

# **Betriebliche Mitteilungen**

## **der Reichsbahndirektion Berlin**

(BM Rbd Berlin)

---

Sonderdruck

Berlin, 5. Oktober 1974

---

**Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik**  
**Ministerium für Verkehrswesen**  
**HV des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Deutschen**  
**Reichsbahn**

## **Anweisung**

**für die betriebsdienstliche Durchführung der Fahrten**  
**mit dem Oberbaumeßwagen**

**Berlin, den 10.9.1974**  
**BV-T-I-1 Bavf (5A) 1**  
**31512**

# **Anweisung für die betriebsdienstliche Durchführung der Fahrten mit dem Oberbaumeßwagen**

## **1. Vorbemerkungen**

Bei Meßfahrten besteht der Oberbaumeßzug aus dem Triebfahrzeug, dem Beiwagen zum Oberbaumeßwagen (Fzg 120 km/h) und dem Oberbaumeßwagen (Fzg 160 km/h). Beide Wagen ohne Triebfahrzeug werden im folgenden als Meßwageneinheit bezeichnet.

## **2. Allgemeines**

2.1. Die wichtigste Aufgabe des Oberbaumeßwagens besteht in der turnusmäßigen Kontrolle der durchgehenden Hauptgleise der Haupt- und eines Teiles der Nebenbahnen. Neben der Aufnahme und Registrierung der für die zwischenzeitliche Instandhaltung des Oberbaues und zur Gewährleistung der Betriebssicherheit notwendigen Meßgrößen wird durch die installierte Meßwertverarbeitungsanlage eine automatische Bewertung des Oberbauzustandes vorgenommen. Diese Informationen werden mit Hilfe der EDV weiterverarbeitet und dienen als Grundlage für die langfristige Planung der Oberbauarbeiten.

2.2. Diese Aufgabenstellung kann nur dann effektiv gelöst werden, wenn die Meßfahrten auf größeren zusammenhängenden Streckenabschnitten ohne Halt über die durchgehenden Hauptgleise geführt werden. Jeder Halt und jede Abweichung vom Umlaufplan führen zu einer teilweisen Wiederholung der Messung, weil die Meßwertverarbeitungsanlage eine höherer Geschwindigkeit als 20 km/h erfordert.

2.3. Die Vorsteher bzw. Dienstvorsteher der beteiligten Dienststellen treffen rechtzeitig die örtlichen Anweisungen, die z. B. erforderlich sind für

- pünktliche Triebfahrzeugstellung,
- rangierdienstliche Behandlung,
- Einhaltung der Fahrplananordnung,

Sicherung der abgestellten Meßeinheit gegen gefährdende Rangierbewegungen unter sinngemäßer Anwendung des § 11 der ASAO 351/2 und

- die Verständigung des Meßwagenleiters über vorgeschriebene bzw. gefahrlose Wege von und zur abgestellten Meßwageneinheit (§ 10 der ASAO 351/2).

Bei Einhaltung der Fahrplananordnung für den Oberbaumeßzug sind die Beteiligten auf die Beachtung dieser Anweisung nochmals hinzuweisen.

### **3. Fahrpläne**

3.1 Entsprechend den von der Fachgruppe Oberbaumeßwagen erarbeiteten Umlaufplänen werden von den Rbd, Fachabteilung Transporttechnologie, Sonderfahrpläne aufgestellt. Die Sonderzüge werden in der Regel durch Fahrplananordnungen (Fplo) eingelegt.

In Ausnahmefällen werden die Sonderzugfahrpläne bei den Fachabteilungen Transporttechnologie der Rbd fermündlich beantragt.

### **4. Rangierdienst**

4.1. Mit dem Rangieren darf erst nach Zustimmung des Meßwagenleiters begonnen werden.

4.2. Die Meßwageneinheit ist rangierdienstlich nach § 18 Abs. 12 Buchst. a der FV zu behandeln. Sie darf keinen Ablaufberg befahren und darf auch nicht mit anderen Fahrzeugen bewegt werden. Die Wagen werden entsprechend dem SB mit dem Signal Fz 2 gekennzeichnet.

Gleiswagen oder Drehscheiben dürfen nur nach Zustimmung des Meßwagenleiters befahren werden.

4.3. Es ist mit Druckluftbremse zu rangieren. Beide Wagen sind an die Druckluftbremse anzuschließen.

4.4. Die bewohnten Wagen sind auf den Endbahnhöfen möglichst an ruhiger Stelle mit gefahrlosem Zugang abzustellen. Die Abstellung ist möglichst unmittelbar nach Ankunft mit der Zuglokomotive durchzuführen. Über zwischenzeitliche Abstellung und den Zeitpunkt der endgültigen Abstellung ist der Meßwagenleiter zu verständigen. Nach der endgültigen Abstellung sind Rangierbewegungen nur bei dringenden betriebsdienstlichen Notwendigkeiten vorzunehmen.

4.5. Die Meßwageneinheit ist durch die örtliche wirksamsten Maßnahmen (z. B. Sperrung des Gleises, Handverschlüsse an Weichen in abweisender Stellung) gegen gefährdende Bewegungen zu sichern. Die Art der Sicherung ist dem Meßwagenleiter mitzuteilen.

4.6. Die Begleiter der Meßwageneinheit legen die Wagen durch Anziehen der Handbremsen gegen unbeabsichtigte Bewegung fest.

## **5. Zugbildung**

5.1. Die Meßwageneinheit besteht in der Regel aus Beiwagen zum Oberbaumeßwagen (Fzg 120 km/h), 6050 99-74 161-9, 4 Achsen, Gesamtgewicht 52 t, Bremsgewicht P = 55 t, LÜP = 23,10 m und dem Oberbaumeßwagen (Fzg 160 km/h), 6050 99-66 163-5, 6 Achsen, Gesamtgewicht 57 t, Bremsgewicht P = 86 t, R = 97 t, G = 69 t, LÜP = 26,40 m.

5.2. Bei Meßfahrten befindet sich das Triebfahrzeug an der Zugspitze oder am Zugschluß. Es ist in jedem Falle an den Beiwagen zum Oberbaumeßwagen zu setzen. Bei Meßfahrten mit dem Triebfahrzeug an der Spitze läuft der Oberbaumeßwagen am Schluß des Zuges (Zugführerabteil hinten). Bei Meßfahrten mit dem Triebfahrzeug am Zugschluß befindet sich der Oberbaumeßwagen an der Zugspitze (Zugführerabteil vorn). Meßfahrten mit dem Triebfahrzeug am Zugschluß gelten nicht als geschobene Züge gemäß § 67 der FV.

5.3. Die Wagen sind so fest zu kuppeln, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind. Nach Anweisung des Meßwagenleiters ist etwas loser zu kuppeln, wenn Strecken mit Gleisbogen zu befahren sind, deren kleinster Halbmesser weniger als 180 m beträgt.

5.4. Schlußlokomotiven dürfen dem Meßzug nicht beigestellt werden. Über das Beistellen der Meßwageneinheit bei Unregelmäßigkeiten ist im Einvernehmen mit dem Meßwagenleiter zu entscheiden.

5.5. Der Meßzug ist in der Bremsart I zu fahren.

## **6. Gestellung von Zug- bzw. zusätzlichem Triebfahrzeugführer und ihr Aufgabenbereich**

6.1. Der Meßzug ist mit einem Zugführer zu besetzen. Er sorgt in enger Zusammenarbeit mit dem Meßwagenleiter, den beteiligten Dienststellen und der Dispatcherleitung für die reibungslose Durchführung der Meßfahrt. Der Zugführer nimmt im Zugführerabteil Platz.

6.2 Bei Meßfahrten mit dem Triebfahrzeug am Zugschluß hat ein streckenkundiger Triebfahrzeugführer die Zugspitze (Zugführerabteil) zu besetzen. Er ist entsprechend § 51 Absätze 1 und 2 der FV für das Beobachten der Strecke, der Signale und des Zuges verantwortlich und hat die einem Wendezugsteuerwagen entsprechende Bremsenrichtung sowie die im Zugführerabteil vorhandene Signalhornanlage zu bedienen.

6.3. Zwischen dem Zugführerabteil an der Zugspitze und dem Triebfahrzeug am Zugschluß besteht Wechselsprech- und Funkverbindung. Vor Fahrtbeginn überprüfen der Triebfahrzeugführer an der Zugspitze und der Triebfahrzeugführer auf der Lok wechselseitig durch je ein Probegespräch die Funktionstüchtigkeit der Anlage.

6.4. Der Zugführer verbleibt auch während der Anwesenheit des Triebfahrzeugführers im Zugführerabteil und übernimmt die fahrdienstlichen Aufgaben des Beimannes.

6.5. Die Fachgruppe Oberbaumeßwagen beantragt die Gestellung des Triebfahrzeugführers für die Besetzung der Zugspitze durch Übersendung von Umlaufplänen an SBL, FA Transporttechnologie der Rbd. In den Umlaufplänen sind die Fahrten mit dem Triebfahrzeug am Zugschluß besonders gekennzeichnet.

6.6. Überführungsleerfahrten (z. B. zum Raw) sind ohne Zugführer durchzuführen. Der Abgangsbahnhof hat die Zugfertigstellung zu erledigen. Während der Fahrt übernimmt der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers entsprechend der Bestimmung der FV.

## **7. Triebfahrzeug-Gestellung**

7.1. Es sind Triebfahrzeuge mit Hauptluftbehälterleitung zu stellen. Die Triebfahrzeuge müssen mit Geschwindigkeitsmesser ausgestattet sein.

7.2. Die Fahrzeuggeschwindigkeit des Triebfahrzeuges darf nicht unter der vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit liegen.

## **8. Zugfahrdienst**

8.1. Die Dispatcherleitungen sorgen für eine reibungslose Durchführung der Meßfahrten, damit die in den Absätzen 2.1. 2.2. genannten aufgaben erfüllt werden.

8.2. Von jeder Änderung im Fahrtverlauf des Meßzuges (Umleitungen, Falschfahrten, Ausfälle usw.) gegenüber der Fahrplananordnung ist der Meßwagenleiter ggf. durch Vermittlung eines Betriebseisenbahners sofort zu verständigen, damit er seinerseits rechtzeitig erforderliche Maßnahmen einleiten kann.

8.3. Die Höchstgeschwindigkeiten der Meßfahrten entsprechen in der Regel den Streckengeschwindigkeiten. Der größte Wert der Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h.. Fällt bei Meßfahrten nach Abs. 6.2. die im Zugführerabteil befindliche Bremseinrichtung aus, dann darf die Geschwindigkeit höchstens 60 km/h betragen.

8.4 Das Abfahrtsignal ist erst nach Zustimmung des Meßwagenleiters zu geben.

8.5. Die Meßfahrten sind auf den Unterwegsbahnhöfen nur aus zwingenden Gründen von den durchgehenden Hauptgleisen oder den in der Fahrplananordnung besonders genannten Gleisen abzulenken. Über das Nachholen der Messungen entscheidet der Meßwagenleiter. Die fahrdienstlichen Maßnahmen veranlaßt der Zugführer.

8.6. Der Meßzug darf auf Veranlassung des Meßwagenleiters in begründeten Fällen angehalten werden.

8.7. Das vorzeitige Ab- oder Durchlassen des Meßzuges darf nur mit Einverständnis des Meßwagenleiters vorgenommen werden, um die Mitfahrt der sich auf die Teilnahme eingerichteten Beschäftigten der Rbd und Bm nicht auszuschließen.

## **9. Sonstiges**

9.1. Wenn es die Fahrplananordnung vorsieht oder der Meßwagenleiter fordert, ist die Meßwageneinheit unmittelbar nach Ankunft auf dem Endbahnhof zur Durchführung folgender Arbeiten bereitzustellen:

9.1.1. auf einer sauberen Arbeitsgrube zur Untersuchung des Meßdrehgestells

(Untersuchungsdauer wird jeweils mit der zuständigen Dienststelle vereinbart),

9.1.2. zum Auffüllen des Kühl- und Gebrauchswassers,

9.1.3. an einer Tankanlage zum Auffüllen von Dieselmotorkraftstoff.

9.2. Die Mitfahrt von Beschäftigten, die nicht für die Erhaltung der Gleise bzw. für die unmittelbare betriebsdienstliche Durchführung verantwortlich sind, ist nicht gestattet. Ausgenommen hiervon sind Bktr. Sie dürfen im Zugführerabteil oder auf dem Triebfahrzeug mitfahren und sind verpflichtet, die ordnungsgemäße Durchführung der Meßwagenfahrt zu kontrollieren und aufgetretene Unregelmäßigkeiten zu untersuchen.

Durch diese Anweisung wird die "Anweisung für die betriebliche Durchführung der Fahrten mit Gleismeßwagen", Verfügung Hv B+V, B+V II-1 Bavf (4A) von 20.1.1958 aufgehoben.

Zusatz der Rbd Berlin:

In der SbV Teil I-A V1 ist ein Hinweis auf diese Verfügung anzubringen. Die Berichtigung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

(BV-Bt-I-1 a vom 25. 9. 1974 -21112)

Schweingruber  
Reichsbahn-Rat  
Fachabteilungsleiter  
Betriebstechnik

Herausgeber: Rbd Berlin, Verwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes,  
Fachabteilung Betriebstechnik; Verantwortlicher Redakteur H. Prokesch,  
Lizenz-Nr. 6005 B des Magistrats von Groß-Berlin

Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Prenzlauer Allee 36 - 2.45 2624