

Inhaltsverzeichnis

Seite

- I. Zugehörigkeit des Bahnhofs
- II. Einrichtungen und Aufgaben des Bahnhofs
- III. Leitung und Überwachung des Dienstes, allgemeine Weisungen
- IV. Dienst der Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamten und Weichenwärter *und Schrankenwärter*
- V. Rangierdienst

Verzeichnis der Anlagen

Seite

- Anlage 1a) Bahnhofspan Malsfeld
- b) Bahnhofspan Spangenberg *neu ohne Heber*
- 2 Verzeichnis der Zugschlußstellen *brechung*
- 3 Übersicht der Hilfsfahrstraßen
- 4 Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfesperrren
- ~~5 Verzeichnis der Bahnübergänge~~
- 6 Übersicht über die Aufteilung des Dienstes auf Stellwerken
- 7 Anweisung über die Bedienung von Gleisanschlüssen und Zusatzanlagen.
 - a) Fa Säzmann in Spangenberg
 - b) Fa Asmann & Co in Spangenberg
 - c) Gleisanschluß Pfieffewiesen (Industriestammgleis)
 - d) Fa Edeka - Nordhessen
 - e) Fa Sonntex
- 8 Feuerlöschlageplan (nur im Bahnhofsbuch Fdl Malsf)
- 9 Übersicht über Lage und Einrichtung der Schrankenposten
- 10 Maßnahmen bei Störungen an den technisch gesicherten Bahnübergängen.
- 11 Übersichten über die Prüfung des Fahrwegs
- 12 Bedienungsanweisung für das Schlüsselwerk des Bf Spangenberg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Zugehörigkeit des Bahnhofs	4
II. Einrichtungen und Aufgaben des Bahnhofs	5
III. Leitung und Überwachung des Dienstes, allgemeine Weisungen	10
IV. Dienst der Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamten und Weichenwärter	17
V. Rangierdienst	28

Verzeichnis der Anlagen

	Seite
Anlage 1a) Bahnhofspan Malsfeld	
b) Bahnhofspan Spangenberg	
2 Verzeichnis der Zugschlußstellen	
3 [*] Übersicht der Hilfsfahrstraßen	
4 Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Hilfssperren	
6 Übersicht über die Aufteilung des Dienstes auf Stellwerken	
7 Anweisung über die Bedienung von Gleisanschlüssen und Zusatzanlagen.	
a) Fa Säzmann in Spangenberg	
b) Fa ABmann & Co in Spangenberg	
c) Gleisanschluß Pfieffewiesen (Industriestammgleis)	
d) Fa Edeka - Nordhessen	
e) Fa Sonntex	
8 Feuerlöschlageplan (nur im Bahnhofsbuch Fdl Malsf)	
10 Maßnahmen bei Störungen an den technisch gesicherten Bahnübergängen.	
11 Übersichten über die Prüfung des Fahrwegs	
12 Bedienungsanweisung für das Schlüsselwerk des Bf Spangenberg	
13 Bedienungsanweisung für die Schlüsselbude Bf Malsfeld	

V o r b e m e r k u n g e n

- (1) Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte müssen das ganze Bahnhofsbuch, die anderen Mitarbeiter des Bahnhofs nur die Bestimmungen, die ihren Dienst betreffen.
Wenn Zweifel bestehen, gilt die Zusammenstellung der für bestimmte Mitarbeiter vornehmlich in Betracht kommenden Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift (s. Inhaltsverzeichnis der FV).
- (2) Andere Dienststellen geben, soweit erforderlich, ihren Mitarbeitern die Bestimmungen auszugsweise bekannt.

(I) Zugehörigkeit des Bahnhofs

(1) Bundesbahn

Direktion	Frankfurt/Main
Betriebsamt	Kassel
Maschinenamt	Kassel
Generalvertretung	Kassel
Zugleitung	Frankfurt/Main 3
Hauptdienststelle	Bf Melsungen
Bahnmeisterei	Kassel
" Baubezirk	Melsungen
Fahrleitungsmeisterei	Kassel
" Außenstelle	Treysa
Nachrichtenmeisterei	Kassel
Hochbaubahnmeisterei	Kassel
Bahnbetriebswerk	Treysa
Bahnbetriebswagenwerk	Kassel

(2) Andere Behörden

Land	Hessen
Regierungsbezirk	Kassel
Gemeinde	Malsfeld
Finanzamt	Melsungen
Zollamt	Kassel Güterbahnhof
Arbeitsamt (Nebenstelle)	Melsungen
Oberstaatsanwaltschaft	Kassel
Kreis (Kreisstadt Homberg)	Schwalm - Eder - Kreis
Kriminalpolizei	Fritzlar
Landgericht	Kassel
Amtsgericht	Melsungen
Landespolizeistation	Melsungen
Feuerwehr	Malsfeld
Postamt	Malsfeld
Zuständiges Fernmeldeamt	Kassel

II. EINRICHTUNGEN und AUFGABEN
des BAHNHOF S

a) Der Bahnhof Malsfeld liegt an der eingleisigen Nebenbahn Spangenberg - Malsfeld - Treysa in km 89,6 und der eingleisigen Nebenbahn Malsfeld - Beiseförth.

Auf dem Streckenabschnitt Spangenberg - Malsfeld wird bei dem Verkehren nur einer Zügeinheit gem FV § 12 (7) auf das Zugmeldeverfahren verzichtet.

Unterhalb des Bahnhofs verläuft die Zweigleisige Hauptbahn Bebra - Kassel. An dieser Strecke liegt der Hpu Malsfeld. Der Fdl des Bf Malsfeld übernimmt während seiner Dienststunden die Zugansage für diesen Haltepunkt.

Grenzen des Bahnhofs:

Richtung Spangenberg	Einfahrtsignal A	in km 88,960
Richtung Oberbeisheim	"	H in km 90,960
Richtung Beiseförth	"	E in km 235,4

b) Gleisanlagen und Anschlußgleise:

-----		-----
Länge		
Gleis	in m	Zweckbestimmung

1	483	Einfahrgleis aus Richtung Treysa, Ausfahrgleis in Richtung Spangenberg, mit Bahnsteig.
2	359	Einfahrgleis aus Richtung Spangenberg, Ausfahrgleis in Richtung Treysa, mit Bahnsteig.
3	231	Überholungsgleis mit Ein- und Ausfahrmöglichkeiten der Richtungen Treysa und Spangenberg.
4	185	Wagenabstellgleis
5	206	Wagenabstellgleis
6	128	Wagenabstellgleis
10	432	Wagenabstellgleis (Rückbau vorgesehen)
12	61	Freiladegleis
13	22	Güterhallengleis mit Kopframpe
14	360	Wagenabstellgleis

c) Maßgebende Neigungen:

1) im Bahnhof Malsfeld mit Ausnahme von Gleis 20	1 : 00
Gleis 20	1 : 93
2) Anschließende Streckengleise	
Richtung Beiseförth	1 : 93
Richtung Oberbeisheim	-
Richtung Spangenberg	-

d) Bahnsteige	Länge	Höhe
Gleis 1	159 m	30 cm
Gleis 2	149 m	30 cm

Bahnsteige an der Strecke Bebra - Kassel bei dem Hpu Malsfeld
Gleis Bebra - Kassel Länge 228 m, Höhe 60 cm
Gleis Kassel - Bebra Länge 218 m, Höhe 60 cm.

- e) Die Weichen, Gleissperren und Signale werden von einem Fahr-
dienstleiterstellwerk am Westende des Bahnhofs bedient.
Es ist ein Stellwerk mechanischer Bauart. Streckenblock ist
nicht vorhanden. Bei dem Bahnhofsblock bestehen Fahrstraßen-
festlegfelder, die durch Schlüsselbedienung aufgelöst werden,
~~5 Schlüsselfreigabefelder für die Betriebsschlüssel des Strecken-~~
~~abschnitts Spangenberg - Malsfeld~~ und ein Freigabefeld für
die Weichenbude 1 zur Freigabe der Schlüssel für die Gs II mit
der Weiche 2 und der Gs IV für die Weiche 8.
Ein- und Ausfahrtsignale bestehen für alle 3 Richtungen.
Die Weichen 21, 22 und 23 Haben Klammermittelverschlüsse.
- f) Der Bahnhof Spangenberg ist ständig unbesetzt.
Der Bahnhof Malsfeld ist während der Betriebsruhe ausgeschaltet.
Die Ausschaltzeiten werden zu jedem Fahrplanwechsel bekannt-
gegeben.
- g) Wagenaufstellmöglichkeiten
- | | |
|---------------------|------------|
| a) längere Zeit | 80 Wagen, |
| b) für kürzere Zeit | 100 Wagen. |
- h) Der Bahnhof Malsfeld ist End- und Anfangsbahnhof von Reisezügen
der Strecke Malsfeld - Treysa. Es besteht ein Übergang von und
zu den Reisezügen der Strecke Bebra - Kassel. Im Güterzugverkehr
beginnen und enden in Malsfeld die Übergabezüge nach Spangenberg
und zu den Gleisanschlüssen der freien Strecke.

i) Ausweichmöglichkeiten auf Nachbarbahnhöfen:

- a) in Richtung Treysa im Bf Oberbeisheim mit 630 m Gleislänge
- b) in Richtung Beiseförth, Bf Beiseförth mit 785 und 665 m Gleislänge.
- c) im Bahnhof Spangenberg bestehen keine Ausweichmöglichkeiten.

(2) Bahnübergänge

a) Strecke Spangenberg - Malsfeld

Bahnübergang in km 84,009 ohne techn. Sicherung, Feldweg

84,735 " " " , "

86,735 " " " , "

87,740 " " " , "

88,585 Blinklichtanlagen Übergang B 83

? 79,780 im Bahnhof Spangenberg ohne techn. Sicherung

b) Strecke Malsfeld - Oberbeisheim

Bahnübergang in km 90,647 Blinklichtanlage

94,360 elektr. Anrufschr. Bedienungsst. Po 97

97,105 mech. Schranke Hp Niederbeisheim

97,345 " " " "

97,720 " " Po 97

98,200 " " Po 97

99,450 Anrufschr. Po 97

99,700 " Po 97

100,740 mech. Schranke Stw Oo Oberbeisheim

c) Strecke Malsfeld - Beiseförth

Bahnübergang in km 235,415 mech. Schranke Stw Mf Malsfeld.

Dieser Bahnübergang liegt noch innerhalb des Bf Malsfeld.

--

--

b) Bahnübergänge für den Verkehr innerhalb des Bahnhofs:

Über das Gleis 1 zum Gleis 2 bestehen 3 Übergänge für Reisende

(3) Zusatzanlagen:

1 Seitenrampe mit 20 m Nutzlänge, 1,10 m über SO.

1 Kopframpe mit Stellplatz für einen Wagen, 1,10 m über SO.

Ladeleistung I = 1 - 2 Züge in 24 Stunden.

Kopframpe = 30 t Brückenklasse

16 t Räderfahrzeuge

Kettenfahrzeuge nicht zugelassen.

Seitenrampe = 30 t Brückenklasse

16 t Räderfahrzeuge

Kettenfahrzeuge nicht zugelassen.

(4) Nachrichtennetz:

Im Übernachtungsgebäude des Bf Malsfeld, am Ende des Bahnsteigs in Richtung Spangenberg, ist eine Basa - Anlage mit 27 Anschlußmöglichkeiten untergebracht. Hier befindet sich auch die Zentraluhr für den Basa-Bereich Malsfeld.

Streckenfernsprechverbindungen bestehen mit Oberbeisheim, Spangenberg und Beiseförth.

Lautsprechanlagen sind geschaltet:

Bahnsteig Bf Malsfeld und Bahnsteig des Hpu Malsfeld (Str Bebra - Kassel)

Zur Verständigung zwischen Zugpersonal und Fahrdienstleiter ist auf dem Bahnsteig des Hpu Malsfeld eine Wechselsprechanlage vorhanden.

(5) Wasser-, Strom- und Gasversorgung:

a) Wasserversorgung:

Das Wasser liefert die Gemeinde Malsfeld, der Absteller befindet sich vor dem Durchgang zum Bahnsteig Kassel / Bebra.

b) Stromversorgung:

Licht- und Kraftstrom liefert die EAM. Der Hauptschalter ist an der Schalttafel im Flur zu den Diensträumen im Empfangsgebäude

(6) Rettungseinrichtungen und -geräte

a) Kleiner Rettungskasten im Dienstraum des Fdl.

b) 1 Krankentrage im Abstellraum des Stw Mf.

c) 20 Harzfackeln im Abstellraum des Stw Mf.

d) Werkzeuge (Zange, Hammer, Brechstange, Meißel usw) im Abstellraum des Stw Mf.

e) Schlüssel für Empfangsgebäude und die Übernachtung bei Fdl auf Stw Mf.

(17) Übernachtungsräume

Übernachtungsräume befinden sich im ehemaligen Stellwerksgebäude am östlichen Bahnsteigende.

- (8) Die Ersatzschlüssel für die Dienstgebäude des Bf Malsfeld bewahrt der Fdl im Dienstraum auf.

III. Leitung und Überwachung des Dienstes, allgemeine Weisungen.

Anordnungen zu

FV § 7 (1) Der Bahnhof Malsfeld ist voll an den Bahnhof Melsungen angegliedert.

Der Dienstvorsteher oder sein Vertreter prüfen nach DV 482 / 1 § 12 (1) und SBV 7.4 wöchentlich einmal den Betriebsdienst. Von 4 Prüfungen ist jeweils eine Prüfung 2 Stunden vor Beginn oder nach Ende der Dienstruhe durchzuführen.

Die Berichtigung der Dienstvorschriften, Fahrpläne usw regelt der Arbeitsverteilungsplan.

Den Dienstunterricht erteilen die Amtslehrer in Bebra und Kassel.

FV § 7 (2) Bei plötzlich auftretender Notwendigkeit (starker Verkehr, Unfälle, größere Unregelmäßigkeiten usw) ist der DVst auch außerhalb seiner Dienstzeit sofort zu verständigen. Bei Abwesenheit des DVst übernimmt der Dienstbereitschaftshabende die Aufgaben des DVst.

Meldung zum Dienst, Dienstübergabe und - übernahme.

FV § 8 (2) Die Betriebsstellen der freien Strecke zwischen Malsfeld und Oberbeisheim melden den Dienstbeginn dem Fdl Malsfeld.

FV § 8 (3) Dienstübergabe und Dienstübernahme bestätigen die Fahrdienstleiter mit Uhrzeitangabe und Unterschriften in dem Zugmeldebuch für die Strecke Malsfeld - Oberbeisheim und im Dienstbuch.

Bei dem unterbrochenen Dienst sind Dienstschluß und Dienstbeginn wie folgt zu vermerken:

Dienstschluß 18,50 Uhr Dröbler (Unterschrift)

15. Januar 1979

Dienstbeginn 6,45 Uhr Ellenberger (Unterschrift)

Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten sind im Dienstbuch einzutragen.

FV § 8 (5) Das Dienstbuch und die Zugmeldebücher sind mit allen Unterlagen während der Dienstruhe auf dem Schreibtisch des Fdl zu legen, damit der dienstaufnehmende Beamte bei Dienstbeginn sofort davon Kenntnis nehmen kann.

FV § 8 (6) Mit dem Eingang der Rückmeldung des letzten Zuges in Richtung Oberbeisheim und Beiseförth oder dem Eintreffen der letzten Züge aus Richtung Spangenberg, Beiseförth und Oberbeisheim beginnt die Dienstruhe.

Für den Streckenabschnitt Malsfeld - Oberbeisheim ist der Beginn der Dienstruhe den Schrankenwärtern mitzuteilen.

VBL (407 A)

§ 4 (2) Der FdL Malsfeld führt für seinen auswärtigen Bereich die Abschnitte B/B 1, B 3, B 4 und C des Betriebsbuches. Die abgeschlossenen Abschnitte sendet er zum Monatsschluss dem betriebsbuchführenden Knotenbahnhof Melsungen.

Wege auf Bahnanlagen, besondere Hinweise zur Unfallverhütung.

Der Fahrdienstleiter erreicht das Stellwerk Mf ohne Überschreitung der Gleise von dem Feldweg, der von der Kreisstraße Malsfeld - Elfershausen abzweigt.

Die Wohnungen im Empfangsgebäude sind über den öffentlichen Weg zum Bahnhof zu erreichen.

Das Überschreiten des Gleises 1 am Bahnsteig ist nur über die beiden Überwege erlaubt.

Dienstgänge innerhalb des Bahnhofs führt der Fahrdienstleiter nur innerhalb von Zugpausen durch.

Das Fahren mit Fahrrädern und Mopeds auf den Bahnsteigen ist nicht erlaubt.

Nachrichtendienst und Befehlsübermittlung

FV § 7 (3) Auftragsbuch:

Der Dienstvorsteher führt das Stammauftragsbuch. Bei dem Fahrdienstleiter Malsfeld liegt im Dienstraum ein Auftragsbuch aus, es ist bei Dienstbeginn einzusehen.

FV § 7 (3) Die bei dem FdL eingehenden Anordnungen über den Zugverkehr u 67 (6) nimmt der FdL entgegen und verständigt nach dem Eintrag in den Merkkalender die Mitarbeiter der freien Strecke.

FV § 10(1) Der DVst verteilt die eingehenden Fahrplananordnungen, Betra usw an den FdL in Malsfeld. Der FdL bestätigt den Eingang an den FdL in Melsungen, der den gesamten Empfang dem BA Kassel meldet.

Anordnungen zu

FV § 10 (2) Der Fahrdienstleiter führt den Merkkalender nach FV Anlage 4. Er trägt hierin den Zugverkehr betreffenden Anordnungen ein, die er entsprechend den Anordnungen auf der Titelseite den Mitarbeitern der freien Strecke bekannt gibt.

SBV 8. 1. Uhrzeitvergleich

Der Fahrdienstleiter stellt bei Dienstbeginn durch Anruf bei der Zeitansage (Ruf Kassel 8111) die genaue Uhrzeit fest. Er führt dann einen Zeitvergleich unter Beteiligung des Zugpersonals oder des Kleinlokbedienerers an den Außenuhren durch. Diesen Uhrzeitvergleich trägt er im Zugmeldebuch ein, z B "Uhren gehen richtig" oder "Uhr am Empfangsgebäude geht 2 Minuten nach, Störungsstelle um 7,12 Uhr verständigt".

Anordnungen zu
FV § 33 Abs. 2

Meldeabschnitte für Zugverspätungen:

Die Verspätungen der Reiaezüge sind bis zu den benachbarten Anschlußbahnhöfen zu melden.

In Richtung Kassel bis Kassel,
in Richtung Bebra bis Bebra,
in Richtung Treysa bis Treysa.

Zugverspätungen der in Malsfeld ankommenden Reisezüge aus Richtung Treysa meldet der Fahrdienstleiter nach Melsungen und Beiseförth, wenn sich diese Verspätungen auf die Züge in Richtung Kassel oder Bebra übertragen.

FV § 35 Abs. 1

Verspätungen von 5 Minuten und mehr sind bei Reisezügen den Reisenden mitzuteilen. Diese Mitteilungen werden über Lautsprecher gegeben.

FV § 80 Abs. 2
SBV 11.1

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen durch Lautsprecher

Für das Geben fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen durch Lautsprecher ohne Gegensprecheinrichtung gelten folgende Anordnungen:

- 1) Die Durchsage fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen ist nur zulässig, wenn die Durchführung des Auftrages von der Stellung eines Haupt- oder Schutzsignales abhängig ist oder abhängig gemacht werden kann.
- 2) Unter eindeutigen Verhältnissen kann in anderen Fällen die Ausführung des Auftrages als Bestätigung angesehen werden.
- 3) Vor der Durchsage muß der Sprecher sich vergewissern, daß der Mitarbeiter, an den sich die Lautsprecherdurchsage richtet, in der Nähe des Lautsprechers ist.
- 4) Während der Nachtstunden sind Durchsagen über Lautsprecher im Freien so weit wie möglich einzuschränken, um Anwohner nicht unnötig zu stören.
- 5) Für Mitteilungen an Mitarbeiter, die einer Bestätigung bezw. Wiederholung bedürfen, ist der Empfänger der Mitteilung an den nächsten Fernsprecher zu rufen.

Anordnungen zu
noch FV § 80 Abs. 2
und SBV 11.1

DV 481 § 4
u. Anh. II

- 6) Aufträge und Meldungen, die der Abwendung von Gefahren dienen, dürfen auch gegeben werden, ohne daß die unter 1 - 5 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Sie sind stets zu beachten, auch wenn sie nicht in der vorgeschriebenen Form gegeben werden.

Prüfen der Betriebsfernsprechverbindungen

Die unbesetzten Fernsprechstellen der freien Strecke und die Signalfernsprecher der Einfahrsignale prüft der Bahnwärter während des Streckenbeganges. Diese Gespräche sind in das Fernsprechbuch einzutragen.

Die Bahnhofsfernsprechverbindungen werden täglich benutzt, so daß eine weitere Prüfung nicht erforderlich ist. Das erste Betriebsgespräch ersetzt das Probegespräch.

Störungen in der Versorgung mit Energie

a) Stromversorgung

Bei Störungen in der Stromversorgung ^{Sind} ist die Fahrleitungsmeisterei Kassel, Außenstelle Treysa (Ruf Nr. 308/150) und die EAM-Betriebsstelle Homberg (Ruf Post 05681/4019) zu verständigen.

b) Wasserversorgung

Bei Rohrbrüchen ist der Hauptabsteller zu schließen und die Bm Kassel, Außenstelle Melsungen oder die Hbm zu verständigen.

Störungen in der Versorgung mit Wasser sind der Gemeindeverwaltung Malsfeld (Ruf Post 527) zu melden.

DV 446

Maßnahmen bei Schnee, Frost und Glatteis

Bei dem Fahrdienstleiter liegt ein Streubuch auf. Er überwacht die Durchführung der Streu- bzw. Räumarbeiten und die Führung des Streubuches. Der Fdl trifft die notwendigen Maßnahmen nach der fernmündlichen Wettermeldung der BD Frankfurt(M). Die Kräfte der Bm Kassel, Außenstelle Melsungen sind nach dem Bereitschaftsplan anzufordern. Der Fdl beteiligt sich an den Räum- bzw. Streuarbeiten, soweit es sein Dienst zuläßt.

noch zu DV 446

Anfordern der Schneeräumfahrzeuge

- a) bei Schneehöhen bis 80 cm und bei Schneehöhen bis 150 cm sind die Schneeräumfahrzeuge in Bebra, Ruf Nr 872 / 186 anzufordern.
- b) bei Schneehöhen über 150 cm ist der Einsatz der Schneeschleuder in Kassel erforderlich. Sie ist in Kassel Ruf Nr 832 / 1705 anzufordern.

Bei der Anforderung der Schneeräumfahrzeuge ist die Angabe des Streckenabschnittes mit km - Angabe und der Schneehöhe unbedingt erforderlich.

Der Bm - Baubezirk Melsungen ist von der Anforderung der Schneeräumfahrzeuge zwecks Stellung eines streckenkundigen Begleiters sofort zu verständigen.

DV 446 § 15 (18)
u SBV 50. 2.

Das Freihalten der Spurrillen auf der freien Strecke und auch im Bahnhof ist nach Beendigung der Dienstruhe oder einer größeren Pause nicht immer möglich. Die ersten Züge mit geringer Achslast (Schienenomnibusse, Steuerwagen und Kleinlokomotiven) sind auf den Streckenabschnitten Malsfeld - Oberbeisheim und Malsfeld - Spangenberg durch Vorsichtsbefehl, Grund Nr 10 zu unterrichten: zB

Zug befährt von Malsfeld bis Bf Oberbeisheim alle Spurrillen auf den Bahnübergängen vorsichtig mit höchstens 30 km/h

Grund: Spurrillen nicht von Eis und Schnee geräumt.

FV § 71 (7)

Innerhalb des Bahnhofs Malsfeld dürfen die Gleise 1 und 2 durch arbeitende Schneeräumfahrzeuge nicht befahren werden.

Anordnungen zu Wagenbehandlung, wagentechnische Untersuchung

DV 426 § 1 (5) Wagenuntersuchungsbeamte sind im Bedarfsfall
u. (6) bei dem Bw Bebra anzufordern.

§ 6 (3) Die Kleinlokbediener prüfen bei gebildeten Zügen oder
beigestellten Wagen, ob der Zug betriebssicher
gebildet ist.
Beginnen in Malsfeld Züge, die über ^Bebra bzw. Kassel-
Rbf hinausgehen, so sind diese Züge durch den Fdl
vorzumelden, daß die Ausgangsuntersuchung in Bebra
oder Kassel nachgeholt wird.

§ 13 (2) Das Bw ^Bebra ist für wagentechnische Angelegenheiten
zuständig. Der Wagenmeister ist unter Ruf Nr 872/462
zu erreichen.

§ 13 (3) Lauffähige Schadhüterwagen sind dem Bw Bebra
zuzusenden.

§ 17 (3) Meldestelle für schadhafte Güterwagen und zuständiges
Bw für schadhafte Reisezugwagen ist das Bw Bebra
Ruf-Nr 872/462 .

§ 25 (3) Wird ein fremder Wagen wegen Beschädigung oder
Entgleisung außer Betrieb gesetzt, ist die Meldestelle
für schadhafte Güterwagen des Bw Bebra Ruf-Nr 872/462
fernmündlich unter Angabe von Tag und Stunde der
Außerbetriebsetzung zu verständigen.

DV 409 § 26 (4) Meldebahnhof für den Ausfall, das Aussetzen und
Wiedereinsetzen von Reisezugwagen ist der Bahnhof
^B Bebra, Ruf-Nr. 872/171 .
^h

DV 426 AB

Schutz der Wagen, die ausgebessert werden

Bei der Ausbesserung von Wagen in Bahnhofsgleisen
oder bei der Untersuchung von Zügen sorgt der Fdl
für die Abriegelung des Gleises durch Anbringen
von Hilfssperren. Bei Arbeiten in Rangiergleisen
ist die Arbeitsstelle durch Sh 2 Signale und
Hemmschuhe nach beiden Seiten abzusichern. Der
Wagenmeister darf erst nach Sicherung seines Arbeits-
platzes mit der Untersuchung oder der Arbeit
beginnen. Die Sperrung und Abriegelung des Gleises
ist erst nach Beendigung der Arbeiten aufzuheben.

DV 419 § 2 (4) Schlußsignalmittel

Zuständiger Signalmittel-Meldebahnhof ist Bebra
Ruf-Nr. 872/178

IV. Dienst der Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamten und Weichenwärter

Anordnungen zu

FV § 7 (5) a) Für den Bahnhof Malsfeld besteht nur ein Fahrdienstleiterbezirk.

FV § 21 (1) Für die Bedienung der Handweichen⁸⁺² gibt der Fahrdienstleiter über eine Weichenbude den Schlüssel für die Gs IV frei.

Die Bedienungsanweisung liegt in dem Fernsprechkasten auf und ist außerdem dem Bahnhofsbuch als Anlage 13 beigegeben.

Im zugeteilten Bahnhof Spangenberg sind nur Handweichen vorhanden. Der Fdl Malsfeld gibt vor den Zugfahrten dem Zuggpersonal ~~auf Anforderung über den Bahnhofsbuch~~ einen Betriebsschlüssel ~~frei~~. Hiermit können im Bf Spangenberg an einem Schlüsselwerk die übrigen Schlüssel freigeschlossen werden, die für die Bedienung der Gleisanlagen benötigt werden.

Die Bedienungsanweisung liegt bei dem Schlüsselwerk und ist außerdem dem Bahnhofsbuch als Anlage beigegeben.

FV § 3 (1) Der Bahnhof Malsfeld wird von den Einfahrsignalen
A aus Richtung Spangenberg in km 88,960,
E aus Richtung Beiseförth in km 235,400 und
H aus Richtung Oberbeisheim in km 90,969
begrenzt.

FV § 3 (13) Benachbarte Anschlußbahnhöfe:
a) Richtung Oberbeisheim, Bf Treysa,
b) Richtung Beiseförth, Bf Beiseförth.

FV § 7 (6),
§ 21 (1) u.
§ 22 (1) a) Bei starkem Arbeitsanfall kann der Fdl Verstärkungskräfte bei dem Bf Melsungen anfordern.

Der Fahrdienstleiter bedient die ferngestellten Weichen, Gleissperren, Gleissperrsignale und Hauptsignale, er gibt über die Weichenbude I die Schlüssel für die Weiche 2 und Gs IV (Weiche 8) frei. Die Handweiche 13 ist ohne Abhängigkeit vom Fdl.

- FV § 11 (3) a) Für das Geben von Aufträgen und Meldungen durch einseitig gerichtete Sprechereinrichtungen siehe die Anordnungen im Abschnitt III zu FV§80 (2).
Bei Durchsagen an das Zugpersonal auf der Strecke Bebra - Kassel bei dem Hp u Malsfeld sind die Zugführer an die Wechselsprechanlage zu rufen.
- FV § 12 (3) Auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Malsfeld - Oberbeisheim sind die Züge mit der voraussichtlichen Abfahrzeit abzumelden.
- FV § 12 (5) Mithören der Zugmeldungen:
Auf dem Streckenabschnitt Malsfeld - Oberbeisheim liegenden Schrankenposten Hst Niederbeisheim,
Po 97 und
Stw Oo des Bf Oberbeisheim
müssen alle Zugmeldungen mithören.
Der Fahrdienstleiter des Bf Malsfeld hört alle Zugmeldungen der in Malsfeld haltenden Reisezüge der Strecke Bebra - Kassel während seiner Besetzungszeit mit und meldet sich auf den Zugmelderuf.
Zugmelderuf in Richtung Oberbeisheim, zwei Zeichen 10 10
in der Gegenrichtung ein Zeichen 10
- FV § 12 (7) Auf dem Streckenabschnitt Spangenberg - Malsfeld wird bei dem Verkehren von nur einer Zugsinheit auf das Zugmeldeverfahren verzichtet. Der Fdl in Malsfeld führt für diesen Abschnitt das Zugmeldebuch für eingleisige Strecken, hierbei sind die Spalten für die Annahme und Rückmeldung des Zuges nicht auszufüllen.
- FV § 14 (2) Die Züge sind bis zu 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit anzubieten und in Richtung Oberbeisheim abzumelden.
Bei Ausfall der bundesbahneigenen Fernmeldeanlagen sind die Zugmeldungen auf dem Postfernsprecher zu geben.
Der Fdl in Beiseförth ist unter Nr 056 64 / 312
der Fdl in Oberbeisheim ist unter Nr 05685 / 334 zu erreichen.

- FV § 15 (2) u § 22 (9) Bei der Einfahrt der Züge aus Richtung Spangenberg kann der Fdl die vollständige Ankunft des Zuges nicht beobachten. Das Zugpersonal hat daher die Einfahrt des Zuges mit dem Wortlaut:
"Zug mit Schluß eingefahren!" ~~Sign~~
- FV § 17 (2) Auf den Zugmelderuf in Richtung Oberbeisheim haben sich zu melden:
Der Schrankenwärter in Niederbeisheim,
der Po 97,
der Wärter Stw Oo des Bf Oberbeisheim.
- FV § 17 (7) Während der Dienstruhe sind die Schranken der Bahnübergänge auf dem Streckenabschnitt Malsfeld - Oberbeisheim und Malsfeld - Beiseförth geöffnet.
- FV § 19 (5) Durchfahrstraßen:
Durchfahrten sind zugelassen:
Richtung Beiseförth - Oberbeisheim durch Gleis 20 (Si E)
" Oberbeisheim - Beiseförth " Gleis 20 (Si M+H)
- FV § 20 (1) Gefahrpunktabstand:

Fahrweg	Gleis frei halten			Länge in m
	Nr	von	bis	
hm 1	1	Ausfahrtsignal B	Ra 10 in km 89,113	377
hm 3	3	Ausfahrtsignal C	Ra 10 in km 89,113	429
a ₂	2	Ausfahrtsignal F	Grenzzeichen der Weiche 23	192
a ₃	3	Ausfahrtsignal G	Grenzzeichen der Weiche 23	192

FV § 20 (7) Fahrwegprüfung für nicht einsehbare Gleisabschnitte.

u SBV 20.5 Der Gleisabschnitt vom Einfahrsignal A in km 88,960 bis km 89,700 und

der Gleisabschnitt vom Einfahrsignal H in km 90,960 bis zum Signal M in km 90,165

sind nicht einzusehen.

Für diese beiden Gleisabschnitte ist die indirekte Fahrwegprüfung zugelassen.

Das Freisein der Gleisabschnitte gilt als festgestellt, wenn der letzte Zug mit Schlußsignal den Gleisabschnitt verlassen hat und seither in diesem Bereich weder rangiert wurde noch Kleinwagen eingesetzt waren.

Bei beginnenden Zügen nach der Abfahrt kein Fahrzeug im Gleis zurückgeblieben ist oder bei haltenden Zügen kein Fahrzeug abgehängt wurde, wenn nicht aufgrund der kurzen Aufenthaltszeit gewiß ist, daß der Zug den Gleisabschnitt unverändert verlassen hat.

Rangier- oder Kleinwagenfahrten dürfen auf den indirekt zu prüfenden Gleisabschnitten nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters stattfinden. Rangierleiter und Kleinwagenführer haben nach Beendigung der Fahrten dem Fahrdienstleiter zu melden, daß sie mit allen Fahrzeugen den indirekt zu prüfenden Gleisabschnitt geräumt haben. Während der Besetzung der indirekt zu prüfenden Gleisabschnitte sind Hilfssperren sinngemäß FV § 20 Abs. 15 anzubringen. Unbeschadet der indirekt zugelassenen Fahrwegprüfung hat der Fdl den Fahrweg in dem Umfang zu prüfen, wie es von seinem gewöhnlichen Standort möglich ist.

Bei einfahrenden Zügen aus Richtung Oberbeisheim gilt mit dem Erkennen des Schlußsignals der Gleisabschnitt vom Signal H bis Signal M als frei.

Bei ausfahrenden Zügen in Richtung Oberbeisheim bestätigt der Bf Oberbeisheim mit der Rückmeldung die Räumung dieses Gleisabschnittes.

Bei einfahrenden Zügen aus Richtung Spangenberg bestätigt der Zugführer die Ankunft aller Fahrzeuge.

Bei ausfahrenden ^MZügen in Richtung Spangenberg bestätigt der ^MZugführer mit der Ankunfts meldung bei dem Anschluß PfiEFFewiesen oder bei der Ankunft in Spangenberg die Räumung des Gleisabschnittes von km 89,700 bis zum Einfahrsignal A. ~~Der Fdl kann anordnen, daß die Ankunfts meldung auch von Adelshausen gegeben werden muß.~~

(Genehmigung BD Frankfurt(M) - 32 B 3 Bavf (iF) v. 29.9.75)

FV § 20 (7) Fahrwegprüfung für nicht einsehbare Gleisabschnitte.

u SBV 20.5 Der Gleisabschnitt vom Einfahrsignal A in km 88,960 bis km 89,700 und

der Gleisabschnitt vom Einfahrsignal H in km 90,960 bis zum Signal M in km 90,165

sind nicht einzusehen.

Für diese beiden Gleisabschnitte ist die indirekte Fahrwegprüfung zugelassen.

Das Freisein der Gleisabschnitte gilt als festgestellt, wenn der letzte Zug mit Schlußsignal den Gleisabschnitt verlassen hat und seither in diesem Bereich weder rangiert wurde noch Kleinwagen eingesetzt waren.

Bei beginnenden Zügen nach der Abfahrt kein Fahrzeug im Gleis zurückgeblieben ist oder bei haltenden Zügen kein Fahrzeug abgehängt wurde, wenn nicht aufgrund der kurzen Aufenthaltszeit gewiß ist, daß der Zug den Gleisabschnitt unverändert verlassen hat.

Rangier- oder Kleinwagenfahrten dürfen auf den indirekt zu prüfenden Gleisabschnitten nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters stattfinden. Rangierleiter und Kleinwagenführer haben nach Beendigung der Fahrten dem Fahrdienstleiter zu melden, daß sie mit allen Fahrzeugen den indirekt zu prüfenden Gleisabschnitt geräumt haben. Während der Besetzung der indirekt zu prüfenden Gleisabschnitte sind Hilfssperren sinngemäß FV § 20 Abs. 15 anzubringen. Unbeschadet der indirekt zugelassenen Fahrwegprüfung hat der Fdl den Fahrweg in dem Umfang zu prüfen, wie es von seinem gewöhnlichen Standort möglich ist.

Bei einfahrenden Zügen aus Richtung Oberbeisheim gilt mit dem Erkennen des Schlußsignals der Gleisabschnitt vom Signal H bis Signal M als frei.

Bei ausfahrenden Zügen in Richtung Oberbeisheim bestätigt der Bf Oberbeisheim mit der Rückmeldung die Räumung dieses Gleisabschnittes.

Einführen, Aufheben und Unterbrechen der indirekten Fahrwegprüfung:

Die indirekte Fahrwegprüfung wird bei gefahrdrohender Witterung (FV § 27 Abs 8) unterbrochen. Sie ist dann jeweils neu einzuführen.

~~auch von Adelshausen gegeben werden muß.~~

(Genehmigung BD Frankfurt(M) - 32 B 3 Bavf (iF) v. 29.9.75)

Anordnungen zu

FV § 20 (9) Der Bahnhof Malsfeld hat nur einen Fahrwegprüfbezirk. Der Fahrwegprüfbezirk ist in dem Bahnplan farblich dargestellt.

FV § 21 (2) a) Für Zug- und Rangierfahrten nicht benötigte Weichen müssen in der Grundstellung liegen.

FV § 21 (8) Bei Dienstruhe ist der Fahrweg aus Richtung Oberbeiseheim nach Gleis 1 einzustellen und durch die Fahrstraßenhebel ~~h~~ h / m₁ zu sichern.

FV § 23 u
§ 94 (15) a) u b)

Züge mit Lü - Sendungen sind nur durch die Gleise 1, 2 und 20 zu leiten.

FV § 24 u
SBV 24. 1.

Sichern der Reisenden an den Bahnsteigen.

Der Fahrdienstleiter kann den Bahnsteig nicht einsehen. Reisezüge fahren nur nach Gleis 1 ein. Die Einfahrt dieser Züge ist am Bahnsteig anzusagen und die Reisenden sind zum Zurücktreten aufzufordern. Die Durchführung von Rangierbewegungen durch die Gleise 1 und 2 sind den Reisenden über die Lautsprecher mitzuteilen.

Während der Abfahrt eines Zuges aus Gleis 2 können in Gleis 1 keine Zug- oder Rangierfahrten stattfinden, so daß eine weitere Sicherung nicht notwendig ist.

FV § 26 (38) a) Bei Fahrten ohne Hauptsignal sind die Fahrstraßenhebel in die Endstellung zu bringen und durch Bahnblockung zu sichern.

FV § 26 (40) a) Kann bei Fahrten ohne Hauptsignal eine Sicherung durch Fahrstraßenhebel nicht durchgeführt werden, so sind die Hilfssperren gem der Übersicht der Hilfsfahrstraßen nach Anlage 2 anzubringen.

FV § 26 (6)

Maßnahmen bei Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen.

Wird bekannt, daß eine Schranke nicht geschlossen werden kann, so sind zu sichern:

a) Richtung Oberbeisheim:

Bahnübergang in km 94,360,
97,105,
97,345,
97,720,
98,200,
99,450,
99,700 und
100,740

durch einen Hilfsposten,

b) in Richtung Beiseförth

Bahnübergang in km 235,415

durch einen Hilfsposten.

(siehe hierzu auch die Analge 10 zum Bahnhofsbuch)

Solange der Bahnübergang unbewacht ist, sind die Züge durch Befehl Ad zu verständigen: Zug hält vor Bahnübergang in km, Weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind oder BÜ sichern, bis das 1. Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

Ist der Bahnübergang nicht ausreichend bewacht, sind die Züge mit Vorsichtsbefehl anzuweisen, den Bahnübergang mit höchstens 20 km /H zu befahren.

FV § 27 (10) a) Auf den Unfallruf meldet sich die Unfallmeldestelle, die die sofort notwendigen betrieblichen Maßnahmen veranlaßt und unverzüglich den Unfallmeldebereichsbahnhof Melsungen verständigt.

FV § 30 (8) Zuständige Zugmeldestelle für das unvorhergesehene Sperren von Streckengleisen :

- a) Streckenabschnitt Malsfeld - Oberbeisheim, Bf Malsfeld,
- b) " Malsfeld - Spangenberg, Bf Malsfeld,
- c) " Malsfeld - Beiseförth, Bf Malsfeld.

FV § 31 (26) Für die Fahrten zu dem Gleisanschluß "Pfieffewiesen" ist das Streckengleis von Malsfeld - Spangenberg zu sperren. Die Sperrfahrt schiebt in Richtung Spangenberg, der 1. Wagen ist durch einen Betriebsbeamten mit Sprechfunkgerät zu besetzen. Auf der Fahrt vom Streckengleis

Anordnungen zu

(noch zu FV § 31
(26)

in die beiden Gleisanschlüsse Edeka und Sonntex muß sich die Zuglok bei den Fahrten in und aus dem Gleisanschluß ab der Weiche E 2 stets auf der Talseite befinden. Die weiteren Anordnungen sind in den Bedienungsanweisungen, die als Anlage 7 dem Bahnhofsbuch beiliegen, enthalten.

FV § 41 (2)
ZFS

Das Fahren ohne Lotsen ist für nicht streckenkundige Triebfahrzeugführer auf den Strecken:

Malsfeld - Oberbeisheim,

Malsfeld - Spangenberg und

Malsfeld - Beiseförth

nicht zulässig.

FV § 44 (4)
ZFS

Für die Triebwagenzüge und die Triebzüge der Baureihen 795 und 798 werden Dauerbremszettel geführt.

FV § 44 (1) u
Anhang III u
DV 426

Innerhalb der Dienstzeit der Kleinlokbediener übernehmen sie die Zugvorbereitungen. Bei dem Verkehren von Sonderzügen, die in Malsfeld oder Spangenberg gebildet oder abgestellt werden, ^{ist} sind außerhalb der Dienstzeit der Kleinlokbediener ~~solche Arbeiten auszuführen, so ist~~ rechtzeitig Zugbegleitpersonal anzufordern. Zugfahrten nach Spangenberg und in das Streckengleis hinter Spangenberg sind stets zusätzlich durch streckenkundige Rangierer des Bf Melsungen zu begleiten.

Bei der Bildung von Sonderzügen, die über Bebra und Kassel hinaus verkehren, ist die Wagenuntersuchung auf diesen Bahnhöfen zu veranlassen, soweit kein Wagenuntersuchungsbeamte bei der Zugbildung anwesend war und die Untersuchung bereits in Malsfeld durchgeführt.

Die Kleinlokbediener und Rangierer übernehmen nur die Aufgaben der Wagenprüfer.

FV § 44 (10)

Die Übergabezüge im Bereich des Knotenbahnhofs Melsungen werden von Rangierern begleitet. Sie übernehmen auf den zu bedienenden Bahnhöfen und Gleisanschlüssen die Aufgaben von Zugbegleitern. Hierzu gehört, daß die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt, sämtliche Handbremsen gelöst, Hemmschuhe und Radvorleger von den Gleisen entfernt sind, soweit sie nicht für das Festlegen von Wagen benötigt werden.

Anordnungen zu

FV 45 (4) Bei der Abfuhr von Leewagenzügen in Spangenberg und
SBV 45.4. Malsfeld sind Wagenlisten zu erstellen.

Für die Übergabezüge sind Wagenlisten und Bremszettel
erlassen.

FV § 48 (12)
u Anh III (2) b)

Der Fahrdienstleiter kann bei einfahrenden Zügen aus Richtung
Spangenberg den Zugschluß und den ^mStadort des Zuges
nach der Einfahrt nicht erkennen.

Der Zugführer hat daher nach der Einfahrt über den Fern-
sprecher zu melden:

Zug mit Schluß eingefahren, der Zug steht grenz-
zeichenfrei !

FV § 65 (20)

Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern, die zusätzlich
mit dem gelben Rotringzettel gekennzeichnet sind, sind
während der Dienstzeit des Fdl in seinem Blickfeld in
Gleis 6 abzustellen.

Vor Beendigung seiner Dienstzeit sind diese Wagen recht-
zeitig nach Beiseförth zu überführen.

Die Wagen sind außerdem der Bp - Wache in Bebra anzumelden.

FV § 67 (8)

Bei dem Verkehren von Lz im Nahbereich ist das vereinfachte
Verfahren bei der Einlegung zugelassen. Die Zug Nr ist bei
der Zl ^{7 Am} ~~Kassel~~ zu erfragen.

FV § 70 (5) u
(7)

Bei der Durchführung von Hilfszügen auf dem Streckenab-
schnitt von Malsfeld - Oberbeisheim ist das Zugpersonal
durch Vorsichtsbefehl anzuweisen, die Bahnübergänge mit
höchstens 10 km/h zu befahren.

SBV 92.1

Mindestbremsleistung bei unvorhergesehenen Sperrfahrten

	gezogene Mbr Sperrfahrt	geschobene Mbr
a) in Richtung Oberbeisheim	15	11
b) aus " "	29	14
c) in Richtung Spangenberg	11	8
d) aus " "	24	11
e) in Richtung Beiseförth	29	14
f) aus " "	15	11

Anordnungen zu

(noch SBV 92.1 Bei Hin- und Rückfahrten auf demselben Gleis ist der größere der beiden Werte maßgebend.

FBV § 100 (10) a) Das Nachfahren von Kleinwagen ist auf den Streckenabschnitten Malsfeld - Oberbeisheim und Malsfeld - Spangenberg ~~ist~~ wegen den vorhandenen Magnetschienenkontakten für die Blinklichtanlagen verboten.

SB AB 106.1
SBV

Bei dem Bf Malsfeld sind 3 Wärterhaltscheiben einschließlich Laternen,
eine rot abblendbare Handleuchte,
eine rot abblendbare Leuchte, (Kabelleuchte)
eine Winkscheibe,
eine weiß-rot-weiße Signalfahne und
ein Signalhorn
vorrätig zuhalten.

Diese Signalmittel sind, bis auf die Wärterhaltscheiben und die dazugehörigen Laternen, im Dienstraum auf dem Stellwerk aufzubewahren.

Die 3 Wärterhaltscheiben einschließlich Laternen sind im Spannwerksraum verschlossen zu lagern.

In der Frühschicht an jedem Dienstag sind die Signalmittel auf Vollzähligkeit und Brauchbarkeit zu prüfen. Das Ergebnis dieser Überprüfung trägt der Fdl in das Dienstbuch ein.

Es ist besonders darauf zu achten, daß die Petroleumlaternen brennbereit sind.

FV 9 60 (3)
81(12)
SBV 60.1

Betriebliche Vorschriften für Blinklichtanlagen

a) Blinklichtanlage Malsfeld 1, km 88,585

1. Der Bahnübergang in km 88,585 wird durch eine Blinklichtanlage gesichert. Das ordnungsmäßige Arbeiten der Anlage zeigt das Blinken der Überwachungssignale BÜ 1 an.

2. Bedienung der Anlage

1) Zugfahrten:

Die Züge und Skl schalten die Anlage in beiden Richtungen selbsttätig ein und aus.

2) Sperrfahrten:

Sperrfahrten die nur im Bereich der beiderseitigen Einschaltstrecke verkehren, ohne den Bahnübergang zu befahren, schalten die Anlage bei dem Befahren der Einschaltpunkte ein, halten vor dem Bahnübergang und schalten die Anlage mit HAT (Schlüssel DB 21) wieder aus.

Sperrfahrten, die nach Halt in der Einschaltstrecke den Bahnübergang befahren wollen, schalten die Anlage mit dem Schlüssel über die HET ein und nach der Räumung des Bahnüberganges an der HAT wieder aus.

3) Kleinwagen verhalten sich bei dem Befahren des Bahnüberganges entsprechend FV § 101(7) a) und 60 (4) und (5).

b) Blinklichtanlage Malsfeld 2, km 90,647

1. Der Bahnübergang in km 90,647 wird durch eine Blinklichtanlage gesichert. Das ordnungsgemäße Wirken der Anlage zeigt das Blinken der BÜ 1 und zusätzlich aus Richtung Treysa der Überwachungssignalwiederholer an.

2. Bedienen der Anlage

a) Zugfahrten:

I) Aus Richtung Malsfeld wird bei dem Umstellen der Fahrstraßenhebel en, f oder g die Anlage wirksam geschaltet. Der Zug schaltet am BÜ 2 die Anlage ein und der Triebfahrzeugführer beobachtet am BÜ 1 das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage.

II) Aus Richtung Oberbeisheim wird die Anlage durch den Signalhebel H wirksam geschaltet.

Bei Haltstellung des Einfahrsignals H oder bei Einfahrten ohne Signal schaltet der Zug am

2

Wiederholungseinschaltpunkt (hinter den Einfahrsignal H)
die Blinklichtanlage ein.

Der Wiederholungseinschaltpunkt arbeitet ohne
Bedienung von Signal und Fahrstraßenhebel.

2. Rangierfahrten:

Rangierfahrten, die über den Bahnübergang hinaus führen,
halten vor dem Bahnübergang an und schalten mit Schlüssel
(DB 21) an der HET ein und nach Verlassen des Bahnüberganges
an der HAT wieder aus.

Bei Störungen ist nach FV § 60 (4) und (5) und 81(12)
zu verfahren.

V. Rangierdienst

Der Bahnhof Malsfeld ist nicht in mehrere Rangierbezirke aufgeteilt. Den Rangierdienst führen die Rangierer und Kleinlokbediener vom Knotenbahnhof Melsungen mit Kleinlokomotiven, Triebwagen und Zuglokomotiven durch. Bei Abwesenheit der Rangierer übernimmt das Zub oder der Fdl die Aufgaben der Rangierleiter.

Anordnungen zu

- FV § 20 (9) Die Rangierer können im Einzelauftrag bei schlechter Sicht zur Fahrwegprüfung herangezogen werden.
- FV § 44 (10) Die Übergabezüge im Bereich des Knotenbahnhofs Melsungen werden von Rangierern begleitet. Sie übernehmen auf den zu bedienenden Bahnhöfen und Gleisanschlüssen die Aufgaben von Zugbegleitern. Hierzu gehört, daß die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt, sämtliche Handbremsen gelöst, Hemmschuhe und Radvorleger von den Gleisen entfernt sind, soweit die Radvorleger oder die Handbremsen ^{mit} für das Festlegen von Wagen benötigt werden.
- FV § 65 (8) Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern dürfen nur während der Dienstzeit des Fdl die Wagen in Gleis 6 abgestellt werden. Außerhalb der Dienstzeit sind die Wagen nach Beiseförth zu überführen.
- FV § 78 (1) b) in Gleis 12 sind geringfügige Bewegungen einzelner Wagen ohne Triebfahrzeug zugelassen.
- FV § 78 (4) Mit Zugbegleitpersonal besetzte Züge, die in Malsfeld behandelt werden, ist der Zugführer Rangierleiter, das örtliche Personal leistet im Bedarfsfall Rangierhilfe.
- FV 80 (1) Die Verständigung im Rangierdienst ist mündlich, fernmündlich, durch Lautsprecher und über Funk durchzuführen. Gibt der Fdl die Aufträge über Lautsprecher, so sind die Aufträge zu wiederholen. Siehe hierzu auch die Bestimmungen zu SBV 11. auf Seite .
- FV § 80 (8) Die Rangierseite ist die Seite zum Empfangsgebäude.
- FV § 81 (4) Vor Beginn der Rangierbewegungen ist darauf zu achten, daß alle Personen, die an der Ladestraße oder im Gleisanschluß an den zu bewegenden Wagen beschäftigt sind, gewarnt werden und die Wagen während den Rangierarbeiten verlasser

Anordnungen zu

FV § 81 (11)

Der Fahrdienstleiter überwacht die Sicherung abgestellter Wagen. Er läßt sich die Sicherung der abgestellten Wagen melden und trägt dieses Gespräch in das Fernsprechbuch ein.

FV § 81 (12)

Befahren von Bahnübergängen:

a) mit Blinklichtanlagen:

Bei Rangierfahrten über den Bahnübergang in km 90,647 ist vor dem Bahnübergang anzuhalten, die Blinklichtanlage mit dem Schlüssel (DB 21) an der HET ein- und nach Räumung an der HAT wieder auszuschalten.

b) Vor den Bahnübergängen ohne technische Sicherung hat die Rangierfahrt anzuhalten, der Posten hat sich mit der Brust oder dem Rücken gut sichtbar auf der Straße aufzustellen und die Zeichen "Anhalten" (Hochheben eines ausgestrecktem Armes) und anschließend "Halt" (seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme) den Bahnübergang während dem Befahren der Rangierabteilung zu sperren. Für das Geben der Signale ist die rot-weiß-rote Flagge zu verwenden.

c) Bei dem Befahren der Überwege an den Bahnsteigen sind die Reisenden durch Achtungssignale und nötigenfalls durch Lautsprecheransagen zu warnen.

FV § 81 (16) u
SBV 81.2

Bei Rangierarbeiten in Gleis 20 sind wegen dem starken Gefälle besondere Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.

1. Die Rangierlok muß sich auf der Talseite befinden,
2. Alle Wagen müssen an die Luftleitung angeschlossen sein,
3. die Bremsprobe darf nicht durch den Triebfahrzeugführer alleine durchgeführt werden,
4. bei stehendenbleibenden Wagengruppen sind für je 16 Achsen eine Handbremse anzuziehen.
5. Abgestellte Wagengruppen müssen gekuppelt sein.

Auf die Durchführung von Rangierfahrten ist nach der Lage des Gleises weitgehend zu verzichten.

Anordnungen zu

FV § 85 (1) Stillstehende Fahrzeuge dürfen nur während den Rangierarbeiten durch Hemmschuhe gesichert werden. Für längere Sicherung stillstehender Fahrzeuge sind Handbremsen, Radhandbremsen oder Radvorleger zu verwenden.

FV § 22 (7)
SBVV 82.1

Gefährdende Rangierbewegungen:

Übersicht:

1	2	3	4	5	6
Zugfahrt auf Signal	nach	verbotene Rangierbewegungen im Gleis	während der Zugfahrt in Richtung	freizuhalten= der Gleisabschn *)	Bem
	Gleis				
A	Gleis 2	1 u 3	Spbg	Signal C - W 3	
B	Gleis 3	1 u 2	"	" C - W 3	
C	Spbg	2 u 3	"	" C - W 3	
D	Spbg	1 u 2	"	" Hs 2 - W 3	
E	Gl 20	1, 2 u 3	Oberbeish	" F - W 23	
F	Ober= beish	1, 2 u 3	"	" F - W 23	
G	"	1 u 3	"	" F - W 23	
H	"	1 u 2	"	" F - W 23	
I	Gl 1	2 u 3	"	" F - W 23	
J	Beisef	1, 2 u 3	"	" F - W 23	
K	"	1, 2 u 3	"	" F - W 23	

*) Gleisabschnitte, die nach FV § 20 (1) und § 82 (8) freizuhalten sind, sind hier nicht aufgeführt.

Vor Zulassung einer Zugfahrt beauftragt der Fdl den Rangierleiter zur Einstellung der Rangierfahrten. Die Signale dürfen erst auf Fahrt gestellt werden, wenn der Rangierleiter bzw der Triebfahrzeugführer die Einstellung der gefährdenden Rangierbewegungen bestätigt.

Anordnungen zu

- FV § 83 (1) a) Eine bespannte Rangierabteilung darf ohne besetzte Bremse bis zu 40 Achsen stark sein, für jede weiteren 26 Achsen ist eine Bremse zu besetzen.
Eine Ausnahme besteht für Rangierarbeiten in Gleis 20. In Gleis 20 muß sich bei Rangierarbeiten die Rangierlokomotive stets auf der Talseite befinden. Ohne besetzte Bremse dürfen hier bis zu 14 Achsen bewegt werden, für je weitere 10 Achsen ist mindestens eine Bremse zu besetzen.
- FV § 85 (3) a) Bei dem Abstellen eines Zuges oder Zugteils ist für je 50 Achsen eine Handbremse anzuziehen.
- FV § 99 (6) Das Rangieren mit schweren Rottenwagen ist innerhalb des Bahnhofs mit Ausnahme des Gleises 20 zugelassen.
- FV Anh V (2) u (12) Im Bahnhof Malsfeld werden die Hemmschuhe Form S 8 / 15 (gelber Anstrich) verwendet.
Während der Dienstruhe sind alle Hemmschuhe einzuschließen.
- FV Anh III In unvorhergesehenen Fällen (z B nur einmännig besetzter Zug) ist bei dem Aussetzen eines Heißläufers, wenn kein örtlicher Rangierer anwesend ist, ein Rangierleiter beim Knotenbahnhof Melsungen anzufordern.
Ruf Nr während der Geschäftszeit: 836/38
außerhalb " " 836/33.
- SB ESO Alle Weichensignale sind rückstrahlend.
- DV 426 § 1 (6) Bei dem Bahnhof Malsfeld sind keine Wagenuntersuchungsbeamte eingesetzt. Die Rangierleiter sind daher nur als Wagenprüfer tätig. Die Wagenprüfer führen vor der Abfahrt des Zuges eine Untersuchung der Wagen durch.
Züge, die über Bebra oder Kassel Rbf hinaus verkehren, sind diesen Bahnhöfen für eine Ausgangsuntersuchung vorzumelden.

Anordnungen zu

SBV 85. 2

Abstellen und Sichern von abgestellten Fahrzeugen auf dem stillgelegten Streckengleis von Spangenberg in Richtung Pfielke bis km 77,05.

Auf dem noch vorhandenen Teilstück des Streckengleises von Spangenberg in Richtung Pfielke ist das Abstellen von Leerwagen erlaubt.

Bei der Überführung der Wagen sind die Fahrten zwischen Malsfeld und Spangenberg als gezogene Zugfahrten und ab Spangenberg als geschobene luftgebremste Rangierfahrten und bei der Abholung als gezogene Rangierfahrt bis Spangenberg und ab dort als Zugfahrt bis Malsfeld durchzuführen. Schriftliche Befehle sind für das Befahren des stillgelegten Streckengleises nicht notwendig.

Die Geschwindigkeit beträgt je nach Sichtverhältnissen bis 20 km/h. Auf dem 1. geschobenen Fahrzeug nimmt ein Betriebsbeamter Platz, der von seinem Standort aus den Luftbremskopf bedienen kann. Zwischen dem Betriebsbeamten und dem Triebfahrzeugführer muß Funkverbindung bestehen.

Der Bahnübergang in km 78,530 (Landesstraße Spangenberg - Pfielke) ist durch 2 Bahnübergangsposten zu sichern.

Die abzustellenden Wagen sind bis zum Gleisabschluß (Prellbock) zu drücken. Alle vorhandenen Handbremsen, mindestens aber für je 20 Achsen eine Handbremse oder ersatzweise 2 Radhandbremsen, sind anzuziehen. Mehrere Fahrzeuggruppen müssen untereinander gekuppelt sein.

Der letzte Wagen oberhalb und der 1. Wagen unterhalb des Bahnübergangs, ebenso der letzte Wagen vor dem Bahnhof Spangenberg sind durch verschließbare Radvorleger zu sichern.

In dem Streckengleis ^{ist eine} sind ³ verschließbare Gleissperren eingebaut, sie ^{ist} sind vor dem Befahren rechtzeitig zu öffnen und nach Beendigung der Arbeiten wieder zu verschließen.

Lage der Gleissperren: Aus Richtung Spangenberg eine Gleissperre 80 m hinter dem Bf Spangenberg, ~~eine weitere Gleissperre 80 m vor dem Bahnübergang in km 78,530 und eine Gleissperre 80 m hinter dem Bahnübergang.~~

Die Wagengruppen sind in einer Entfernung von je 100 m vom Bahnübergang entfernt aufzustellen. Der Rangierleiter ist für die ordnungsgemäße Durchführung der Fahrten und Sicherungen verantwortlich.

- S.30 Übersicht wie in Blei vermerkt ä. (siehe SBV 82.1)
- S.31 FV § 83(1)a str die letzten beiden Sätze und Zusatz wie in
Blei vermerkt anbringen,
- zu S.32 Durch eine schriftlich Anordnung ist das Personal über
die Wirkungsweise und Handhabung des Luftbremskopfes zu
unterrichten (Vorlage ist die SBV 81.5). Diese Anordnung
ist jedoch nicht in das Bfs-buch aufzunehmen.
- Alte Anl 10 durch AA T 4 des BA neu aufstellen lassen.

J. G. V.