

## Teil III

## Deutsche Reichsbahn

## — Betriebs- und Verkehrsdienst —

## § 1

**Pflichten des Rangierleiters als Ortsaufsichtsführender**

(1) Der Rangierleiter ist für die Sicherheit der beim Rangieren Beteiligten verantwortlich.

(2) Vor Arbeitsbeginn sind alle Beteiligten über den vorgesehenen Arbeitsablauf zu unterrichten. Jede Änderung in dem aufgestellten Plan ist ebenfalls mitzuteilen.

(3) Vor Arbeitsbeginn sind die Rangierer vom Ortsaufsichtsführenden auf die einschlägigen Vorschriften dieser Arbeitsschutzbestimmung hinzuweisen.

## • § 2

**Rangierdienst**

(1) Im Rangierdienst sind infolge der erhöhten Unfallgefahren für die im Rangierdienst Beschäftigten und die in der Nähe befindlichen Personen besondere Vorsichtsmaßnahmen zu beachten. Es ist daher verboten:

Aufrecht durch Pufferlücken zu gehen und unter Fahrzeugen hindurchzukriechen,

die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,

Puffer, offene Bremssitze, Kupplungen, Übergangsbrücken, Wagendächer und Ladegut zu betreten oder sich darauf zu setzen,

sich an Fahrzeuge anzuhängen,

gleichzeitig die Tritte von zwei bewegten Fahrzeugen zu betreten,

das Sitzen auf der Bordwand von Fahrzeugen,

das Hinausbeugen aus Fenstern und nicht festgelegten Türen.

(2) Mit der Hand oder dem Arm darf sich niemand auf Griffe von Türen oder auf andere Teile der Rahmen stützen.

(3) Bei der Annäherung an eine Rampe, Ladebühne u. dgl. darf niemand an der diesen Anlagen zugewendeten Längsseite der Wagen gehen oder sich auf Trittbrettern aufhalten.

(4) Ohne zwingenden Grund darf sich niemand in die Nähe des Hemmschuhfangs beim Ablafen von Wagen begeben.

(5) Der Aufenthalt auf längsseitigen Trittbrettern von Wagen ist besonders bei der Vorbeifahrt von oder an Zügen oder Fahrzeugen in weniger als 4,5 m Gleismittenabstand sowie bei der Fahrt durch Hallentore, Unterführungen oder in der Nähe von Bauwerken, Masten und Signalen verboten. Das gleiche gilt bei zusammenlaufenden Gleisen, auf denen Fahrzeuge nahe dem Grenzzeichen stehen.

(6) Sind Lokomotiven mit Rangiertritten ausgerüstet, so können sie zum Mitfahren benutzt werden, andernfalls ist nur die Mitfahrt im Führerstand zulässig. Die zwischen den Puffern befindlichen Tritte dürfen nicht zur Mitfahrt benutzt werden.

(7) Auf Kleinlokomotiven müssen die Bediener und Mitfahrer während der Fahrt ganz in den Führerstand hineintreten.

## § 3

**Auf- und Abspringen bei bewegten Fahrzeugen**

(1) Das Auf- und Abspringen bei Fahrzeugen, die schneller als in Schrittgeschwindigkeit fahren, ist grundsätzlich verboten.

(2) Im Rangierdienst ist das Auf- und Absteigen während der Fahrt bei Schrittgeschwindigkeit nur gestattet, wenn kein Glatteis vorhanden ist und die Beschäftigten körperlich hierzu in der Lage sind.

(3) Beim Auf- und Absteigen ist stets auf festen Halt und auf Gefahrenquellen in der Umgebung zu achten.

**An- und Abkuppeln**

## § 4

(1) Müssen Fahrzeuge mit verschiedenen Kupplungs-\* Vorrichtungen (Schraubenkupplungen mit Selbstkupp-\* lungsvorrichtungen) verbunden werden, so darf zur Herstellung der Verbindung erst in das Gleis getreten werden, wenn sich die Puffer beider Fahrzeuge berühren und die Fahrzeuge zum Stillstand gekommen sind. Dies gilt auch bei beschädigten Wagen, an denen Puffer ganz oder teilweise fehlen.

(2) Beim Ankuppeln ist zuerst die Verbindung der Wagen herzustellen. Danach sind die Luft- und Heizschläuche zu verbinden und anschließend die Hähne zu öffnen. Vor dem Abkuppeln sind zuerst die Hähne der Luft- und Heizschläuche zu schließen, darauf die Schläuche zu lösen und in die Halter zu hängen und zuletzt die Wagen zu entkuppeln.

(3) Anzukuppelnde Fahrzeuge sind so zu bewegen, daß sie nur mäßig anstoßen. Beim Ansetzen von Lokomotiven an Zügen und an mit Personen besetzten Fahrzeugen muß vor dem Heranfahen angehalten und ohne Stoßwirkung begedrückt werden. Beim An- und Abkuppeln ist auf Hindernisse, z. B. Weichen, Draht-\* leitungen, Gestänge usw. zu achten.

## § 5

(1) Besondere Vorsicht ist beim Einhängen der Kupplungen geboten, wenn die Ladung über die Kopfwand ragt oder sich durch den Anstoß verschieben kann. Das Einhängen der Kupplungen beim Beidrücken hat so zu erfolgen, daß ein Rangierer (bzw. Kuppler) von Wagen zu Wagen geht und diese verbindet. Dabei hat der Rangierleiter den Rangierer zu beaufsichtigen. Dies gilt auch bei der Arbeit im Rollbockverfahren.

(2) Es ist verboten, Fahrzeuge während der Fahrt vom Trittbrett aus abzukuppeln. Beim Ablauf- und Stoßbetrieb können zum Abkuppeln bewegter Fahrzeuge die Aushebestange oder Aushebegabel benutzt werden, sofern die Luftschläuche bereits gelöst und in die Haltevorrichtung eingehängt sind.

(3) Die Übergangsbrücken der Personenwagen oder Triebfahrzeuge und die abklappbaren Stirn- und Seitenwände sowie die Türen von Güterwagen sind vor dem An- und Abkuppeln in ihrer Grundstellung festzulegen.

(4) Sollen Fahrzeuge mit anderen Fahrzeugen ge-\* kuppelt werden, die auf Rollböcken verladen sind, so muß der Rangierer bereits in das Gleis vor dem Stillstand der Fahrzeuge treten, um die Steifkupplung in die dafür vorgesehene Einlassung im Mittelpuffer des Schmalspurwagens einzuführen.

(5) Beim An- und Abkuppeln von Kohlenstaubloks müssen vorher durch das Lokpersonal die Staubschieber geschlossen und die Feuerung abgestellt werden.