

Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H.

Dienstsanweisung

für den

Straßenbahnbetrieb im Tunnel unter dem Kaiser-Franz-Joseph-Platz (sog. Lindentunnel)

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"

Gültig vom 1. April 1925.



Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten

Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H.

Dienstsanweisung

für den

**Straßenbahnbetrieb im Tunnel unter dem
Kaiser-Franz-Joseph-Platz
(sog. Lindentunnel)**

Gültig vom 1. April 1925.

Die Dienstsanweisung für den Lindentunnel vom 19. Dezember 1916 sowie die Verfügungen zur Dienstsanweisung in der Zeitschrift „Berliner Straßenbahn“, die bis zur Ausgabe des vorliegenden Neudrucks erschienen sind, werden hierdurch aufgehoben.

1. Anlage, Einrichtung und Besezung des Tunnels.

Für das Befahren der Gleisanlagen unter dem Kaiser-Franz-Joseph-Platz (Lindentunnel) sind nachstehende Vorschriften zu beachten. Es besteht:

a) ein östlicher Tunnel mit zwei Gleisen für die Verbindung zwischen Französische Straße, Ecke Hinter der Katholischen Kirche und der Dorotheenstraße, mit östlichem und westlichem Anschluß an die Gleise in der Französischen Straße und Dorotheenstraße.,

b) ein westlicher Tunnel mit zwei Gleisen für die Verbindung zwischen den Gleisen in der Markgrafenstraße und der Dorotheenstraße, mit westlichem Anschluß an die Gleise in der Dorotheenstraße.

c) Der Tunnel hat eine besondere Beleuchtungsanlage, die durch den diensttuenden Betriebsaufseher ein- und ausgeschaltet wird.

d) An der Zusammführung der beiden Tunnel befindet sich ein Raum mit Hilfsgerätschaften zum Gebrauch bei Entgleisungen und Wagenschäden. Die Beaufsichtigung des Raumes und die Verantwortung für das vollzählige Vorhandensein und den ordnungsmäßigen Zustand der Gerätschaften ist Sache des Betriebsaufsehers.

2. Fahrgeschwindigkeit.

Die zulässige Fahrgeschwindigkeit im Tunnel und innerhalb der Rampen darf mit 10 km in der

Stunde — das sind etwa 3 m in der Sekunde — unter keinen Umständen überschritten werden.

Der Mindestabstand zwischen zwei Zügen, die in gleicher Richtung den Lindentunnel durchfahren, beträgt — gemessen von der letzten hinteren Plattformbrüstung des vorauffahrenden Zuges bis zu der vorderen Plattformbrüstung des nachfolgenden Triebwagens — 25 m.

Der Betriebsaufseher am Lindentunnel hat sich während seiner Dienstzeit stündlich zweimal durch Begehen der Tunnelstrecken davon zu überzeugen, daß der vorgeschriebene Mindestabstand gewahrt und die Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde nicht überschritten wird.

Im allgemeinen soll bei der Fahrt im Lindentunnel nicht über die fünfte Fahrstellung geschaltet werden. Geschieht es jedoch, um stark besetzte Züge oder Züge mit zwei Anhängewagen ohne Störung die Rampen heraufzubekommen, dann ist bereits kurz vor Beginn der Steigung auf höhere Fahrkontakte — 6, 7 usw. — zu schalten. Muß während der Fahrt in den Steigungen des Tunnels ausgeschaltet oder der Wagen sogar zum Stillstand gebracht werden — Durchbrennen der Hauptsicherung, Stromstörung, Auslösen des selbsttätigen Ausschalters usw. —, darf beim Wiederanfahren auf keinen Fall weiter als bis zur fünften Fahrstellung geschaltet werden, weil sonst Stromstörungen zu befürchten sind.

3. Linienführung.

Welche Linien durch den östlichen und welche durch den westlichen Tunnel geführt werden, geht aus den Fahrplänen hervor.

4. Sicherungsanlagen.

a) Die Tunnelstrecke ist durch elektrische Lichtsignale an den Tunnelwänden in Abschnitte geteilt. Rotes Licht bedeutet „Halt!“. Fahrerlaubnis wird durch Verlöschen des roten Lichtes gegeben.

b) In mittlerer Höhe jeder Kampe, vor dem Tunnel, befindet sich eine Zwangshaltestelle (H-Tafel), vor der jeder Zug zum Halten gebracht werden muß, auch wenn die Einfahrt in den durch das elektrische Lichtsignal gedeckten Streckenabschnitt freigegeben ist.

c) Zur sofortigen Benachrichtigung der Fahrer und Betriebsaufseher über Störungen im Ost- oder Westtunnel ist eine Alarmanlage vorhanden, die an der Vereinigungsstelle und innerhalb beider Tunnel von mehreren besonders kenntlich gemachten Stellen aus in Tätigkeit gesetzt wird, und zwar für jeden Tunnel getrennt.

5. Bedienungsvorschriften für Betriebspersonal.

a) Sobald der Triebwagen in das Gefälle einläuft, ist die Strom- oder Luftdruckbremse derart zu betätigen, daß der Wagen eine gleichförmige, aber mäßige Geschwindigkeit beibehält und ein Gleiten der Räder durch Feststellen derselben vermieden wird. Die Wirkung der Bremse muß stets merklich bleiben. Tritt dennoch ein Gleiten der Räder ein, so ist die Bremse nachzulassen, und bei sofortigem vorsichtigem Wiedereinschalten der Bremse Sand zu streuen.

Die Bremsen dürfen erst vollständig gelöst werden, wenn der Triebwagen die Gefällstrecke im Tunnel verlassen hat.

b) Der Zugführer hat während des Haltens vor den H-Tafeln von der hinteren Plattform aus den ordnungsmäßigen Zustand der Zugkupplung nachzuprüfen, sowie darauf zu achten, daß der Pufferbolzen an den Pufferstangen der Trieb- und Anhängewagen ordnungsmäßig eingesteckt und der Überwurf ordnungsmäßig umgelegt ist. Erst dann darf der Zugführer das Abfahrtszeichen geben.

c) Während der Tunnelfahrt dürfen die Schaffner die hintere Plattform nicht verlassen. Etwa eine Wagenlänge vor der Einfahrt in den Tunnel ist die Handbremse auf der Hinterplattform zu entsichern und mit der rechten Hand anzufassen, damit der Schaffner jederzeit bremsbereit ist. Die Handbremse ist erst wieder zu sichern und die Bremsbereitschaft aufzugeben, wenn der Wagen die Tunnelrampe vollständig verlassen hat und auf der ebenen Strecke angekommen ist.

d) Die Schaffner haben darauf zu achten, daß Fahrgäste im Tunnel und auf den Tunnelrampen nicht aussteigen. Während des Haltens der Wagen haben auch die Fahrer hierauf ihr Augenmerk zu richten. (Über Aussteigen bei Betriebsstörungen vergleiche Absatz 7a und 7b).

e) Der Aufenthalt auf oder zwischen den Gleisen der Tunnelstrecken ist mit Lebensgefahr verbunden und daher streng untersagt.

Wenn während des Betriebes ein Begehen des Tunnels unbedingt erforderlich ist, müssen die Seitengänge an den Wänden des Tunnels und der Rampen mit besonderer Vorsicht benutzt werden. — Wegen des Begehens des Tunnels bei Betriebsstörungen s. Absatz 7.

Unbefugten ist der Eintritt in die Tunnelstrecken nicht zu gestatten. Entsprechende Warnungstafeln der Polizeibehörde sind am Beginn der Tunnelstrecke aufgestellt.

f) Der Betriebsaufseher am Lindentunnel hat auf gewissenhafte Durchführung der gegebenen Vorschriften zu achten.

6. Betriebsstörungen im Tunnel.

Zusammenstöße, Entgleisungen, Wagenschäden.

a) Bei allen Betriebsstörungen im Tunnel — ausgenommen beim Einsetzen einer Sicherung am Triebwagen — hat der Zugführer, nachdem er vorkommendenfalls bei Gefährdung des Betriebes auf dem Nebengleise zunächst den entgegenkommenden Zug zum Halten gebracht hat, sofort das Alarmsignal zu betätigen und die weiteren Anordnungen des Betriebsaufsehers abzuwarten.

b) Beim Ertönen der Alarmglocke fällt an der Fernsprechstelle eine Klappe, die anzeigt, in welchem Tunnel die Störung eingetreten ist. Der Betriebsaufseher hat sich sofort an die Störungsstelle zu begeben, sich von der Ursache zu überzeugen und zu ihrer Behebung und wegen der Umleitung des Betriebes die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

c) Beim Ertönen der Alarmglocke haben die Fahrer der in dem betreffenden Tunnel befindlichen Wagen sofort anzuhalten. Die Weiterfahrt darf erst auf Anordnung eines Betriebsaufsehers erfolgen.

d) Beim Auffahren eines Zuges auf einen vor-auffahrenden hat der Betriebsaufseher festzustellen, ob die Wagen betriebsfähig sind.

Ist dies der Fall, so ist nach Aufklärung und Beruhigung der Fahrgäste die Fahrt fortzusetzen. Ergänzende Feststellungen für die Betriebsmeldung sind, um die Dauer der Störung im Tunnel abzukürzen, nötigenfalls außerhalb des Tunnels und der Rampen vorzunehmen.

e) Sind die Wagen nicht betriebsfähig oder sind sie entgleist und erfordert die betriebsfähige Wiederherstellung oder die Eingleisung nach Ansicht des Betriebsaufsehers mehr als 15 Minuten, so hat dieser sofort hinter dem entgleisten Wagen etwa befindliche Züge zurückzuleiten, und die Umlenkung dieser und der folgenden Züge anzuordnen. Die Schaffner der in der Nähe haltenden Züge haben hierbei den Betriebsaufseher zu unterstützen.

Zur Wiedereingleisung von Wagen auf den Tunnelstrecken dienen besondere, von den sonst üblichen abweichende Vorrichtungen, die in dem Geräte-raum (s. Absatz 1d) aufbewahrt werden. Die Räder des entgleisten Wagens werden mit Wagenwinden auf Blechstreifen mit hölzernen Unterlagen gesetzt und durch Bahnstangenwinden in das Gleis gebracht.

Falls der Betrieb auf dem Nebengleis längere Zeit gestört wird, ist auch hier abzulenken.

f) Bei der Zurückleitung von Wagen muß der Zugführer dem Zuge auf dem seitlichen Laufstege des Tunnels vorangehen.

g) Muß ein Zug geschoben werden, so erteilt der Betriebsaufseher den Auftrag, daß der nachfolgende Zug — über das rote Lichtsignal hinaus — an den schadhafte Zug vorsichtig heransfährt. Die Stromabnehmerstange des geschobenen Zuges ist vom Fahrdraht abzuziehen.

7. Fürsorge für Fahrgäste bei Betriebsstörungen.

a) Bei Entgleisungen.

Die Fahrgäste sind zu ersuchen, auszusteigen und den Tunnel zu verlassen. Hierbei übernimmt der Zugführer die Führung der Fahrgäste. Der Tunnel ist in der Fahrrichtung rechts zu begehen. Der Zugführer hat darauf zu achten, daß die Fahrgäste sich einzeln hintereinander auf den Seitengängen bewegen.

b) Bei Störungen aus anderen Ursachen.

Hält die Störung länger als drei Minuten an, so dürfen die Fahrgäste den Wagen verlassen und müssen alsdann wie bei a) angegeben, durch den Zugführer aus dem Tunnel geführt werden.

c) Der Betrieb darf erst wieder aufgenommen werden, nachdem sämtliche ausgestiegenen Fahrgäste den Tunnel verlassen oder im Wagen wieder Platz genommen haben.

8. Dienstanweisungen.

Die Bestimmungen der Dienstanweisung für Schaffner und Fahrer behalten auch für die Tunnelstrecken Gültigkeit. Hiervon sind insbesondere zu beachten die Vorschriften über das Befahren von Spitzweichen, Gleiskreuzungen und Gefällstrecken, über das Halten an H-Tafeln und über die Vorfahrtsordnung.

9. Betriebsumlenkungen bei Störung von voraussichtlicher Dauer von mehr als 15 Minuten.

a) Bei Störungen im westlichen Tunnel sind die durch diesen verkehrenden Linien durch den öst-

lichen Tunnel über die an der nördlichen Tunnelrampe (Dorotheenstraße) befindlichen Linksweichen zu führen. Gegebenenfalls sind zur Vermeidung von Ansammlungen im östlichen Tunnel einige der nach dem Osten führenden Linien in beiden Richtungen über Französische Straße, Schloßplatz, Königstraße, Spandauer Straße, Hackescher Markt usw. umzulenken. Bei umfangreicheren Störungen und zur Wiedereinrichtung des fahrplanmäßigen Betriebes sind die vom Norden kommenden Linien in einer Schleife durch die Prinz-Friedrich-Karl-, Georgen-, Prinz-Louis-Ferdinand-, Dorotheen-, Universitäts- und Prinz-Friedrich-Karl-Straße zu führen, während die vom Süden kommenden Linien in der Endhaltestelle Behrenstraße umlegen.

b) Bei Sperrung des östlichen Tunnels müssen die für diesen vorgesehenen, nach dem Osten führenden Linien in beiden Richtungen über Französische Straße, Schloßplatz, König-, Spandauer Straße, Hackescher Markt usw. geleitet werden, während die nach Norden (Müllerstraße) und Nordwesten (Moabit) führenden Linien ebenfalls in beiden Richtungen durch den westlichen Tunnel geführt werden.

c) Bei Störung beider Tunnel werden die Linien über Französische Straße, Schloßplatz, Königstraße, Spandauer Straße, Hackescher Markt usw. umgeleitet oder wie zu a) aufgeteilt.

d) Die für die Umlenkung erforderlichen Maßnahmen hat zunächst der Betriebsaufseher am Lindentunnel zu treffen. Der Hauptfernsprechstelle ist von jeder Störung sofort Mitteilung zu machen.

Ein Dokument aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

Diese Dokumentation aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten wird kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot richtet sich an den Kreis Interessierter zur Stadt- und Verkehrsgeschichte Berlin. Die private Weitergabe ist selbstverständlich erlaubt, jedoch das Einstellen in andere Webseiten nur mit ausdrücklicher Zusage gestattet. Eine kommerzielle Verwendung wird ausdrücklich untersagt.

Die Nutzungseinschränkung bezieht sich nicht auf den Inhalt des Dokuments, sondern nur auf diese digitale Zusammenstellung, die Zeit, Mühe und Geld im Redaktionsteam der Berliner Verkehrsseiten gekostet hat, die wir nur den direkten Nutzern des Onlinemagazins Berliner Verkehrsseiten zukommen lassen möchten, keine Vorarbeit für andere Verwendungen leisten möchten.

Das Archiv der Berliner Verkehrsseiten ist nicht öffentlich und die Benutzung für die Verwendung außerhalb der oben genannten Verwendung daher kostenpflichtig.

M. Jurziczek
Redaktionsleiter Berliner Verkehrsseiten
www.berliner-verkehrsseiten.de

2/2008