

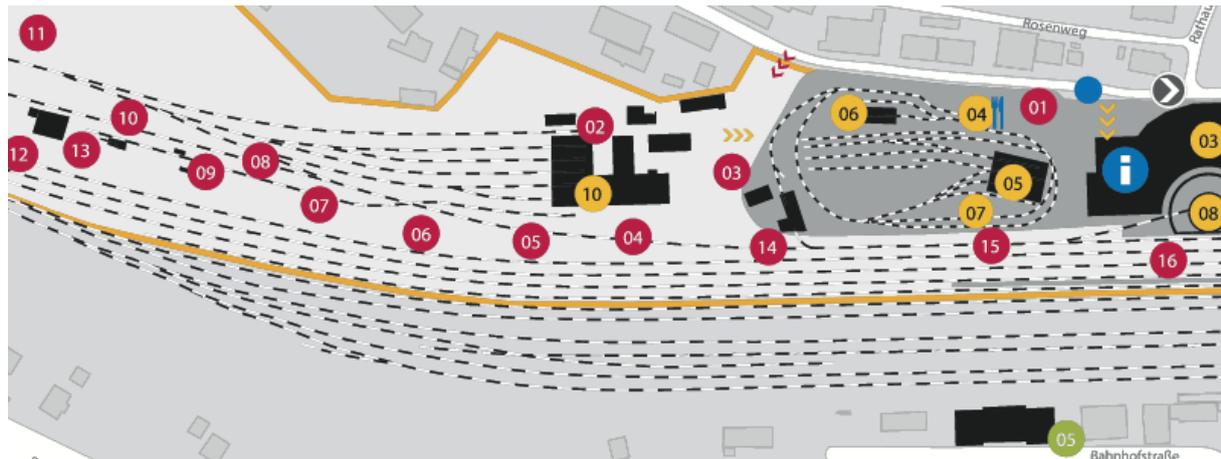
## Merkblatt für die Versorgung von Gastlokomotiven im Bw Kohlenhof des Deutschen Dampflokmuseums (DDM)

Dieses Merkblatt dient dazu, den Ablauf der Restaurierungsarbeiten an Dampflokomotiven im DDM zu regeln.

### **Allgemeines**

Die Versorgung von Gastlokomotiven im DDM wird in der Regel im Bw Kohlenhof, welcher sich im Bereich der westlichen Einfahrt des Bf Neuenmarkt-Wirsberg bzw. des DDM befindet, durchgeführt. Dieser wird von den Bahnsteiggleisen des Bf Neuenmarkt-Wirsberg über „Sägefahrten“ erreicht.

Zuvor hat die Anmeldung beim Eisenbahn-Betriebsleiter des DDM zu erfolgen, die Umsetzbewegungen werden von einem Lotsen des DDM begleitet.



07 Kohlenhof II	13 Kohlekran
08 Schlackengrube	14 Ruhestandsbäume
09 Wasserkran	15 ehem. Ringlokschuppen

*Lageskizze und Legende nur beispielhaft*

Dazu ist zunächst die Reihenfolge der Versorgungsmaßnahmen

- Wasserfassen,
- Bekohlung und
- an der Schlackengrube

festzulegen

### **Wasserfassen**



Das **Wasserfassen** am Gelenkwasserkran bzw. dem Einfachwasserkran bereitet üblicherweise keine Schwierigkeiten. Auf dem Museumsgelände sind insgesamt 5 betriebsfähige Wasserkräne vorhanden. Wasser wird in der Regel nur über den Hauptbetriebswasserkran an der

Schlackenrube abgegeben. Im Ausnahmefall kann die Wasserabgabe auch über den Wasserkran an der Drehscheibe bzw. Lokschuppen des Museums erfolgen.

Das Wasser wird grundsätzlich durch einen DDM-Museumsmitarbeiter abgegeben, da dazu ein spezieller Schieber betätigt werden muss. Die empfangene Wassermenge ist auf einem Beleg zu erfassen und mit Unterschrift mit lesbarem Namenszusatz des Lokpersonals gegenüber dem DDM zu bestätigen.

- Die Härte des Wassers beträgt ca. 7 Grad und ist an den Wasserkränen auf einer Tafel durch die Zahl „7“ angegeben.

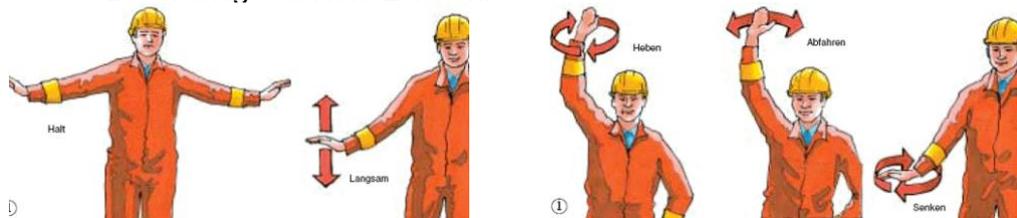
### **Bekohlung**

Bei der **Bekohlung** ist Folgendes zu beachten: Jede Person, die sich zur Ausübung von notwendigen Tätigkeiten im Arbeitsbereich des Kohlenkranes befindet, hat sich nach den geltenden Arbeitsschutzbedingungen zu verhalten und die gelben Hinweisschilder der Unfallverhütung zur Kenntnis zu nehmen und zu befolgen.

Der Kranführer wird vom Personal des DDM gestellt. Die Füllung der Kohlehunte erfolgt durch das Personal der Gastlokomotive. Wegen der enormen Geräuschkulisse beim Kranen hat die Verständigung auch durch eindeutige Handzeichen zu erfolgen.

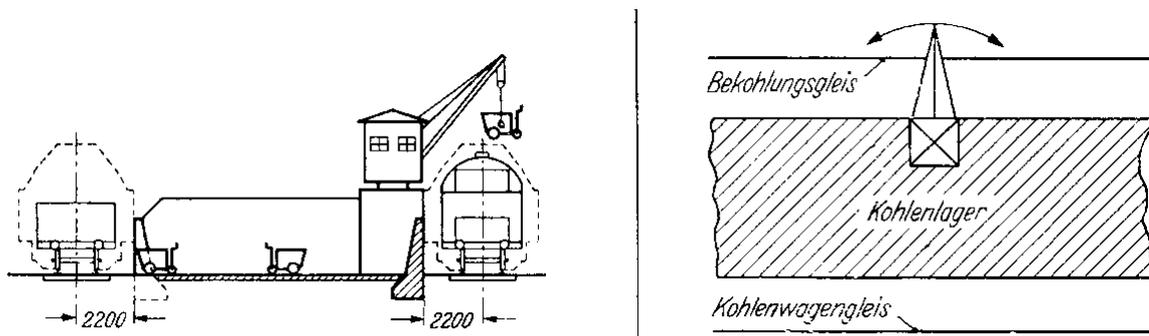
Weiterhin ist auf die akustische Warnsignaleinrichtung in Form einer Signalschnarre zu achten.

- Die wichtigsten Handzeichen:



aus: [http://www.bgbau-medien.de/bausteine/b\\_59/b\\_59.htm](http://www.bgbau-medien.de/bausteine/b_59/b_59.htm)

Die Schüttung der Kohlenladung eines Hutes in den Lokomotivtender erfordert die Kenntnis der Schüttmechanik des Hutes. Dabei ist zu beachten, dass die historische Ladetechnik dieser Art nur im Museumsbetrieb erfolgt und gewisse Kenntnisse und Verhaltensweisen beim Betriebsablauf voraussetzt.



(aus, Eisenbahn-Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn, Band 143, „Betriebsmaschinentechnische Anlagen der Deutschen Bundesbahn“, Seite 94/95)

Weitere Daten:

Bezeichnung und Beschreibung	Trag- fähig- keit t	Förder- behälter t	Aus- ladung m	Leistung	
				t/h	t/Tag
ortsfester Kohlenladedrehkran mit Schutzhaus od. Schutzdach. Antrieb elektr.	1,5	0,5	4,0	12	50—100

So muss der gefüllte Hunt in den U-förmigen Einhängbügel am Last- Haken eingeklinkt werden. Danach ist diese Verbindung durch einen am Bügel angebrachten Verriegelungsblock zu stabilisieren, da andernfalls der Hunt aufgrund des außermittigen Drehpunkts bzw. der außermittigen Dreh-/Kippachse sofort beim Anheben schon am Boden ausgeschüttet würde. Der Hunt wird maximal in die Höhe gehoben, um beim Drehen Pendelausschläge zu minimieren.



Auf dem Tender hat das Personal der Gastlokomotive, in der Regel der Heizer, anzugeben, wohin er die Schüttung wünscht. Dabei ist zu beachten, dass der Einheitsbekohlungskran einen starren Ausleger hat. Im Einzelfall kann es erforderlich sein, dass der Lokführer die Position der Lok geringfügig ändern muss. Die Schüttrichtung stellt der Mitarbeiter auf dem Tender durch Drehen des Bügels mit dem daran hängenden Kohlehunt über die drehbare Achse des Kranlasthakens ein.

Die Entleerung des Huntes erfolgt durch einen lösenden Hammerschlag von unten gegen den oben genannten Verriegelungsblock zur Entriegelung, sodass sich der Hunt auf Grund der exzentrisch angeordneten Kippdrehachse und des Kohlegewichtes selbstständig entleert. Dabei ist zur Unfallverhütung unbedingt zu beachten, dass sich keine Person hinter dem im Bügel durchschwingenden Hunt befindet!

In der Regel muss der Mitarbeiter auf dem Tender den Hunt nach der Selbstentleerung noch weiter kippen und mit einem geeigneten Gerät noch vorhandene Kohlebrockenreste ausräumen. Dazu eignet sich eine Harke oder Hacke mit kurzem Stiel.

Anschließend ist der leere Kohlehunt im Bügel in die Ausgangslage zu bringen, wieder zu verriegeln und dem Kranführer durch Handzeichen zu signalisieren, dass der Hunt gehoben und weggeschwungen werden kann.

Ladetätigkeit auf dem Tender der zu bekohlenden Lok wird grundsätzlich nicht vom Museumspersonal des DDM durchgeführt. Der jeweilige Lokführer ist verantwortlich für den Empfang, die Schüttung und die Verteilung der Kohle auf dem Tender seiner Lokomotive. Nach durchgeführter Bekohlung ist die empfangene Kohlenmenge durch den Lokführer oder einen seiner berechtigten Vertreter ebenfalls durch Unterschrift mit lesbarem Namenszusatz zu bestätigen.

Es ist empfehlenswert den Ablauf der historischen Bekohlung einer Dampflokomotive im BW Kohlenhof des DDM in dem dafür erstellten Videobeitrag **Video 52 8079-7 im BW "Kohlenhof" 2012** unter

➤ <http://www.dampflok-museum.de/das-museum/das-bahnbetriebswerk-kohlenhof/> nachzuvollziehen.

## **Schlackengrube**

Wegen der Absturzgefahr ist der Bereich der Schlackengrube, die sich bei den Gelenkwasserkränen befindet, mit Vorsicht zu betreten. Dieser Bereich ist bei Dunkelheit nur bedingt ausgeleuchtet.

Entschlackt darf nur in Höhe des Schürgeräte-Ständers Gleis 12 werden. Der Grubenabschnitt in Höhe der Wasserkräne dient zum Abschmieren der Lokomotiven und ist daher von Schlacken- und Löschematerial freizuhalten.

Die beim Entschlacken anfallende Schlacke und die Lösche sind in die Grube zu befördern. Beides wird von dort vom DDM entsorgt.

NWB. 19.08.13

Rie/Die