

Dano VU-Nr.: 389/77

14. OKT. 1977	
Sekretariat	Berndt
Hr. VU 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 21, 31, 32, VU 41, 42, 43, 46, 51, 52, 61, 62, Bg	Stab, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 21, 31, 32, Dymat Fm, Stm, Vm, Fds, Zpf- u. Zp-Räume, Stwe
U-Bhfe, VG 55 (3), E, E 1 (5), E 2 (5), E 3 (5), E 4 (8)	FWU, FWU 1, 2, TG 2, BO, Bau, GI (20), Tief (10), VVR (3), GPR, PR-Westen I, Norden, Süden (2), Akten

Betr.: Arbeitszugfahrten mit Dieselloks, Material- und Schleifzügen sowie Profilmesswagen während der Betriebszeit und in der Betriebspause.
Arbeitszugfahrten mit Akkuloks nur in der Betriebspause.

Ab sofort sind folgende Richtlinien für Arbeitszugfahrten zu beachten :

1. Arbeitszugfahrten zwischen zwei Fahrgastzügen oder unmittelbar hinter dem letzten Fahrgastzug sind als „ Fahrten in der Betriebszeit “ zu behandeln. Die FV und das SBU sind dafür maßgebend.

Die Unterrichtung über diese Arbeitszugfahrten erfolgt in der bisher üblichen Weise.

Außerdem sind für die Durchführung dieser Fahrten in der Betriebszeit folgende Punkte zu beachten

a) Die Fahrsperrre muß scharf sein und ist täglich vor jedem Einsetzen zu prüfen. Dies geschieht im Regelfall durch die Betriebswerkstätten und ist im Fahrsperrbuch zu vermerken. Verantwortlich für die Vornahme der Prüfung ist der Arbeitszugfahrer. Im Ausnahmefall kann das Prüfen durch einen Zugprüfer bzw. Fahrmeister erfolgen.

b) Bei den Diesel-Lokomotiven muß der Fahrsperrüberbrückungsschalter plombiert sein. Beim Plombieren ist das Fahrsperrzahlwerk und die Eintragung im Zahlwerkbuch zu kontrollieren. Erhält der Diesellokfahrer an einem Hauptsignal das Signal Hp 3 (ein grünes Licht über zwei gelben Lichtern), so darf er seine Fahrt höchstens mit 15 km/h bis zum nächstfolgenden Hauptsignal fortsetzen.

Erhält der Diesellokfahrer an einem Hauptsignal das Signal Hp 4 (zwei gelbe Lichter), so darf er seine Kehrfahrten in Stellwerksbezirken höchstens mit 15 km/h ausführen.

Der Geschwindigkeitsüberwacher wird auf 25 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt. Beim Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ertönt im Fahrerraum ein nicht abschaltbares Starktonhorn.

An folgenden Hauptsignalen kann der Diesellokfahrer das Signal Hp 3 erhalten :

Linie 1 Gleis 1: Einfahrt Wt, RI

Gleis 2: Einfahrt Wt, Nm

Linie 2 Gleis 1: Einfahrt Fpo, Bt, K Gl. 1+2

Gleis 2: Einfahrt Bt, Fpo, Sno, Wt

Linie 3 Gleis 1: Einfahrt Kfo

Linie 6 Gleis 1: Einfahrt PL, Ts, Mf Gl. 1+2

Gleis 2: Einfahrt Ts, Me, Ri, We, Se, Tg

Linie 7 Gleis 1: Einfahrt Br, R

Gleis 2: Einfahrt Br, Me, Mu, Beu
" 4: Ausfahrt Me — Hu

Linie 8 Gleis 1: ———

Gleis 2: Einfahrt Vo, Gb, Olu

Linie 9 Gleis 1: Einfahrt Lpu, Rzu

Gleis 2: Einfahrt Zu, Lpu, Np, Olo

Soll die Rückfahrt während der Betriebszeit erfolgen, so ist vor Antritt der Fahrt der Fahrsperrüberbrückungsschalter durch einen Bahningenieur oder Streckenmeister der Dienststelle GI zu kontrollieren bzw. zu plombieren.

Vor Beginn der Rückfahrt ist die Zustimmung des zuständigen Oberverkehrsmeisters, über die VUM -2107-, einzuholen.

bitte wenden !

- c) Der Profilmesswagen muß mit der A 3- bzw. D-Einheit luftmäßig gekuppelt sein. Die Profilmessfahrten finden grundsätzlich mit Signalstrom statt.
 - d) Vor jedem Einsetzen und vor der Rückfahrt ist bei angezogener Handbremse eine Bremsprobe durchzuführen. Um die Wirksamkeit der Bremse festzustellen, ist vor Erreichen des ersten Bahnhofs eine Vollbremsung des fahrenden Arbeitszuges vorzunehmen.
 - e) Die Fahrt darf nur auf dem richtigen Gleis durchgeführt werden.
 - f) Die Zugspitze und der Zugschluß müssen ordnungsgemäß nach dem SBU signalisiert sein.
 - g) Die Höchstgeschwindigkeit darf 25 km/h nicht überschreiten, außer bei gezogenem Profilmesswagen mit 40 km/h.
 - h) Die Loren bzw. der Profilmesswagen dürfen nur gezogen werden.
 - i) Es dürfen in den Betriebsgleisen keine Ladearbeiten ausgeführt werden.
 - k) Schüttgut darf die Höhe der Bordwand nicht erreichen. Stückgutladungen müssen, wenn sie über die Höhe der Bordwand ragen, gegen Herabfallen und Verrutschen gesichert sein.
 - l) Die Arbeitszüge sind immer mit einem Fahrer und einem Begleiter zu besetzen.
 - m) Der Fahrer des Profilmesszuges muß mittels Handfunksprechgeräten ständig mit den Bediensteten im Profilmesswagen in Verbindung stehen.
2. Arbeitszugfahrten unmittelbar hinter dem letzten Fahrgastzug mit geschobenen Loren bzw. Profilmesswagen können unter folgenden Bedingungen durchgeführt werden :

Die Abfahrt bzw. Weiterfahrt des Arbeitszuges von einem Stellwerksbahnhof darf erst dann erfolgen, wenn der letzte Fahrgastzug das vorliegende besetzte Stellwerk passiert hat. Die Weichensteller der in der Fahrtausschreibung aufgeführten Stellwerke melden jeweils dem rückliegenden Stellwerk die Durchfahrt des letzten Fahrgastzuges und daß die Fahrstraße für den Arbeitszug eingestellt ist. Erst dann darf der Weichensteller dem in seinem Bahnhof befindlichen Arbeitszug die Zustimmung zur Weiterfahrt bis zum nächstgenannten Stellwerk erteilen. Ist gemäß Fahrtausschreibung das Fahrtziel ein dazwischen liegender Bahnhof, dann gilt die Zustimmung nur bis zu diesem Bahnhof. Der Arbeitszugfahrer muß sich daher in jedem Fall für die Weiterfahrt die mündliche bzw. fernmündliche Zustimmung des Weichenstellers einholen, auf dessen Bahnhof er sich mit seinem Zuge befindet. Die Höchstgeschwindigkeit darf 25 km/h nicht überschreiten.

Folgende Stellwerke sind in der Betriebspause ständig besetzt :

Kleinprofil

Sd - 2547, Zo/Zu - 2528, Wt/Nm/Ip - 2520, Kbo - 2509, S - 2506, Sno/Fpo/Fpu/Bt - 2702
K - 2597

Großprofil

Tg - 2615, Se - 2626, Bw See/We/Ri - 2634, Ks - 2642, Me - 2646, Mf - 2658, Fpu - 2702,
Beu/Gt - 2705, Hpu/Hpo - 2753, Bw Br - 5340, R - 2730, Olo/Olu - 2767, Lpu - 2770,
Zu/Zo - 2528, Rzu - 2792

Der Weichensteller ist in dem unterstrichenen Stellwerk telefonisch erreichbar.

3. Bei „Arbeitszugfahrten in der Betriebspause“ müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein :
- Die letzten Fahrgastzüge der betreffenden Linie müssen auf ihren Endbahnhöfen ausgesetzt haben oder nach dem letzten Fahrgastzug muß bereits ein Arbeitszug entsprechend den Bedingungen unter Nr. 1 oder 2 auf dem gleichen Gleis vorangefahren sein.

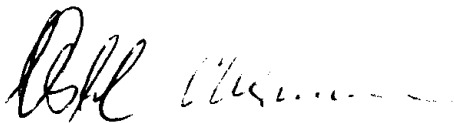
Für diese Fahrten ist die DUV maßgebend.

Akkulokfahrten dürfen nur in der Betriebspause durchgeführt werden.

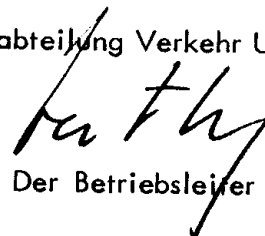
4. Beginn und Beendigung der Fahrten sind der VUM zu melden, desgleichen die Beendigung von Fahrten auf falschem Gleis.
Die VUM verständigt daraufhin die Fernsteuerstelle zwecks kurzzeitiger Abschaltung des Signalstromes sowie die betroffenen Stellwerke zwecks Betätigung der Blockgrundstelltasten.
5. Jede Verzögerung im vorgesehenen Arbeitsablauf ist sofort der VUM -2107- zu melden.
Maßnahmen im Falle einer Störung dürfen nur in Übereinstimmung mit der VUM durchgeführt werden.
6. Diese Dano ist dem Aufsichtführenden und dem Arbeitszugfahrer als Anlage zu jeder Fahrtaus-schreibung beizulegen.

Die Dano VU-Nr.: 162/76 wird hiermit aufgehoben.

GPR - Vorstand



Hauptabteilung Verkehr U-Bahn



Der Betriebsleiter

