

GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 30. MÄRZ 1957 • SONDERDRUCK NR. 234

**Zweite Durchführungsbestimmung
zur Verordnung über die Organisation
und die Aufgaben der
Technischen Bahnaufsicht
– Bau- und Betriebsordnung für
Anschlußbahnen (BOA) –**

Vom 2. Januar 1957



VEB DEUTSCHER ZENTRALVERLAG · BERLIN

GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 30. MÄRZ 1957 . SONDERDRUCK NR. 234

**Zweite Durchführungsbestimmung
zur Verordnung über die Organisation
und die Aufgaben der
Technischen Bahnaufsicht
— Bau- und Betriebsordnung für
Anschlußbahnen (BOA) —**

Vom 2. Januar 1957



VEB DEUTSCHER ZENTRALVERLAG · BERLIN

VEB Deutscher Zentralverlag, Berlin
(87) RA Ag 134/60/DDR/6844/60 Km. 3 2602

INHALTSÜBERSICHT

Abschnitt I

Allgemeines	Seite
§ 1 Geltungsbereich	7
§ 2 Grundforderung	7
§ 3 Genehmigung zum Bau und zur Veränderung der Bahn	8
§ 4 Betriebserlaubnis	8
§ 5 Begriffserklärungen	8

Abschnitt II

Bau und Unterhaltung der Bahnanlagen

§ 6 Gestaltung der Bahnanlagen	10
§ 7 Spurweite	10
§ 8 Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone	11
§ 9 Längsneigung	11
§ 10 Bogengestaltung	11
§ 11 Umgrenzung des lichten Raumes	12
§ 12 Gleisabstand	15
§ 13 Kreuzungen	16
§ 14 Gleise, Weichen und Gleiskreuzungen	17
§ 15 Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken	17
§ 16 Prüfung der Bahnanlagen	17
§ 17 Abteilungszeichen, Neigungszeiger	18
§ 18 Einfriedungen, Sicherung der Wegübergänge	18
§ 19 Fernmeldeanlagen	18
§ 20 Sicherungsanlagen	19
§ 21 Drehscheiben, Schiebebühnen und andere mechanische Einrichtungen in Gleisen	20
§ 22 Laderampen, Ladebühnen, Güterschuppen	21
§ 23 Gleisbrückenwaagen	21
§ 24 Wasserkrane	21
§ 25 Elektrische Anlagen	22
§ 26 Baulicher Zustand	22

Abschnitt III

Fahrzeuge

§ 27 Beschaffenheit der Fahrzeuge	22
§ 28 Begrenzung der Fahrzeuge	23
§ 29 Achsdruck	23
§ 30 Räder	24

	Seite
§ 31 Federn, Zug- und Stoßvorrichtungen	25
§ 32 Freie Räume an den Stirnseiten der Fahrzeuge	25
§ 33 Bremsen	25
§ 34 Ausrüstung und Anschriften der Triebfahrzeuge und Tender ..	26
§ 35 Ausrüstung und Anschriften der Wagen	28
§ 36 Abnahme und Untersuchung der Triebfahrzeuge und Tender ..	29
§ 37 Abnahme und Untersuchung der Wagen	31

Abschnitt IV

Bahnbetrieb

A. Allgemeines

§ 38 Betriebsführung	32
§ 39 Bahnbetriebspersonal	32
§ 40 Begehung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst	35
§ 41 Freihalten des Bahnkörpers und Fahrten mit Lademaß- überschreitung	35
§ 42 Beleuchtung der Bahnanlagen	36
§ 43 Grundstellung der Signale und Weichen	36
§ 44 Lokomotivdienst	36
§ 45 Befahren von Bahnkreuzungen	37
§ 46 Personenverkehr	37
§ 47 Bahnbetriebsunfälle und Bahnbetriebsstörungen	37

B. Rangierdienst

§ 48 Begriff des Rangierdienstes	39
§ 49 Aufgaben der Rangieraufsicht, Rangierleitung und des Rangier- personals	39
§ 50 Rangiersignale	41
§ 51 Bewegen von Fahrzeugen	43
§ 52 Rangieren mit Lokomotiven	44
§ 53 Rangieren mit Straßenkraftfahrzeugen	45
§ 54 Rangieren mit Seilzulanlagen	46
§ 55 Rangieren mit Zugtieren	43
§ 56 Rangieren mit Menschenkraft	49
§ 57 Rangieren mit sonstigen Rangiermitteln	50
§ 58 Kuppeln von Fahrzeugen	50
§ 59 Bremsbesetzung	51
§ 60 Abstoßen und Ablaufen von Wagen im Rangierdienst	52
§ 61 Auffahren von Weichen	53
§ 62 Befahren von Auflaufgleisen und Auflaufweichen	53
§ 63 Aufhalten von Wagen	54
§ 64 Sicherung stillstehender Fahrzeuge	54
§ 65 Rangieren über unbeschränkte Wegübergänge	55
§ 66 Weichendienst	56

C. Zugbetrieb

Seite

§ 67	Bilden der Züge	57
§ 68	Kuppeln der Fahrzeuge in Zügen	58
§ 69	Gattung und Stärke der Züge	59
§ 70	Ausrüstung der Züge mit Bremsen	59
§ 71	Bremsprobe	61
§ 72	Zugsignale	63
§ 73	Zugpersonal	63
§ 74	Zugnummer, Fahrplan	63
§ 75	Zugfolge, Zugmeldeverfahren, sonstige betriebliche Meldungen und Aufträge	64
§ 76	Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge	64
§ 77	Fahrordnung	65
§ 78	Fahrgeschwindigkeit	65
§ 79	Sperrung von Gleisen, Sperrfahrten	66
§ 80	Beobachtung der Bahnanlagen, der Signale und des Zuges	66
§ 81	Arbeitszüge	67
§ 82	Bewegen und Stehenlassen einzelner Fahrzeuge ohne Lokomo- tive auf freier Strecke	67
§ 83	Schieben und Nachschieben von Zügen	67
§ 84	Besondere Vorkommnisse	68

D. Kleinwagenfahrten

§ 85	Kleinwagenfahrten	70
------	-------------------------	----

Abschnitt V

Sondervorschriften für Grubenanschlußbahnen

§ 86	Änderung gesetzlicher Bestimmungen	72
------	--	----

Abschnitt VI

Schlußbestimmungen

§ 87	Unterweisung des Bahnbetriebspersonals	73
§ 88	Ausnahmen und Abweichungen	74
§ 89	Anordnungen	74
§ 90	Inkrafttreten	74

Anlagen 1 bis 18 befinden sich am Schluß dieses Sonderdruckes

Anlage 19	Muster einer Dienstordnung für die Anschlußbahnen mit eigener Betriebsführung	75
Anlage 20	Meldeblatt für Unfälle auf Anschlußbahnen	86
Anlage 1	Vollspurbahnen — Regellichraum	
Anlage 1a	Vollspurbahnen — Regellichraum bei Neubauten usw.	
Anlage 1b	Tabelle (zu Anlage 1a)	

- Anlage 2 Vollspurbahnen — Obere Umgrenzung des lichten Raumes
- Anlage 3 Vollspurbahnen — Vergrößerung und Verkleinerung der Breitenmaße des Regellichtraumes in Bogen
- Anlage 4 Schmalspurbahnen — Regellichtraum ohne Rollfahrzeugbetrieb bei Neubauten
- Anlage 5 Schmalspurbahnen — Umgrenzung des lichten Raumes bei Beförderung von vollspurigen Güterwagen auf Rollböcken
- Anlage 6 Vollspurbahnen — Umgrenzung des lichten Raumes beim Zusammentreffen von Gleisabschnitten mit verschiedenen großen Lichtraumbreiten
- Anlage 7 Vollspurbahnen — Gleisabstand bei Abzweigung aus Doppelgleisen
- Anlage 8 Vollspurbahnen — Gleisabstand von Gleismitte zu Gleismitte am Grenzzeichen
- Anlage 9 Vollspurbahnen — Begrenzung I für Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis
- Anlage 10 Vollspurbahnen — Begrenzung II für Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis
- Anlage 11 Vollspurbahnen — Begrenzung für Stromabnehmer
- Anlage 12 Schmalspurbahnen — Begrenzung neuer Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis
- Anlage 13 Vollspurbahnen — Räder
- Anlage 14 Schmalspurbahnen — Räder
- Anlage 15 Vollspurbahnen — Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge
- Anlage 16 Schmalspurbahnen — Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge
- Anlage 17 Vollspurbahnen — Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge
- Anlage 18 Schmalspurbahnen — Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

Zweite Durchführungsbestimmung*
zur Verordnung über die Organisation und die Aufgaben
der Technischen Bahnaufsicht
— Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) —
Vom 2. Januar 1957

Auf Grund des § 7 der Verordnung vom 22. April 1954 über die Organisation und die Aufgaben der Technischen Bahnaufsicht (GBl. S. 455) wird im Einvernehmen mit den Leitern der zuständigen zentralen Organe der staatlichen Verwaltung folgendes bestimmt:

Abschnitt I

Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Bau- und Betriebsordnung (BOA) gilt für alle Anschlußbahnen im Sinne des § 1 Abs. 1 der Ersten Durchführungsbestimmung vom 22. April 1954 zur Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Technischen Bahnaufsicht — Genehmigungsverfahren für Anschlußbahnen — (GBl. S. 456).

(2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten für Anschlußbahnen mit Spurweiten von 1,435 m, 1,000 m, 0,750 m und 0,600 m,

die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Vollspurbahnen (1,435-m-Spurweite).

die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Schmalspurbahnen. Sind über Schmalspurbahnen von 0,600-m-Spurweite keine besonderen Angaben gemacht, so gelten für sie die Bestimmungen der Bahnen von 0,750-m-Spurweite.

§ 2

Grundforderung

Für den Bau und die Unterhaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen sowie für den Betrieb der Anschlußbahn sind Sicherheit und Ordnung

* 1. DB (GBl. 1954 S. 456)

oberster Grundsatz. Für die Erfüllung dieser Grundforderung trägt der Anschließer — für den Betrieb nur insoweit, als er den Betrieb führt — persönlich die volle Verantwortung im Sinne der §§ 1 und 2 der Verordnung vom 25. Oktober 1951 zum Schutze der Arbeitskraft (GBl. S. 957).

§ 3

Genehmigung zum Bau und zur Veränderung der Bahn

(1) Vor dem Bau, vor der Erweiterung oder sonstigen Änderung der Anlagen, der Fahrzeuge oder des Betriebes einer Anschlußbahn und insbesondere für die Einrichtung eines Personenverkehrs hat der Anschließer gemäß § 2 der Ersten Durchführungsbestimmung vom 22. April 1954 beim Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht, bei Grubenanschlußbahnen außerdem bei der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion, die Genehmigung einzuholen.

(2) Dies gilt auch für die Zulassung von Kreuzungen oder Berührungen der Anschlußbahnanlagen durch fremde Starkstrom-, Gas-, Dampf-, Wasser- oder sonstige Anlagen, wobei die Bestimmungen der Deutschen Reichsbahn sinngemäß anzuwenden sind.

§ 4

Betriebslaubnis

(1) Zur Eröffnung des Betriebes auf der Anschlußbahn oder auf Teilen von ihr, auch nach Erweiterungen oder sonstigen Änderungen, ist gemäß § 7 der Ersten Durchführungsbestimmung vom 22. April 1954 eine Betriebslaubnis nach vorangegangener Abnahme durch die im § 3 genannten Stellen erforderlich. An der Abnahme sind die zuständige Arbeitsschutzinspektion und im Falle eines Planfeststellungsverfahrens auch die Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei zu beteiligen.

(2) Für stationäre oder bewegliche Einrichtungen der Anschlußbahn, die für den Transportzweck oder zur Durchführung von Arbeitsprozessen zusätzlich oder ständig mit Ausrüstungen versehen sind, die gesondert oder in Verbindung mit den eisenbahntechnischen Anlagen betrieben werden und die der Genehmigungs-, Zulassungs-, Bauartprüfungs- oder Überwachungspflicht auf Grund der Verordnung vom 25. Oktober 1951 zum Schutze der Arbeitskraft und den Arbeitsschutzanordnungen unterliegen, wird die Betriebslaubnis erst erteilt, wenn die notwendigen Prüfungen durch die zuständige Arbeitsschutzinspektion durchgeführt und die Prüfungsbescheinigungen vorgelegt sind.

§ 5

Begriffserklärungen

(1) Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Bau und Betrieb erforderlichen ortsfesten Anlagen.

(2) Unter Bau im Sinne dieser Durchführungsbestimmung ist die Herstellung, Veränderung, Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zu verstehen.

(3) Zu den Fahrzeugen gehören alle auf der Anschlußbahn bewegten Schienenfahrzeuge. Die Fahrzeuge werden unterschieden nach Regelfahrzeugen und Nebenzfahrzeugen. Regelfahrzeuge sind solche, die in Züge eingestellt werden oder selbständig als Züge fahren dürfen. Hierzu gehören auch Kleinlokomotiven (Triebfahrzeuge bis 150 PS). Nebenzfahrzeuge sind Kleinwagen und — soweit sie nicht zu den Regelfahrzeugen gehören — Werkwagen sowie fahrbare Bau- und Gleisbaugeräte. Sie dürfen auf die freie Strecke der Anschlußbahn übergehen, aber weder in Züge eingestellt noch als Züge behandelt werden.

(4) a) Unter Betrieb sind alle Vorgänge und Tätigkeiten zu verstehen, die dem Bewegen von Fahrzeugen zum Zwecke des Zusammenstellens, Beförderns und Auflörens der Züge, des Durchführens der Kleinwagenfahrten und des Bedienens der Ladestelle dienen.

b) Züge sind die aus mehreren Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, die einzeln fahrenden Lokomotiven, Triebwagen und Kleinlokomotiven, die auf die freie Strecke übergehen. Es ist örtlich zu bestimmen, welche Fahrten als Zugfahrten gelten, auf welchen Strecken oder Streckenabschnitten diese durchzuführen sind und wo sie beginnen und enden.

c) Rangierfahrten sind alle übrigen Bewegungen von Triebfahrzeugen, einzelnen Wagen, Wagengruppen oder ganzen Wagenzügen, soweit sie nicht zu Zugfahrten erklärt worden sind.

(5) Betriebsstellen sind die Stellen, die zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes eingerichtet sind.

(6) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel (Spitzkehren) wenden dürfen.

(7) Freie Strecke ist der zwischen den Einfahrweichen zweier benachbarter Bahnhöfe liegende Teil der Bahn oder der Streckenabschnitt, auf dem die Zugfolge durch entsprechende Einrichtungen geregelt wird. Sind Einfahrsignale vorhanden, so begrenzen sie die freie Strecke.

(8) Eine Zugfolgestelle begrenzt einen Streckenabschnitt, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrte verlassen hat.

(9) Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, durch die die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird.

(10) Blockstellen sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Zugmeldestellen sind.

(11) Hauptgleise sind Gleise, die von Zügen im regelmäßigen Betrieb befahren werden; alle übrigen Gleise sind Nebengleise.

nicht unterschritten oder das Maß von

1,470 m

1,025 m

0,770 m

0,618 m

nicht überschritten werden.

§ 8

Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone

(1) Der Bahnkörper neuer Bahnen muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer Waagerechten, die durch die Unterkante der nicht überhöhten Schiene des nächstgelegenen Gleises gelegt ist, mindestens

2,00 m

1,35 m bei 1,000-m-Spurweite

1,25 m bei 0,750-m-Spurweite

von der Mitte des Gleises entfernt ist.

(2) Bei Neubauten ist die Schienenunterkante mindestens 0,60 m über den höchsten Wasserstand zu legen.

§ 9

Längsneigung

(1) Die Längsneigung der Bahn soll auf der freien Strecke das Verhältnis von 40 ‰ (1 : 25) in der Regel nicht überschreiten. Falls stärkere Neigungen durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht zugelassen werden, trifft er die für diese Neigungen notwendigen Sonderregelungen.

(2) Die Längsneigung der Übergabegleise sowie aller anderen Gleise, auf denen Wagen abgestellt werden, darf bei Neubauten nicht mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) betragen.

(3) Neigungswechsel in Hauptgleisen sind mit flachen Kreisbogen auszurunden. Die Neigungswechsel sollen möglichst nicht in Überhöhungsrampen eingelegt werden.

§ 10

Bogengestaltung

(1) Bei Neubauten sind Gleisbogen von weniger als

180 m Halbmesser

50 m Halbmesser bei 1,000-m-Spurweite

40 m " " 0,750-m- "

25 m " " 0,600-m- "

nicht zulässig.

(2) Bei Erweiterungen oder Veränderungen bestehender Bahnanlagen können mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen aus zwingenden baulichen oder anderen Gründen kleinere Halbmesser, als im Abs. 1 angegeben, zugelassen werden, sofern die Betriebsmittel und Wagen so gebaut sind, daß sie solche Krümmungen befahren können.

Der Halbmesser muß mindestens 150 m betragen. Für Halbmesser unter 150 m ist die Zustimmung des Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht erforderlich.

(3) Soweit bei bestehenden Bahnanlagen Bogen mit einem Halbmesser unter 150 m bis mindestens 100 m vorhanden sind, können diese beibehalten werden, wenn sie mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h befahren werden.

(4) Sollen Bogen mit einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 km/h befahren werden, sind Überhöhungen, Überhöhungsrampen und Übergangsbogen einzulegen. Die im § 3 genannten Stellen setzen für jeden Einzelfall die Werte fest.

(5) In geraden Gleisen sollen die gegenüberliegenden Punkte der Schienenoberkanten gleich hoch liegen. Weichen sind in der Regel ohne Überhöhung zu verlegen.

§ 11

Umgrenzung des lichten Raumes

(1) Die Breitenmaße des lichten Raumes sind in der zur Gleisachse senkrechten Ebene gleichlaufend mit der Verbindungslinie der beiden Schienenoberkanten zu messen. Die Achse der Umgrenzung des lichten Raumes ist in der Mitte zwischen beiden Schienen anzunehmen, in Bogen mit Spurerweiterung in der Mitte der erweiterten Spur. Der lichte Raum muß auch bei abgenutzten Schienen vorhanden sein.

(2) Die Umgrenzung des lichten Raumes muß nach den Fahrzeugen und Ladungen bemessen werden, die auf den Strecken befördert werden sollen. Auf elektrischen Bahnen muß außerdem ein lichter Raum für den Durchgang der Stromabnehmer vorhanden sein. Oberhalb des lichten Raumes muß ein Raum für die Unterbringung der Bauteile der Fahrdrähtaufhängung freigehalten werden.

In den Aufsatz für den Durchgang der Stromabnehmer dürfen die Fahrleitungen sowie deren Bauteile hineinragen.

a) Die Höhe der Fahrleitungen der Anschlußbahnen, auf denen die Deutsche Reichsbahn den Betrieb führt oder die von Zügen des öffentlichen Verkehrs befahren werden, darf bei Wechselspannungen bis

Die Höhe der Fahrleitungen und damit der erforderliche lichte Raum für den Durchgang der Stromabnehmer werden von den im § 3 genannten Stellen besonders festgelegt.

1000 Volt oder bei Gleichspannungen bis 1500 Volt und größtem Durchhang nicht unter 5,0 m, bei Wechselspannungen über 1000 Volt oder bei Gleichspannungen über 1500 Volt und größtem Durchhang nicht unter 5,5 m über Schienenoberkante betragen. Sind die vorgenannten Höhenmaße nicht vorhanden, müssen die Fahrleitungen abgeschaltet und geerdet werden, solange sich ein Dampfzug des öffentlichen Verkehrs unter den Fahrleitungen befindet.

- b) Die Höhe der Fahrleitungen der Anschlußbahnen mit eigener Betriebsführung, die Fahrzeuge der Bahnen des öffentlichen Verkehrs befördern, darf bei Wechselspannungen bis 1000 Volt oder bei Gleichspannungen bis 1500 Volt und größtem Durchhang nicht unter 4,8 m, bei Wechselspannungen über 1000 Volt oder bei Gleichspannungen über 1500 Volt bei größtem Durchhang nicht unter 5,2 m über Schienenoberkante betragen.
- c) In Unterführungen sind geringere Höhen der Fahrleitungen zulässig, wenn geeignete Sicherungsmaßnahmen gegen zufällige Berührung getroffen werden. Die Leitungen dürfen jedoch nicht tiefer als 4,8 m über Schienenoberkante herabreichen.

Die in den Anlagen 1, 1a und 1b (für Neubauten, größere Umbauten und Generalreparaturen) sowie dargestellten Umgrenzungslinien des

Regellichtraumes und der Seitenväume sind einzuhalten.

die in der Anlage 4 für Neubauten

(3) Im Bogen muß auf den größeren Raumbedarf der Fahrzeuge und Ladungen, auf die Spurerweiterung und auf die Überhöhung der äußeren Schiene Rücksicht genommen werden.

Wegen des größeren Raumbedarfs bei Bogen mit einem Halbmesser unter 250 m siehe **Anlage 3**.

Werden Fahrzeuge der Vollspur auf besonderen Rollfahrzeugen befördert, ist die vorgeschriebene Umgrenzung des Regellichtraumes nach **Anlage 5** einzuhalten. Für den Teil zwischen der Schienenoberkante des Schmalspurgleises und der als Schienenoberkante des Vollspurgleises anzusehenden Verbindungslinie gilt die der jeweiligen Schmalspur entsprechende Umgrenzung des lichten Raumes (vgl. Anlage 4). Die im § 3 genannten Stellen können je nach Höhe und Breite der zu befördernden vollspurigen Fahrzeuge und der Art ihrer Beladung Einschränkungen in der Höhe und Breite des lichten Raumes zulassen.

(4)

Inwieweit bei Ladegleisen Einschränkungen dieser Umgrenzung zulässig sind, bestimmen in jedem Einzelfall die im § 3 genannten Stellen.

(5) Bei offenstehenden Toren von Lokomotiv- und Wagenschuppen muß bei Neubauten von Gleismitte nach beiden Seiten eine lichte Weite von mindestens

2,00 m

1,85 m bei 1,000-m-Spurweite
1,75 m bei 0,750-m-Spurweite

und bei bestehenden Anlagen von mindestens

1,675 m

vorhanden sein.

(6) Verschieden große Breiten des lichten Raumes zweier aneinanderstoßender Gleisabschnitte müssen allmählich ineinander übergeführt werden (siehe **Anlage 6**).

§ 12

Gleisabstand

(1) Bei Neubauten muß der Abstand benachbarter Gleise gleicher Spurweite, gemessen von Mitte zu Mitte Gleis,

a) auf der freien Strecke mindestens

4,00 m

— ohne Rollfahrzeugbetrieb —
3,10 m bei 1,000-m-Spurweite
2,90 m bei 0,750-m-Spurweite

betragen; diese Mindestabstände müssen

in der Geraden und in Bogen
mit einem Halbmesser von
250 m und mehr

in der Geraden

eingehalten werden; sie sind zu vergrößern

in Bogen mit einem Halbmesser unter 250 m (siehe

in allen Bogen;

Anlage 7);

b) in Bahnhöfen und bei Rangiergleisen

— ausgenommen Überladegleise —
mindestens

4,50 m

— ohne Rollfahrzeugbetrieb —
4,00 m bei 1,000-m-Spurweite
3,80 m bei 0,750-m-Spurweite

betragen. Wegen der Vergrößerung der Mindestabstände in Bogen gilt Buchst. a.

(2) Bei bestehenden Anlagen darf ein geringerer Abstand der im Rechtsbetrieb entgegengesetzt befahrenen Gleise derselben Strecke beibehalten werden, jedoch nicht weniger als 3,50 m.

(3) Der Abstand zwischen einem Voll- und einem Schmalspurgleis ohne Rollfahrzeugbetrieb muß in der Geraden mindestens betragen:

bei einer Schmalspurweite von
1,000 m 0,750 m

a) auf freier Strecke

1. bei Neubauten	3,55 m	3,45 m
2. bei bestehenden Anlagen	3,30 m	3,20 m

b) in Bahnhöfen und bei Rangiergleisen

1. bei Überladegleisen	3,30 m	3,20 m
2. bei den sonstigen Gleisen	4,25 m	4,15 m.

(4) Der Abstand zwischen einem Vollspur- und einem Schmalspurgleis mit Rollfahrzeugbetrieb muß in der Geraden mindestens betragen:

- | | |
|--|---------|
| a) auf freier Strecke | |
| 1. bei Neubauten | 3,90 m |
| 2. bei bestehenden Anlagen | 3,65 m |
| b) in Bahnhöfen und bei Rangiergleisen | |
| 1. bei Überladegleisen | 3,65 m |
| 2. bei den sonstigen Gleisen | 4,40 m. |

(5) Der Abstand zwischen zwei Schmalspurgleisen mit Rollfahrzeugbetrieb muß in der Geraden mindestens betragen:

- | | |
|--|---------|
| a) auf freier Strecke | |
| 1. bei Neubauten . . . | 4,30 m |
| 2. bei bestehenden Anlagen | 3,80 m |
| b) in Bahnhöfen und bei Rangiergleisen | |
| 1. bei Überladegleisen | 3,80 m |
| 2. bei den sonstigen Gleisen | 4,30 m. |

(6) Bei drei- und vierschienigen Gleisen ist der Abstand des gemischtspurigen Gleises so zu wählen, daß für jede Spur der nach den Absätzen 3 bis 5 vorgeschriebene Mindestabstand gewahrt bleibt.

§ 13

Kreuzungen

(1) Neue Kreuzungen zwischen Anschlußbahnen und Eisenbahnen, für die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 (RGBl. II S. 541) gilt, sind in Schienenhöhe nicht zulässig. Ausnahmen können in Einzelfällen und für bestimmte Arten von Kreuzungen vom Minister für Verkehrswesen gleichzeitig als Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht zugelassen werden.

(2) Über die Gestaltung neuer Kreuzungen von Anschlußbahnen mit Straßenbahnen sowie von Anschlußbahnen untereinander und mit sonstigen Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs entscheidet der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht im Einvernehmen mit der Arbeitsschutzinspektion, bei Grubenanschlußbahnen außerdem im Einvernehmen mit der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion.

(3) Bei bestehenden Kreuzungen mit Anschlußbahnen in Schienenhöhe können zur Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs von den im § 3 genannten Stellen Veränderungen angeordnet werden.

(4) Für neue und bestehende Kreuzungen zwischen Anschlußbahnen und Straßen gilt Abs. 3 entsprechend, wobei die zuständigen Organe der Deutschen Volkspolizei zu beteiligen sind.

§ 14

Gleise, Weichen und Gleiskreuzungen

(1) Gleise, Weichen und Gleiskreuzungen, die von Fahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs befahren werden, sind nach den Regelausführungen der Deutschen Reichsbahn auszuführen. Bei Anschlußbahnen mit geringem Verkehr und einfachen Betriebsverhältnissen können in Einzelfällen vereinfachte Oberbauformen unter entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen von den im § 3 genannten Stellen zugelassen werden, wobei auch zu entscheiden ist, ob Signalkörper an Weichen anzubringen sind.

(2) Reichsbahnweichen dürfen mit den Zungenstößen gegeneinander verlegt werden, wenn die Zweigleisbogen in gleichem Sinne gekrümmt sind. Bei Weichen mit Zungenüberschneidungen muß eine Gerade von mindestens 6,00 m dazwischen geschaltet werden. Entgegengesetzt gekrümmte Weichenbogen oder Gleisbogen ohne Überhöhung müssen mit einer Zwischengeraden von mindestens 6,00 m verlegt werden, wenn der Halbmesser 200 m oder kleiner ist; bei Weichen 1:7 (140) ist eine Zwischengerade von mindestens 10 m erforderlich.

§ 15

Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken

(1) Die Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken muß der Tragfähigkeit der Reichsbahnstrecke entsprechen, an die sich die Anschlußbahn anschließt.

(2) Bei bestehenden Anschlußbahnen ist

- a) für die nach Abs. 1 erforderlichen Änderungen der Tragfähigkeit eine angemessene Frist von den im § 3 genannten Stellen zu bestimmen;
- b) eine entsprechende Erhöhung der Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken durchzuführen, wenn die Tragfähigkeit der Reichsbahnstrecken, an die Anschlußbahnen mit geringerem Achsdruck anschließen, erhöht wird.

§ 16

Prüfung der Bahnanlagen

(1) Die Bahnanlagen sind vom Anschließer jährlich mindestens einmal gründlich zu überprüfen, wobei Gleise, Weichen und Kreuzungen auf vorschriftsmäßige Spurweite nachzumessen sind. In der übrigen Zeit sind

alle drei Monate vereinfachte Zwischenuntersuchungen durchzuführen. Das Ergebnis der Prüfung der Weichen und Kreuzungen ist in ein Prüfungsbuch einzutragen, für das das Muster der Deutschen Reichsbahn zum Anhalt zu nehmen ist. Bei kleineren Anschlußbahnen genügt ein vereinfachtes Prüfungsbuch. Für die Prüfung der Gleise ist ein besonderes Prüfungsbuch mit den notwendigen Angaben anzulegen. Die Untersuchungstage der vereinfachten Zwischenuntersuchungen sind ebenfalls im Prüfungsbuch zu vermerken.

(2) Die Brücken sind vom Anschließer alle sechs Jahre einer eingehenden Hauptprüfung und alle drei Jahre einer Nebenprüfung zu unterziehen. Die Prüfungen sind nach den „Vorschriften für Überwachung und Prüfung der Brücken, Hallen und Dächer“ (Dienstvorschrift 803 der Deutschen Reichsbahn) auszuführen. Das Prüfungsergebnis ist den im § 3 genannten Stellen vorzulegen.

§ 17

Abteilungszeichen, Neigungszeiger

(1) Die Bahn ist mindestens alle 1000 m mit Abteilungszeichen (Kilometersteinen) zu versehen. Ausnahmen sind mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen zulässig, wenn es sich um kurze Anschlußbahnen handelt.

(2) Bei Neigungen von mehr als 10 ‰ (1 : 100) über 500 m Länge sind an den Gefällwechsellpunkten Neigungszeiger anzubringen. Für Ausnahmen gilt das im Abs. 1 Gesagte.

§ 18

Einfriedungen, Sicherung der Wegübergänge

(1) Wo besondere Vorsicht geboten ist, sind Einfriedungen oder Schutzwehren anzulegen.

(2) Wegübergänge sind nach ihrer Bedeutung, Übersichtlichkeit usw. zu sichern. Über die Art der Sicherung entscheiden die im § 3 genannten Stellen im Einvernehmen mit der Deutschen Volkspolizei. Dabei sind die Bestimmungen im § 18 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Richtlinien der Deutschen Reichsbahn zur Beurteilung der Übersichtlichkeit an ungesicherten Wegübergängen in Schienenhöhe (RÜW) — Dienstvorschrift 814 — zum Anhalt zu nehmen.

§ 19

Fernmeldeanlagen

Anschlußbahnen, deren ganze Ausdehnung auch bei Verwendung von Zwischenposten nicht übersehen werden kann, müssen auf Verlangen der im § 3 genannten Stellen mit den erforderlichen Fernmeldeanlagen zur Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes ausgerüstet werden. Diese Stellen bestimmen auch, welche Einrichtungen im einzelnen erforderlich sind. Mindestens ist eine Fernmeldeverbindung zwischen dem Werk und dem Anschlußbahnhof der Deutschen Reichsbahn vorzusehen.

Sicherungsanlagen

(1) Soweit es die Sicherheit des Betriebes erfordert, sind besondere Sicherungsanlagen vorzusehen. Signale und Kennzeichen müssen den Bestimmungen der Eisenbahn-Signalordnung vom 28. Dezember 1934 (RGBl. II 1935 S. 67) und den Ausführungsbestimmungen dazu entsprechen. Ausnahmen sind nur aus zwingenden Gründen mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen zulässig. Sämtliche zur Anwendung kommenden Signale und Kennzeichen sind in der Dienstordnung anzugeben, ausgenommen hiervon sind die in den §§ 20 Abs. 3, 50 und 54 vorgeschriebenen Signale und Kennzeichen.

(2) Die Anschlußbahnen sind gegen die Reichsbahngleise sicherungstechnisch abzuschließen. Die Art der Sicherung wird von den im § 3 genannten Stellen bestimmt.

(3) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Kennzeichen (Grenzzeichen) angebracht sein, das angibt, bis wohin ein Gleis besetzt werden darf, ohne daß die Bewegungen auf dem anderen gefährdet werden. Der Abstand der Gleismitten muß mindestens betragen:

3,50 m.

a) zwischen zwei Schmalspurgleisen

ohne mit
Rollfahrzeugbetrieb

von

Spurweite

1,000 m 3,10 m 3,90 m

0,750 m 2,90 m 3,80 m

b) zwischen einem Vollspurgleis und einem Schmalspurgleis von

Spurweite

1,000 m 3,30 m 3,65 m

0,750 m 3,20 m 3,65 m.

Für Schmalspurgleise verschiedener Spurweiten und für Schmalspurgleise ohne Rollfahrzeugbetrieb auf dem einen und mit Rollfahrzeugbetrieb auf dem anderen Gleis oder mit Rollfahrzeugbetrieb auf beiden Gleisen ist jeweils die Summe der betreffenden halben Lichtraumbreiten maßgebend.

Abweichungen hiervon sind in den in Anlage 8 angegebenen Grenzen zulässig.

Der Generalbevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht kann bei Gleisen in Straßen Ausnahmen zulassen.

(4) Bei Anschlußbahnen mit großem Wagenaufkommen und stärkerem Zugverkehr ist Streckenblockung bzw. Bahnhofsblockung einzurichten. In solchen Fällen sind für das Handhaben und Bedienen sinngemäß die Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften und der Vorschriften für den Block- und Stellwerksdienst der Deutschen Reichsbahn anzuwenden.

§ 21

Drehscheiben, Schiebebühnen und andere mechanische Einrichtungen in Gleisen

(1) Die Anlage von Drehscheiben und Schiebebühnen richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Sie müssen mit Feststellvorrichtungen versehen sein, durch die sie mit jedem anschließenden Gleis fest verbunden werden können. Die jeweilige Stellung der Drehscheiben sowie der Gleisbrückenwaagen ist durch Signale (Ve 3 bzw. 4) zu kennzeichnen, wenn es betrieblich notwendig ist. Die Gruben der Drehscheiben mit einem Durchmesser bis 8 m müssen abgedeckt sein. Die Anlasser für die Antriebsmotoren müssen verschließbar sein.

(2) Drehscheiben und Schiebebühnen mit einer Fahrschienenlänge von mehr als 16 m sind mit Führerkabinen auszurüsten, von denen aus der gesamte Arbeitsbereich übersehen werden kann. Bei Schiebebühnen mit Kraftantrieb sind lauttönende Warneinrichtungen vorzusehen.

(3) Bei Kippanlagen und ähnlichen mechanischen Einrichtungen bestimmen die im § 3 genannten Stellen, welche baulichen Anforderungen in eisenbahntechnischer Hinsicht zu erfüllen sind.

(4) Die in den Absätzen 1 bis 3 aufgeführten Einrichtungen sind in bestimmten Zeiträumen, die von den im § 3 genannten Stellen festgelegt werden, zu untersuchen. Die Untersuchungsvermerke sind an den Einrichtungen gut sichtbar anzubringen. Außerdem sind für diese Anlagen Prüfungsbücher anzulegen, aus denen die wichtigsten Angaben zu ersehen sind; eine Zeichnung ist beizufügen. Die Daten der durchgeführten Untersuchungen und die dabei vorgenommenen Ausbesserungen sind einzutragen.

(5) Seilzulanagen zum Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen sowie Krane für Eisenbahnzwecke sind abnahme- und untersuchungspflichtige Anlagen im Sinne der Anordnung vom 12. August 1955 zur Einführung der Arbeitsschutzanordnung 908 — Hebezeuge und Anschlagmittel — (GBl. I S. 582). Bei den Abnahmeprüfungen und den vorgeschriebenen regelmäßigen Prüfungen ist der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht zu beteiligen. Im übrigen gelten für den Betrieb von Kranen und anderen Hebezeugen die Bestimmungen im § 5 des Teiles V der Arbeitsschutzanordnung 351 vom 1. Dezember 1953 — Vorschriften für die technische Sicherheit und den Arbeitsschutz in den Reichsbahnbetrieben — (GBl. S. 1235) sinngemäß.

(6) Gleisenden sind durch Prellböcke abzuschließen. Wo die Gleise verschwenkt werden, genügen befestigte Vorlagen. Der Bevollmächtigte

für Technische Bahnaufsicht entscheidet, ob bei besonderen örtlichen Verhältnissen Bremsprellböcke erforderlich sind. Diese sind nach den Richtlinien der Deutschen Reichsbahn für die Auswahl von Bremsprellböcken — Dienstvorschrift 813 — auszuführen.

§ 22

Laderampen, Ladebühnen, Güterschuppen

(1) Laderampen sollen je nach Bedarf so ausgebildet werden, daß von der Seite und von dem Stirnende aus verladen werden kann.

(2) Seitenrampen sowie der Fußboden der Ladebühnen und Güterschuppen dürfen nicht höher als 1,10 m über Schienenoberkante liegen.

Die Höhe der Seitenrampen sowie des Fußbodens der Ladebühnen und Güterschuppen richtet sich nach der Fußbodenhöhe der verwendeten Güterwagen.

(3) Kopframpen sollen 1,235 m über Schienenoberkante liegen.

Für die Höhe der Kopframpen ist der höchste Punkt der Pufferteller maßgebend.

(4) Der Abstand der Außenkanten der Seitenrampen und Ladebühnen von Güterschuppen darf 1,70 m von Gleismitte nicht unterschreiten.

Der Abstand der Außenkanten der Seitenrampen und Ladebühnen von Güterschuppen soll in der Regel 10 cm von der Begrenzungslinie der Fahrzeuge betragen.

§ 23

Gleisbrückenwaagen

(1) Gleisbrückenwaagen dürfen nicht in Hauptgleisen liegen.

(2) An Gleisbrückenwaagen müssen sich beiderseits mindestens 10 m lange gerade Gleisstücke, für das Wiegen von Langholzladungen oder anderen langen Ladungen beiderseits mindestens 20 m lange Gleisstücke anschließen.

§ 24

Wasserkrane

(1) Die Ausflußöffnungen der Wasserkrane müssen mindestens

2,85 m

2,30 m

und bei neuen Wasserkranen mindestens

3,10 m

2,85 m

über Schienenoberkante liegen.

(2) Wasserkrane mit drehbarem Ausleger müssen mit einem Signal versehen sein, das die Querstellung des Auslegers bei Dunkelheit anzeigt. Ausnahmen können die im § 3 genannten Stellen zulassen.

Elektrische Anlagen

Für die Errichtung und den Betrieb elektrischer Anlagen gelten die Bestimmungen des Vorschriftenwerkes Deutscher Elektrotechniker, soweit nicht der Generalbevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht und das Ministerium für Arbeit und Berufsausbildung, Hauptabteilung Arbeitsschutz, abweichende oder ergänzende Vorschriften erlassen. Bei Grubenanschlußbahnen ist außerdem die Mitwirkung der Technischen Bergbauinspektion der Republik erforderlich.

Baulicher Zustand

(1) Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustand zu erhalten, daß alle Gleisanlagen, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befinden, ohne Gefahr mit der für sie zulässigen Geschwindigkeit befahren werden können. Hierbei sind die vorbereitenden Maßnahmen zur Verhütung von Betriebsstörungen infolge Frost-, Schnee- und Tauwetters rechtzeitig zu treffen.

(2) Gleisabschnitte, auf welchen aus baulichen Gründen die gewöhnlich zugelassene Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale oder Kennzeichen kenntlich zu machen. Unbefahrbare Gleisabschnitte sind durch Schutzhaltssignale abzuschließen.

(3) Die Brücken sind in einem solchen Zustand zu erhalten, daß sie gegen Rostbildungen, Feuer und andere schädigende Einflüsse ausreichend geschützt sind.

Abschnitt III

Fahrzeuge

Beschaffenheit der Fahrzeuge

(1) Alle Fahrzeuge müssen so gebaut und unterhalten werden, daß sie mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können. Der Anschlußbahnleiter hat ein Verzeichnis der Regel- und Nebenfahrzeuge zu führen, das stets auf dem laufenden zu halten ist. In diesem Verzeichnis ist auch die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Bremsen sowie Zug- und Stoßvorrichtungen anzugeben. Ferner müssen aus dem Verzeichnis die wichtigsten Angaben über die Fahrzeuge, wie Wagengattung, Länge, Tragfähigkeit, Art der Bremse, bei Personenwagen auch Art der Heizung sowie Zahl der Sitzplätze, ersichtlich sein. In diesem Verzeichnis sind bei den einzelnen Fahrzeugen die Untersuchungstermine und die durchgeführten Untersuchungen zu vermerken.

(2) Nachstehende Bestimmungen des Abschnittes III gelten für Regelfahrzeuge. Nebenfahrzeuge brauchen diesen Bestimmungen nur insofern zu entsprechen, als es für den Sonderzweck, dem sie dienen, erforderlich ist.

ist. So kann z. B. bei Spezialfahrzeugen, die einen örtlich besonders begrenzten Verwendungsbereich haben und höchstens in Schrittgeschwindigkeit bewegt werden, auf Tragfedern verzichtet werden, und Zug- und Stoßvorrichtungen können bei ihnen ungefedert sein.

(3) Fahrzeuge, die auf Gleise des öffentlichen Verkehrs übergehen oder in Züge eingestellt werden oder selbständig als Züge fahren dürfen, müssen den einschlägigen Bestimmungen der

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS)
vom 25. Juni 1943 (RGBl. II S. 285)

entsprechen. Fahrzeuge, die dem inneren Anschlußbahnverkehr dienen, dürfen auf Gleise des öffentlichen Verkehrs nur mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen und mit Zustimmung der Bahn des öffentlichen Verkehrs übergehen.

(4) Es dürfen nur solche Fahrzeuge in Betrieb genommen werden, die den gemäß § 3 genehmigten Entwürfen entsprechen.

§ 28

Begrenzung der Fahrzeuge

Die Begrenzung der Fahrzeuge ist in Übereinstimmung mit den Vorschriften im

§ 28 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, insbesondere mit denen in den Anlagen E, F und G (siehe Anlagen 9 bis 11)

§ 28 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen, insbesondere mit den in der Anlage E (siehe Anlage 12)

dargestellten Begrenzungslinien einzuhalten,

soweit es sich um neue Fahrzeuge der Spurweiten von 1,000 m und 0,750 m handelt. Bei Fahrzeugen von 0,600-m-Spurweite bleibt die Festsetzung der Begrenzung der Fahrzeuge den im § 3 genannten Stellen vorbehalten.

§ 29

Achsdruck

Der Achsdruck stillstehender

Fahrzeuge darf bei der größten Belastung die Tragfähigkeit des Oberbaus und der Brücken nicht

neuer Fahrzeuge mit 1,000-m-Spurweite darf bei der größten Belastung nicht mehr als 12 t, mit

überschreiten. Er darf nicht mehr als 20 t betragen. Ausnahmen können, insbesondere bei Spezialfahrzeugen, die im § 3 genannten Stellen zulassen.

0,750-m-Spurweite nicht mehr als 10 t betragen. Fahrzeuge mit größerem Achsdruck können in Sonderfällen von den im § 3 genannten Stellen zugelassen werden. Bei Fahrzeugen mit 0,600-m-Spurweite wird der größte Achsdruck durch diese Stellen besonders festgesetzt.

§ 30

Räder

(1) Sämtliche Räder müssen Spurkränze haben. Sind aber drei oder mehr Achsen in einem Rahmen gelagert, so können die Spurkränze unverschiebbarer Zwischenachsen weggelassen werden, wenn diese unter allen Umständen eine genügende Auflage auf den Schienen finden.

(2) Bei Lokomotiven und Tendern muß die Stärke der Radreifen mindestens

20 mm, bei gebremsten Achsen mindestens 25 mm betragen.

16 mm betragen (siehe Anlage 14).

(3) Bei Wagen können die Radreifen bis auf 18 mm, bei gebremsten Achsen bis auf 23 mm abgenutzt werden.

(4) Im übrigen gilt § 27 Abs. 3.

(5) Die Stärke der Radreifen ist in der senkrechten Ebene des Laufkreises zu messen,

die 750 mm von der Mitte der Achse entfernt anzunehmen ist (siehe Anlage 13).

die in den in Anlage 14 für die verschiedenen Spurweiten angegebenen Entfernungen von der Mitte der Achse anzunehmen ist.

(6) Die Stärke der Spurkränze muß in abgenutztem Zustand unter Einhaltung des Radsatzspurmaßes mindestens noch

20 mm

19 mm

betragen. Die Abnutzung der Stärke der Radreifen in der Laufkreisebene darf nicht größer sein als

7,5 mm.

5 mm.

Für die auf Gleise der Deutschen Reichsbahn übergehenden Fahrzeuge gelten die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn, und zwar dürfen die Abnutzung der Laufflächen — bezogen auf den Halbmesser — nicht mehr als 7,5 mm und das Hohllaufen der Laufflächen nicht mehr als 2 mm betragen.

(7) Die Radreifen der Lokomotiven und Wagen vom Baujahr 1957 an sind durch einen Sprengring zu sichern. Die Verwendung von Vollrädern aus geeignetem Material ist zulässig.

§ 31

Federn, Zug- und Stoßvorrichtungen

(1) Fahrzeuge müssen mit Tragfedern sowie an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

(2) Für die Ausbildung der Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge ist

die Anlage 15

die Anlage 16

maßgebend.

(3) Fahrzeuge, die im Betriebe dauernd verbunden bleiben, gelten hinsichtlich der Ausrüstung mit Zug- und Stoßvorrichtungen als ein Fahrzeug.

§ 32

Freie Räume an den Stirnseiten der Fahrzeuge

An allen Fahrzeugen, die mit anderen gekuppelt werden, müssen an den Stirnseiten Räume für ein unfallfreies Kuppeln nach

Anlage 17

Anlage 18

freigehalten werden.

§ 33

Bremsen

(1) Besitzt der Anschließer mehrere Wagen, so muß ein Teil davon mit Handbremsen ausgerüstet sein. Die Anzahl solcher Wagen und welche von ihnen auf Grund ihrer Bauart oder ihres Verwendungszweckes unbedingt mit Handbremsen auszurüsten sind, bestimmen die im § 3 genannten Stellen.

(2) Mit Kurbeln zu bedienende Handbremsen müssen so eingerichtet sein, daß beim Drehen der Kurbel im Sinne der Uhrzeigerbewegung die Bremsen angezogen werden.

(3) Lokomotiven ohne Tender, sonstige Triebfahrzeuge und Tender müssen mit einer Handbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben. Bei Kleinlokomotiven genügt eine in der Bremsstellung feststellbare Fußbremse.

(4) Wagen mit festeingebauter Bremseinrichtung müssen einen sicheren Bremserstand haben, der ohne Gefahr bestiegen und verlassen werden kann.

§ 34

Ausrüstung und Anschriften der Triebfahrzeuge und Tender

(1) Für jedes Triebfahrzeug ist nach Maßgabe seiner Bauart die Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben, die mit Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf.

(2) Dampfkessel müssen folgende Ausrüstung erhalten:

- a) zwei voneinander unabhängige Speisevorrichtungen, von denen jede für sich imstande ist, dem Kessel die erforderliche Wassermenge zuzuführen; mindestens eine Vorrichtung muß auch beim Stillstand des Fahrzeuges arbeiten können;
- b) an jeder Einmündung einer Speiseleitung in den Kessel ein Kessel-speiseventil, das den Wasser- oder Dampfabfluß aus dem Kessel selbsttätig verhindert und auch von Hand geschlossen werden können muß; andernfalls muß zwischen Kessel und selbsttätigem Speiseventil eine besondere, von Hand zu betätigende Absperrvorrichtung eingeschaltet werden;
- c) wenigstens zwei voneinander unabhängige Vorrichtungen zum zuverlässigen Erkennen des Wasserstandes, von denen eine ein Wasserstandsglas sein muß;
- d) an der Kesselwand hinter dem Wasserstandsglas eine Marke für den festgesetzten niedrigsten Wasserstand, die mindestens 100 mm über dem höchsten wasserbenetzten Punkt der Feuerbüchse liegt;
- e) zwei Sicherheitsventile, die so eingerichtet sein müssen, daß ihre Belastung nicht ohne Lösen des Bleisiegelverschlusses oder Verändern der Kontrollhülse über das bestimmte Maß hinaus gesteigert werden kann und die Ventile vom strömenden Dampf nicht fortgeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung eintritt;
- f) einen Kesseldruckmesser, der den Dampfdruck des Kessels fortwährend anzeigt und auf dessen Zifferblatt der festgesetzte höchste Dampfüberdruck durch eine unverstellbare, in die Augen fallende Marke bezeichnet ist;
- g) eine Einrichtung zum Anschließen eines Prüfdruckmessers;
- h) ein Fabrikschild aus Metall, auf dem der jeweils festgesetzte höchste Überdruck, der Name des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung angegeben sind und das so am Kessel befestigt ist, daß es auch nach der Bekleidung des Kessels sichtbar bleibt.

(3) Die im § 3 genannten Stellen können Ausnahmen von den Bestimmungen des Abs. 2 Buchstaben a bis e zulassen bei

a) feuerlosen Lokomotiven, die jedoch mindestens ein Sicherheitsventil haben müssen, das den Bestimmungen des Abs. 2 Buchst. e entspricht und imstande ist, die volle Dampfmenge abzuführen, die der Lokomotive bei normalem Betrieb im günstigsten Falle aus dem Zuleitungsrohr zuströmen kann;

b) Fahrzeugen mit Dampfschnellerzeugern.

(4) Gas- und Flüssigkeitsgetriebe der Lokomotiven und Triebwagen, bei denen durch eine Drucküberschreitung eine Gefahr für das Bedienungspersonal entstehen kann, müssen mit Sicherheitsventilen ausgerüstet und mit einem Schild versehen sein, auf dem Höchstdruck, Lieferer und Lieferjahr zu ersehen sind.

(5) Lokomotiven, Trieb- und Steuerwagen müssen mit einer Dampfpfeife oder einer anderen zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein. Lokomotiven und Triebwagen, die auf Strecken verkehren, auf welchen vor Wegübergängen zu läuten ist, müssen mit einer Läutevorrichtung ausgerüstet sein.

(6) Bahnräumer müssen haben:

a) Lokomotiven mit Tender vorn an der Lokomotive und hinten am Tender,

b) alle übrigen Lokomotiven sowie Triebwagen vorn und hinten,

c) Steuerwagen am Wagenende unter dem Steuerstand.

(7) Lokomotiven und Triebwagen, auf denen feste Brennstoffe verfeuert werden, müssen mit verschließbaren Aschekästen, mit Funkenfängern und mit Schamottefeuerschirmen ausgerüstet sein. Bei Lokomotiven mit kleinerer Rostfläche als $1,5 \text{ m}^2$ kann mit Zustimmung der im § 3 genannten Stellen auf den Feuerschirm verzichtet werden.

(8) Der Wassereinlauf an Tenderlokomotiven und Tendern darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen.

Dieses Maß darf bis zu 3000 mm betragen, wenn in Höhe von 2750 mm über Schienenoberkante ein Noteinlauf vorhanden ist.

(9) Lokomotiven und Triebwagen müssen folgende Anschriften tragen:

a) den Namen des Eigentümers,

b) die Betriebsnummer oder den Namen der Lokomotive,

c) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,

d) die größte zulässige Geschwindigkeit,

e) Angaben über die letzte Untersuchung am Fahrgestell und am Kessel (Tag der Übergabe an den Anschlußbahnbetrieb),

- f) die Art der Bremse,
- g) das Datum der letzten Bremsuntersuchung,
- h) „Auf Reichsbahngleisen zugelassen“, sofern dies gemäß § 27 Abs. 3 genehmigt ist.

(10) Tenderlokomotiven und Triebwagen müssen außerdem folgende Anschriften tragen:

- a) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
- b) das Gesamtgewicht, d. h. bei Tenderlokomotiven mit zwei Dritteln der Vorräte und bei Triebwagen mit vollen Vorräten.

(11) Tender müssen folgende Anschriften tragen:

- a) die Betriebsnummer oder den Namen,
- b) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,
- c) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse für Lokomotive und Tender zusammen, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
- d) das Gesamtgewicht von Lokomotive und Tender mit zwei Drittel Vorräten,
- e) das Datum der letzten Bremsuntersuchung.

(12) An Tenderlokomotiven und Tendern müssen außerdem das Fassungsvermögen der Wasserkästen in m³ und das des Kohlenraumes in Tonnen angeschrieben sein.

(13) Jedes Triebfahrzeug muß Einrichtungen zur Beleuchtung des Spitzen- und Schlußsignals und des Führerstandes haben.

(14) Jedes Triebfahrzeug muß mit sicherwirkenden Sandstreuvorrichtungen ausgerüstet sein.

§ 35

Ausrüstung und Anschriften der Wagen

(1) Die Wagen für den Personenverkehr müssen an den Einsteigtüren sicherwirkende Verschlusseinrichtungen haben. Neue Wagen mit nach außen aufschlagenden Einsteigtüren an den Langseiten müssen mit doppelt wirkenden Verschlüssen versehen sein.

(2) Türöffnungen müssen im Innern der Personenwagen mit Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger versehen sein.

(3) An den zum Öffnen eingerichteten Fenstern an den Langseiten der Personenwagen von mehr als 2900 mm äußerer Kastenbreite muß ein Schild angebracht sein, dessen Aufschrift vor dem Hinauslehnen warnt.

(4) Personenwagen müssen mit Sitzgelegenheiten und Einrichtungen zur Beleuchtung, die im Winter auf größere Entfernung zu benutzenden auch mit Einrichtungen zur Heizung, versehen sein.

(5) Neue Personenwagen müssen bei durchgehender Bremse mit Notbremsgriffen zur Befähigung dieser Bremse versehen sein.

(6) Wegen Ausrüstung der Wagen mit Signalstützen wird auf § 27 Abs. 3 verwiesen.

(7) Jeder Wagen muß Anschriften haben, aus welchen zu ersehen ist:

- a) der Eigentümer,
- b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in der Wagenliste vom Anschlußbahnleiter geführt wird,
- c) das Eigengewicht einschl. der Achsen und Räder und der dauernd mitgeführten Einrichtungsgegenstände,
- d) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht, die Tragfähigkeit und gegebenenfalls das Belastungsschema,
- e) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung,
- f) der Achsstand, die Bezeichnungen unter Buchstaben f und g können wegfallen,
- g) das etwaige Vorhandensein von Lenkachsen und die Verschiebbarkeit der Mittelachse,
- h) bei Wagen, deren Achslager für Zeitschmierung eingerichtet sind, der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
- i) daß er in Züge des öffentlichen Verkehrs nicht eingestellt werden darf, sofern es sich nicht um Werknahverkehrswagen handelt,

und bei durchgehender Bremse:

- k) deren Art und Wirkungsweise,
- l) das Bremsgewicht,
- m) der Zeitpunkt der letzten Bremsuntersuchung.

(8) Die Wagen müssen mit einem grauen Farbanstrich versehen sein, mit Ausnahme der Wagen, die in den Wagenpark einer Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs eingestellt sind.

§ 36

Abnahme und Untersuchung der Triebfahrzeuge und Tender

(1) Neu einzustellende Triebfahrzeuge, mit neuen Kesseln versehene Dampflokomotiven sowie Tender dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie durch die im § 3 genannten Stellen einer Abnahmeprüfung unterworfen und für betriebssicher befunden worden sind.

(2) Zu unterscheiden sind Triebfahrzeuge,

- a) die nur auf Gleisen der Anschlußbahn verkehren,
- b) die außerdem auch auf Gleise von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen.

(3) a) Die Dampfkessel der im Abs. 2 Buchst. a genannten Triebfahrzeuge werden von der Arbeitsschutzinspektion — Technische

Überwachung — genehmigt und überwacht. Für die Genehmigung, den Betrieb und die Überwachung dieser Dampfkessel gilt die Arbeitsschutzanordnung 800 vom 21. Januar 1953 — Dampfkessel — (GBl. S. 553).

- b) Diese Lokomotiven als Fahrzeuge und die Tender sind regelmäßig zu untersuchen, und zwar ist für die Abnahme und die Untersuchung dieser Fahrzeuge der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht zuständig. Für diese Untersuchung sind die in der

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 43 Abschnitt I	Be-	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen § 43 Abschnitt I
---	-----	--

angegebenen Fristen maßgebend.

(4) Die Dampfkessel der im Abs. 2 Buchst. b genannten Triebfahrzeuge werden von dem Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht nach den Vorschriften der

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 43 Abschnitt I	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen § 43 Abschnitt I
---	--

genehmigt und überwacht. Das gleiche gilt für Lokomotiven als Fahrzeuge und für Tender.

(5) Für die Abnahme und die Untersuchung der Kessel der feuerlosen Dampflokomotiven ist die Arbeitsschutzanordnung 840 vom 21. November 1952 — Druckgefäße — (GBl. S. 1245) maßgebend. Für die Abnahme und die Untersuchung dieser Lokomotiven als Fahrzeuge ist der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht zuständig. Hierfür gelten die gleichen Fristen wie im Abs. 3 Buchst. b.

- (6) a) Für die Genehmigung und Überwachung von Lokomotiven, die nicht durch Dampf betrieben werden, und von Triebwagen, Steuer- und Beiwagen sind die im § 3 genannten Stellen zuständig.

- b) Die elektrischen Lokomotiven sind nach den in der

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 43 Abschnitt II	Be-	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen § 43 Abschnitt II
--	-----	---

angegebenen Fristen zu untersuchen. Für die übrigen Lokomotiven gelten diese Bestimmungen sinngemäß mit der Maßgabe, daß bei Lokomotiven mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren nach 3 Jahren eine Zwischenuntersuchung und nach 5 Jahren eine Hauptuntersuchung durchzuführen sind.

- c) Die Triebwagen sind nach 3 Jahren einer Zwischenuntersuchung und nach 5 Jahren einer Hauptuntersuchung zu unterziehen.
d) Bei Kleinlokomotiven mit Antrieb durch Verbrennungsmotoren sind nach 9000 Betriebsstunden, spätestens aber 3 Jahre nach der

Erstabnahme oder der letzten Hauptuntersuchung, eine Zwischenuntersuchung und nach 5 Jahren eine Hauptuntersuchung vorzunehmen.

- e) Druckluft- und Handbremsen der Dampflokomotiven, der nicht durch Dampf betriebenen Lokomotiven und der Triebwagen sind nach der Hauptbremsuntersuchung in Abständen von 6 Monaten einer Zwischenuntersuchung zu unterziehen, sofern die Fahrzeuge auf Reichsbahngleise übergehen. Die Zwischenbremsuntersuchung darf nur in Werken ausgeführt werden, die von den im § 3 genannten Stellen zugelassen sind. Das gleiche gilt für die Hauptbremsuntersuchung, die bei der Hauptuntersuchung des Fahrzeuges vorzunehmen ist. Die Zwischenbremsuntersuchung an Triebfahrzeugen, die nur eine Handbremse haben, darf von den Anschlußbahnen vorgenommen werden, wenn hierfür die Voraussetzungen vorhanden sind und die im § 3 genannten Stellen zustimmen.
- f) Für Steuer- und Beiwagen gelten die Untersuchungsfristen gemäß § 37.

(7) Fahrbare Krane auf Gleisen der Anschlußbahn mit eigenem Kraftantrieb und Seilzuganlagen sind Betriebsmaschinen, wenn sie zum Verschieben von Fahrzeugen, die in Züge eingestellt werden oder als Züge fahren dürfen, verwendet werden. Für ihre Abnahme und Untersuchung als Schienenfahrzeug sind die im § 3 genannten Stellen zuständig. Genehmigung und Überwachung der Krane als Hebezeuge sowie ihrer Dampfkessel und Druckgefäße obliegen der Arbeitsschutzinspektion — Technische Überwachung. Für die Untersuchungen der fahrbaren Krane und der Seilzuganlagen sind die in der Arbeitsschutzanordnung 908 vorgesehenen Fristen maßgebend.

(8) Der Anschließer hat die Triebfahrzeuge und Betriebsmaschinen zur Durchführung der vorgeschriebenen Untersuchung rechtzeitig aus dem Betrieb zu ziehen.

§ 37

Abnahme und Untersuchung der Wagen

(1) Neu einzustellende Wagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie durch die im § 3 genannten Stellen einer Abnahmeprüfung unterworfen und für betriebssicher befunden worden sind.

(2) Die Wagen sind regelmäßig auf ihre Betriebssicherheit zu untersuchen. Die Fristen der Untersuchung der Wagen zwischen Inbetriebnahme und erster Hauptuntersuchung sowie zwischen zwei Hauptuntersuchungen betragen:

- a) 3 Jahre, wenn die Wagen nur innerhalb der Anschlußbahn verkehren;
- b) 1 Jahr, wenn die Wagen auf Gleise von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen dürfen (Jahresuntersuchung); alle 5 Jahre ist

an Stelle der Jahresuntersuchung eine Hauptuntersuchung vorzunehmen.

(3) Sollen Wagen nach 25jähriger Laufzeit noch weiter auf Gleise der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen, so ist spätestens an Stelle der fünften Hauptuntersuchung eine Generalreparatur auszuführen.

(4) Bei der Hauptuntersuchung sind die Wagen in allen Teilen zu untersuchen. Dabei müssen die Achslager, Federn und Achsen herausgenommen werden.

(5) Nicht reichsbahneigene Werke müssen für die Ausführung der Untersuchung vom Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht zugelassen sein. Die Druckluftbremsen dürfen nur in hierfür zugelassenen Werken der Deutschen Reichsbahn untersucht werden. Nach der Untersuchung sind die Wagen durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht abzunehmen.

(6) Bauliche Veränderungen an genehmigten Wagen müssen vor ihrer Ausführung vom Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht genehmigt und nach der Ausführung von ihm abgenommen werden.

Abschnitt IV

Bahnbetrieb

A. Allgemeines

§ 38

Betriebsführung

(1) Der Anschließter hat den Betrieb nach den Bestimmungen dieses Abschnittes zu führen.

(2) Soweit die Deutsche Reichsbahn den Betrieb regelmäßig führt, gelten dafür ihre betrieblichen Vorschriften.

(3) Für die Regelung der Betriebsführung bei den einzelnen Anschlußbahnen ist § 9 Abs. 1 Buchst. e der Ersten Durchführungsbestimmung vom 22. April 1954 zu beachten. Das Muster für die Dienstordnung wird als **Anlage 19** bekanntgegeben.

§ 39

Bahnbetriebspersonal

(1) Zum Bahnbetriebspersonal gehören insbesondere folgende Beschäftigte der Anschlußbahn und ihre Vertreter, die tätig sind als:

- a) Anschlußbahnleiter und Stellvertreter,
- b) Bahnkontrolleure,
- c) Vorsteher und sonstige Aufsichtführende auf Bahnhöfen und anderen Betriebsstellen,
- d) Fahrdienstleiter,

- e) Vorsteher der Bahnmeisterei und anderer technischer Dienststellen,
- f) sonstige im Bahnunterhaltungsdienst beschäftigte Aufsichtführende,
- g) Bahndispatcher,
- h) Lokomotivführer, Lokomotivheizer, Triebwagenführer, Beimänner, Bediener von Kleinlokomotiven oder Seilzuganlagen mit maschinellem Kraftantrieb oder von fahrbaren Kranen auf Gleisen der Anschlußbahn, Wagenmeister, Kleinwagenführer, Führer von Straßenkraftfahrzeugen und Zugtieren für Rangierzwecke,
- i) Zugführer und andere Zugbegleiter,
- k) Rangierleiter und Rangierer,
- l) Stellwerks-, Weichen-, Schranken- und Bahnwärter,
- m) Bediener von Drehscheiben, Schiebebühnen, Kippanlagen und ähnlichen Einrichtungen.

(2) Die Bahnbetriebsbeschäftigten müssen mindestens 18 Jahre alt, zuverlässig und körperlich tauglich sein sowie die eisenbahntechnische Befähigung besitzen, die ihr Dienst erfordert. Die körperliche Tauglichkeit ist nach der vom Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht erlassenen Tauglichkeitsvorschrift (TauvoA) unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festzustellen. Die Bahnbetriebsbeschäftigten müssen vor ihrem Einsatz durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht geprüft sein. Stehen dem Anschließer fachlich geeignete leitende Kräfte zur Verfügung, so können diese in Sonderfällen mit Zustimmung der im § 3 genannten Stellen die Prüfung vornehmen. Der Anschlußbahnleiter, sein Stellvertreter, die Lokomotivführer und die Triebwagenführer sind in jedem Falle vom Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht zu prüfen. Die Belange des Arbeitsschutzes sind bei allen Prüfungen zu berücksichtigen.

(3) Die gemäß § 9 Abs. 1 Buchst. d der Ersten Durchführungsbestimmung vom 22. April 1954 geforderte Bestätigung des Anschlußbahnleiters ist auch für seinen Stellvertreter erforderlich. Sie kann aus wichtigem Grunde widerrufen werden.

(4) Die Führer von Dampflokomotiven sollen möglichst im Schlosserhandwerk ausgebildet sein, wenigstens 1/2 Jahr in einem Lokomotiv-reparaturwerk oder in der Lokomotivausbesserung gearbeitet haben und 1/2 Jahr als Heizer gefahren sein. Ist der Betreffende nicht handwerklich vorgebildet, so ist eine Lokomotivheizertätigkeit von mindestens 1 Jahr erforderlich. Außerdem muß der Lokomotivführer — außer bei feuerlosen Dampflokomotiven — als Kesselwärter entsprechend der Arbeitsschutzanordnung 830 vom 7. Juni 1952 — Anweisung über die Ausbildung von Kesselwärtern — (GBl. S. 477) ausgebildet und mit Beteiligung der Arbeitsschutzinspektion — Technische Überwachung — geprüft sein. Für bereits im Dienst stehende Lokomotivführer können Ausnahmegenehmigungen durch die Arbeitsschutzinspektion erteilt werden. Geht der Lokomotivführer zu einem anderen Anschlußbahnbetrieb, muß er die volle Kesselwärterausbildung nachholen. Für die Prüfung der Lokomotivführer gelten im übrigen folgende Bestimmungen:

- a) Lokomotivführer, die Züge auf Reichsbahnstrecken fahren, müssen als Lokomotivführer nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn voll ausgebildet und durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn geprüft sein (Kesselwärterprüfung ist darin einbegriffen).
- b) Lokomotivführer, die auf Gleisen der Anschlußbahn und nur auf Rangiergleisen eines Bahnhofs der Deutschen Reichsbahn fahren, brauchen nur eine vereinfachte Lokomotivführerprüfung abzulegen.
- c) Lokomotivführer, die nur auf Gleisen der Anschlußbahn fahren, aber dabei Reichsbahnwagen bewegen, brauchen nur eine formlose vereinfachte Prüfung als Lokomotivführer abzulegen.
- d) Für die Prüfung der Lokomotivführer auf feuerlosen Dampflokomotiven gelten ebenfalls die Bestimmungen der Buchstaben a bis c.

(5) Der Heizer muß mit der Bedienung des Lokomotivkessels vertraut sein. Er muß außerdem über die Handhabung der Lokomotiven so weit unterrichtet sein, daß er diese im Notfalle zum Stillstand bringen kann. Hierüber hat er eine formlose Prüfung abzulegen. Verantwortlich für die ordnungsmäßige Bedienung des Kessels ist der Lokomotivführer.

(6) Werden Schuppenheizer für Dampflokomotiven auf Anschlußbahnen verwendet, so müssen sie abweichend vom Lokomotivheizer (vgl. Abs. 5) eine Kesselwärterausbildung erhalten und eine Prüfung darüber ablegen, da sie selbständig unter eigener Verantwortung den Dampfkessel bedienen.

(7) Wo die Deutsche Reichsbahn den Betrieb ganz oder teilweise auch über die Wagenübergabestelle hinaus führt und dabei Beschäftigte des Anschließers in irgendeiner Form mitwirken, z. B. durch Bewachen eines Wegüberganges oder durch Öffnen und Schließen des Gleistores, hat der Anschließter die beteiligten Beschäftigten über ihre Dienstobliegenheiten zu unterrichten. Wirkt dagegen der Anschließter an der Betriebsführung teilweise mit maschineller Kraft, z. B. durch eine Seilzuganlage, mit, so ist für diesen Teil der Betriebsführung eine Dienstordnung aufzustellen. Werden bei Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn die Eisenbahnwagen vom Anschließter mit Menschenkraft noch weiter bewegt, so gelten hierfür die in der Genehmigungsurkunde bezeichneten Vorschriften, insbesondere die Arbeitsschutzanordnung 352 vom 31. Januar 1953 — Straßen- und Kleinbahnen sowie Anschluß- und Werkbahnen — (GBl. S. 753); eine Dienstordnung ist in diesem Falle nicht erforderlich.

(8) Über jeden Bahnbetriebsbeschäftigten hat der Anschließter Personalakten zu führen.

(9) Das Bahnbetriebspersonal muß im Dienst äußerlich als solches durch eine Dienstmütze (dunkelblaue Schimütze) mit silberfarbigem Flügelrad erkennbar sein.

(10) Soweit erforderlich, haben die Bahnbetriebsbeschäftigten eine richtiggehende Uhr zu tragen.

Begehung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst

(1) Die Gleisanlagen sind in der Regel einmal wöchentlich zur Überprüfung ihres ordnungsmäßigen Zustandes zu begehen. Längere Begehungsfristen können in geeigneten Fällen, insbesondere auf kurzen Anschlußbahnen mit geringem Verkehr, durch die im § 3 genannten Stellen gestattet werden. Bahnstrecken mit erheblichem Verkehr müssen mindestens dreimal wöchentlich begangen werden. Werden an der Anschlußbahnanlage Mängel oder Schäden festgestellt, die nicht sofort beseitigt werden können, ist dies unverzüglich dem Anschlußbahnleiter zu melden. Bei drohender Gefahr haben die Bahnbeschäftigten den sich nähernden Fahrzeugen entgegenzulaufen und durch Schwenken eines Gegenstandes (z. B. der Mütze) im Kreise das Haltesignal zu geben.

(2) Ist die Bewachung eines Wegüberganges vorgesehen, so muß sie rechtzeitig vor der Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen, Rangierabteilungen und Kleinwagen durchgeführt werden. Wegübergänge mit Warnlichtern und solche mit geschlossen gehaltenen Schranken brauchen nicht bewacht zu werden. Ein Wegübergang gilt als bewacht, wenn am Übergang selbst oder bei Wegübergängen mit fernbedienten Schranken in unmittelbarer Nähe der Bedienungsvorrichtung der Wärter steht und diesem jedes unbefugte Öffnen der Schranken bemerkbar gemacht wird.

(3) Die Schranken sind rechtzeitig vor der Vorbeifahrt eines Zuges, einer Rangierabteilung oder eines Kleinwagens zu schließen und nach vollständiger Vorüberfahrt des Zugschlusses wieder zu öffnen, wenn sie nicht wegen einer anderen Fahrt noch geschlossen bleiben müssen. Die Schranken müssen stets vollständig geöffnet oder geschlossen werden. Beim Schließen der Schranken muß der Wärter stets darauf achten, daß Menschen und Tiere, Fahrzeuge und andere den Betrieb gefährdende Gegenstände nicht zwischen den Schrankenbäumen eingeschlossen werden.

(4) Bahn- und Schrankenwärter müssen mit Signalmitteln zur Erteilung von Haltsignalen ausgerüstet sein.

§ 41

Freihalten des Bahnkörpers und Fahrten mit Lademaßüberschreitung

(1) Gleise, auf denen Fahrzeuge bewegt werden, sind von lagernden Gegenständen mindestens

2,20 m von Mitte Gleis

0,50 m von den am weitesten herausstehenden Teilen der Fahrzeuge

freizuhalten. Die Gegenstände müssen gegen Abrutschen, Abrollen und Abstürzen gesichert sein.

(2) Für das Befördern von Wagen mit Lademaßüberschreitung innerhalb der Anschlußbahn hat der Anschlußbahnleiter besondere Schutzmaßnahmen zu treffen.

(3) Sollen solche Wagen auf Reichsbahngleise übergehen, so ist vor der Beladung die schriftliche Genehmigung der Reichsbahndirektion einzuholen.

§ 42

Beleuchtung der Bahnanlagen

(1) Für die Beleuchtung der Bahnanlagen sind die Betriebs- und Verkehrsbedürfnisse maßgebend.

(2) Die Übergänge der verkehrsreichen öffentlichen Wege sind bei Dunkelheit zu beleuchten, solange die Schranken geschlossen sind.

§ 43

Grundstellung der Signale und Weichen

Die Grundstellung der Signale und Weichen ist in der Dienstordnung festzulegen.

§ 44

Lokomotivdienst

(1) Das Lokomotivpersonal muß mit der Anschlußbahnanlage und dem gesamten Anschlußbahnbetrieb vertraut sein. Dampflokomotiven, ausgenommen feuerlose Lokomotiven, müssen mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein. Für Sonderfälle können die im § 3 genannten Stellen im Einvernehmen mit der Bezirks-Arbeitsschutzinspektion — Technische Überwachung — Ausnahmen zulassen.

(2) Fahrberechtigt und damit zur selbständigen Führung einer Anschlußbahnlokomotive zugelassen ist derjenige, der die Prüfung hierfür vor dem Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht bestanden hat. Wer nicht fahrberechtigt ist, darf die Lokomotive nicht in Gang setzen. Ausnahmen sind nur gestattet, wenn Prüflinge ihre praktische Befähigung nachweisen und unter Aufsicht eines Verantwortlichen stehen. Wenn der Lokomotivführer zum Zwecke der Ausbildung oder aus anderen zwingenden Gründen eine ihm obliegende Dienstverrichtung einem anderen ausnahmsweise im Einzelfalle überträgt, bleibt er voll verantwortlich.

(3) Unbefugte dürfen die Lokomotive nicht besteigen. Die Mitnahme anderer Personen außer dem Rangierleiter ist an die vorherige Zustimmung des Anschlußbahnleiters gebunden; sie darf nur für dienstliche Zwecke erteilt werden. Mehr als vier Personen (einschließlich des Lokomotivpersonals) dürfen sich nicht gleichzeitig auf der Lokomotive befinden. Je nach Größe des Führerstandes sind Einschränkungen vorzunehmen. In außergewöhnlichen Fällen und auf leerfahrenden Lokomotiven darf diese Zahl überschritten werden. Die Verantwortung trägt der Beschäftigte der Anschlußbahn, der dies angeordnet hat.

(4) Zur Bezeichnung der Stelle, bis zu der Reichsbahnlokomotiven die Anschlußbahn befahren dürfen, ist eine Tafel mit der Aufschrift „Halt für Reichsbahnlokomotiven“ aufzustellen.

(5) Für die Behandlung und Unterhaltung der Dampflokomotiven im Betriebe ist die „Dienstvorschrift für die Behandlung der Dampflokomotiven und Tender im Betriebe“ (Dienstvorschrift 947 der Deutschen Reichsbahn) entsprechend anzuwenden.

(6) Die weiteren Bestimmungen über die Durchführung des Lokomotivdienstes sind durch die Dienstordnung zu erlassen.

§ 45

Befahren von Bahnkreuzungen

Über das Befahren von Bahnkreuzungen werden die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen von den im § 3 genannten Stellen bestimmt.

§ 46

Personenverkehr

(1) Findet ein Personenverkehr statt, so sind Bahnsteige anzulegen, die ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste gewährleisten. Zur Sicherheit gehört auch eine ausreichende Beleuchtung.

(2) Die festen Gegenstände auf Bahnsteigen müssen bis zu einer Höhe über Schienenoberkante

von 3,05 m

von 2,80 m

mindestens 3,00 m

mindestens 2,20 m

von Gleismitte entfernt sein.

(3) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben oder beeinträchtigt ist, sind durch Verschuß oder Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern, wenn sie von Zügen gegen die Spitze befahren werden.

(4) Weitere Sicherheitsmaßnahmen sind nach Lage des Einzelfalles von den im § 3 genannten Stellen zu treffen.

§ 47

Bahnbetriebsunfälle und Bahnbetriebsstörungen

(1) Es ist Vorsorge zu treffen, daß bei Unfällen schnell Hilfe geleistet werden kann. In der Dienstordnung ist festzulegen, an welche Stelle der Anschlußbahn (Unfallmeldestelle) Unfälle zu melden sind.

(2) Der Anschließer muß alle Bahnbetriebsunfälle, Bahnbetriebsstörungen und außergewöhnliche Ereignisse eingehend untersuchen und mit Angabe von Zeit, Ort und Art des Vorkommnisses sowie der erstatteten Meldungen in ein Verzeichnis eintragen lassen.

(3) Der Anschließer hat sofort fernmündlich oder telegrafisch Meldung zu erstatten an

- a) den Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht über Vorkommnisse, die ein besonderes öffentliches Aufsehen erregen;

- b) die Staatsanwaltschaft und die örtliche Dienststelle der Deutschen Volkspolizei über Unfälle, bei denen
 1. ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist,
 2. der Verdacht einer strafbaren Handlung vorliegt;
- c) den Dienstvorsteher des Anschlußbahnhofs der Deutschen Reichsbahn zur Weiterleitung an den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht und bei Grubenanschlußbahnen außerdem an die Technische Bezirks-Bergbauinspektion über alle Unfälle, Störungen und außergewöhnlichen Ereignisse, die mit dem Bahnbetrieb zusammenhängen, und über alle Unfälle von Personen, die sich bei bewegten oder angestoßenen Eisenbahnfahrzeugen oder sonstwie im Bahnbetrieb ereignen und schwere Verletzungen oder den Tod von Personen zur Folge haben; außerdem hat der Anschließer binnen drei Tagen eine schriftliche Meldung nach **Anlage 20** (Meldeblatt für Unfälle auf Anschlußbahnen) — nötigenfalls unter Beifügung einer Lageskizze — mit ausführlicher Stellungnahme zur Unfallursache, zur Schuldfrage und über die etwa getroffenen Maßnahmen zur Verhütung ähnlicher Unfälle über den Dienstvorsteher des Anschlußbahnhofs der Deutschen Reichsbahn an den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht, bei Grubenanschlußbahnen außerdem an die Technische Bezirks-Bergbauinspektion, zu erstatten;
- d) die zuständige Arbeitsschutzinspektion über Unfälle mit tödlichem Ausgang, alle schweren, bemerkenswerten, in der Öffentlichkeit Aufsehen erregenden Unfälle und Massenunfälle (mehr als zwei Personen) sowie Großbrände und Explosionen.

(4) Bei schweren und tödlichen Unfällen sowie bei Massenunfällen darf eine Ortsveränderung erst nach Freigabe durch den Arbeitsschutzinspektor oder das zuständige Organ der Deutschen Volkspolizei erfolgen, soweit nicht eine Ortsveränderung zur Bergung von Verletzten erforderlich ist, wobei die vorgefundene Lage zu kennzeichnen ist.

- (5) a) Entgleiste Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs dürfen vom Anschließer nicht selbst eingeleist werden. Dies obliegt der Bahn des öffentlichen Verkehrs, von der die Anschlußbahn abzweigt.
- b) Mit besonderer Genehmigung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht können ausnahmsweise Anschlußbahnbetriebe leicht entgleiste zweiachsige Eisenbahnwagen selbst eingleisen, wenn sie die dazu erforderlichen Geräte besitzen. Diesen Betrieben sind Anweisungen über die Aufgleisung zu geben.
- c) Ohne vorherige Untersuchung auf ihre Lauffähigkeit dürfen entgleiste Fahrzeuge nicht an die Deutsche Reichsbahn zurückgegeben werden. Entgleiste leere Reichsbahnwagen dürfen nicht beladen werden. Als Entgleisung gilt jedes Abgleiten oder Abheben eines Regelfahrzeuges von seiner Fahrbahn. Entgleist ist

also auch ein Fahrzeug, das nur mit einer Achse oder einem Rad die Schiene verlassen hat und selbst wieder zur Schiene zurückkehrt. Die Untersuchung entgleister Fahrzeuge darf nur von einem wagentechnischen bzw. maschinentechnischen Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn, der über den Dienstvorsteher des Anschlußbahnhofes anzufordern ist, durchgeführt werden.

(6) Werkwagen, mit Ausnahme von Werknahmeverkehrswagen, und Anschlußbahnlokomotiven, die nicht auf Reichsbahngleise übergehen, dürfen vom Anschließer selbst eingeleist werden. Entgleiste Lokomotiven müssen auf Lauffähigkeit von einem maschinentechnischen Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn untersucht werden.

§ 48

Begriff des Rangierdienstes

(1) Zum Rangierdienst gehören alle Rangierfahrten sowie das Verbinden und Trennen von Wagen, Wagengruppen oder Zugteilen.

(2) Der Rangierdienst auf der Anschlußbahn wird von der Wagenübergabestelle ab durch Bahnbetriebspersonal des Anschließers ausgeführt, sofern nicht die Deutsche Reichsbahn die Betriebsführung ausübt oder von dem Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht etwas anderes bestimmt ist.

B. Rangierdienst

§ 49

Aufgaben der Rangieraufsicht, Rangierleitung und des Rangierpersonals

(1) Die Aufsicht über den Rangierdienst führt in der Regel der Anschlußbahnleiter. Er kann damit einen anderen geeigneten Beschäftigten des Bahnbetriebes beauftragen. Der die Rangieraufsicht Ausübende hat Weisungen über die Rangierarbeiten zu erteilen, den Rangierdienst zu überwachen und bei mehreren Rangierabteilungen für zweckmäßiges und reibungsloses Zusammenarbeiten zu sorgen.

(2) Rangierbewegungen dürfen nur unter Leitung eines hierzu geprüften Rangierleiters vorgenommen werden. Er ist in bezug auf seine Rangierkolonne für die unfallfreie, betriebssichere und zweckmäßige Durchführung verantwortlich. Er hat die einzelnen Rangierbewegungen mit seiner Rangierkolonne durchzuführen und persönlich dafür die erforderlichen Aufträge und Signale zu geben. Die Signale dürfen nicht früher gegeben werden, als bis alle Vorbedingungen für die sichere Ausführung erfüllt sind. Der Rangierleiter muß als Dienstabzeichen ein rotes Band um seine Dienstmütze tragen. Bei einfachen Betriebsverhältnissen kann mit Zustimmung der im § 3 genannten Stellen davon abgesehen werden. Eine Rangierbewegung darf nur ausgeführt werden, wenn die Rangiersignale vom Rangierleiter ausgehen und das beteiligte Personal über die auszuführenden Rangierbewegungen unterrichtet ist.

(3) Der Rangierleiter hat

a) den Lokomotivführer — nicht durch Vermittlung des Heizers — und die sonst am Rangierdienst Beteiligten über den Zweck der Fahrt,

- über Ziel, Weg, Anzahl der Wagen usw. zu verständigen und für die Sicherheit der Rangierer zu sorgen;
- b) die in oder an den Rangiergleisen befindlichen Personen sowie auch die Personen in den Fahrzeugen zu warnen; Personen, die sich in den Fahrzeugen zur Beladung oder Entladung befinden, müssen diese verlassen;
 - c) die Rangiersignale zu geben;
 - d) die Weichen, Gleissperren und Signale zu bedienen und nach Beendigung der Rangierbewegung wieder in die Grundstellung zu legen, soweit diese Aufgaben nicht einem Rangierer oder Weichenwärter besonders übertragen sind;
 - e) für rechtzeitige Beleuchtung der Weichen, Signale und der Außenanlagen zu sorgen;
 - f) darüber zu wachen, daß
 1. vor Beginn einer Rangierbewegung die Rangierer auf ihren Posten und die erforderlichen Bremsen besetzt sind;
 2. Hemmschuhe und Radvorleger in ausreichender Zahl und in gebrauchsfähigem Zustand an den vorgeschriebenen Stellen vorhanden sind;
 3. die Hemmschuhe nach Beendigung des Rangierdienstes wieder an den Aufbewahrungsort gebracht werden und nicht auf den Wagentrittbrettern oder in oder neben den Gleisen liegenbleiben;
 4. die Bestimmungen über die Sicherung stillstehender Fahrzeuge gemäß § 64 eingehalten werden;
 - g) den Lokomotivführer besonders zu verständigen, wenn in der Rangierabteilung oder in Nachbargleisen sich Wagen mit leicht feuerfangenden Ladungen befinden. Das Lokomotivpersonal hat dann das Feuer mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

(4) Der Rangierleiter hat sich und die Rangierer vor und nach dem Dienst bei der Rangieraufsicht zu melden. Bei der Ablösung hat er dem Nachfolger die für den Dienst erforderlichen Mitteilungen zu machen.

(5) Der Rangierleiter hat seinen Standort so zu wählen, daß er die Rangierarbeit gut übersehen kann und Sichtverbindung mit dem Lokomotivführer oder Heizer, mit dem Bediener der Seilwinde, dem Führer des Straßenkraftfahrzeuges oder der Zugtiere hat. Er hat sich vor Anordnung einer Rangierbewegung davon zu überzeugen, daß

- a) die Wagen betriebssicher beladen sind;
- b) die Bremsen gelöst und die Radvorleger und sonstigen Vorrichtungen zum Festlegen der Wagen beseitigt sind;
- c) seitwärts aufschlagende Wagentüren und Klappen geschlossen und klappbare Stirn- und Seitenwände in die vorgeschriebene Grundstellung gebracht und durch ihre Feststellvorrichtung gesichert, aufgelegte Wagendecken befestigt und an leeren Holzwagen die Drehschemelrungen hochgestellt, gesichert und durch Spannketten verbunden sind, wobei beladene Güterwagen der Gattung RRym mit heruntergeklappten Seitenwänden bewegt werden dürfen, wenn

wegen der Ladung die Seitenwände nicht hochgestellt werden können und sie im heruntergeklappten Zustand festgestellt sind;

d) an den Ladegleisen und Rampen Fuhrwerke vorher zurückgezogen und andere in den lichten Raum hineinragende Einrichtungen, z. B. Förderbänder, Ladebrücken usw., eingezogen sind;

e) das Signal an der Gleiswaage die Stellung „Fahrverbot aufgehoben“ zeigt, bevor die Gleiswaage befahren wird.

(6) In der Dienstordnung ist festzulegen, ob und unter welchen Bedingungen Lokomotiven ohne Rangierleiter fahren dürfen.

(7) Gleissperren sind in der Sperrlage verschlossen zu halten.

(8) Jeder im Rangierdienst Beschäftigte muß entweder eine Mundpfeife oder ein Signalhorn sowie gegebenenfalls eine rot-weiße Signalflagge und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine weißleuchtende, rotabblendbare Handlaterne bei sich führen.

(9) Meldungen und Aufträge sind wörtlich und deutlich zu wiederholen; bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.

§ 50

Rangiersignale

(1) Beim Rangieren mit Schienentriebfahrzeugen und Straßenkraftfahrzeugen sind die Rangiersignale der Eisenbahn-Signalordnung anzuwenden. In den anderen Fällen gelten die Bestimmungen der §§ 51 bis 57.

(2) Den Auftrag, eine Rangierbewegung auszuführen, hat der Rangierleiter mündlich oder durch Rangiersignale zu geben. Zu jeder Rangierbewegung, bei der ein Weichenwärter beteiligt ist, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Weichenwärters abzuwarten. Der Weichenwärter erteilt die Zustimmung durch Lichtsperrsignal — Ve 4 b, Vorrücksignal — Ve 6, Zuruf, Fernsprecher oder bei Tage durch Hochheben des Armes, bei Dunkelheit durch Hochhalten einer weißleuchtenden Laterne. Die Weichenwärter dürfen Rangiersignale Ra 1 — Wegfahren — und Ra 2 — Herkommen — nur dann anwenden, wenn sie bei einzeln fahrenden Lokomotiven, für die das Fehlen einer Begleitung ausdrücklich zugelassen ist, selbst Rangierleiter sind. In diesem Fall haben die Weichenwärter die Rangiersignale hör- und sichtbar zu geben.

(3) Rangiersignale sind gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn und mit einem Arm, bei Signal Ra 3 mit beiden Armen, zu geben. Dementsprechend müssen die Rangiersignale auch hörbar und sichtbar aufgenommen werden. Das Signal Ra 5 gilt jedoch bereits, wenn es nur sichtbar oder nur hörbar wahrgenommen wird.

Ra 1:

Wegfahren

(das Triebfahrzeug oder das Straßenkraftfahrzeug soll in der Richtung vom Signalgeber wegfahren)

a) mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton ———
und

b) mit dem Arm

bei Tage: senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten;
bei Dunkelheit: senkrechte Bewegung der weißleuchtenden Handlaterne von oben nach unten.

Ra 2:

Herkommen

(das Triebfahrzeug oder das Straßenkraftfahrzeug soll in der Richtung zum Signalgeber fahren)

a) mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei mäßig lange Töne — —
und

b) mit dem Arm

bei Tage: langsame waagerechte Bewegung des Armes vor dem Körper hin und her;

bei Dunkelheit: langsame waagerechte Bewegung der weißleuchtenden Handlaterne vor dem Körper hin und her.

Zu den Signalen Ra 1 und Ra 2:

Bilden die Standorte des Signalgebers und des Signalempfängers eine zur Rangierfahrtrichtung senkrechte oder nahezu senkrechte Linie, so ist der Auftrag mündlich zu geben. Verboten die Umstände mündliche Auftragserteilung, so ist die Richtung mit dem Arm oder der Signalflagge anzuzeigen.

Ra 3:

Aufdrücken

(das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge aufdrücken — zum Loshängen, Ankuppeln usw.)

a) mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei kurze Töne schnell hintereinander u u
und

b) mit den Armen

bei Tage: beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern;

bei Dunkelheit: wie am Tage, in der einen Hand eine weißleuchtende Handlaterne.

Ra 4:

Abstoßen

(nur in solchen Fällen, in denen das Abstoßen ausdrücklich genehmigt ist)

a) mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei lange Töne und ein kurzer Ton ——— ——— u
und

b) mit dem Arm

bei Tage: zweimal eine waagerechte Bewegung des Armes vom

Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten;

bei Dunkelheit: die gleiche Bewegung mit einer weißleuchtenden Handlaterne.

Ra 5:

Halt

a) mit der Mundpfeife oder dem Horn drei kurze Töne schnell hintereinander u u u

und

b) mit dem Arm

bei Tage: kreisförmige Bewegungen des Armes;

bei Dunkelheit: kreisförmige Bewegungen mit der weißleuchtenden Handlaterne.

(4) Nach dem An- und Abkuppeln dürfen Aufträge zur Ausführung einer Rangierbewegung erst gegeben werden, wenn der Rangierer aus dem Gleis getreten ist.

(5) Wenn die Länge einer Rangierabteilung oder andere Gründe dem Lokomotivführer die Aufnahme der Rangiersignale erschweren, so bestimmt der Rangierleiter einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe. Der Lokomotivführer ist hiervon zu verständigen.

(6) Bei Dunkelheit leuchtet der am Schluß einer Rangierabteilung befindliche Rangierer mit seiner Laterne in der Fahrtrichtung.

(7) Wenn der Rangierleiter die Bewegung einer geschobenen Rangierabteilung nicht vollständig übersehen kann, muß sich neben dem Gleis vor dem ersten der geschobenen Wagen oder auf diesem Wagen ein Rangierer befinden, der auf die Fahrbahn achtet und den Rangierleiter durch Zuruf oder Signale verständigt.

(8) Bei Dunkelheit muß sich neben dem Wagen, an den anzufahren ist, ein Rangierer mit weißleuchtender Laterne aufstellen und den Wagen anleuchten.

(9) Nähert sich die Rangierabteilung den auf demselben Gleis stillstehenden Fahrzeugen, so hat der Rangierleiter durch Hochheben eines Armes bzw. bei Dunkelheit der weißleuchtenden Laterne und Zuruf der Anzahl der Wagenlängen den Abstand des Spitzenwagens der Rangierabteilung von dem im Gleis stehenden Wagen dem Lokomotivführer anzugeben. Bei erschwelter Signalaufnahme ist gemäß Abs. 5 zu verfahren.

§ 51

Bewegen von Fahrzeugen

(1) Alle Bewegungen sind so vorsichtig auszuführen, daß Verletzungen von Personen und Beschädigungen von Fahrzeugen, Ladungen, Bahnanlagen usw. vermieden werden. Das Bewegen von Fahrzeugen durch Greifer der Krane oder ähnliche Hebevorrichtungen oder durch Lokomotiven mittels Seile, Ketten oder loser Stempel u. dgl. ist unzulässig.

Straßenkraftfahrzeuge dürfen zum Rangieren nur mit besonderer Genehmigung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht im Einvernehmen mit der zuständigen Arbeitsschutzinspektion verwendet werden.

(2) Die Geschwindigkeit darf im allgemeinen 15 km/h bei Lokomotivkraft und 5 km/h bei Seilzuganlagen, Straßenkraftfahrzeugen, Eisenbahnkranen oder Zugtieren nicht übersteigen. Die durch besondere Kennzeichen vorgeschriebenen örtlichen Einschränkungen der Geschwindigkeit sind streng einzuhalten.

(3) Vor und während jeder Rangierbewegung haben die Rangierleiter und die am Rangierdienst Beteiligten festzustellen, daß die Rangierwege frei, die Weichen, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen und die sonstigen rangiertechnischen Einrichtungen, wie Gleisbremsen, Antriebe u. dgl., richtig gestellt sind und daß bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaussteht oder sich in gefahrdrohender Weise nähert. Es ist darauf zu achten, daß kein Wagen unbeabsichtigt über das Grenzzeichen einer etwaigen Weiche am anderen Ende des Gleises gelangt.

§ 52

Rangieren mit Lokomotiven

(1) Die Anschlußbahnlokomotive ist stets so aufzustellen, daß sie nicht über das Grenzzeichen zusammenlaufender Gleise hinausragt. Sie ist nur langsam an die Fahrzeuge anzusetzen, jeder Anprall ist zu vermeiden. Die Bremse der Lokomotive muß vor Dienstbeginn auf ihre Brauchbarkeit untersucht werden.

(2) Vor jedem Ingangsetzen der Lokomotive sowie vor Befahren von Wegübergängen, der Gleise an Laderampen und in sonst notwendigen Fällen ist das Achtungssignal mit der Dampfpeife oder Hupe zu geben. Vor dem Befahren von Wegübergängen ist außerdem — soweit vorhanden — das Läutewerk der Lokomotive in Tätigkeit zu setzen. Wenn die Sicht durch besondere Umstände (Witterungsverhältnisse, unübersichtliche Gleisanlagen usw.) beschränkt ist, muß vor unbeschränkten Übergängen und in sonst notwendigen Fällen das Achtungssignal wiederholt werden.

(3) Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter müssen die Rangierlokomotiven vorn und hinten eine weißleuchtende Laterne führen. Für das rechtzeitige Anzünden der Laternen ist der Lokomotivführer verantwortlich. Ebenso trägt er bei Überführungsfahrten für das richtige Kuppeln der Lokomotive mit dem ersten Fahrzeug die volle Verantwortung.

(4) Wenn die im § 3 genannten Stellen nicht ausdrücklich bei zwingenden besonderen Verhältnissen Ausnahmen zulassen, ist es unzulässig, während der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Rangierteil vorzufahren und zwischen diesem und dem hinteren, abgehängten, nachlaufenden Rangierteil eine Weiche umzustellen (abschnepfern).

(5) Während der Bedienung der Anschlußbahn durch die Deutsche Reichsbahn darf keine Gefährdung durch Rangierfahrten der Anschlußbahnlokomotive eintreten. Diese Lokomotive muß sich während dieser Zeit außerhalb der von der Deutschen Reichsbahn zu befahrenden Gleise befinden. Schutzmaßnahmen gegen gleichzeitige Fahrten sind in der Dienstordnung festzulegen.

§ 53

Rangieren mit Straßenkraftfahrzeugen

a) Allgemeines

(1) Der Rangierleiter hat alle Beteiligten, insbesondere den Kraftfahrzeugführer, über die auszuführenden Arbeiten zu unterrichten. Er hat dem Kraftfahrzeugführer den Auftrag zum Anfahren bzw. zum Halten mündlich oder durch Rangiersignale zu geben. Während der Rangierbewegung hat sich der Rangierleiter wegen des Motorgeräusches gut sichtbar für den Kraftfahrzeugführer aufzustellen, damit dieser die Rangiersignale einwandfrei aufnehmen kann. Er hat einen geeigneten Hemmschuh bereitzuhalten, um zu verhindern, daß der Eisenbahnwagen weiter rollt als beabsichtigt; gegebenenfalls ist während des Rangierens die Handbremse des Eisenbahnwagens zu besetzen.

(2) Auf Gleisen mit einer Neigung bis 5 ‰ (1 : 200) dürfen Eisenbahnwagen mit einem Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladung) bis 90 t bewegt werden, wenn das Gesamtgewicht des Straßenkraftfahrzeuges mindestens 3500 kg beträgt. Das Kraftfahrzeug muß eine Hinterachslast von mindestens 2500 kg haben und soll mit einer Vierradbremse ausgerüstet sein. Voraussetzung hierbei ist, daß die Fahrbahn nicht schmierig ist oder sonst zum Rutschen des Kraftfahrzeuges Anlaß gibt. Bei einer Neigung über 5 ‰ bis 10 ‰ (1 : 100) darf das Gesamtgewicht der Eisenbahnwagen (Eigengewicht und Ladung) nur 30 t betragen. Bei einer solchen Neigung hat der Rangierleiter stets einen geeigneten Hemmschuh zum sofortigen Auflegen bereitzuhalten. Auf größeren Neigungen als 10 ‰ darf mit Straßenkraftfahrzeugen nicht rangiert werden.

(3) Die Eisenbahnwagen dürfen nur langsam bis zu der im § 51 Abs. 2 genannten Geschwindigkeit in Gang gesetzt werden.

(4) Zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahnwagen darf sich während der Bewegung niemand aufhalten.

(5) Bei Dunkelheit müssen die Gleise und die Fahrbahn des Straßenkraftfahrzeuges während des Rangierens ausreichend beleuchtet sein.

(6) Während der Bedienung durch die Deutsche Reichsbahn und solange Anschlußbahnlokomotiven in den Gleisen rangieren, darf mit Straßenkraftfahrzeugen nicht rangiert werden.

b) Mit Seilzug

(7) Das Kraftfahrzeug darf nicht im Gleis, sondern nur daneben fahren. Der Kraftfahrzeugführer hat während der Fahrt einen sicheren Abstand vom Gleis zu halten. Der Winkel, unter dem das Seil am Wagen angreift, darf höchstens 30 Grad zur Wagenlangseite betragen.

(8) Beim Rangieren mit Straßenkraftfahrzeugen müssen mindestens zwei Personen mitwirken, von denen die eine das Kraftfahrzeug führt, die zweite als Rangierleiter die notwendigen Aufträge erteilt und das Ein- und Aushängen des Seilhakens vornimmt.

(9) Das Seil, das zum Rangieren benutzt wird, muß mindestens 5 m lang sein und die erforderliche Festigkeit besitzen; es muß sich stets in brauchbarem Zustande befinden und darf niemals über die zu befahrende Schiene gelegt werden.

(10) Das Seil muß in der Zugvorrichtung eine wirksame Federung (Druckfeder) haben, damit ein ruckweises Anfahren des Eisenbahnwagens vermieden wird. Es ist darauf zu achten, daß das Zugseil sich nicht an Schwellenschrauben, Schutzpfosten oder anderen Hindernissen festsetzt.

(11) Seile sind nur an den Seilösen oder Kopfträgern, nicht dagegen an Achsgabeln, Achsbuchsen, Rungen, Trittbrettern und anderen Teilen des Eisenbahnwagens, die dadurch einer Beschädigung ausgesetzt wären, einzuhängen. Ebenso ist das Einhängen des Seilhakens am Zughaken des Wagens zu unterlassen, weil das Seil in diesem Falle eine Schiene der Fahrtrichtung kreuzen und dies insofern eine Gefahr mit sich bringen würde, als ein schlaffes Seil vom Wagenrad erfaßt werden könnte.

(12) Bei Rollfahrzeugbetrieb darf der Seilhaken nur an der Seite des Rollfahrzeuges im Rollfahrzeugrahmen, keinesfalls aber am aufgebockten Fahrzeug eingehängt werden.

(13) In der Nähe des eingehängten Seiles darf sich niemand aufhalten. Ein sich bewegendes Seil darf nicht mit bloßer Hand angefaßt werden.

(14) Der Führer des Kraftfahrzeuges darf keinesfalls im Verlauf der Wagenbewegung die Gleise, auf denen sich die zu versetzenden Wagen bewegen, mit seinem Fahrzeug kreuzen.

c) Mit Steifkupplung

(15) Straßenkraftfahrzeuge mit Steifkupplung (Stangenkupplung) dürfen zum Bewegen von Eisenbahnwagen nur dort verwendet werden, wo die Gleise eingepflastert sind. Das Straßenkraftfahrzeug hat dabei in Gleismitte zu fahren. Die Steifkupplung muß gegen Herausspringen aus dem Zughaken des Eisenbahnwagens gesichert sein. Schieben mit ungesicherter Steifkupplung ist unzulässig. Die Kuppelstangen müssen mindestens 2 m lang sein und mit rot-weißem Warnanstrich versehen werden.

(16) Beim Rangieren mit Straßenkraftfahrzeugen müssen mindestens zwei Personen mitwirken, von denen die eine das Kraftfahrzeug führt, die zweite als Rangierleiter die notwendigen Aufträge erteilt und das Ein- und Aushängen der Steifkupplung vornimmt. Dieses darf nur bei Stillstand der Fahrzeuge geschehen.

§ 54

Rangieren mit Seilzuganlagen

(1) Die Anlage darf nur von dem damit beauftragten und hierfür geprüften Bahnbetriebspersonal bedient werden. Beim Rangieren mit Seilzuganlagen müssen mindestens zwei Personen mitwirken, von denen die eine die Winde betätigt und die zweite als Rangierleiter die notwendigen Aufträge erteilt und das Ein- und Aushängen des Seilhakens vor-

nimmt. Der Rangierleiter hat einen geeigneten Hemmschuh bereitzuhalten, um zu verhindern, daß der Wagen weiter rollt als beabsichtigt; er darf den Hemmschuh jedoch nicht in der Nähe des gespannten Seiles auslegen; gegebenenfalls ist während des Rangierens die Handbremse des Eisenbahnwagens zu besetzen.

(2) Vor dem Ingangsetzen ist zu prüfen, ob das Seil sorgfältig über die Führungsrollen gelegt ist und alle beweglichen Teile in Ordnung sind. Das Seil muß die erforderliche Festigkeit besitzen und sich stets in brauchbarem und betriebsfähigem Zustande befinden. Es darf niemals über die zu befahrende Schiene gelegt werden.

(3) Zwischen Seil und Haken, der am Eisenbahnfahrzeug eingehängt wird, muß eine wirksame Federung (Druckfeder) eingeschaltet sein, damit ein ruckweises Anfahren des Wagens vermieden wird. Es ist darauf zu achten, daß das Zugseil sich nicht an Schwellenschrauben, Schutzpfosten oder anderen Hindernissen festsetzt.

(4) Der Haken muß so beschaffen sein, daß er sich bei entspanntem Seil leicht vom Wagen lösen läßt. Er ist in die Seilösen an der Seite des Wagens so einzuhängen, daß das Seil keine Schiene der Fahrtrichtung kreuzt. Fehlen Ösen, so ist das Seil an dem in der Fahrtrichtung hinteren Ende oder an der Langseite des Wagens so anzubringen, daß keine Beschädigung des Wagens eintreten kann. Das Einhängen von Seilen an Achsgabeln, Achsbuchsen, Rungen, Trittbrettern und anderen Teilen des Wagens, die dadurch einer Beschädigung ausgesetzt wären, ist nicht zulässig. Ebenso ist das Einhängen des Seiles am Zughaken zu unterlassen. Bei Rollfahrzeugbetrieb darf der Seilhaken nur an der Seite des Rollfahrzeuges im Rollfahrzeugrahmen, keinesfalls aber am aufgebockten Fahrzeug eingehängt werden.

(5) Die Gleise, auf denen Wagen mit Seilzuganlage bewegt werden, müssen von der Antriebsstelle aus zu übersehen sein, anderenfalls sind Vermittlungsposten aufzustellen.

(6) Der Rangierleiter hat alle Beteiligten, insbesondere den Bediener der Seilwinde, über die auszuführenden Arbeiten zu unterrichten. Er gibt dem Bediener den Auftrag

a) zum **A n f a h r e n**

bei Tage: durch Hochheben eines Armes,

bei Dunkelheit: durch Hochheben einer weißleuchtenden Laterne
und

durch ein Achtungssignal mit der Mundpfeife oder dem Horn ein mäßig langer Ton —;

b) zum **A n h a l t e n**

am Tage: kreisförmige Bewegungen des Armes,

bei Dunkelheit: mit der weißleuchtenden Laterne
und

durch Haltsignale mit der Mundpfeife oder dem Horn drei kurze Töne schnell hintereinander u u u.

Wenn es die örtlichen Verhältnisse bedingen, kann zum Anfahren und Anhalten eine andere Art der Verständigung angewendet werden.

(7) Ein sich bewegendes Seil darf mit bloßer Hand nicht angefaßt werden. In seiner Nähe darf sich niemand aufhalten. Die zu bewegendem Wagen dürfen nur langsam in Bewegung gesetzt werden. Die Reibungskupplung ist allmählich einzurücken.

(8) Auf Gleisen mit einer Neigung bis 2,5‰ (1 : 400) dürfen Wagen-
gruppen bis zu 10 Achsen bewegt werden. Wagengruppen über 10 Achsen können bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z. B. gute Übersichtlichkeit) und entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Anhalten durch das Seilzuggetriebe) mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen im Einvernehmen mit der zuständigen Arbeitsschutzinspektion zugelassen werden. Für das Rangieren auf Gleisen, die stärker als 2,5‰ (1 : 400) geneigt sind, werden die Sicherheitsmaßnahmen in jedem Einzelfall durch die im § 3 genannten Stellen im Einvernehmen mit der zuständigen Arbeitsschutzinspektion festgesetzt.

(9) Der Antriebsraum der Seilzuganlage muß auch bei Stillstand unter Aufsicht bleiben oder verschlossen werden.

(10) Bei Benutzung während der Dunkelheit ist die Anlage ausreichend zu beleuchten.

(11) Während der Bedienung durch die Deutsche Reichsbahn und solange Anschlußlokomotiven in diesen Gleisen rangieren, darf die Seilzuganlage nicht benutzt werden. Das Seil ist rechtzeitig vorher einzuziehen.

(12) Beim Rangieren über Wegübergänge sind diese solange durch einen Sicherungsposten zu sperren, wie das Seil auf dem Wegübergang liegt. Ist der Wegübergang beschränkt, so müssen die Schranken während dieser Zeit geschlossen bleiben.

§ 55

Rangieren mit Zugtieren

(1) Mit dem Führen der Zugtiere dürfen nur Personen betraut werden, die mit dem Rangieren und der Behandlung der Zugtiere vertraut sind. Die Zugtiere dürfen nicht vor dem Wagen im Gleis, sondern müssen neben dem Gleis geführt werden.

(2) Der Zugtierführer hat während der Rangierbewegung einen sicheren Abstand vom Gleis zu halten. Zwischen den Zugtieren und dem Eisenbahnwagen darf sich während der Fahrt niemand aufhalten.

(3) Beim Rangieren mit Zugtieren müssen mindestens zwei Personen mitwirken, von denen die eine die Zugtiere führt, die andere als Rangierleiter die notwendigen Aufträge erteilt und das Ein- und Aushängen des Seilhakens vornimmt.

(4) Das Seil, das zum Rangieren benutzt wird, muß mindestens 5 m lang sein und die erforderliche Festigkeit besitzen; es muß sich stets in brauchbarem Zustande befinden und darf niemals über die zu befahrende Schiene gelegt werden.

(5) Während der Bewegung des Eisenbahnwagens ist darauf zu achten, daß das Zugseil sich nicht an Schwellenschrauben, Schutzpfosten oder anderen Hindernissen festsetzt.

(6) Seile sind nur an den Seilösen oder Kopfträgern einzuhängen, nicht dagegen an Achsgabeln, Achsbuchsen, Rungen, Trittbrettern oder anderen Teilen des Wagens, die dadurch einer Beschädigung ausgesetzt wären. Ebenso ist das Einhängen des Seilhakens am Zughaken des Wagens zu unterlassen. Bei Rollfahrzeugbetrieb darf der Seilhaken nur an der Seite des Rollfahrzeuges im Rollfahrzeugrahmen, keinesfalls aber am aufgebockten Fahrzeug eingehängt werden.

(7) Der Rangierleiter hat gemäß § 49 Abs. 3 Buchst. a, insbesondere den Zugtierführer, über die auszuführenden Arbeiten zu unterrichten. Er hat dem Zugtierführer den Auftrag zum Anfahren usw. sowie zum Halten mündlich zu geben. Um die gemäß § 49 Abs. 5 erforderliche Sichtverbindung zu gewährleisten, ist nötigenfalls ein Zwischenposten aufzustellen. Der Rangierleiter hat einen geeigneten Hemmschuh bereitzuhalten, um zu verhindern, daß der Wagen weiter rollt als beabsichtigt; gegebenenfalls ist während des Rangierens die Handbremse des Eisenbahnwagens zu besetzen.

(8) In der Nähe des eingehängten Seils darf sich niemand aufhalten. Ein sich bewegendes Seil darf mit bloßer Hand nicht angefaßt werden.

(9) Auf Gleisen mit einer Neigung bis 2,5 ‰ (1 : 400) dürfen Wagen mit einem Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladung) bis 90 t bewegt werden, über 90 t Gesamtgewicht kann das Bewegen von Wagen bei besonderen örtlichen Verhältnissen und entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen mit Genehmigung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht im Einvernehmen mit der zuständigen Arbeitsschutzinspektion zugelassen werden. Für das Rangieren auf Gleisen, die stärker als 2,5 ‰ (1 : 400) geneigt sind, werden die Sicherheitsmaßnahmen in jedem Einzelfall durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht im Einvernehmen mit der zuständigen Arbeitsschutzinspektion festgesetzt.

(10) Im Verlauf der Wagenbewegung dürfen die Gleise mit den Zugtieren nicht gekreuzt werden.

(11) Bei Dunkelheit müssen das Gleis und der Laufweg der Zugtiere ausreichend beleuchtet sein.

(12) Während der Bedienung durch die Deutsche Reichsbahn und während des Rangierens mit Triebfahrzeugen darf in den Gleisen nicht mit Zugtieren rangiert werden.

§ 56

Rangieren mit Menschenkraft

(1) Das Bewegen von Eisenbahnwagen mittels anderer Wagen durch Anpuffern ist unzulässig.

(2) Soweit notwendig, dürfen Wagen von Hand nur in solcher Zahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, daß sie durch

Menschenkraft, durch Anziehen der Handbremse oder durch andere zugelassene Bremsmittel in der Gewalt behalten werden können. Fahrzeuge dürfen nur an den Seiten geschoben werden; im Gleis oder rückwärts zu gehen, Fahrzeuge durch Anstemmen gegen die Puffer, durch Ziehen an der Kupplung, an den Pufferscheiben oder durch Einstecken von Stangen zwischen die Speichen zu bewegen oder aufzuhalten, ist nicht zulässig. Zum Antrieb benutzte Brechstangen dürfen nur zwischen Schiene und Radreifen der hinteren Räder angesetzt werden.

- (3) a) Beschäftigte des Anschließers, die nicht zum Bahnbetriebspersonal gehören, dürfen zum Bewegen von Wagen mit Menschenkraft nur mit Zustimmung des Rangierleiters zugezogen werden; sie sind zuvor auf die Unfallgefahren aufmerksam zu machen und nach den Arbeitsschutzanordnungen zu unterweisen.
- b) Als Rangierleiter für solche Bewegungen können Brigadiers, Vorarbeiter usw. verpflichtet werden; sie gelten in diesem Falle als Ortsaufsichtsführender und sind für die sichere Durchführung der Rangierbewegungen verantwortlich. Sie sind durch den Anschlußbahnleiter oder einen von ihm beauftragten Bahnbetriebsbeschäftigten zu unterweisen und bei schwierigen Verhältnissen zu prüfen. Dabei ist auch die Arbeitsschutzanordnung 352 zu berücksichtigen. In die Dienstordnung ist ein entsprechender Hinweis aufzunehmen.
- (4) Beim Bewegen der Wagen während der Dunkelheit ist die Anlage ausreichend zu beleuchten.
- (5) Die Verwendung von Einradschiebern und von Handseilwinden gilt als Handbetrieb.

§ 57

Rangieren mit sonstigen Rangiermitteln

Das Rangieren mit Antriebsmitteln, die nicht in den §§ 52 bis 56 genannt sind, bedarf der Genehmigung durch die im § 3 genannten Stellen.

§ 58

Kuppeln von Fahrzeugen

(1) Gleichzeitig bewegte Fahrzeuge müssen miteinander gekuppelt sein. Die unbenutzte Kupplung muß stets in den Kupplungshaken eingehängt sein. Beim Trennen der Fahrzeuge sind zuerst die Luftabsperrhähne zu schließen und dann hintereinander die Bremskupplung und die Hauptkupplung zu lösen. Beim Verbinden der Fahrzeuge ist dagegen zuerst die Hauptkupplung und dann die Bremskupplung einzuhängen. Nicht verbundene Luftschläuche müssen stets in die Schlauchhalter eingehängt werden.

(2) Der Rangierer hat sich in dem freien Raum zwischen den Fahrzeugen so aufzustellen, daß er seitlich zur Kupplung steht; er muß zum Kuppeln beide Hände frei haben.

Bremsbesetzung

(1) Es dürfen nur brauchbare Handbremsen besetzt werden. Vorzugsweise sind die Bremsen beladener Wagen zu besetzen. Der Bremsbediener hat sich zuvor von ihrer Bremswirkung zu überzeugen. Werden schadhafte Bremsen vorgefunden, so ist auf beiden Seitenwänden des Wagens die Anschrift „Bremschadhaft“ mit weißer Kreide anzubringen.

(2) Statt der Handbremse kann die Druckluftbremse benutzt werden. Die Rangierabteilung darf aus einem Luft- und einem Handbremsteil bestehen. Eine vereinfachte Bremsprobe muß gemacht werden, wenn die Wagengruppe mehr Achsen hat, als gemäß Abs. 3 ohne bediente Bremse zugelassen sind.

(3) Von einer Lokomotive mit einer Leistung von 150 PS und mehr dürfen bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 15 km/h bewegt werden:

Bei einer maßgebenden Neigung bis	Ohne bediente wenn Lok ohne Druckluftbremse oder bei Ausfall derselben	Wagenbremse, wenn Lok mit betriebsfähiger Druckluftbremse ausgerüstet	Bei stärkeren Gruppen müssen eine Handbremse oder zwei Druckluftbremsen bedient werden für je weitere
1 ‰ (1 : 1000)	30 Achsen	60 Achsen	60 Achsen
2,5 ‰ (1 : 400)	20 „	40 „	40 „
5 ‰ (1 : 200)	15 „	30 „	30 „
8 ‰ (1 : 125)	10 „	20 „	20 „
10 ‰ (1 : 100)	7 „	15 „	15 „
in stärkeren Neigungen	5 „	10 „	10 „

Die maßgebende Neigung im Rangierbetrieb ist die Neigung der Verbindungslinie der beiden 400 m voneinander entfernten Punkte der Gleisanlage mit dem größten Höhenunterschied. Für Rangierabteilungen, die durch Kleinlokomotiven bewegt werden, sind die im Verwendungsbereich zulässigen Wagenlasten im Führerstand der Kleinlokomotive angeschrieben. Im Rangierdienst ist die Kleinlokomotive in der Lage, diese Last selbst abzubremesen.

(4) a) Wenn abgestoßen werden darf, muß in der abgestoßenen Wagengruppe mindestens der zehnte Teil der Achsen bediente Bremsen haben, doch dürfen Gruppen bis zu 10 Achsen ohne bediente Bremse abgestoßen werden.

b) Wenn Wagen ablaufen dürfen, brauchen in einer Wagengruppe bis zu 6 Achsen Bremsen nicht bedient zu werden. Ist eine ablaufende Wagengruppe stärker, so muß mindestens der zehnte Teil der Achsen bediente Bremsen haben.

c) Erfordern örtliche Verhältnisse zu Buchstaben a und b eine stärkere Bremsbesetzung, so trifft der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht die nötigen Anordnungen.

(5) Wird das Signal „Halt“ gegeben, so hat, wenn gezogen wird, der hinterste, wenn geschoben wird, der vorderste Bremser die Bremse besonders rasch anzuziehen.

(6) Die Handbremsen dürfen nicht so stark angezogen werden, daß die Räder auf den Schienen schleifen; gegebenenfalls muß die Bremse gelöst und dann wieder so weit angezogen werden, daß sich die Räder eben noch drehen.

§ 60

Abstoßen und Ablaufen von Wagen im Rangierdienst

(1) Die Wagen dürfen in der Regel nur mit angehängter Anschlußbahnlokomotive vorsichtig bewegt werden. Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist unzulässig. Der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht kann das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ausnahmsweise unter besonderen Bedingungen genehmigen. Im Falle der Genehmigung sind nachstehende Bestimmungen zu beachten.

(2) Beim Abstoßen und Ablaufen dürfen sich die Wagen nur in Abständen folgen, bei denen die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können und die Wagen grenzzeichenfrei gelaufen sind, bevor nachfolgende Wagen auf den benachbarten Gleisen eintreffen.

(3) Folgende Wagen dürfen nur abgestoßen werden oder ablaufen, wenn sie

a) mit Handbremse angehalten oder mit zwei Hemmschuhen aufgefangen werden können:

Wagen, die mit Vieh oder mit Fahrzeugen beladen sind;

Schemelwagen, die durch die Ladung allein oder zusätzlich durch Steifkupplungen oder durch einen Zwischenwagen verbunden sind;

Wagen, die mit Beklebezetteln „Vorsichtig rangieren“ gekennzeichnet sind oder die die Anschrift „Vorsichtig rangieren“ tragen (z. B. Gaswagen, Kesselwagen, Kohlenstaubbehälterwagen);

Milchwagen;

Gewichtswagen;

b) mit Handbremse angehalten werden können:

Wagen, in denen sich im Dienst befindliche Beschäftigte der Anschlußbahn sowie Begleiter von Fahrzeugen und Tieren befinden;

Wagen, die mit Pferden beladen sind;

Wagen, die noch nicht fertig be- oder entladen sind;

Wagen mit verschobener Ladung;

leere und gefüllte Topfwagen;

nicht mit Fahrzeugen beladene RRym-Wagen.

Die Handbremse ist vorher auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen. Werden zwei Hemmschuhe verwendet, so sind sie in angemessenem Abstand hintereinander entweder auf einer Schiene oder auf beiden Schienen des Gleises aufzulegen. Der hintere Hemmschuh ist zu entfernen, wenn der vordere wirkt und die Entfernung ohne Gefährdung möglich ist. Beim Rangieren mit den unter Buchstaben a und b genannten Wagen muß die Gefahr des Zusammenpralls mit anderen Fahrzeugen ausgeschlossen werden. Die Fahrzeuge müssen vor dem Heranfahren angehalten und dürfen

erst dann begedrückt werden. Wenn auf die unter Buchstaben a und b genannten Wagen andere Wagen ohne bediente Handbremse abgestoßen werden oder ablaufen, sind sie mit zwei Hemmschuhen aufzufangen, bis die Sicherung der Vorsichtswagen gegen das Auflaufen durch einen Wagen mit Handbremse, die fest angezogen ist, gewährleistet ist. Vor und nach den unter Buchstaben a und b genannten Wagen muß beim Ablaufen ein größerer Abstand als bei den anderen Wagen bleiben.

(4) Bei ungünstigem Wind ist das Abstoßen je nach den örtlichen Verhältnissen mit besonderer Vorsicht auszuführen oder ganz zu unterlassen.

(5) Folgende Fahrzeuge dürfen weder abgestoßen werden noch ablaufen, und auf sie dürfen auch andere Fahrzeuge weder abgestoßen werden noch ablaufen:

Wagen, die mit Reisenden besetzt sind;

unbesetzte Personenwagen;

Wagen mit gelber Flagge;

Wagen mit Pulverflagge;

Wagen mit Giftflagge;

Wagen, die die bahnseitige Anschrift tragen „Nicht abstoßen, nicht ablaufen lassen“;

Wagen ohne Drehschemel mit Ladung aus langen Schienen oder Betonrundeisen, die auf zwei oder mehr Wagen aufliegt;

Kranwagen;

kalte Lokomotiven und andere Triebfahrzeuge;

Schwerfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 90 t;

RRym-Wagen, die mit Fahrzeugen beladen sind.

§ 61

Auffahren von Weichen

Weichen dürfen nicht aufgefahren werden (Befahren vom Herzstück aus bei nicht richtiger Lage der Weichenzungen). Ist dennoch eine Weiche aufgefahren worden, so darf sie erst wieder befahren werden, nachdem ihr betriebssicherer Zustand durch den Weichenbediener festgestellt ist. Der Anschlußbahnleiter ist von jedem Auffahren einer Weiche zu verständigen.

§ 62

Befahren von Auflaufgleisen und Auflaufweichen

(1) Auflaufgleise und Auflaufweichen dürfen nur von zweiachsigen Wagen mit einem Achsstand bis zu 8 m und von Anschlußbahnlokomotiven befahren werden.

(2) a) Das Befahren ist ferner für alle Wagen mit zweiachsigen Drehgestellen gestattet.

b) Die Regelkupplungen dürfen nicht verwendet werden. Die Wagen müssen unter sich und mit der Anschlußbahnlokomotive durch besondere Kupplungsvorrichtungen so verbunden werden, daß ein Berühren der Puffer beim Ziehen und Schieben der Fahrzeuge nicht eintreten kann. Kuppelstangen müssen etwa 1,4 m

lang sein. Bei Drehgestellwagen ist die Bremszugstange abzukuppeln; die Drehgestellketten sind auszuhängen.

- c) Wagen mit einem Achsstand von mehr als 6,5 m bis 8,0 m sind einzeln zu bewegen. Müssen ausnahmsweise mehrere Wagen geschoben werden, so dürfen leichte Fahrzeuge nicht zwischen schweren Fahrzeugen laufen.
- d) Die Geschwindigkeit darf höchstens 5 km/h betragen.
- e) Die Fahrschienen, Auflaufschienen und Leitschienen sind stets gut zu ölen.

(3) Sollen Wagen mit drei- oder mehrachsigen Drehgestellen, Anschlußbahnlokomotiven mit mehr als zwei Achsen oder Wagen mit einem Achsstand von mehr als 8 m die Auflaufgleise und Auflaufweichen befahren, so ist hierzu die Genehmigung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht vorher einzuholen.

§ 63

Aufhalten von Wagen

(1) Das Aufhalten von Wagen geschieht durch Anziehen der Handbremse, bei Wagen ohne Bremse durch Auslegen von Hemmschuhen. Hemmschuhe sind in solchem Abstand vor den im Gleis stehenden Wagen auszulegen, daß die bewegten Wagen mit Sicherheit vor diesen zum Stillstand kommen.

(2) Es dürfen nur Hemmschuhe verwendet werden, die für die jeweilige Schienenform bestimmt sind; ihre Höhe darf das Maß von 130 mm über Schienenoberkante nicht überschreiten. Hemmschuhe haben in der Regel feste Führung; sie dürfen daher nicht auf breitgefahrenen Schienen und nicht vor anliegenden Weichenzungen oder Herzstücken aufgelegt werden. Auch sind sie nicht unmittelbar vor Schienenstößen aufzulegen. Beschädigte Hemmschuhe, insbesondere solche mit aufgebogenen oder abgebrochenen Spitzen, die die sichere Wirkung beeinträchtigen, dürfen nicht verwendet werden. Die Rangierer sind für die Pflege und das Schmieren der Hemmschuhe verantwortlich. Im übrigen ist die „Dienstvorschrift für die Benutzung, Unterhaltung und Verwaltung der Hemmschuhe“ (Dienstvorschrift 418 der Deutschen Reichsbahn) entsprechend anzuwenden.

(3) Bremsknüppel dürfen zum Aufhalten von Wagen nicht verwendet werden.

§ 64

Sicherung stillstehender Fahrzeuge

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern, wenn sie nicht im weiteren Verlauf des Rangiergeschäftes noch bewegt werden müssen. Sie sind stets zu sichern, wenn die Neigung der Gleise mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) beträgt oder wenn die Bauart der Wagen (Rollenachslager) oder starker Wind befürchten lassen, daß die Fahrzeuge in Bewegung geraten können.

(2) Nicht durch eigene Kraft bewegungsfähige Fahrzeuge sind durch Anziehen der Handbremse, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen oder, wenn Handbremsen nicht vorhanden sind, durch Radvorleger oder Sperr-

hölzer festzulegen. Das Anlegen der Druckluftbremse, das Auflegen von Steinen, Holz- oder Eisenteilen usw. auf die Schienen ist wegen der Entgleisungsgefahr unzulässig. Mit Hemmschuhen dürfen Wagen nur festgelegt werden, wenn Handbremse, Radvorleger oder Sperrhölzer, die durch die Speichen eines Räderpaares gesteckt werden, hierfür nicht vorhanden sind.

(3) Wenn ausnahmsweise beim Be- oder Entladen, bei Reparaturarbeiten an den Gleisanlagen oder in sonstigen begründeten Fällen das Abstellen von Wagen in einer stärkeren Neigung als 2,5 ‰ (1 : 400) notwendig wird, so müssen die Wagen durch Anziehen der Handbremse und durch Auflegen von Radvorlegern festgelegt werden. Außerdem sind die Wagen für die Dauer des vorübergehenden Abstellens durch einen Beschäftigten des Anschließers besonders zu bewachen. Das Abstellen darf nur für die unbedingt nötige Zeitdauer erfolgen. Das längere Abstellen von Wagen auf Gleisen mit einer stärkeren Neigung als 2,5 ‰ (1 : 400) ist unzulässig.

(4) Lokomotiven und Triebwagen müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind; dies gilt auch für angeheizte Dampflokomotiven oder an die Füllanlage angeschlossene feuerlose Dampflokomotiven.

(5) Beim Aufstellen von Wagen und Wagengruppen vor einem Grenzzeichen, einem Wegübergang oder einer sonstigen freizuhaltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß sich die Wagen infolge Streckens der Pufferfedern oder Anstoßens anderer Wagen noch bewegen können.

§ 65

Rangieren über unbeschränkte Wegübergänge

(1) Vor Befahren unbeschränkter Wegübergänge mit erheblichem Verkehr hat sich ein Sicherheitsposten gut sichtbar auf dem Überweg aufzustellen und die Wegbenutzer durch Zuruf oder Haltzeichen so lange zu warnen, bis der Wegübergang von Eisenbahnfahrzeugen geräumt ist. Das Haltzeichen ist am Tage durch Hochheben eines Armes — Achtung — und anschließend durch seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme quer zur Verkehrsrichtung — Halt — zu geben. Zum Haltzeichen ist eine rot-weiße Signalflagge zu benutzen. Bei Dunkelheit, Nebel oder anderen die Sicht beeinträchtigenden Witterungsverhältnissen, z. B. starkem Regen, Staub, Schneefall oder Hagel, ist eine rot-geblendete Laterne zu verwenden, die von oben nach der Seite zu schwenken ist.

(2) Die Rangierabteilung hat vor einem Überweg der im Abs. 1 genannten Art zu halten. Der Rangierleiter darf das Rangiersignal zur Weiterfahrt erst geben, wenn ihm der Sicherheitsposten die Zustimmung erteilt hat.

(3) An den übrigen unbeschränkten Wegübergängen sind die Bewachung und das Halten der Rangierabteilung nicht nötig.

(4) Vor und bei Befahren des unbeschränkten Wegüberganges hat der Lokomotivführer gemäß § 52 Abs. 2 zu verfahren. Beim Verschieben von Wagen mit Seilzuganlagen ist § 54 Abs. 12 zu beachten.

Weichendienst

(1) Für jede Weiche ist eine Grundstellung vorzusehen. Die Grundstellung der ortsbedienten Weichen wird am Gewicht des Stellhebels kenntlich gemacht. Bei Weichenböcken, deren Stellhebel um eine waagerechte Achse drehbar ist, wird das Gewicht derart je zur Hälfte schwarz und weiß gestrichen, daß die schwarze Hälfte dem Erdboden zugekehrt ist und die Grenze zwischen schwarz und weiß waagrecht liegt, wenn die Weiche in Grundstellung steht. Bei Weichenböcken, deren Gewichtshebel um eine senkrechte Achse drehbar ist, wird die Unterteilung so vorgenommen, daß bei Grundstellung der Weiche der schwarzgestrichene Teil des Gewichts der Weiche zugekehrt ist. Bei den Gleissperren und den Gleisperrsignalen gilt in der Regel die Sperrlage und in Ausnahmefällen die Freilage als Grundstellung.

(2) Die Gleissperren sind in der Sperrlage verschlossen zu halten. Die Schlüssel zu den Gleissperren dürfen nur von den hierzu Verpflichteten entnommen werden. Nach dem Rangieren sind sämtliche Schlüssel an gesicherter Stelle am Schlüsselbrett in dem dazu bestimmten Raume aufzubewahren. Der damit beauftragte Bahnbeschäftigte ist für die sichere Aufbewahrung der Schlüssel verantwortlich. Ob Gleissperren in der Freilage zu verschließen sind, ist örtlich festzulegen.

(3) a) Die Weichen dürfen nur von den damit Beauftragten gestellt werden. Wenn die Weichen keinem Weichenwärter zugewiesen sind, obliegt ihre Bedienung dem Rangierpersonal oder dem Heizer bzw. Beimann. Vor jedem Umstellen einer Weiche hat der Bahnbeschäftigte sich zu überzeugen, daß die Gleise bis zum Grenzzeichen frei sind und das Gleis, für das sie gestellt wird, befahren werden kann. Der Hebel ist langsam umzulegen und so fest anzudrücken, daß die Zunge vollständig anliegt.

b) Wenn beim Rangieren eine ortsbediente Weiche ohne Spitzenverschluß gegen die Spitze befahren werden soll, ist besonders zu prüfen, ob die Zunge vollständig anliegt. Die ortsbedienten Weichen ohne Spitzenverschluß sind durch einen senkrechten roten Eckanstrich im weißen Halbkreis des Stellgewichts zu kennzeichnen.

c) Weichen, die nach Beendigung des Rangierens wieder in die Grundstellung gebracht werden müssen, sind in der Dienstordnung besonders anzugeben. An jeder Weiche ist die Weichennummer anzuschreiben, und zwar bei Weichen mit Signalkörper an diesem, bei Weichen ohne Signalkörper am weiß gestrichenen Teil des Stellgewichts.

(4) Kurz vor bewegten Fahrzeugen und unter Fahrzeugen dürfen Weichen und Gleissperren nicht umgestellt werden.

(5) Die als Weichenwärter verpflichteten Beschäftigten haben ständig die Weichen auf ihre Betriebssicherheit zu prüfen, von Schmutz, Schnee, Eis usw. zu reinigen und sich zu überzeugen, daß die Schrauben an den Weichteilen und Herzstücken fest angezogen, die Gleitstühle

gereinigt und geschmiert sind und die zugehörigen Signalvorrichtungen die richtige Stellung einnehmen. Bei Dunkelheit sind, soweit erforderlich, während des Rangierens die Signallaternen der Gleissperren und in Betracht kommenden Weichen zu erleuchten. Weichen, Gleissperren und Spurrillen sind ständig frei von Steinen, Sand, Schnee, Eis, Wasser usw. zu halten.

C. Zugbetrieb

§ 67

Bilden der Züge

(1) Bei der Zusammenstellung eines Zuges ist von dem Rangierleiter, Zugführer, Wagenmeister und den weiteren beteiligten Beschäftigten darauf zu achten, daß

- a) nur Wagen eingereiht werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind;
- b) die zulässige Achsenzahl nicht überschritten wird;
- c) die Wagen in der vorgeschriebenen Reihenfolge eingestellt werden;
- d) die erforderlichen Bremsen vorhanden, in gutem Zustand und auf den Zug möglichst gleichmäßig verteilt und die Bremsumstell-einrichtungen richtig eingestellt sind;
- e) die Wagen vorschriftsmäßig gekuppelt werden;
- f) der Pufferstand innerhalb folgender Grenzen liegt:

Puffermitte über Schienen- oberkante	Puffermitte über Schienenoberkante	
mindestens 940 mm,	mindestens 650 mm	} bei 1,000-m- Spurweite
höchstens 1065 mm,	höchstens 750 mm	
bei Wagen mit Übergangs- brücken mindestens 980 mm;	mindestens 500 mm	} bei 0,750-m- Spurweite;
	höchstens 600 mm	

- g) die Fahrzeuge lauffähig sind;
- h) die seitwärts aufschlagenden Wagentüren und Klappen geschlossen und klappbare Stirn- und Seitenwände von Güterwagen in die richtige Lage gebracht und durch ihre Feststellvorrichtung gesichert sind, wobei beladene Güterwagen der Gattung RRym mit heruntergeklappten Seitenwänden in die Züge eingestellt werden dürfen, wenn wegen der Ladung die Seitenwände nicht hochgestellt werden können und die heruntergeklappten Seitenwände gesichert festgelegt sind;
- i) die seitlichen Schiebetüren unbeladener gedeckter Wagen geschlossen und festgestellt, bei nassen Wagen durch den Schließhaken offengehalten sind;
- k) Klapprungen hochgestellt und gesichert, Spannketten verbunden und die Luken der gedeckten Wagen gegen das Eindringen von Nässe geschlossen sind;
- l) die Vorschriften über die Beladung befolgt sind und besonders bei elektrischem Betrieb das Berühren der Fahrleitung durch heraus-

ragende Teile der Ladung oder durch ihre Abdeckung ausgeschlossen ist;

m) an den Schluß nur ein Wagen gestellt wird, an dem die Schlußsignale ordnungsgemäß angebracht werden können.

(2) a) Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst oder in beladenem Zustand durch einen Zwischenwagen verbunden sind, müssen in den hinteren Teil des Zuges eingestellt werden. Die höchstzulässige Zahl der Wagenpaare ist in der Dienstordnung festzulegen.

b) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit Ladungen, die sich in der Längsrichtung leicht verschieben können, sowie Wagen mit ungewöhnlicher Kupplung dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter besetzten Personenwagen eingestellt werden.

(3) Zwischen Wagen mit leicht feuerfangender Ladung und Dampflokomotiven mit Feuerung oder mit Öfen geheizten Wagen sollen möglichst vier andere Wagen eingestellt werden. Zugschlußlaternen oder sonstige brennende Signallaternen dürfen an offenen Wagen mit solcher Ladung nicht angebracht werden. Feuergutwagen, Gasbehälterwagen und Behälterwagen mit brennbaren Flüssigkeiten gehören nicht zu den Wagen mit leicht feuerfangender Ladung. Die leicht feuerfangenden (leicht entzündbaren) Güter sind der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in der Fassung der Anordnung Nr. 20 vom 11. Februar 1957 zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (GBl. II S. 88) zu entnehmen.

(4) Über die Beförderung von Wagen mit explosiven Stoffen und Gegenständen sowie mit Gegenständen, die mit explosiven Stoffen geladen sind, trifft der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht besondere Bestimmungen.

(5) Die Achsdrücke der Fahrzeuge dürfen den Achsdruck, welcher auf der zu befahrenden Anschlußbahn zugelassen ist, nicht übersteigen.

(6) Eine arbeitende Kleinlokomotive darf nur in einen Zug eingestellt werden, der keine andere Zugkraft enthält. Eine nicht arbeitende Kleinlokomotive darf nur am Schluß eines Zuges mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h laufen.

§ 68

Kuppeln der Fahrzeuge in Zügen

(1) Die Fahrzeuge sind so zu kuppeln, daß sich die Puffer berühren, wenn die Wagen im geraden Gleis stehen.

(2) Beim Kuppeln werden zuerst die Schraubenkupplungen eingehängt, dann die Bremsschläuche, Heizzschläuche, elektrischen Heiz- und Steuerkupplungen verbunden und die Absperrhähne geöffnet. Vor dem Ankuppeln der Lokomotive ist ihr Luftabsperrrahn kurz zu öffnen. Entkuppelt wird in umgekehrter Reihenfolge.

(3) Die unbenutzten Kupplungen und Notketten müssen aufgehängt sein. Die entkuppelten Schläuche sind in die Halter einzuhängen oder mit der Leerkupplung zu verschließen.

§ 69

Gattung und Stärke der Züge

(1) Züge, die überwiegend der Güterbeförderung dienen, gelten als Güterzüge, diejenigen, die überwiegend der Personenbeförderung dienen, als Personenzüge.

(2) Die Stärke der Züge richtet sich nach der Zuggattung, der Bremsart, der Fahrgeschwindigkeit, den Neigungsverhältnissen und der Länge der Kreuzungsgleise, falls solche benutzt werden.

(3) Die Höchstachsenzahl darf betragen:

bei Güterzügen 120 Wagenachsen, 60 Wagenachsen,
 bei Personenzügen 60 Wagenachsen $\left\{ \begin{array}{l} 60 \text{ Wagenachsen bei Luftbremsung,} \\ 40 \text{ Wagenachsen bei Heberleinbremse.} \end{array} \right.$

§ 70

Ausrüstung der Züge mit Bremsen

(1) Außer den Bremsen an dem Triebfahrzeug und am Tender müssen in Zügen soviel bediente Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die aus der nachstehenden Bremstafel zu berechnenden Brems Hundertstel erreicht werden. Die Bremstafel gilt nur für Druckluftbremsung und Handbremsung. In luftgebremsten Zügen müssen alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein.

Bremstafel

Neigung in ‰ im Verhältnis		Bei einer zugelassenen Fahrgeschwindigkeit bis zu						km/h
		15	20	25	30	35	40	
		erforderliche Brems Hundertstel						
0	1 : ∞	6	6	6	8	12	18	
1	1 : 1000	6	6	6	9	13	19	
2	1 : 500	6	6	7	10	15	21	
3	1 : 333	6	6	8	11	16	22	
4	1 : 250	6	6	9	12	17	24	
5	1 : 200	6	7	10	14	18	25	
6	1 : 166	7	8	11	15	20	26	
7	1 : 143	7	9	12	16	21	28	
8	1 : 125	8	10	13	17	22	29	
10	1 : 100	10	12	15	19	25	32	
12	1 : 83	12	14	18	22	28	35	
14	1 : 71	14	17	20	24	30	38	
16	1 : 62	17	19	22	27	33	41	
18	1 : 55	19	21	25	30	36	44	
20	1 : 50	21	23	27	32	39	47	
22	1 : 45	23	26	30	35	41	50	
25	1 : 40	26	29	33	39	46	54	
30	1 : 33	31	35	40	46	53	62	
35	1 : 28	37	41	46	53	61	70	
40	1 : 25	43	47	53	60	69	79	

Die bei den einzelnen Neigungen und zulässigen Geschwindigkeiten angegebenen Zahlenwerte stellen die Bremsgewichte in Tonnen dar, die für je 100 t Gesamtzuggewicht mindestens vorhanden sein müssen (Brems-hundertstel). Bei der Ermittlung der Brems-hundertstel ist folgendes zu beachten:

- a) Für Geschwindigkeiten und Neigungen zwischen den in der Brems-tafel aufgeführten Angaben sind die Brems-hundertstel durch Zwischenschaltung zu ermitteln.
- b) Die maßgebende Neigung ist die Neigung der Verbindungslinie der beiden 2000 m voneinander entfernten Punkte der Strecke mit dem größten Höhenunterschied. Ist die so ermittelte Neigung stärker als 10 ‰ (1 : 100), so ist an Stelle des Maßes von 2000 m ein solches von 1000 m anzuwenden. Ergibt die Verbindungslinie vom Beginn des verfügbaren Bremsweges zu dem Hauptsignal oder einer Deckungsscheibe ein stärkeres Gefälle, so ist dieses die maßgebende Neigung

- c) Für Fahrten in der Waagerechten und im Gefälle gelten die Brems-hundertstel für die Höchstgeschwindigkeit.

Für Fahrten in Steigungen sind zu ermitteln:

1. die Brems-hundertstel für die Waagerechte bei der in der Stei-gung jeweils zugelassenen Geschwindigkeit,
2. die Brems-hundertstel unter Annahme, daß die Fahrt nicht in der Steigung, sondern in einem gleich starken Gefälle mit einer Ge-schwindigkeit von 15 km/h stattfindet.

In jedem Falle ist der größere der beiden gemäß Ziff. 1 oder 2 be-rechneten Werte zu nehmen.

(2) Dem beteiligten Bahnbetriebspersonal sind die gemäß Abs. 1 erforder-lichen Mindestbremswerte durch den Fahrplan oder in anderer Weise bekanntzugeben.

(3) Das Gesamtzuggewicht besteht aus dem Betriebsgewicht der Loko-motive und dem Gesamtgewicht der Güterwagen einschließlich ihrer Ladungen; bei Personenwagen tritt an Stelle des Gewichtes der Ladungen das Reisegewicht (Reisegewicht in Tonnen = Zahl der Sitzplätze durch 10).

(4) Das vorhandene Bremsgewicht eines Zuges setzt sich zusammen aus den Bremsgewichten der einzelnen zu befördernden Fahrzeuge und den Bremsgewichten der arbeitenden Triebfahrzeuge mit ihren Tendern. Eine träge Bremse oder eine Bremse, die sich von selbst gelöst hat, darf auf das Bremsgewicht des Zuges nicht angerechnet werden.

(5) Wenn das Luftbremsgewicht nicht aus der Anschrift am Güter-wagen zu ersehen ist, sind als Durchschnittsgewicht 10 t anzurechnen.

(6) Bei Handbremsung sind folgende Durchschnittsgewichte anzu-rechnen:

1. für Personenwagen, deren sämtliche Achsen gebremst werden, Eigen-gewicht des Wagens, jedoch höchstens 26 t,

2. für dreiachsige Personenwagen mit ungebremster Mittelachse 0,7 des Eigengewichtes des Wagens, jedoch höchstens 26 t,
3. für Güterwagen aller Art und Güterzuggepäckwagen das Gesamtgewicht des Wagens einschließlich der Ladung,
4. für jede gebremste Tenderachse eines nicht zu den arbeitenden Lokomotiven gehörigen Tenders 6 t.

Die Bremser sind möglichst gleichmäßig auf den Zug zu verteilen. Vorzugsweise sind die Bremsen schwer beladener Wagen zu besetzen.

(7) Die Berechnung der im Zug vorhandenen Bremswerte hat durch den Zugführer zu erfolgen. Die vorhandenen Brems Hundertstel errechnen sich aus der Formel:

$$\text{vorhandene Brems Hundertstel} = \frac{\text{vorhandenes Bremsgewicht} \times 100}{\text{vorhandenes Zuggewicht.}}$$

In der Dienstordnung ist festzulegen, ob und welche Aufschreibungen für die Feststellung der Bremswerte vom Zugführer zu führen sind.

(8) Der letzte oder vorletzte Wagen muß eine wirkende Bremse haben. Wenn der letzte Wagen keine wirkende Bremse hat, darf er nicht mit Fahrgästen besetzt werden.

(9) Über das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer stärkeren Neigung als 40 ‰ (1 : 25) werden die erforderlichen Sicherheitsvorschriften von dem Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht erlassen. Das gleiche gilt auch für Bahnen von außergewöhnlicher Bauart.

§ 71

Bremsprobe

(1) Die Bremsprobe zeigt an, ob die Druckluft ungehindert bis zum Zugschluß gelangt und ob die Bremsen richtig anlegen und lösen.

(2) Die Bremsprobe ist an den Zügen in der Regel vom Zugführer auszuführen.

(3) Die Bremsprobe an der Lokomotive und am Tender hat der Lokomotivführer auszuführen.

(4) Es wird zwischen „voller Bremsprobe“ und „vereinfachter Bremsprobe“ unterschieden.

(5) Die volle Bremsprobe wird auf dem Anfangsbahnhof des Zuges mit dem Führerbremssventil der Lokomotive oder der Prüfvorrichtung einer ortsfesten Druckluftbremse ausgeführt. Dabei ist folgendes zu beachten:

- a) Der die Bremsprobe ausführende Bahnbeschäftigte überzeugt sich zunächst, ob alle Bremsen gelöst sind. Ist dies nicht der Fall, gibt er das Signal zum Lösen. Auf das Signal „Bremsen anlegen“ wird eine Betriebsbremsung ausgeführt, indem der Druck in der Hauptluftleitung um höchstens 0,5 kg/cm² vermindert wird.
- b) Der die Bremsprobe ausführende Bahnbeschäftigte geht am Zuge entlang und prüft, ob die Bremsklötze aller eingeschalteten Bremsen

fest anliegen. Trifft dies nicht zu, so muß er die Ursache ermitteln und nötigenfalls die Signale zum wiederholten Lösen und Bremsen geben. Handelt es sich um eine träge Bremse oder hat sich eine Bremse von selbst wieder gelöst, so bleibt die Bremse eingeschaltet, gilt aber nicht als wirkend.

- c) Hat der die Bremsprobe ausführende Bahnbeschäftigte die unter Buchst. b vorgeschriebene Prüfung beendet, gibt er am anderen Zugende das Signal „Bremsen lösen“. Der Führerbremshel wird zunächst kurze Zeit in die Schnellbremsstellung gelegt, um die Hauptluftleitung auszublauen. Das nun folgende Lösen der Bremsen wird durch einen Füllstoß eingeleitet, indem der Führerbremshel schnell in die Füllstellung gedreht wird. Dort bleibt er je nach der Länge des Zuges einige Sekunden lang liegen und wird dann unter dauernder Beobachtung des Leitungsdruckmessers langsam gegen die Fahrtstellung zurückgezogen. Erst wenn sich dabei zeigt, daß der Regeldruck von 5 kg/cm^2 in der Hauptluftleitung unverändert bleibt, ist der Führerbremshel endgültig in der Fahrtstellung zu lassen. Kann der Regeldruck nicht gehalten werden, so sind größere Undichtheiten in den Bremsrichtungen des Zuges vorhanden, die noch vor der Abfahrt beseitigt werden müssen.
- d) Sobald der die Bremsprobe ausführende Bahnbeschäftigte erkennt, daß sich die Bremsklötze des letzten Bremswagens von den Rädern abgehoben haben, geht er wieder am Zuge entlang und prüft, ob auch alle übrigen Bremsen durch die Erhöhung des Drucks in der Hauptluftleitung gelöst sind. Bleibt eine Bremse trotz zweimaligen Bremsens und Lösens angezogen, so ist sie auszuschalten und dann durch die Lösevorrichtung zu lösen. Es ist unzulässig, eine Bremse eingeschaltet zu lassen, die durch das Führerbremshel nicht gelöst werden konnte.
- e) Wenn alle eingeschalteten Bremsen gelöst sind, ist die Bremsprobe beendet. Der die Bremsprobe ausführende Bahnbeschäftigte meldet dem Lokomotivführer und dem Zugführer — soweit dieser nicht die Bremsprobe selbst ausführte — „Bremse in Ordnung“.
- (6) Die vereinfachte Bremsprobe beschränkt sich auf die Prüfung der Bremse des letzten durchgehend gebremsten Fahrzeuges und auf die Bremsen aller neu an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossenen Fahrzeuge. Die vereinfachte Bremsprobe wird durchgeführt:
- a) nach dem vorübergehenden Ab- oder Wiederankuppeln der Zug- oder der Vorspannlokomotive an den Zug und nach dem Abkuppeln der Vorspannlokomotive,
- b) wenn Fahrzeuge aus dem Zug ausgesetzt wurden oder wenn die Hauptluftleitung aus einem anderen Grunde getrennt oder wenn ein Luftabsperrhahn vorübergehend geschlossen war,
- c) nach dem Einstellen oder Anhängen von Fahrzeugen, die an die Hauptluftleitung angeschlossen wurden.
- Im übrigen gelten die Bestimmungen für die volle Bremsprobe entsprechend auch für die vereinfachte Bremsprobe.

(7) Von der Bremsprobe ist abzusehen, wenn Fahrzeuge am Schluß des durchgehend gebremsten Zuges oder Zugteiles abgehängt werden.

§ 72

Zugsignale

(1) Die Züge müssen Signale führen, die bei Tag den Schluß, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß erkennen lassen.

(2) Auf eingleisigen Strecken, auf denen alle Züge eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h erreichen, darf das vereinfachte Zugschlußsignal verwendet werden.

§ 73

Zugpersonal

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal. Der Führer eines Triebwagens und der Bediener einer Kleinlokomotive gelten im Sinne des Fahrdienstes als Lokomotivführer.

(2) Arbeitende Dampflokomotiven müssen während der Fahrt mit einem Lokomotivführer und einem Heizer besetzt sein. Die im § 3 genannten Stellen können die Besetzung der Lokomotiven ohne Feuerung und solcher mit Feuerung im Einvernehmen mit der Bezirks-Arbeitsschutzinspektion mit dem Führer allein zulassen, wenn einem Zugbegleiter die Möglichkeit gegeben ist, den Zug zum Stillstand zu bringen.

(3) Die Züge, mit Ausnahme einzeln fahrender Lokomotiven und Triebwagen, sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen. Ausnahmen sind mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen zulässig.

(4) Das Zugpersonal ist während der Fahrt dem Zugführer unterstellt.

(5) Bei Zügen ohne Zugbegleiter oder bei Zügen, deren Zugbegleiter zum Zugführerdienst nicht befugt ist, gilt der Lokomotivführer als Zugführer.

§ 74

Zugnummer, Fahrplan

(1) Jeder Zug erhält eine Zugnummer. Es werden unterschieden:

- a) Regelzüge, die nach dem allgemeinen, im voraus für einen längeren Zeitraum festgelegten Fahrplan täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen gefahren werden;
- b) Sonderzüge, die auf besondere Anordnung gefahren werden, entweder in einem im voraus festgelegten Plan (Bedarfszüge) oder nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Plan. Dazu gehören auch Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und sonstige Züge, soweit sie nicht als Regelzüge gefahren werden.

(2) Die Verkehrszeiten der Züge sind in Fahrplänen festzulegen. In den Fahrplänen für das Zugpersonal müssen für jeden Zug Abfahrts-, Ankunfts- und Durchfahrtszeiten auf den Betriebsstellen, Lokomotivgattung,

Zugnummer, Höchstgeschwindigkeit, Last und erforderliche Mindestbremshundertstel enthalten sein.

(3) In der Dienstordnung ist zu regeln, an welche Stellen die Fahrpläne zu verteilen sowie Sonderzüge und der Ausfall von Zügen bekanntzugeben sind.

§ 75

Zugfolge, Zugmeldeverfahren, sonstige betriebliche Meldungen und Aufträge

(1) Bei eingleisigem Betrieb darf ein Zug erst abgelassen werden, wenn feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Betriebsstelle durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist. Auf Bahnen, auf denen mit mehr als 15 km/h gefahren wird, darf kein Zug — abgesehen von Störungen (Abs. 4) — von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgefahrte Zug sich unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet.

(2) Zur Wahrung der Bestimmungen im Abs. 1 ist in der Dienstordnung ein Zugmeldeverfahren festzulegen. Für die Abwicklung des Zugmeldeverfahrens und für die Durchführung des Zugbetriebes sind Zugfolge- und Zugmeldestellen zu bestimmen. In der Dienstordnung ist zu bestimmen, ob und wo die Meldungen eingetragen werden müssen. Auf Bahnstrecken, wo nur ein Triebfahrzeug verwendet wird, kann vom Zugmeldeverfahren mit Genehmigung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht abgesehen werden.

(3) Die Verständigung über die Zugfolge hat durch Fernsprecher oder Fernschreiber zu erfolgen. Auf Strecken mit Streckenblock wird das Rückmelden durch das Rückblocken ersetzt.

(4) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug mit der Weisung zu vorsichtiger Fahrt ab- oder durchgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgefahrte Zug auf der nächsten zur Kreuzung geeigneten Betriebsstelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleis nicht zu erwarten ist.

(5) Mündlich oder fernmündlich gegebene Meldungen und Aufträge sind wörtlich und deutlich zu wiederholen, bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.

§ 76

Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge

(1) Die Signale für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges dürfen nur durch den Fahrdienstleiter selbst oder in dessen ausdrücklichem in jedem einzelnen Fall zu erteilenden Auftrag durch einen anderen Bahnbetriebsbeschäftigten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden.

(2) Bevor ein Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges auf Fahrt gestellt oder die Fahrt auf andere Weise zugelassen wird, ist zu prüfen, ob der Fahrweg frei ist und seine Weichen, Gleissperren usw. richtig stehen. Über das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen

des Signals oder für die Zulassung der Fahrt verantwortliche Beschäftigte unterrichtet sein. Von der Prüfung der Stellung darf bei den Weichen, Gleissperren usw. abgesehen werden, die von einem für den Fahrweg gültigen Signal abhängig sind. Liegt für die bevorstehende Einfahrt eines Zuges ein Hindernis vor und ist ein Einfahrsignal nicht vorhanden, ist der Zug durch Schutzhaltssignal zum Halten zu bringen.

(3) Haltsignale dürfen von Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden. Die Aufträge können schriftlich, mündlich oder fernmündlich erteilt werden. Die örtlichen Anordnungen sind in der Dienststörung zu geben.

(4) Mit Zustimmung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht können an Stelle von Einfahrsignalen Trapeztafeln aufgestellt werden. Vorstehende Bestimmungen gelten dann für die Einfahrt entsprechend.

(5) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Bahnbetriebsbeschäftigten abfahren.

§ 77

Fahrordnung

(1) Auf zweigleisigen Strecken ist rechts zu fahren; Ausnahmen genehmigt der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht.

(2) Für Bahnen mit zweigleisigen Strecken bestimmt der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht, welche Maßnahmen zu treffen sind, wenn ein Gleis ausnahmsweise gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung befahren werden muß. Diese Bestimmungen sind in die Dienststörung aufzunehmen.

(3) Nach Bedarf ist eine Fahrordnung aufzustellen, aus der die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge ersichtlich ist.

§ 78

Fahrgeschwindigkeit

(1) Die Fahrgeschwindigkeit darf im allgemeinen bei Betrieb mit Lokomotiven und Triebwagen 15 km/h nicht übersteigen. Höhere Geschwindigkeiten sind mit Genehmigung der im § 3 genannten Stellen zulässig.

(2) Die größten zulässigen Geschwindigkeiten in Krümmungen unter 100 m Halbmesser sind im Einzelfall von den im § 3 genannten Stellen festzusetzen.

(3) Für das Befahren von Gleisabschnitten, die aus einem besonderen Grunde regelmäßig langsamer befahren werden müssen, ist die zulässige Geschwindigkeit von den im § 3 genannten Stellen zu bestimmen. Bei außerplanmäßiger Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit ist das Zugpersonal zu verständigen.

(4) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so ist gemäß § 84 Abs. 6 zu verfahren.

(5) Wenn für das Befahren unbewachter Wegübergänge aus Sicherheitsgründen Geschwindigkeitsermäßigung oder zunächst Halt vor dem Überweg erforderlich ist, dann ist dies in der Dienstordnung vorzuschreiben.

§ 79

Sperrung von Gleisen, Sperrfahrten

- (1) Ein Gleis der freien Strecke wird gesperrt:
 - a) zur Ausführung von Bauarbeiten,
 - b) zum Einfassen von Zügen als Sperrfahrten und von Fahrzeugen gemäß § 82,
 - c) für Fahrten mit Lademaßüberschreitung im Nachbargleis,
 - d) bei Unfällen und Betriebsstörungen.
- (2) Über die Gleissperrung haben sich die beteiligten Betriebsstellen zu verständigen.
- (3) Alle Signale, durch die Fahrten in das gesperrte Gleis zugelassen werden können, sind in der Haltstellung festzulegen. Wo dies nicht möglich ist, sind die gesperrten Gleise durch Schutzhaltssignale abzugleichen.
- (4) Züge, die in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden, sind als Sperrfahrten zu bezeichnen. Soweit für die Sperrfahrten von vornherein keine besonderen Fahrpläne festgelegt sind, ist der Auftrag zur Sperrfahrt besonders zu erteilen; die Fahrplanbedingungen sind dem Zug- und Lokomotivführer schriftlich bekanntzugeben.
- (5) Soll ein Gleis gesperrt werden, das nicht zur freien Strecke gehört, dann sind die beteiligten Beschäftigten hierüber zu unterrichten. Die Zugangsweichen zu diesen Gleisen sind in abweisender Stellung festzulegen. Wo dies nicht möglich ist, sind, soweit keine Gleissperrsignale vorhanden sind, Schutzhaltssignale aufzustellen.
- (6) Das Meldeverfahren bei Gleissperrungen und bei der Durchführung von Sperrfahrten ist in der Dienstordnung festzulegen.

§ 80

Beobachtung der Bahnanlagen, der Signale und des Zuges

- (1) Der Lokomotivführer hat die zu befahrende Strecke mit ihren Signalen, Kennzeichen und sonstigen Zeichen und Wegübergängen, den Zug und die Zugsignale zu beobachten und darauf zu achten, daß die zu befahrenden Gleise frei sind und bei elektrisch betriebenen Strecken die Fahrleitung in Ordnung ist. Er hat auch bei Zugfahrten auf die Stellung der Weichen zu achten.
- (2) Der Lokomotivheizer oder auf elektrischen Lokomotiven der Beibemann hat sich an der Beobachtung zu beteiligen, insbesondere beim Befahren des falschen Gleises und bei Fahrten mit Tender voran. Wenn sich der Zug einem Signal nähert, müssen alle anderen Arbeiten hinter der Signalbeobachtung zurückstehen. In Krümmungen hat er auf die Schlußsignale zu achten. Außergewöhnliche und wichtige Wahrnehmungen teilt er dem Lokomotivführer mit.

(3) Der Zugführer hat sich möglichst oft von dem Zustand des Zuges zu überzeugen und auf die Signale zu achten, solange ihm dies seine sonstigen Dienstgeschäfte gestatten und soweit es von seinem Platz aus möglich ist.

(4) Die übrigen Zugbegleiter beteiligen sich ebenfalls an der Beobachtung der Strecke, der Signale und des Zuges.

§ 81

Arbeitszüge

(1) Arbeitszüge dürfen beim Halt auf freier Strecke nicht getrennt werden. Ausnahmen kann der Anschlußbahnleiter für jeden Einzelfall besonders genehmigen. Er hat dann zugleich die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vorzuschreiben; diese können sein: Fahren der Lokomotive auf Talseite, Verbot gleichzeitigen Bewegens getrennter Zugteile oder Festsetzung eines Mindestabstandes, ausreichende Bremsbesetzung in jedem Zugteil, Bewachung der ohne Lokomotive abgestellten Fahrzeuge, Sicherung durch Radvorleger usw.

(2) Auf zweigleisigen Strecken darf nur auf der gleisfreien Seite ein- und ausgestiegen werden. Auf den inneren Gleisen mehrgleisiger Strecken muß vor dem Aussteigen ein Sicherheitsposten aufgestellt werden. Auf der freien Strecke dürfen die Wagentüren nach einem Nachbargleis zur Entladung und Beladung nur geöffnet werden, wenn es für den Zugverkehr gesperrt ist. Auf den Gleisen, die nicht zur freien Strecke gehören, und auf den inneren Gleisen mehrgleisiger Strecken ist das Öffnen der Türen nur zulässig, wenn der Betrieb auf dem Nachbargleis dadurch nicht gefährdet wird. Nötigenfalls ist auch dieses Gleis zu sperren.

§ 82

Bewegen und Stehenlassen einzelner Fahrzeuge ohne Lokomotive auf freier Strecke

Regelfahrzeuge dürfen im allgemeinen ohne Lokomotive nicht auf die freie Strecke gebracht oder dort aufgestellt werden. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Anschlußbahnleiters zulässig, der dann die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen anzuordnen hat.

§ 83

Schieben und Nachschieben von Zügen

(1) Ohne Triebfahrzeuge an der Spitze dürfen Züge bis zu einer Geschwindigkeit von 15 km/h geschoben werden:

- a) in Störungsfällen,
- b) zur Bedienung von Gruben und ähnlichen Anlagen,
- c) bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wie Spitzkehren, Fahren u. dgl.
- d) als Arbeitszüge.

(2) Auf Strecken, die stärker geneigt sind als 40 ‰ (1 : 25), muß sich das Triebfahrzeug stets auf der Talseite befinden.

(3) Das Spitzenfahrzeug ist mit einem Bahnbetriebsbeschäftigten zu besetzen, der ein Signalhorn oder eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne mitführt. Beim Befahren unbeschränkter Wegübergänge muß er außerdem mit einer weithin tönenden Glocke ausgerüstet sein.

(4) Wenn keine sichere Verständigung mit dem Lokomotiv- oder Triebwagenführer möglich ist, sind Zwischenposten einzuschalten.

(5) Züge mit Triebfahrzeugen an der Spitze dürfen innerhalb der gemäß § 78 zugelassenen Geschwindigkeitsgrenze bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h nachgeschoben werden:

- a) bei der Abfahrt,
- b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischenliegenden, schwächer steigenden oder waagerechten Strecken – die Strecken sind in der Dienstordnung zu bezeichnen –,
- c) bei eintretendem dringendem Bedürfnis.

(6) 2 nachschiebende Lokomotiven sind stets miteinander zu kuppeln. Mit mehr als 2 Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden. Nachschiebende Lokomotiven, die mit dem Zug gekuppelt sind, dürfen auch in Gefällen am Zug verbleiben.

(7) Züge mit Schemelwagen, die durch die Ladung allein oder zusätzlich durch Steifkupplung oder durch einen Zwischenwagen verbunden sind, dürfen nicht nachgeschoben werden. Ebenso dürfen Züge, in denen Ladungen von langen Schienen oder Betonrundeisen auf 2 oder mehr Wagen ohne Drehschemel aufliegen, nicht nachgeschoben werden.

(8) Einer Schiebelokomotive dürfen bis zu 10 Achsen, aber nicht mehr als 3 Wagen angehängt werden; der letzte muß eine bediente Bremse haben.

(9) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

(10) Geschobene und nachgeschobene Züge haben die nach der Eisenbahn-Signalordnung vorgeschriebenen Signale zu führen.

(11) Beim Betrieb mit Rollfahrzeugen darf nicht geschoben oder nachgeschoben werden. In Sonderfällen können die im § 3 genannten Stellen Ausnahmen zulassen.

§ 84

Besondere Vorkommnisse

(1) Erkennt das Zugpersonal, daß eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, so hat es bei Zügen mit durchgehender Bremse diese sofort zu betätigen, bei Zügen und Zugteilen ohne durchgehende Bremse mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Bedienung der Bremsen zu veranlassen.

(2) Wird bei Zügen mit durchgehender Bremse von dem Lokomotivführer das Notsignal gegeben, so haben die Zugbegleiter vom Wagen aus die durchgehende Bremse in Tätigkeit zu setzen und außerdem im ganzen Zug möglichst rasch alle erreichbaren Handbremsen anzuziehen, ohne jedoch die Wagendächer zu besteigen.

(3) Bei einer Zugtrennung sind im hinteren Teil sofort alle erreichbaren Handbremsen anzuziehen. Es ist alles zu vermeiden, was den vorderen Zugteil vorzeitig anhalten könnte, solange der abgerissene Teil dem vorderen folgt.

(4) Entgleisen Wagen in einem Zug, so sind die dahinter befindlichen Handbremsen fest anzuziehen. Die Bremsen vor den entgleisten Wagen dürfen dagegen nur soweit angezogen werden, daß die Kupplungen eben noch gespannt bleiben. Züge, in denen alle Wagen an die Druckluftbremse angeschlossen sind, sind vorsichtig zum Halten zu bringen.

(5) Wird die Druckluftbremse vom Wagen aus in Tätigkeit gesetzt, so hat auch der Lokomotivführer sofort zu bremsen. Nach dem Anhalten ist das Notbremsventil wieder zu schließen.

(6) Wird die Druckluftbremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf der Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit handgebremst weiterfahren oder, wenn es zweckmäßig ist, zurücksetzen; in diesem Falle jedoch nur mit Zustimmung des die Zugfolge regelnden Bahnbetriebsbeschäftigten. Für die Weiterfahrt oder Rückfahrt mit Handbremse muß folgendes Handbremsgewicht im Wagenzug vorhanden sein:

auf Strecken mit einer maßgebenden Neigung

bis 5 ‰ (1 : 200)	5	Bremshundertstel
über 5 ‰ (1 : 200) bis 10 ‰ (1 : 100)	10	„
über 10 ‰ (1 : 100) bis 25 ‰ (1 : 40)	20	„
über 25 ‰ (1 : 40)	30	„

Vor Antritt der Weiter- oder Rückfahrt müssen die Druckluftbremsen entleert und die zu bedienenden Handbremsen auf festes Anliegen der Bremsklötze durch Abklopfen geprüft werden. Die Bremsen sind nach der Bremsprüfung und während der Fahrt nur so weit zu lösen, daß beim Wiederanziehen die volle Bremswirkung in kürzester Zeit erreicht wird. Ist das für die Weiter- oder Rückfahrt des Zuges erforderliche Handbremsgewicht im Wagenzug nicht vorhanden, so muß der Zug stehenbleiben. Die Lokomotive darf nicht vom Zug getrennt werden. Alle vorhandenen Handbremsen sind fest anzuziehen. Der Zugführer meldet den Vorfall an den die Zugfolge regelnden Bahnbetriebsbeschäftigten. Dieser hat für Abhilfe zu sorgen.

(7) Hält ein Zug auf freier Strecke aus besonderem Anlaß und ist Hilfe durch die Zugbegleiter erforderlich, so gibt der Lokomotivführer das Notsignal. Sind Nachbargleise infolge des besonderen Anlasses unfahrbar geworden oder muß dies besonders bei Dunkelheit angenommen werden, so müssen sie mit größter Beschleunigung abgeriegelt werden, indem der Heizer sich nach vorn begibt und in einer Entfernung, die dem auf der

Strecke gültigen Bremsweg entspricht, Knallkapseln legt, die der Lokomotivführer mitzuführen hat. Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter hat der Heizer eine rotabgeblendete Handlaterne mitzuführen und die vorderen Lokomotivlaternen rot abzublenden. Der Lokomotivführer beobachtet die vorgelegene Strecke und wiederholt bei Annäherung eines Zuges mehrmals das Notsignal. Ein Zugbegleiter hat beim Halten die rückgelegene Strecke zu beobachten und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit der rotabgeblendeten Handlaterne nach rückwärts zu leuchten. Wegen der Abriegelung von Nachbargleisen hat er wie der Heizer zu verfahren. Ist außer den Zugbegleitern weitere Hilfe erforderlich, so hat sie der Zugführer bei dem die Zugfolge regelnden Bahnbetriebsbeschäftigten schnellstens anzufordern.

(8) Wenn während der Fahrt ein Wagen in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich zum Halten zu bringen und für die Sicherheit der Reisenden und der Ladungen zu sorgen. Sodann ist zu versuchen, das Feuer an Ort und Stelle zu löschen oder wenigstens seine Ausbreitung zu hindern, es sei denn, der Zugführer hält die Bekämpfung des Brandes auf dem nächsten Bahnhof für zweckmäßiger. Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke mit Rücksicht auf die Fahrleitung möglichst abzukürzen. Mit der Bekämpfung des Feuers ist in der Regel erst auf dem nächsten Bahnhof zu beginnen. Hierbei ist wegen der Lebensgefahr durch die eingeschaltete Leitung beim Spritzen größte Vorsicht geboten. Das Abschalten und Erden der Fahrleitung ist so schnell wie möglich zu veranlassen, wenn der brennende Wagen nicht sogleich auf ein Gleis ohne Fahrleitung gebracht werden kann. Die besonderen technischen Sicherheitsvorschriften für elektrischen Zugbetrieb sind in der Dienstordnung festzulegen.

D. Kleinwagenfahrten

Kleinwagenfahrten

§ 85

(1) Kleinwagenfahrten sind auf den Gleisen, die nicht zur freien Strecke gehören, wie Rangierfahrten durchzuführen.

(2) Kleinwagenfahrten auf der freien Strecke sind nur mit Genehmigung des für die Regelung des Zugverkehrs Verantwortlichen zulässig.

(3) Kleinwagenfahrten sind auf unbedingt notwendige Fälle, bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf dringende Fälle zu beschränken.

(4) Es ist unzulässig, Kleinwagen an Regelfahrzeuge anzuhängen.

(5) Der zum Führen des Kleinwagens Berechtigte muß mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sein. Er ist für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich. Der Kleinwagenführer muß ein Signalhorn, eine Signalflagge und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine rotblendbare brennfertige Handlaterne mit sich führen.

(6) Vor Erteilung der Genehmigung von Fahrten auf die freie Strecke hat der für die Regelung des Zugverkehrs Verantwortliche die an der Fahrt Beteiligten zu verständigen. Er darf der Fahrt erst zustimmen, wenn er sich überzeugt hat, daß das Streckengleis bis zur nächsten Zugmeldestelle von einer Zugfahrt nicht benutzt wird.

(7) Es ist nach den örtlichen Verhältnissen in der Dienstordnung festzulegen, ob für Fahrten auf der freien Strecke Fahrplananweisungen auszufertigen sind. Der Abfahrtauftrag ist dann in die Fahrplananweisung einzutragen.

(8) Der Kleinwagen hat auf jeder Zugmeldestelle zu halten und die Weiterfahrt zu beantragen.

(9) Soll eine Kleinwagenfahrt ausnahmsweise auf der freien Strecke beginnen, so darf der Kleinwagen erst eingesetzt werden, nachdem der Kleinwagenführer das Einverständnis und den Fahrtauftrag des für die Regelung der Zugfolge zuständigen Bahnbetriebsbeschäftigten erhalten hat.

(10) Müssen zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Kleinwagen auf demselben Gleis gleichzeitig verwendet werden und sind sie gekuppelt oder durch die Ladung verbunden, so gelten sie als eine Fahrt, wobei an jedem Kleinwagen die Bremse zu besetzen ist. Sonst sind die Kleinwagen während der gleichzeitigen Bewegung ausreichend voneinander entfernt zu halten. In diesem Fall muß jedes Fahrzeug einen Führer haben.

(11) Das Meldeverfahren für die Sicherung der Kleinwagenfahrten auf der freien Strecke ist in der Dienstordnung nach den örtlichen Verhältnissen in Anlehnung an das Zugmeldeverfahren zu regeln.

(12) Kraftkleinwagen dürfen höchstens mit der Geschwindigkeit fahren, die für Zugfahrten zugelassen ist. Handbewegte Kleinwagen dürfen nur mit 5 km/h bewegt werden. Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist die Geschwindigkeit der Kraftkleinwagen auf die Hälfte zu ermäßigen. An unübersichtlichen Stellen ist so langsam zu fahren, daß der Kleinwagen vor plötzlich auftretenden Hindernissen rechtzeitig angehalten werden kann. An unbeschränkten Wegübergängen und an den Stellen, wo Menschen beschäftigt sind, ist ebenso zu verfahren.

(13) Hauptsignale werden für die Fahrten mit Kleinwagen nicht bedient; der Kleinwagen muß in ihrer Höhe halten, wenn ihm nicht durch das Rangiersignal die Erlaubnis zur Weiterfahrt gegeben wird. Ebenso ist vor Trapeztafeln zu verfahren. Wenn der Kleinwagenführer wegen der Entfernung oder aus anderen Gründen das Rangiersignal nicht aufnehmen kann, so darf er sich langsam der ersten Weiche nähern.

(14) Die Schranken sind bei Kleinwagenfahrten wie bei Zügen zu bedienen.

(15) Der Kleinwagen ist bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter durch das Kleinwagensignal zu kennzeichnen, d. h.

- a) auf eingleisigen Strecken nach vorn und hinten rotes Licht,
- b) auf zweigleisigen Strecken bei Fahrt auf richtigem Gleis nach vorn weißes und nach hinten rotes Licht,
- c) beim Befahren des falschen Gleises nach vorn und nach hinten rotes Licht.

(16) Beim Halten auf freier Strecke ist die Bremse fest anzuziehen und das Fahrzeug zu überwachen.

(17) Wenn Gefahr im Verzug ist oder sonst etwas Außergewöhnliches angezeigt wird, müssen Kleinwagen so schnell wie möglich aus den Gleisen, auf denen Zugfahrten stattfinden, ausgesetzt werden.

(18) Fahrbare Gleisbaugeräte, die nur auf einer Fahrschiene laufen, sind als Kleinwagen zu behandeln, wenn sie in Betriebsgleisen außerhalb einer durch örtliche Sicherheitsposten gesicherten Gleisstrecke benutzt werden.

Abschnitt V

Sondervorschriften für Grubenanschlußbahnen

§ 86

Änderung gesetzlicher Bestimmungen

Die Vorschriften für die technische Sicherheit und den Arbeitsschutz in den verschiedenen Bergbauzweigen, und zwar

im Steinkohlenbergbau (StBV) vom 15. Juli 1952 (GBl. S. 651),

im Kali- und Steinsalzbergbau (KBV) vom 20. Oktober 1952 (GBl. S. 1145),

im Erzbergbau und im Bergbau auf Steine und Erden (EStBV) vom 30. Dezember 1952 (GBl. 1953 S. 209),

im Braunkohlenbergbau (BrBV) vom 30. April 1953 (GBl. S. 873),
werden wie folgt ergänzt:

§ 216 StBV, § 205 KBV, § 207 EStBV und § 181 BrBV werden durch folgenden Abs. 4 ergänzt:

„(4) Bei Grubenanschlußbahnen haben alle im äußeren Betriebsdienst Beschäftigten vor ihrem Einsatz ihre Befähigung dem Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht nachzuweisen.“

§ 219 StBV, § 208 KBV, § 210 EStBV und § 210 Abs. 1 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen ist die Mitwirkung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht erforderlich.“

§ 220 StBV, § 209 KBV, § 211 EStBV und § 202 Abs. 1 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen trifft über die Anzahl der Wagen mit Bremsen und über die erforderlichen Bremswerte der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht nähere Bestimmungen.“

§ 221 StBV, § 210 KBV, § 212 EStBV und § 202 Abs. 2 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen gelten für die Signale an der Zugspitze und am Zugschluß die Vorschriften der Eisenbahn-Signalordnung.“

§ 222 StBV, § 211 KBV, § 213 EStBV und § 193 Abs. 2 BrBV werden durch folgende Sätze ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen müssen die zur Anwendung kommenden Signale und Kennzeichen den Bestimmungen der Eisenbahn-Signalordnung entsprechen. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht und der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion zulässig.“

§ 223 StBV, § 212 KBV, § 214 EStBV und § 196 Abs. 1 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen setzt der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht gemeinsam mit der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion die Höchstgeschwindigkeit fest.“

§ 225 Abs. 1 StBV, § 214 Abs. 1 KBV, § 216 Abs. 1 EStBV und § 195 Abs. 3 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen gelten für geschobene Züge die gemeinsamen Anordnungen des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht und der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion.“

§ 226 Abs. 2 StBV, § 215 Abs. 2 KBV, § 217 Abs. 2 EStBV und § 198 Abs. 2 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen sind die gemeinsamen Weisungen des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht und der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion zu beachten.“

§ 228 Abs. 2 StBV, § 217 Abs. 2 KBV, § 219 Abs. 2 EStBV und § 183 Abs. 6 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen sind Gleisenden durch Prellböcke zu sichern.“

§ 230 StBV, § 219 KBV, § 221 EStBV und § 183 Abs. 7 BrBV werden durch folgenden Satz ergänzt:

„Bei Grubenanschlußbahnen müssen Gegenstände aller Art, die den Fahrbetrieb gefährden können, vom Bahnkörper so weit ferngehalten werden, daß die in der Zweiten Durchführungsbestimmung vom 2. Januar 1957 zur Verordnung über die Organisation und die Aufgaben der Technischen Bahnaufsicht — Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) — (Sonderdruck Nr. 234 des Gesetzblattes) vorgeschriebenen Lichtraumprofile eingehalten werden.“

Abschnitt VI

Schlußbestimmungen

§ 87

Unterweisung des Bahnbetriebspersonals

Jedem im Anschlußbahnbetrieb Beschäftigten ist ein Abdruck der für ihn in Betracht kommenden Bestimmungen aus dieser Bau- und Betriebsordnung zum Dienstgebrauch gegen Empfangsbestätigung vom Anschließer

auszuhändigen. Der Anschlußbahnleiter ist verpflichtet, die Bahnbeschäftigten über diese Bestimmungen regelmäßig zu unterweisen und hierüber einen Nachweis zu führen.

§ 88

Ausnahmen und Abweichungen

(1) Ausnahmen und Abweichungen von den Bestimmungen dieser Bau- und Betriebsordnung bedürfen, soweit nicht den im § 3 genannten Stellen die Genehmigungsbefugnis hierzu eingeräumt ist, der Genehmigung durch den Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht.

(2) Fehlen auf einer Anschlußbahn einzelne der in dieser Bau- und Betriebsordnung vorgesehenen Einrichtungen oder enthalten sie Abweichungen und besteht dadurch eine Betriebsgefährdung, so sind diese Einrichtungen auszuführen bzw. zu ändern. Der Bevollmächtigte für Technische Bahnaufsicht kann hierfür Fristen bewilligen.

(3) Ist in dieser Bau- und Betriebsordnung dem Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht die Entscheidung vorbehalten, sind die betreffenden Anträge bei dem örtlich zuständigen Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht einzureichen.

(4) Die genehmigten Ausnahmen und Abweichungen sind in die Dienstordnung aufzunehmen.

§ 89

Anordnungen

Anordnungen auf Grund dieser Bau- und Betriebsordnung treffen, soweit keine andere Stelle ausdrücklich erwähnt ist, die Bahnaufsichtsorgane, bei Grubenanschlußbahnen im Einvernehmen mit den Technischen Bergbauinspektionen.

§ 90

Inkrafttreten

(1) Diese Durchführungsbestimmung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten alle entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere die auf diesem Gebiet erlassenen landesrechtlichen Bestimmungen, außer Kraft.

Berlin, den 2. Januar 1957

Der Minister für Verkehrswesen

Kramer

Die Anlagen 1 bis 18 befinden sich am Schluß dieses Sonderdruckes.

Muster einer Dienstordnung für die Anschlußbahnen mit eigener Betriebsführung

des VEB
 der Firma

Anschluß im Bahnhof

Anschluß in km der Eisenbahnstrecke

.....

zwischen dem Anschlußbahnhof

und Bahnhof

A. Allgemeine Bestimmungen

(1) Die Sorge um den Menschen und die Pflicht zur Erfüllung unserer Volkswirtschaftspläne verlangen von jedem Beschäftigten der Anschlußbahn hohes Verantwortungsbewußtsein, vorbildliche Arbeitsdisziplin und fachliches Können. Nur gewissenhafte, pflichtbewußte Arbeit gewährleistet den sicheren und reibungslosen Transport dringend notwendiger und wertvoller Güter unserer Volkswirtschaft zur Erfüllung der Pläne und Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung. Die Betriebssicherheit ist deshalb oberstes Gebot.

(2) Die Anschlußbahn wird von der Wagenübergabestelle an vom Anschließer mit eigenem Bahnbetriebspersonal bedient. Die Eisenbahnwagen werden durch Anschlußbahnlokomotiven — Rangierkran — Seilzuganlage — Straßenkraftfahrzeug — Zugtiere — Menschenkraft — als sonstige Rangiermittel — bewegt.

(3) Die Anschlußbahn ist in einem Lageplan dargestellt, der beim Anschlußbahnleiter einzusehen ist.

(4) Die Anschlußbahn umfaßt:

.....
 (kurze Beschreibung der Anschlußbahn)

(5) Der Anschlußbahnleiter hat für verständnisvolle Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn zu sorgen.

(6) Im Betriebsdienst der Anschlußbahn sind folgende Beschäftigte tätig:
 Anschlußbahnleiter
 Vertreter des Anschlußbahnleiters
 Lokomotivführer

Lokomotivheizer
 Bediener von Kleinlokomotiven
 Bediener von Seilzuganlagen mit maschinellem Kraftantrieb
 Führer von Straßenkraftfahrzeugen
 Führer von Zugtieren
 Rangierleiter
 Rangierer

..... } Weitere im Bahnbetriebsdienst Tätige sind hier-
 } unter aufzuführen.

(7) Das Bahnbetriebspersonal hat sich mit dem Inhalt dieser Dienstordnung eingehend vertraut zu machen und die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen.

(8) Der Alkoholgenuß ist vor Dienstbeginn und während des Dienstes streng untersagt; Trunkenheit im Dienst wird nach der Arbeitsordnung bestraft.

(9) Die eisenbahntechnische Aufsicht wird von dem Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht in wahrgenommen.

(Gilt nur für Grubenanschlußbahnen): Im Einvernehmen mit diesem übt die Technische Bezirks-Bergbauinspektion in die Mitaufsicht in bergtechnischer Hinsicht aus.

B. Besondere ergänzende Bestimmungen zur BOA

Zu § 5 Abs. 4 Buchst. b: Zugfahrten finden statt
 von
 bis

Abs. 5: Betriebsstellen sind

Abs. 6: Als Bahnhöfe gelten

Abs. 7: Die „Freie Strecke“ wird begrenzt

Abs. 8: Zugfolgestellen sind

Abs. 10: Blockstellen sind

Zu § 7 Abs. 2: Die Bahn hat eine Spurweite von

Zu § 9 Abs. 1: Die stärkste Neigung beträgt
 und befindet sich

Abs. 2: Folgende Gleise haben eine stärkere Neigung als 2,5 ‰
 (1 : 400)

Zu § 10 Abs. 1 bis 3: Folgende Halbmesser unter 180 m bzw. 50 m,
 40 m, 25 m sind vorhanden im Gleis

- Zu § 11: Lichtraumbeschränkungen sind vorhanden im Gleis
- Zu § 15: Der höchstzulässige Achsdruck auf der Anschlußbahn be-
trägt
- Zu § 18 Abs. 1: Auf den Streckenabschnitten
..... sind Einfriedungen angelegt.
- Abs. 2: Folgende Wegübergänge sind gesichert:
- a) mit Schranken
 - b) mit Warnlichtanlagen
 - c) mit Drehkreuzen
- Zu § 19: An Fernmeldeanlagen sind vorhanden
- Zu § 20: Auf der Anschlußbahn werden folgende Signale und Kenn-
zeichen sowie die im § 50 bezeichneten Rangiersignale verwendet:
.....
.....
- Zu § 21: Folgende Anlagen sind vorhanden
- Zu § 24 Abs. 2: Das Wasserkransignal fehlt
- Zu § 39 Abs. 7: Die Beschäftigten der Anschlußbahn wirken wie folgt
mit
- Abs. 10: Folgende Bahnbetriebsbeschäftigte haben eine Uhr zu
tragen
- Zu § 40 Abs. 1: Die Gleisanlagen sind (Zeitraum
und Anzahl der Begehungen) zu begehen,
und zwar durch
- a) Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn von
..... bis
 - b) Beschäftigte des Anschließers von
..... bis
- Abs. 2 und 3: Die Bedienung der Schranken obliegt
(z. B. dem Schrankenwärter der Deutschen Reichs-
bahn oder dem Rangierleiter der Anschlußbahn)
.....

- Zu § 42: Folgende Wegübergänge und Teile der Bahnanlagen sind zu beleuchten
- Zu § 43: Die Grundstellung der Signale ist
Die nachstehend aufgeführten Weichen haben folgende Grundstellung
- Zu § 44 Abs. 4: An folgenden Stellen ist eine Tafel mit der Aufschrift: „Halt für Reichsbahnlokomotiven“ aufgestellt

Zu § 44 Abs. 6:

(Von den nachstehend unter Buchstaben a bis c angegebenen Vorschriften für Dampf-, Diesel-, Vergaser- und elektrische Triebfahrzeuge ist in die Dienstordnung nur der Teil aufzunehmen, der für die verwendete Triebfahrzeugart in Frage kommt.)

a) Bestimmungen für Dampflokomotiven, feuerlose Dampflokomotiven, Dampfkrane

Die Anschlußbahnlokomotive — der Dampfkrane — muß, solange sie — er — durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig ist, unter sachkundiger Aufsicht bleiben.

Wird diese Lokomotive vom Lokomotivführer und -heizer auf kurze Zeit verlassen, müssen der Regler geschlossen, die Steuerung auf Mitte gelegt und eingeklinkt, die Zylinderhähne geöffnet und die Handbremse angezogen sein. Der Heizer ist dem Lokomotivführer zur Unterstützung zugeteilt und unterstellt; er hat dessen Anordnungen Folge zu leisten und sich an der Beobachtung der Signale und des Fahrweges zu beteiligen.

Die Anschlußbahndampflokomotive, die auf den Gleisen

.....
Rangierbewegungen einfachster Art, und zwar

.....
ausführt, braucht nur mit einem Lokomotivführer besetzt zu sein. Diese Einmannbesetzung ist genehmigt. Ein Beschäftigter des Rangierpersonals muß jeweils im Notfall in der Lage sein, die Lokomotive anzuhalten, und hierfür geprüft sein. (Dieser Absatz gilt nur in Ausnahmefällen und bei feuerlosen Lokomotiven.)

Bei Abstellen der Lokomotive im Schuppen oder auf dem vorgeschriebenen Abstellplatz müssen vor dem Verlassen der unter Dampf stehenden Lokomotive der Regler geschlossen, die Steuerung auf Mitte gestellt und eingeklinkt, die Zylinderhähne geöffnet und die Handbremse angezogen sein.

Der Kessel ist in regelmäßigen Zeitabschnitten, die sich nach der Beschaffenheit des Speisewassers richten, auszuwaschen. Hierbei ist u. a. auch zu beobachten, daß der Dampfdruckmesser vollständig in die Nullstellung zurückgeht. Das Sicherheitsventil ist öfter zu lüften, um die Wirksamkeit festzustellen. Das Entfernen der Kontrollhülsen oder ein Verändern der Belastung am Sicherheitsventil ist unzulässig. Die Speisevorrichtungen sind dauernd in Ordnung zu halten. Bei ihrem Anstellen und beim Öffnen der Zylinderentwässerungsventile ist darauf zu achten, daß durch das Ausströmen von Wasser oder Dampf Personen und Tiere nicht belästigt oder gefährdet werden.

Für den Betrieb und die Wartung des Kessels gelten die allgemeinen gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen; die Überwachung des Kessels obliegt der Arbeitsschutzinspektion in Bei Dampflokomotiven, die auf Reichsbahngleisen zugelassen sind, wird der Kessel durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht überwacht.

b) **Bestimmungen für Diesel- und Vergaserlokomotiven**
(auch Treibgaslokomotiven, Motorrangierkrane)

Das Triebfahrzeug muß im Betriebe mit einem Führer besetzt sein und, solange es durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig ist, unter sachkundiger Aufsicht bleiben. Ein Beschäftigter des Rangierpersonals muß jeweils im Notfalle in der Lage sein, das Triebfahrzeug anzuhalten, und hierfür geprüft sein.

Vor der Ausführung von Arbeiten am Fahrzeug hat sich der Führer zu überzeugen, daß die Handbremse fest angezogen, kein Gang eingeschaltet, die Batterie abgeschaltet und die Bedienungsriffe, soweit möglich, abgezogen sind. Beim Anlassen darf der Motor nicht längere Zeit in geschlossenem Raum laufen.

Wenn bei Diesel- und Vergaserlokomotiven der Motor durch Druckluft aus besonderen Druckflaschen angelassen wird, muß die Druckflasche von der Arbeitsschutzinspektion in geprüft sein. Für solche Anlaßvorrichtungen muß ein Prüfungszeugnis für das Druckgefäß vorliegen.

c) **Bestimmungen für elektrisch angetriebene Lokomotiven**
(Kleinlokomotiven, Speicherlokomotiven, Straßenbahntriebwagen, Rangierkrane)

Das Triebfahrzeug muß im Betriebe mit einem Führer besetzt sein und, solange es durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig ist, unter sachkundiger Aufsicht bleiben. Ein Beschäftigter des Rangierpersonals muß jeweils im Notfalle in der Lage sein, das Triebfahrzeug anzuhalten, und hierfür geprüft sein.

Gilt nicht für Speicherlokomotiven:

Das Besteigen des Daches oder des Vorbaues des elektrischen Triebfahrzeuges ist verboten, wenn sich dieses auf einem Gleis mit

Fahrleitung befindet. Stromabnehmer dürfen nur bei ausgeschaltetem Hauptschalter angelegt oder abgezogen werden. Der Hauptschalter darf erst eingeschaltet werden, wenn die Stromabnehmer ruhig am Fahrdraht liegen. Beim Einschalten des Hauptschalters müssen die Fahrmotoren abgeschaltet sein. Beim Ausschalten des Hauptschalters sind zuerst die Fahrmotoren abzuschalten. Bei längerem Stillstand ist der Bügel abzuziehen.

Gemeinsame Bestimmungen für alle unter Buchstaben a bis c genannten Triebfahrzeuge

Vor Antritt des Dienstes hat sich der Führer zu überzeugen, daß das Fahrzeug voll betriebsfähig ist. Hierbei ist nach den Anweisungen der Lieferfirma — Beschreibung und Bedienungsvorschrift des Triebfahrzeuges — zu verfahren.

Der Führer hat täglich vor Beginn und nach Beendigung des Dienstes das Triebfahrzeug in allen Teilen gewissenhaft zu untersuchen und für ausreichende Ölung der beweglichen Teile zu sorgen. Mängel sind zu beseitigen oder dem Anschlußbahnleiter zu melden.

Die Sandstreuereinrichtung ist täglich auf sicheres Wirken zu überprüfen. Es darf nur trockener, gesiebter, nicht backender Sand verwendet werden. Die Mündungen der Sandrohre müssen bei niedrigstem Pufferstand mindestens 55 mm über Schienenoberkante liegen.

Der Führer hat ständig darauf zu achten, daß die in der Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen aufgeführten Bestimmungen über das Laufwerk und den Pufferstand des Triebfahrzeuges eingehalten sind.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, daß das Triebfahrzeug nicht von Unbefugten in Gang gesetzt werden kann und daß auch keine unbeabsichtigte Bewegung durch andere Einflüsse (Gefälle, Wind u. dgl.) eintritt.

Auf Reichsbahngleisen dürfen Anschlußbahnlokomotiven nur verkehren, wenn sie hierfür besonders zugelassen sind (vgl. § 27 Abs. 3) und die Fahrten mit einem streckenkundigen Betriebseisenbahner der Deutschen Reichsbahn als Begleiter stattfinden. In diesem Falle müssen die Lokomotiven auf den Führerseiten die Aufschrift „Auf Reichsbahngleisen zugelassen“ tragen; das Lokomotivpersonal der Anschlußbahn muß durch den Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn für das Befahren von Reichsbahngleisen besonders geprüft sein.

Zu § 45: Für das Befahren der Bahnkreuzung bei
..... mit gelten folgende
Bestimmungen.

Zu § 46: Personenverkehr ist zugelassen von
bis
Hierfür gelten folgende Bestimmungen

- Zu § 47 Abs. 1: Unfallmeldestelle der Anschlußbahn ist

 (Vorbereitende Maßnahmen sind im einzelnen auf-
 zuführen)

- Zu § 47 Abs. 5 Buchst. a: Wo an Grubenanschlußbahnen Grubenbahnen
 gleicher Spurweite unmittelbar anschließen und
 ausnahmsweise Fahrzeuge des öffentlichen Ver-
 kehrs auf die Grubenbahn übergehen, sind Ent-
 gleisungen auf dieser Bahn unverzüglich dem
 Anschlußbahnhof der Deutschen Reichsbahn
 zwecks Untersuchung der entgleisten Fahrzeuge
 durch einen wagentechnischen bzw. maschinen-
 technischen Eisenbahner der Deutschen Reichs-
 bahn zu melden.
- Zu § 49 Abs. 1: Die Aufsicht über den Rangierdienst üben aus

- Abs. 2: Der Rangierleiter trägt (kein) rotes Mützenband.
- Abs. 3: Buchst. d: Die Weichen
 werden vom Weichenwärter, alle übrigen
 Weichen vom Rangierpersonal bedient.
- Abs. 6: Vom Rangierleiter unbegleitete Lokomotivfahrten dürfen
 von bis
 durchgeführt werden.
 (Lokomotive hat zu halten an)
- Zu § 51 Abs. 1: Auf folgenden Gleisen ist das Rangieren mit Straßenkraft-
 fahrzeugen gestattet
 a) mit Seilzug
 b) mit Steifkupplung
- Zu § 52 Abs. 4: Abschneppern ist gestattet in Weiche
 Abs. 5: Folgende Schutzmaßnahmen sind bei gleichzeitigen Be-
 dienungsfahrten der Deutschen Reichsbahn und Rangier-
 fahrten der Triebfahrzeuge der Anschlußbahn vorgesehen:

- Zu § 53 Abs. 2: Als Zugmaschine dient ein Kraftfahrzeug Typ
 mit PS, cm³ Hubraum, kg
 Gesamtgewicht und kg Hinterachslast.
- Zu § 54 Abs. 6: (abweichende Art der Verständigung angeben)

Abs. 8: Für das Bewegen von Wagen in Gefällen von mehr als
2,5 ‰ (1 : 400) gelten folgende Bestimmungen

Zu § 56 Abs. 3 Buchst. b: Als Rangierleiter ist
verpflichtet.

Zu § 59 Abs. 3: Die maßgebende Neigung beträgt
(im Rangierbezirk oder Verbindungsgleis oder Zufüh-
rungsgleis)

Abs. 4 Buchst. c: In einer abgestoßenen Wagengruppe muß der
..... Teil der Achsen bediente Bremsen
haben.
In einer ablaufenden Wagengruppe muß der
..... Teil der Achsen bediente Bremsen
haben.

Zu § 60 Abs. 1: Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist unter folgenden
Bedingungen und in folgendem Umfang zulässig:
.....
.....

Zu § 62 Abs. 3: Folgende Fahrzeuge der Anschlußbahn dürfen die Auf-
laufgleise und -weichen befahren:
.....
.....

Zu § 65: Folgende unbeschränkte Wegübergänge sind durch Sicherheits-
posten zu sichern:
.....
.....

Zu § 66 Abs. 2: Die Reserveschlüssel werden in einem besonders ver-
siegelten Schlüsselkasten, der sich
..... befindet, aufbewahrt.
Folgende Gleissperren sind vom
in der Freilage zu verschließen:
.....
.....

Abs. 3 Buchst. c: Folgende Weichen müssen vom
nach Beendigung des Rangierens wieder in die
Grundstellung gebracht werden:
.....
.....

Zu § 67 Abs. 2 Buchst. a: Es dürfen bis zu Wagenpaare in den Zug eingestellt werden.

Abs. 4: Über die Beförderung von Wagen mit explosiven Stoffen und Gegenständen sowie mit Gegenständen, die mit explosiven Stoffen geladen sind, gilt folgendes:

.....
.....

Zu § 69 Abs. 2: Die Höchstachsenzahl ist auf der Strecke von bis auf Achsen beschränkt.

Zu § 70 Abs. 7: Es sind folgende Aufschreibungen zu führen:

.....
(Wagen-Nr., Achsenzahl, Gesamtgewicht und Bremsgewicht des Wagens sowie Betriebsgewicht und Bremsgewicht der Lokomotiven)

Abs. 9: Über das Bremsen auf der Strecke gilt folgendes:

.....
.....

Zu § 73 Abs. 2: Wegen der Einmannbesetzung vgl. Buchst. a der besonderen ergänzenden Bestimmungen dieser Dienstordnung zu § 44 Abs. 6 BOA.

Abs. 3: Ohne Zugbegleiter dürfen folgende Züge gefahren werden:

.....
.....

Zu § 74 Abs. 3: Fahrpläne erhalten folgende Stellen:

.....
Sonderzüge und der Ausfall von Zügen sind bekanntzugeben an:
.....
.....

Zu § 75 Abs. 2: (Festlegung des Zugmeldeverfahrens)

.....
.....
Auf folgenden Bahnstrecken wird vom Zugmeldeverfahren abgesehen:
.....
.....

Zu § 76 Abs. 2: Der Fahrweg ist zu prüfen durch von bis

- Abs. 3: An den haltzeigenden Signalen
darf auf Auftrag vorbeigefahren
werden.
- Zu § 77 Abs. 2: (Regelung der Falschfahrten)
.....
.....
- Zu § 78 Abs. 1 und 3: Die zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt
von bis km/h.
- Abs. 2: Gilt nur für Schmalspurbahnen: Die zulässige Geschwin-
digkeit in Gleisbogen unter 100 m Halbmesser beträgt
..... km/h.
- Abs. 5: Der unbewachte Wegübergang in km darf
mit höchstens km/h befahren werden. Vor
dem unbewachten Wegübergang in km ist am
Kennzeichen K 6 zu halten.
- Zu § 79 Abs. 6: (Regelung des Meldeverfahrens)
- Zu § 83 Abs. 2: Auf folgenden Strecken muß sich das Triebfahrzeug stets
auf der Talseite befinden:
.....
.....
- Abs. 5: Auf folgenden Strecken darf nachgeschoben werden:
.....
- Zu § 84 Abs. 6: Die maßgebende Neigung beträgt auf den Strecken
von bis
..... ‰ (1 : ...).
- Abs. 7: Folgende Schutzmaßnahmen sind bei Unfällen auf der
Anschlußbahn vorgesehen, wenn dabei der Betrieb auf
einem parallellaufenden Reichsbahnstreckengleis behin-
dert wird:
.....
- Abs. 8: Für elektrischen Zugbetrieb sind folgende Sicherheitsvor-
schriften zu beachten:
.....
.....

Zu § 85 Abs. 7: Fahrtanweisungen sind auszufertigen für Fahrten auf der
Strecke von bis

Abs. 11: (Regelung des Meldeverfahrens)
.....
.....

Zu § 88 Abs. 4: Folgende Ausnahmen und Abweichungen von den Be-
stimmungen der BOA sind genehmigt:
.....
.....

..... den 19.. den 19..

Bestätigt:

Der Anschließter

Der Bevollmächtigte für Technische
Bahnaufsicht in

.....

.....

Meldeblatt Nr.
für Unfälle auf Anschlußbahnen

- I. a) Datum: Uhrzeit: Wetterlage:
 b) Anschlußbahn:
 Anschlußbahnhof der DR: Gleis: Weiche:
 c) Art des Vorkommnisses (Entgleisung, Zusammenstoß, Flanken-
 fahrt, Zuggefährdung):

II. Hergang (Schilderung des Sachverhalts, Zahl der Achsen und Ge-
 wicht bei Zügen angeben):

III. Ursache:

IV. Schuldfrage:

V. Folgen:

- a) Betriebsstörungen
 b) Verletzte und Tote
 c) Materialschaden DM (Gesamtsumme)
 davon an Lok DM, Oberbau DM, Ladung DM.
 d) Beschädigte bzw. entgleiste Fahrzeuge:

Eigentum	Nummer	Gattung	Beladung mit oder Angabe „leer“
.....
.....

VI. Getroffene Verhütungsmaßnahmen:

Datum:

Unterschrift, Dienststellung

NOTIZEN

NOTIZEN

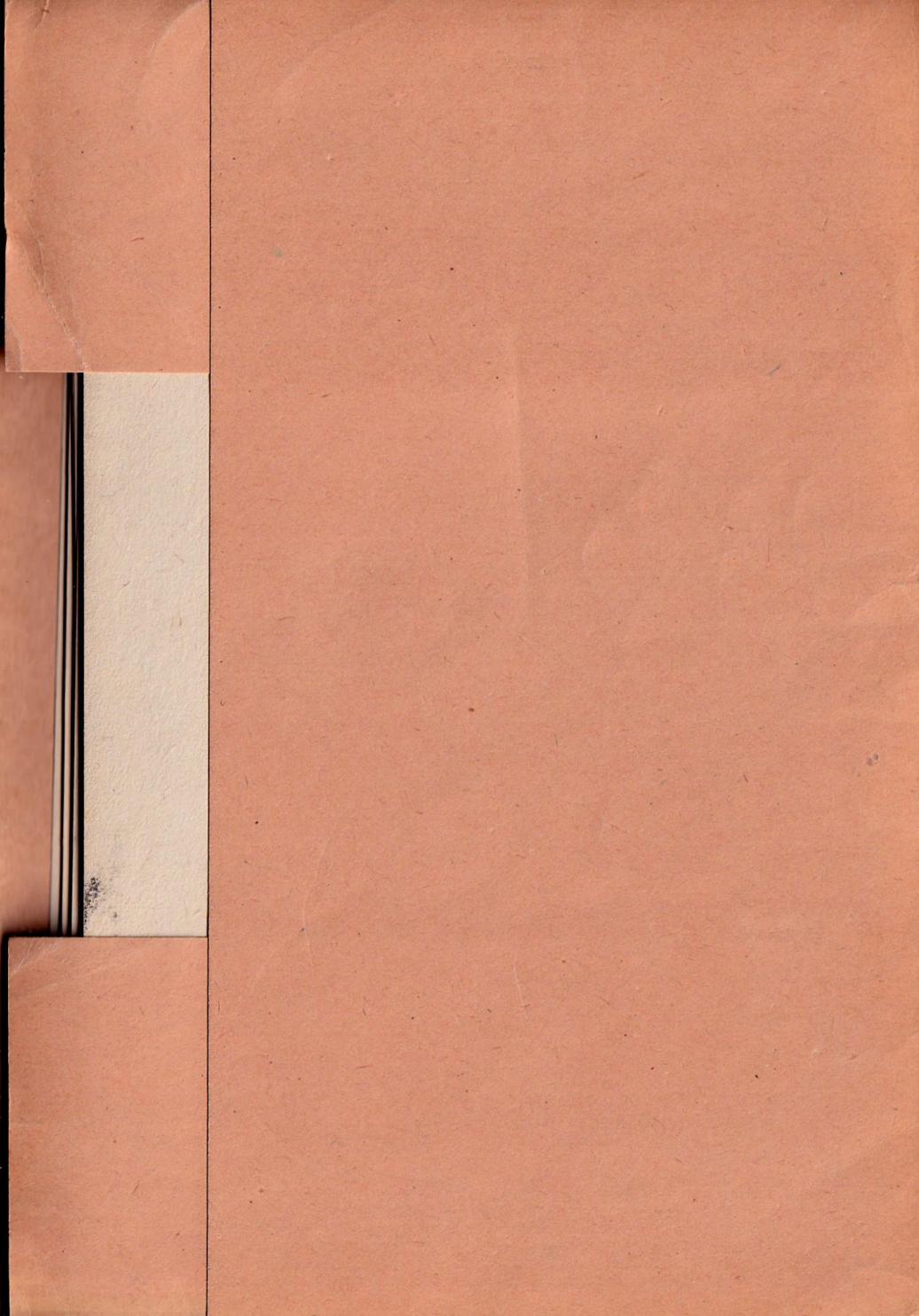


Tabelle (zu Anlage 1a)

Anlage 1b
(zu § 11)

für die Vergrößerung der horizontalen Abstände zwischen den Gleismitten und zwischen der Gleismitte und der Lichtraumumgrenzung auf Strecken und Bahnhöfen in den Gleisbögen in mm.

Gleisbogenradius (m)	Berechnungs-Überhöhung des Außengleises (mm)	Zwischen den Gleismitten auf der freien Strecke und Bahnhöfen			Zwischen der Gleismitte und den äußersten hervorste- henden Bauten und sonstige Anlagen							
		beim Nichtvorhandensein der Überhöhung oder bei gleichen Überhöhungen der Außenschiene der bei den Gleise, oder bei kleinerer Überhöhg. der Außengleise als die Überhöhung der Außenschiene des Innengleises		bei größerer Überhöhung der Außenschiene des Außengleises als die Überhöhung der Außenschiene des Innengleises		beim Vorhandensein der Überhöhung d. Außenschiene					beim Nichtvorhandensein der Überhöhg. der Außen- und Innenseite des Gleisbog.	
						von der Innenseite des Gleisbogens in der Höhe von Schienenoberkante*						
		auf den Strecken		auf Bahnhöfen zwischen den Hauptgleisen		4850	3850	3050	1100	430		von der Außenseite des Gleisbogens in Fällen, die in den Spalten 6-10 angegeben sind.
mm	mm					mm	mm	mm				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
4000	35	20	60	40	120	100	80	35	15	10	10	
3500	40	20	70	45	140	110	90	40	20	10	10	
3000	45	25	80	60	160	130	100	45	25	15	15	
2000	70	35	130	80	250	200	160	70	35	20	20	
1800	75	40	140	90	260	210	170	75	40	20	20	
1500	90	50	170	110	320	260	210	90	45	25	25	
1200	115	60	210	140	400	330	260	115	60	30	30	
1000	125	75	240	160	440	360	290	130	70	35	35	
800	125	90	250	170	450	370	300	140	80	45	45	
700	125	105	270	190	460	380	310	150	85	50	50	
600	125	120	280	200	470	390	320	160	90	60	60	
500	125	145	310	230	480	400	330	170	100	75	75	
400	125	180	340	260	500	420	350	180	120	90	90	
350	125	205	370	290	510	430	360	200	130	105	105	
300	125	240	400	320	520	440	380	220	150	120	120	
250	125	290	450	370	550	470	400	240	180	145	145	
200	125	360	520	440	590	500	440	270	210	180	180	
180	125	400	560	480	610	520	460	300	230	200	200	
150	125	480	640	560	650	560	500	330	270	240	240	

*Die notwendige Vergrößerung der horizontalen Abständen zwischen der Gleismitte und der Lichtraumumgrenzung kann für andere Höhen nach folgender Formel bestimmt werden:

$$\Sigma d = \frac{36000}{R} + \frac{H}{S} h$$

Σd = gesuchte Vergrößerung des horizontalen Abstandes zwischen der Gleismitte und der Lichtraumumgrenzung.

R = Radius des Gleisbogens in m.

H = die Höhe über der Oberkante der Schiene, für welche die notwendige Vergrößerung des horizontalen Abstandes zwischen der Gleismitte und d. Lichtraumumgrenzungslinie bestimmt wird in mm

h = die angenommene Berechnungsüberhöhung der Außenschiene; in mm

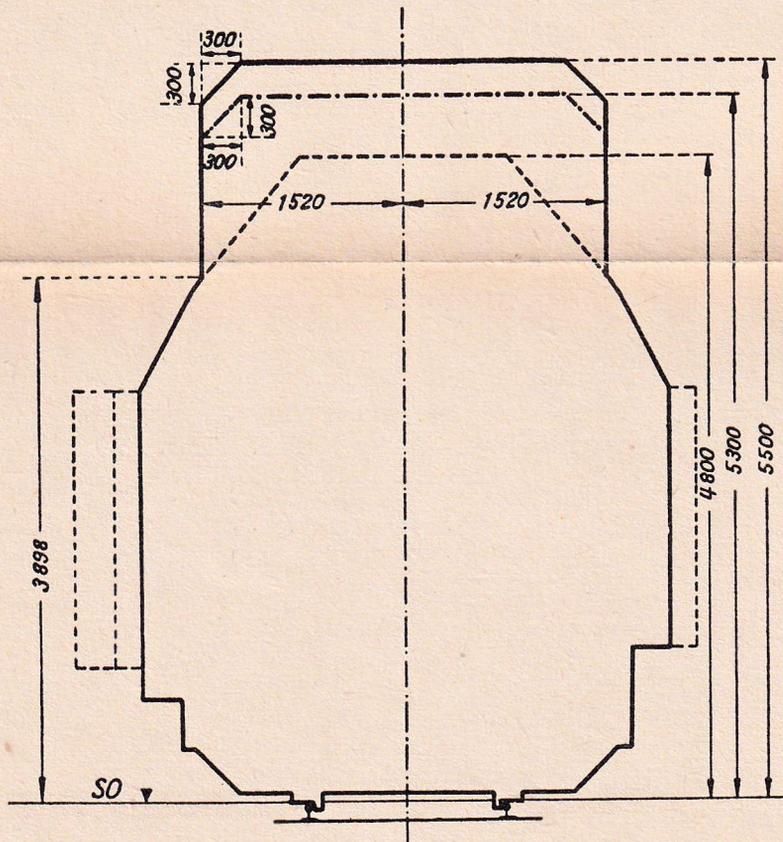
S = der Abstand zwischen den Schienenkopfmitten beträgt bei Spurweite 1435 = 1500 mm.

Vollspurbahnen

Obere Umgrenzung des lichten Raumes

auf Strecken mit Oberleitung und 15kV Fahrdrachtnennspannung
(gültig in Bogen von 250 m Halbmesser)

Maße in Millimetern



— für neue Überbauten und Tunnel

- - - für vorhandene Überbauten und Tunnel bei Um-
wandlung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb

Vollspurbahnen

Vergrößerung und Verkleinerung der Breitenmaße
des Regellichttraumes in Bogen

Tafel 1

Bogen- halb- messer in m	Erforderliche Vergrößerung der Breitenmaße des Regellichttraumes in Bogen mit Halb- messern von weniger als 250m in mm			
	bei dem Regellicht- raum nach Anl. 1 auf der		bei dem Aufsatz für den Stromabnehmer nach Anl. 2 auf der	
	Bogen- innenseite	Bogen- außenseite	Bogen- innenseite	Bogen- außenseite
250	0	0	0	0
225	20	30	10	10
200	50	65	20	20
180	80	100	30	30
150	135	170	50	50
120	335	365	80	80
100	530	570	110	110

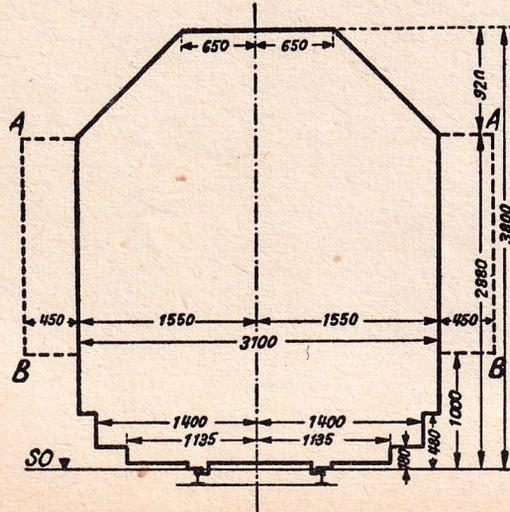
Tafel 2

Bogenhalbmesser in m	Zulässige Verkleinerung der Breitenmaße des Regellichttraumes in Bogen mit Halbmessern von 250m u. darüber auf der Bogeninnenseite und auf der Bogenaußenseite in mm			
	bei dem Regellichtraum nach Anl. 1			bei dem Aufsatz f.d. Stromabneh- mer nach Anl. 2
	unter 380mm über 50	zw. 380 u. 760 mm (1120) u. 50	über 760 (1120) mm über 50	
∞	25	15	35	100
größer und gleich 2000	25	15	20	60
weniger als 2000 bis 1500	20	10	20	60
" " 1500 " 700	15	5	15	40
" " 700 " 600	15	5	15	40
" " 600 " 500	15	5	10	30
" " 500 " 400	10	0	10	20
" " 400 " 350	10	0	10	10
" " 350 " 250	10	0	10	0

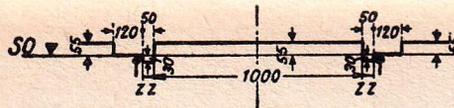
Schmalspurbahnen Regellichraum ohne Rollfahrzeugbetrieb bei Neubauten

Maße in Millimetern

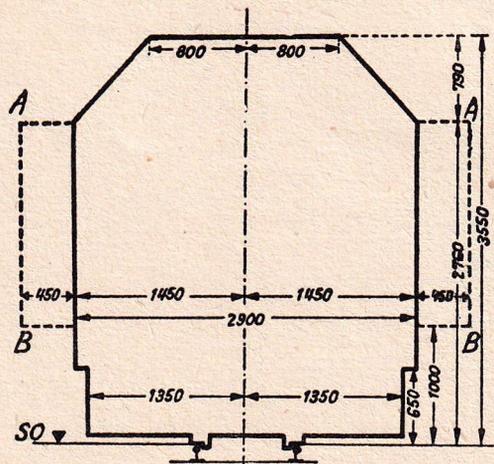
Gültig in der Geraden bei 1000mm Spurweite



Unterer Teil des Regellichtraums



Gültig in der Geraden bei 750mm Spurweite



Unterer Teil des Regellichtraums



AB= für die Kunstbauten der freien Strecke und auf Bahnhöfen.
Z= Ecken, die ausgerundet werden dürfen.

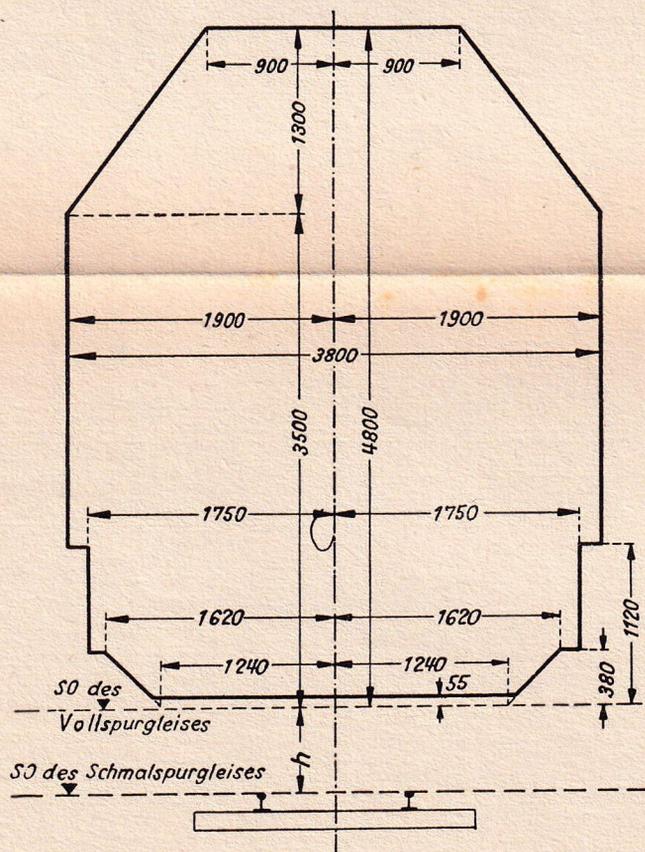
Schmalspurbahnen

Umgrenzung des lichten Raumes

bei Beförderung von vollspurigen
Güterwagen auf Rollböcken

Maße in Millimetern

(Gültig im geraden Gleis)



Bei Beförderung von Vollspurwagen auf Rollwagen müssen bereits für das gerade Gleis alle halben Breitenmaße der obenstehenden Umgrenzung um 40 mm vergrößert werden.

Vollspurbahnen

Umgrenzung des lichten Raumes

beim Zusammentreffen von Gleisabschnitten mit verschiedenen großen Lichtraumbreiten

Bild 1

Zusammentreffen zweier Bogen

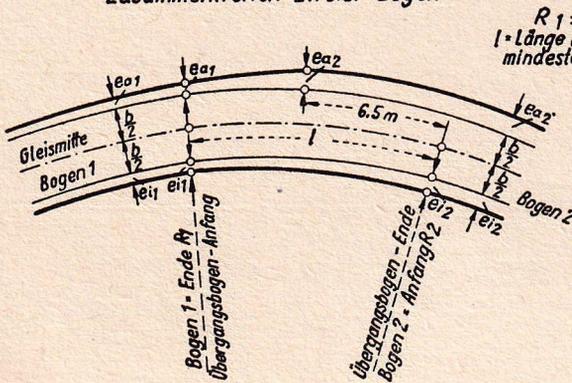


Bild 2

Zusammentreffen eines Bogens und einer Geraden

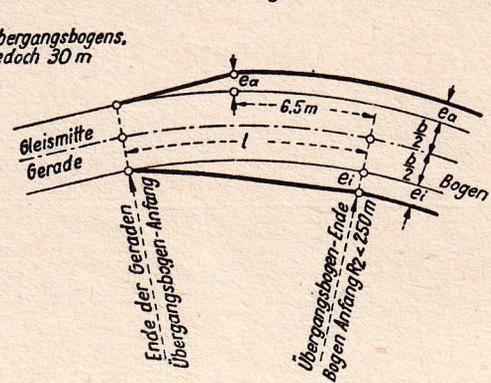


Bild 3

Zusammentreffen eines Gleisabschnittes mit vergrößerten Regellichtraumbreiten und eines Gleisabschnittes mit verkleinerten Regellichtraumbreiten

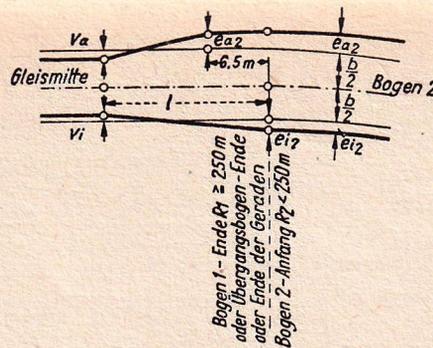
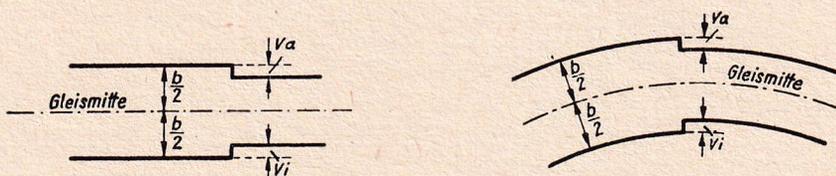


Bild 4

Zusammentreffen eines Gleisabschnittes mit Regellichtraumbreiten und eines Gleisabschnittes mit verkleinerten Regellichtraumbreiten



$\frac{b}{2}$ = halbe Breite des Regellichtraumes
 ea = Vergrößerung der Regellichtraumbreite auf der Bogenaußenseite (Vergl. Anl. 3, Tafel 1)
 ea_1 = ea für Bogen 1
 ea_2 = ea für Bogen 2
 va = zulässige Verkleinerung der Regellichtraumbreite auf der Bogenaußenseite

e = Vergrößerung der Regellichtraumbreite auf der Bogeninnenseite (vergl. Anl. 3, Tafel 1)
 ei_1 = e für Bogen 1
 ei_2 = e für Bogen 2
 vi = zulässige Verkleinerung der Regellichtraumbreite auf der Bogeninnenseite

Bogen- halb- messer in m	Erforderliche Vergröße- rung des Gleisabstan- des von Gleismitte zu Gleismitte in mm
250	0
225	50
200	115
180	180
150	300
120	700
100	1100

Vollspurbahnen

Gleisabstand bei Abzweigung aus Doppelgleisen

Bild 1

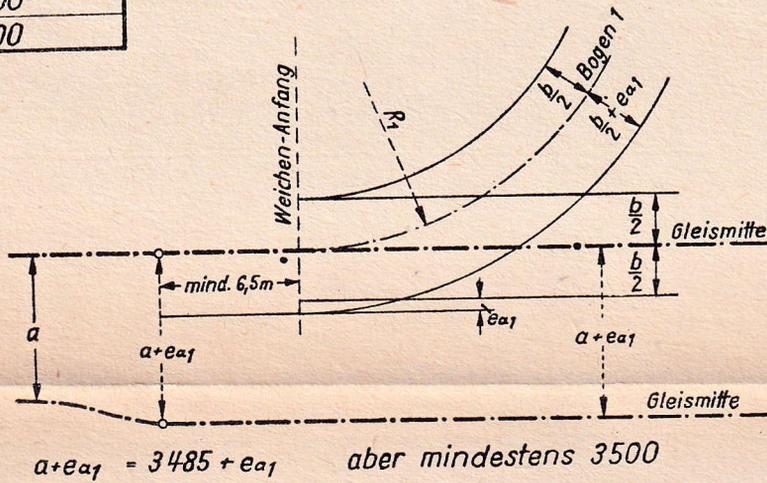
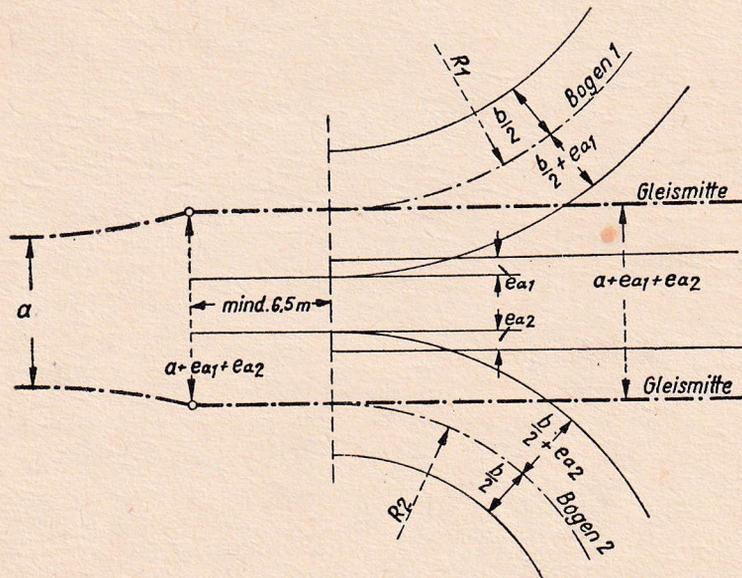


Bild 2

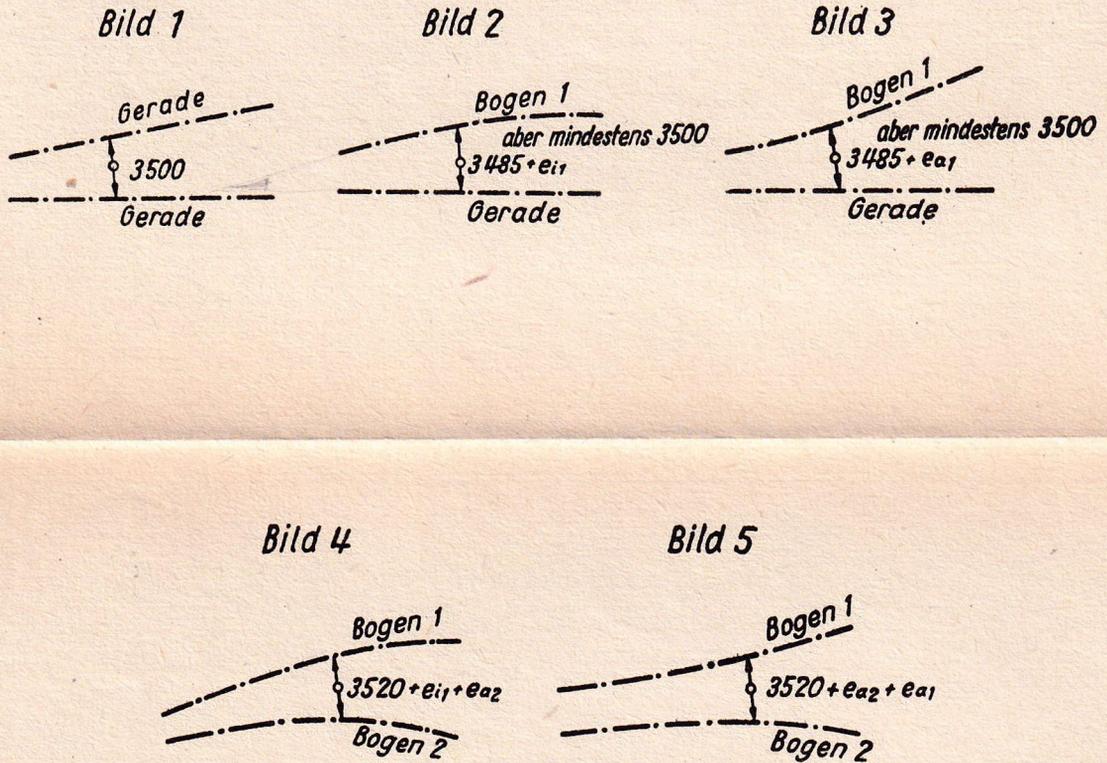


$$a + e_{a1} + e_{a2} = 3520 + e_{a1} + e_{a2}$$

Vollspurbahnen

Gleisabstand von Gleismitte zu Gleismitte am Grenzzeichen

Maße in Millimetern

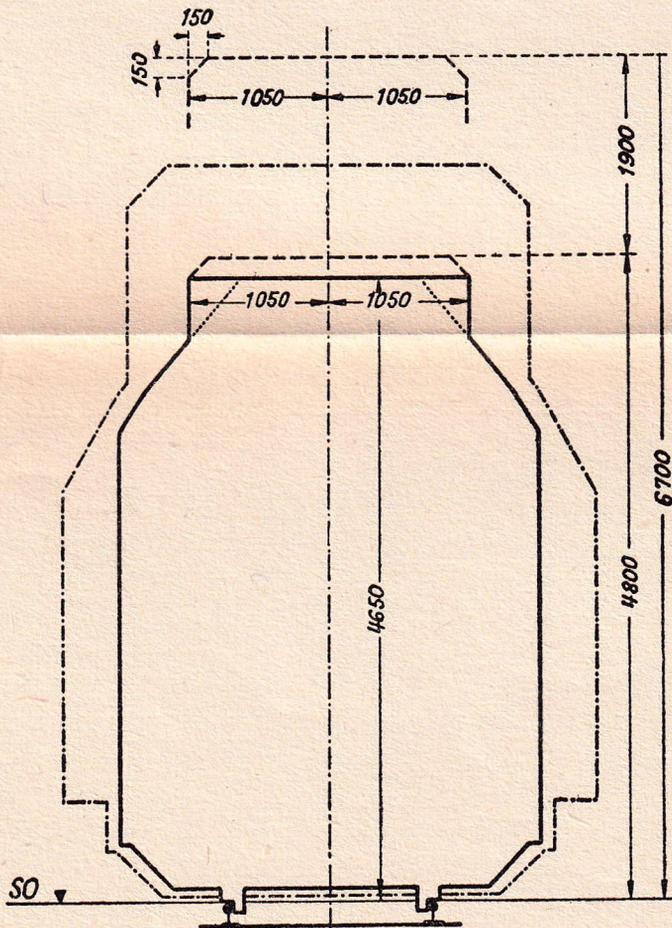


- e_a = Vergrößerung der Regellichttraumbreite auf der Bogenaußenseite (vgl. Anl. 3 Tafel 1)
 e_{a1} = e_a für Bogen 1
 e_{a2} = e_a für Bogen 2
 e_i = Vergrößerung der Regellichttraumbreite auf der Bogeninnenseite (vgl. Anl. 3 Tafel 1)
 e_{i1} = e_i für Bogen 1
 e_{i2} = e_i für Bogen 2

Vollspurbahnen Begrenzung für Stromabnehmer

von Lokomotiven und Triebwagen bei 15 kV Fahrdrathennspannung

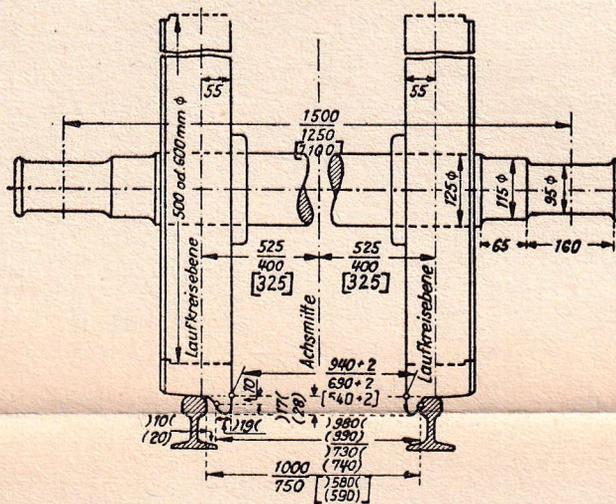
Maße in Millimetern



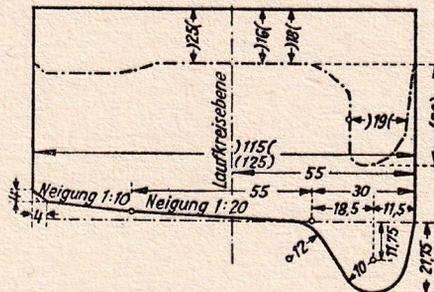
- Lichtraum für Strecken mit Oberleitung und 15 kV Fahrdrathennspannung nach Anlage 2
- höchste und tiefste Arbeitsstellung des Stromabnehmers

Schmalspurbahnen Räder

Maße in Millimetern



Dicke der Radreifen, in der Ebene des Laufkreises gemessen, bei Fahrzeugen, die in Zügen
 mit mehr als 40 km/h verkehren und Achsdrücken von mehr als 6t 25 mm
 bis zu 40 km/h " " " " 6t 18 mm
 40 km/h " " " " bis zu 6t 16 mm nur für Rad-
 Die bezeichneten Maße müssen noch an der schwächsten Stelle eingehalten werden. reifen ohne Sprengling



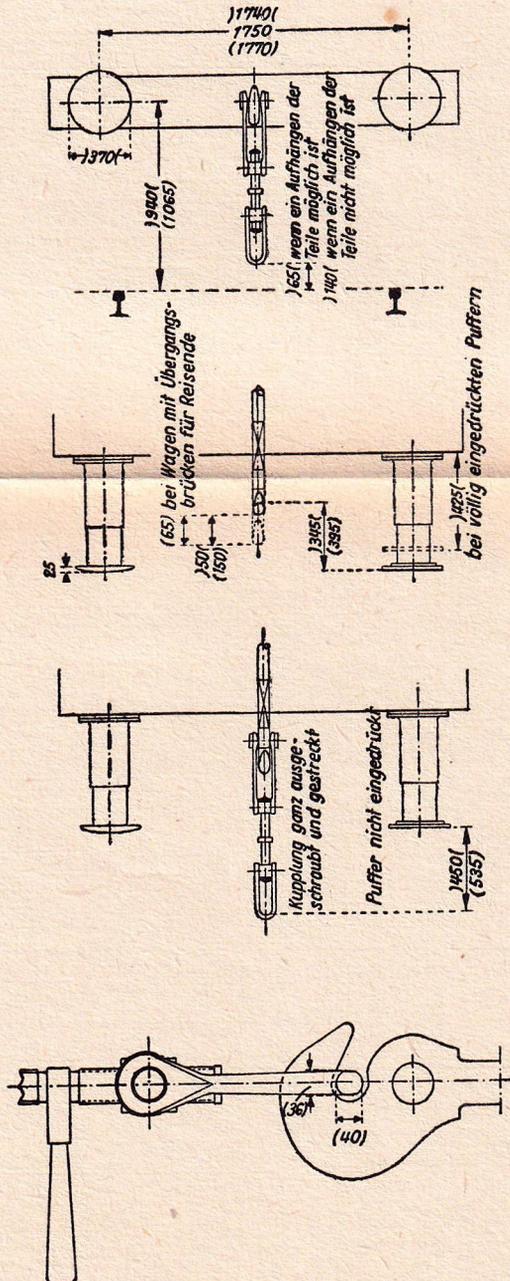
- () Höchstmaß
-) (Mindestmaß
- φ Durchmesser

Die Maße $\frac{\text{über}}{\text{unter}}$ dem Bruchstrich gelten für $\frac{1000}{750}$ mm Spurweite, die übrigen für beide Spurweiten
 Die Maße in []-Klammer gelten für 600 mm Spurweite

Vollspurbahnen

Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge

() Höchstmaß,)(Mindestmaß
Maße in Millimetern

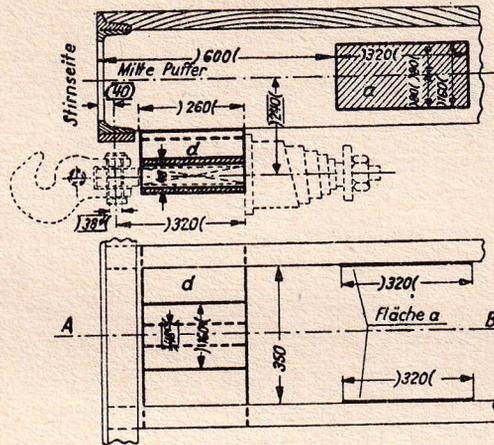


Schmalspurbahnen Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge

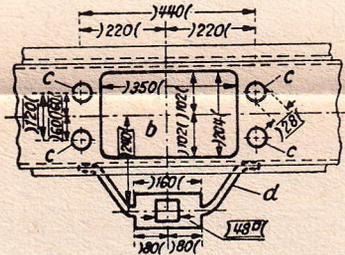
Maße in Millimetern

Lage des Zughakenbockes bei 550 mm Pufferlänge

Schnitt A-B

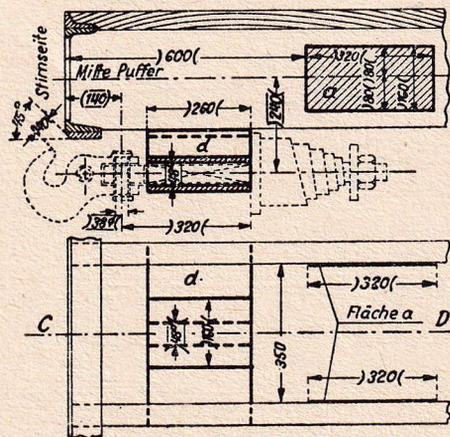


Stirnsicht



Lage des Zughakenbockes bei 450 mm Pufferlänge

Schnitt C-D



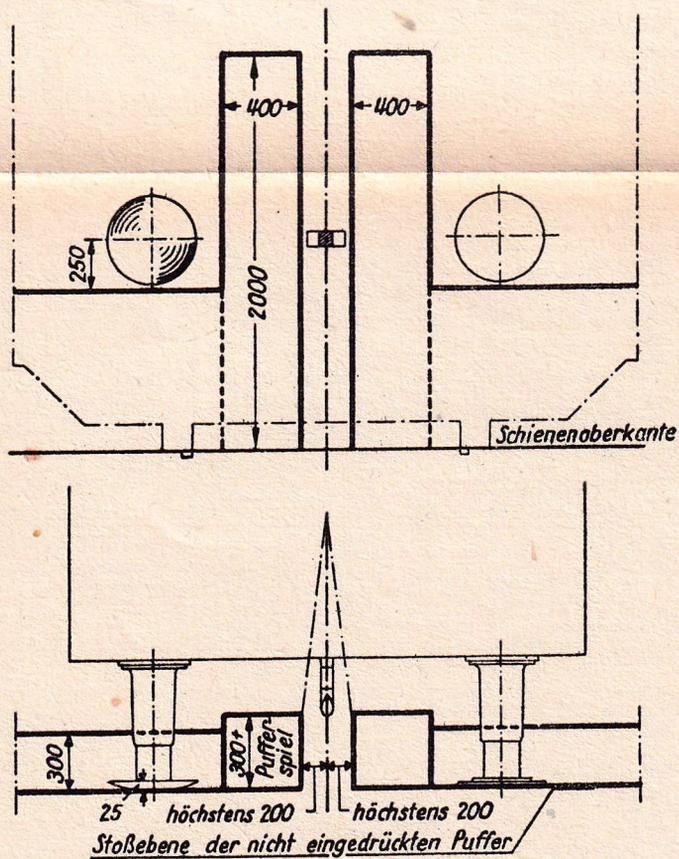
a = freizuhaltende Flächen an den Hauptträgern
b = freizuhaltende Fläche in Kopfstückmitte
c = Befestigungslöcher für die Puffer
d = Zughakenbock, ϕ = Durchmesser

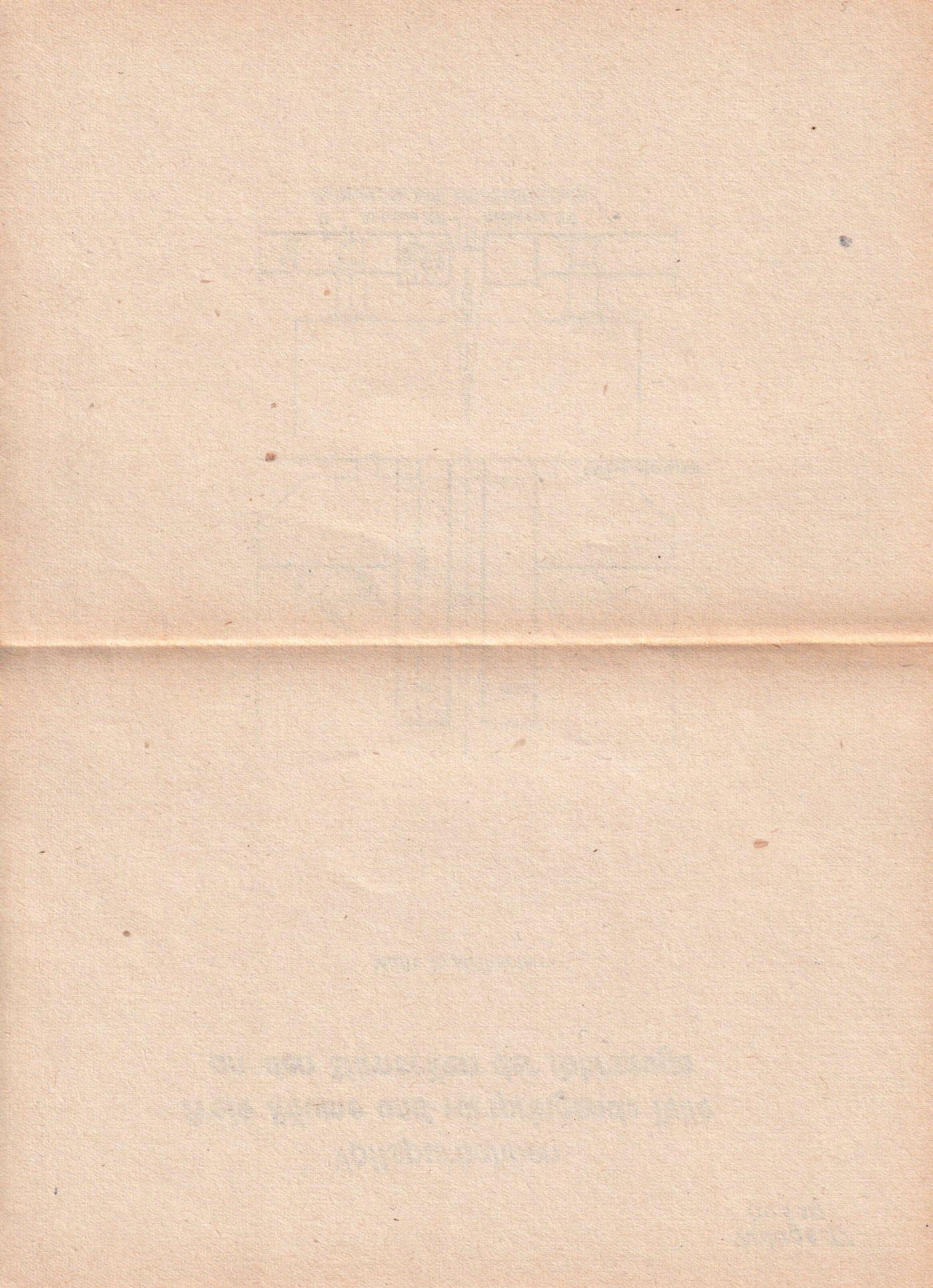
\square = Seitenlänge des Quadrats
 $\{$ = Mindestmaß
 \ominus = bindendes Maß • oberes Fertigungsgrenzmaß
 Ξ = bindendes Maß • unteres Fertigungsgrenzmaß

Vollspurbahnen

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

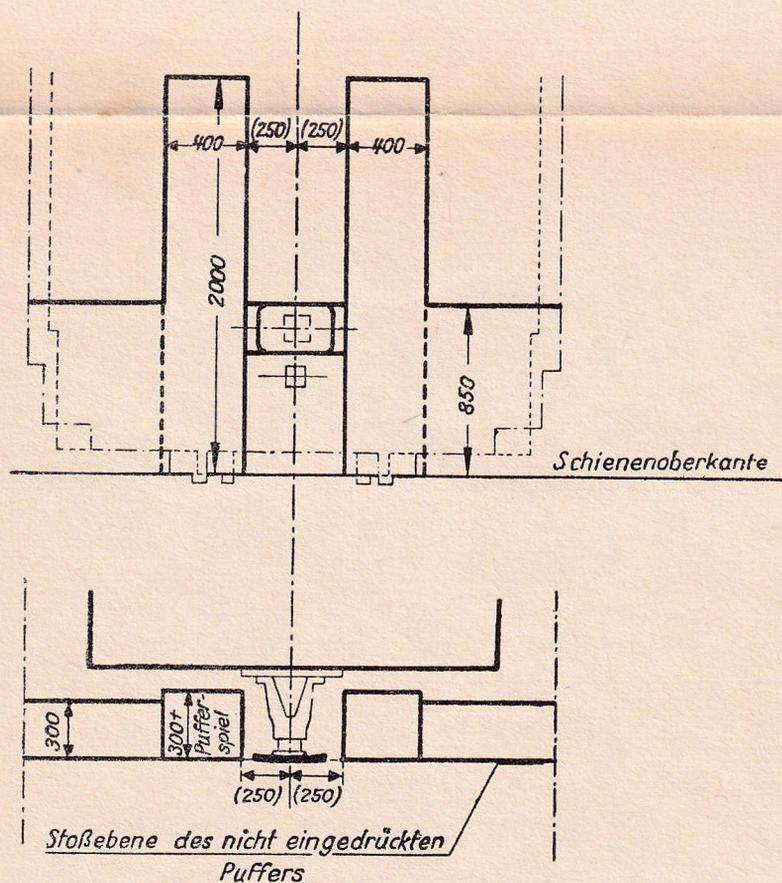
Maße in Millimetern





Schmalspurbahnen
Freie Räume und vorspringende Teile
an den Stirnseiten der Fahrzeuge
für 1000 mm und 750 mm Spurweite

Maße in Millimetern



() Höchstmaß

