

DV 494

Deutsche Reichsbahn

**Dienstvorschrift
für die Benutzung der
Schmalspur-Rollfahrzeuge**

(SmRf)

DV 494

DV 494

Deutsche Reichsbahn

**Dienstvorschrift
für die Benutzung der
Schmalspur - Rollfahrzeuge
(SmRf)**

Gültig ab 1. Januar 1982

**Deutsche Reichsbahn
Drucksachenverlag
Berlin 1981**

DV 494

Herausgeber und
Geschäftsführung:

Ministerium für Verkehrswesen
Hauptverwaltung der Wagen-
wirtschaft
der Deutschen Reichsbahn

Inkraftsetzung genehmigt durch: Der Minister, WW-I-5,
vom 8. April 1981

1. Auflage

Verlag:

Drucksachenverlag
der Deutschen Reichsbahn

Druckgenehmigungs-Nr.:

338 IV-14-21 1,2 Ag 130/30/81 B/

LSV 3810

Gedruckt in der Deutschen Demokratischen Republik

Gesamtherstellung:

Druckerei
der Reichsbahndirektion
Magdeburg

Verteiler:

Ministerium für Verkehrswesen

Reichsbahndirektionen (mit Schmalspurstrecken)

Reichsbahnämter (mit Schmalspurstrecken)

Direktion der Ausbesserungswerke der Deutschen Reichsbahn

Hauptstab für die operative Betriebsleitung
der Deutschen Reichsbahn

Zentralstelle Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn

Bahnhöfe (mit Schmalspurbetrieb)

Bahnbetriebswagenwerke (mit Schmalspurstrecken)

Bahnmeistereien (mit Schmalspurstrecken)

Brückenmeistereien (mit Schmalspurstrecken)

Dienststellen der Direktion der Ausbesserungswerke
der Deutschen Reichsbahn (mit Instandhaltung von
Schmalspurfahrzeugen)

Zentrales Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR

Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List")

Ingenieurschule für Verkehrstechnik "Erwin Kramer")

Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik) für

Zentrale Betriebsakademie der Deutschen Reichsbahn) Lehr-

Betriebschulen (im Bereich der Schmalspurstrecken)) zwecke

Diese Dienstvorschrift darf frei abgegeben werden.

Berichtigungen

Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	am	Berichtigt durch

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite</u>
§ 1 Geltungsbereich	7
<u>I. Abschnitt - Rollwagen -</u>	
§ 2 Allgemeines	7
§ 3 Benutzung der Rollwagen	9
§ 4 Ver- und Entladen der Normalspur-Güterwagen auf und von Rollwagen	10
§ 5 Transport unbeladener Rollwagen	13
§ 6 Transport beladener Rollwagen	13
§ 7 Kuppeln der Rollwagen	15
§ 8 Be- und Entladen von auf Rollwagen verladenen Normalspur-Güterwagen	17
<u>II. Abschnitt - Rollböcke -</u>	
§ 9 Grundsätzliches	19
§ 10 Benutzung der Rollböcke	19
§ 11 Aufbocken der Normalspur-Güterwagen auf Rollböcke	20
§ 12 Abbocken der Normalspur-Güterwagen von den Rollböcken	21
§ 13 Transport der Rollböcke	21
§ 14 Be- und Entladen der auf Rollböcken befind- lichen Normalspur-Güterwagen	22
<u>III. Abschnitt - Schlußbestimmungen -</u>	
§ 15 Inkrafttreten und Außerkrafttreten	22
<u>Anhänge</u>	
Anhang I Transport von Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen auf Rollwagen	23
<u>Anlagen</u>	
Anlage 1 Grundformen des Kuppelmaterials	27
Anlage 2 Beurteilung der Kuppelstangen	29
Anlage 3 Besonderheiten für die Benutzung der Rollwagen und Rollböcke auf einzelnen Schmalspurstrecken	31

§ 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Dienstvorschrift gilt für die Leitungsorgane und für alle Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, die am Rollfahrzeugbetrieb auf Schmalspurstrecken der Deutschen Reichsbahn beteiligt sind.
- (2) Diese Dienstvorschrift enthält betriebs-, verkehrsdienstliche sowie technische Bestimmungen über die Benutzung und die Behandlung der Rollfahrzeuge (Rollwagen und Rollböcke).

I. Abschnitt

Rollwagen

§ 2

Allgemeines

- (1) Rollwagen dienen in der Regel zum Transport von 2- und 3achsigen Normalspur-Güterwagen auf Schmalspurbahnen. Der Transport von Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen auf Rollwagen (Anhang I) ist nur als außergewöhnliche Sendung mit Genehmigung der zuständigen Reichsbahndirektion, Stab für die operative Betriebsleitung und Verwaltung der Wagenwirtschaft, zugelassen.
- (2) Rollwagen besitzen 4 Achsen, von denen je 2 Achsen in einem Drehgestell gelagert sind. Sie sind entweder mit Druckluft- oder mit Saugluftbremse ausgerüstet.
- (3) Die Fahrbühnenlänge der Rollwagen ist unterschiedlich. Es sind zu verwenden:

Fahrbühnenlänge der Rollwagen	Maximaler äußerer Achsstand der Normalspur-Güterwagen
m	m
7,8	7,0
8,0	7,0
9,0	8,0

(4) Der Transport von einem 2- oder 3achsigen Normalspur-Güterwagen auf 2 Rollwagen ist nicht zulässig.

(5) Die verladenen Normalspur-Güterwagen müssen einschließlich ihrer Ladung innerhalb des für Normalspurbahnen gültigen Lademaßes und der dazugehörigen Einschränkungen gemäß den Tafeln 4.1 und 4.3 des DEGT, Heft 1 b, Beladevorschriften, bleiben.

(6) Die Gesamtmasse (Eigenmasse plus Gesamtladungsmasse) des verladenen Normalspur-Güterwagens darf die Tragfähigkeit des Rollwagens nicht überschreiten. Die für die Schmalspurstrecke zulässige Achsfahrmasse sowie die zulässige Fahrzeugmasse je Meter dürfen ebenfalls nicht überschritten werden.

(7) Die Achsfahrmasse des Rollwagens errechnet sich nach folgender Beziehung:

$$P = \frac{T + G}{a}$$

Es bedeuten:

P Achsfahrmasse (t)

T Eigenmasse des Rollwagens (t)

G Gesamtmasse des aufgeladenen Normalspur-Güterwagens (t)

a Anzahl der Achsen des Rollwagens.

(8) Die Fahrzeugmasse je Meter des Rollwagens errechnet sich nach folgender Beziehung:

$$p = \frac{2(T + G)}{2l + a + b}$$

Es bedeuten:

p Fahrzeugmasse je Meter (t/m)

T Eigenmasse des Rollwagens (t)

G Gesamtmasse des aufgeladenen Normalspur-Güterwagens (t)

l Fahrbühnenlänge des Rollwagens (m)

a, b Längen der mit dem Rollwagen verbundenen Kuppelstangen (m).

(9) Die Beförderung von Personen in den verladenen Normalspur-Güterwagen ist nicht zulässig.

(10) Rollwagen dürfen nicht ablaufen und nicht abgestoßen werden.

§ 3

Benutzung der Rollwagen

(1) Auf Rollwagen dürfen nur Normalspur-Güterwagen verladen werden, deren Ladung gleichmäßig verteilt ist. Der Rangierleiter hat sich vor dem Verladen davon zu überzeugen, daß keine offensichtlichen Mängel (z. B. Schräglage des Normalspur-Güterwagens) vorliegen. In Zweifelsfällen entscheidet der Wagenmeister über die Mitnahme des Normalspur-Güterwagens.

(2) Bei Windgeschwindigkeiten ab 15,0 m/s ist der Transport leerer gedeckter Normalspur-Güterwagen und leerer Großcontainer auf Rollwagen einzustellen. Normalspur-Selbstentladungswagen aller Bauarten dürfen bei Windgeschwindigkeiten ab 7,0 m/s nicht mehr transportiert werden.

(3) Beladene Normalspur-Kesselwagen für flüssige Ladegüter müssen mindestens bis zu 90 % gefüllt sein.

(4) Aufgrund ihrer Bauart sind zum Transport auf Rollwagen nicht zugelassen:

- Normalspur-Güterwagen mit einem äußeren Achsstand von mehr als 8,0 m
- mit Großvieh beladene gedeckte Normalspur-Güterwagen ohne Binderinge für das Anbinden des Viehs und
- Normalspur-Güterwagen, deren Bremszugstangen unter den Achswellen angeordnet sind.

In Zweifelsfällen entscheidet der Wagenmeister über die Mitnahme.

(5) Offene Normalspur-Güterwagen aller Gattungen, die mit Gütern geringer Masse hoch beladen sind (z. B. Borke, Flachs, Hanf, Heu, Korbwaren, Papierabfälle, Reisig, Schilf und Stroh) sowie gedeckte Normalspur-Güterwagen dürfen nur auf Rollwagen transportiert werden, deren Bremse festgelegt werden kann.

(6) Besonderheiten in der Benutzung von Rollwagen auf den einzelnen Schmalspurstrecken sind gemäß Anlage 3 aufzuführen. Das Aufnehmen von Besonderheiten in die Anlage 3 muß die Reichsbahndirektion, Verwaltung der Wagenwirtschaft, beim Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, beantragen.

§ 4

Ver- und Entladen der Normalspur-Güterwagen auf und von Rollwagen

- (1) Normalspur-Güterwagen sind auf Rollwagen von einem Rampengleis aus zu verladen, das mit der Fahrbühne des Rollwagens bündig liegen muß.
- (2) Vor dem Befahren der Rollwagen sind die Schrauben- und Bremskupplungen der Normalspur-Güterwagen in ihre Halterungen einzuhängen.
- (3) Die Rollwagen sind an das Rampengleis zu fahren und gegen Verschieben zu sichern (z. B. durch Einlegen der Haken oder einen Sicherungsbügel). Die Langträgerenden des an der Rampe stehenden Rollwagens sind durch Keile zu unterstützen (Bilder 1 und 3). Sind mehrere Rollwagen gleichzeitig an derselben Rampe zu beladen, müssen die aneinandergefahrenen Rollwagen durch Rollwagenklammern verbunden und alle Langträgerenden durch Keile unterstützt werden (Bild 2).



- ① Haken
- ② Keile

Bild 1
Rollwagen an der Rampe

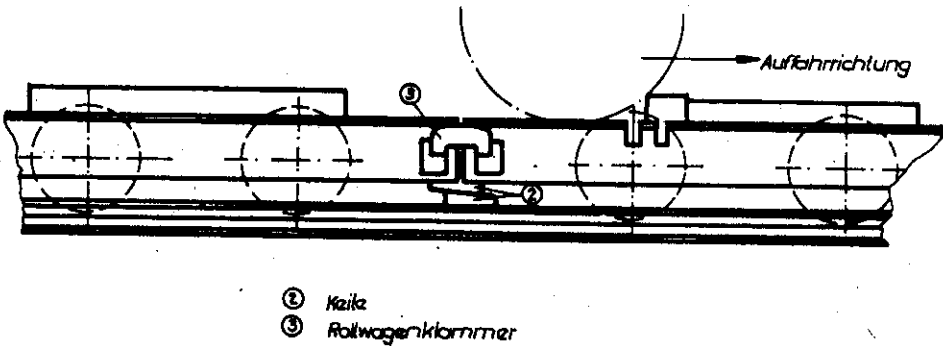


Bild 2

Kuppelstelle zwischen 2 Rollwagen bei der Ver- oder Entladung von Normalspur-Güterwagen über mehrere Rollwagen

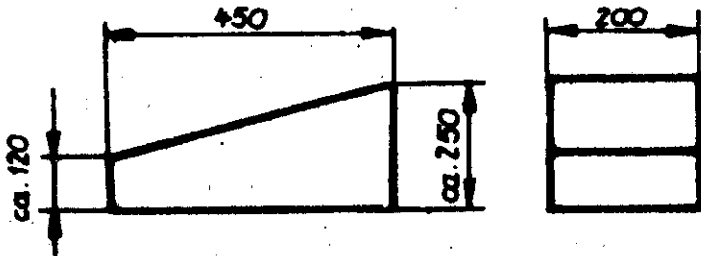


Bild 3

Grundform des Keils für die Abstützung der Langträgerenden der Rollwagen oder für die Abstützung der Drehschemel der Rollböcke

Die Keile können eine andere Form haben, wenn der Abstand zwischen Rollwagen und Rampe die Anwendung der abgebildeten Keilform nicht zulässt. Es kann auch ein Keil verwendet werden, der von der Wagenquerseite an der Unterstützungsstelle eingesetzt wird.

(4) Die Normalspur-Güterwagen sind so weit auf die Rollwagen zu fahren, daß die Mitte des Normalspur-Güterwagens mit der Mitte des Rollwagens übereinstimmt.

(5) Die von der vorderen Achse des Normalspur-Güterwagens zuerst erreichten verschiebbaren Radvorleger des Rollwagens sind auf der Rangierseite bereits hochzuklappen, wenn diese Achse die Fahrbühnenmitte des Rollwagens erreicht hat. Die Radvorleger sind nach dem am Normalspur-Güterwagen angeschriebenen Achsstand vorher einzustellen. Steht der Normalspur-Güterwagen auf der Rollwagenmitte, sind auch die übrigen verschiebbaren Radvorleger hochzuklappen und durch die Spindel fest gegen die Laufflächen der Räder des Normalspur-Güterwagens zu spannen.

(6) Die Achsbügel sind von unten um die Achsen des verladenen Normalspur-Güterwagens zu legen und die Haken der Spannschlösser in die Spannkettenglieder einzuhängen. Die Achsen der Normalspur-Güterwagen sind durch Anziehen der Spannschlösser festzulegen. Das frei herabhängende Ende der Spannkette ist mit Hilfe des S-Hakens an den Gliedern der angespannten Kette oder am Seilhaken des Normalspur-Güterwagens einzuhängen.

Das Anbringen der Spannketten an anderen als den genannten Wagenteilen ist unzulässig.

(7) Nach dem Verladen und Befestigen der Normalspur-Güterwagen sind jeweils die Klammern für den beladenen Rollwagen zu entfernen. Erst wenn alle Normalspur-Güterwagen befestigt sind, dürfen die übrigen gemäß Abs. 3 angebrachten Sicherungseinrichtungen entfernt werden.

(8) An der Rollwagenrampe dürfen beladene Rollwagen auch ohne Triebfahrzeug und ohne Kuppelstangen durch seitliches Schieben von Hand an den Normalspur-Güterwagen unter Beachtung der §§ 29 und 30 der Arbeitsschutzanordnung 351/2 vom 20. November 1969 - Deutsche Reichsbahn - (GBl.-Sdr. Nr. 652) bewegt werden.

(9) Das Entladen der Normalspur-Güterwagen vom Rollwagen ist analog dem Verladen unter Beachtung der in Abs. 3 genannten Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen. Das Bewegen der Rollwagen mit dem Schmalspurtriebfahrzeug ist jedoch nur bei Benutzung der Kuppelstange möglich. Nach dem Entladen sind die Radvorleger der Rollwagen wieder in ihre Grundstellung zu bringen; Achsbügel und Spannketten sind abzunehmen.

§ 5

Transport unbeladener Rollwagen

- (1) Unbeladene Rollwagen sind so in einen Zug einzustellen, daß hinter jedem zweiten Rollwagen und am Schluß des Zuges wenigstens ein gedeckter oder hochbordiger Schmalspurwagen mit wirkender Bremse läuft. Ist der Anschluß des letzten Wagens an die Bremsleitung nicht möglich, muß die Handbremse dieses Wagens besetzt sein.
- (2) Unbeladene Rollwagen dürfen bei Dunkelheit und schlechter Sicht nicht transportiert werden.
- (3) Die Bremse unbeladener Rollwagen ist stets auszuschalten.

§ 6

Transport beladener Rollwagen

- (1) Beladene Rollwagen dürfen nur unter folgenden Bedingungen transportiert werden:
 - a) Die Höchstgeschwindigkeit der Züge, in die beladene Rollwagen eingestellt sind, darf 30 km/h nicht überschreiten.
 - b) Züge, in die beladene Rollwagen eingestellt sind, dürfen in Streckenabschnitten mit einem Bogenhalbmesser unter 100 m, die nicht mit Schutzschienen versehen sind, und innerhalb der Bahnhöfe nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h verkehren.

c) Weichen der Schmalspurbahnen dürfen auch beim Rangieren im Zweiggleis nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h befahren werden.

(2) Verladene Normalspur-Selbstentladewagen aller Bauarten dürfen nur in Güterzüge eingestellt werden. Normalspur-Güterwagen mit leicht entzündbarer Ladung dürfen in Züge eingestellt werden, wenn zwischen der Dampflokomotive (außer mit Ölhauptfeuerung) und diesen Wagen mindestens ein Schutzwagen läuft. Bei Reisezügen sind die Normalspur-Güterwagen mit leicht entzündbarer Ladung unter Berücksichtigung des Abs. 6 Buchst. b am Schluß des Zuges einzustellen.

(3) Beladene Rollwagen müssen stets an die durchgehende Bremsleitung angeschlossen sein. Die Bremsen von beladenen Rollwagen müssen eingeschaltet sein.

(4) Auf den Bahnhöfen, auf denen rangiert wird, bzw. bei längerem Aufenthalt hat sich das Zugbegleitpersonal vom Festsitzen der Radvorleger und betriebssicheren Sitz der Achsketten zu überzeugen und lockere Einrichtungen an den Spindeln und Spannschlössern nachzuspannen.

(5) Rollwagen dürfen auch beim Rangieren nur mit nachstehend genannten Lasten in Schrittgeschwindigkeit geschoben werden:

Steigung $\geq 50 \text{ ‰}$	40 ‰	33 ‰	25 ‰	20 ‰	16 ‰
$\geq 1 : 20$	$1 : 25$	$1 : 30$	$1 : 40$	$1 : 50$	$1 : 60$

Tonnen	48	65	80	90	105	115
--------	----	----	----	----	-----	-----

Steigung $\geq 12 \text{ ‰}$	10 ‰	5 ‰	$< 5 \text{ ‰}$
$\geq 1 : 80$	$1 : 100$	$1 : 200$	$1 : \infty$

Tonnen	130	145	165	280
--------	-----	-----	-----	-----

Die für den Bahnhof und für die Anschlüsse zu berücksichtigenden zu schiebenden Höchstmassen sind im Bahnhofsbuch oder in der Bedienungsanweisung anzugeben.

(6) Beim Transport beladener Rollwagen in Reisezügen und in Güterzügen, die Reisende befördern, sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- a) Mehr als 3 beladene Rollwagen dürfen nicht eingestellt werden. Zwischen dem letzten Rollwagen und dem nachlaufenden Schmalspur-Reisezugwagen muß ein Schutzwagen laufen. Als Schutzwagen ist ein 4achsiger nicht mit Reisenden besetzter Schmalspurwagen zu verwenden.
- b) Beladene Rollwagen sind in der Regel unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug einzustellen. Sind dem Zuge 2achsige Schmalspur-Güterwagen beigelegt, muß die beladene Rollwagengruppe unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug laufen. Müssen Rollwagen ausnahmsweise am Schluß des Zuges transportiert werden (z. B. während der Heizperiode zur Dampfversorgung der besetzten Schmalspur-Reisezugwagen oder bei Turbozugbeleuchtung während der Nachtzeit), ist zwischen dem letzten Schmalspur-Reisezugwagen und dem nachfolgenden Rollwagen ein 4achsiger nicht mit Reisenden besetzter Schmalspurwagen einzustellen.

§ 7

Kuppeln der Rollwagen

(1) Die beladenen Rollwagen sind untereinander durch Kuppelstangen und mit den anderen Schmalspurwagen bzw. mit dem Triebfahrzeug durch mindestens 2,50 m lange Kuppelstangen zu verbinden. Unbeladene Rollwagen sind untereinander durch Kuppelleisen und Kuppelbolzen zu verbinden. Schmalspurwagen mit Scharfenberg-Kupplung ohne Begrenzungswinkel dürfen nicht mit Rollwagen gekuppelt werden. Grundformen des Kuppelmaterials sind in der Anlage 1 abgebildet.

(2) Kuppelstangen sind in verschiedenen Längen vorrätig zu halten, sie müssen mit einer Bremsleitung versehen sein. Die Länge der Kuppelstangen muß so bemessen sein, daß im geraden Gleis der Abstand der gegenüberliegenden Puffer der Normalspur-Güterwagen mindestens 400 mm beträgt. Bei Rollwagen, die untereinander durch Kuppelleisen und Kuppelbolzen ver-

bunden sind, ist die Länge des Kuppelleisens so zu bemessen, daß die Langträgerenden der Rollwagen den zum Befahren der Gleishalbmesser erforderlichen Spielraum von 400 mm haben.

(3) Werden Kuppelstangen mit Ketten verwendet, sind die Ketten in die Zughaken oder in die Schraubenkupplungsbügel der Normalspur-Güterwagen einzuhängen. Die Ketten müssen bei der Stellung der Wagen im geraden Gleis so lose sein, daß sie sich in Gleisbögen nicht spannen können. Die Haken der Spannschlösser sind bei unbeladenen Rollwagen kurz einzuschrauben und in die Grundstellung zurückzulegen.

(4) Das Bewegen von Rollwagen ist unzulässig, wenn nur ein Ende der Kuppelstange in der Zugeinrichtung befestigt ist.

(5) Nicht benutzte Kuppelstangen, Achsbügel und Spannketten sind an dem dafür vorgesehenen Aufbewahrungsort zu lagern oder, wenn sie im Zuge mitgeführt werden müssen, in einem Schmalspurwagen zu transportieren. Bremskupplungen sind einzuhängen.

Kuppelstangen dürfen nicht geworfen werden; sie sind pfleglich zu behandeln.

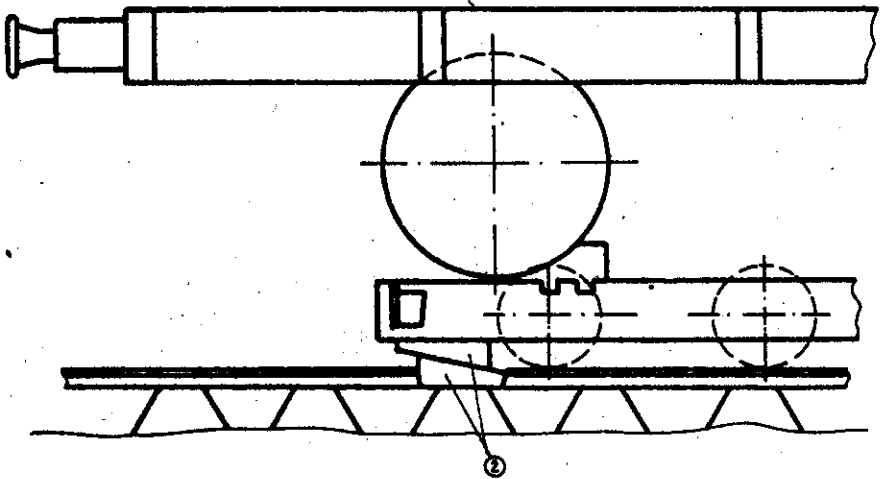
(6) Für das Beschaffen, Warten und Instandsetzen von Kuppelstangen, Kuppelleisen und Kuppelbolzen, Achsbügel und Spannketten sowie Übergangskupplungen ist das Bahnbetriebswagenwerk verantwortlich. Diese Teile sind jährlich zu besichtigen. Dabei sind Kuppelstangen mit einem Besichtigungsvermerk (z. B. "Bes. Bw Hlb 31.12.79") zu versehen. Die Beurteilung der Kuppelstangen ist gemäß Anlage 2 vorzunehmen. Über das Besichtigen der Kuppelstangen ist ein Nachweis zu führen. Schadhafte Teile sind auszusortieren, instand zu setzen oder auszumustern. Für die Beschaffung der Unterlegekeile ist der Bahnhof verantwortlich.

§ 8

Be- und Entladen von auf Rollwagen verladenen
Normalspur-Güterwagen

(1) Die auf Rollwagen verladenen Normalspur-Güterwagen müssen zur Verminderung der Kippgefahr gleichmäßig, Normalspur-Selbstentladewagen 2seitig gleichmäßig be- und entladen werden. Die Be- und Entlader sind vom zuständigen Bahnhof vorher zu unterweisen.

(2) Vor der Be- oder Entladung sind alle Langträgerenden der Rollwagen durch Keile oder Unterleghölzer und Keile auf den Schwellen des Schmalspurgleises abzustützen. Die Keile müssen im Winkel von 90° zur Schiene auf einem Schwellenende aufliegen (Bild 4). Unterleghölzer müssen mindestens 1 m lang sein und auf 2 Schwellenenden aufliegen, zwischen Unterleghölzer und Langträgerenden sind jeweils 2 Keile, gegeneinander gerichtet, einzuschieben (Bild 5).



② Keile

Bild 4
Abstützung des Rollwagens durch Keile

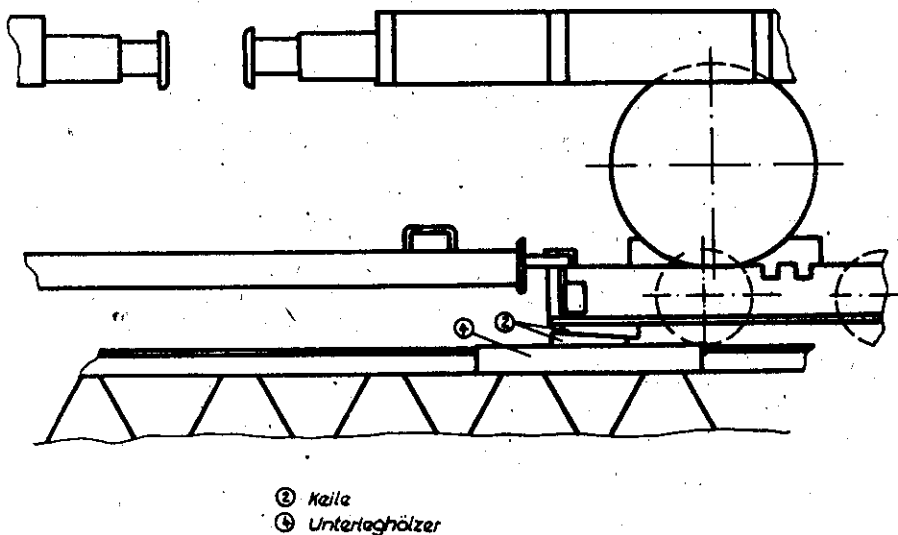


Bild 5
Abstützung des Rollwagens durch Unterleghölzer und Keile

(3) Müssen Rollwagen mit teilweise be- oder entladene Normalspur-Güterwagen bewegt werden, hat sich der Rangierleiter vor Beginn der Bewegung von der gleichmäßigen Verteilung des Ladegutes augenscheinlich zu überzeugen. Das Bewegen von Rollwagen mit einseitig beladenen Normalspur-Güterwagen ist nicht zugelassen.

(4) Beladene Rollwagen dürfen nur von Hand, mit dem Triebfahrzeug durch Kuppelstangen oder durch Seilrangieranlagen unter Beachtung des § 30 der Arbeitsschutzanordnung 351/2 bewegt werden.

II. Abschnitt

Rollböcke

§ 9

Grundsätzliches

- (1) Rollböcke dienen nur zum Transport von 2achsigen Normalspur-Güterwagen.
- (2) Rollböcke besitzen 2 Achsen und einen Drehschemel mit Tragklauen für die Aufnahme des Normalspurwagensatzes. Die an jedem Rollbock angeschriebene Tragfähigkeit darf nicht überschritten werden. Rollböcke sind nicht mit Bremsrichtungen ausgerüstet.
- (3) Die verladenen Normalspur-Güterwagen müssen einschließlich ihrer Ladung innerhalb des für Normalspurbahnen gültigen Lademaßes und den dazugehörigen Einschränkungen gemäß den Tafeln 4.1. und 4.3. des DEGT, Heft 1 b, Beladevorschriften, bleiben.
- (4) Beim Bewegen unbeladener Rollböcke auf den Spurwechselbahnhöfen müssen die Achshaltergabeln umgelegt sein.

§ 10

Benutzung der Rollböcke

- (1) Auf Rollböcken dürfen nur transportiert werden
 - 2achsige Normalspur-Güterwagen mit einem Achsstand von höchstens 8,0 m und
 - 2achsige Normalspur-Güterwagen mit einer Gesamtmasse von höchstens 30 t.
- (2) Die im § 3 Absätze 1 bis 5 genannten Einschränkungen für Rollwagen gelten auch für Rollböcke. Normalspur-Selbstentladewagen aller Bauarten dürfen auf Rollböcken jedoch nicht transportiert werden.

(3) Besonderheiten bei der Benutzung von Rollböcken auf den einzelnen Schmalspurstrecken sind gemäß Anlage 3 festzuhalten. Die Aufnahme der Besonderheiten in die Anlage 3 muß die Reichsbahndirektion, Verwaltung der Wagenwirtschaft, beim Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, beantragen.

§ 11

Aufbocken der Normalspur-Güterwagen auf Rollböcke

(1) Auf Rollböcke dürfen nur Normalspur-Güterwagen aufgebockt werden, deren Ladung gleichmäßig verteilt ist. Der Rangierleiter hat sich vor der Verladung davon zu überzeugen, daß keine offensichtlich erkennbaren Mängel (z. B. Schräglage des Normalspur-Güterwagens) vorliegen. In Zweifelsfällen entscheidet der Wagenmeister über die Mitnahme.

(2) Die Normalspur-Güterwagen sind über ein besonderes normalspuriges Verladegleis, in welches ein Schmalspurgleis entsprechend der Tragklauenhöhe der Rollböcke vertieft eingelegt ist (Rollbockgrube), zu fahren und aufzubocken.

Dabei sind die Tätigkeiten in folgender Reihenfolge auszuführen:

- a) Vor dem Befahren der Rollbockgrube sind die herunterhängenden Schraubenkupplungen sowie die Bremskupplungen der Normalspur-Güterwagen in ihre Halterungen einzuhängen.
- b) Die Rollböcke sind unter die Achsen des im Verladegleis bereitgestellten Normalspur-Güterwagens zu schieben.
- c) Die Gabeln am Drehschemel der Rollböcke sind so aufzurichten, daß sie die Achse umfassen.
- d) Die Gabeln sind gegen Zurückklappen zu sichern, ohne die Achsen in den Gabeln zu befestigen.
- e) Die Normalspur-Güterwagen sind in Richtung des Schmalspurgleises zu verschieben.
- f) Die Achsen sind in den Gabeln mit den ggf. vorhandenen Spanneinrichtungen zu befestigen, wenn die Spurkränze auf den Tragklauen aufgesetzt und vom Normalspurgleis abgehoben haben.

- (3) Die Rollbockgrube ist gegen das Nachlaufen bereitgestellter Normalspur-Güterwagen zu sichern.
- (4) Normalspur-Güterwagen dürfen nicht in das Verladegleis abgestoßen werden.

§ 12

Abbocken der Normalspur-Güterwagen von den Rollböcken

Beim Abbocken ist folgende Reihenfolge einzuhalten:

- a) Lösen der ggf. vorhandenen Spanneinrichtungen vor dem Aufschieben des Normalspur-Güterwagens auf das Normalspurgleis
- b) Verschieben des Normalspur-Güterwagens bis zum Ablaufen seiner Radsätze auf dem Normalspurgleis sowie
- c) Umlegen der Gabeln der Rollböcke und Abfahren des Normalspur-Güterwagens.

§ 13

Transport der Rollböcke

- (1) Leere Rollböcke dürfen nicht in Zügen transportiert werden.
- (2) Die auf Rollböcke aufgebockten Normalspur-Güterwagen dürfen nicht in Reisezügen transportiert werden.
- (3) Für den Transport aufgebockter Normalspur-Güterwagen mit leicht feuerfangender Ladung ist § 6 Abs. 2 zu beachten.
- (4) Vor dem Einstellen eines beladenen Rollbockpaares in einen Güterzug hat sich der Zugführer davon zu überzeugen, daß die aufgebockten Normalspur-Güterwagen sicher befestigt sind.
- (5) Die höchstmögliche Anzahl der beladenen Rollbockpaare in einen Güterzug ist durch die Zugkraft des Triebfahrzeugs sowie die im Buchfahrplan festgelegte Last begrenzt.

(6) Im Bahnhofsbuch ist zu bestimmen, wieviel beladene Rollbockpaare mit welcher Geschwindigkeit von einem Triebfahrzeug bewegt werden dürfen.

§ 14

Be- und Entladen der auf Rollböcken befindlichen
Normalspur-Güterwagen

(1) Für das Be- und Entladen der aufgebockten Normalspur-Güterwagen gilt § 8 sinngemäß.

(2) Die Rollböcke sind unter den Tragklauen der Rollbockschemel abzustützen.

III. Abschnitt

Schlußbestimmungen

§ 15

Inkrafttreten und Außerkrafttreten

(1) Diese Dienstvorschrift tritt am 1. Januar 1982 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft

a) die Dienstvorschrift für die Benutzung der Schmalspur-Rollfahrzeuge, DV 457, gültig ab 1. Mai 1956

b) Verfügung der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, W/WW-I-5, vom 21. Mai 1974, betreffend die Beförderung von Selbstentladewagen auf Sm-Rollfahrzeugen (Ausnahmegenehmigung für den Bereich der Harzquerbahn)

c) Verfügung der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, W/WW-I-5, vom 3. März 1975, betreffend die Ausnahmegenehmigung zur Beförderung von Omnibus-Wagen (Eds) auf Rollwagen (Ausnahmegenehmigung für den Bereich der Strecke Cranzahl - Oberwiesenthal) sowie

d) alle dieser Dienstvorschrift entgegenstehenden Bestimmungen.

Transport von Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen auf
Rollwagen

1. Der Transport von Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen auf Schmalspurstrecken ist nur als außergewöhnliche Sendung und auf 2 Rollwagen möglich, wenn die Wagen folgenden Bedingungen entsprechen:

- Der größte Drehzapfenabstand darf 12 m nicht überschreiten.
- Die Gesamtmasse des Normalspur-Güterwagens mit Drehgestellen darf 64 t nicht überschreiten.
- Die Wagen müssen einen Drehkranz besitzen, oder es ist von einem Beschäftigten des technischen Wagendienstes gemäß Abschn. 2 zu prüfen, ob diese Wagen die vorhandenen Gleisbögen durchfahren können und die Gleitstücke zwischen Wagenkasten und Drehgestell stets wirksam sind, so daß keine Behinderung der Freigängigkeit bestimmter Wagenteile eintreten kann.

Normalspur-Drehgestell-Güterwagen mit Fischbauchträgern sind von Transport ausgeschlossen.

2. Die Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen dürfen Gleisbögen nur wie folgt befahren:

2.1. Wagen, die eine Anschrift für den kleinsten von der Bauart her befahrbaren Bogen tragen und mit dem Zeichen R 00 m versehen sind, dürfen Bögen mit diesem Halbmesser auch auf Schmalspurstrecken durchfahren, wenn alle übrigen in dieser Dienstvorschrift genannten Bedingungen eingehalten sind.

2.2. Wagen ohne die Anschrift für den kleinsten von der Bauart her befahrbaren Bogen dürfen Gleisbögen mit einem Halbmesser von 35 m befahren.

noch Anhang I

3. Die Achsfahrmasse eines Rollwagens, auf dem ein Drehgestell des Normalspur-Güterwagens mit Drehgestellen verladen ist, errechnet sich nach folgender Beziehung:

$$P = \frac{2 T + G}{2 n}$$

- P Achsfahrmasse (t)
- T Eigenmasse des Rollwagens (t)
- G Gesamtmasse des aufgeladenen Normalspur-Güterwagens mit Drehgestellen (t)
- n Anzahl der Achsen des Rollwagens.

4. Die Fahrzeugmasse je Meter des Rollwagenpaares, auf dem ein Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen verladen ist, errechnet sich nach folgender Beziehung:

$$P = \frac{2 (T_1 + T_2 + G)}{2 (l_1 + l_2 + a)} + b + c$$

- p Fahrzeugmasse je Meter (t/m)
- T₁ Eigenmasse des 1. Rollwagens (t)
- T₂ Eigenmasse des 2. Rollwagens (t)
- G Gesamtmasse des aufgeladenen Normalspur-Güterwagens mit Drehgestellen (t)
- l₁ Länge der Fahrbühne des 1. Rollwagens (m)
- l₂ Länge der Fahrbühne des 2. Rollwagens (m)
- a Abstand zwischen den gegenüberliegenden Fahrbühnen beider Rollwagen (m)
- b, c Längen der äußeren mit dem Rollwagenpaar verbundenen Kuppelstangen (m)

5. Beim Verladen des Normalspur-Güterwagens mit Drehgestellen auf 2 Rollwagen müssen die Drehgestelle in der Mitte der Fahrbahnen der Rollwagen aufgestellt werden. Die Rollwagen sind durch eine passende Kuppelstange miteinander zu verbinden. Das jeweils nachlaufende Drehgestell des Normalspur-Güterwagens ist nicht zu befestigen, sondern nur zu sichern, indem die Radvorleger etwa 100 mm vor den Rädern befestigt werden. Können die Radvorleger wegen zu geringen Abstandes der normalspurigen Drehgestelle nicht zwischen den Rädern angebracht werden, sind sie so zu wechseln, daß sie von außen auf die Räder des Normalspur-Güterwagens mit Drehgestellen wirken. Die Handbremse des Normalspur-Güterwagens ist nicht anzuziehen. Muß ein Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen auf 2 Rollwagen verladen werden und ist die Verbindung der Rollwagen durch eine passende Kuppelstange nicht möglich, sind beide Drehgestelle des Normalspur-Güterwagens durch Radvorleger festzulegen und alle Achsen durch Achsbügel und Spannketten zu sichern.

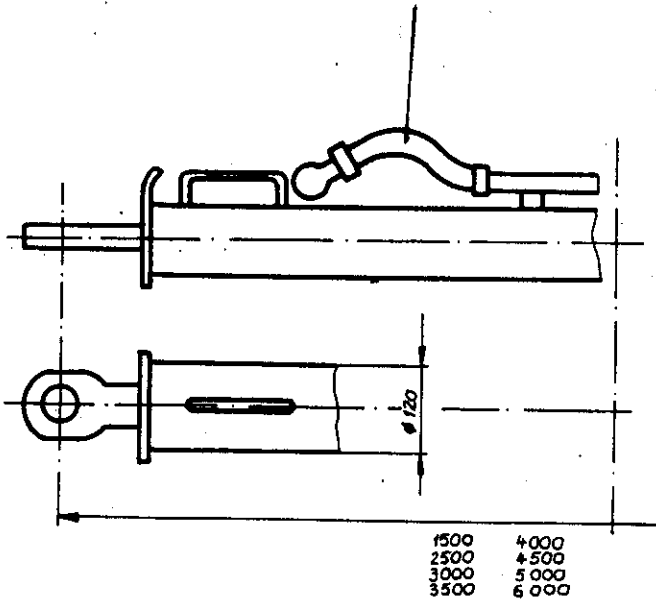
6. Mit Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen beladene Rollwagenpaare dürfen nur in Güterzüge eingestellt werden. Es sind höchstens 2 durch Kuppelstangen verbundene Rollwagenpaare oder 1 durch den Normalspur-Güterwagen mit Drehgestellen verbundenes Rollwagenpaar je Güterzug zugelassen.



Grundformen des Kuppelmaterials

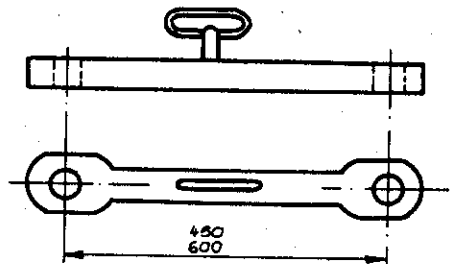
1. Kuppelstange für Rollwagen

Bremskupplungskopf mit Blindkupplung
Bremsleitung



2. Kuppelleisen für das Kuppeln leerer Rollwagen untereinander

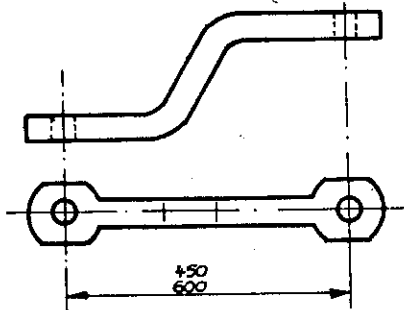
(gerades Kuppelleisen)



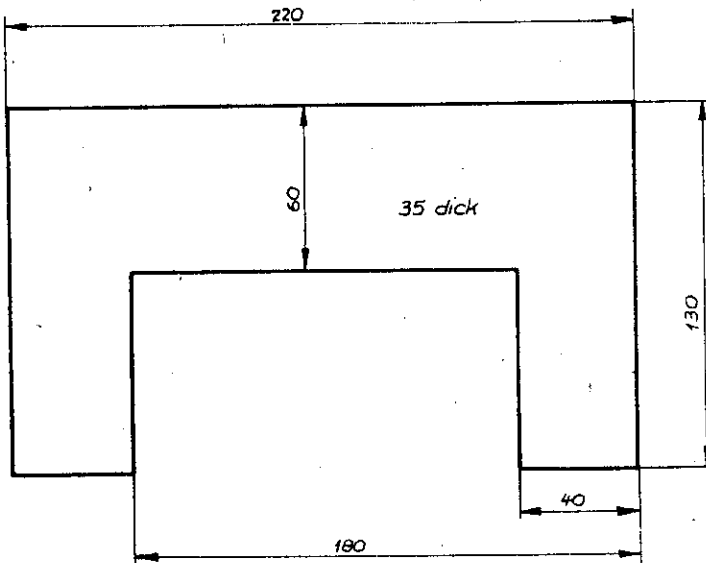
noch Anlage 1

3. Kuppelleisen für das Kuppeln leerer Rollwagen mit dem
Triebfahrzeug oder mit anderen Schmalspurwagen

(gekröpftes Kuppelleisen)



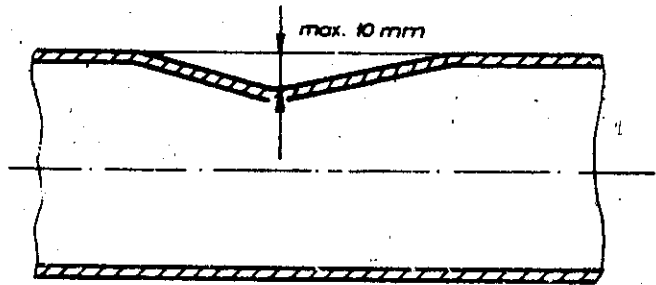
4. Rollwagenklammer



Beurteilung der Kuppelstangen

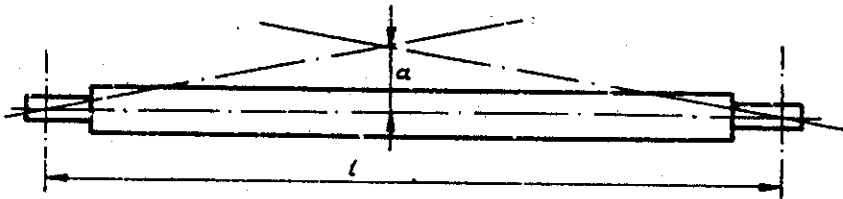
Das Beurteilen der Kuppelstangen hat nach folgenden Kriterien zu erfolgen:

1. Einbeulungen des Rohres, die nur örtlich vorhanden sind



Zulässig sind höchstens 3 Einbeulungen an einer Kuppelstange.

2. Deformierung der gesamten Kuppelstange, die zu Abweichungen von der Mittellinie führen



Kuppelstangenlänge l

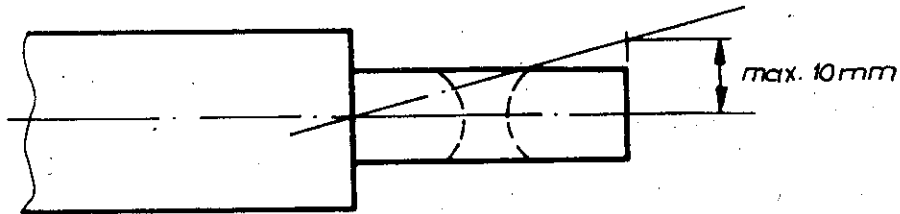
< 3 m
 ≥ 3 m < 5 m
 ≥ 5 m

Abweichung a

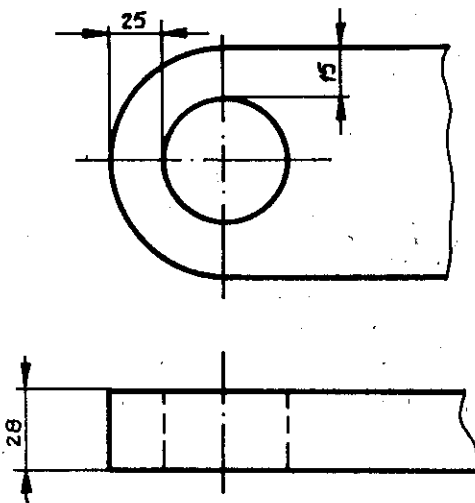
max. 10 mm
max. 15 mm
max. 20 mm

noch Anlage 2

3. Abknicken des Kopfstückes, am Augende gemessen



4. Betriebsgrenzmaße des Auges am Kopfstück
(gelten auch für Kuppelleisen)



Besonderheiten für die Benutzung der Rollwagen
und Rollböcke auf einzelnen Schmalspurstrecken

Lfd. Nr.	Strecke	Art der Besonderheit bzw. Ausnahmeregelung
1	Bf Halle-Industrie- bf/VEB Mafa Halle	Für den Betrieb der Schmalspurbahn Bf Halle-Industrie- bf/VEB Mafa Halle gilt die "Bedienungsanweisung für die Anschlußbahn VEB Mafa Halle auf Bf Halle (S)-Indu- striebf", gültig ab 1. Juli 1979.