

442312 Deutsche Bundesbahn Sammlung
Bundeshahn-Zentralamt München Dez. 37
DV Kar 165 Finanzbüro-Druckmaschinenstelle BZA München

Deutsche Bundesbahn

Bundesbahndirektion Karlsruhe

Vorschriften
für den Betrieb auf der Steilstrecke
Hirschsprung – Hinterzarten
im Bezirk der Bundesbahndirektion
Karlsruhe

Gültig vom 1. Dezember 1963 an

DV Kar 165

1000, A 101

DV Kar 165

Deutsche Bundesbahn

Bundesbahndirektion Karlsruhe

Vorschriften
für den Betrieb auf der Steilstrecke
Hirschsprung – Hinterzarten
im Bezirk der Bundesbahndirektion
Karlsruhe

Gültig vom 1. Dezember 1963 an

DV Kar 165

1000, A 101

Einführungsbestimmungen

Diese Vorschrift ersetzt die Ausgabe vom 15. Mai 1938.

Geschäftsführung: Bundesbahndirektion Karlsruhe

Druck: Bundesbahndirektion Karlsruhe

Verteilungsplan der Vorschrift

A. Bundesminister für Verkehr (BMV)

B. Deutsche Bundesbahn (DB)

- (1) Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Bundesbahn-Zentralämter
Oberbetriebsleitung Süd
- (2) soweit beteiligt:
Bundesbahndirektionen
Bundesbahn-Betriebsämter, -Verkehrsämter, -Maschinenämter
Prüfungsämter
Bundesbahnschulen
Bahnhöfe
Bahnmeistereien
Signalmeistereien
Fahrleitungsmeistereien
Bahnbetriebswerke
andere Dienststellen nach Bedarf
- (3) persönlich zuzuteilen
den auf der Strecke eingesetzten
Fahrdienstleitern
Aufsichtsbeamten
Zugführern, Triebfahrzeugführern und Führern von Nebenfahr-
zeugen
Wagenuntersuchungspersonal
- (4) zugänglich zu machen
andern auf der Steilstrecke eingesetzten Betriebsbediensteten

Verteilungsplan der Anlagen

Anlage 1 Bundesbahn-Maschinenamt Freiburg (Brsg)

2 Bahnhof Freiburg (Brsg) Hbf

Diese Dienstvorschrift beruht auf den gemäß § 55 Abs. 4 BO aufgestellten und mit Erlaß – E 4 Baob 5052 Bb 63 III – vom 24. Juli 1963 eingeführten Vorschriften des Bundesministers für Verkehr über das Bremsen auf der Steilstrecke Hirschsprung – Hinterzarten.

Eingeführt mit Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 14. 11. 1963 – 31.312 Bav 112 –

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkungen	6
§ 1 Triebfahrzeuge	7
§ 2 Wagen	7
§ 3 Nebenfahrzeuge	8
§ 4 Unterhaltung und Untersuchung der Fahrzeuge durch die Bahnbetriebswerke	8
§ 5 Reihung der Fahrzeuge	9
§ 6 Bremsausrüstung, Bremsstellung, Radvorleger	10
§ 7 Bremsgewicht	11
§ 8 Besondere Kenntnisse des Zugpersonals	12
§ 9 Außergewöhnliche Ladungen und Schemelwagen	13
§ 10 Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke	14
§ 11 Fahrgeschwindigkeit	15
§ 12 Bedienung der Bremsen	15
§ 13 Maßnahmen bei Frost und Schnee	17
§ 14 Außergewöhnliche Vorkommnisse	17

Verzeichnis der Anlagen

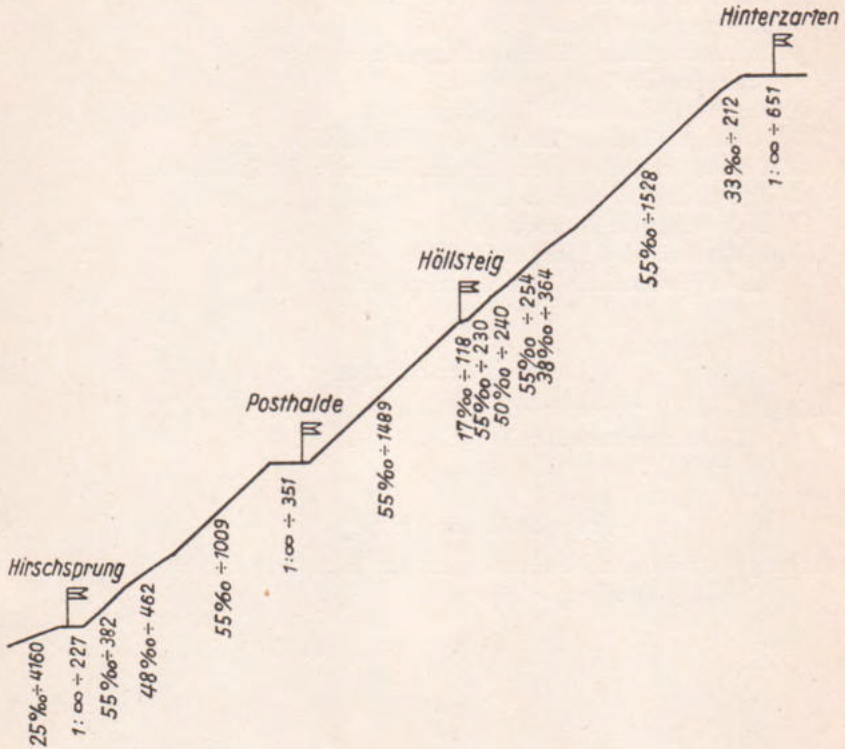
Anlage 1 Befähigungsnachweis	21
2 Unterrichtsnachweis	23

Verzeichnis des Anhangs

Anhang Zusätzliche Bestimmungen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn	25
---	----

Vorbemerkungen

- (1) Die Steilstrecke Hirschsprung – Hinterzarten im Bezirk der Bundesbahndirektion Karlsruhe hat ein größtes maßgebendes Gefälle von 55 ‰. Die Neigungsverhältnisse sind aus nachstehendem Bild zu ersehen.



- (2) Diese Vorschrift enthält nur die zusätzlichen Bestimmungen, die über den Rahmen der allgemein gültigen Dienstvorschriften hinaus wegen der besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse zu beachten sind.

§ 1

Triebfahrzeuge

- (1) Auf der Steilstrecke sind zugelassen Zugelassene
Triebfahrzeuge
- a) Dampflokomotiven, wenn sie selbsttätige Druckluftbremse, Zusatzbremse, Gegendruckbremse und Handbremse haben;
 - b) elektrische Triebfahrzeuge, wenn sie selbsttätige Druckluftbremse, Zusatzbremse, elektrische Bremse und Handbremse haben;
 - c) Schienenomnibusse und Turmtriebwagen der Schienenomnibusbauart, wenn sie selbsttätige mehrlösig Druckluftbremse, Motorbremse, Magnetschienenbremse und Handbremse haben.
- (2) Hilfszüge dürfen auch durch Triebfahrzeuge befördert werden, Hilfszüge
die nur selbsttätige Druckluftbremse und Handbremse haben, wenn
- a) die nach § 7 (5) vorgeschriebenen Brems Hundertstel von den Handbremsen des Wagenzuges allein aufgebracht werden und die erforderliche Anzahl von Handbremsen besetzt ist;
 - b) talwärts die Geschwindigkeit von 20 km/h nicht überschritten wird.

§ 2

Wagen

- (1) Auf der Steilstrecke dürfen im Reisezugdienst außer den Steuer- und Beiwagen der Schienenomnibusse nur 4achsige Wagen Zugelassene
Wagen verwendet werden. Diese Fahrzeuge müssen selbsttätige mehrlösig Druckluftbremse und Handbremse haben.
Güterwagen sollen in der Regel selbsttätige mehrlösig Druckluftbremse haben (Ausnahmen s. § 6 (2)). Wegen der Handbremse bei Güterwagen wird auf §§ 6 (3), 7 (5) und 9 (1) und (2) verwiesen.
- (2) Die Bremsgewichte der Wagen, an denen die Bremskraft der Anrechnen der
Bremsgewichte
Bremsbeläge aus Kunststreibstoffen auf besondere Bremsstrommeln

oder Brems scheiben oder auf die Radreifen übertragen wird, dürfen nicht angerechnet werden. Dies gilt nicht für Steuer- und Beiwagen der Schienenomnibusse, wenn sie in Schienenomnibuszügen laufen.

§ 3

Nebenfahrzeuge

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Zugelassene
Neben-
fahrzeuge | (1) Nebenfahrzeuge aller Art dürfen nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion Karlsruhe auf der Steilstrecke verkehren. Sie müssen eine auf alle Achsen wirkende Bremse haben und die Anschrift tragen: „Zugelassen für die Steilstrecke Hirschsprung – Hinterzarten“. |
| Geschwindig-
keit bei
Talfahrt | (2) Bei der Talfahrt darf die Geschwindigkeit der Nebenfahrzeuge 10 km/h nicht überschreiten. |
| Prüfen der
Bremsen | (3) Die Bremsen müssen vor jedem Befahren der Steilstrecke vom Fahrer des Nebenfahrzeugs auf Betriebsfähigkeit geprüft werden. |

§ 4

Unterhaltung und Untersuchung der Fahrzeuge durch die Bahnbetriebswerke

- | | |
|---------------------------|---|
| Untersuchung
der Wagen | (1) Bei den im Regelreiseverkehr auf der Steilstrecke eingesetzten Personen-, Gepäck- und Postwagen und den Steuer- und Beiwagen der Schienenomnibusse hat das zuständige Bahnbetriebswerk die wagentechnische Betriebsuntersuchung (R 1) zusammen mit der Bremsrevision (Br 1) mindestens einmal monatlich auszuführen. Dabei sind auch die Handbremsen zu prüfen. |
| | (2) Für Wagen, die im Sonderreiseverkehr eingesetzt sind, darf die nach (1) vorgeschriebene Betriebsuntersuchung mit Bremsrevision nicht länger als einen Monat zurückliegen. |

§ 5

Reihung der Fahrzeuge

- (1) Bei talwärts fahrenden Reise- und Güterzügen mit einer Lokomotive oder mit zwei Lokomotiven müssen diese stets an der Spitze sein. Mehr als zwei Lokomotiven dürfen in einen Zug nicht eingestellt werden; ausgenommen sind Lokomotivzüge im Sinne des § 73 (8) und (9) der Fahrdienstvorschriften (FV). Derartige Züge dürfen aus höchstens zwei elektrischen oder sechs Dampflokomotiven bestehen, die sämtlich besetzt und an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen sein müssen. Reihung der
Fahrzeuge
talwärts
- (2) Bei bergwärts fahrenden Reise- und Güterzügen mit **einer** Lokomotive soll diese in der Regel an der Spitze sein. Werden zwei Lokomotiven verwendet, so ist die zweite Lokomotive als Schiebelokomotive am Zugschluß einzustellen. Schiebelokomotiven sind stets durch die Schraubenkupplung mit dem Zug zu kuppeln und an die Druckluftbremse des Zuges anzuschließen. bergwärts
- (3) Leitungswagen (s. § 6 (2)) sind bei Bergfahrt ohne Schiebelokomotive im vorderen Zugteil einzustellen. Leitungswagen
- (4) In Schienenomnibuszügen dürfen sich höchstens zwei Triebfahrzeuge befinden. Jedem dieser Triebfahrzeuge darf nur **ein** Steuer- oder **ein** Beiwagen beigegeben werden. Dabei darf bei der Bergfahrt nicht mehr als **ein** Steuer- oder **ein** Beiwagen hinter dem letzten Triebwagen laufen. Bei der Talfahrt muß sich ein Triebfahrzeug an der Zugspitze (Talseite) befinden. Schienen-
omnibuszüge
- (5) Im Rahmen der nach (4) festgelegten Zugbildung darf an Stelle eines Steuer- oder eines Beiwagens als letztes Fahrzeug am Zugschluß **ein** Güterwagen im Gesamtgewicht von höchstens 20 t mitgeführt werden. Das Gewicht des Wagens darf höchstens 5 t größer sein als das angeschriebene Bremsgewicht. Der Güterwagen muß mit mehrlössiger Druckluftbremse ausgerüstet sein (s. § 7 (4)). Mitführen von
Güterwagen
- (6) Ein Turmtriebwagen darf **einen** Güterwagen oder Bahndienstwagen befördern, wenn die Bedingungen nach (5) erfüllt sind.
- (7) An Stelle eines Güterwagens oder Bahndienstwagens darf ein Turmtriebwagen talwärts einen Tunneluntersuchungswagen mitführen, wenn Tunnelunter-
suchungswagen
talwärts

- a) die nach § 7 (1) erforderlichen Brems Hundertstel vom Tunneluntersuchungswagen allein aufgebracht werden,
- b) die nach § 7 (5) vorgeschriebenen Brems Hundertstel von den Handbremsen des Tunneluntersuchungswagens allein aufgebracht werden und die erforderliche Anzahl von Handbremsen besetzt ist,
- c) die Geschwindigkeit von 20 km/h nicht überschritten wird.

§ 6

Bremsausrüstung, Bremsstellung, Radvorleger

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Bremsausrüstung | (1) Sämtliche Reise- und Güterzüge müssen mit der selbsttätigen Druckluftbremse gebremst werden. Die Bremsen aller Fahrzeuge müssen zu Beginn der Zugfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen unterwegs aus, so ist nach § 14 zu verfahren. |
| Bremsbauart, Leitungswagen | (2) Alle Wagen eines Zuges müssen an die selbsttätige Druckluftbremse angeschlossen sein; sie sollen mehrlössige Bremsen haben. In einen lokbespannten Reisezug dürfen in Ausnahmefällen bei Bergfahrt Leitungswagen (s. § 5 (3)) oder Wagen mit einlössiger Bremse eingestellt werden; bei Talfahrt ist nur ein Wagen zugelassen. In einen Güterzug dürfen in Ausnahmefällen Leitungswagen oder Wagen mit einlössiger Bremse (s. § 5 (3)) eingestellt werden. Das Bremsgewicht der Wagen mit einlössiger Bremse darf in keinem Falle angerechnet werden, die Bremse muß aber trotzdem eingeschaltet bleiben. |
| Handbremse | (3) Bei geschobenen Güterzügen muß der an der Spitze laufende Wagen eine betriebsbereite Handbremse haben. Bei bergwärts fahrenden Zügen ohne Schiebelokomotive muß der letzte Wagen eine Handbremse besitzen. |
| Umstelleinrichtung „Ebene, Gebirge“ | (4) Bei französischen und belgischen Güterwagen hat der Zugführer vor dem Befahren der Steilstrecke den Geländewechsel von Stellung P (Ebene) in Stellung M (Gebirge) umzulegen. Für ehemals polnische Güterwagen mit Geländewechsel gilt das gleiche; hier bedeutet der Buchstabe R = Ebene, der Buchstabe G = Gebirge. Nach der Talfahrt hat der Zugführer den Geländewechsel wieder auf „Ebene“ zu schalten. |

- (5) In jedem Zug sind vier Radvorleger mitzuführen, die an den Radvorleger Schienen sicher befestigt werden können.
- (6) Der letzte Wagen jedes Zuges muß eine wirkende Bremse haben. Schlußbremse

§ 7

Bremsgewicht

- (1) Folgende Bremshundertstel dürfen in keinem Falle unterschritten werden: Brems-
hundertstel

Bergfahrt

bei lokbespannten Zügen }
bei Schienenomnibuszügen } der Bremsamt P und G = 45

Talfahrt

Bremsart	Für eine zugelassene Geschwindigkeit bis zu					
	20	25	30	35	40 km/h	
	erforderliche Bremshundertstel					
P	54	58	64	71	79	
G	60	68	82			

- (2) Bei den Dampflokomotiven sind die auf Grund von Bremsversuchen ermittelten Bremsgewichte in Neigungen von 0 bis 40 ‰ (für die Druckluftbremse allein) und über 40 ‰ (für die Druckluftbremse allein sowie für die Druckluftbremse zusammen mit der Gegendruckbremse) anzuschreiben. Brems-
gewichte

Bei der Bergfahrt darf nur das für die Druckluftbremse allein angeschriebene Bremsgewicht angerechnet werden.

Bei den elektrischen Triebfahrzeugen sind die auf Grund von Bremsversuchen ermittelten Bremsgewichte von 0 bis 40 ‰ (für die Druckluftbremse allein) über 40 ‰ (für die Druckluftbremse

allein) anzuschreiben. Für die elektrische Bremse an elektrischen Triebfahrzeugen ist kein Bremsgewicht anzurechnen.

Ist das Bremsgewicht für mehr als 40 % Neigung nicht angeschrieben, so ist für die Stellung P das 0,8fache des angeschriebenen und für die Stellung G das angeschriebene Bremsgewicht anzurechnen.

**Anzurechnen-
des Brems-
gewicht**

- (3) In Stellung R und P des Bremsartwechsels darf bei Wagen mit KE-GPR und Hik-GPR-Bremsen nur das Bremsgewicht für Bremsart P, bei Wagen mit anderen Bremsbauarten nur das Eigengewicht, sofern dieses nicht höher ist als das Bremsgewicht, angerechnet werden.

- (4) Bei einem in Schienenomnibuszügen oder von einem Turmtriebwagen mitgeführten Güterwagen (s. § 5 (5) und (6)) mit einer Bremse der Bremsart G sind nur 40 % des Bremsgewichtes anzurechnen.

Ein etwa vorhandener Bremsartwechsel ist stets in Stellung P zu legen. In dieser Stellung sind 80 % des Bremsgewichtes anzurechnen

**Handbrems-
gewicht**

- (5) In jedem Zug müssen soviel Handbremsen vorhanden sein, daß auf 100 t Wagenzuggewicht 50 t Handbremsgewicht entfallen.

§ 8

Besondere Kenntnisse des Zugpersonals, Besetzung der Triebfahrzeuge und Anzahl der Zugbegleiter

Befähigung

- (1) Auf der Steilstrecke Hirschsprung – Hinterzarten dürfen nur Triebfahrzeugführer und Führer von Nebenfahrzeugen verwendet werden, die die Steilstreckenvorschrift genau kennen und die Triebfahrzeuge zuverlässig bedienen können. Die Befähigung ist durch eine formlose Prüfung und eine Prüfungsfahrt nachzuweisen, die der Amtsvorstand oder Vertreter des MA Freiburg (Brsg) abzunehmen hat. Über die bestandene Prüfung ist ein Befähigungsnachweis auszustellen, der zu den Personalpapieren zu nehmen ist. Außerdem ist die Befähigung auf der Streckenkenntnis-karte zu vermerken. Die Befähigung erlischt, wenn die Steilstrecke länger als 6 Monate nicht befahren wird.

Anlage 1

- (2) Alle führenden Triebfahrzeuge und die Nebenfahrzeuge sind bei Talfahrt zweimännig zu besetzen. Der Beermann, der vom Zugbegleitpersonal gestellt werden kann, muß in der Lage sein, den Zug oder das Nebenfahrzeug zum Halten zu bringen. Besetzen der Triebfahrzeuge
- (3) Alle Züge sind mit mindestens zwei Zugbegleitern zu besetzen. Im Zugbegleitdienst dürfen nur Bedienstete tätig sein, die die Steilstreckenvorschrift genau kennen und mit der Einstellung und Einschaltung der selbsttätigen Druckluftbremse eingehend vertraut sind. Die verwendeten Zugbegleiter müssen auch als Beermann bei Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers den Zug anhalten und die Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern können. Besetzen der Züge mit Zugbegleitern
- (4) Sämtliche Triebfahrzeug- und Zugbegleitpersonale, die ständig oder auch nur gelegentlich auf der Steilstrecke eingesetzt sind, haben jährlich zweimal (im April und im Oktober) zusätzlich an einem vom Vorsteher des Bahnbetriebswerkes Freiburg (Brsg) oder seinem Vertreter abzuhaltenden Dienstunterricht über den Betrieb auf der Steilstrecke Hirschsprung – Hinterzarten teilzunehmen. Im Unterricht sind insbesondere die Maßnahmen beim Abschleppen von Zügen oder Triebfahrzeugen von der Steilstrecke zu behandeln, sowie für die Zugbegleitpersonale das Anhalten der Triebfahrzeuge nach Ziffer (3) zu erläutern und zu üben. Die zu unterrichtenden Zugpersonale sind von den Bahnhöfen dem Bahnbetriebswerk Freiburg (Brsg) rechtzeitig zu melden. Unterrichtung des Personals
- (5) Der erfolgreiche Besuch des Unterrichts ist in Vordrucken nach Anlage 2 nachzuweisen und in den Personalpapieren zu vermerken. Anlage 2
- (6) Bei Sonderzügen dürfen nur kundige Triebfahrzeug- und Zugbegleitpersonale gemäß den Richtlinien auf der Steilstrecke eingesetzt werden. Sonderzüge

§ 9

Außergewöhnliche Ladungen und Schemelwagen

- (1) Schemelwagen sowie zwei durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen ohne Drehschemel mit einer Ladung von langen Schienen, Betonrundeisen u. a. dürfen nur in reinen Güterzügen Zugelassene Züge

befördert werden; dabei müssen alle diese Wagen mit Druckluftbremse und Handbremse ausgerüstet sein.

Zugbildung

- (2) Bei der Bergfahrt sind zwei Schmelwagenpaare an beliebiger Stelle des Zuges zugelassen, wenn sie durch ihre Schraubenkupplung verbunden sind. Der Schiebelokomotive dürfen ein Schmelwagenpaar, das durch Steif- oder Schraubenkupplung verbunden ist, oder zwei durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen ohne Drehschemel, auf denen eine Ladung von langen Schienen oder Betonrundeisen aufliegt, angehängt werden. Die vorgeschriebenen Brems Hundertstel müssen aber durch jedes Wagenpaar bei wirkender Druckluftbremse aufgebracht werden. Eine Handbremse im angehängten Wagenpaar ist zusätzlich zu besetzen.

§ 10

Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecke

Bremsprobe

- (1) Vor dem Befahren der Steilstrecke ist auf Bahnhof Hinterzarten bei allen Zügen stets die volle Bremsprobe durch einen Wagenmeister vorzunehmen.

Bei Schienenomnibussen, Schienenomnibuszügen und Turmtriebwagen ist die volle Bremsprobe auch auf die Magnetschienenbremse auszudehnen; sie ist stets von dem Führerstand aus vorzunehmen, von dem aus der Zug auf der Steilstrecke gesteuert wird.

Vorstehende Anordnungen gelten auch für einzeln fahrende Triebfahrzeuge.

- (2) Die elektrische Bremse oder die Gegendruckbremse oder die Motorbremse ist beim Befahren des Gefälles von 17 ‰ auf der Strecke Titisee – Hinterzarten zu prüfen, um die Betriebsfähigkeit für die Talfahrt festzustellen.

Sandstreueinrichtung

- (3) Vor dem Befahren der Steilstrecke hat sich der Triebfahrzeugführer zu überzeugen, daß die Sandstreueinrichtung einwandfrei arbeitet. Der Sandvorrat ist täglich mehrmals zu prüfen.

Sonderzüge

- (4) Bei bergwärts fahrenden Zügen des Sonderreiseverkehrs ist auf Bahnhof Freiburg Hbf eine volle Bremsprobe wie zu (1) vorzunehmen.

§ 11

Fahrgeschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Steilstrecke beträgt:		Zulässige Geschwindigkeit
bei Bergfahrt	60 km/h	
bei Talfahrt		
für Reisezüge beim Einsatz von Lokomotiven und elektrischen Triebwagen	40 km/h	
beim Einsatz von Schienenomnibussen (auch bei Mitnahme eines Güterwagens)	25 km/h	
für Güterzüge	30 km/h	
für Turmtriebwagen (auch bei Mitnahme eines Güterwagens)	25 km/h	

§ 12

Bedienung der Bremsen

(1) Betrieb mit Lokomotiven

Triebfahrzeuge
Lokomotiven

- a) Bei Talfahrt ist in erster Linie die Gegendruckbremse oder die elektrische Bremse zu benutzen und rechtzeitig vor Beginn des Gefälles einzusetzen.

Bei Dampflokomotiven mit Gegendruckbremse darf der Druck im Schieberkasten 5 kg/cm^2 nicht überschreiten, der Druck im Kessel nicht unter 10 kg/cm^2 sinken. Die Druckluftbremse und die Handbremse sind zusätzlich zu benutzen, wenn die Gegendruckbremswirkung zur Einhaltung der zugelassenen Fahrgeschwindigkeit nicht ausreicht. Bei einer in Reise- oder Güterzügen nach FV § 73 (3) gelegentlich mitfahrenden Lokomotive muß auch deren Gegendruckbremse eingesetzt werden, und zwar so, daß diese Lokomotive sich selbst abbrems.

Bei elektrischen Triebfahrzeugen ist die elektrische Bremse nach der Bedienungsanweisung einzusetzen. Dies gilt auch für Vorspannlokomotiven. Die Druckluftbremse ist zusätzlich zu

benutzen, wenn die Bremswirkung der elektrischen Bremse zur Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht ausreicht.

- b) Beim geschobenen Zug (Bergfahrt) muß die Handbremse des an der Spitze laufenden Wagens immer besetzt sein.
In Zügen ohne Schiebelokomotive ist während der Bergfahrt die Handbremse des letzten Wagens durch einen Zugbegleiter zu besetzen (s. § 6 (3)).

Schienen-
omnibusse,
Turmtrieb-
wagen

(2) Betrieb mit Schienenomnibussen und Turmtriebwagen

- a) Die Bremse muß von dem an der Zugspitze befindlichen Führerstand aus betätigt werden. Es ist besonders darauf zu achten, daß an allen übrigen Führerständen die Betätigungsgriffe für Führerbremsventile und Führerstandsabschalter in Mittelstellung gelegt und vorschriftsmäßig abgezogen sind (s. § 10).
- b) Bei Talfahrt dient zum Regeln der Fahrgeschwindigkeit in erster Linie die Motorbremse. Die Druckluftbremse ist nur zusätzlich zu benutzen, wenn die Motorbremswirkung zur Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht ausreicht. Dabei ist zu beachten, daß die Achsen durch die Motorbremse schon verhältnismäßig stark abgebremst sind, so daß bereits bei mäßigem Bremszylinderdruck die Räder gleiten können. Es ist rechtzeitig der Gang einzuschalten, in dessen Geschwindigkeitsbereich die zugelassene Fahrgeschwindigkeit liegt (s. § 11). Bei Einfahrt in den Steilstreckenabschnitt muß die Motorbremse bereits wirken.
- c) Das Schalten der Gänge ist auf der Steilstrecke, besonders talwärts, zu vermeiden.
- d) Die Magnetschienenbremse ist nur zu benutzen,
1. wenn plötzlich und mit kürzestem Bremsweg angehalten werden muß,
2. um leichteres Anfahren ohne Zurückrollen zu ermöglichen,
3. bei ungünstigen Witterungsverhältnissen zur Vermeidung der unter b) angegebenen Gleitgefahr bei Talfahrt.
- e) Bei der Bergfahrt hat sich ein Zugbegleiter zur Bedienung der Handbremse und zum Festlegen des Schienenomnibuszuges nach § 14 (10) stets im letzten Fahrzeug aufzuhalten, sofern dieses ein Trieb-, Steuer- oder Beiwagen ist.
- f) Zwei Turmtriebwagen dürfen wegen des Druckübersetzers in der Hauptluftleitung nicht miteinander gekuppelt werden.

§ 13

Maßnahmen bei Frost und Schnee

Bei stärkerem Schneefall sind vor dem Befahren der Steilstrecke mit Schienenomnibussen die Gleise von Schnee zu räumen (Schneepflug, Bahnmeisterrotte usw), damit vor allem ein Vereisen der Brems-einrichtungen vermieden wird.

§ 14

Außergewöhnliche Vorkommnisse

- (1) Beim Schadhafwerden der selbsttätigen Druckluftbremse sind auf das Notsignal (Zp 5) des Triebfahrzeugführers alle erreichbaren Handbremsen sofort kräftig anzuziehen; der Zug ist mit allen Mitteln anzuhalten. Die Fahrt nach dem nächsten Bahnhof darf nur mit Schrittgeschwindigkeit angetreten werden, wenn durch die Handbremsung im Wagenzug 50 Handbrems-hundertstel vorhanden sind.

Schadhafwerden der selbsttätigen Druckluftbremse

Sind die erforderlichen Brems-hundertstel nicht vorhanden, so meldet der Zugführer das Liegenbleiben des Zuges der nächsten Zugmeldestelle, die das Maschinen- und Betriebsamt Freiburg (Brsg) verständigt. Diese Stellen treffen im gegenseitigen Benehmen die erforderlichen Maßnahmen.

Muß ein Zug von der Steilstrecke abgeschleppt werden, hat das abschleppende Triebfahrzeug talwärts zu stehen.

Sondermaßnahmen für Schienenomnibusse und Turmtriebwagen siehe Absatz 7.

- (2) Arbeitet die Luftpumpe des Triebfahrzeugs nicht, so darf die Fahrt nur so lange fortgesetzt werden, als der Druck im Hauptluftbehälter nicht unter 6 kg/cm², bei Schienenomnibussen und und Turmtriebwagen nicht unter 5,5 kg/cm² gesunken ist. Kann dieser Druck nicht gehalten werden, so ist nach Absatz 1 zu verfahren.

Ausfall der Luftpumpe

- (3) Ist bei der Talfahrt der Druck in der Hauptluftleitung durch die Bedienung der durchgehenden Bremse auf 4 kg/cm² abgesenkt worden und steigt die Geschwindigkeit des Zuges trotzdem über

Ungenügende Bremswirkung

die zulässige Höchstgeschwindigkeit, so ist der Zug sofort mit Schnellbremsung anzuhalten und weiter nach Abs. (1) zu verfahren.

Gegendruck-
bremse, elektri-
sche Bremse
unbrauchbar

- (4) Wird bei einem lokbespannten Zug die Gegendruckbremse oder elektrische Bremse unbrauchbar, ist der Zug mit der Druckluftbremse des Zuges zu bremsen und die Geschwindigkeit mit Hilfe der Zusatzbremse der Lokomotive zu regeln.

- (5) Eine Lokomotive mit schadhafter Gegendruckbremse oder elektrischer Bremse kann als Lokomotivzug mit einer anderen Lokomotive, deren Gegendruckbremse oder elektrische Bremse in Ordnung ist, befördert werden, wenn die vorgeschriebenen Bremsen- und Stützstellen vorhanden sind.

Handgebremster
Zug

- (6) Auch bei Handbremsung des Zuges ist
- a) bei Dampflokomotiven die Gegendruckbremse,
 - b) bei elektrischen Triebfahrzeugen die elektrische Bremse,
 - c) bei Schienenomnibussen und Turmtriebwagen die Motorbremse mitzubenutzen.

Schienen-
omnibus, Turm-
triebwagen
Ausfall der:
Antriebsan-
lagen, Motor-
bremsen, Ma-
gnetschienen-
bremsen

- (7) Fallen auf der Steilstrecke bei einem einzelnen Schienenomnibus, einem Schienenomnibuszug oder Turmtriebwagen

- a) eine oder mehrere Antriebsanlagen oder Teile davon oder
- b) eine oder mehrere Motorbremsen oder
- c) eine oder beide Magnetschienenbremsen

aus, so ist sofort anzuhalten. Kann der Schaden nicht an Ort und Stelle behoben werden, so ist die Steilstrecke im 1. Gang nach der günstigsten Seite zu räumen, wenn die noch betriebsbereiten Maschinenanlagen hierfür ausreichen und der Hauptluftbehälterdruck auf mindestens 5,5 kg/cm² gehalten werden kann. Andernfalls ist der Zug abzuschleppen (s. Abs. (1)).

Überführen
zum Bahn-
betriebswerk

- (8) Ein nicht mit Reisenden besetzter Schienenomnibus oder Schienenomnibuszug oder ein Turmtriebwagen darf mit eigener Kraft zum Bahnbetriebswerk überführt werden, auch wenn neben der Handbremse nur die Druckluftbremse oder die Magnetschienenbremse betriebsbereit ist. Auf der Steilstrecke müssen alle Handbremsen besetzt sein.

Abschleppen

- (9) Wenn ein nicht betriebsfähiger Schienenomnibus oder Turmtriebwagen von der Steilstrecke abgeschleppt werden soll, muß

das abholende Triebfahrzeug talwärts stehen. Die Bremse des schadhaften Fahrzeugs muß eingeschaltet werden. Ist dessen Druckluftbremse schadhaft, so müssen beide Handbremsen besetzt werden. Sind beide unbrauchbar oder fällt auch nur eine aus, darf der schadhafte Schienenomnibus oder Turmtriebwagen nur im Beisein eines fachkundigen maschinentechnischen Aufsichtsbeamten durch ein anderes Triebfahrzeug über die Steilstrecke abgeschleppt werden.

- (10) Muß unter einem auf der Steilstrecke zum Halten gekommenen Schienenomnibus, Schienenomnibuszug oder Turmtriebwagen gearbeitet werden, so sind alle Handbremsen fest anzuziehen; außerdem ist das Fahrzeug oder der Zug durch die vier mitzuführenden Radvorleger (s. § 6 (5)) zu sichern. Vorher darf der Triebfahrzeugführer seinen Platz im Führerstand nicht verlassen.

Sicherung der
Arbeiten unter
Fahrzeugen

Vor dem Lösen der Handbremse und Entfernen der Radvorleger hat der Triebfahrzeugführer seinen Platz im Führerstand einzunehmen und die Druckluftbremse und Magnetschienenbremse anzulegen.

Bei Lokomotiven ist sinngemäß zu verfahren.

- (11) Muß ein Zug aus irgendeinem Grunde während der Bergfahrt auf der Steilstrecke außerplanmäßig anhalten, haben die Zugbegleiter sofort sämtliche Handbremsen fest anzuziehen; bei längerem Aufenthalt sind außerdem die Radvorleger aufzulegen.

Außerplan-
mäßiges Halten
eines Zuges

Vor der Weiterfahrt sind die Radvorleger einzuziehen und die Handbremsen zu lösen. Verantwortlich hierfür ist der Zugführer.



(Muster)

Deutsche Bundesbahn

Bundesbahn-Maschinenamt Freiburg (Brsg)

Befähigungsnachweis für Triebfahrzeugführer
Führer von Nebenfahrzeugen

Herr Dienststelle

hat heute die Prüfungsfahrt auf der Steilstrecke Hirschsprung – Hinter-
zarten ausgeführt und nachgewiesen, daß er die Steilstreckenvorschrift
genau kennt, mit allen Einrichtungen der zugelassenen

Dampflokomotiven der BR

Elektrischen Triebfahrzeuge der BR

Schienenomnibusse der BR VT

Turmtriebwagen der Schienenbusart

Nebenfahrzeuge der Bauart

vertraut ist und diese Triebfahrzeuge zuverlässig bedienen kann;

er darf den Dienst eines Triebfahrzeugführers
Führers von Nebenfahrzeugen

auf dieser Strecke selbständig und auf eigene Verantwortung übernehmen.

Freiburg (Brsg), den

Zusätzliche Bestimmungen der HVB Frankfurt (Main) über Höchstbelastungen der Triebfahrzeuge auf der Steilstrecke Hirschsprung–Hinterzarten

1	2	3	4
Bespannung an der Spitze (Gattungsbezeichnung des Triebfahrzeugs)	der Reisezüge in t Wagenzuggewicht (einschließlich Reisegewicht)	H ö c h s t l a s t	
		bei Durchfahrt auf der Steilstrecke	der Güterzüge in t Wagenzuggewicht

A Bergfahrt

1. Elektrische Triebfahrzeuge

E 10	180	195	100
E 40	180	215	100
E 44	115	150	100
E 94	220	270	100

2. Dampflokomotiven

82	150	150	100
94 ⁵ —18	120	120	100

Bei Schub kann die Summe der zulässigen Belastungen der verwendeten Triebfahrzeuge befördert werden.

Vorspann ist wegen Überschreitung der zulässigen Zughakenbelastung verboten.

B Talfahrt

1. Elektrische Triebfahrzeuge

E 10	360		360
E 40	360		360
E 44	360		360
E 94	360		360

2. Dampflokomotiven

82	360		360
94 ⁵ —18	360		360

