

Deutsche Reichsbahn

# Bahnhofsbuch

des Bahnhofs G l a v o

Gültig ab 01. September 1990

Aufgestellt:

Bahnhof Karow (Meckl.)

02. August 19 90

*Mattick*  
(Leiter des Bahnhofs)  
Mattick  
Rb.-Rat  
Leiter der Dienststelle

Genehmigt:

Reichsbahnamt Güstrow

22. 8. 90 19

*Vonny*  
(Leiter des Reichsbahnamtes)  
Reichsbahn - Direktor  
Leiter d. Reichsbahnamtes

V e r t e i l e r

	<u>Stück</u>
1.) des gesamten Bahnhofsbooks	
Reichsbahnamt Güstrow .....	1
Bahnhof Karow(Meckl.)	
Leiter der Dienststelle .....	1
Glave	
Fahrdienstleiter .....	1
2.) der Auszüge aus dem Bahnhofsbook	
Heimatbahnhof gemäß § 4 Abs. 4 der Bavo	
Krakow am See(Meckl) Abschnitte I und V	
und Anlage 5 .....	1
Karow(Meckl.)	
Abschnitte I und V	
und Anlage 5 .....	1

Inhaltsverzeichnis

		<u>Seite</u>
I.	Abschnitt Allgemeines.....	6
II.	Abschnitt Dienst der Fahrdienstleiter .....	10
III.	Abschnitt Dienst der Aufsichten, Zugfertigsteller und Helfer des Zugfertigstellers .....	10
IV.	Abschnitt Dienst des Weichenwärters .....	10
V.	Abschnitt Dienst des Rangierpersonals .....	14

Anlagen

Anlage 1	Bahnhofsplan
Anlage 2	Verzeichnis der Zugschlußstellen
Anlage 3	Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise durch Hilfssperren
Anlage 4	Dienstanweisung für den Einsatz der Rangiergeräte
Anlage 5	Bedienungsanweisung für die Anschlußbahn Deutsche Volkspolizei, Anschlußstelle Bossow
Anlage 6	Bedienungsanweisung für das teilweise Ausschalten des Bahnhofs Glawe
Anlage 7	Anweisung für die Bedienung von Achszahlmeldeanlagen

Übersicht

über die Bestimmungen des Bahnhofsbuchs, die bestimmte Gruppen von Betriebseseisenbahnern des Bahnhofs für ihren Dienstbereich kennen müssen

1	2	3	4	5	6	7
Beschäftigungs- gruppe	I	II	III	IV	V	VI
	Abschnitt des Bahnhofsbuchs					
Fahrdienstleiter	/	/	/	/	/	
Rangierpersonal	/				/	

Übersicht

über die Anlagen des Bahnhofsbuchs, die bestimmte Betriebseseisenbahner für ihren Dienstbereich kennen müssen

1	2	3	4	5	6	7	8
Dienstposten oder Beschäftigungs- gruppe	Anlagen(Nummer) nach Inhaltsverzeichnis						
	1	2	3	4	5	6	7
Fahrdienstleiter	/	/	/	/	/	/	/
Rangierpersonal	/			/			

I. Abschnitt

Allgemeines

1. Der Bahnhof Glave liegt an der eingleisigen Nebenbahn Pritzwalk - Güstrow von km 29,250 bis km 30,753. Der Bahnhof Glave ist sicherungstechnisch als ausschaltbarer Bahnhof ausgerüstet und wird nach Bedarf besetzt. Der Bahnhof Glave ist dem Bahnhof Karow (Meckl.) unterstellt. Im Zugmeldeabschnitt Glave - Krakow an See befindet sich die zugbediente Haltlichtanlage Anschlußstelle Bossow in km 33,397 an der Landstraße Dobbertin - Bossow.

2. Gleisanlagen

1	2	3	4	5	6
Hauptgleis Nr.	Neben- gleis Nr.	Verfügbare Länge m	Nutzbare Länge m	Zweckbe- stimmung	Bemerkungen
1		920	696	durchgehendes Hauptgleis	
3		710	696	Kreuzungs- gleis	
	3a	130		Ausziehgleis	
	4	700		Ladegleis u. Rarpen- gleis	Abstellen von Fahr- zeugen nur mit Ge- nehmigung der DL Güstrow

3. Sicherungs-, Fernmelde- und Prozeßautomatisierungsanlagen

3.1. Sicherungsanlagen

Der Bahnhof hat ein mechanisches Stellwerk (B 1) der Bauform Einheit.

Bahnhofsblockung ist vorhanden.

Die Weichen 1,3,4,11,12 und 13 und die Gleissperre I sind isoliert.

Der Bahnhof Glawe ist mit einer Achszahlmeldeanlage ausgerüstet. Sie findet Anwendung für Züge in Richtung Krakow am See.

Übersicht  
der Hauptsignale an denen Zusatzsignale angebracht sind

1	2	3	4	5	6
Art und Bezeichnung	Zs	Ra	Mast-schild	Kreis-scheibe	Bemerkungen
Einfahrzig A	1	-	-	-	
Ausfahrzig B	1	1	-	-	
Ausfahrzig D	1	1	-	-	
Ausfahrzig G	1	1	-	-	
Ausfahrzig E	1	1	-	X	-
Einfahrzig H	1	-	-	-	

### 3.2. Fernmeldeanlagen

Folgende Fernsprechverbindungen sind vorhanden:

- Basisanschluß an der Basa Karow (Meekl) mit der Ruf-Nr. 15
- Streckenfernverbindung nach Karow (Meekl) und Krakow am See (Meekl) für die Zugmeldungen (Fsz)
- Bezirksverbindung Karow (Meekl) - Güstrow (Fz)
- Fernsprechverbindungen zwischen Fahrdienstleiter und den Weichen 4 und 12 (Fo)
- Signalfernsprecher der Einfahrsignale A und H
- Dispatchersprechstelle mit der DL Güstrow, Kreis 3.

### 4. Zusatzanlagen

Seitenrampe von 40 m Nutzlänge und 80 Mp Tragfähigkeit  
Kopframpe

## 5. Sonstige Angaben

Die Wasserversorgung des Stellwerks erfolgt durch eine elektrische Druckpumpe im Keller des Stellwerks.

Die Stromversorgung erfolgt aus dem öffentlichen Netz.

Bei Rohrbrüchen in der Wasserleitung ist der Absperrschieber am Druckkessel zu schließen.

Bei Schäden in der Wasserversorgung ist das Instandhaltungswerk Rostock, Produktionsbereich Güstrow (Ruf 811/334), bei Störungen in der Stromversorgung die Starkstrommeisterei Bad Kleinen, Produktionsbereich Güstrow (Ruf 811/371) zu verständigen.

Die Hauptsicherungen befinden sich im Wandkasten auf dem Flur neben der Tür des Stellwerksraums.

## 6. Aufbewahren der Schlüssel

Schlüssel für die Außentür zu dem Stellwerk befinden sich im Schlüsselkasten der Aufsicht in Karow (Meckl.).

Ersatzschlüssel befinden sich beim Leiter der Dienststelle in Karow (Meckl.).

## Fahrdienstliche Bestimmungen

### 7. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften (DV 408) :

§ 7 Abs. 8      Befehlsbuch liegt beim Fahrdienstleiter aus.  
Sammlung Betrieblicher Mitteilungen befinden sich beim Fahrdienstleiter.

§ 7 Abs. 9      Alle Fernschreiben nimmt der Fahrdienstleiter sofort in Empfang und erledigt etwaige Maßnahmen nötigenfalls unter Verständigung des Leiters der Dienststelle.

§ 9 Abs. 4      Der Fahrdienstleiter führt ein Dienstübergabebuch.

8. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Dienstvorschrift für Militärtransporte (DV 422):

Anhang IV. Für das Abnehmen der LÜ-Schilder ist der Abschn. 4.3. Fahrdienstleiter verantwortlich. Sie sind dem Verantwortlichen für Lademittel im Bestand zu melden und dem Bahnhof Karow (Meckl) zuzusenden.

9. Örtliche Regelungen zur Dienstvorschrift zur Verhütung und Bekämpfung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee (DV 446)

Abschn. 2.1.1.6. Wettermeldungen sind vom Fahrdienstleiter in das Dienstübergabebuch einzutragen.

10. Örtliche Regelungen zur Dienstvorschrift für die Benutzung von Fernmeldeanlagen, Teilheft 1, Fernsprechvorschrift (DV 472 Th 1

§ 24 Die Uhrzeit gibt der Zugdispatcher durch Sammelruf über die Wechselsprechanlage an den Fahrdienstleiter.

II., III. und IV. Abschnitt

Dienst der Fahrdienstleiter, der Aufsichten, Zugfertig-  
steller und Helfer des Zugfertigstellers sowie Stell-  
werks- und Weichenwärter

1. Der Fahrdienstleiter versieht gleichzeitig den Aufsichts- und Weichenwärterdienst.

2. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften (DV 408):

§ 3 Abs. 12 Durchgehendes Hauptgleis ist Gleis 1.

§ 37 Abs. 6 Durchfahrten sind zugelassen:

Karow	- Krakow	Fahrstraße	a <sup>1</sup> , g
Krakow	- Karow	Fahrstraße	h <sup>1</sup> , b

§ 39 Abs. 2 Der Bahnhof besteht aus einem Fahrwegprüfbezirk, für den der Fahrdienstleiter verantwortlich ist.

§ 39 Abs. 3 Durchrutschwege

1	2	3	4	5	6
Bei Einfahrt eines im Bahnhof haltenden Zugs ist ein Durchrutschweg freizuhalten					
aus Richtung	nach Gleis	von	bis	Durchrutschlänge m	Bemerkungen
Karow	1	Signal G	So 12 W 13	100	
Karow	3	Signal E	Spitze W 11	61	
Krakow	1	Signal B	So 12 W 1	138	
Krakow	3	Signal D	Spitze W 4	58	

- § 42 Abs. 6 Die Aufgaben des Zugfertigstellers nimmt der Fahrdienstleiter wahr, wenn kein Zugfertigsteller eingesetzt ist.
- § 50 Abs. 2 Bei Ein-, Aus- und Durchfahrten von Zügen hat der Fahrdienstleiter die Zugbeobachtung an geöffneten Fenster durchzuführen.
- § 58 Abs. 4 Anschlußbahnhöfe sind Karow (Meckl) und Güstrow und für Züge, die die Gleiskurve Prienerwald Süd-Prienerwald Ost befahren, Prienerwald.
- § 58 Abs. 12 Zugverspätungen sind im Zugmeldebuch zu begründen.
- § 61 Abs. 3 Zuständige Zugmeldestellen für Streckensperrungen:

1	2	3	4
Die Gleissperrung spricht aus			
von	für das Gleis nach	Zugmeldestelle	Bemerkungen
Karow (Meckl)	Glave	Karow (Meckl)	
Glave	Krakow am See	Krakow am See	
Anhang III Bekanntgabe der Funkversorgungsgebiete der Festen			
Abschn. 1 Eisenbahn-Streckenfunkanlagen (FESA)			
FESA (Kanalgruppen bzw. Einzelkanal)	Dispatcher-kreis	Einfache Fdl-Anlage (FADA)	Erweiterte Funkversorgungsgebiete
Glave / 15	3	X	km....-km..... der Strecke Glave-Krakow am See (Meckl)
Glave / 15	3	X	km....-km..... der Strecke Glave-Karow (Meckl)

- Mit Zugfunk ausgerüstete Nachbarbetriebsstellen:  
Bahnhof Krakow am See (Meckl) und Bahnhof Karow (Meckl)

- Anhang XIV Der Erlaubnisschein für das "Fahren auf Sicht" wird aufbewahrt:
- Ziff. 22
- Streckenabschnitt Karow (Meckl) - Glave in Karow (Meckl)
- Streckenabschnitt Glave - Krakow am See (Meckl) in Krakow am See (Meckl)

Anhang XVI Für das Aussetzen von Schadwagen ist der Fahrdienstleiter verantwortlich.

~~XXXX~~ Abschn. 4

3. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen des Signalbuchs (DV 301) :

§ 33 Abs . 1 Die Fahrtregelungssignale (Zp 10 und Zp 11) werden angewandt.

4. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Personenwagen-  
vorschriften (DV 409) :

§ 27 Abs.15 u. 18 Das Aussetzen von Reisezugwagen ist der Aufsicht des Bahnhofs Güstrow zu melden.  
(Ruf 811/393)

5. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Dispatchervor-  
schrift (DiV) - DV 420

§ 29 Abs. 3 Maßnahmen bei extremen Witterungsbedingungen(Nebel)

Extreme Witterungsbedingungen liegen vor, wenn bei Nebel ein Sichtrückgang unter 50 m eingetreten ist. Zur Feststellung der Sichtweite 50 m (bei Nebel) wird als Festpunkt der Lichtmast Nr.17(rechts vom Wohnwagen) für den Dienstposten Fahrdienstleiter festgelegt.

Sichtrückgang liegt vor, wenn der genannte Festpunkt nicht mehr erkannt werden kann.(bei Dunkelheit unter Berücksichtigung einer Lichtquelle). Bei Sichtrückgang hat der Fahrdienstleiter dies unverzüglich und unaufgefordert dem Zugdispatcher zu melden und diese Meldung im Zugmeldebuch zu vermerken.

6. Örtliche Regelungen zu den Allgemeinen Vorschriften für  
Sicherungsanlagen (DV 471) :

§ 10 Abs. 4 Bei starken Frost oder Schneetreiben sind die Einfahrtsignale zur Prüfung auf Gangbarkeit nach Bedarf einzeln probeweise in Fahrtstellung zu bringen.

Die Prüfung der Gangbarkeit darf nur erfolgen, wenn von den benachbarten Zugmeldestellen kein Zug vorausgemeldet wurde.

7. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Dienstweisung für den Einsatz tragbarer elektrischer Leuchten und für den Betrieb von Ladestationen im Hauptdienstzweig Betriebs- und Verkehrsdienst (DA Leu BV) :

Ziffer 1.9.2. Unbrauchbare Akkus sind durch den Fahrdienstleiter auszuwechseln und zum Umtausch an den Bahnhof Karow(Meekl.) zu senden.

V. Abschnitt

Dienst des Rangierpersonals

1. Der Rangierdienst wird in Bedarfsfall durch Rangierpersonal des Bahnhofs Karow(Meckl) mit den Triebfahrzeugen der Güterzüge durchgeführt.
2. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften (DV 408) :

§ 12 Abs. 7 Der Rangierleiter hat sich bei Dienstantritt und Dienstende beim Fahrdienstleiter zu melden.

§ 13 Abs. 4 Über liegengebliebene Hemmschuhe ist der Fahrdienstleiter zu unterrichten, der den Ablöser auf Grund der Eintragungen im Dienstübergabebuch verständigt.

§ 18 Abs. 8 Wegen größeren Gefälles als 3,0 ‰ innerhalb des Bahnhofs in Richtung Krakow am See sind Wagen mit besonderer Vorsicht zu bewegen, und es ist darauf zu achten, daß stillstehende Fahrzeuge nicht unbeabsichtigt in Bewegung gesetzt werden.

§ 19 Abs. 2 Die maßgebende Neigung der Bahnhofsgleise beträgt 3,5 ‰.

Maßgebende Neigung	Bewegt dürfen ohne bediente Wagenbremse von einer Lokomotive der Baureihen			mit je einer bediente Handbremse oder Druckluftbremse weitere
	101.102 Achsen	105..114 Achsen	übrige Achsen	Achsen
im Bf 3,5 ‰	20	48	66	6
über Ra 10 Ri Ka 7,1 ‰	12	30	40	4
über Ra 10 Ri Kw 10,6 ‰	10	22	32	4

- § 20 Abs. 1 Wegen Neigung der Bahnhofsgleise zwischen
- § 57 Abs. 8 1,5 ‰ und 3 ‰ zwischen den Standorten der Signale B und G sind stillstehende Fahrzeuge stets gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

§ 57 Abs. 12 Züge ohne Zugbegleiter werden vom Fahrdienstleiter übernommen.

3. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen des Signalbuchs (DV 301):

§ 42 Abs. 2 Alle Weichen- und Gleissperrsignale sind nur dann und für den Zeitraum zu beleuchten, wie sie zum Rangieren gebraucht werden

4. Örtliche Regelungen zu den Bestimmungen der Rangiergerätevorschrift (DV 418) :

§ 7 Abs. 2 Anzahl der vorzuhaltenden gebrauchsfähigen Hemmschuhe:

Im Geräteraum des Stellwerks werden 8 Hemmschuhe aufbewahrt. Wenn Rangierarbeiten durchzuführen sind, sind sie an folgende Verwendungsstellen zu bringen.

Hemmschuhsteine zwischen Gleis 3 und 4

Ende Kopframpe .....	2 Stück
Höhe 5. Lichtmast .....	2 Stück
Höhe Stellwerk B 1 .....	2 Stück

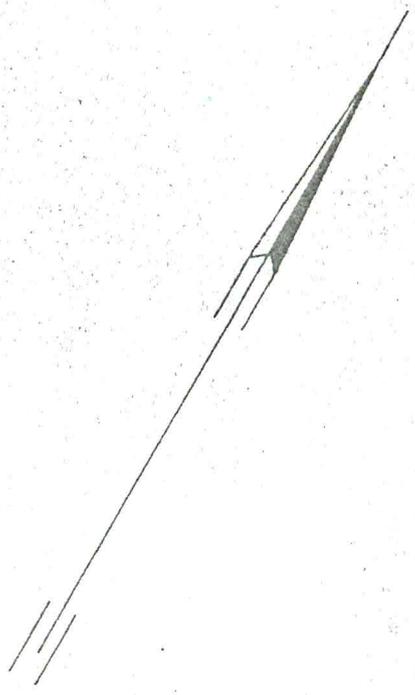
Der Bedarf an Hemmschuhen ist auf 8 Stück einschließlich Reservehemmschuhe festgelegt.

Unbrauchbare Hemmschuhe sind sofort durch den Fahrdienstleiter auszuwechseln und zum Umtausch an den Bahnhof Karow (Meckl.) zu senden.

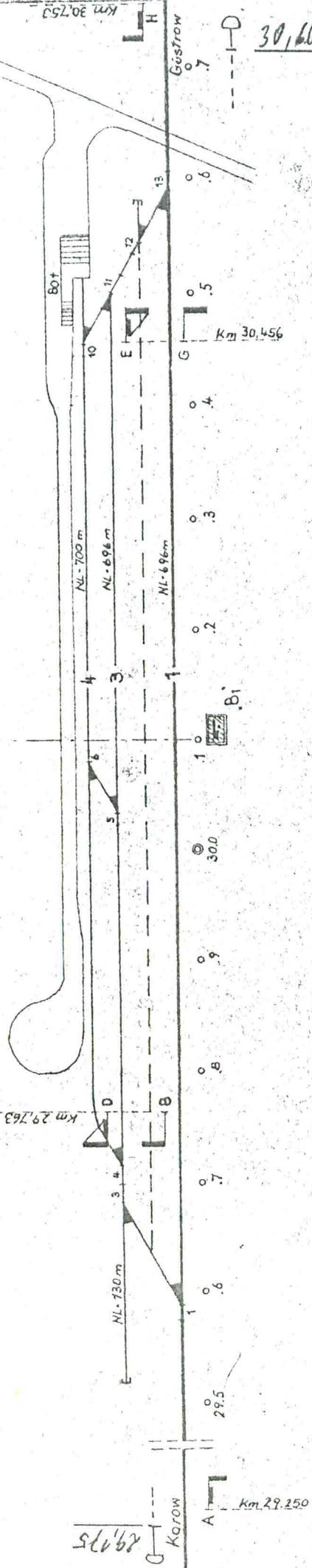
Anlage 1

30,660

Bf Glave



30:100



29,175

Korow

A

Km 29,250

29.5

30.0

30.1

30.2

30.3

30.4

30.5

30.6

30.7

30.8

30.9

30.0

30.1





Dienstweisung über den Einsatz der Rangiergeräte

Verwendungsbereiche sowie vorzuhaltende Hemmschuhe und Radvorleger

Bezirk	Gleis Nr.	Hemmschuhart Radvorleger	Form	Laufender Einsatz (Stück)	Umtausch- stelle für lfd. Einsatz
1	2	3	4	5	6
	Alle Gleise	Standardhemmschuh II		6	Güstrow

*Anna Hüb*  
(Mattiak)

Rb - Rat

Leiter der Dienststelle



Bedienungsanweisung

für die Anschlußbahn Deutsche Volkspolizei Dienststelle  
Klein Warin auf der Anschlußstelle Bossow

----- Gültig ab 1. September 1990 -----

Inhaltsverzeichnis

1. Einrichtung der Anschlußbahn
2. Betriebliche Bestimmungen für die Durchführung der  
Bedienungsfahrt
3. Aufgaben des Anschlußpersonals
4. Bedienungsvorgänge
5. Verkehrsdienstliche Bestimmungen
6. Sonstige Bestimmungen
7. Anlage 1

1. Einrichtung der Anschlußbahn

1.1. Lage

Die Anschlußstelle Bossow liegt in km 33,7 der eingleisigen  
Nebenbahn Pritzwalk - Güstrow zwischen den Zugmeldestellen  
Glave und Krakow am See.

1.2. Gleisanlagen und ihre Benutzung

Die Anschlußstelle besteht aus der Anschlußbahn mit einem  
Gleis zur Be- und Entladung von Wagen.

Die Grenze zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Anschluß-  
bahn liegt in km 33,6 bzw. km 33,9.

Die Anschlußbahn wird von der Deutschen Reichsbahn bedient.

Die maßgebende Neigung der Anschlußbahn beträgt 10 ‰/oo (1:100).

Das Anschlußgleis hat eine nutzbare Länge von 200 m.

Die zulässige Achslast beträgt 11 Mpt

### 1.3. Sicherungsanlagen

Hinter der Weiche 1 befindet sich die ortsbediente Gleissperre I und hinter der Weiche 2 die ortsbediente Gleissperre II zur Sicherung des Streckengleises gegen eigenmächtiges Ablaufen von Wagen. aus der Anschlußbahn. Die Weichen 1 und 2 sind ortsbedient und durch je ein Weichenschloß auf geradem Strang verschlossen. Der Schlüssel ist folgeabhängig mit der zugehörigen Gleissperre (Gsp I zu Weiche 1 und Gsp II zu Weiche 2). Durch Umstellen der Gleissperre wird der Schlüssel zur Anschlußweiche frei. "Auf der Anschlußstelle befinden sich die Schlüsselsperren I und II. Der Schlüssel für die Gleissperren I bzw. II befindet sich in der Schlüsselsperre II." Der Gebrauchsschlüssel für die Schlüsselsperre I befindet sich in Krakow beim Fahrdienstleiter am Schlüsselbrett, bei dem auch der Ersatzschlüssel im Schlüsselkasten unter Siegelverschluß aufbewahrt werden.

## 2. Betriebsdienstliche Bestimmungen für die Durchführung der Bedienungsfahrt

2.1. Die Wagenübergabestelle der Anschlußbahn wird nach dem Bahnhofsbedienungsplan von der Kleinlok des Bahnhofs Krakow am See als gezogene Sperrfahrt bedient.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Krakow am See ist für die Sperrung des Streckengleises zuständig.

Die Sperrfahrt darf in einem Zeitabstand von 5 Minuten hinter dem ausfahrendem Zug abgelassen werden. Es sind dabei die Bestimmungen laut Ziffer 4.5. des Abschnittes D 2 der Sbv zu beachten.

2.2. Die Rangierabteilung ist durch den Rangierleiter des Bahnhofs Krakow am See besetzt.

Von der Anschlußbahn besteht Fernsprechverbindung in der Streckenfernsprechleitung mit dem Fahrdienstleiter Glave und Krakow am See.

- 2.3. Wegen größeren Gefällen als 2,5 ‰ (18400) sind Wagen mit besonderer Vorsicht zu bewegen und es ist darauf zu achten, daß stillstehende Fahrzeuge nicht unbeabsichtigt in Bewegung gesetzt werden.  
Von der Kleinallokomotive dürfen die nach der Schlepplastentafel angegebenen Wagen ohne bediente Wagenbremse bedient werden.
- 2.4. Für das Bedienen der Weichen und Gleissperren ist der Rangierleiter zuständig.
- 2.5. Bei Bedienungsfahrten ist bei ständiger Beobachtung des Rangierwegs besonders vorsichtig zu fahren, damit keine Menschen verletzt oder Fahrzeuge, Ladungen und Anlagen beschädigt werden.

### 3. Aufgaben des Anschlußpersonals

Die Betriebsführung obliegt der Deutschen Reichsbahn.

### 4. Bedienungsvorgänge

#### 4.1. Hinfahrt

Der Rangierleiter unterrichtet den Fahrdienstleiter von der Anschlußbedienung und fordert den Schlüssel für die Schlüsselsperre I ab.

Auf der Anschlußstelle hält die Rangierabteilung vor dem Signal So 15 (Warntafel).

Der Rangierleiter bedient mit dem Gebrauchsschlüssel die Schlüsselsperre I durch Umschließen des Schlüssels.

Nach Drücken der Leuchttaste der Schlüsselsperre II kann der Schlüssel für die Gleissperre entnommen werden.

Es kann z.Zt. nur eine Gleissperre aufgeschlossen werden.

Nach dem Bedienen der Leuchttaste der Schlüsselsperre II sind die Einschaltkontakte der Haltlichtanlage aus Ri Kw im km 33,950 unwirksam geschaltet. Die Hl-Anlage schaltet sich beim Befahren der Kontakte nicht ein.

Nach Entnahme des Schlüssels aus der Schlüsselsperre II kann eine Gleissperre aufgeschlossen und abgelegt werden, dabei wird der Schlüssel für die zugehörige Weiche frei. Die Weiche kann aufgeschlossen und umgelegt werden.

#### 4.2. Verhalten innerhalb der Anschlußbahn

- übergebene Wagen sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Für je angefangene 20 Achsen ist eine Achse festzulegen.
- an den zu übernehmenden Wagen hat sich der Rangierleiter davon zu überzeugen, daß die Handbremsen gelöst und Radvorleger oder Hemmschuhe entfernt sind.

#### 4.3. Rückfahrt

Nach Verlassen der Anschlußbahn hat der Rangierleiter die benutzen Weichen wieder in Grundstellung zu bringen und zu verschließen. Der entnommene Weichenschlüssel ist in das Schloß der Gleissperre einzuführen, die Gleissperre wieder auf das Gleis zu legen, der Schlüssel dem Schloß zu entnehmen und in die Schlüsselsperre II einführen, die Bedienungshandlungen sind in entgegengesetzter Reihenfolge wie bei der Schlüsselentnahme durchzuführen. Danach kann der Gebrauchsschlüssel aus der Schlüsselsperre I entnommen werden, dieser ist nach Rückkehr unverzüglich bei dem Fdl Kw abzuliefern.

Nach Möglichkeit soll die Rangierabteilung den Überweg nicht befahren, weil dann die H1-Anlage in Sperrstellung kommt. Sollte ein Befahren unvermeidbar sein, ist die Anlage nach Rückkehr der Sperrfahrt durch den Fdl Karow mit der Grundstellungstaste (GT) in Grundstellung zu bringen.

#### 5. Verkehrsdienstliche Bestimmungen

- die Wagen sind von der Deutschen Reichsbahn an den Be- und Entladestellen bereitzustellen oder abzuholen.
- die Übernahme und Übergabe der Begleitpapiere erfolgt durch den Versender bzw. Empfänger in der Güterabfertigung Krakow am See
- die zu übernehmenden Wagen sind durch den Fahrdienstleiter auf vorschriftsmäßige Verladeweise und Schäden an Wagen und durch den Rangierleiter beim Abholen auf Schäden zu überprüfen. Bei Wagenschäden ist ein Beschädigungszettel (Vordr. 423 18A) zu fertigen und das Anerkenntnis vom Anschließer oder seiner Beschäftigten zu fordern.

Gibt ein Beschäftigter das Anerkenntnis, ist der Anschließer unverzüglich durch den Bahnhof zu unterrichten

- Senderbedienungen sind rechtzeitig dem Anschließter mitzuteilen.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1. Die Wartungs- und Pflegeaufgaben der Weichen und Gleissperren obliegen dem Bahnhof Krakow am See.

6.2. Der Bedarf an Radvorlegern beträgt 2 Stück.

Aufbewahrungsstellen:	Radvorleger
vor der Gleissperre I	1 Stück
vor der Gleissperre II	1 Stück

6.3. Bahnbetriebsunfälle, Wagenbeschädigungen und sonstige Unregelmäßigkeiten sind sofort dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes Krakow am See zu melden.

6.4. Die Bedienungsanweisung tritt mit dem Tag der Genehmigung in Kraft,

6.5. Verteiler:

Bfe Krakow und Glawe (nach Verteiler in Bahnhofsbüchern) (8),  
Rba Bt (2) , Reserve 3 = 13 Stück.

Aufgestellt:

Dienststelle Bf Karow

17.08.1990



.....  
Leiter der Dienststelle

Genehmigt:

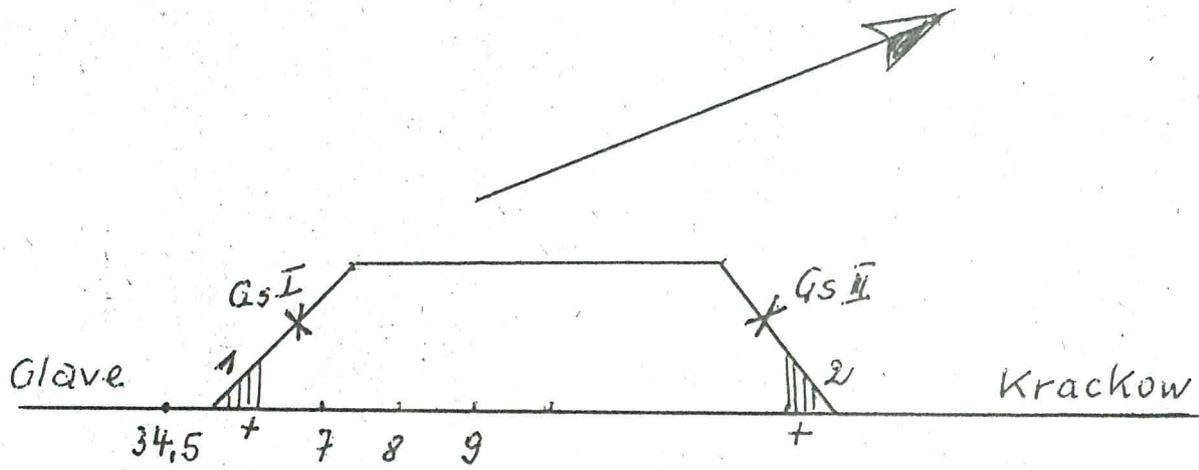
Reichsbahnamt Güstrow



.....  
Leiter der Fachabteilung  
Prüfer  
Reichsbahn-Rat

*Bein*

Lageplan



Deutsche Reichsbahn  
Reichsbahnamt Güstrow  
FA Betriebstechnik

Güstrow, den 21.08.1990

B e d i e n u n g s a n w e i s u n g

für das zeitweise sicherungstechnische Aus- und Wiedereinschalten des Bahnhofs Glave

1. Die Bedienungsanweisung enthält zum Aus- und Wiedereinschalten des Bahnhofs Glave in zeitgerechter Reihenfolge die Handlungen für die Bedienung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sowie die fahrdienstlichen Maßnahmen.
  - 1.1. Die planmäßigen Ausschaltzeiten werden für jeden Fahrplanabschnitt in den Vorbemerkungen zum Durchfahrplan, Teil B bekanntgegeben.

Über eine zusätzliche Besetzung des Bahnhofs wird der Leiter des Bahnhofs Karow (Meckl) fernmündlich durch den Brigadedispatcher der Dispatcherleitung Güstrow angewiesen.  
Der Leiter des Bahnhofs Karow (Meckl) hat durch vorbereitende Maßnahmen dafür zu sorgen, daß das Wiedereinschalten des Bahnhofs spätestens 6 Stunden nach Eingang des Auftrages erfolgen kann.
  - 1.2. Das zeitweise Ausschalten des Bahnhofs Glave ist für die Dauer von maximal 24 Stunden zulässig. Nach Ablauf dieser Zeit ist der Bahnhof Glave wieder einzuschalten.

Eine erneute Ausschaltung des Bahnhofs ist nur zulässig, wenn mindestens die befahrenen und die flankenschutzbietenden Weichen des Durchfahrgleises probeweise einmal umgestellt und zwei Zugfahrten in jeder Streckeneinrichtung in voller Signal- und Blockbedienung sowie Auflösung der Fahrstraße durchgeführt wurden.
  - 1.3. Werden die Ausschaltzeiten des Bahnhofs verändert, sind die Züge vom letzten rückgelegenen Bahnhof durch Befehl Ad wie folgt zu unterrichten:
    - a) bei Verlängerung : "Bahnhof Glave ausgeschaltet"
    - b) bei Verkürzung : "Bahnhof Glave eingeschaltet".Im Fall zu b) ist die Aushändigung des Befehls dem Fahrdienstleiter Bf Glave zu bestätigen.

- 1.4. Die Einfahrtsignale A und H und die Ausfahrtsignale B und G sind für diese Fahrstraße in Fahrtstellung zu bringen. Bei ausgeschaltetem Bahnhof fahren alle Züge über das durchgehende Hauptgleis 1.
- 1.5. Während der Ausschaltzeit ist für das Sperren des Streckenabschnittes Karow(Meckl) - Krakow am See (Meckl) der Bahnhof Karow(Meckl) zuständiger Sperrbahnhof.
- 1.6. Während der Ausschaltzeit des Bahnhofs Glave hat der Erlaubnisschein des Bahnhofs Karow(Meckl) für den Streckenabschnitt Karow(Meckl) - Krakow am See(Meckl) Gültigkeit. Entsprechender Vermerk ist auf dem Erlaubnisschein anzubringen.
- 1.7. Die Ortsfernsprecher Bahnhof Glave sind während der Ausschaltzeit unwirksam.
- 1.8. Den in Glave beschäftigten Fahrdienstleitern ist je ein Schlüssel gegen Quittung auszuhändigen. Ein Ersatzschlüssel befindet sich bei der Aufsicht des Bahnhofs Karow(Meckl) in einem versiegelten Umschlag unter Verschuß.
- 1.9. Die Achszahlmeldeanlage bleibt während der Ausschaltzeit des Bahnhofs Glave ständig eingeschaltet. Sie ist von der sicherungstechnischen Ausschaltung des Bahnhofs nicht abhängig. Die Zählung der Achsen erfolgt während der Ausschaltzeit des Bahnhofs Glave zwischen den Zugmeldestellen von Karow(Meckl) nach Krakow am See (Meckl). Wird der Bahnhof Glave eingeschaltet, wird durch Bedienen der GT-Taste die Grundstellung hergestellt.

## 2. Ausschalten

- 2.1. Der Bahnhof Glave wird nach Zustimmung der Zugmeldestellen Karow(Meckl) und Krakow am See(Meckl) sowie der Dispatcherleitung Güstrow angeschlossen. Die Zustimmung der Zugmeldestellen darf erst erteilt werden, wenn sich keine Zugfahrt (auch Sperrfahrt) oder Kleinwagenfahrt zwischen Karow(Meckl) und Krakow am See (Meckl) befinden.

Die Zustimmung ist in den Zugmeldebücher quer über den Spaltenbau mit Zeitabgabe einzutragen.

2.2. Bevor das Ausschalten zugelassen wird, hat der Fahrdienstleiter Bahnhof Glave zu prüfen, daß

1. das Gleis 1 frei und befahrbar ist
2. folgende Sicherungs- und Fernmeldeanlagen nicht gestört sind:
  - a) Hauptsignale A, B, G und H
  - b) Riegel I und III
  - c) Streckenfernsprechverbindung Karow (Meckl) - Krakow am See (Meckl)
  - d) Bezirksfernsprechverbindung Karow (Meckl) - Güstrow
  - e) Fo - Verbindung
  - f) Dispatchersprechverbindung mit der Dl Güstrow Kreis 3

3. die Stromversorgung nicht gestört ist.

2.3. Die Fahrstraßen für die Durchfahrten sind einzustellen:

- Weichen 1 und 13 in Grundstellung stellen, Riegel I und III umstellen
- Fahrstraßenhebel dl (Durchleitbetrieb) umlegen
- Fahrstraßenfestlegfelder dl (beide) blocken
- Signalhebel A, B, G und H auf Fahrt stellen
- durch Ziehen und Schließen des Hebelbankschlusses wird der Gesamtverschluß hergestellt
- Schlüssel in der Schlüsselsperre im Flur schließen, Überwachungs Lampe leuchtet gelb auf.

2.4. Die Streckenfernsprechverbindung ist durch Betätigen des Umschalters durchzuschalten.

2.5. Der Fahrdienstleiter Bahnhof Glave meldet den Bahnhöfen Karow (Meckl) und Krakow am See (Meckl) das Ausschalten des Bahnhofs. Diese Meldung ist in die Zugmeldebücher quer über den Spaltenbau mit Zeitangabe einzutragen.

Die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestellen verständigen die Beteiligten ihrer Bahnhöfe.

Unmittelbar nach der Meldung überzeugen sich die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestellen durch ein Probegespräch von der Funktionstüchtigkeit der durchgeschalteten Streckenfernsprechverbindung.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Glave überzeugt sich durch ein Probegespräch vom Außenfernsprecher aus von dessen Funktionstüchtigkeit.

Auf dem schriftlichen Nachweis wird verzichtet.

2.6. Als Nachweis der Dienstübergabe ist auf dem Bahnhof Glave ein Dienstübergabebuch zu führen.

Alle dienstlichen Untergalen sind vor dem Ausschalten unter Verschuß zu nehmen.

2.7. Das Dienstgebäude ist nach dem Ausschalten durch ein Sicherungsschloß zu verschleifen.

### 3. Wiedereinschalten

3.1. Sofort nach Dienstbeginn hat der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Glave das Dienstübergabebuch einzusehen.

3.2. Der Bahnhof Glave darf nur mit Zustimmung der Fahrdienstleiter der Bahnhöfe Karow (Meckl) und Krakow am See (Meckl) wieder eingeschaltet werden.

Die Zustimmung darf nur gegeben werden, wenn sich keine Zugfahrt (auch Sperrfahrt) oder Kleinwagenfahrt im Abschnitt zwischen den benachbarten Zugmeldestellen befindet und auch keine solche Fahrt zugelassen ist.

Die Zustimmung zum Wiedereinschalten ist in die Zugmeldebücher quer über den Spaltenbau mit Zeitangabe einzutragen.

3.3. Nach Eingang der Zustimmung gemäß 3.2. sind folgende Bedienungshandlungen der Reihenfolge nach durchzuführen:

- Der Schlüssel aus der Schlüsselsperre ist im Hebelbankschloß einzuschließen und hierdurch den Gesamtverschluß der Fahrstraßen aufzuheben.
- Signalhebel A, B, G und H zurücklegen
- Fahrstraße durch Bedienen des Schlüssels in der Fahrstraßenauflösung "dl" auflösen
- Fahrstraßenhebel "dl" in Grundstellung legen
- Kontrollnummer der Fahrstraßenauflösung "dl" in das Zugmeldebuch nach der Zustimmung zum Wiedereinschalten eintragen
- Riegelhebel I und III in Grundstellung legen
- Den Hebel zu trennen der Zugmeldeleitung (links am Schreibtisch umlegen, damit wird gleichzeitig der Außenfernsprecher abgeschaltet.

3.4. Es ist zu prüfen, ob das Gleis 1 frei und befahrbar ist.

3.5. Die Weichen 1 und 13 sowie die Riegel I und III probeweise einmal um- und zurücklegen.

#### 4. Durchführung von Kleinwagenfahrten

Kleinwagenführer sind vom Ausschalten des Bahnhofes Glave durch Eintrag in Spalte 5 des Teils B der Fahrplanweisung zu unterrichten.

Der Eintrag lautet:

"Bahnhof Glave ausgeschaltet, Kl darf am Einfsig..... und Ausfahrtsig ..... vorbeifahren."

#### 5. Störungen und Arbeiten an Sicherungsanlagen

5.1. Bei Störungen an den Sicherungs- und Fernmeldeanlagen darf der Bahnhof Glave erst nach Beseitigung dieser Störungen durch das IwSFP, ausgeschaltet werden.

Gegebenfalls bereits vorgenommene Handlungen zum Ausschalten sind rückgängig zu machen.

Die Störungen sind in den Störungsblock einzutragen und an das IwSFP Güstrow zu melden.

Wird gemeldet, daß ein Hauptsignal des ausgeschalteten Bahnhofes Glave die Haltstellung zeigt, so beauftragt der Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestelle den Zugführer (Triebfahrzeugführer) zur Vorbeifahrt am Halt

zeigenden Hauptsignal durch Befehl Ab, wenn der Weiterfahrt des Zuges nichts entgegen steht. Der Auftrag ist vom Zugführer (Triebfahrzeugführer) in den Zugdienst-

zettel/Lokomotivdienstzettel einzutragen. Die folgenden in gleicher Richtung fahrenden Züge erhalten auf dem

letzten rückgelegenen Bahnhof einen Befehl Ad zur Vor-

beifahrt an dem Halt zeigenden Hauptsigngl, bis die Stö-

rung beseitigt oder der Bahnhof Glave wieder eingeschaltet ist. Wortlaut des Befehls: "Bahnhof Glave ausgeschaltet.

Am Halt zeigenden Einfahrtsig./

Ausfahrtsig.....des Bf Glave

vorbeifahren. Hg im anschließenden

Weichenbereich 40 km/h."

5.2. Läßt sich beim Ausschalten des Bahnhofes Glave die Eingangstür zum Dienst- und Stellwerksraum nicht durch das Sicherheitsschloß (s. Ziffer 2.7.) verschließen, ist dies

dem IwSFP zu melden. Bis zur Beseitigung dieses Mangels kann auch in anderer Weise (z.B. mit Vorhängeschloß) die Eingangstür vorübergehend verschlossen werden.

- 5.3. Arbeiten an in Betrieb befindlichen Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sind bei ausgeschaltetem Bahnhof Glave nicht zulässig. Sie dürfen erst nach dem Wiedereinschalten aufgenommen werden.

6. Bahnbetriebsunfälle und andere Ereignisse

Bei Bahnbetriebsunfällen und anderen Ereignissen entscheidet über die Notwendigkeit des vorzeitigen Wiedereinschaltens der Leiter an der Unfallstelle.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Besetzung des wiedereingeschalteten Bahnhofs Glave sind unverzüglich einzuleiten.

7. Inkrafttreten

- 7.1. Diese Dienstanweisung tritt ab 01. Juli 1983 in Kraft. Sie ist als Anlage in die Bahnhofsbücher der Bahnhöfe Glave, Karow (Meckl.) und Krakow am See (Meckl.) zu nehmen.

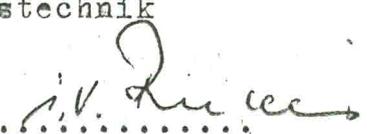
8. Verteiler

Rbd Schwerin Bt	1	Stück
Rba Güstrow	8	"
IwSFP Güstrow	2	"
Bf Krakow a/See (M)	3	"
Bf Karow (Meckl.)	5	"
Bf Glave	2	"
Reserve	5	"
	<hr/>	
	35	Stück

Aufgestellt: 17.08.1990

Reichsbahnamt Güstrow

FA Betriebstechnik

  
.....  
Prüfer            Prüfer  
Rb - Rat        Reichsbahn-Rat

Leiter der Fachabteilung

Bedienungsanleitung über das Aus- und Wiedereinschalten des  
Bahnhofs Glave

1. Vorbemerkungen

Diese Bedienungsübersicht ergänzt die Bedienungsanweisung für das Aus- und Wiedereinschalten des Bahnhofs Glave. Sie enthält zum Aus- und Wiedereinschalten des Bahnhofs Glave in zeitgerechter Reihenfolge die Handlungen für die Bedienung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sowie die fahrdienstlichen Maßnahmen.

2. Ausschalten

2.1. Zustimmung des Dispatchers einholen, Eintrag in das Zugmeldebuch.

2.2. Prüfen, daß

- die Streckengleise von und nach den Bahnhöfen Krakow am See (M) und Karow (Meckl.) frei und befahrbar sowie
- keine Zug- (auch Sperr-) und Kleiwagenfahrten zugelassen sind.

2.3. Zustimmung der Bahnhöfe Krakow am See (Meckl.) und Karow (Meckl.) einholen.  
Eintrag in das Zugmeldebuch.

2.4. Prüfen, daß

- das Gleis 1 frei und befahrbar ist
- folgende Sicherungs- und Fernmeldeanlagen nicht gestört sind:
  - x Hauptsignale A, B, G und H
  - x Riegel I und III
  - x Streckenfernsprechverbindung Karow (Meckl.) - Krakow am See (M.)
  - x Bezirksfernsprechverbindung Karow (Meckl.) - Güstrow
  - x Fe - Verbindung
  - x Dispatcherfernsprechverbindung mit der D1 Güstrow, Kreis 3
- die Stromversorgung nicht gestört ist.

2.5. Fahrstraßen für die Durchfahrten einstellen

- Weichen 1 und 13 in Grundstellung stellen, Riegel I und III umstellen
- Fahrstraßenhebel dl (Durchleitbetrieb) umlegen
- Fahrstraßenfestlegfelder dl (beide) blocken
- Sinalhebel A, B, G und H auf Fahrt stellen
- durch Ziehen und Schließen des Hebelbankschloßes wird der Gesamtverschluß hergestellt

- Schlüssel in der Schlüsselsperre im Flur schließen, Überwachungslampe leuchtet gelb auf.
- 2.6. Streckenfernsprech- und Signalfernsprechverbindung ist durch Betätigen des Umschalters durchzuschalten.
- 2.7. Das Ausschalten des Bahnhofs den Bahnhöfen Krakow am See (Meckl.) und Karow (Meckl.) melden.  
Am Probegespräch der Bahnhöfe Krakow am See (Meckl.) und Karow (Meckl.) teilnehmen.
- 2.8. Dienstübergabebuch führen, alle dienstlichen Unterlagen einschließen, Betriebsstelle verschließen.
- 3. Wiedereinschalten
- 3.1. Zustimmung der Bahnhöfe Krakow am See (Meckl.) und Karow (Meckl.) einholen.  
Eintrag in das Zugmeldebuch.
- 3.2. Fahrstraßen für die Durchfahrten auflösen
  - Der Schlüssel aus der Schlüsselsperre ist im Hebelbankschloß einzuschließen und hierdurch den Gesamtverschluß der Fahrstraßen aufzuheben
  - Signalhebel A, B, G und H zurücklegen
  - Fahrstraße durch Bedienendes Schlüssels in der Fahrstraßenauflösung "dl" auflösen
  - Kontrollnummer der Fahrstraßenauflösung "dl" in das Zugmeldebuch nach der Zustimmung zum Wiedereinschalten eintragen.
- 3.3. Prüfen, daß das Gleis 1 frei und befahrbar ist.
- 3.4. Die Weichen 1 und 13 sowie Riegel I und III probeweise einmal um- und zurücklegen.
- 3.5. Streckenfernsprechverbindungen zurückschalten
- 3.6. Das Wiedereinschalten des Bahnhofs den Bahnhöfen Krakow am See (Meckl.) und Karow (Meckl.) melden.  
Eintrag in das Zugmeldebuch.

Die Bedienungsübersicht ist gemäß den Richtlinien für das sicherungstechnische Ausschaltverfahren (SAV), Ziffer 1.2. auf den Dienstposten auszulegen.

Aufgestellt: Güstrow, den 17.08.1990

*J. H. H. H.*  
.....  
(Prüfer) Prüfer  
RB- Rat Reichsbahn-Rat

Leiter der Fachabteilung Bt