

Dienstanweisung

für das

Betriebspersonal auf der Grubenanschlußbahn

der

Anhaltischen Kohlenwerke

in

Brikettfabrik Wühlitz

und Mineralölfabrik Köpsen

(km 14,4 u. 15,1 der Reichsbahn Großkorbetha—Deuben)

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeine Bestimmungen. Beschreibung der Gleisanlagen. Betriebspersonal	§ 1—4
Betriebsführer und Stellvertreter	§ 5
II. Lokomotivdienst	§ 6—15
III. Rangierdienst	§ 16—32
IV. Gleiswärterdienst	§ 33—34
V. Reparaturkolonne	§ 35—38
VI. Schlußbestimmungen	§ 39—41

Auf Grund des § 35 der Bergpolizeiverordnung für die vollspurigen Grubenanschlußbahnen im Bezirke des Oberbergamtes zu Halle (Saale) vom 12. Januar 1905 in der Fassung des § 157 Ziff. 6 der Allgemeinen Bergpolizeiverordnung für den Verwaltungsbezirk des Oberbergamtes Halle vom 26. Februar 1927 wird hiermit für die Aufsichtsführenden und Bediensteten der Anschlußbahn der Brikettfabrik Wähltitz und der Mineralölfabrik Köpsen folgende Dienstanweisung erteilt.

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Die Anschlußbahn für die Brikettfabrik Wähltitz und Mineralölfabrik Köpsen zweigt nördlich der Brikettfabrik bei km 14,4 durch die Weiche 11 und südlich bei km 15,1 durch die Weiche 29 von der Reichsbahnstrecke Großkorbetha—Deuben ab. Durch die doppelte Kreuzungsweiche 12 a—d werden im Norden die Gleise 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 und 9 und durch die doppelte Kreuzungsweiche 28 a—d im Süden die Gleise 1, 2 und 3 angeschlossen.

Die einfachen Weichen 11 und 29 sowie die doppelten Kreuzungsweichen 12 c—d und 28 a—b sind durch verschließbare Weichenschlösser gesichert; die Öffnung der Weichen kann nur durch Bedienstete der Reichsbahn vorgenommen werden.

Von der Anlage eines Streckenverschlusses wird von beiden Fabriken abgesehen, da ein Fortrollen der Wagen mit Rücksicht auf die horizontale Lage nach den örtlichen Verhältnissen so gut wie ausgeschlossen ist.

(Die Gleisanlagen der Grubenanschlußbahn sind auf beigefügtem Lageplan ersichtlich.)

§ 2

Betriebsbedienstete des Grubenbahnanschlusses sind

für Brikettfabrik Wähilitz:

1. Betriebsführer und sein Stellvertreter,
2. das Lokomotivpersonal,
3. das Rangierpersonal,
4. die Gleiswärter,
5. die Reparaturkolonne;

für Mineralölfabrik Köpsen:

1. der Betriebsführer und sein Stellvertreter von Schwelerei Köpsen,
2. das Lokomotivpersonal,
3. das Rangierpersonal,
4. die Reparaturkolonne.

§ 3

Sämtlichen in § 2 genannten Bediensteten ist bei ihrem Dienst Eintritt ein Abdruck dieser Dienstweisung gegen Empfangsbescheinigung auszuhändigen. Sie haben sich mit ihrem Inhalt eingehend vertraut zu machen und sie im Dienst stets bei sich zu führen.

Das Lokomotivpersonal muß für seine Dienstverrichtungen vom zuständigen Bergrevierbeamten und von dem Vorstand des Reichsbahnmaschinenamtes, die zum Geben von Rangiersignalen berechtigten Rangierer (Rangierleiter) (§ 17) müssen vom Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamtes Halle 1 geprüft sein. Jeder Wechsel bei diesen Bediensteten muß den zuständigen Ämtern gemeldet werden, die hierüber Listen führen.

§ 4

Nichtbefugten Personen ist das Betreten des Bahngeländes untersagt.

§ 5

Dem Betriebsführer bzw. Stellvertreter der Brikettfabrik Wähilitz untersteht das gesamte Personal der Anschlußbahn Wähilitz.

Dem Betriebsführer bzw. Stellvertreter der Schwelerei Köpsen untersteht das gesamte Personal der Anschlußbahn Köpsen.

Innerhalb des Werksbahnhofes der Brikettfabrik Wähliitz untersteht auch das Lokomotiv- und Rangierpersonal der Mineralölfabrik Köpsen dem Betriebsführer (Stellvertreter) der Brikettfabrik Wähliitz.

Der Betriebsführer (Stellvertreter) der Brikettfabrik Wähliitz und der Betriebsführer (Stellvertreter) der Schwelerei Köpsen sind dafür verantwortlich, daß die Bestimmungen dieser Dienstweisung gewissenhaft beachtet werden und daß von ihnen nicht gewohnheitsmäßig abgewichen wird.

Sie haben die Bediensteten bei Aushändigung dieser Dienstweisung auf ihre Verantwortlichkeit hinzuweisen.

Sie haben die Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften zu überwachen.

Sie tragen die Verantwortung für die dauernde betriebs-sichere Unterhaltung der Gleisanlagen, der Betriebsmittel und der sonstigen für den Eisenbahnbetrieb notwendigen Anlagen innerhalb des Anschlusses.

Sie sind dafür verantwortlich, daß

die Gleisanlagen, Signale und Warnzeichen sich stets in gutem Zustande befinden,

während der reichsbahnseitigen Bedienung sich die Werklokomotiven außerhalb der von der Reichsbahnlokomotive befahrenen Gleise befinden,

das Werkrangierpersonal die Anordnungen der Reichsbahnbeamten zu befolgen hat und

der Wegübergang Köpsen - Gnäditz bei km 14,5 der Reichsbahnstrecke stets freigehalten wird (s. § 31 und 34).

Sie haben alle Betriebsstörungen im Bahnbetriebe, Beschädigungen von Reichsbahnwagen, Entgleisungen und sonstige Unfälle dem Bahnhofsvorsteher in Webau sowie dem zuständigen Bergrevierbeamten sofort zu melden.

Entgleiste Reichsbahnwagen dürfen **unter keinen Umständen** ohne vorherige Untersuchung auf Lauffähigkeit wieder in einen Übergabezug eingestellt werden. Die Untersuchung hat ein

wagentechnischer Beamter der Reichsbahn (Wagenmeister) vorzunehmen, der durch den Bahnhofsvorsteher des Bahnhofes Webau anzufordern ist.

II. Lokomotivdienst

§ 6

Die Lokomotivführer der feuerlosen bzw. Feuerlokomotive tragen die volle Verantwortung für ihre ordnungsmäßige Führung und Behandlung.

Für die betriebssichere Durchführung des Lokomotivbetriebes gelten die gesetzlichen Bestimmungen für den Betrieb von Lokomotiven und Dampfkesseln.

Bei Beginn des Dienstes haben sie ihre Lokomotiven in allen Teilen gründlich nachzusehen. Muttern und Keile sind, soweit erforderlich, nachzustellen. Alle Reibungsflächen und Lager sind dauernd mit den nötigen Schmiermitteln zu versehen.

Die Bremse ist auf ihre sichere Bremswirkung hin zu prüfen.

Die Lokomotiven sind stets in sauberem Zustande zu halten.

Bei strengem Frostwetter haben die Lokomotivführer dafür zu sorgen, daß stets genügend Dampf in den feuerlosen Lokomotiven vorhanden ist.

Bei Stillstand der Lokomotiven ist darauf zu achten, daß der Regler ganz geschlossen, die Bremse festgemacht und die Steuerung auf Mitte gelegt ist. Die Zylinderhähne sind darauf zu öffnen.

Nach längerem Stillstand der Lokomotive ist stets mit geöffneten Zylinderhähnen anzufahren. Die Bremse muß vor der Fahrt auf ihre Brauchbarkeit hin untersucht werden. Ferner ist darauf zu achten, daß genügend Wasser im Kessel sowie genügend Sand in den Streukästen vorhanden ist.

§ 7

Bei feuerlosen Lokomotiven ist vor ihrer Füllung mit Dampf ihr Stand durch Bremse und Stellung der Steuerung auf Mitte so zu sichern, daß das Dampfzuleitungsrohr nicht verschoben werden kann. Es ist die größte Vorsicht anzuwenden, so daß jede Verbrühung ausgeschlossen ist. Nach der Füllung ist das Zuleitungsrohr durch Ausschwenken aus der Gleisanlage zu sichern.

Der Kesselwärter ist vor der Füllung zu benachrichtigen.

§ 8

Die Lokomotivführer haben die gegebenen Signale (s. § 20) zu beachten und streng danach zu handeln. Vor jeder Bewegung der Lokomotive müssen sie sich überzeugen, daß die zu befahrenden Gleise frei, die in Frage kommenden Weichen richtig gestellt sind und bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaussteht oder sich ihm in gefahrdrohender Weise nähert.

Rangierbewegungen dürfen nur auf mündlichen Auftrag oder auf Rangiersignale eines hierzu geprüften Rangierleiters (s. § 3) ausgeführt werden. Vor jeder Bewegung muß das Achtungssignal (s. § 11) vom Lokführer gegeben werden.

Die Lokführer dürfen Aufträge anderer Personen als des Betriebsführers (Stellvertreter) ohne ausdrückliche Erlaubnis des Betriebsführers (Stellvertreter) nicht ausführen.

Unbefugten ist das Mitfahren auf der Lokomotive streng verboten.

§ 9

Das Auffahren von Weichen (Befahren vom Herzstück aus bei nicht richtiger Lage der Zungen) ist verboten. Wird dennoch eine Weiche aufgefahren, so darf sie erst nach eingehender Untersuchung auf ihren ordnungsmäßigen Zustand hin wieder befahren werden.

§ 10

Der Lokführer darf nur langsam und ohne Stoß an einzelne Wagen oder an eine Rangierabteilung heranzufahren.

An Wagen, auf denen oder an denen gearbeitet wird, darf er erst heranzufahren, nachdem die Beteiligten Kenntnis erhalten und sich in Sicherheit gebracht haben.

Er ist für ordnungsmäßige Kupplung der Lokomotive mit dem ersten Wagen verantwortlich.

Auf das Haltsignal des Rangierleiters oder bei Wahrnehmung von Gefahr muß der Lokführer, nachdem er das Signal zum Bremsenanziehen oder das Notsignal (s. § 11) gegeben hat, die Rangierabteilung in kürzester Zeit zum Stillstand bringen.

Wegen der Bremsbesetzung siehe § 27.

§ 11

Die vom Lokführer zu gebenden Signale sind folgende:

1. Achtungssignal (Achtung): Ein mäßig langer Ton = ———
2. Bremsen mäßig anziehen: Ein kurzer Ton = U
3. Bremsen stark anziehen: Drei kurze Töne schnell hintereinander = UUU
4. Bremsen lösen: Zwei mäßig lange Töne hintereinander = ——— ———
5. Notsignal: Mehrmals drei kurze Töne
(Beim Rangieren ist etwas schnell hintereinander =
Außergewöhnliches eingetreten. Bremsen und Hilfe leisten.) UUU UUU UUU

§ 12

Während der Dauer des Dienstes darf der Lokomotivführer die Lokomotive nicht verlassen bzw. sich nur so weit entfernen, daß sie im Auge behalten wird und in kürzester Zeit wieder bestiegen werden kann.

§ 13

Schäden an den Lokomotiven sind sofort dem Betriebsführer (Stellvertreter) zu melden, der für die Instandsetzung verantwortlich ist.

§ 14

Bei Eintreten der Dunkelheit und unsichtigem Wetter hat die Lokomotive vorn und hinten je 2 hellbrennende Laternen zu führen. Die Belange des Luftschutzes sind hierbei zu beachten.

§ 15

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/Std. darf nicht überschritten werden.

III. Rangierdienst

§ 16

Begriff des Rangierdienstes

Die Bewegung von Lokomotiven, einzelnen Wagen oder Zugteilen sind Rangierfahrten.

Der Rangierdienst umfaßt auch das Verbinden und Trennen von Zugteilen.

§ 17

Die gemäß § 3 von dem Reichsbahnbetriebsamt Halle zum Rangierdienst geprüften (s. § 3) und dadurch zur Leitung von Rangierbewegungen und Geben von Rangieraufträgen und Rangiersignalen berechtigten Rangierer — Rangierleiter — müssen zur Kenntlichmachung dieser Berechtigung einen roten Streifen um den Rand ihrer Dienstmütze tragen.

Die Rangierleiter sind verantwortlich für:

die Überwachung der Sicherheit des Rangierpersonals,
die Verständigung des beteiligten Lok- und Rangierpersonals über jede Rangierbewegung,
die Beobachtung des Freiseins der zu befahrenden Gleise,
die richtige Stellung der Weichen und ihre Beleuchtung bei Dunkelheit,

für das Vorhandensein von Hemmschuhen und Radvorlegern in genügender Anzahl und in brauchbarem Zustande,

für die Überwachung, daß kein Fahrzeug über das Grenzzeichen zwischen zwei zusammenlaufenden Gleisen hinaussteht oder sich seiner Rangierfahrt in gefahrdrohender Weise nähert.

Die Rangierleiter haben ihren Platz stets so zu wählen, daß sie das Rangiergeschäft möglichst gut übersehen können und Sichtverbindung mit dem Lokomotivpersonal haben.

Der mündliche Auftrag oder das Signal zu einer Rangierbewegung darf nur gegeben werden, wenn es ohne Gefahr geschehen kann.

Der Rangierleiter muß sich deshalb davon überzeugen, daß

1. sämtliche an den Gleisen sowie in oder am Wagen beschäftigten Personen vor der beabsichtigten Rangierbewegung rechtzeitig gewarnt sind und die Gleise und Wagen verlassen haben,
2. die Bremsen der zu bewegenden Wagen gelöst und etwaige Festlegevorrichtungen (Radvorleger, Hemmschuhe) beseitigt und die Kupplungen ordnungsmäßig eingehängt sind,
3. die Wagentüren und Klappen fest verschlossen sind,

4. von allen Wagen, die bewegt werden sollen, oder die beim Rangieren berührt werden können, Ladebrücken, Fuhrwerke usw. entfernt worden sind,
5. beim Schieben gegen stehende Wagen oder gegen feste Anlagen (Rampe) die Geschwindigkeit so vermindert wird, daß jeder harte Anprall vermieden wird,
6. das Bremsen, das Anhalten und ruckweise Bewegungen von Wagen in Gleiskreuzungen vermieden wird,
7. etwaige Hindernisse aus den Gleisen entfernt sind.

§ 18

Das Rangieren hat stets mit mindestens einem geprüften Rangierer zu geschehen, dem das An- und Abkuppeln der Wagen, die Bedienung der Bremsen und das Umstellen der Weichen obliegt.

§ 19

Jeder Rangierarbeiter und Rangierer muß stets eine Mundpfeife (bzw. Signalhorn), bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter eine helleuchtende, rot abblendbare Handlaterne bei sich führen.

§ 20.

Den Befehl, eine Rangierbewegung auszuführen, hat der hierzu geprüfte Rangierleiter mündlich oder durch die Rangiersignale zu geben. Die Rangiersignale sind vom Rangierleiter gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn und mit einem Arm, bei Signal Ra 3 b mit beiden Armen zu geben.

Signal Ra 1 = Ziehen.

- 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 Handlaterne von oben nach unten.

Signal Ra 2 = Schieben.

- a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Zwei mäßig lange Töne = ——— ——— und

b) mit dem Arm:

bei Tage langsame waagerechte Bewegung des Armes hin und her;

bei Dunkelheit langsame waagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.

Signal Ra 3 = Aufdrücken.

a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Zwei kurze Töne schnell hintereinander = ○ ○ 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 Tag, in der einen Hand eine weiß leuchtende Laterne.

Signal Ra 4 = Abstoßen.

a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Zwei lange Töne und ein kurzer Ton — — — ○ 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 zweimal eine waagerechte Bewegung der Handlaterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.

Das Abstoßen in kurze Gleise ist verboten.

Zu den Signalen Ra 1 und Ra 2.

Es bedeutet:

Signal Ra 1: die Lokomotive soll Fahrzeuge ziehen,

Signal Ra 2: die Lokomotive soll Fahrzeuge schieben,

Signal Ra 3: die Lokomotive soll Fahrzeuge aufdrücken (zum Loshängen, Ankuppeln usw.),

Signal Ra 4: die Lokomotive soll Fahrzeuge abstoßen.

Für Lokomotiven, die Fahrzeuge vor und hinter sich haben und für einzelfahrende Lokomotiven bedeutet:

Signal Ra 1: die Lokomotive soll in der Richtung v o m Signalgeber weg fahren,

Signal Ra 2: die Lokomotive soll in der Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

Signal Ra 5 = Halt.

a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Drei kurze Töne schnell hintereinander = $\circ \circ \circ$ und

b) mit dem Arm:

bei Tage kreisförmige Bewegung des Armes;

bei Dunkelheit kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

§ 21

1. Die in Bewegung zu setzenden Wagen sind miteinander zu kuppeln. Ersatzkuppelungen dürfen wegen der damit verbundenen Beschädigung des Oberbaues und der Weichen während der Fahrt nicht frei herabhängen; sie müssen in den Kuppelungen eingehängt werden. Ebenso sind die Luftbremsschläuche in die Schlauchhalter einzuhängen. Während der Fahrt ist das An- und Abkuppeln streng verboten.

2. Das An- und Abkuppeln der Wagen hat mit größter Vorsicht zu erfolgen. Beim Betreten des Gleises zwischen den Wagen muß der Rangierer sich so tief bücken, daß er von den Puffern nicht erfaßt werden kann. Zu seiner Sicherheit hat er sich dabei am Handgriff des Wagens festzuhalten. Die Rangiersignale dürfen erst dann wieder gegeben werden, wenn der Rangierer aus dem Gleise herausgetreten ist.

3. Die auf dem Übergabegleis 2 an die Reichsbahn zurückgegebenen, ausgehenden Wagen müssen sämtlich miteinander gekuppelt übergeben werden; die Bremsschläuche müssen sämtlich miteinander verbunden sein.

Die ausgehenden Wagen müssen richtungsweise im Gleis 2 bereitgestellt werden; westlich Richtung Webau, östlich Richtung Hohenmölsen. Jede Richtungsgruppe muß einen Wagen mit Bremse am Schluß haben.

§ 22

1. Wagen, die

a) durch Steifkuppelung oder durch die Ladung verbunden sind,

- b) mit Fahrzeugen, Pferden, Vieh, leicht zerbrechlichen oder explosionsfähigen Gegenständen beladen sind,
- c) mit Säure gefüllt sind (Kesselwagen) oder
- d) die Anschrift tragen: „Vorsichtig rangieren,“

müssen mit besonderer Vorsicht verschoben und dürfen dem Anprall in Bewegung befindlicher Wagen nicht ausgesetzt werden. Diese sind vor den stillstehenden Wagen zunächst anzuhalten und darauf durch Schieben vorsichtig anzusetzen.

2. Beim Aufstellen einer Rangierabteilung in der Nähe einer freizuhaltenden Stelle, z. B. eines Grenzzeichens, ist der Abstand des letzten Wagens von dieser Stelle so zu bemessen, daß diese auch nach etwaigem Strecken der gespannten Pufferfedern noch frei bleibt. Auch ist bei Bemessung des Abstandes auf das etwaige Ansetzen von Wagen und die dadurch entstehenden Stöße Rücksicht zu nehmen.

3. Das Schieben von Rangierabteilungen ist nur zulässig, wenn ihre Stärke nicht mehr als 50 Wagenachsen beträgt. Auf oder neben dem vordersten geschobenen Wagen muß sich ein Rangierer befinden, der auf die Fahrbahn achtet und den Rangierleiter durch Zuruf oder Signale verständigt.

Beim Befahren von Wegeübergängen hat der Rangierer voranzugehen, auf deren Freisein zu achten und Achtungssignale mit der Mundpfeife, erforderlichenfalls Haltsignal Ra 5 an den Lokführer zu geben (s. auch § 31).

§ 23

1. Gleichzeitig zu bewegendende Fahrzeuge müssen ordnungsmäßig gekuppelt sein. Wagen dürfen gleichzeitig nur in solcher Zahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, daß sie durch Menschenkraft, durch die Lokomotive, die Wagenbremsen oder andere Bremsmittel in der Gewalt behalten werden. Die Bediensteten sollen die Wagen nicht ziehen, sondern schieben und hierbei nicht im Gleis und nicht rückwärts gehen.

Wagen zwischen den Puffern oder an den Puffern schieben ist streng verboten (s. auch § 27 letzter Satz).

2. Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dgl. dürfen die Bediensteten nicht an der diesen Anlagen zugewendeten Längsseite der Wagen gehen. Es ist verboten, zwischen nahe aneinander stehenden Puffern aufrecht hindurch-

zugehen. Der Rangierer muß, auch wenn die Puffer voneinander abstehen, darunter durchkriechen. Er hat sich in dem freien Raum zwischen den Wagen so aufzustellen, daß er seitlich zur Kupplung steht. Er muß daher beide Hände frei haben.

3. Nach dem An- und Abkuppeln dürfen Rangiersignale erst gegeben werden, wenn der Bedienstete wieder aus dem Gleise getreten ist.

§ 24

Wenn eine Bewegung in einem Gleise ausgeführt werden soll, in welchem Personen beschäftigt sind, so hat der Lokomotivführer das Achtungssignal zu geben. Beim Schieben hat der vorderste Rangierer die im Gleise befindlichen Personen zu warnen. Das Rangieren darf erst dann stattfinden, wenn sich die Personen in Sicherheit befinden. Der Rangierleiter hat sich durch Abgehen des Gleises und der Wagen davon zu überzeugen, daß alle daran beschäftigten Arbeiter zurückgetreten sind. Erst dann gibt er das Signal zum Fahren.

§ 25

Längere Zeit stillstehende Wagen und Schienenfahrzeuge sind nach beendigtem Rangieren in ihren Gleisen durch Anziehen der Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen, durch Radvorleger oder durch die Speichen eines Radpaares gesteckte Sperrhölzer gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

Das Anlegen der Luftdruckbremse, das Auflegen von Hemmschuhen, Steinen, Holzstücken, Eisenteilen und dgl. auf die Schienen zum Feststellen der Wagen wird wegen der damit verbundenen Entgleisungsgefahr streng verboten.

§ 26

Bei Dunkelheit muß sich neben dem Wagen, an den herangefahren werden soll, ein Rangierer — mit brennender Laterne — aufstellen, um dem Lokpersonal und dem Rangierleiter die Möglichkeit zur Schätzung der Entfernung beim Zurückfahren an die im Gleise stehenden Wagen zu geben.

Der am Schlusse einer Rangierfahrt befindliche Rangierer hat bei Dunkelheit seine Laterne als Erkennungszeichen für das Lokpersonal in der Fahrtrichtung leuchten zu lassen.

§ 27

Es dürfen nur brauchbare Bremsen besetzt werden. Eine von einer Lokomotive bewegte Rangierabteilung ohne bediente Wagenbremse darf höchstens 16 Wagenachsen stark sein. Ist die Achsenzahl höher, so müssen Bremsachsen nach dem Verhältnis 6 : 100 bedient werden.

Hierbei ist zu berücksichtigen,

daß sowohl bei Zählung der vorhandenen Achsen als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen ist

und daß ein Bremser mit der Handbremse zwei Achsen bremst.

Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen der kalt laufenden Lokomotiven und der leer laufenden Tender rechnen als volle (beladene) Achsen.

Bei der Berechnung sich ergebende Bruchteile sind nach oben abzurunden.

Die bedienten Bremswagen sind möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Bei Bewegungen von Wagen durch Menschenkraft dürfen nur so viel Wagen an Zahl — höchstens drei — bewegt werden, daß sie von den Beteiligten durch eigene Kraft, durch Wagenbremse oder Bremskuppel in der Gewalt behalten werden.

§ 28

Hemmschuhe dürfen nur zum Aufhalten von Wagen benutzt werden. Sie dürfen nicht kurz vor Weichen und Schienenstößen ausgelegt werden. In gekrümmten Gleisen sind sie in der Regel auf das innere Gleis zu legen.

Hemmschuhe mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze und anderen Beschädigungen dürfen nicht verwendet werden.

Nach Beendigung des Rangiergeschäftes haben die Rangierer die Hemmschuhe von den Gleisen zu entfernen und an den vorgeschriebenen Aufbewahrungsort zu bringen. Der Rangierleiter ist hierfür verantwortlich.

Die Verwendung von Druckbäumen und Zugketten zum Verschieben von Wagen und von Bremsknüppeln zum Aufhalten von Wagen ist streng verboten.

§ 29

Während der Bewegung der Wagen darf außer dem Rangierpersonal sich niemand auf den Trittbrettern aufhalten oder einen Wagen besteigen.

§ 30

1. Das Abstoßen oder Ablaufenlassen nachgenannter Wagen ist verboten:

- a) Topfwagen,
 - b) Wagen mit Salzsäure-Ballons,
 - c) Wagen, die mit Elektroden beladen sind,
 - d) Waggons, deren Inhalt als zerbrechlich bezeichnet ist.
- Zu widerhandlung hat Entlassung zur Folge.

2. Gleiswaagen dürfen nur befahren werden, wenn sie festgestellt sind.

3. Das Rangieren von Wagen ohne Puffer oder mit nicht einwandfreien Puffern ist nur ausnahmsweise und nicht mit anderen Wagen zusammen gestattet.

§ 31

Zur Sicherung des Wegüberganges in Schienenhöhe bei km 14,42 der Reichsbahnstrecke Großkorbetha—Deuben und der Privatanschlußbahn — Kommunikationsweg Köpsen—Gnäditz — sind folgende Vorschriften zu beachten:

- a) Innerhalb der von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde bestimmten Sichtdreiecke dürfen auf den Gleisen des Anschließers keine Wagen aufgestellt werden. Diese Gleisstrecken sind durch Merkzeichen kenntlich zu machen.
- b) Bei Rangierbewegungen auf den Anschlußgleisen innerhalb der Sichtdreiecke ist der Wegübergang zu bewachen. Der Gleiswärter an dem Kommunikationsweg hat sich gut sichtbar auf dem Wegübergang aufzustellen und den Straßenverkehr durch Zuruf und Haltezeichen zu warnen.

Das Haltezeichen ist einheitlich zu geben, und zwar bei Tage durch Hochheben der rotweißen Signalfolge („Achtung“) und anschließend seitliches Ausstrecken der Flagge quer zur Verkehrsrichtung („Halt“), bei Dunkelheit oder Nebel durch Hochheben und seitliches Schwenken einer rotgeblendeten Laterne.

- c) Der Lokführer hat das Läute- und Pfeifsignal von den hierfür aufgestellten Signalen ab so lange zu geben, bis der letzte Wagen den Wegübergang überfahren hat.

§ 32

Wegen der damit verbundenen großen Lebensgefahr ist strengstens verboten:

- a) Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten oder zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen,
- b) auf raschfahrende Lokomotiven oder Wagen aufzuspringen oder von ihnen abzuspringen,
- c) sich auf Puffer, Kupplungen oder Trittbretter zu setzen oder sich auf Puffer oder Kupplungen zu stellen,
- d) sich gleichzeitig auf die Tritte zweier in Bewegung befindlicher Wagen zu stellen,
- e) sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszuheugen,
- f) während der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Zugteil vorzufahren und zwischen diesen und dem hinteren Teil eine Weiche umzustellen (Abschneppern),
- g) Wagen vom Trittbrett aus abzukuppeln,
- h) unter Wagen durchzukriechen,
- i) das Dach eines bewegten Wagens zu betreten,
- k) Wagen an den Puffern zu ziehen oder zu schieben,
- l) beim Schieben und Bewegen von Wagen rückwärts oder zwischen den Schienen zu gehen,
- m) zwischen zwei weniger als 5 Meter voneinander stehenden Puffern aufrecht hindurch zu gehen; der Bedienstete muß sich so tief bücken, daß ihn die Puffer nicht fassen können, und sich dabei am Handgriff des Wagens festhalten,
- n) bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne und dgl. an der diesen Anlagen zugewendeten Längsseite (zwischen Rampe und Wagen) zu gehen oder sich hier aufzustellen,
- o) Hemmschuhe vor Weichenzungen oder vor Herzstücken zu legen.

IV. Gleiswärterdienst

§ 33

Der Gleiswärter hat während seines Dienstes eine Dienstmütze zu tragen.

§ 34

Der Gleiswärter hat dafür Sorge zu tragen, daß der Gleisübergang und die Fahrinnen in sauberem Zustand erhalten werden. Ferner hat er die Verantwortung für die Bewachung des Wegüberganges (Kommunikationsweg) bei stattfindenden Rangier- und Lokomotivfahrten (s. § 31).

V. Reparaturkolonne

§ 35

Vor Beginn von Reparaturarbeiten an den Anschlußgleisen der Brikettfabrik Währlitz ist der Betriebsführer bzw. Stellvertreter, in der Mineralölfabrik Köpsen der Betriebsführer bzw. Stellvertreter der Schwelerei Köpsen zu benachrichtigen.

§ 36

Der Aufsichtsführende der Reparaturkolonne muß bei Tage mit einer rotweißen Signalfolge, Signalthorn und bei Dunkelheit mit rotabblendbarer Laterne ausgerüstet sein.

§ 37

Vor Beginn einer Reparatur muß die Kolonne über die Signale, die zur Sicherung der Arbeiter gegeben werden, unterrichtet sein.

§ 38

Muß eine Strecke abgesperrt werden, so hat dies durch Aufstellen einer rechteckigen roten Scheibe mit weißem Rand (Halt-Scheibe) bzw. einer roten Laterne in der Fahrtrichtung rechts vom Gleis in genügender Entfernung von der gefährdeten Stelle zu geschehen.

VI. Schlußbestimmungen

§ 39

Diese Dienstanweisung tritt nach Genehmigung durch den Bergrevierbeamten und den Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Halle in Kraft.

Die Dienstvorschriften vom Dezember 1923/24 werden dadurch ungültig.

§ 40

Zuwiderhandlungen gegen diese Dienstanweisung werden, sofern nicht nach den allgemeinen Gesetzesbestimmungen eine andere Strafe eintritt, nach Maßgabe des Gesetzes zur Ordnung der Nationalen Arbeit und der Betriebsordnung der Anhaltischen Kohlenwerke, Brikettfabrik Wähilitz und Mineralölfabrik Köpsen, bestraft.

Trunkenheit im Dienst wird mit fristloser Entlassung bestraft.

§ 41

Abänderungen und Ergänzungen dieser Dienstanweisung bedürfen der Genehmigung des Bergrevierbeamten.

Profen, den 20. November 1941.

Anhaltische Kohlenwerke

Unterschrift

Genehmigt auf Grund des § 35, letzter Satz der Bergpolizeiverordnung für die vollspurigen Grubenanschlußbahnen im Bezirke des Preuß. Oberbergamts Halle/S. vom 12. Januar 1905 in der Fassung vom 26. Februar 1927.

Zeitz, den 29. November 1941.

Der Pr. Bergrevierbeamte

Unterschrift und Siegel

Tgb.-Nr. 4131/41.

Besondere Vorschriften

für

**die Bedienung und Unterhaltung
des Grubenbahnanschlusses
der Anhaltischen Kohlenwerke
Brikettfabrik Wühlitz
und Mineralölfabrik Köpsen
in km 14,468—15,093**

(Anschlußstelle Wühlitz der Strecke Großkorbetha—Deuben)

A u f g e s t e l l t :

Halle (Saale), Juni 1940

Der Vorstand

des

Reichsb.-Betriebsamtes 1 Reichsb.-Verkehrsamtes

(Unterschrift)

gez.: Schmitz

§ 1

Allgemeines

Der Anschluß liegt westlich der Reichsbahn zwischen den Bahnhöfen Webau und Hohemmölsen und wird in das Reichsbahngleis durch die Weiche 11 in km 14,468 und Weiche 29 in km 15,093 eingeführt. Er umfaßt die Gleisanlagen der Brikettfabrik Wähltitz und der Mineralölfabrik Köpsen und besteht aus:

- a) den beiden Anschlußweichen 11 und 29,
- b) den einfachen Weichen 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23 u. 27,
- c) den doppelten Kreuzungweichen 10 a/b c/d, 12 a/b c/d und 28 a/b c/d,
- d) der Innenbogenweiche 12 a,
- e) den Gleisen 1—4 und 6—11,
- f) den aus der doppelten Kreuzungweiche 10 a/b c/d abzweigenden Gleis- und Weichenanlagen nach der Mineralölfabrik Köpsen,
- g) zwei Gleiswaagen in Gleis 7 und 10,
- h) einer Gleiswaage im Werkhof der Mineralölfabrik,
- i) der Sicherungsanlage, und zwar den einfachen Weichenschlössern an den Weichen 12 c/d und 28 a/b und den Wechselschlössern an den Weichen 11 und 29,
- k) zwei Grenztafeln in km 14,510 und 15,060,
- l) einer Fernsprechanlage nach dem Bahnhof Webau mit einer Fernsprechhilfsbude in km 14,700,
- m) den Gleisabschlüssen an den Gleisen 1, 4 und 6—11. Die Übergabegleise 1 und 2 sind am Nordende durch die Weichen 11, 12 a/b c/d und 13, am Südennde durch die Weichen 27, 28 a/b c/d und 29 an das Reichsbahngleis angeschlossen. Die Grundeigentumsgränze der Reichsbahn ist auf dem angehefteten Lageplan angegeben.

§ 2

Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes

Zur Sicherung des Reichsbahnbetriebes dienen die Weichenschlösser an den Weichen 12 c und d und 11 in nördlicher Richtung, an den Weichen 28 a und b und 29 in südlicher Richtung. Die Weichen 12 c/d und 28 a/b sind in der Grundstellung verschlossen, so daß Fahrten vom Anschluß in das Reichsbahn-gleis nicht stattfinden können.

Schlüsselaufbewahrung siehe § 4.

§ 3

Überwachung des ordnungsmäßigen Zustandes des Anschlusses

Die Reichsbahn übernimmt für Rechnung des Anschließers die Bewachung der Anschlußweichen 11 und 29, der doppelten Kreuzungsweichen 12 und 28 und der zwischen den Weichen 11 und 12 und 29 und 28 liegenden Gleisstücke, die Unterhaltung der beiden Anschlußweichen 11 und 29 nebst Spitzenverschlüssen und der an den Weichen 11, 12 c/d, 29 und 28 a/b angebrachten Weichenschlösser einschl. der Gestängeleitung der Weiche 28 a/b, die Unterhaltung der Fernsprechanlage, und die Gangbarhaltung, Schmierung und Bedienung der Weichen 11, 29 und der Weichenschlösser an den Weichen 11, 12 c/d, 29 und 28 a/b einschl. der Gestängeleitung der Weiche 28 a/b.

Im übrigen obliegt die Bewachung und Unterhaltung der Gleisanlagen des Anschlusses sowie die Bedienung der Weichen dem Anschlußinhaber.

Zur Bedienung der Weichen dürfen nur Personen verwendet werden, die mit dieser Tätigkeit völlig vertraut sind. Die Aufsicht über Betrieb und Verkehr obliegt dem Bahnhof Webau, über den baulichen Zustand des ganzen Gleisanschlusses der Bahnmeisterei Großkorbetha.

§ 4

Durchführung des Betriebes

1. Die Weichen Nr. 11, 12 c/d, 28 a/b und 29 der Anschluß-teile Wähilitz sind verschlossen.

Die Schösser der Weichen 12 c/d und 28 a/b sind mit Schlüsseln ungleicher Form versehen.

Es sind 6 Schlüsseln mit 7 Reserveschlüsseln vorhanden. Davon werden aufbewahrt:

a) im Fahrdienstleiterraum des Bf. Webau:

1	Schlüssel	und	1	Reserveschlüssel	zur	Weiche	12	c/d
2	"	"	1	"	"	"	28	a/b
			1	"	"	"	11	
			1	"	"	"	29	

Die Schlüsseln sind durch einen viereckigen Griff und durch die Angabe der Weichennummer im Griff gekennzeichnet.

b) Auf der Anschlußstelle Wählitz:

1	Schlüssel	zur	Weiche	11	im	Schloß	der	Weiche	12	c/d
1	"	"	"	29	"	"	"	"	28	a/b

c) Im Fahrdienstleiterraum des Bf. Hohenmölsen:

1	Schlüssel	und	1	Reserveschlüssel	zur	Weiche	12	c/d
			1	"	"	"	11	
			1	"	"	"	29	

Die Weichenschlüsseln sind an Schlüsselbrettern aufgehängt. Die Reserveschlüsseln sind in Schlüsselchränken verbleit.

2. Verwendung der Schlüsseln.

Bei Zugfahrten:

Der Schlüssel zur Weiche 12 c/d des Bfs. Hohenmölsen wird zum Bedienen des Anschlusses bei den Anschlußzügen von Hohenmölsen und bei Bedarf benutzt.

Der Schlüssel zur Weiche 28 a/b des Bfs. Webau wird zum Bedienen des Anschlusses bei den Anschlußzügen von Webau und bei Bedarf benutzt.

Bei Sperrfahrten:

Der Schlüssel zur Weiche 12 c/d und der Schlüssel zur Weiche 28 a/b des Bfs. Webau werden zu den Sperrfahrten und bei Bedarf benutzt.

In besonderen Fällen stehen die Reserveschlüsseln zur Verfügung. Die Weichen werden in der Regel wöchentlich ein-

mal durch einen Betriebsleiter des Bahnhofs Webau geschmiert. Hierzu sind ihm keine Schlüssel auszuhändigen, da er das Schmieren zu den Bedienungszeiten erledigt.

3. Zugmeldeverfahren.

a) Die Fahrdienstleiter in Webau und Hohenmölsen haben sich bei jeder Zugfahrt vor dem Anbieten und Annehmen davon zu überzeugen, daß alle Haupt- und Reserveschlüssel vorhanden oder die ausgegebenen Schlüssel im Zugmeldebuch nachgewiesen sind.

b) Zugfahrten:

Alle Züge, welche Schlüssel erhalten, sind in folgender Form anzubieten, anzunehmen und zurückzumelden:

z. B. Z 8644 m Sch ag?
Z 8644 m Sch ja
Z 8644 m Sch hier.

Der Zusatz „m Sch“ ist in Spalte Bemerkungen des Zugmeldebuches einzutragen.

Die Züge dürfen unter Beachtung des § 14 FV. erst zurückgemeldet werden, wenn der Zugführer den Schlüssel an den Fahrdienstleiter zurückgegeben hat.

Wenn bei einer Bedienungsfahrt der Schlüssel der Gegenrichtung mitgegeben wird, dann ist im Zugmeldeverfahren die Anzahl der Schlüssel anzugeben:

z. B. Anbieten: Z 8647 m 2 Sch ag?
Annehmen: Z 8647 m 2 Sch ja
Rückmelden: Z 8647 m 2 Sch hier.

Im übrigen gelten für den Zugmeldedienst die Fahrdienstvorschriften.

c) Sperrfahrten:

Die für die Sperrfahrten zuständige Zugmeldestelle Webau holt die Zustimmung des Bahnhofs Hohenmölsen ein mit der Frage:

„Kann Gleis von Webau nach Hohenmölsen gesperrt werden?“ (Name des Fahrdienstleiters)

Die Zustimmung wird erteilt durch die Antwort:

„Ja, mit Sperrung des Gleises von Webau nach Hohenmölsen einverstanden.“ (Name des Fahrdienstleiters)

Nach dieser Zustimmung sperrt Bf. Webau das Gleis nach Ziffer 6 des § 30 der FV. und hebt die Sperrung später nach Rückkehr der Sperrfahrten nach § 30 Ziffer 8 der FV. wieder auf.

Im übrigen ist nach §§ 30 und 31 der FV. zu verfahren.

4. Aufgaben der Zugführer:

Die Zugführer haben die Schlüssel rechtzeitig in Webau und in Hohemmölsen aus dem Fahrdienstleiterraum abzuholen und sie sich von dem Fahrdienstleiter persönlich aushändigen zu lassen; sie bleiben für die Schlüssel von ihrer Abholung bis zu ihrer Abgabe verantwortlich. Die Schlüssel sind im Packwagen auf dem Platze des Zugführers aufzubewahren.

Vor der Abfahrt auf dem Anschluß Wählitz hat sich der Zugführer davon zu überzeugen, daß

- a) die Weichen ordnungsmäßig verschlossen,
- b) die Schlüssel in seinem Gewahrsam,
- c) die im Anschlußgleis aufgestellten Wagen ordnungsmäßig auf dem Übergabegleis bereitgestellt sind,
- d) das Hauptgleis für den nachfolgenden Zug frei ist.

Auf der nächsten Zugmeldestelle (Webau oder Hohemmölsen) hat der Zugführer die Schlüssel dem Fahrdienstleiter persönlich in seinem Dienstraume auszuhändigen. Der Fdl. hat sie mit dem nächsten Gegenzuge zurückzusenden. Mit der Aushändigung des Schlüssels bestätigt der Zugführer, daß die Bedingungen zu a) bis d) erfüllt sind.

5. Verlust oder Unbrauchbarwerden von Schlüsseln.

Geht ein Schlüssel verloren oder wird er unbrauchbar, so hat es der Zugführer dem rückliegenden Fahrdienstleiter zu melden, der die Genehmigung zur Benutzung des Reserveschlüssels erteilt und die Ausrüstung der Züge mit Vorichtsbeehl und das Weitere nach § 11⁸ der StV. veranlaßt.

Die Gespräche sind in die Fernsprechbücher einzutragen.

§ 5

Zuführung und Abholung der Wagen durch die Reichsbahn

Die Zuführung und Abholung der Wagen durch die Reichsbahn erfolgt durch die Bahnhöfe Webau und Hohemmölsen mit

den hierfür planmäßig vorgesehenen Zügen sowie durch eingelegte Sperrfahrten.

Die Wagen werden dem Anschluß auf Gleis 1 zugestellt und von Gleis 2 abgeholt. Die abgehenden Wagen auf Gleis 2 sind vom Anschluß richtungsweise — westlich Richtung Webau, östlich Richtung Hohenmölsen — bereitzustellen, und zwar jede Richtung mit Bremswagen am Schluß. Die Wagen müssen ordnungsmäßig miteinander gekuppelt und durch die Bremsschläuche miteinander verbunden sein.

§ 6

Feststellung von Wagenbeschädigungen

Bei Rückgabe der Wagen durch den Anschlußbesitzer hat sie der Zugführer bei den Zugfahrten, bzw. der Rangierleiter bei den Sperrfahrten, auf ihren Zustand zu untersuchen.

Vorgefundene Mängel und Beschädigungen sind dem Bahnhof Webau zu melden.

§ 7

Verkehrsdienstliche Bestimmungen

Der Dienststellenleiter des Bahnhofs Webau oder sein Vertreter überwacht den Ein- und Ausgang der Wagen nach den Wagenzetteln für Güterzüge und nach dem Wagenkontrollbuch. Für den Anschließer besteht Tonnenkontrolle. Die Wagen werden bei der Güterabfertigung Webau bestellt.

Der Anschließer bezettelt die beladenen Wagen. Die Verbleibung der Wagen erfolgt durch die Güterabfertigung Webau.

Das Wiegen der Wagen erfolgt durch den Anschließer. Nur auf Antrag oder aus sonstigen Gründen werden Wagen durch die Güterabfertigung Webau gewogen.

Der Eingang der Wagen wird dem Anschließer nicht mitgeteilt.

Die Frachtbriefe für abgehende Wagen sind der Güterabfertigung Webau rechtzeitig, spätestens jedoch eine Stunde vor Abgang des Zuges in Webau zu übergeben.

Die Frachtbriefe für ankommende Sendungen läßt der Anschließer abholen. Die Güterabfertigung Webau bearbeitet die Begleitpapiere. Frachten und sonstige Gebühren werden gestundet.

den hinteren Nennwert vorgesehenen Kägen sowie durch ein-
 fache Sperrarten.
 Die Wagen werden beim Ansatze mit Gleis 1 angezogen und
 von Gleis 2 abgeholt. Die abgehenden Wagen auf Gleis 2 sind
 vom Abnehmer abzunehmen — wozu die Richtungswagen der
 für die Führung der Lokomotiven — bestimmten und zwar bei
 der Führung mit dem Wagen am Ende. Die Wagen müssen ord-
 nungsgemäß miteinander gekoppelt und durch die Brems-
 schrauben miteinander verbunden sein.

Feststellung von Wagenbeschädigungen

Bei Rückgabe der Wagen durch den Anschlußnehmer hat
 der Empfänger bei den Zügen bzw. der Rangierarbeit
 bei den Sperrfahrten auf ihren Zustand zu untersuchen.
 Vorgetriebene Achsen und Beschädigungen sind dem Bahn-
 betriebsamt zu melden.

Buchdruckerei Artur Löwe, vorm. B. Hellig
 Halle (Saale), Steinweg 53.

Verkehrsvorschriften

Der Dienststellenleiter des Bahnhofs W. oder sein Ver-
 treter überläßt den Ein- und Ausgang der Wagen nach den
 Vorschriften für Güterzüge und nach dem Wagenkontroll-
 buch für den Anschluß der betreffenden Trossenstellen. Die
 Wagen werden bei der Güterabfertigung W. abgeholt.
 Der Anschlußnehmer hat die abgehenden Wagen, die Ver-
 bindung der Wagen erfolgt durch die Güterabfertigung W.
 Die Wagen der W. werden durch den Anschlußnehmer
 auf dem oder aus dem Güterzug W. abgeholt.
 Die Güterabfertigung W. wird davon in Kenntnis gesetzt.
 Die Frachtwagen für abgehende Wagen sind der Güter-
 abfertigung W. rechtzeitig zu übergeben jedoch eine Stunde
 vor Abgang des Zuges in W. zu übergeben.
 Die Frachtwagen für ankommende Züge sind der An-
 schließung abzugeben. Die Güterabfertigung W. hat die
 Frachtwagen, Frachten und sonstige Lieferungen zu be-
 nehmen, sobald sie an dem Bahnhofsamt W. ankommen.