinteren Stromabnehmer an.
- b) Beim Mitführen von Wagen mit offenliegenden empfindlichen Gütern hinter der Zuglokomotive legt diese nur den vorderen Stromabnehmer an.
- c) Bei Lokomotivzügen hat jede arbeitende Lokomotive den vorderen Stromabnehmer anzulegen. Es dürfen in einem Lokomotivzug höchstens drei Stromabnehmer angelegt werden.
- (5) Bei der Anfahrt schalten die Führer der Zug- und der Schiebelokomotive auf das Achtung-Signal (Zp 1) der Schiebelokomotive gleichzeitig auf. Bei Lokomotiven mit Schiebefunk schalten beide Führer auf das vorgeschriebene Funksignal der Zuglokomotive gleichzeitig auf. Die Druckmesser der durchgehenden Bremse und die Strommesser sind besonders aufmerksam zu beobachten, um die nötige Zugkraft sofort einstellen zu können.

Vorspann

Mitgabe von
Triebfahrzeugen

Lokomotivzüge

Stromabnehmer-
einstellung

Nachschieben

(§§ 21, 22 und 23)

nen. Etwa angeordnete Druckkraftbegrenzungen für die Schiebelokomotive (z. B. bei Leerwagen im hinteren Zugteil) sind zu beachten.

Schiebefunk

(6) Die Schiebefunkeinrichtungen sind nach den für die jeweiligen Schiebestrecken gültigen Anweisungen der örtlich zuständigen Bundesbahndirektionen zu bedienen. Sie gestatten, schnell und sicher Signale und Aufträge zwischen der Zug- und Schiebelokomotive zu übertragen.

Sifa und Indusi

(7) Die Sicherheitsfahrtschaltung ist nach der DV 969 § 5, die induktive Zugbeeinflussungseinrichtung ist nach der DV 483 § 7 zu bedienen.

§ 22

Rangierfahrten

Beifahren

(1) Jedes Beifahren mit dem Triebfahrzeug allein oder mit einer Rangierabteilung ist so vorsichtig auszuführen, daß Fahrzeuge, Personen und Ladungen vor Schäden bewahrt bleiben (vgl. DV 408 § 81).

Anfahren

(2) Rangierabteilungen sind auf etwa eine Lokomotivlänge mit höchstens Schrittgeschwindigkeit anzufahren und erst dann stärker zu beschleunigen, damit sich die Kupplungen ohne Zerrungen strecken oder bei geschobenen Abteilungen die Puffer ohne Stöße zum Anliegen kommen.

Bremsen

(3) Vor dem Bremsen einer Rangierabteilung sind durch ein kurzes Verhalten des Triebfahrzeugs die Wagen zum leichten Auflaufen (gezogene Rangierabteilung) oder die Kupplungen zum Strecken (geschobene Rangierabteilung) zu bringen. Erst dann ist zunächst vorsichtig, hierauf stärker zu bremsen.

**Stromabnehmer-
einstellung**

(4) Das Wechseln der Stromabnehmer unterbleibt bei Änderung der Fahrtrichtung.

Rangierfunk

(5) Die Rangierfunkeinrichtung ist nach der DV 481 zu benützen.

§ 23

Wendezugbereich

**Wendezug-
steuerungen**

(1) Lokomotiven für Wendezüge sind mit zusätzlichen technischen Einrichtungen ausgerüstet. Die DV 971 regelt deren Bedienung und Handhabung.

**Stromabnehmer-
einstellung**

(2) Bei langen Fahrten werden die Stromabnehmer einer Wendezuglokomotive nach § 17 Abs. 1 angelegt. Bei häufig wendenden Fahrten und kurzen Wendezeiten kann davon abgewichen werden; dann soll in der Regel bei Einstromabnehmerbetrieb der dem Zug zugewendete Stromabnehmer benützt werden.

Sifa und Indusi

(3) Die Sicherheitsfahrtschaltung ist nur auf dem führenden Fahrzeug einzuschalten und von hier nach der DV 969 § 5 zu bedienen. Die induktive Zugbeeinflussung ist nach der DV 483 § 7 Abs. 3 bei Wendezügen nur auf dem führenden Fahrzeug einzuschalten.

§ 24

Mehrfachsteuerung

- (1) Sollen mehrere Triebfahrzeuge zusammen fahren und von einem Führerraum aus gemeinsam gesteuert werden (Mehrfachsteuerung), so ist zunächst jedes Triebfahrzeug vor Antritt der Fahrt für sich zu prüfen. Anschließend sind die Triebfahrzeuge mechanisch und elektrisch (Heizleitungen vgl. jedoch § 20 Abs. 4) zu kuppeln und gemeinsam von jedem der führenden Führerräume aus durchzuschalten. Vor dem Kuppeln und Entkuppeln sind die Steuerleitungen spannungslos zu machen. **Vorbereitung**
- (2) Die Stromabnehmer sind bei Lokomotiven nach § 21 Abs. 4 anzulegen. Bei Triebwagen gilt diese Anordnung nicht. Für das Befahren von Schutzstrecken durch Triebwagenzüge sind die von den Bundesbahndirektionen herausgegebenen Anweisungen zu beachten. **Stromabnehmer-einstellung**

§ 25

Verlassen, Abstellen und Abrüsten des Triebfahrzeugs

- (1) Verläßt der Triebfahrzeugführer den Führerraum des Triebfahrzeugs oder den Führerstand eines Wendezugbefehls- oder Steuerwagens, ohne sich vom Fahrzeug zu entfernen, so hat er es durch Anlegen der Zusatzbremse oder der durchgehenden Druckluftbremse gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. **Verlassen des Führerraums**
- (2) Verläßt der Triebfahrzeugführer sein Triebfahrzeug vorübergehend so hat er es gegen unbeabsichtigte Bewegung durch folgende Maßnahmen zu sichern: **Verlassen des Triebfahrzeugs**
- a) Der Fahrtrichtungsschalter ist in Null-Stellung zu bringen. Bei nicht abschließbaren Führerräumen sind die Führerpulte zu verschließen oder die abnehmbaren Handgriffe abzunehmen und sicher zu verwahren.
 - b) Zuerst ist die Handbremse, dann die durchgehende Druckluftbremse anzulegen. Bei selbstregelnden Führerbremssventilen ist der Handgriff in der Betriebsbremsstellung zu belassen, bei anderen Führerbremssventilen ist der Handgriff in die Bremsabschlußstellung zu bringen.
 - c) Führerräume sind abzuschließen.
 - d) Verläßt der Triebfahrzeugführer bei Zügen ohne Zugbegleiter im Zusammenhang mit Bremsprobe, Vorheizen oder Störungen am Zug sein einmännig besetztes Triebfahrzeug, so ist der Fahrtrichtungsschalter abweichend von a) in diejenige Stellung zu verlegen, in der die erforderlichen Hilfseinrichtungen betrieben werden. Zusätzlich sind bei Lokomotiven die Motorüberstromrelais, bei Triebwagen die Kleinselbstschalter „Steuerstrom“ auszuschalten. Nur in besonders genehmigten Ausnahmefällen darf der Fahrtrichtungsschalter in V- oder R-Stellung belassen werden. Zur Ausführung der Bremsprobe oder zur Beseitigung von Bremsstörungen sind Hand- und Druckluftbremse nach den Bestimmungen der DV 408 und DV 915 I zu betätigen.
 - e) Die Sifa ist eingeschaltet zu belassen.
- (3) Stellt der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug ab, so hat er es gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Dazu hat er alle in Abs. 4 vorgesehenen Maßnahmen mit Ausnahme des Abs. f zu treffen. Die Führerräume sind abzuschließen, wenn das Triebfahrzeug ohne Aufsicht abgestellt wird. **Abstellen**

(§§ 25 und 26)

Abrüsten

- (4) Die im Teilarbeitenverzeichnis – Anhang II – vorgeschriebenen Arbeiten sind zu verrichten. Dabei sind die Einrichtungen wie folgt zu bedienen:
- a) Der Hauptschalter oder bei Akkumulatortriebfahrzeugen der Batterie-Hauptschalter oder Batterie-Trennschalter ist auszuschalten.
 - b) Alle Stromabnehmer sind zu senken.
 - c) Der Fahrschalter und die Fahrtrichtungsschalter müssen in Null-Stellung gebracht werden. Absperrbare Führerbremssventile sind abzuschließen. Sämtliche abnehmbaren Handgriffe sind abzuziehen und nach örtlicher Regelung zu verwahren.
 - d) Die Sicherheitsfahrerschaltung, die induktive Zugbeeinflussung und die Zugbahnfunktions-einrichtung sind auszuschalten.
 - e) Die Handbremse ist bei Lokomotiven und Triebwagen in einem Führerraum wirksam anzulegen. Bei Triebwagenzügen sind die erste und letzte Handbremse anzulegen.
 - f) Der Ladezustand der Lichtbatterie ist zu prüfen. Zeigt bei eingeschaltetem Stromerzeuger und eingeschalteter Beleuchtung die Batteriespannung über 27,5 V bzw. 119 V, so ist der Regler nicht in Ordnung. Sinkt sie bei abgeschaltetem Stromerzeuger und eingeschalteter Beleuchtung unter 22 V bzw. 95 V, so ist die Batterie ungenügend geladen.
 - g) Wenn das Fahrzeug eine Prüfeinrichtung besitzt, ist der Isolationszustand des Gleichstromnetzes festzustellen. Bei Unregelmäßigkeiten ist die Werkstatt mit Ausbesserungszettel zu verständigen.
 - h) Die Beleuchtung der Führer-, Maschinen- und Fahrgasträume, die Signalleuchten und die Lichtbatterie sind auszuschalten. Der Durchkuppelschalter muß (soweit bei Triebfahrzeugen vorhanden) in Stellung „Eigene Batterie“ stehen.
 - i) Die Fenster und Türen sind zu schließen und, wenn angeordnet, die Führerräume abzusperrern.

§ 26

Verhalten bei Unregelmäßigkeiten am Triebfahrzeug und an der Fahrleitung

Unregelmäßigkeiten

- (1) Bei Unregelmäßigkeiten (z. B. außergewöhnliche Geräusche, unruhiger Lauf, Brandgeruch, außergewöhnliche Funken- oder Feuerbildung) ist den Umständen entsprechend so zu handeln, daß der betriebssichere Lauf des Triebfahrzeugs, des Zuges und die Befahrbarkeit der Nachbargleise gewährleistet bleiben; wenn nötig, ist anzuhalten.

Feststellen der Lauffähigkeit

- (2) Mit gebrochenen Tragfedern, Federgehängen, Ausgleichhebeln oder ähnlichen Schäden kann vorsichtig, d. h. je nach Umständen mit ermäßigter Geschwindigkeit weitergefahren werden, wenn der Triebfahrzeugführer die Lauffähigkeit festgestellt hat.

Bremsstörungen an der Druckluftbremse

- (3) Bei Störungen am Luftpresser, an der Bremse und deren Einrichtung ist nach der DV 915 I und nach der DV 408 § 60 zu verfahren.

Bremsstörungen der elektrischen Bremse

- (4) a) Stellt der Triebfahrzeugführer bei der Übernahme des Triebfahrzeuges vor Fahrtbeginn fest, daß die auf das Bremsgewicht anzurechnende elektrische Bremse nicht betriebsfähig ist, so meldet er dies dem Zugführer.
b) Fällt die auf das Bremsgewicht angerechnete elektrische Bremse während der Fahrt aus oder erreicht sie die vorgeschriebene Mindestbremskraft nicht mehr, so muß der Triebfahrzeugführer nach DV 408 § 61 Abs. 8 verfahren.

(§ 26)

- c) Ist die elektrische Bremse unbrauchbar oder wird die vorgeschriebene Mindestbremskraft nicht erreicht, so ist im Übergabebuch „Elektrische Bremse unbrauchbar“ zu vermerken und die Behebung der Störung bei nächster Gelegenheit zu veranlassen.

- (5) Beim Erlöschen von Signalleuchten ist sofort nach Bekanntwerden für Abhilfe zu sorgen. Ausfall der Signalleuchten
- (6) Bei Ausfall des Geschwindigkeitsmessers kann die Fahrt fortgesetzt werden. Dabei ist jedoch unter allen Umständen ein Überschreiten der zugelassenen Geschwindigkeit (Streckenhöchstgeschwindigkeit, örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrzeughöchstgeschwindigkeit) zu vermeiden. Es ist zu beachten, daß ein genaues Abschätzen von Geschwindigkeiten sehr schwer ist. Bei der nächsten passenden Gelegenheit, spätestens nach Beendigung der Zugfahrt, ist der Schaden zu beheben. Ausfall des Geschwindigkeitsmessers

- (7) a) Schäden am elektrischen Teil machen sich im allgemeinen durch selbsttätiges Abschalten des Hauptschalters, der Schütze, Relais und Kleinselbstschalter oder durch Durchbrennen von Sicherungen, mitunter auch durch Rauch, Feuer und Geruch von angebranntem Isolationsmaterial bemerkbar. Die Ursache solcher Erscheinungen ist festzustellen und möglichst zu beheben. Auch Störungen, die von selbst wieder ver-

7 b) **Nach dem derzeitigen Wortlaut der DS 948 B/2 § 26 (7) b) ist bei Ausfall des Ölkühlerlüfters anzuhalten und ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern. Ein sofortiges Anhalten bei entsprechender Leuchtmelderanzeige ist aber nicht erforderlich. Im Interesse der Flüssigkeit des Betriebes ist deshalb nach Erscheinen der entsprechenden Meldung mit abgeschalteter oder mit geringer Leistung (höchstens mit Dauerzugkraft) die Strecke zu räumen. Anschließend ist nach den Listen zur Störungsbehebung die Störungsursache festzustellen und auf Ölausstoß zu achten. Bei nicht betriebsfähigem Ölkühlerlüfter oder bei festgestelltem Ölausstoß ist ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern.**

- c) Bei allen Rauch- und Flammerscheinungen ist sofort der Hauptschalter auszuschalten; die Stromabnehmer sind zu senken.
- d) Schaltet der Hauptschalter aus, ohne daß die Ursache erkennbar ist, so ist er wieder einzuschalten. Spricht die Auslösung wieder an, so ist ein nochmaliges Einschalten zu unterlassen, möglichst in einem Bahnhof oder an einem Streckenfernsprecher anzuhalten und der Ursache nachzugehen.
- e) Bei Ölausstoß am Haupttransformator, Schaltwerk oder Ölschalter darf der Hauptschalter nicht mehr eingeschaltet werden. Die Stromabnehmer sind zu senken.
- f) Stellt der Triebfahrzeugführer einen Kurzschluß am Hochspannungsteil des Fahrzeugs fest, so sind die Stromabnehmer sofort zu senken; das Unterwerk ist durch Vermittlung des Bahnhofs zu unterrichten.

Muß ein Fahrmotor abgeschaltet werden und ist kein mechanischer Schaden erkennbar, so darf die vorgesehene Zugleistung noch beendet werden. Die Buchfahrplan- bzw Grenzlast ist bei Lokomotiven mit 4 Fahrmotoren um 30 % und bei Lokomotiven mit 6 Fahrmotoren um 20 % je abgeschaltetem Fahrmotor zu verringern. Ausnahmen von der Ermäßigung der Buchfahrplanlast darf die BL - Lokdienst zulassen. Dann jedoch soll zum Schutz gegen thermische Überbeanspruchung der Fahrmotoren die Dauerzugkraft beim Beschleunigen und während der Beharrungsfahrt nicht überschritten werden.

zu § 26 (8 b)

Im Ausnahmefall darf eine Lokomotive mit abgeschalteten Fahrmotoren für weitere Zugleistungen eingesetzt werden, wenn das Untersuchungsergebnis der Werkstätte dies zuläßt. Die verminderten Anhängelasten nach a) sind einzuhalten

(§ 26)

Störungen an Indusi, Sifa und Wendezugsteuerungen

- (9) Störungen und Schäden an den Einrichtungen der induktiven Zugbeeinflussung, der Sicherheitsfahrerschaltungen und der Wendezugsteuerungen sind nach DV 483 § 9, der DV 969 und der DV 971 zu behandeln.

Absinken der Fahrdrachtspannung

- (10) Geht die Fahrdrachtspannung unter den örtlich normalen Wert ungewöhnlich zurück, so ist beim Anfahren langsam aufzuschalten, damit die Fahrdrachtspannung nicht weiter absinkt. Bei Fahrt mit hoher Leistung ist um einige Stufen zurückzuschalten, um die Belastung des Fahrleitungsnetzes zu vermindern und bei Wiederkehr der normalen Spannung Zugkraftsprünge und dadurch das Auslösen des Hauptschalters zu vermeiden. Gegebenenfalls ist vorübergehend auch die Zugheizung abzuschalten.

Ausbleiben der Fahrdrachtspannung

- (11) Bleibt die Fahrdrachtspannung aus (Auslösen des Hauptschalters durch Ansprechen des Nullspannungsrelais), ohne daß zunächst eine Unregelmäßigkeit am Triebfahrzeug oder an der Fahrleitung festgestellt werden kann, so ist der Hauptschalter ausgeschaltet zu lassen oder auszuschalten, bis die normale Fahrdrachtspannung wiedergekehrt ist (Fahrdrachtspannungsmesser beobachten). Kehrt die Fahrdrachtspannung nicht nach kurzer Zeit zurück, so ist bei Fahrt das Triebfahrzeug oder der Zug möglichst im nächsten Bahnhof mit Überholungsgleis oder, wenn ein Bahnhof nicht erreicht werden kann, an einem Streckenfernsprecher anzuhalten. Dabei ist zu beachten, daß ausreichend Druckluft für Bremse, Stromabnehmer und Hauptschalter vorhanden ist. Kehrt die Fahrdrachtspannung wieder, so ist unter Beobachtung der Fahrdrachtspannung vorsichtig anzufahren.

Schäden an Stromabnehmern und Fahrleitung

- (12) Bemerkt der Triebfahrzeugführer Schäden an den Stromabnehmern und der Dachausrüstung oder Unregelmäßigkeiten an der Fahrleitung des befahrenen Gleises (Unruhigwerden der Fahrleitung, Reißen von Drähten oder Seilen, starkes Geräusch am Dach usw.), so müssen die Hauptschalter ausgeschaltet und alle Stromabnehmer gesenkt werden. Der fahrende Zug ist durch Schnellbremsung anzuhalten. Der Schaden ist festzustellen, sobald der Zug zum Stehen gekommen ist; Schadensort und Schadensumfang sind vom nächsten Streckenfernsprecher aus dem nächsten Bahnhof mitzuteilen. Erforderlichenfalls ist das Abschalten der Fahrleitung und die Sperrung des gestörten Streckenabschnittes zu veranlassen.

Beheben von Schäden an Stromabnehmern

- (13) Schadhafte Stromabnehmer und Dachausrüstungen sind, wenn nötig, durch den zugehörigen Dachtrennschalter von der Dachleitung abzutrennen. Überschreiten Teile eines schadhaften Stromabnehmers oder der Dachausrüstung die Begrenzungslinie für Fahrzeuge, so sind die Teile auf die Maße eines unbeschädigten, gesenkten Stromabnehmers durch Entfernung oder Abbiegen zu bringen. Wenn nötig, sind die Teile mit Binddraht oder Seil an isolierten Teilen erdschlusfrei zu befestigen. Vor diesen Arbeiten sind die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen. Das Abschalten der Fahrleitung ist zu veranlassen. Nach Eintreffen der Vollzugsmeldung „Leitung abgeschaltet“ ist die Fahrleitung unmittelbar vor und hinter dem Triebfahrzeug durch Einhängen von Erdungsstangen sachgemäß zu erden (siehe auch DV 462). Erst dann darf das Triebfahrzeugdach zum Freimachen und Niederbinden der Stromabnehmer bestiegen werden.

Unregelmäßigkeiten an der Fahrleitung

- (14) a) Beobachtet der Triebfahrzeugführer während der Fahrt kleinere Unregelmäßigkeiten an den Fahrleitungen des befahrenen oder des Nachbargleises, so ist dies dem Fahrdienstleiter des nächsten Anhaltebahnhofes, möglichst mit Meldekarte, anzuzeigen. Muß aber damit gerechnet werden, daß der nachfolgende Zug diesen Schaden wesentlich vergrößern wird (dies ist immer der Fall, wenn gerissene Drähte oder Seile, gebrochene Isolatoren, beschädigte Seitenhalter, Streckentrenner oder Fremdkörper in die obere Begrenzung des lichten Raumes hineinragen), dann ist der Zug am nächsten Streckenfernsprecher zum Stehen zu bringen und von hier aus der nächste Bahnhof zu verständigen, damit dieser die Sperrung und Abschaltung des Streckenabschnittes veranlaßt. Werden kurze Spannungsunterbrechungen oder stärkere Licht-

(§§ 26 und 27)

bogen an der gleichen Stelle wiederholt beobachtet, so hat dies der Triebfahrzeugführer mit Meldekarte unter genauer Ortsbezeichnung anzuzeigen.

- b) Werden nach Beendigung einer Fahrt vom Triebfahrzeugführer Schäden am Stromabnehmer festgestellt (z. B. Schlagstellen im Schleifstück oder an der Wippe), so ist das Bahnbetriebswerk zu verständigen; dabei ist der vom Fahrzeug zuletzt befahrene Streckenabschnitt anzugeben.

- (15) Sinkt die Spannung einer Fahrbatterie bei Stromabnahme unter die zulässige Entladungsspannung, so ist mit verminderter Geschwindigkeit bis zum nächsten Bahnhof weiterzufahren und dort Hilfe anzufordern. **Erschöpfung der Fahrbatterie**
- (16) Schäden an Fahrbatterien (Zellenkurzschluß, Bruch von Gefäßen und Verbindungsleitungen und dergl.) kann der Triebfahrzeugführer in der Regel nicht beheben. Einzelne schadhafte Zellen dürfen jedoch unter Beachtung der Schutzmaßnahmen behelfsmäßig überbrückt, gebrochene Zellenverbindungsleitungen behelfsmäßig ersetzt werden. **Schäden an Fahrbatterien**
- (17) Bei Halten auf freier Strecke wegen eines Schadens ist betrieblich nach der DV 408 § 61 zu verfahren. Bei Schäden, die der Triebfahrzeugführer nicht oder nicht in vertretbarer Zeit beheben kann, ist sofort eine Hilfslokomotive oder, wenn nötig, der Gerätewagen anzufordern. Ungeachtet dessen ist zu versuchen, den Schaden mit eigenen Mitteln zu beheben. Bei Anforderung des Gerätewagens sind Art und Folgen des Schadens anzugeben. **Behebung von Schäden**
- (18) Die Anforderung einer Vorspann- oder einer Hilfslokomotive geschieht je nach Lage beim Halt oder bei der Durchfahrt auf einem Bahnhof durch Abwurf einer Meldekarte. In jedem Fall ist der Zugführer sobald wie möglich zu verständigen. **Vorspann-, Hilfslokomotive**

§ 27

Schleppen, Abschleppen, Entgleisungen, Aufstöße

- (1) a) Das Befördern von Triebfahrzeugen in Zügen ist in DV 408 § 72 geregelt. Für klotzgebremste Triebfahrzeuge darf die Geschwindigkeit höchstens 140 km/h betragen. **Schleppen, Abschleppen**
- b) Unter Schleppen wird das Befördern voll betriebsfähiger Triebfahrzeuge verstanden. Zum Schleppen ist an dem einsatzfähigen Zustand des Triebfahrzeuges nichts zu verändern.
- c) Unter Abschleppen wird das Befördern nicht voll einsatzfähiger Triebfahrzeuge verstanden. Zum Abschleppen müssen die Fahrmotorenstromkreise starkstromseitig unterbrochen werden. Dazu ist zu prüfen, ob die Motortrennschütze geöffnet sind. Zusätzlich sind die Fahrmotoren von Hand abzuschalten. Sind keine Motor-Handabschalter vorhanden, so ist durch Öffnen der Steuerstromkreise (Motorüberstromrelais oder KS „Steuerstrom“) einem ungewollten Einlegen der Motortrennschütze vorzubeugen.
- d) Wird die Hauptluftbehälterleitung nicht durchgekuppelt, so ist sowohl bei dem geschleppten als auch dem abgeschleppten Triebfahrzeug mit zweistufiger Bremse der Schlepplahn umzustellen und das Bremsgewicht für Stellung P oder G zu berücksichtigen.
- e) Schadhafte Bremsen sind auszuschalten. Die Hauptluftleitung ist zu kuppeln.

(§§ 27 und 28)

**Entgleisungen,
Aufstöße**

- (2) a) Wenn der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug nach Entgleisung eines einzelnen Radsatzes ausnahmsweise selbst wieder aufgleist, muß er das Triebfahrzeug durch Augenschein gründlich auf Lauffähigkeit prüfen. Findet er keine Mängel, so kann er vorsichtig mit dem Zug bis zum nächsten Bahnhof oder mit dem Triebfahrzeug allein zum Bahnbetriebswerk fahren.
- b) Entgleiste Triebfahrzeuge sind in jedem Falle, bevor sie weiter verwendet werden, durch einen maschinentechnischen Beamten zu untersuchen (Radsätze nachmessen). Dasselbe gilt auch nach zweispurigem Fahren (z. B. bei unzeitiger Weichenumstellung).
- c) Nach Aufstößen und Unfällen mit Gewaltschäden sind alle beteiligten Triebfahrzeuge im Bahnbetriebswerk zu untersuchen.

IV. Schutzmaßnahmen

§ 28

Schutz von Personen

**Beachten der
Unfallverhütungs-
vorschrift**

- (1) Die Unfallverhütungsvorschrift – DV 132 – ist zu beachten.

Hinauslehnen

- (2) Seitliches Hinauslehnen aus dem Führerraum ist nur zulässig, wenn es zum Beobachten des Triebfahrzeuges, des Zuges, der Strecke und der Signale unbedingt nötig ist. Das Fahrpersonal muß sich vorher überzeugen, daß keine Gegenstände in gefährdender Nähe stehen. Besondere Vorsicht ist geboten, wenn diese Gegenstände mit Gefahranstrich – Signal Ne8 – gekennzeichnet sind.

Türen

- (3) a) Die Türen der Führerräume müssen während der Fahrt, auch im Rangierdienst, geschlossen sein. Der Aufenthalt auf Trittstufen und Umläufen ist dem Fahrpersonal während der Fahrt verboten.
- b) Die Türen unbenützter Führerräume sind abzuschließen. Führerräume, die beim Ein- und Aussteigen von Reisenden benützt werden müssen, dürfen bei offenstehenden Führerraumschranken mit spannungsführenden Teilen nicht von Reisenden betreten werden.

Ausrüstung

- (4) a) Geräte und Zubehör sind auf dem Triebfahrzeug an den dafür vorgesehenen Stellen zu lagern. Sie dürfen die freie Sicht auf die Strecke oder den sicheren Durchgang in Räumen oder Gängen nicht behindern.
- b) Knallkapseln dürfen nur in den dafür vorgesehenen Behältnissen mitgeführt werden; im übrigen vgl. DV 301 Ausführungsbestimmung 105.

**Signal-
einrichtungen**

- (5) Unnötiges Betätigen der Signaleinrichtungen ist verboten.

**Arbeiten am
stillstehenden
Fahrzeug**

- (6) Begibt sich das Fahrpersonal zur Nachschau, zum Abölen oder zu anderen Arbeiten an das Lauf- und Triebwerk oder unter das Triebfahrzeug, so ist das Triebfahrzeug gegen jede Bewegung zu sichern. Solange Bedienstete an oder unter dem Triebfahrzeug be-

(§§ 28 und 29)

schäftigt sind, dürfen Einrichtungen wie Bremsen und Entwässerung nicht betätigt werden. Triebfahrzeugführer und Beimänner dürfen solche Arbeiten nur mit gegenseitiger Verständigung ausführen. Das gleiche gilt, wenn andere Bedienstete am Fahrzeug beschäftigt sind.

- (7) a) Auf Strecken mit elektrischen Fahrleitungen ist bei allen Arbeiten an Triebfahrzeugen von den spannungsführenden Teilen der Fahrleitung ein Abstand von 1,5 m einzuhalten; ein weiteres Annähern ist lebensgefährlich. Deswegen ist das Besteigen von Vorbauten und Dächern unter spannungsführenden Fahrleitungen verboten. An diese Gefahren ist besonders zu denken, wenn elektrisch betriebene Strecken nur gelegentlich oder teilweise befahren werden (z. B. Akkumulatortriebfahrzeuge). **Schutz gegen elektrische Unfälle**
- b) Triebfahrzeuge, die Strecken mit Fahrleitungen befahren, sind mit Warnschildern (Blitzpfeile) versehen, die auf die Gefahr aufmerksam machen.
- c) Das Betreten des Maschinenraumes der Lokomotiven bei eingeschaltetem Hauptschalter ist nur erlaubt, wenn die unter Spannung stehenden Teile gegen zufällige Berührung geschützt sind und das Fahrzeug nicht in Bewegung ist. Sonst muß vor dem Betreten der Hauptschalter ausgeschaltet werden.
- d) Vorbauten, Kammern und Behälter mit elektrischen Teilen, die eine Betriebsspannung über 42 V führen, dürfen nur geöffnet werden, wenn diese Teile vorher spannungslos gemacht oder gegen Berührung geschützt sind.
- e) Bevor an oder in der Nähe von elektrischen Teilen des Triebfahrzeugs und der damit gekuppelten Steuer-, Mittel- und Beiwagen gearbeitet wird, müssen diese und benachbarte Teile, soweit sie zufällig berührt werden können, allseitig abgeschaltet und gegen unbeabsichtigtes Einschalten gesichert werden.
- f) Vor Beginn von Arbeiten auf dem Dach und auf den Vorbauten muß die Fahrleitung abgeschaltet und vor und hinter dem Fahrzeug geerdet sein.
- g) Arbeiten an elektrischen Teilen bei bewegten, auch geschleppten Fahrzeugen sind in jedem Fall verboten.

§ 29

Schutz von Anlagen und Sachen

- (1) a) Auf Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen und Brücken ohne durchlaufendes Schotterbett darf außer bei Gefahr nicht gesandet werden. **Sanden**
- b) Einzeln fahrende Triebfahrzeuge sollen möglichst nicht auf einem von ihnen besandeten Gleisabschnitt halten.
- (2) a) Das Rauchen und der Gebrauch von offenen Flammen in den Maschinen- und Batterieräumen ist verboten. **Brandverhütung**
- b) Zur Verhütung von Bränden sind die Maschinenräume sauber zu halten (Entfernung von Öl-, Staub-, Schmutz- und Putzwollresten). Undichtigkeiten an Transformator-kesseln und Ölleitungen müssen behoben werden.
- c) Die Behälter für flüssige Brennstoffe dürfen, um Verluste, Verschmutzung und Feuergefahr zu vermeiden, nicht überfüllt werden. Die Behälter, Leitungen, Absperr- und Umstelleinrichtungen müssen aus den gleichen Gründen dicht sein.
- (3) Für die Brandbekämpfung gelten DV 149 und DV 408 § 64. **Verhalten bei Bränden**

(§ 30)

§ 30

Schutz gegen Frost und Schnee

**Maßnahmen des
Triebfahrzeug-
führers**

- (1) Der Triebfahrzeugführer achtet auf die Teile des Triebfahrzeuges, die durch Frost und Schnee gefährdet sind. Je nach Bauart, Wetter und Abstellplatz ergeben sich verschiedene Maßnahmen. Auf folgende wird hingewiesen:
- a) Druckluftbetätigte Signaleinrichtungen sind vor Fahrtbeginn auf Wirksamkeit zu prüfen.
 - b) Bei Flugschnee oder großer Kälte ist die Kühlung auf Umlauflüftung, soweit vorhanden, einzustellen.
 - c) Die Lüfter müssen auf Winterlüftung geschaltet sein.
 - d) Die Drucklufteinrichtungen sind sorgfältig und häufig zu entwässern. Nach dem Entwässern sind alle Entwässerungshähne wieder zu schließen.
 - e) Selbsttätige Kupplungen und elektrische Kupplungen müssen eis- und schneefrei sein.
 - f) Frostempfindliche Teile, wie Behälter, Rohrleitungen, Tragfedern, Radreifen, sind auf Brüche zu beobachten.
 - g) Bei kurzen Pausen sind, falls nicht aus betrieblichen Gründen erforderlich, Triebfahrzeuge nicht in die warme Triebfahrzeughalle zu fahren (Gefahr von Niederschlagswasser).
 - h) Nach Einfahrt in eine Triebfahrzeughalle ist zu veranlassen, daß der Schnee aus dem Maschinenraum, den Vorbauten, Hochspannungskammern, Apparatekästen, Türtaschen usw. entfernt wird.
 - i) Eis und Schnee sind, wenn erforderlich, vom Triebfahrzeug abtauen zu lassen. Eingefrorene Leitungen, Behälter und Ventile sind aufzutauen.
 - k) Öler und zentrale Schmiereinrichtungen sind auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.
 - l) Beim Abstellen im Freien müssen die Stromabnehmer, wenn sie sich nicht einwandfrei heben oder senken lassen, vom Eis befreit und gangbar gemacht werden. Zuvor ist die Fahrleitung abzuschalten und zu erden.

Besondere Umstände können noch weitere hier nicht genannte Arbeiten und Maßnahmen erfordern.

Örtliches Personal

- (2) Mit den Arbeiten unter Abs. 1 kann auch örtliches Personal beauftragt werden.

Vorderseite

Deutsche Bundesbahn Berechtigungskarte Nr. _____
 gültig bis _____ 19 _____

für Herrn

Lichtbild

a) zur Mitfahrt im Führerstand der
 Dampf-/elektrischen-/Diesel-Lokomotiven,
 elektrischen-/Diesel-Triebwagen
 Steuerwagen im Wendezugbetrieb

b) zur selbständigen Führung von
 Dampf-/elektrischen-/Diesel-Lokomotiven
 und Triebwagen (Nichtzutreffendes streichen)
 Geltungsbereich siehe Rückseite

....., den 19

Bundesbahndirektion

Unterschrift des Inhabers
 948 B 0

Dienstsiegel

.....
 Unterschrift

Für die Angehörigen der Bundesbahn-Versuchsanstalten kann der Wortlaut zu a) wie folgt geändert sein:

- a) zur Mitfahrt im Führerstand aller Triebfahrzeuge bei Versuchsfahrten der Versuchsanstalt ...
, Gruppe

Rückseite

Geltungsbereich

Strecken:

.....

.....

.....

.....

a) Die Karte ist nur gültig in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis. Innerhalb ihres Geltungsbereiches berechtigt die Karte zum Betreten der Bahnanlagen.

b) Jeder Inhaber einer Rotstrichkarte, der zeitweise die Führung des Triebfahrzeuges übernimmt, bestätigt dies dem Triebfahrzeugführer durch eine formlose schriftliche Notiz mit Angabe von Name, Dienststellung, Dienststelle, Fahrstrecke und Datum.

c) Die Karte ist zurückzugeben, wenn ihre Gültigkeit abgelaufen ist oder die Voraussetzungen für ihre Ausfertigung wegfallen. Ein Verlust der Karte ist sofort anzuzeigen. (B 2)

Deutsche Bundesbahn

Der Vorstand des MA.....

Bescheinigung über die Berechtigung zum Verfahren von Triebfahrzeugen

Der
(Amts- oder Dienstbezeichnung) (Vor- und Zuname)

geboren am, Bw/Bww/AW *)

hat in einer am abgenommenen Prüfung die Befähigung zum Ver-
fahren von

Dampflokomotiven *)

Triebfahrzeugen mit Fahrbatterie *) — Stromzuführung *)

Brennkraftmaschinen *) — der Baureihe

auf ausschließlich dem Werkbetrieb dienenden Gleisanlagen des Bw/Bww/AW *)
nachgewiesen.

Das Ergebnis der Prüfung wurde ihm bekanntgegeben.

....., den 19.....

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahn-Maschinenamt

(Dienstsigel)

Der Vorstand

*) Nichtzutreffendes streichen

Deutsche Bundesbahn

.....
(Dienststelle)

**Erklärung über das Verfahren von Triebfahrzeugen
auf Gleisanlagen der Bw/Bww/AW**

Der
(Amts- oder Dienstbezeichnung) (Vor- und Zuname)

geboren am, Bw/Bww/AW *)

anerkennt, daß er Triebfahrzeuge nur auf den ausschließlich dem Werkverkehr dienenden Gleisanlagen des Bw/Bww/AW *)verfahren darf,

nicht aber auf Betriebsgleisen, Gleisen des Bahnhofs oder der freien Strecke.

Bestätigt:

.....
Unterschrift des Bediensteten

.....
Vorsteher des Bw/Bww *)
Werkdirektor des AW *)

*) Nichtzutreffendes streichen

Deutsche Bundesbahn

.....
(Dienststelle)

..... den 19.....

Nachweis der Belehrung über das Verbot, Triebfahrzeuge zu bewegen

Ich bestätige, darüber belehrt zu sein, daß ich
keine unter Dampf stehende Lokomotive *)
kein elektrisches Triebfahrzeug *)
kein Brennkraft-Triebfahrzeug *)

in Gang setzen darf, so lange ich nicht im Besitze des Befähigungszeugnisses für Triebfahrzeugführer bin
oder eine Verwendungsprüfung zum Fahren von Triebfahrzeugen auf ausschließlich dem Werkbetrieb
dienenden Gleisanlagen des Bw/Bww/AW *) erfolgreich abgelegt habe.

Bestätigt:

.....
Unterschrift des Bediensteten

.....
Vorsteher des Bw/Bww *)
Werkdirektor des AW *)

*) Nichtzutreffendes streichen

Deutsche Bundesbahn

BD/BZA....., den

Berechtigungsschein Nr.....
zur Mitfahrt im Führerstand

Herr

ist berechtigt, am

im Führerstand der Dampf- / elektrischen / Diesel-Lokomotive
im Führerstand des elektrischen / Akkumulator-/Diesel-Triebwagens
im Führerstand des Steuerwagens im Wendezugbetrieb

des von nach

(Zug-Nr)

und zurück zu fahren



Dienstsiegel

.....

(Unterschrift)

Die auf der Rückseite abgedruckten besonderen Bestimmungen sind zu beachten.

948 B 06 Berechtigungsschein zur Mitfahrt im Führerstand A 5 q 5 b 70

(Rückseite)

- 1) Der Berechtigungsschein gilt nur in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis und für die Person auf deren Namen er lautet. Berechtigungsschein und Fahrausweis sind auf Verlangen vorzuzeigen.
- 2) Die Mitfahrt Betriebsfremder im Führerstand der Triebfahrzeuge ist nur in Begleitung eines fachkundigen Bediensteten der DB, dessen Anweisung Folge zu leisten ist, gestattet. Der Triebfahrzeugführer gilt hierbei nicht als Begleiter.
- 3) Nach dem Besteigen des Führerstandes hat der Mitfahrende zur Vermeidung von Unfällen für sicheren Stand und Halt zu sorgen.
- 4) Das Triebfahrzeugpersonal darf in der Ausübung seines Dienstes durch Mitfahrende nicht gestört werden.
- 5) Die Haftpflicht ist vor Aushändigung eines Berechtigungsscheines nach den einschlägigen Bestimmungen zu regeln.
- 6) Der Berechtigungsschein ist nach Ablauf der Zeit, für die er ausgestellt wurde, an die ausfertigende Stelle zurückzugeben. Er kann auch dem Begleiter übergeben werden
- 7) Der Berechtigungsschein berechtigt auch zum Betreten der Bahnanlagen außerhalb der für die Öffentlichkeit zugänglichen Stellen, wenn dies zum Zwecke des Ein- und Aussteigens erforderlich ist.

**Verzeichnis der Stufen
des technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienstes**

- (1) Die Arbeiten in den Stufen V1 und V2 sind dem Umfang nach gleich, ebenso die Arbeiten in den Stufen A1 und A2. Ein Unterschied besteht jedoch darin, daß die Arbeiten in den Stufen V1 und A1 nur vom Triebfahrzeugführer, die Arbeiten in den Stufen V2 und A2 überwiegend vom örtlichen Personal auszuführen sind. Die Anwendung der Stufen V2 und A2 kann von der Bundesbahndirektion verfügt werden.

(2) Technischer Vorbereitungsdienst

Stufe	Durchführung
V 1	Zu Beginn einer Dienstleistung eines abgestellten Triebfahrzeuges, in der Regel einmal am Tage.
V 2	Anstelle einer V 1, wenn die im Teilarbeitenverzeichnis mit „öP“ bezeichneten Arbeiten von örtlichem oder sonstigem Personal ausgeführt werden.
V 3	Zu Beginn einer Dienstschicht, wenn am gleichen Tage an dem betreffenden Triebfahrzeug bereits eine V 1 oder V 2 ausgeführt wurde, oder nach Pausen innerhalb einer Dienstschicht.
V 4	Beim Ablösen am Triebfahrzeug und vor Fahrgastfahrten.

(3) Technischer Abschlußdienst

A 1	Am Ende einer Dienstleistung eines abzustellenden Triebfahrzeuges, in der Regel einmal am Tage.
A 2	Anstelle einer A 1, wenn die im Teilarbeitenverzeichnis mit „öP“ bezeichneten Arbeiten von örtlichem oder sonstigem Personal ausgeführt werden.
A 3	Am Ende einer Dienstschicht, wenn am gleichen Tage an dem betreffenden Triebfahrzeug noch eine A 1 oder A 2 ausgeführt wird, oder vor Pausen innerhalb einer Dienstschicht.
A 4	Beim Ablösen am Triebfahrzeug und nach Fahrgastfahrten.

Teilarbeitenverzeichnis

Vorbemerkungen:

Diese Weisungen gelten für elektrische Lokomotiven und Triebwagen.

Es bedeuten:

/ Arbeit ist vom Triebfahrzeugführer auszuführen

— Arbeit ist in dieser Stufe nicht auszuführen

/öP Arbeit kann durch Verfügung der Bundesbahndirektion auch an örtliches Personal übertragen werden.

öp/ Arbeit kann auch an Triebfahrzeugführer übertragen werden.

Die aufgeführte Reihenfolge der Teilarbeiten ist nicht bindend für einen zweckmäßigen zeitlichen Ablauf.

I. Technischer Vorbereitungsdienst	Die Arbeiten sind auszuführen bei			
	V 1	V 2	V 3	V 4
1. Der Triebfahrzeugführer meldet sich beim Lokomotivdienstleiter zum Dienst und erhält seinen Auftrag	/ ¹⁾	/ ¹⁾	/ ¹⁾	/ ¹⁾
2. Er sieht die dienstlichen Bekanntmachungen ein	/ ¹⁾	/ ¹⁾	/ ¹⁾	/ ¹⁾
3. a) Er erhält mit der Lokomotivdienstzettelmappe die für seinen Dienst nötigen Vordrucke, Nachweise, sonstige Unterlagen und die Schlüssel	/ ¹⁾	/ ¹⁾	/ ¹⁾	—
b) Er übernimmt beim Ablösen am Triebfahrzeug die darauf verbleibenden betrieblichen Unterlagen	—	—	—	/
4. Er vergewissert sich, daß das Triebfahrzeug betriebsfähig ist, d. h. er nimmt von der Bestätigung der örtlichen Aufsichtskraft über die beseitigten Schäden laut Spalte 8 des Übergabebuches Kenntnis	/	/	/ ¹⁾	—
5. a) Er übernimmt das ihm zugeteilte Triebfahrzeug	/	/	/ ¹⁾	/
b) Bei Übernahme eines außerhalb des Bw-Bereiches abgestellten Triebfahrzeuges meldet er dem Lokomotivdienstleiter über Zugbahnfunk, wenn an Stelle des zugeteilten Triebfahrzeuges ein anderes Triebfahrzeug übernommen werden muß	/	/	/ ¹⁾	/
6. Er besichtigt von außen und sieht nach, ob				
a) die mechanischen und elektrischen Kupplungen richtig verbunden und die Blinddosen geschlossen sind,	/	/	—	—
b) die Luftverbindungen richtig hergestellt sind und die Luftabsperrhähne richtig stehen,	/	/	—	—
c) bei Mittelpufferkupplungen die Absperrhähne geöffnet, die elektrischen Kupplungen eingeschaltet und nichtbenützte Kupplungen abgedeckt sind,	/	/	—	—
d) die Schürzenklappen und Apparateverkleidungen geschlossen sind,	/	/	—	—
e) die Schienenbremsmagnete in der oberen Endlage sind,	/	/	—	—
f) örtliche Anschlußleitungen entfernt sind und	/	/	—	—
g) die Fahrzeugmagnete sich in der richtigen Lage befinden und die sonstigen Einrichtungen der induktiven Zugbeeinflussung, wie z. B. Teile des Geschwindigkeitsmessers, die elektrischen Leitungen usw. nicht beschädigt sind	/	/	—	—
7. Er überzeugt sich, daß				
a) die Stromabnehmer gesenkt sind,	/	/	/ ¹⁾	—
b) die Handbremse angezogen ist,	/	/	/ ¹⁾	—
c) die Sifa auf „Aus“ steht,	/	/	/ ¹⁾	—
d) die vorgesehenen Signalgeräte, der Verbandkasten, die Feuerlöscher, die Erdungsstangen, die Handleuchte und das Bordwerkzeug vorhanden sind und die Plombe des Werkzeugkastens unversehrt ist und	/	/	—	—
e) die Sandkästen aufgefüllt sind	/	/	—	—

¹⁾ wenn der Vorbereitungsdienst mit dem Beginn einer Dienstschticht zusammenfällt

	Die Arbeiten sind auszuführen bei			
	V 1	V 2	V 3	V 4
8. Er öffnet die Absperrventile der Sonderluftbehälter,	/	/	/	—
legt die Stromabnehmer an,	/	/	/	—
prüft den Ladezustand der Fahrzeugbatterie,	/	/	—	—
schaltet den Hauptschalter bzw. den Batteriehaupt- oder Batterietrennschalter der Akkumulatortriebwagen ein,	/	/	/	—
schaltet die Kleinselbstschalter ein, die Sifa auf „Ein“ um	/	/	/	—
9. Er macht die Bremse betriebsbereit				
a) Er führt die in DV 915 § 12 vorgeschriebenen Arbeiten aus	/	öP	—	—
b) Er überzeugt sich von der Wirksamkeit der Bremse durch eine Betriebsbremsung, die durch Beobachten der Bremsdruckmesser zu überwachen ist	—	/	/	—
10. Er prüft die Zugheizeinrichtung und schaltet bei Bedarf die Zugheizung ein (nur bei Triebwagen)	/	/	/	—
11. Er macht die Schmierpressen betriebsbereit	/	/	—	—
12. Er prüft				
a) die Signalleuchten, Tonsignaleinrichtungen	/	öP	—	—
b) die Sandstreueinrichtungen	/	/	/	—
13. Er verschließt die nicht benutzten Führerräume	/	/	/	—
14. Er macht die induktive Zugbeeinflussung betriebsbereit				
a) Er prüft, ob der Schreibstreifen für die induktive Zugbeeinflussung eingelegt ist	/	/	/	/
b) Er schaltet die induktive Zugbeeinflussung ein	/	/	/	—
c) Er prüft die Wirksamkeit der induktiven Zugbeeinflussung nach DV 483 § 3	/	/	—	—
15. Er schaltet die Zugbahnfunkeinrichtung ein	/	/	/	—
16. Er prüft die Sicherheitsfahrerschaltung nach DV 969 § 5	/	/	/ ¹⁾	—

¹⁾ wenn der Vorbereitungsdienst mit dem Beginn einer Dienstscht zusammenfällt

II. Technischer Abschlußdienst	Die Arbeiten sind auszuführen bei			
	A 1	A 2	A 3	A 4
1. a) Der Triebfahrzeugführer meldet sich an der Lokomotivübergabestelle beim Lokomotivdienstleiter. Ort und Art der Meldung werden örtlich geregelt. 1)	/	/	/	—
b) Er meldet sich beim Lokomotivdienstleiter über Zugbahnfunk, wenn das Triebfahrzeug außerhalb des Bw-Bereiches abgestellt wird.	/	/	/	—
2. Er schaltet den Hauptschalter bzw. den Batterie Hauptschalter oder Batterietrennschalter der Akkumulatortriebwagen aus,	/	/öP	/	—
zieht den Stromabnehmer ab,	/	/öP	/	—
zieht sämtliche abnehmbaren Handgriffe ab und verwahrt sie nach örtlicher Regelung,	/	öP	/	—
sperrt die Luftleitungen zu den Stromabnehmern ab,	/	öP	/	—
stellt die Sifa auf „Aus“ und	/	öP	/	—
schließt die Absperrventile der Sonderluftbehälter	/	öP	/	—
3. Er schaltet den Lichthauptschalter und Kleinselbstschalter aus, überzeugt sich, daß die Fenster und Türen geschlossen sind und sperrt nach ordnungsgemäßer Unterbringung der Ausrüstungsstücke Schränke und Kästen und, wenn angeordnet, die Führerräume ab	/	öP	/	—
4. Er besichtigt das Triebfahrzeug von außen und achtet dabei besonders auf				
a) augenscheinliche Schäden, insbesondere auf Anbrüche und lose Radreifen,	/	öP	—	—
b) den Zustand der Achs- und Fahrmotorlager und des Antriebs, soweit sie zugänglich sind,	/	öP	—	—
c) den Zustand der Stromabnehmer, Dachtrennschalter, Hochspannungskupplungen und Dachleitungen, soweit es ohne Besteigen des Daches möglich ist,	/	öP	—	—
d) die elektrischen Kupplungen und Kupplungsdosen,	/	öP	—	—
e) den Ladezustand der Lichtbatterie und den Isolationszustand,	/	öP	—	—
f) die richtige Lage und den Zustand der Fahrzeugmagnete der induktiven Zugbeeinflussung	/	öP	—	—
5. Am Abstellplatz sichert er das Triebfahrzeug nach § 25 Abs. 3	/	öP	/	—
6. Er erneuert den etwa abgelaufenen Schreibstreifen der induktiven Zugbeeinflussung	/	/	/	—
7. Er schaltet die Zugbahnfunkleinrichtung aus	/	/	/	—
8. Er behandelt die Bremsenrichtungen nach DV 915 I und entwässert dabei auch den Druckluftteil der Sifa- und Indusieinrichtungen sowie den Druckluftteil der Hauptschalter	/	öP	/	—

1) Wird die Triebfahrzeugbehandlung vom örtlichen Personal durchgeführt, dann ist diesem das Triebfahrzeug samt Lokomotivzettelmanne zu übergeben, ggf. auch zunächst sicher abzustellen. Einzelheiten unterliegen örtlicher Regelung.

	Die Arbeiten sind auszuführen bei			
	A 1	A 2	A 3	A 4
9. a) Er beseitigt nach Möglichkeit kleine Schäden	/	öP	—	—
b) Schäden, deren Beseitigung zurückgestellt werden kann, vermerkt er in Spalte 8 des Übergabebuches – Vordruck 948 B 07 –	/	/	/	—
c) Schäden, die sofort beseitigt werden müssen, vermerkt er in Spalte 8 des Übergabebuches und meldet sie mit Arbeitszettel	/	/	/	—
d) Außergewöhnliche Schäden, Störungen und Beobachtungen meldet er außerdem dem Lokomotivdienstleiter	/	/	/	/
e) Beobachtungen, die dem nachfolgenden Triebfahrzeugführer mitgeteilt werden sollen, trägt er in das Übergabebuch in Spalte 13 ein	/	/öP	/	/
10. Er führt beim Verlassen des Triebfahrzeugs die beim Abstellen eines ohne Aufsicht abgestellten Triebfahrzeugs vorgeschriebenen Maßnahmen aus (vgl. § 25 Abs. 3)	/	öP	/	—
11. Er überzeugt sich, daß die Plombe des Werkzeugkastens unversehrt ist und veranlaßt das Ergänzen unbrauchbarer oder fehlender Ausrüstungs- und Ersatzstücke, der Betriebsvorräte (Sand, Spurkranzschmiere usw.) und außerplanmäßig notwendige Reinigungsarbeiten	/	öP	—	—
12. Er übergibt das betriebsbereite Triebfahrzeug dem Ablöser und unterrichtet ihn über Besonderheiten, zugleich übergibt er die auf dem Triebfahrzeug verbleibenden betrieblichen Unterlagen	—	—	—	/
13. Er sieht bei Dienstende die dienstlichen Bekanntmachungen ein, erkundigt sich beim Lokomotivdienstleiter nach dem nächsten Dienst und meldet sich bei ihm ab	/	/	/	/
14. Er gibt die Lokomotivdienstzettelmappe, sonstige Unterlagen, vom Zugbegleitpersonal übernommene Bemängelungszettel und, wenn angeordnet, die Schlüssel ab	/	öP	/	—

III. Nachschau (N)

Folgende Arbeiten sind auf einer Arbeitsgrube zu verrichten:

- | | |
|---|------|
| 1. Achs- und Fahrmotorlager, Antriebe, Zahnradschutzkästen und Fahrmotor- und Transformatoraufhängungen, soweit diese Teile zugänglich sind, auf Schäden nachsehen | öP / |
| 2. Radreifen, Sprengringe, Radkörper, Tragfedern samt Aufhängungen, sonstige für die Betriebssicherheit wichtige Teile einschließlich Schraub- und Nietverbindungen, soweit sie ohne Verfahren des Triebfahrzeugs und ohne Freilegen zugänglich sind, auf Schäden nachsehen | öP / |
| 3. Bremsrichtungen nachsehen und Bremsprüfung nach DV 915/1 ausführen | öP / |

Allgemein ist auf Anbrüche und unzulässige Abnützungen zu achten.

Höchstwerte der Nachschaukilometer und Nachschauzeitfristen

Baureihe	km	Betr.-Tage
103, 110, 111, 112, 181, 184	4000	—
118, 119, 139, 140, 141, 150, 151	3500	—
104, 117, 194	3000	—
116, 144, 145, 182, 193	2500	—
160, 163, 169, 191	1000	—
403/404	4000	—
420/421, 425, 427, 430, 432, 455, 456, 465, 472/473, 515, 815, 825, 827, 830, 832, 855, 856, 865	2500	—
426, 470, 471, 485, 517, 817, 826, 870, 871, 885	2000	—
491	1000	—
Bahndiensttriebfahrzeuge mit elektrischem Antrieb	—	15

