

969



Deutsche Bundesbahn

**Dienstvorschrift
für die
Sicherheitsfahrerschaltungen**

●ültig vom 1. Oktober 1960 an

Ausgabe 1960

A 117, 30000

969

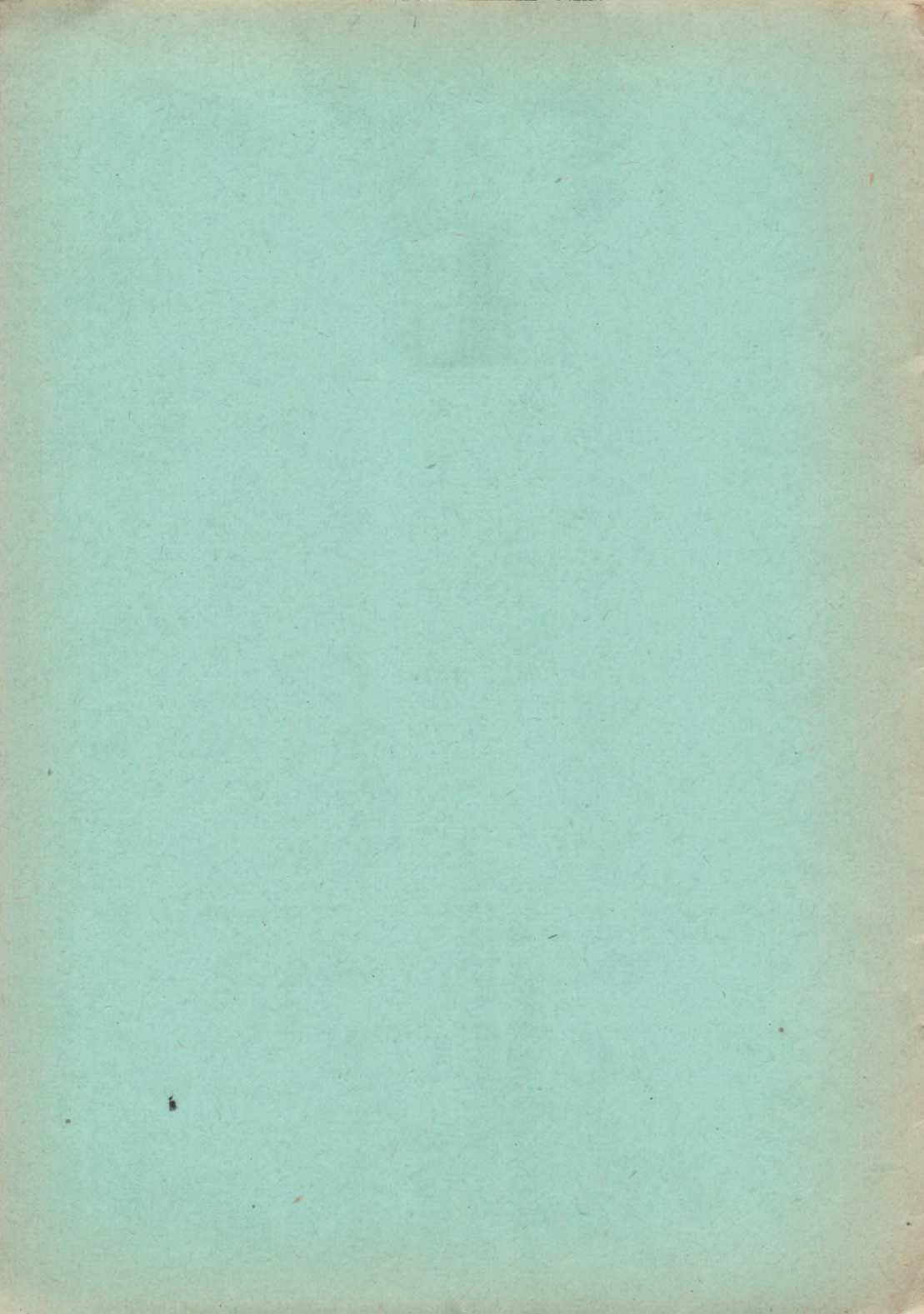
Einführungsbestimmungen

zu der

Dienstvorschrift für die Sicherheitsfahrhaltungen

— Ausgabe Oktober 1960 —

- (1) Diese Dienstvorschrift ersetzt die Dienstvorschrift für die Sicherheitsfahrhaltung an elektrischen Lokomotiven und Triebwagen (DV Sel) 969.
- (2) Für die Sicherheitsfahrhaltungen der Bauarten für die Schienenomnibusse der Hamburger-Stadtbahn und die Bauart RZM gelten bis zur Herausgabe der Anhänge II, III und IV die bisherigen, in den Fahrzeugbeschreibungen enthaltenen Bestimmungen weiter.
- (3) Die Prüfstrecke und deren Kennzeichnung nach der bisher gültigen DV Sel B I Absatz 4 entfällt. Dafür ist nach § 5 Absatz 2 der neuen Dienstvorschrift die Sicherheitsfahrhaltung eines jeden Fahrzeuges nach der Übernahme vom besetzten Führerraum aus alsbald auf einem geeigneten Gleisabschnitt zu prüfen.
- (4) Die Prüfkarte entfällt. Im Übergabebuch wird mit dem Eintrag des ordnungsmäßigen Zustandes des Fahrzeuges auch die Betriebsbereitschaft der Sicherheitsfahrhaltung bestätigt.
- (5) Die Stellungen des Umstellhahnes im Schalterkasten der Sicherheitsfahrhaltung Bauart Brown, Boveri & Cie werden künftig bezeichnet: „Aus“ statt „O-Mann“ und „Ein“ statt „1-Mann“.
- (6) Die weiße, rotumrandete Scheibe am Störungsschalter entfällt. Die Schaltstellung ist aus einem Schauzeichen bzw der Hebelstellung erkenntlich. Diese Stellungen sind mit „Ein“ und „Aus“ bezeichnet.





Deutsche Bundesbahn

**Dienstvorschrift
für die
Sicherheitsfahrerschaltungen**

Gültig vom 1. Oktober 1960 an

Ausgabe 1960

A 117, 30000

Inhaltsverzeichnis

A. Allgemeines	Seite
§ 1 Geltungsbereich	5
§ 2 Zweck	5
§ 3 Bauarten	5
§ 4 Wirkungsweise	6
B. Bedienung, Pflege und Instandhaltung	
§ 5 Bedienung	6
§ 6 Pflege	7
§ 7 Instandhaltung	8

Verzeichnis der Anhänge (Sonderdrucke)

- Anhang I: Beschreibung der Sicherheitsfahrtschaltung
Bauart Brown, Boveri & Cie
- Anhang II: Beschreibung der Sicherheitsfahrtschaltung
Bauart für Schienenomnibusse
- Anhang III: Beschreibung der Sicherheitsfahrtschaltung
Bauart für Hamburger-Stadtbahn
- Anhang IV: Beschreibung der Sicherheitsfahrtschaltung
Bauart RZM

A. Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Dienstvorschrift gilt für die Bedienung, Pflege und Instandhaltung der Sicherheitsfahrstellungen von Triebfahrzeugen, Steuerwagen und Wendezugbefehlswagen.

(2) Die Dienstvorschrift besteht aus einem Vorschriftenteil mit allgemeinen Bestimmungen für die Bedienung, Pflege und Instandhaltung der Sicherheitsfahrstellungen und den Anhängen I—IV mit Beschreibungen der Bauarten der Sicherheitsfahrstellungen und den besonderen Bestimmungen für deren Bedienung, Pflege und Instandhaltung.

§ 2

Zweck

(1) Die Sicherheitsfahrstellung schaltet den Antrieb des Triebfahrzeuges ab und bewirkt Schnellbremsung, wenn der Fahrzeugführer dienstunfähig wird.

(2) Die Sicherheitsfahrstellung verhindert auch das Einschalten des Antriebes, wenn nicht genügend Druck in der Hauptluftleitung ist oder schaltet den Antrieb ab, wenn der Druck in der Hauptluftleitung unter eine bestimmte Höhe absinkt (z B bei Notbremsung).

§ 3

Bauarten

Folgende Bauarten von Sicherheitsfahrstellungen werden verwendet und sind in den Anhängen beschrieben:

Bauart Brown, Boveri & Cie (Anhang I)

Bauart für Schienenomnibusse (Anhang II)

Bauart für Hamburger-Stadtbahn (Anhang III)

Bauart RZM (Anhang IV).

Anhang I

Anhang II

Anhang III

Anhang IV

§ 4

Wirkungsweise

Die Bauart Brown, Boveri & Cie arbeitet wegabhängig mit zusätzlich zeitabhängiger Überwachung,

die Bauart für Schienenomnibusse arbeitet zeitabhängig,

die Bauart für die Hamburger Stadtbahn arbeitet zeitabhängig mit zusätzlich zeitabhängiger Überwachung,

die Bauart RZM arbeitet zeitabhängig.

B. Bedienung, Pflege und Instandhaltung

§ 5

Bedienung

Einschaltung

(1) Vor Antritt der Fahrt ist die Sicherheitsfahrtschaltung jedes von einem Fahrzeugführer bedienten Fahrzeuges einzuschalten.

Prüfung

(2) Der Fahrzeugführer hat die Sicherheitsfahrtschaltung eines jeden von ihm während einer Dienstschicht übernommenen Fahrzeuges vom besetzten Führerraum aus auf einem geeigneten Gleisabschnitt während des Vorbereitungsdienstes nach DV 948 II, sonst vor dem nächsten Bahnhof, bis zum Abschalten der Antriebsleistung und Ansprechen der Bremse, jedoch nicht bis zum Stillstand des Fahrzeuges, zu prüfen. Dabei ist mit arbeitender Antriebsanlage zu fahren (volle Prüfung). Die Prüfung ist nach den einschlägigen Bestimmungen der Anhänge I—IV auszuführen. Im Übergabebuch wird mit dem Eintrag des ordnungsmäßigen Zustandes des Fahrzeuges auch die Betriebsbereitschaft der Sicherheitsfahrtschaltung bestätigt. Bei Störungen ist nach Absatz (9) zu verfahren.

(3) Beim ersten Führerraumwechsel auf Triebfahrzeugen und Triebzügen mit einer Sicherheitsfahrtschaltung ist sie vom neu besetzten Führerraum aus auf einem geeigneten Streckenabschnitt noch vor dem nächsten Bahnhof nur soweit ansprechen zu lassen, daß keine Abschaltung der Antriebsleistung und keine Bremsung eintritt (vereinfachte Prüfung).

Beim ersten Führerraumwechsel auf Trieb- und Wendezügen mit zwei Sicherheitsfahrtschaltungen ist die Sicherheitsfahrtschaltung jedoch voll nach Absatz (2) zu prüfen.

(4) Das richtige Arbeiten der Sicherheitsfahrtschaltung ist während der Dienstschticht mehrmals nach Absatz (3) vereinfacht zu prüfen.

(5) Während der Fahrt und beim Stillstand ist die Sicherheitsfahrtschaltung so zu bedienen, wie in den Anhängen vorgeschrieben ist.

Fahrt und Stillstand

(6) Die Sicherheitsfahrtschaltung von Fahrzeugen, die nicht mit einem Fahrzeugführer besetzt sind, und von abgestellten Fahrzeugen ist nach den einschlägigen Bestimmungen der Anhänge I—IV auszuschalten.

Ausschalten

(7) Jeder Eingriff, der die vorgeschriebene Bedienung ändert oder das ordnungsgemäße Arbeiten der Sicherheitsfahrtschaltung verhindert, ist verboten.

Verbotene Eingriffe

Plomben an Teilen der Sicherheitsfahrtschaltung dürfen vom Fahrzeugführer nicht entfernt werden. Ausgenommen sind die Plomben am Störungsschalter und außerdem am Luftabsperrrhahn bei den Triebzügen der Hamburger Stadtbahn, die ihm Störungsfall entfernt werden müssen.

(8) Bei Frost und Schnee sind die Entwässerungseinrichtungen bei geeigneten Halten solange zu betätigen, bis das Niederschlagswasser aus den Ventilen entfernt ist.

Maßnahmen bei Frost und Schnee

(9) Störungen sind nach den einschlägigen Bestimmungen der Anhänge I—IV zu beheben. Bei gestörter Sicherheitsfahrtschaltung ist für die Weiterfahrt § 39 der Fahrdienstvorschriften (DV 408) zu beachten.

Störungen

Störungen an der Sicherheitsfahrtschaltung sind dem Heimat- oder dem Wende-Bahnbetriebs(wagen)-werk mit Ausbesserungszettel zu melden.

§ 6

Pflege

(1) Die Sicherheitsfahrtschaltungen sind entsprechend den Zugförderungsvorschriften (ZFV — DV 948 III 2 und 948 III 3)* bei den Fristarbeiten in den Bahnbetriebs(wagen)-werken zu pflegen. Die darin festgesetzten Fristen sind einzuhalten.

Allgemeines

*) Bis zum Erscheinen der DV 948 III gelten die „Vorläufigen Richtlinien für die Unterhaltung der elektrischen Triebfahrzeuge, Anhang III (März 1957)“ und die „Vorläufigen Richtlinien für die Erhaltung und Unterhaltung der Brennkrafttriebfahrzeuge vom 15. 7. 58, Anhang III“.

Schmierung (2) Für die Schmierung gelten die Schmierpläne der Anhänge für die Sicherheitsfahrerschaltung-Bauarten. Die Schmierung ist bei den Fristarbeiten nach Absatz (1) vorzunehmen.

§ 7

Instandhaltung

Allgemeines (1) Die Sicherheitsfahrerschaltungen sind entsprechend den Zugförderungsvorschriften (ZFV — DV 948 III 2 und 948 III 3)*) bei den Fristarbeiten in den Bahnbetriebs(wagen)-werken instandzuhalten. Die Fristen sind einzuhalten. Bei der Ausführung der Arbeiten ist § 5 Absatz (7) zu beachten.

Instandhaltungsarbeiten (2) Die Instandhaltungsarbeiten sind nach den einschlägigen Bestimmungen der Anhänge I—IV auszuführen. Schadhafte Teile, die nach den vorstehenden Bestimmungen von den Bahnbetriebs(wagen)-werken nicht instandgesetzt werden dürfen, sind zu tauschen.

Fehlende Plomben sind zu ersetzen.

Prüfung (3) Nach jeder Instandhaltungsarbeit, die auf das Wirken der Sicherheitsfahrerschaltung Einfluß hat, ist die Sicherheitsfahrerschaltung von allen Führerräumen aus nach den Bestimmungen des § 5 Absatz (2) zu prüfen.

Maßnahmen bei Frost und Schnee (4) Bei Frost und Schnee sind die in den Anhängen I—IV aufgeführten Teile in passenden Zeitabständen zu öffnen. Eingedrungene Feuchtigkeit ist zu beseitigen. Die Kontakte sind bei Bedarf zu reinigen.

Untersuchung im Erhaltungswerk (5) Die Untersuchung der Sicherheitsfahrerschaltung wird vom Erhaltungswerk bei der planmäßigen Untersuchung der Fahrzeuge ausgeführt. Der Tag der Untersuchung wird vom Erhaltungswerk angeschrieben. Wenn Teile der Sicherheitsfahrerschaltung lagern, läuft die Untersuchungsfrist nach 12 Monaten ab. Sind die Teile im Fahrzeug eingebaut, so gilt für sie die gleiche Untersuchungsfrist wie für das Fahrzeug.

*) Bis zum Erscheinen der DV 948 III gelten die „Vorläufigen Richtlinien für die Unterhaltung der elektrischen Triebfahrzeuge, Anhang III (März 1957)“ und die „Vorläufigen Richtlinien für die Erhaltung und Unterhaltung der Brennkrafttriebfahrzeuge vom 15. 7. 58, Anhang III“.

