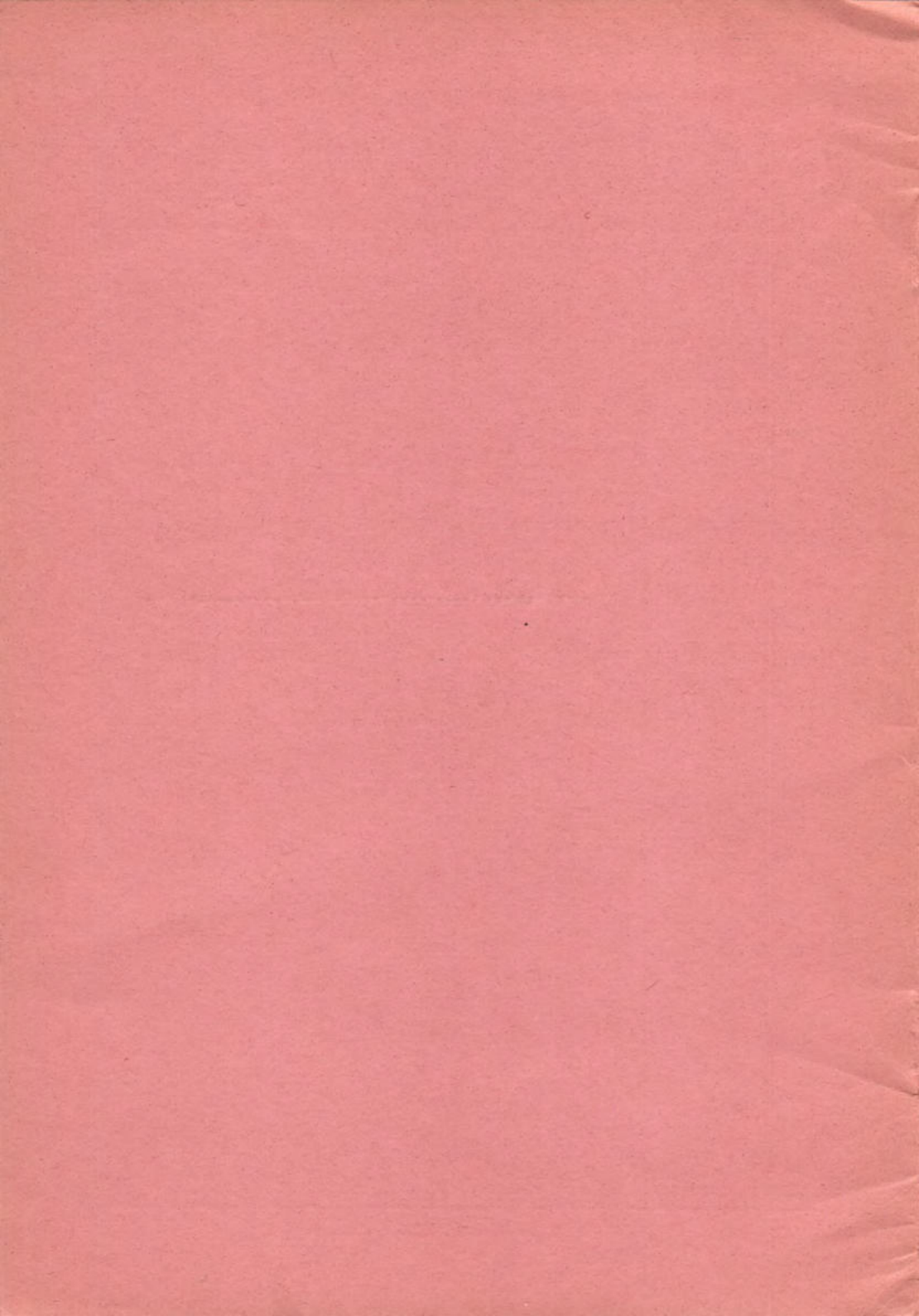


Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Mainz

Vorschriften

für den Betrieb auf den Steilstrecken
Linz (Rh) – ^{Kalenborn} ~~St. Katharinen~~ – Wiedmühle
im Bezirk der Bundesbahndirektion Mainz
(Steilstreckenvorschrift)

Gültig vom 1. Juli 1962 an



Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Mainz

Vorschriften
für den Betrieb auf den Steilstrecken
Linz (Rh) — St. Katharinen — Wiedmühle
im Bezirk der Bundesbahndirektion Mainz
(Steilstreckenvorschrift)

Gültig vom 1. Juli 1962 an

Druck: Bundesbahndirektion Mainz

(1) HVB

BD Mainz

BÄ, MÄ, VÄ

Bahnhöfe

Bahnbetriebswerke

Güterabfertigungen

Bahnmeistereien

soweit beteiligt

- (2) persönlich zuzuteilen

den Fahrdienstleitern (Zugleitern)

den Aufsichtsbeamten

den Zugführern

den Triebfahrzeugführern

den Wagenuntersuchungsbeamten

- (3) zugänglich zu machen durch Auslegen

in den Dienst- und Aufenthaltsräumen

den Weichenwärtern

den Rangierbeamten

den Schaffnern

den Lokomotivheizern und Beimännern

Nummer des Berichtigungs- blattes	Gültig vom an	berichtigt am durch	

2

Inhaltsverzeichnis

I. Vorbemerkungen

	Seite
Beschaffenheit der Strecke, Betriebsweise und Inhalt der Vorschrift . . .	4

II. Fahrzeuge

§ 1	Triebfahrzeuge	4
§ 2	Wagen	4
§ 3	Nebefahrzeuge	5
§ 4	Unterhaltung und Untersuchung der Wagen durch die Bahnbetriebswerke	5

III. Zugbildung

§ 5	Reihung der Fahrzeuge	5
§ 6	Kuppeln der Fahrzeuge	6
§ 7	Bremsausrüstung, Bremsstellung, Radvorleger	6
§ 8	Bremsgewicht	7
§ 9	Zuglasten	7
§ 10	Außergewöhnliche Ladungen und Schemelwagen	8

IV. Zugförderung

§ 11	Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecken . . .	8
§ 12	Höchstgeschwindigkeiten	9
§ 13	Bedienung der Bremsen	9

V. Besonderheiten

§ 14	Besondere Kenntnisse des Zugpersonals	9
§ 15	Maßnahmen bei Frost und Schnee	10
§ 16	Außergewöhnliche Vorkommnisse	10

Anlagen

Anlage 1	Befähigungsnachweis für Lokomotivführer	12
Anlage 2	Unterrichtsnachweis für Zugpersonale	13

I. Vorbemerkungen

Beschaffenheit der Strecke, Betriebsweise und Inhalt der Vorschrift

- (1) Die Strecke Linz (Rhein) – Wiedmühle führt von Linz (Rhein) bergwärts bis zu dem im Scheitelpunkt gelegenen Kopfbahnhof St. Katharinen und von dort talwärts bis Wiedmühle. Die Steilstreckenabschnitte liegen zwischen Linz und St. Katharinen von km 1,260 bis km 8,150 und zwischen St. Katharinen und Wiedmühle von km 12,780 bis km 16,247. Die maßgebende Neigung beträgt 1 : 17,3 (57,6°/00).
- (2) Auf der Bergfahrt ist das Schieben der Züge gestattet (besondere örtliche Verhältnisse).
- (3) Die Züge werden mit Dampflokomotiven im Reibungsbetrieb gefahren.
- (4) Diese Vorschrift enthält nur die zusätzlichen Bestimmungen, die über den Rahmen der allgemeinen Betriebsvorschriften hinaus wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse zu beachten sind.

Die darin enthaltenen Bremsvorschriften beruhen auf dem Erlaß des BMV – E 4 Baob 5336 Bb 61 – vom 7. November 1961 gemäß § 55 Abs. 4 BO.

II. Fahrzeuge

§ 1 Triebfahrzeuge

- (1) Auf den Steilstrecken sind zugelassen:
Dampflokomotiven der Baureihe 94⁵⁻¹⁸.
- (2) Dampflokomotiven der in (1) genannten Baureihe müssen mit selbsttätiger Druckluftbremse, Zusatzbremse, Gegendruckbremse und Handbremse ausgerüstet sein.

§ 2 Wagen

- (1) Alle auf den Steilstrecken verkehrenden Personen-, Gepäck- und Postwagen müssen mit selbsttätiger mehrlössiger Druckluftbremse und Handbremse ausgerüstet sein. Güterwagen sollen in der Regel eine selbsttätige mehrlössige Druckluftbremse haben (Ausnahmen s. § 7 (2)). Wegen der Handbremsen bei Güterwagen wird auf §§ 8 (4) und 10 (3) verwiesen.
- (2) Wagen, bei denen die Bremskraft durch Bremsbeläge aus Kunstreibstoffen auf besondere Bremstrommeln oder Bremsscheiben oder auf die Radreifen übertragen wird, sind vom Verkehr auf den Steilstrecken ausgeschlossen.

§ 3 Nebenfahrzeuge

- (1) Nebenfahrzeuge aller Art dürfen nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion Mainz für die Steilstrecken zugelassen werden. Sie dürfen diese Strecken nur befahren, wenn sie die Anschrift tragen:

„Zugelassen für die Steilstrecken Linz (Rhein) –
St. Katharinen – Wiedmühle“.

Ihre Bremsen müssen durch den Führer des Nebenfahrzeugs vor jedem Befahren der Steilstrecken auf Betriebsfähigkeit geprüft werden.

- (2) Bei der Talfahrt darf die Schrittgeschwindigkeit nicht überschritten werden.
- (3) Krafttrottenwagen Klv 51 sind für die Steilstrecke unter folgenden zusätzlichen Bedingungen zugelassen:
- a) Die Wagen dürfen nur ohne Anhänger fahren.
 - b) Die Nutzlast darf 4,5 t nicht übersteigen.
 - c) Bei Talfahrt muß der zweite Gang geschaltet sein.
- (4) Nebenfahrzeuge sind halbjährlich durch das Bww Koblenz-Mosel zu untersuchen.

§ 4 Unterhaltung und Untersuchung der Wagen durch die Bahnbetriebswerke

Auf den Steilstrecken werden Personen-, Gepäck- und Postwagen nur im Sonderreiseverkehr eingesetzt. Für diese Wagen darf die Betriebsuntersuchung (R 1) mit Bremsrevision nicht länger als einen Monat zurückliegen. Die Bremsprüfung nach § 9 der DV 915 I muß vor Beginn jeder Sonderfahrt durchgeführt sein.

III. Zugbildung

§ 5 Reihung der Fahrzeuge

- (1) Bei Dampfzügen mit einer Lokomotive muß die Lokomotive – auch bei der Bergfahrt – stets auf der Talseite stehen (s. a. § 10 (4)). Werden zwei Lokomotiven verwendet, so ist die zweite Lokomotive an der Zugspitze einzustellen. Mehr als zwei Lokomotiven dürfen in einen Zug nicht eingestellt werden; dies gilt auch für Lokomotivzüge im Sinne des § 73 (9) der Fahrdienstvorschriften (FV).

- (2) Bei bergwärts geschobenen Zügen ohne Lokomotive an der Spitze muß der erste Wagen so eingestellt werden, daß sich das Handrad oder die Kurbel zum Anziehen und Lösen der Handbremse auf der Bergseite befindet.

§ 6 Kuppeln der Fahrzeuge

Alle Schraubenkupplungen sind so fest anzuziehen, daß die Pufferfedern leicht angespannt sind, wenn die Fahrzeuge im geraden Gleis stehen.

§ 7 Bremsausrüstung, Bremsstellung, Radvorleger

- (1) Alle Reise- und Güterzüge müssen mit der durchgehenden Druckluftbremse gebremst werden. Die Bremsen aller Fahrzeuge müssen zu Beginn der Zugfahrt betriebsbereit sein. Fallen Bremsen unterwegs aus, so ist nach § 16 zu verfahren.
- (2) Alle Wagen eines Zuges müssen an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen sein; sie sollen mehrlössige Bremsen haben. In einen Güterzug darf ein Wagen mit einlössiger Bremse oder mit Luftleitung eingestellt werden. Das Bremsgewicht des Wagens mit einlössiger Bremse darf nicht angerechnet werden, die Bremse muß aber trotzdem eingeschaltet bleiben. Bei geschobenen Güterzügen muß der an der Spitze laufende Wagen eine betriebsbereite Handbremse haben (s. a. § 5 Abs. 2).
- (3) Bei französischen und belgischen Güterwagen hat der Zugführer vor dem Befahren der Steilstrecken den Geländewechsel von Stellung P (=Ebene) in Stellung M (=Gefälle) umzulegen: Für ehemals polnische Güterwagen mit Geländewechsel gilt das gleiche; hier bedeutet der Buchstabe R = Ebene, der Buchstabe G = Gefälle. Nach der Talfahrt hat der Zugführer in Linz (Rhein) die Geländewechsel wieder auf „Ebene“ umzustellen.
- (4) Bei allen Zügen ist der G/P-Umstellhahn der Lokomotiven vor dem Befahren der Steilstrecken in die Stellung „P“ zu legen.
- (5) In jedem Zug sind vier Radvorleger mitzuführen, die an den Schienen sicher befestigt werden können.

§ 8 Bremsgewicht

- (1) Folgende Mindestbrems Hundertstel dürfen in keinem Falle unterschritten werden:

Bergfahrt

in Bremsartstellung P und G = 55

Talfahrt

in Bremsartstellung P = 55

in Bremsartstellung G = 63.

- (2) Bei den Dampflokomotiven sind die in den Bremsgewichts-Anweisungsblättern angegebenen Bremsgewichte in Neigungen von 0 bis 40 ‰ (für die Druckluftbremse allein) und über 40 ‰ (für die Druckluftbremse allein sowie für die Druckluftbremse zusammen mit der Gegendruckbremse) anzuschreiben.

Bei der Bergfahrt darf nur das für die **Druckluftbremse allein** angeschriebene Bremsgewicht angerechnet werden.

- (3) Bei allen Fahrzeugen in Bremsartstellung R sind nur die Bremsgewichte für Stellung P anzurechnen.
- (4) In jedem Zug müssen soviel Handbremswagen vorhanden sein, daß auf 100 t Wagenzuggewicht 55 t Handbremsgewicht entfallen.

§ 9 Zuglasten

Die zulässige Höchstlast für die einzelnen Bespannungsarten mit Dampflok ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

Lok an der Zugspitze	Lok am Zugschluß	Zul. Höchstlast der Züge auf den Steilstrecken in t
Bergfahrt		
—	Lok 94 ⁵⁻¹⁸	130
Lok 94 ⁵⁻¹⁸	Lok 94 ⁵⁻¹⁸	250
Talfahrt		
Lok 94 ⁵⁻¹⁸	—	Reisez. 260 Güterz. 300

§ 10 Außergewöhnliche Ladungen und Schemelwagen

- (1) Ladungen, die auf mehr als zwei Wagen aufliegen, dürfen auf der Steilstrecke nicht befördert werden.
- (2) Abweichend von den Beladevorschriften dürfen bei Schienenwagen die Schienen nur in einer Lage verladen sein.
- (3) Schemelwagen sowie zwei durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen ohne Drehschemel mit einer Ladung von langen Schienen, Betonrundeisen u. a. dürfen nur in reinen Güterzügen befördert werden; dabei müssen alle diese Wagen mit Druckluftbremse und Handbremse ausgerüstet sein.
- (4) Bei der Bergfahrt sind zwei Schemelwagenpaare an beliebiger Stelle des Zuges zugelassen, wenn sie durch ihre Schraubenkupplung verbunden sind. Der Schiebelok dürfen ein Schemelwagenpaar, das durch Steif- oder Schraubenkupplung verbunden ist, oder zwei durch die Schraubenkupplung verbundene Wagen ohne Drehschemel, auf denen eine Ladung von langen Schienen oder Betonrundeisen aufliegt, angehängt werden. Die vorgeschriebenen Mindestbrems Hundertstel müssen aber durch jedes Wagenpaar bei wirkender Druckluftbremse aufgebracht werden. Eine Handbremse im angehängten Wagenpaar ist zusätzlich zu besetzen.

IV. Zugförderung

§ 11 Besondere Maßnahmen vor dem Befahren der Steilstrecken

- (1) Vor dem Befahren der Steilstrecken ist in Linz (Rhein), St. Katharinen und Wiedmühle bei allen Zügen die volle Bremsprobe auszuführen; sie ist auch auf die Handbremsen auszudehnen.
Vorstehende Anordnungen gelten auch für einzeln fahrende Triebfahrzeuge.
- (2) Vor dem Befahren der Steilstrecken hat sich der Triebfahrzeugführer zu überzeugen, daß die Sandstreueinrichtung einwandfrei arbeitet. Der Sandvorrat ist vor jeder Talfahrt zu prüfen.

§ 12 Höchstgeschwindigkeiten

Die zulässige Geschwindigkeit auf den Steilstrecken beträgt:

Fahrriichtung Linz (Rhein) — Wiedmühle:

Linz (Rhein) — St. Katharinen = 15 km/h (geschoben)

St. Katharinen — Elsaff = 20 km/h (gezogen)

Elsaff — Wiedmühle = 40 km/h (gezogen)

Fahrriichtung Wiedmühle — Linz (Rhein):

Wiedmühle — St. Katharinen = 15 km/h (geschoben)

St. Katharinen — Kalenborn = 40 km/h (gezogen)

Kalenborn — Linz (Rhein) = 20 km/h (gezogen).

§ 13 Bedienung der Bremsen

- (1) Bei Talfahrt dient zum Regeln der Fahrgeschwindigkeit in erster Linie die Gegendruckbremse der Lokomotive. Der Druck im Schieberkasten darf hierbei 5 kg/cm^2 nicht überschreiten, der Druck im Kessel nicht unter 10 kg/cm^2 sinken. Die Druckluftbremse und die Handbremse sind nur zusätzlich zu benutzen, wenn die Gegendruckbremswirkung zur Einhaltung der zugelassenen Fahrgeschwindigkeit nicht ausreicht. Befindet sich eine zweite Lokomotive im Zug, so muß auch deren Gegendruckbremse bedient werden.
- (2) Beim geschobenen Zug (Bergfahrt) muß die Handbremse des an der Spitze laufenden Wagens immer besetzt sein. Der Bediener muß mit einem Signalhorn zur Verständigung mit dem Lokführer ausgerüstet sein.

V. Sonstige Besonderheiten

§ 14 Besondere Kenntnisse des Zugpersonals

- (1) Auf den Steilstrecken Linz (Rhein — Wiedmühle dürfen nur Triebfahrzeugführer verwendet werden, die die Steilstreckenvorschrift genau kennen und die Lokomotiven zuverlässig bedienen können. Die Befähigung ist durch eine formlose Prüfung und eine Prüfungsfahrt nachzuweisen, die der Dienstvorsteher oder Vertreter der Heimatdienststelle des Triebfahrzeugpersonals abzunehmen hat. Über

Anlage 1 die bestandene Prüfung ist ein Befähigungsnachweis auszustellen, der zu den Personalakten zu nehmen ist. Außerdem ist die Befähigung auf der Streckenkenntniskarte zu vermerken. Die Befähigung erlischt, wenn die Steilstrecke länger als 6 Monate nicht befahren wurde.

(2) Im Zugbegleitdienst dürfen nur Bedienstete verwendet werden, die die Steilstreckenvorschrift genau kennen.

(3) Sämtliche Zugpersonale, auch die ständig verwendeten, sind jährlich zweimal, im April und Oktober, vom Vorsteher des Bw Koblenz-Mosel oder seinem Vertreter zu unterrichten. Die zu unterrichtenden Zugpersonale sind von den Bahnhöfen diesem Bw jeweils rechtzeitig zu melden.

Anlage 2 (4) Der erfolgreiche Besuch des Unterrichts ist in Vordrucken nach Anlage 2 nachzuweisen und in den Personalpapieren zu vermerken.

(5) Bei Sonderzügen dürfen nur kundige Lok- und Zugführer gemäß vorstehenden Richtlinien auf den Steilstrecken eingesetzt werden.

§ 15 Maßnahmen bei Frost und Schnee

Bei Schneefall und Frost ist die Beförderung von Schienen, Profileisen und Blechen auf der Steilstrecke ausgeschlossen.

§ 16 Außergewöhnliche Vorkommnisse

(1) Wird auf den Steilstrecken die Gegendruckbremse unbrauchbar, ist der Zug mit der durchgehenden Druckluftbremse des Zuges zu bremsen und die Geschwindigkeit mit Hilfe der Zusatzbremse der Lokomotive zu regeln.

(2) Eine Dampflokomotive mit schadhafter Gegendruckbremse kann als Lokomotivleerfahrt (Lz) mit einer anderen Lokomotive, deren Gegendruckbremse in Ordnung ist, befördert werden, wenn die vorgeschriebenen Mindestbremschwindigkeiten vorhanden sind.

(3) Wird auf der Steilstrecke bei einem Dampfzug die durchgehende Druckluftbremse unbrauchbar, so ist der Zug sofort anzuhalten. Die Fahrt bis zum nächsten Bahnhof darf nur fortgesetzt werden, wenn durch Handbremsung im Wagenzug mindestens 55 Bremschwindigkeiten aufgenommen. Dabei darf Schrittgeschwindigkeit nicht überschritten werden.

Sind die erforderlichen Bremser im Zuge nicht vorhanden und kann auch nicht auf geeignete Bundesbahnbedienstete im Zuge zurückgegriffen werden, so meldet der Zugführer das Liegenbleiben des Zuges dem Zugleiter in Linz (Rhein) und fordert die fehlenden Bremser an.

Bei Handbremsung des Zuges ist die Gegendruckbremse mitzubenutzen.

- (4) Kommt ein Zug auf einer der Steilstrecken zum Halten, so sind sofort alle Handbremsen fest anzuziehen. Bei längerem Aufenthalt ist der Zug außerdem durch die mitzuführenden Radvorleger (s. a. § 7 (5)) zu sichern. Das gilt insbesondere, wenn unter einem liegengebliebenen Zug gearbeitet werden muß. Der Triebfahrzeugführer darf den Führerstand erst verlassen, wenn diese Sicherungsmaßnahmen getroffen sind.

Bevor die Handbremsen gelöst und die Radvorleger entfernt werden, hat der Triebfahrzeugführer seinen Platz im Führerstand wieder einzunehmen und die Druckluftbremse anzulegen.

- (5) Muß ein Zug aus irgendeinem anderen Grund während der Bergfahrt auf einer Steilstrecke außerplanmäßig anhalten, dann hat dies so zu geschehen, daß beim Wiederanfahren keine Zerrungen im Zug auftreten. Bei Dampflok ist die Steuerung rechtzeitig voll auszulegen.

Die Zugbegleiter haben sofort nach dem Anhalten sämtliche Handbremsen fest anzuziehen; bei längerem Aufenthalt sind außerdem die Radvorleger aufzulegen.

Vor der Weiterfahrt sind die Radvorleger einzuziehen und die Handbremsen zu lösen. Verantwortlich hierfür ist der Zugführer.

- (6) Züge ohne Zugbegleiter dürfen über die Steilstrecken nicht verkehren. Für allein fahrende Dampflokomotiven genügt die Besetzung mit Lokomotivführer und Triebwagenführer (H).

Befähigungsnachweis für Lokomotivführer

1) Herr Bw

hat heute die Prüfungsfahrt auf den Teilstrecken Linz (Rhein) —
Wiedmühle ausgeführt und nachgewiesen, daß er die Teilstrecken-
vorschrift genau kennt, mit allen Einrichtungen der zugelassenen
Lokomotivbauart R 94⁵⁻¹⁸ vertraut ist und diese Triebfahrzeuge
zuverlässig bedienen kann; er darf den Dienst eines Lokomotiv-
führers auf dieser Strecke selbständig und auf eigene Verantwortung
übernehmen.

....., den 196.....

Deutsche Bundesbahn

Der Dienstvorsteher des Bw

Anlage 2**zu § 14 (2) — (5)****Unterrichtsnachweis für Zugpersonale**

Ich bestätige hiermit, daß ich die Steilstreckenvorschrift genau kenne
und mit den mir obliegenden Arbeiten eingehend vertraut bin.

Familien- und Vorname	Dienstbezeichnung	Unterrichtung	
		Tag	durch







