

Großherzoglich Oldenburgische
Eisenbahnverwaltung.

Fahrdienstvorschriften.
(F.V.)

Ausgabe 1914.

MUSEUM FÜR VERKEHR
UND TECHNIK BERLIN

2/80/825

Vorbemerkung zu den Fahrdienstvorschriften.

Die nachstehenden Bediensteten haben sich vor allem mit den beigelegten Paragraphen der Fahrdienstvorschriften bekannt zu machen:

1. Lokomotivführer, Lokomotivführergehülfen, Lokomotivanwärter und Heizer.

1. Abschnitt. Allgemeines. §§ 1—6.
2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen. §§ 7, 11—13, 16⁽⁷⁾, 17⁽²⁾ u. (6), 20⁽¹⁾, 21⁽⁵⁾, 22, 24—28, 29⁽¹⁾, (3) u. (4), 31⁽¹⁾ u. (3), 33⁽¹⁰⁾, 34⁽¹⁾, (7), (8), (9) u. (11), 35⁽¹⁾, (4) u. (5).
3. Abschnitt. Zugförderung. §§ 36—38, 39⁽²⁾, 42⁽²⁾—(7), 43, 45⁽³⁾, (11), (12) u. (14), 46—56, 58—60, 61⁽²⁰⁾, 63.
4. Abschnitt. Sonderfahrten. §§ 64, 65, 67, 68, 70—72.
5. Abschnitt. Rangierdienst. §§ 74—77, 79, 80, 81⁽²⁾, (4), (7)—(9) u. (17)—(21), 82⁽²⁾, 83⁽²⁾ u. (3).
6. Abschnitt. Bildung der Züge. §§ 84, 87⁽³⁾, (4) u. (5), 89.

2. Schaffner, Wagenwärter, Bremser und Stationsarbeiter im Bremsdienst.

1. Abschnitt. Allgemeines. §§ 1—6.
2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen. §§ 7, 11, 12⁽¹⁾—(4), 13, 16⁽⁷⁾, 17⁽²⁾ u. (6), 20⁽¹⁾, 21⁽⁵⁾, 22, 24—26, 28, 29⁽¹⁾, (3) u. (4), 31⁽¹⁾ u. (3), 32, 33⁽¹⁰⁾, 34⁽¹⁾, (7), (8), (9) u. (11), 35⁽¹⁾, (4) u. (5).
3. Abschnitt. Zugförderung. §§ 36—41, 42⁽¹⁾, (2) u. (7), 43—52, 53⁽¹⁾ u. (4), 54—63.
4. Abschnitt. Sonderfahrten. §§ 64, 65, 67—70.
5. Abschnitt. Rangierdienst. §§ 74—82, 83⁽¹⁾ u. (4)—(8).
6. Abschnitt. Bildung der Züge. §§ 84—95, 97⁽³⁾—(5).

3. Rangiermeister, Rangierer, Hilfsrangierer und Rangierbremser.

1. Abschnitt. Allgemeines. §§ 1—6.
2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen. §§ 7⁽¹⁾, 8⁽¹⁾, 12, 22⁽¹⁾—(3), 29⁽¹⁾, (3) u. (4), 31⁽¹⁾.
3. Abschnitt. Zugförderung. §§ 43, 45⁽¹⁴⁾, 53⁽⁴⁾, 54, 55⁽¹⁾—(4), (7) u. (8), 56.
4. Abschnitt. Sonderfahrten. § 73.
5. Abschnitt. Rangierdienst. §§ 74—82, 83⁽¹⁾ u. (4)—(8).
6. Abschnitt. Bildung der Züge. §§ 84—91, 93, 97.

4. Weichenwärter, sowie Stationsarbeiter und Hilfswärter im Weichenwärterdienst.

1. Abschnitt. Allgemeines. §§ 1—6.
2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen. §§ 7, 8, 10—35.
3. Abschnitt. Zugförderung. §§ 40⁽¹⁾, (2) u. (6)—(8), 54, 56.
4. Abschnitt. Sonderfahrten. § 73.
5. Abschnitt. Rangierdienst. §§ 74—82, 83⁽¹⁾ u. (4)—(8).
6. Abschnitt. Bildung der Züge. §§ 85—93, 97.
7. Abschnitt. Fahrten mit Kleinwagen. §§ 98, 101⁽¹⁾, 102, 103⁽⁷⁾ u. (16), 104.

Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung.

Fahrdienstvorschriften. (F.V.)

Ausgabe 1914.

GESELLSCHAFT FÜR DIE WIEDERERRICHTUNG
EINES VERKEHRSMUSEUMS IN BERLIN E. V.

N^o 825

Druck von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr.

Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen, bei denen die Fahrdienstvorschriften eingeführt sind.

- Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-
Eisenbahn im Großherzogtum Luxemburg,
Militäreisenbahn,
Preußisch-hessische Staatseisenbahnen,
Bayerische Staatseisenbahnen,
Sächsische Staatseisenbahnen,
Württembergische Staatseisenbahnen,
Badische Staatseisenbahnen,
Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn,
Oldenburgische Staatseisenbahnen,
Braunschweigische Landeseisenbahn,
Braunschweig-Schöninger Eisenbahn,
Cöln-Bonner Kreisbahnen,
Trefelder Eisenbahn,
Gutin-Lübecker Eisenbahn,
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn,
Lübeck-Büchener Eisenbahn,
Oschersleben-Schöninger Eisenbahn,
Westfälische Landeseisenbahn.

Inhaltsverzeichnis.

1. Abschnitt. Allgemeines.		Seite
§ 1.	Inhalt und Geltungsbereich der Fahrdienstvorschriften . . .	7
§ 2.	Beamte	7
§ 3.	Bahnanlagen	8
§ 4.	Unterscheidung der Zugfolgestellen	9
§ 5.	Züge	9
§ 6.	Fahrpläne	11
2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen.		
§ 7.	Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahr- dienstes	13
§ 8.	Diensteinteilung. Dienstzeit. Ablösung	14
§ 9.	Aufgaben des Aufsichtsbeamten	16
§ 10.	Schriftlicher, telegraphischer und Fernsprech-Verkehr	18
§ 11.	Schriftliche Weisungen für die Züge	20
§ 12.	Fahrordnung	21
§ 13.	Die Zugfolge und das Zugmeldeverfahren	22
§ 14.	Anbieten und Annehmen	23
§ 15.	Abmelden	25
§ 16.	Rückmelden	25
§ 17.	Abgabe der Läutesignale	26
§ 18.	Zugmeldebuch	27
§ 19.	Verfahren bei Störung des Telegraphen oder der Block- einrichtung	29
§ 20.	Entbindung vom Zugmeldeverfahren	30
§ 21.	Stellung und Bedienung der Weichen	31
§ 22.	Grundstellung und Bedienung der Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale	33
§ 23.	Prüfung der Fahrstraßen	35
§ 24.	Einlassen, Ablassen und Durchlassen der Züge	37
§ 25.	Außerfahrplanmäßiges Anhalten und Durchlassen von Zügen	40
§ 26.	Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden	41
§ 27.	Verwendung von Schiebelokomotiven	42
§ 28.	Abweichung vom Rechtsfahren auf zweigleisiger Bahn	43
§ 28 a.	Verfahren bei Streckensperrungen	45

§ 29. Fahrten, die auf der freien Strecke endigen	Seite	47
§ 30. Fehlen des Schlussignals	48	
§ 31. Abweichung von der Bahnhoffahrordnung	49	
§ 32. Abwarten von Anschlüssen, Postabfertigung, Verspätungen	50	
§ 33. Meldung der Zugverspätungen	51	
§ 34. Verlegen von Zugkreuzungen	52	
§ 35. Verlegen von Überholungen	53	

3. Abschnitt. Zugbeförderung.

§ 36. Zugpersonal	58
§ 37. Streckenkennntnis des Lokomotivführers und des Zugführers	60
§ 38. Schriftliche Befehle	60
§ 39. Schmierer, Beleuchten und Heizen der Züge, Versorgen mit Wasser	61
§ 40. Ein- und Aussteigen der Reisenden. Anweisen der Plätze	62
§ 41. Freihalten einzelner Abteile und Wagen von Reisenden	63
§ 42. Vorbereitung zur Fahrt	64
§ 43. Mitfahren auf der Lokomotive	65
§ 44. Besetzung der Bremsen	66
§ 45. Bedienung der Hand- und der Gruppenbremse	67
§ 46. Bedienung der durchgehenden Bremse	68
§ 47. Handhabung der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen am Zuge	71
§ 48. Fahrgeschwindigkeit	72
§ 49. Verhalten der Züge gegenüber den Signalen	76
§ 50. Abfahrt der Züge	78
§ 51. Fahrt der Züge auf der freien Strecke	80
§ 52. Ankunft, Aufenthalt und Durchfahrt der Züge auf den Stationen	82
§ 53. Vorspann	83
§ 54. Schieben von Zügen ohne Lokomotive an der Spitze	83
§ 55. Nachschieben von Zügen	84
§ 56. Beförderung von explosiven Gegenständen	86
§ 57. Schadhastwerden von Wagen	86
§ 58. Halten eines Zuges auf freier Strecke aus besonderem Anlaß	86
§ 59. Feuer im Zuge	90
§ 60. Verletzung von Personen	90
§ 61. Fahrbericht	90
§ 62. Wagenzettel und Zug- und Wagenachskilometernachweise	93
§ 63. Meldekarte	99

4. Abschnitt. Sonderfahrten.

§ 64. Sonderzüge	100
§ 65. Vorbedingungen für das Ablassen von Sonderzügen	101
§ 66. Mitteilung des Fahrplans an die beteiligten Stellen	101
§ 67. Ankündigung an die Schrankenwärter, das Bahnunterhaltungs- und das Stationspersonal	102
§ 68. Verständigung der Züge	104
§ 69. Arbeitszüge	105

§ 70. Hilfszüge	Seite	105
§ 71. Lokomotivfahrten	106	
§ 72. Schneepflüge	106	
§ 73. Bewegung einzelner Eisenbahnwagen ohne Lokomotive auf freier Strecke	106	

5. Abschnitt. Rangierdienst.

§ 74. Begriff des Rangierdienstes	107
§ 75. Rangierpersonal. Obliegenheiten und Ausrüstung	107
§ 76. Sicherung des Rangierpersonals	108
§ 77. Rangieren auf und neben den Hauptgleisen	109
§ 78. Bedienung der Weichen beim Rangieren	110
§ 79. Rangier Signale	111
§ 80. An- und Abkuppeln	111
§ 81. Bewegen der Fahrzeuge	111
§ 82. Aufhalten der Wagen	115
§ 83. Sicherung stillstehender Fahrzeuge	117

6. Abschnitt. Bildung der Züge.

§ 84. Stärke der Züge	119
§ 85. Beschränkung in der Verwendung von Wagen	120
§ 86. Bildung der Züge im allgemeinen	122
§ 87. Ausrüstung der Züge mit Bremsen	125
§ 88. Verteilung der Bremsen im Zuge	127
§ 89. Kuppeln der Fahrzeuge	129
§ 90. Bildung der Güterzüge	130
§ 91. Bildung der Personenzüge	131
§ 92. Versorgung der Personenwagen mit Wasser	135
§ 93. Unterscheidung der Personenzugwagen. Zugbildungsstationen. Laufschilder	135
§ 94. Außergewöhnliche Verstärkung der Personenzüge	136
§ 95. Verfahren beim Aussetzen von Wagen oder Ausfallen von Kurswagen	136
§ 96. Rücksendung leerer Personen- und Gepäckwagen	138
§ 97. Brems- und Heizleitungsrohre. Heizkuppelungen und Schlußhähne	138

7. Abschnitt. Fahrten mit Kleinwagen.

§ 98. Begriff und Benutzung der Kleinwagen	140
§ 99. Beschaffenheit und Ausrüstung der Kleinwagen	141
§ 100. Bereitstellung der Kleinwagen und der Begleitmannschaft	141
§ 101. Begleitung der Kleinwagen	141
§ 102. Maßnahmen vor Beginn der Fahrt	142
§ 103. Maßnahmen während der Fahrt	143
§ 104. Aufstellen der Kleinwagen	146
§ 105. Aufbewahrung der Fahrantweisungen	146

Anlagen.

Anlage 1. Abschnitt V und VI der Betriebsordnung (zu § 2)	147
Anlage 2. Telegraphische Abkürzungen (§ 10)	152

Anlage 3.	Befehl A (zu § 11)	15
Anlage 4.	Vorsichtsbefehl (zu § 11)	15
Anlage 5.	Kreuzungsbefehl (desgl.)	15
Anlage 6.	Signalbefehl (desgl.)	15
Anlage 7.	Zugmeldebuch für die eingleisige Strecke (zu § 18)	15
Anlage 8.	Zugmeldebuch für die zweigleisige Strecke (desgl.)	16
Anlage 9.	Das Schmieren der Achsbüchsen und die Behandlung warmgelaufener Wagenachsen (zu § 39)	16
Anlage 10.	Vorschriften über die Beförderung von Pulver und anderen explosionsgefährlichen Gegenständen (zu § 56)	16
Anlage 11.	Fahrbericht (zu § 61)	16
Anlage 12.	Fahrbericht über eine Lokomotivfahrt (desgl.)	17
Anlage 13.	Fahrweisung für Kleinwagen (zu § 102)	17
Anlage 14.	Meldung des Zugführers oder Lokomotivführers (zu § 63)	17
Anlage 15.	Güterwagenzettel für Arbeits-, Eilgüter-, Güter- und Viehzüge	17
Anlage 16.	Wagenzettel für D-, Eil-, Personen- und Schnellzüge	17
Anlage 17.	Hilfssignaleinrichtungen (zu § 58)	17
Anlage 18.	Dienstvorschriften für Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften	18

Abkürzungen.

- FV. = Fahrdienstvorschriften.
- B. O. = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
- S. O. = Eisenbahn-Signalordnung.
- S. O. A. B. = Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung.
- M. T. r. O. = Militär-Transport-Ordnung.
- Z. p. = Zugbildungsplan.

Sachverzeichnis 18

1. Abschnitt.

Allgemeines.

§ 1.

Inhalt und Geltungsbereich der Fahrdienstvorschriften.

(1) Die Fahrdienstvorschriften enthalten die wesentlichen Vorschriften über die mit der Beförderung der Züge im Zusammenhang stehenden Dienstverrichtungen. Sie beruhen auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, der Eisenbahn-Signalordnung, der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Militär-Transportordnung.

Inhalt.

Die aus der Betriebsordnung übernommenen Vorschriften sind mit einem Hinweis auf die Stelle versehen, wo sie sich in dieser Ordnung finden, und so vollständig wiedergegeben, daß es nicht nötig ist, sie dort nachzuschlagen.

Für den Mobilmachungsfall bestehen außerdem noch einzelne ergänzende Bestimmungen, die den Dienststellen zum Teil erst beim Ausbruch der Mobilmachung zugehen.

(2) Die in der Schrift dieser Zeilen gedruckten Bestimmungen gelten für die in dem vorgedruckten Verzeichnis aufgeführten Eisenbahnen, und zwar die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen für Haupt- und Nebenbahnen, die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen, die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.

Geltungsbereich.

Die in der Schrift dieser Zeilen gedruckten Bestimmungen und Zusatzbestimmungen für die Oldenburgischen Staatseisenbahnen und gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, nur für diesen Bereich.

Die Fahrdienstvorschriften nebst Zusatzbestimmungen treten mit Genehmigung des Großherzoglichen Ministeriums der Finanzen am 1. April 1914 in Kraft; die Ausgabe von 1907 wird aufgehoben.

§ 2.

Beamte.

(1) Wo im folgenden von Beamten die Rede ist, sind nicht nur die Beamten im engeren Sinne, sondern auch die im Arbeiter-

Beamte im Sinne der Fahrdienstvorschriften.

Anlage 1.

Allgemeine Pflichten der Beamten.

Uhr.

Bahnpolizeiliche Befugnisse.

verhältnis stehenden vereidigten oder verpflichteten Personen gemeint. Betriebsbeamte sind die in Anlage 1 aufgeführten Beamten.

(2) Alle im Fahrdienste tätigen Beamten sollen sich bewusst sein, daß Leben und Gesundheit der Reisenden, wie der Beamten selbst, von der sicheren Führung des Betriebs abhängt und daß die Sicherheit des Betriebs schon durch geringfügige Verstöße gegen die zu seiner Handhabung erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann. Die Beamten sollen es sich zur Pflicht machen, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen, ihre Geschäfte mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Raschheit, aber ohne Überstürzung zu erledigen. Mit vereinten Kräften sollen sie danach streben, Unregelmäßigkeiten im Laufe der Züge hintanzuhalten.

(3) Die im Fahrdienste tätigen Beamten haben im Dienste eine richtig gehende Uhr zu tragen (BD. § 45 (6)).

Die Stationsvorstände und die Bahnmeister haben sich oft davon zu überzeugen, daß die unterstellten Bediensteten eine richtig gehende Uhr tragen.

(4) Soweit den im Fahrdienste tätigen Beamten bahnpolizeiliche Befugnisse übertragen sind, haben sie sich bei deren Ausübung nach den in Anlage 1 wiedergegebenen Bestimmungen des Abschnitts V der BD. zu richten. Wegen der für das Publikum gültigen Bestimmungen s. den in derselben Anlage enthaltenen Abschnitt VI der BD.

§ 3.

Bahnanlagen.

(1) Die Bahnanlagen werden unterschieden nach solchen der freien Strecke und der Stationen (BD. § 6 (1)).

(2) Stationen sind die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten. Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr werden als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkte bezeichnet (BD. § 6 (2)).

(3) Als Grenzen zwischen der freien Strecke und den Stationen gelten im allgemeinen die Einfahrsignale

und, wo solche fehlen, aber Einfahrweichen vorhanden sind, die letzteren.

Neben den durchgehenden Hauptgleisen gelegene Bahnhofsgleise und andere Anlagen, die über diese Grenzen hinausreichen, gelten gleichwohl als Stationsanlagen.

(4) Hauptgleise sind die Gleise, die von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betriebe befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzelnen Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Die durchgehenden Hauptgleise gelten

Grenzen zwischen der freien Strecke und den Stationen.

Haupt- und Nebengleise.

auch im Bereiche der Haltepunkte als Gleise der freien Strecke. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise (BD. § 6 (4)).

Sämtliche Gleise werden mit arabischen Ziffern bezeichnet.

(5) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn sind unbeschadet der Bestimmung über die Numerierung (4) fahrdienstlich nach der Fahrrichtung der die Gleise im regelmäßigen Dienste befahrenden Züge zu bezeichnen, z. B.:

„Gleis Bremen—Oldenburg“,

d. i. das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Bremen nach Oldenburg fahren, und

„Gleis Oldenburg—Bremen“,

d. i. das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Oldenburg nach Bremen fahren.

§ 4.

Unterscheidung der Zugfolgestellen.

(1) Zugfolgestellen sind alle Betriebsstellen, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat. Zugfolgestellen, die nicht zu den Bahnhöfen (§ 3 (2)) gehören, heißen Blockstellen (BD. § 6 (3)).

(2) Zugmeldestellen sind die Zugfolgestellen, auf denen es möglich ist, Züge beginnen, endigen, wenden, kreuzen, überholen, von einem Hauptgleis auf das andere gelangen oder auf eine abzweigende Bahnstrecke übergehen zu lassen. Die Eisenbahndirektion kann auch Zugfolgestellen, bei denen keine dieser Voraussetzungen zutrifft, zu Zugmeldestellen erklären. Die Zugmeldestellen werden im Fahrplanbuch besonders bekanntgegeben.

§ 5.

Züge.

(1) Züge im Sinne der Fahrdienstvorschriften (geschlossene Züge) sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Züge, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven (BD. § 54 (1)).

(2) Auf den Hauptgleisen stattfindende Fahrten zur Überführung von Wagen zwischen benachbarten Bahnhöfen, nach Werkstätten und gewerblichen Anlagen werden als Übergabezüge bezeichnet.

(3) Fahrdienstlich sind zu unterscheiden:

- A. Regelmäßig verkehrende Züge, die nach dem allgemeinen, im Fahrplanbuch enthaltenen Fahrplane täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen zu fahren sind;
- B. Sonderzüge, die nur auf besondere Anordnung zu fahren sind (§ 64).

Zugfolgestellen, Blockstellen.

Zugmeldestellen.

Begriff des Zuges.

Übergabezüge.

Fahrdienstliche Unterscheidung der Züge.

Über die fahrdienstliche Behandlung der Züge des Militär-fahrplans ist besondere Bestimmung getroffen.

Numerierung
der Züge.

(4) Jeder Zug soll eine Nummer erhalten. Soweit Vor- und Nachzüge keine besondere Nummer bekommen können, erhalten sie vor der Nummer des Hauptzugs den Beisatz „Vz“ oder „Nz“. Mehrere Vor- oder Nachzüge werden als erster, zweiter usw. Vz. oder Nz unterschieden.

Personen- und
Güterzüge.

(5) Die vorwiegend der Personenbeförderung dienenden Züge gelten als Personenzüge, die vorwiegend der Güterbeförderung dienenden als Güterzüge, auch wenn jene zur Güterbeförderung, diese zur Personenbeförderung mitbenutzt werden. Aus den Dienst-fahrplänen ist zu ersehen, zu welcher Gattung ein Zug gerechnet wird (B.D. § 54 (2)).

Wegen der Benutzung reiner Güterzüge zur Beförderung von Personen in Ausnahmefällen vgl. Eisenbahn-Personentarif.

(6) Die Personenzüge (im weiteren Sinne) werden unter-schieden in:

Schnellzüge (einschließlich der Luxus- und D-Züge), schnell-fahrende Züge, für die ein Fahrpreiszuschlag erhoben wird,

Eilzüge, schnellfahrende Züge ohne Fahrpreiszuschlag, Personenzüge im engeren Sinne einschließlich der Vorort-züge und Triebwagen,

Personenzüge mit Güterbeförderung.

Rangordnung
der Züge.

(7) In Hinsicht auf pünktliche Beförderung haben in der Regel die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften den Vorrang vor den übrigen Zügen, die Schnell- und Eilzüge vor den Personen- und Güterzügen, die Personenzüge und die Militär-sonderzüge vor den Güterzügen, die Eilgüterzüge vor den Fracht-güterzügen, die Fern- und Durchgangsgüterzüge vor den Nah-güterzügen. Wegen der Rangordnung der Militärsonderzüge vgl. MTr.D. § 23 (2). Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor (B.D. § 70).

Im Frieden haben Militärsonderzüge mit Einschluß der Leerzüge bei der Durchführung des Fahrplans in Hinsicht auf die pünktliche Beförderung den Vorrang:

1. vor allen Zügen des öffentlichen Verkehrs bei Gefahr im Verzuge,
2. vor Personen- und Güterzügen, wenn infolge eingetretener Unregelmäßigkeiten andernfalls eine erhebliche Störung besonders umfangreicher Transporte (Kaisermanöver) einzutreten droht. Die nötigen Anordnungen werden entweder von der betriebsleitenden Verwaltung selbst oder von den mit der Überwachung des Betriebes auf der beteiligten Bahnstrecke von ihr beauftragten Beamten getroffen,
3. inwieweit den Militärsonderzügen in solchen Fällen auch der Vorrang vor Eil- und Schnellzügen zu

geben ist, wird von der Eisenbahnverwaltung im Benehmen mit der Militärverwaltung jedesmal be-sonders bestimmt.

§ 6.

Fahrpläne.

(1) An Fahrplänen werden ausgegeben:

A. für den öffentlichen Gebrauch:

Aushangfahrpläne, die nur die der Beförderung von Personen dienenden Züge enthalten;

B. für den Dienstgebrauch:

Fahrplanbilder (bildliche Fahrpläne),

Fahrplanbücher,

Fahrpläne für Sonderzüge,

Streckenfahrpläne.

Die Dienststellen haben alle für ihre Station in Frage kommenden Zeiten und sonstigen Angaben sogleich nachzuprüfen und etwaige Fehler unverzüglich dem Betriebsbureau mitzuteilen.

(2) Die Aushangfahrpläne sind für die Stationen des eigenen Fahrplanbezirks einschl. der Gemeinschaftsbahnhöfe auf gelbem Papier, für andere Bezirke auf weißem Papier gedruckt. Jede Station hat den eigenen Namen und die zugehörigen Ankunfts- und Abfahrzeiten farbig zu kennzeichnen.

Aushang-
fahrpläne.

(3) Die Dienstfahrpläne und die ausgehängten Fahrpläne sind sofort zu berichtigen, wenn Aenderungen eintreten.

Berichtigung.

(4) Mit dem am 1. Mai und am 1. Oktober erfolgenden Fahrplanwechsel treten alle bis dahin gültigen Fahrpläne außer Kraft, wenn die Gültigkeit nicht ausdrücklich verlängert wird oder von vornherein nicht für eine längere Zeit festgesetzt ist.

Fahrplan-
wechsel.

(5) Für Bahnstrecken, die dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, werden Fahrpläne nur im Bedarfsfalle herausgegeben.

(6) Wegen des im Mobilmachungsfall an die Stelle des Friedensfahrplans tretenden Militärfahrplans vgl. MTr.D. § 24.

Militärfahr-
plan.

(7) Die Fahrpläne werden an die äußeren Dienststellen wie folgt verteilt:

Verteilung.

- a) die Aushangfahrpläne an sämtliche Dienststellen,
- b) die bildlichen Fahrpläne (für die einzelnen Strecken) an die Stationen, Bahnmeister, Telegraphenmeister und selbständigen Eilgut- und Güterabfertigungen,
- c) die Fahrplanbücher an:
 - die Stationen, zugleich für die Zugbegleitbeamten, die selbständigen Fahrkartenausgaben, Eilgut-, Gepäck- und Güterabfertigungen,
 - die Bahnmeister und Telegraphenmeister,
 - die Maschinenverwaltung zugleich für die Betriebswerkmeister und das Lokomotivpersonal,

d) die Streckenfahrpläne an die Stationen, die Bahnmeister zur Verteilung an die Bahnwärter, Schrankenwärter, Vorarbeiter und Hilfswärter,

Wenn nicht von der Eisenbahndirektion besondere Streckenfahrpläne herausgegeben werden, hat der Bahnmeister solche nach folgendem Muster von Zugmeldestation zu Zugmeldestation aufzustellen.

Streckenfahrplan,

gültig vom

Vorbemerkung: Die Nachtzeiten von 6.00 abends bis 5.59 morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern kenntlich zu machen. Die Züge sind nach der Zeitfolge aufzuführen. Es bedeuten Sz-Schnellzug, Pz-Perzonenzug, Gz-Güterzug, Lz-Lokomotivfahrt.

Unter Bemerkungen ist der Ausfall an bestimmten Tagen und dgl. anzugeben.

Gattung	Des Zuges Nr.		Abfahrt von				Bemerkungen
	regelmäßig verkehrend	nach Bedarf	U		M		
			U	M	U	M	

Nr. 1056 Streckenfahrplan.

- e) die Fahrpläne für Sonderzüge an:
1. die Stationen, auch an die vom Zuge nicht berührten Stationen, auf denen ein mit dem Sonderzuge kreuzender Zug vor dieser Kreuzung zuletzt hält,
 2. die Bahnmeister, zugleich zur Verteilung an die Bahnwärter, Schrankenwärter, Vorarbeiter und Hilfswärter,
 3. die Maschinenverwaltung,
 4. die Lokomotivführer und die Zugführer des Sonderzuges.

Über die Verteilung der Fahrpläne und Fahrplandrucksachen sind im Betriebsbureau Listen zu führen, die stets sorgfältig auf dem Laufenden zu halten sind.

2. Abschnitt.

Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen.

Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes.

(1) Der gesamte Stationsdienst wird vom Vorsteher geleitet und überwacht. Der Vorsteher ist dafür verantwortlich, daß seine Untergebenen sachgemäß unterwiesen werden, daß von Vorschriften nicht gewohnheitmäßig abgewichen wird und daß keine anderen Mißbräuche einreißen. Vorsteher der Station.

(2) Wenn besondere Umsicht und Sachkenntnis erforderlich ist, wie bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften, bei ungewöhnlich starkem Personenandrang, bei Beförderung größerer Truppenmassen, bei Betriebsstörungen oder gefahrdrohender Witterung muß der Vorsteher auch außerhalb seiner eigentlichen Dienstzeit im Dienste anwesend sein.

(3) Auf jeder Zugfolgestelle muß, außer in den Fällen zu (4) und § 20 (1), während der Dauer des Dienstes ein Beamter, der Fahrdienstleiter, anwesend sein, der die Zugfolge unter eigener Verantwortung regelt und die damit zusammenhängenden Geschäfte erledigt. Ein Bahnhof kann in mehrere, je mit einem Fahrdienstleiter besetzte Bezirke zerfallen. Fahrdienstleiter.

(4) Auf Zugfolgestellen, die von Agenten oder Frauen verwaltet werden, ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Fahrdienstleiter.

Dienstliche Stellung des Fahrdienstleiters dem Stationsvorsteher gegenüber. Der Fahrdienstleiter ist insofern selbständig, als ein direkter Eingriff in die Geschäfte des Sicherheitsdienstes durch den Stationsvorsteher unzulässig ist, weil hierbei unter Umständen widersprechende Anordnungen gegeben werden können, die möglicherweise Gefahren herbeiführen.

Hat ein Stationsvorsteher aus besonderen Gründen Veranlassung, in dieser Weise einzugreifen, so hat er damit die Leitung des Fahrdienstes ganz zu übernehmen, auch ist der Fahrdienstleiter in solchem Falle berechtigt, dem Stationsvorsteher die Leitung des Fahrdienstes abzutreten, was natürlich in angemessener Form zu geschehen hat. Dagegen hat aber der Fahrdienstleiter Anleitungen, in welcher Weise er bei Durchführung des Dienstes verfahren soll, anzunehmen und sich nach ihnen zu richten. Er kann ihre Ausführung nur dann ablehnen, wenn nach seiner Ansicht dadurch eine Gefährdung herbeigeführt würde, durch die er sich strafrechtlich schuldig machen würde.

(5) Auf einer Blockstelle ist der Blockwärter Fahrdienstleiter.

Aufsichts-
beamter.

(6) Die übrigen Geschäfte des Fahrdienstes auf einer Station werden entweder gleichfalls vom Fahrdienstleiter oder aber — nach Bestimmung der Eisenbahndirektion — ganz oder teilweise von besonderen **A u f s i c h t s b e a m t e n** wahrgenommen. Wo letzteres der Fall ist, sind die beiderseitigen Dienstaufgaben so scharf wie möglich gegeneinander abzugrenzen. Bei allen Berrichtungen, die den Zuglauf beeinflussen können, hat der Aufsichtsbeamte sich der Zustimmung des Fahrdienstleiters zu versichern. Wo der Fahrdienstleiter alle Geschäfte wahrnimmt, ist er zugleich Aufsichtsbeamter im Sinne der Fahrdienstvorschriften (vgl. § 9 (1)).

Auf den nicht mit Betriebsbeamten besetzten Haltepunkten ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Aufsichtsbeamter.

Merkbuch.

(7) Auf jedem Bahnhofe muß ein Merkbuch (Merkblatt, Bahnhofsdienstabweisung) vorhanden sein, worin die Besonderheiten des Bahnhofs und seiner Einrichtungen und sonstige für die Dienstbesorgung in Betracht kommende Umstände zu vermerken sind. Mit Genehmigung der Eisenbahndirektion kann bei einfachen Verhältnissen hiervon abgesehen werden. Der Vorsteher hat dafür zu sorgen, daß neu eintretende und aushilfsweise zu beschäftigende Beamte sich alsbald mit dem Inhalte des Merkbuchs vertraut machen und dies unterschriftlich bestätigen.

§ 8.

Diensterteilung. Dienstzeit. Ablösung.

Diensterteilung.

(1) Für das Stationspersonal ist von dem Vorsteher eine durch den Betriebsinspektor zu genehmigende Diensterteilung aufzustellen, worin die Dauer der Dienstschichten, die in die Dienstschichten fallenden Pausen und die Ruhezeiten anzugeben sind. Bei jeder Veränderung des Fahrplans ist zu prüfen, ob auch die Diensterteilung zu ändern ist.

Beginn
und Schluß
des Dienstes.

(2) Wo kein ununterbrochener Dienst besteht, gilt als Regel, daß eine Zugfolgestelle zum Dienste bereit sein muß, solange die Möglichkeit besteht, daß eine Hilfslokomotive ankommt oder abzulassen ist. Soweit diese Bestimmung keine Verlängerung bedingt,

beginnt der Dienst mit dem Zeitpunkte, zu dem zu erwarten ist, daß der erste Zug angeboten oder abgemeldet wird, spätestens aber eine halbe Stunde vor dessen fahrplanmäßiger Ankunft, und endigt mit dem Eintreffen des Ruhesignals oder der Rückmeldung des letzten Zuges. Auf Stationen, wo Züge anfangen oder endigen, beginnt der Dienst spätestens eine halbe Stunde vor dem Abgange des ersten und endigt frühestens nach dem Eintreffen des letzten Zuges.

Ausnahmen können von der Eisenbahndirektion angeordnet werden. Diese hat auch die Dienstzeit auf Stationen, die zeitweise oder ständig vom Zugmeldeverfahren entbunden sind (§ 20), festzusetzen.

(3) Bei ununterbrochenem Dienste dürfen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte den Posten nicht verlassen, bevor sie **p e r s ö n l i c h** den Dienst an den ablösenden Beamten übergeben haben. Dabei ist dieser von besonderen Vorfällen und von Unregelmäßigkeiten im Zuglaufe zu unterrichten, auch sind ihm die den Fahrdienst betreffenden Schriftstücke und Telegramme zu übergeben.

Ablösung
und Dienst-
übergabe.

(4) Als Nachweis für die Dienstübergabe dient das Zugmeldebuch (§ 18) und daneben nach Bedarf ein besonderes Dienstübergabebuch. Wo ein Dienstübergabebuch geführt wird, ist darin der Inhalt der in (3) erwähnten Schriftstücke, der Telegramme, soweit sie nicht im Zugmeldebuch eingetragen sind, und mündlicher Weisungen, die den Dienst des ablösenden Beamten betreffen, kurz zu vermerken.

(5) Liegt zwischen den Dienstschichten eine Pause, kann somit eine persönliche Übergabe nicht stattfinden, so sind die Schriftstücke und Telegramme, gegebenenfalls mit dem Dienstübergabebuch, an einem vereinbarten Platze niederzulegen. Sie sind sofort nach dem Dienstantritt einzusehen.

(6) Die Dienstübergabe ist von dem übergebenden und dem übernehmenden Beamten mit Namensunterschrift und Zeitangabe im Zugmeldebuch und im Dienstübergabebuch zu bescheinigen.

Beim Dienstwechsel hat der abtretende Fahrdienstleiter seinem Nachfolger stets den Dienst förmlich zu übergeben, diesen dabei über den Lauf der Züge aufzuklären und alle ihm bekannt gewordenen Abweichungen vom regelmäßigen Zugverkehr zu melden. Insbesondere hat er seinem Nachfolger auch Mitteilung von eingelegten Sonder- und Bedarfszügen zu machen und hat ihn an das Verkehren etwaiger schon früher angeordneter Sonder- und Bedarfszüge zu erinnern.

In den Fällen, in denen Verlegungen von Kreuzungen oder Überholungen zwischen den Bahnhöfen vereinbart werden, wobei seine Station beteiligt ist, hat der abtretende Beamte zur Vermeidung von Mißverständnissen so lange am Platze zu bleiben, bis die Kreuzung oder Überholung endgültig festgelegt und die sonstigen Förmlichkeiten (Aushändigung der Kreuzungsbefehle) erfüllt worden sind.

§ 9.

Aufgaben des Aufsichtsbeamten.

(1) Der Aufsichtsbeamte ist zugleich Fahrdienstleiter, wenn für die Fahrdienstleitung kein besonderer Beamter bestellt ist (vgl. § 7 (6)).

(2) Soweit die im folgenden erwähnten Geschäfte nicht besonderen Beamten übertragen sind, hat der Aufsichtsbeamte darüber zu wachen, daß

- a) alle Anordnungen klar gegeben und pünktlich vollzogen werden,
- b) das bei der Zugbildung und Zugabfertigung beteiligte Stations- und Zugpersonal zur Stelle und dienstfähig ist,
- c) das Personal der Bereitschafts-, Vorspann- und Schiebelokomotiven dienstbereit ist,
- d) die Personenzüge, Militärzüge (MTrD. (§ 44. 4) und Güterzüge rechtzeitig bereitgestellt werden, die Lokomotive vor den Zug gesetzt und, wo erforderlich, die Bremsprobe (§ 46 (2)) vorgenommen wird,
- e) die Vorschriften über das Reinigen, Beleuchten und Heizen und die Bildung der Züge beachtet werden (§§ 39, 86, 90 bis 92),
- f) Personenzüge, die unmittelbar hinter dem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge aufgestellt sind, verschlossen gehalten werden und der Zugschluß nach der Seite des Bahnsteigs kenntlich gemacht ist,
- g) die Wagen zur Verstärkung der Züge leicht erreicht werden können,
- h) auf Unterwegsstationen die einzustellenden Wagen bereitstehen,

Auf den Unterwegsstationen ist bei Personenzügen der Aufsichtsbeamte für das richtige Kuppeln und das Anbringen der Zugsignale beim Zustellen oder Abhängen von Wagen verantwortlich. Der Zugführer schreibt die zugestellten Wagen nach den Begleitpapieren auf. Bei Arbeits-, Eilgüter, Güter- und Viehzügen sowie auf den Ausgangsstationen bei Personenzügen ist der Zugführer für das richtige Kuppeln und das Anbringen der Zugsignale verantwortlich.

- i) die Fahrstraßen der Züge rechtzeitig freigemacht werden (§ 23),
- k) die Signale vorschriftsmäßig und deutlich gegeben, die hörbaren Signale auf das notwendigste beschränkt werden,
 - l) die Züge an der bestimmten Stelle halten (§ 52 (1)),
- m) die Bremser durchfahrender Güterzüge das im § 45 (4) vorgeschriebene Zeichen geben,
- n) die Vorschriften über die Sicherung der Reisenden (§ 26) beachtet werden,

- o) die Post-, Gepäck- und Frachtkarren auf den Bahnsteigen vorsichtig bewegt, soweit möglich vor dem Einsteigen an den Zug gebracht und am richtigen Platze in ausreichender Entfernung von den Gleisen aufgestellt und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden,
- p) die Schalter- und Warteräume zur vorgeschriebenen Zeit geöffnet werden und das Zeichen zum Schalterschuß, wo es vorgeschrieben ist, rechtzeitig gegeben wird,
- q) die Anfahrten der Stationen und die Bahnsteige rechtzeitig beleuchtet werden,
- r) in den Warteräumen und auf den Bahnsteigen, soweit es vorgeschrieben ist, pünktlich abgerufen wird und Zugverspätungen an den dafür bestimmten Stellen bekanntgegeben werden.

Auf den Stationen mit größerem Personenverkehr (Ahlhorn, Bersenbrück, Brake, Bramsche, Bremen Neustadt, Bockhorn, Carolinensiel, Cloppenburg, Delmenhorst Hbf., Elsfleth, Essen, Hude, Jever, Lohne, Nordenham, Ocholt, Oldenburg Hbf., Quakenbrück, Rastede, Rodenkirchen, Rüstringen, Sande, Varel, Vechta, Weener, Wildeshausen, Wilhelmshaven, Zwischenahn), ist 5 Minuten, auf den übrigen Stationen 2 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt des Zuges unter Angabe der Minuten bis zur Abfahrt abzurufen. Bei außergewöhnlich starkem Verkehr hat der Aufsichtsbeamte auch auf letzteren Stationen nach Erfordernis ein früheres Abrufen zu veranlassen.

- s) das Ein- und Aussteigen der Reisenden, das Ein- und Ausladen von Gepäck und Gütern mit der nötigen Raschheit erfolgt,
- t) Meldungen über außergewöhnliche Belastung der Züge, Militärtransporte, Salonwagen, Pferde- und Viehwagen u. dgl. den Stationen rechtzeitig gemacht werden, die wegen der Umladung, Rangierung oder der Vermehrung der Zug- oder Bremskraft Maßnahmen zu treffen haben,
- u) bei Militärtransporten die durch die Militärtransport-Ordnung vorgeschriebenen Mitteilungen an den Transportführer rechtzeitig gemacht werden,
- v) bei den Zügen, namentlich während der Nacht, kein unnötiger Lärm gemacht wird,
- w) die Lokomotiven an den Bahnsteigen nicht qualmen,
- x) Wegübergänge nicht länger als nötig gesperrt werden (§ 81 (5)),

Die Aufsichtsbeamten haben ihr besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß Störungen des Straßenverkehrs durch den Schrankenschluß nach Möglichkeit eingeschränkt werden.

- y) stillstehende Wagen sicher aufgestellt sind (§ 83),
 z) die Stationsuhren richtig gehen (§ 24 (6)), unrichtig gehende Uhren aber, soweit möglich, verdeckt werden.

Ferner hat er dafür zu sorgen, daß die An- und Abfahrten, Bahnsteige, Gleise, Trinkbrunnen, Vorplätze usw. gehörig reingehalten, die Bedürfnisanstalten, Rampen und Viehbuchten auch nach Vorschrift desinfiziert, die für dienstliche Zwecke oder für die öffentliche Benutzung bestimmten baulichen Anlagen und Plätze ausreichend beleuchtet und die Innenräume nach Bedürfnis geheizt werden, sowie daß in den Bahnhofswirtschafts- und Warteräumen stets Ordnung und Sauberkeit herrscht.

Bei heißer, trockener Witterung hat er die Vorplätze und Bahnsteige besprengen, bei Glatteis bestreuen zu lassen.

Er hat sich von der ordnungsmäßigen Dienstverrichtung der Weichensteller wiederholt durch den Augenschein zu überzeugen, dafür zu sorgen, daß die Weichenlaternen rechtzeitig erleuchtet werden und darüber zu wachen, daß kein Unbefugter eine Weiche bedient und daß die Gleissperren der Anschlußgleise stets ordnungsmäßig verschlossen werden. Er hat zu ermessen, ob vorübergehend, namentlich bei gleichzeitigem Verschieben mehrerer Züge auf der Station, die Weichensteller einer Beihilfe bedürfen, und nötigenfalls das hierzu Erforderliche zu veranlassen. Die Belastung der Weichensteller mit Geschäften, die die sorgfältige Wahrnehmung ihrer eigentlichen Tätigkeit beeinträchtigen können, ist nicht gestattet.

Anwesenheit
bei den Zügen.

(3) Bei der Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt von Zügen soll der Aufsichtsbeamte, soweit er nicht als Fahrdienstleiter durch die Regelung der Zugfolge nachweisbar daran verhindert ist, in Dienstkleidung oder mit den vorgeschriebenen Dienstabzeichen — bei Personenzügen auf dem Bahnsteige — anwesend sein.

Auf den Ausgangs- und den größeren Unterwegsstationen soll der Beamte, soweit es seine übrigen Geschäfte zulassen, schon beim Beginn des Einsteigens anwesend sein.

Verkehr mit
dem Zugführer.

(4) Auf den Haltstationen hat der Aufsichtsbeamte dem Zugführer die erforderlichen Weisungen zu erteilen (§ 36 (5)). Er soll, wenn von der Eisenbahndirektion nichts anderes vorgeschrieben ist, diesem entgegengehen und etwaige Eintragungen im Fahrbericht in der Nähe des Zuges vornehmen.

§ 10.

Schriftlicher, telegraphischer und Fernsprech-Verkehr.

Fassung der
Schriftstücke u.
Telegramme.

(1) Die in Fahrdienstangelegenheiten zu wechselnden Schriftstücke und Telegramme*) sollen den Sachverhalt kurz, klar und bestimmt angeben. Wo der Wortlaut vorgeschrieben ist, muß dieser genau eingehalten werden.

*) Anm. Unter „Telegramm“ wird in den F.B. auch der Fernspruch verstanden.

Bei der telegraphischen Anordnung von Sonderzügen, Lokomotivfahrten usw. sind in der Niederschrift solcher Telegramme und bei ihrer Abgabe statt der vollausgeschriebenen Stationsnamen die telegraphischen Rufzeiten anzuwenden. Nur bei Stationen, deren Rufzeiten nicht aus Buchstaben, sondern aus Zahlen oder Zeichen bestehen, ist der volle Stationsname anzuwenden. In den Abschriften dieser Telegramme, z. B. für die Lokomotiv- und die Zugbegleitbeamten, sind die vollen Stationsnamen niederzuschreiben. Im übrigen sind die in Anlage 2 der F.V. enthaltenen telegraphischen Abkürzungen stets anzuwenden.

(2) Auf Strecken, wo die Zugfolgestellen durch Telegraph verbunden sind, ist zu den den Zuglauf betreffenden Meldungen — von Störungen (§ 19) abgesehen — der Telegraph zu benutzen, soweit der Fernsprecher nicht durch die Fahrdienstvorschriften selbst oder durch die Eisenbahndirektion ausdrücklich zugelassen ist.

Benutzung
von Tele-
graph und
Fernsprecher.

Auf der Strecke Jever—Carolinensiel wird die Benutzung des Fernsprechers für den Fall zugelassen, daß die Morseleitung besetzt ist.

Zwischen Vechta und Falkenrodt können die Zugmeldungen auch auf dem Fernsprecher gegeben werden.

(3) Die Stelle, die das Gespräch in einer fahrdienstlichen Angelegenheit eröffnen will, ruft die Stelle an, mit der sie zu sprechen wünscht.

Anruf.

Diese meldet sich mit:

„Hier (Name der Stelle)“.

Hierauf antwortet die erstere Stelle:

„Verstanden (Name der Stelle)“ und läßt die Meldung folgen.

(4) Die Züge werden durch ihre Nummer bezeichnet, z. B.: Zug 7, telegraphisch: Z 7; Nachzug 7, telegraphisch: Nz 7. Bei Zügen ohne Nummer wird die Gattung angegeben.

(5) Die den Zuglauf betreffenden Telegramme sind in der Regel von dem Fahrdienstleiter persönlich aufzunehmen und abzugeben. Sind dem Fahrdienstleiter aber Beamte zur Hilfeleistung im Zugmeldebedienste beigegeben, so kann er diese mit der Aufnahme und Abgabe beauftragen. Der Auftrag zur Abgabe muß für jeden einzelnen Fall besonders und darf nicht im voraus allgemein erteilt werden (vgl. jedoch § 16 (6)). Der Auftrag kann bei den für das Zugmeldeverfahren vorgeschriebenen Telegrammen mit festem Wortlaute (§§ 14 bis 16) mündlich erteilt werden, soweit nicht von der Eisenbahndirektion anderes bestimmt ist. In allen anderen Fällen muß der Auftrag schriftlich überwiesen werden. Der mündliche Auftrag ist von dem telegraphierenden Beamten wörtlich und laut zu wiederholen und alsdann unverzüglich auszuführen.

Aufnahme u.
Abgabe der
Telegramme.

Telegraphisten dürfen die Zugmeldungen keinesfalls selbständig ausüben. § 10⁽⁵⁾ muß unbedingt innegehalten werden. Die Stationsvorsteher sorgen dafür, daß keine Mißbräuche einreißen.

Telegramme, die den Sicherheitsdienst berühren, besonders die des Zugmeldedienstes, dürfen nur von solchen Bediensteten abgegeben und aufgenommen werden, die das 17. Lebensjahr vollendet und neben der eigentlichen Telegraphenprüfung noch eine besondere Prüfung über die Kenntnis der Sicherheitsvorschriften vor einem Betriebskontrolleur bestanden haben.

(6) Die durch den Telegraphen übermittelten, den Zuglauf betreffenden Telegramme sind von der abgebenden und der empfangenden Stelle vollständig auf dem Papierstreifen aufzunehmen.

(7) Die Telegramme (6) sind außerdem, ebenso wie die durch den Fernsprecher übermittelten, von beiden Stellen in das Zugmeldebuch (§ 18) einzutragen. Die im Zugmeldeverfahren zu wechselnden Telegramme mit festem Wortlaute sind nach § 18 (2) und (3) zu behandeln, die übrigen — ankommenden und abgehenden — Telegramme dem Wortlaute nach einzutragen.

Das Eintragen darf nur unterlassen werden:

- bei Erkundigungen über Verspätung von Zügen;
- in den in § 34 (5) und (6) und in § 35 (5) vorgesehenen Fällen;
- in Fällen, in denen Gefahr im Verzug ist.

Alle Eintragungen sind unmittelbar vor der Abgabe und sofort nach dem Eintreffen der Telegramme zu machen.

(8) Beim Telegraphieren sind die in Anlage 2 verzeichneten Abkürzungen anzuwenden.

Schriftliche Weisungen für die Züge.

(1) Ist einem Zuge eine schriftliche Weisung zu erteilen, so hat dies, wenn nichts anderes bestimmt ist, oder wenn nicht besondere Umstände die Wahl einer anderen schriftlichen Form rechtfertigen, unter Verwendung der Befehlmuster nach Anl. 3 bis 6 zu geschehen.

(2) Die in der Regel in Blockform hergestellten Befehle werden mittels des Durchpauseverfahrens dreifach ausgefertigt. Soweit nicht die unmittelbare Übergabe an den Lokomotivführer ausdrücklich zugelassen ist (§ 22 (8)), werden sie dem Zugführer übergeben, der den Empfang auf dem der Station verbleibenden Abschnitte zu bescheinigen hat. Wegen der weiteren Behandlung durch den Zugführer s. § 38.

(3) Durch Befehl A (Allgemeiner Befehl, Anlage 3) werden den Zügen Weisungen jeder Art erteilt, soweit dafür keine anderen Muster vorgeschrieben sind.

(4) Der Vorsichtsbefehl (Anlage 4) ist auszustellen, wenn ein Zug davon benachrichtigt werden muß, daß besondere Vorsicht während der Fahrt geboten ist oder an gewissen Stellen langsamer gefahren werden muß als gewöhnlich.

5) Der Kreuzungsbefehl (Anlage 5) dient zur Verständigung über die Kreuzung* mit einem Sonderzuge (§ 68 (3)) oder die Verlegung oder das Ausfallen einer Kreuzung (§ 34).

(6) Durch den Signalbefehl (Anl. 6) wird der Auftrag erteilt, die Fahrt eines anderen Zuges anzukündigen (§ 67).

Wenn nichts anderes bestimmt wird, ist die Signalisierung von der Stelle, die den Sonderzug einlegt, anzuordnen, der Signalbefehl aber von der Station auszustellen, auf der die Signalisierung zu beginnen hat.

(7) Zur Entgegennahme der Befehle sind die Züge erforderlichenfalls zu stellen (§ 25 (6)).

Fahrordnung.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (B.D. § 53 (1)).

(2) Ausnahmen von der Bestimmung in (1) sind zulässig:

- in Bahnhöfen,
- bei Gleisperrungen (§ 28),
- für Arbeitszüge (§ 69), Arbeitswagen und Kleintwagen (§ 103 (2)),
- für Hilfszüge und Hilfslokomotiven (§ 70),
- für zurückkehrende Schiebelokomotiven (§ 27),
- zwischen einem Bahnhof und der auf freier Strecke liegenden Weiche eines Anschlußgleises, wenn dies von der Eisenbahndirektion angeordnet ist (§ 29)

(B.D. § 53 (2)).

(3) Über die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge sind für Bahnhöfe, wo in einer Richtung mehrere Fahrstraßen vorkommen, bestimmte Vorschriften (Bahnhoffahrordnung) zu erlassen (B.D. § 53 (3)). In der Bahnhoffahrordnung sind die Gleise, die die einzelnen Züge befahren und, soweit erforderlich, die Stellen, wo sie halten müssen, zu bezeichnen. Die Bahnhoffahrordnung ist von dem Vorsteher aufzustellen und von der Eisenbahndirektion zu genehmigen, soweit sie nicht schon im Fahrplanbuch enthalten ist. Sie ist dem beteiligten Stations- und, soweit erforderlich, dem Zugpersonal bekanntzugeben. Welche Gleise ein Sonderzug zu befahren hat, ist im Einzelfalle von dem Fahrdienstleiter zu bestimmen, wenn dies nicht schon von der den Sonderzug einlegenden Stelle geschehen ist.

Die für den Mobilmachungsfall notwendigen Änderungen der Fahrordnung werden von der Eisenbahndirektion bekannt gegeben. Wegen Abweichung von der Bahnhoffahrordnung s. § 31.

*) Anm. Unter „Kreuzung“ wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge bei eingeleisigem Betriebe verstanden, im Unterschiede von der „Begegnung“ zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

Aufnahme
auf dem
Streifen.

Zugmelde-
buch.

Telegraphische
Abkürzungen.

Anlage 2.

Form der
Weisungen.

Ausfertigung
der Befehle.
Übergabe an das
Zugpersonal.

Befehl A.

Anlage 3.

Vorsichtsbefehl.

Anlage 4.

Grundsätze für die Bahnhofsfahrordnung.

(4) Bei der Aufstellung der Bahnhofsfahrordnung ist darauf zu sehen, daß Schnell- und Personenzüge so wenig wie möglich von den durchgehenden Hauptgleisen abgelenkt und die Vorschriften in § 26 (3) beachtet werden.

Lokomotivfahrordnung.

(5) Auf Stationen, wo Lokomotivwechsel stattfindet oder Züge beginnen oder endigen, ist von dem Vorsteher eine Fahrordnung für die Lokomotivleerfahrten (Lokomotivfahrordnung) aufzustellen, worin die Zeit der Bereitstellung, der Aufstellungsort und die zu befahrenden Gleise vorzuschreiben sind. Die Lokomotivfahrordnung kann mit der Bahnhofsfahrordnung vereinigt werden. Sie ist dem beteiligten Stations- und Lokomotivpersonal bekanntzugeben. Wegen der Leitung der Lokomotivfahrten s. § 75 (4).

Die Stationen Brake, Bramsche, Bremen Neustadt Pbf., Delmenhorst Gbf., Delmenhorst Hbf., Hude, Jever, Nordenham, Oldenburg Hbf., Oldenburg Vschbbf., Quakenbrück, Varel und Wilhelmshaven haben bei jedem Fahrplanwechsel eine Lokomotivfahrordnung aufzustellen und eine Abschrift dem Betriebsbureau einzusenden.

Andere Stationen stellen keine Lokomotivfahrordnung auf, weil auf ihnen die Lokomotiven nur einfach umsetzen oder bei den einfachen Gleisverhältnissen die Benutzung eines bestimmten Gleises für die Lokomotivfahrten gegeben ist.

Die Zugfolge und das Zugmeldeverfahren.

Vorbedingung für das Ab- u. Durchlassen eines Zuges.

(1) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (§ 24 (8)), von einer Zugfolge ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgegangene Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolge befindet,

wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km Geschwindigkeit gefahren wird.

Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht festgestellt, daß das Gleis bis zur nächsten, zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist. (B.D. § 65) (8).

Zugmeldeverfahren.

(2) Zur Erfüllung der in (1) gegebenen Vorschriften dient das Zugmeldeverfahren, soweit es nicht auf den mit Streckenblockung ausgerüsteten Linien durch die Bedienung der Blockeinrichtungen ersetzt wird (vgl. 6).

Zum Zugmeldeverfahren gehören:
das Anbieten und Annehmen (§ 14),
das Abmelden (§ 15),
das Rückmelden (§ 16).

Auf den mit Läutewerken ausgerüsteten Linien wird mit dem Zugmeldeverfahren noch das Abläuten (§ 17) verbunden.

(3) Auf eingleisigen Strecken und bei zeitweise eingleisigem Betriebe auf zweigleisigen Strecken (§ 28) werden die Züge:

Zugmeldeverfahren bei eingleisigem Betriebe.

- a) angeboten und angenommen (§ 14),
- b) abgeläutet (§ 17),
- c) zurückgemeldet (§ 16).

Abgemeldet werden die Züge bei eingleisigem Betriebe nur, wenn dies wegen besonderer örtlicher Umstände erforderlich und von der Eisenbahndirektion angeordnet ist.

(4) Bei zweigleisigem Betriebe werden die Züge:
a) abgeläutet (§ 17),
b) abgemeldet (§ 15),
c) zurückgemeldet (§ 16).

Zugmeldeverfahren bei zweigleisigem Betriebe.

Ob in besonderen Fällen daneben Züge auch anzubieten und anzunehmen sind, wird von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet.

(5) Sind in einzelnen Fällen bei der Handhabung des Zugmeldeverfahrens neben der Abgabe der vorgeschriebenen Telegramme (§§ 14 bis 16) Erkundigungen einzuziehen oder Aufklärungen zu erteilen, so darf dazu der Fernsprecher benutzt werden.

Erkundigung durch Fernsprecher.

(6) Wie die nach (1) erforderlichen Feststellungen auf den mit Streckenblockung ausgerüsteten Linien zu machen sind, wird durch besondere Vorschrift bestimmt. Ebenso wird besonders bestimmt, ob und inwieweit auf diesen Linien neben dem Bedienen der Blockeinrichtung das Zugmeldeverfahren zu handhaben ist.

Verfahren bei Streckenblockung.

(7) Wegen der neben dem Zugmeldeverfahren für den Mobilmachungsfall vorgeschriebenen Vormeldung von Militärzügen ergeht besondere Weisung.

Vormeldung von Militärzügen.

Anbieten und Annehmen.

(1) Angeboten und angenommen werden die Züge von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 4 (2)). Die anbietende Stelle heißt Abfahr-, die annehmende Ankunftsstation.

Anbietende u. annehmende Stelle.

(2) Ein Zug darf nicht früher angeboten werden, als bis der in der gleichen Richtung vorausgegangene Zug von der nächsten Zugfolge zurückgemeldet ist. Die Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, darf — außer im Falle zu (7) — einen Zug erst anbieten, wenn der Gegenzug eingetroffen und von ihr zurückgemeldet ist.

Zeit des Anbietens.

(3) Auch wenn die Voraussetzungen in (2) erfüllt sind, darf ein Zug nicht früher als 4 Minuten vor der mutmaßlichen Ab- oder Durchfahrt angeboten werden. Für durchfahrende Züge können bei besonderen örtlichen Verhältnissen von der Eisenbahndirektion Ausnahmen zugelassen werden.

Verfahren beim Anbieten.

(4) Abgesehen von dem Falle zu (7) wird ein Zug, nachdem die Ankunftsstation sich gemeldet hat (§ 10 (3)), angeboten durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) angenommen?“
in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ag?“
z. B. „Z 7 ag?“

(5) Ist auf eingleisig betriebener Strecke zwischen zwei durch eine Blockstelle getrennten Zugmeldestellen vor einem abzulassenden Zuge ein Zug in der Gegenrichtung gefahren, so ist, — außer im Falle zu (7) — der erstere anzubieten in der Form:

„Zug (Nummer des Gegenzuges) hier, wird Zug (Nummer des Zuges) angenommen?“
in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer des Gegenzuges) hier Z (Nummer des Zuges) ag?“
z. B. „Z 8 hier Z 7 ag?“

Diese Form ist anzuwenden ohne Rücksicht auf die Zeit, die seit der Fahrt des Gegenzuges verfloßen ist, es sei denn, daß der Dienst zwischen beiden Zügen geruht hat.

Verfahren beim Annehmen.

(6) Ist die Ankunftsstation damit einverstanden, daß der Zug von der Abfahrstation abgelassen wird, so antwortet sie:

„Zug (Nummer) ja“,
in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ja“
z. B. „Z 7 ja“.

Hierauf gibt die Abfahrstation das Quittungszeichen.

Ein Zug, der nach (5) angeboten werden muß, darf nur angenommen werden, wenn das anbietende Telegramm den Zusatz über das Eintreffen des Gegenzuges enthält (vgl. jedoch (7)).

Bedingtes Anbieten und Annehmen bei späterer Kreuzung.

(7) Von der Vorschrift in (2), wonach eine Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, einen Zug erst anbieten darf, wenn der Gegenzug eingetroffen und zurückgemeldet ist, kann auf den Strecken, wo dies von der Eisenbahndirektion zugelassen ist, (die Erlaubnis, das bedingte Anbiete- und Annahmeverfahren anzuwenden, wird für sogenannte spitze Kreuzungen allgemein erteilt) dann abgewichen werden, wenn es zur Vermeidung von Verspätungen angezeigt erscheint, einen Zug unmittelbar nach der Ankunft des Gegenzuges abzulassen. In einem solchen Falle darf der erstere Zug 2 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft des Gegenzuges angeboten werden durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) angenommen, wenn (Nummer des Gegenzuges) angekommen?“
in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ag wenn (Nummer des Gegenzuges) af?“
z. B. „Z 7 ag wenn 6 af?“

Ist die Ankunftsstation damit einverstanden, daß die Abfahrstation den Zug abläßt, wenn der Gegenzug dort eingetroffen ist, so antwortet sie:

„Zug (Nummer) ja wenn (Nummer des Gegenzuges) angekommen“,
in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) ja wenn (Nummer des Gegenzuges) af“,
z. B. „Z 7 ja wenn 6 af“.

(8) Wird ein Zug nicht in der vorgeschriebenen Form angeboten, oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, so antwortet die Ankunftsstation:

„Nein warten“
und benachrichtigt die Abfahrstation, nachdem diese das Quittungszeichen gegeben, soweit erforderlich, von dem Grunde der Ablehnung. Ist dieser beseitigt, so nimmt die Ankunftsstation den Zug an durch das Telegramm:

„Jetzt Zug (Nummer) ja“,
in telegraphischer Abkürzung:

„Jetzt Z (Nummer) ja“,
z. B. „Jetzt Z 7 ja“.

Hierauf gibt die Abfahrstation das Quittungszeichen.

§ 15.

Abmelden.

(1) Abgemeldet werden die Züge in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 4 (2)).

Die Eisenbahndirektion kann anordnen, daß die Abmeldungen regelmäßig noch an andere Zugfolgestellen zu richten oder von solchen abzugeben sind.

(2) Abzumelden ist ein Zug, sobald er auf der zum Abmelden verpflichteten Stelle ab- oder durchfährt, wenn nicht von der Eisenbahndirektion anderes bestimmt ist.

(3) Die Abmeldung erfolgt, nachdem die angerufene Stelle sich gemeldet hat, in der Form:

„Zug (Nummer) ab (Zeit der Abfahrt in Stunden und Minuten)“,
z. B. „Z 7 ab 6.15“.

Hierauf gibt die empfangende Stelle das Quittungszeichen.

§ 16.

Rückmelden.

(1) Zurückgemeldet wird von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle (§ 4 (1)) (vgl. indes § 28 (3)).

(2) Durch das Rückmelden wird bestätigt, daß die Zugfahrt ordnungsmäßig verlaufen und der von dem Zuge verlassene Gleisabschnitt frei ist.

Zeit des Rück-
meldens.

(3) Zurückmelden ist ein Zug, sobald er auf einer Zugfolge-
stelle mit dem Schlußsignal — es genügt die Wahrnehmung e i n e s
der drei Kennzeichen des Zugchlusses — eingetroffen oder durch-
gefahren, und das Einfahrtsignal

wo ein solches vorhanden
oder das Blocksignal auf Halt zurückgestellt ist (§ 22 (7)).

Die Fahrdienstleiter, die Weichen-, Stellwerks- und die
Blockwärter haben sich stets durch Augenschein davon zu über-
zeugen, daß die Signale auch wirklich in die Haltlage zurück-
gegangen sind, bevor sie die ihnen obliegenden Meldungen
machen oder das Blockfeld bedienen.

Form der Rück-
meldung.

(4) Die Rückmeldung erfolgt, nachdem die angerufene Zug-
folgestelle sich gemeldet hat, in der Form

„Zug (Nummer) hier“,
z. B. „3 7 hier“.

Hierauf gibt die empfangende Stelle das Quittungszeichen.

(5) Wenn innerhalb 4 Minuten nach dem Eintreffen eines
Zuges ein Zug auf demselben Gleis in der Gegenrichtung abge-
lassen werden soll, können Rückmelden und Anbieten in der in
§ 14 (5) angegebenen Form auch dann verbunden werden, wenn
zwischen den Zugmeldestellen keine Blockstelle liegt.

Rückmeldung ohne
Mitwirkung des
Fahrdienstleiters.

(6) Wo die Einfahrt eines Zuges durch Telegraph, Fern-
sprecher oder Blockwerk nach dem Diensttraume gemeldet wird, kann
die Eisenbahndirektion das Rückmelden ein für allemal dem
telegraphierenden Beamten ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters
übertragen.

Rückmeldung bei
einer
Zugtrennung.

(7) Muß ein Teil eines Zuges auf der Strecke liegen bleiben,
so darf der zunächst weiterfahrende Teil nicht zurückgemeldet
werden. Zurückmelden ist der Zug erst, wenn auch der liegen-
gebliebene Teil den Streckenabschnitt verlassen hat. Die erste von
dem vorderen Teil erreichte Zugfolgestelle hat die rückliegenden
Zugfolgestellen bis zur nächsten Zugmeldestelle einschließlich von
dem Vorkommnis zu benachrichtigen (§ 58 (9)).

Blockbedienung.

(8) Wo Blockeinrichtung vorhanden ist, tritt an die Stelle des
Rückmeldens die Blockbedienung.

Abgabe der Läutesignale.

(1) Die Läutesignale, Signal 1, 2 und 3, sind in der Regel
vom Fahrdienstleiter selbst zu geben. Ein anderer Beamter darf
sie nur abgeben, wenn er vom Fahrdienstleiter damit beauftragt
wurde. Der Auftrag muß in jedem einzelnen Falle, darf also
nicht im voraus allgemein erteilt werden.

Abläuten der
Züge.

(2) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken sind die
Züge durch die Signale 1 oder 2 abzuläuten. Ob von Zugfolge-

stelle zu Zugfolgestelle oder von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle
abgeläutet wird, richtet sich nach den bestehenden Einrichtungen.

(3) Das Abläutesignal ist vor der Abfahrt oder der mut-
maßlichen Durchfahrt eines Zuges und, wenn von der Eisenbahn-
direktion für besondere Fälle nichts anderes angeordnet ist, nicht
früher als 3 Minuten vorher zu geben.

Bei Sonderzügen, die den Schrankenwärtern und dem
Bahnunterhaltungspersonal weder schriftlich, noch durch Fern-
sprecher, noch durch Signal an dem — in der einen oder
andern Richtung — vorhergehenden Zuge (Signal 17 oder 18)
haben angekündigt werden können, ist das Abläutesignal
10 Minuten vor der Abfahrt oder mutmaßlichen Durchfahrt
zu geben.

(4) Wo die Züge angeboten und angenommen werden, darf
ein Zug erst abgeläutet werden, wenn er angenommen ist.

(5) Kann ein Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten
nicht abfahren, so ist das Abläutesignal durch das Ruhesignal
zurückzunehmen, wenn die Verzögerung der Abfahrt den Schranken-
wärtern nicht durch Fernsprecher mitgeteilt worden ist. Das Ab-
läutesignal ist zu wiederholen, wenn der Zug abfahren kann, jedoch
soll zwischen dem Ruhesignal und dem wiederholten Abläutesignal
eine Pause von mindestens 2 Minuten liegen (S. D. W. B. 16).

(6) Kann das Abläutesignal nicht gegeben werden, so ist
den Zügen Vorsichtsbefehl mit Angabe des Grundes zu erteilen,
wenn die Schrankenwärter nicht durch Fernsprecher benachrichtigt
worden sind.

(7) Die Zeit der Abgabe der Abläutesignale ist in das Zug-
meldebuch einzutragen.

Zugmeldebuch.

(1) Das Zugmeldebuch wird auf eingleisiger Bahn nach
Anlage 7, auf zweigleisiger Bahn nach Anlage 8 geführt.

Die Eintragungen sind mit Tintenstift zu machen.

Auf eingleisiger Bahn ist für jeden zwischen zwei Zugmelde-
stellen liegenden S t r e c k e n a b s c h n i t t, auf zweigleisiger Bahn
für jede Z u g r i c h t u n g eine besondere Seite zum Eintragen der
Meldungen zu verwenden. Auf einer Station, wo eine ein-
gleisige in eine zweigleisige Bahn übergeht, ist für jede Strecke ein
besonderes Zugmeldebuch anzuwenden.

Für jeden Zug dient e i n e Zeile; nur bei Zügen mit Schiebe-
lokomotiven sind gemäß § 27 (4) zwei Zeilen zu verwenden.

(2) Auf der Zugmeldestelle einer eingleisigen Bahn wird
eingetragen:

In Spalte 1: Die Nummer des auf der eigenen Station
ankommenden Zuges.

Zeit des
Abläutens.Wiederholung des
Abläutens.Eintragung im
Zugmeldebuch.

Muster.

Anlage 7 u. 8.

Eingleisiger
Betrieb.

In Spalte 2: Die Nummer des von der eigenen Station abgehenden Zuges.

In Spalte 3: Bei einem Zuge der Spalte 1 die Zeit, zu der die eigene Station den angebotenen Zug, bei einem Zuge der Spalte 2 die Zeit, zu der die benachbarte Zugmeldestelle den von der eigenen Station angebotenen Zug angenommen hat.

In Spalte 4: Die Zeit, zu der die eigene Station das Abläutesignal für einen Zug der Spalte 2 abgegeben hat. Für Züge der Spalte 1 wird die Spalte nicht ausgefüllt.

In Spalte 5: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit der Ankunft (Durchfahrt), für einen Zug der Spalte 2 die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Station.

In Spalte 6: Für einen Zug der Spalte 1 die Zeit, zu der ihn die eigene Station an die rückliegende Zugfolgestelle für einen Zug der Spalte 2 die Zeit, zu der ihn die vorwärtsliegende Zugfolgestelle an die eigene Station zurückgemeldet hat.

Auf einer Blockstelle, die nicht zur Zugmeldestelle erklärt ist, wird für die Züge beider Richtungen eine Seite verwendet und werden eingetragen:

In Spalte 1: Die Zugnummern der einen Richtung.

In Spalte 2: Die Zugnummern der anderen Richtung.

In Spalte 5: Die Zeit der Durchfahrt.

In Spalte 6: Die Zeit, zu der die Rückmeldung eintrifft.

Die Spalte 3 wird nicht, die Spalte 4 nur dann ausgefüllt, wenn die Blockstelle selbst abläutet.

Zweigleisiger
Betrieb.

(3) Auf der Zugmeldestelle einer zweigleisigen Bahn wird eingetragen:

In Spalte 1: Die Nummer der Züge der betreffenden Richtung.

In Spalte 2: Wenn ein Zug ausnahmsweise angeboten wird (§ 13 (3) u. (4)), die Zeit, zu der die eigene Station den angebotenen Zug angenommen hat.

In Spalte 3: Die Zeit, die von der benachbarten Zugmeldestelle als Abfahrzeit des Zuges gemeldet wurde. Hier wird also nicht, wie in den übrigen Spalten, die Zeit eingetragen, zu der die Meldung auf der eigenen Station eingetroffen ist.

In Spalte 4: Die Zeit, zu der die eigene Station den Zug an die rückliegende Zugfolgestelle zurückgemeldet hat.

In Spalte 5: Die Zeit der Ankunft (Durchfahrt) auf der eigenen Station.

In Spalte 6: Wenn ein Zug ausnahmsweise anzubieten ist (§ 13 (4)), die Zeit, zu der die benachbarte Zugmeldestelle den Zug angenommen hat.

In Spalte 7: Die Zeit, zu der die eigene Station das Abläutesignal gegeben hat.

In Spalte 8: Die Zeit der Abfahrt (Durchfahrt), wie sie in der Abmeldung angegeben wurde.

In Spalte 9: Die Zeit, zu der die vorwärts liegende Zugfolgestelle den Zug an die eigene Station zurückgemeldet hat.

Auf einer Blockstelle werden, soweit nichts anderes bestimmt ist, nur die Spalten 1, 4, 5, 9 und, wenn die Blockstelle selbst abläutet, 7 ausgeführt.

(4) In der dafür vorgesehenen Spalte hat der eintragende Beamte sein Namenszeichen beizusetzen. Sind zwei Beamte an den Eintragungen für einen Zug beteiligt, so haben beide zu bescheinigen. Unterschrift und Bemerkungen.

In der letzten Spalte sind die sonstigen fahrdienstlichen Meldungen, wie verweigerte Annahme (§ 14 (8)), außergewöhnliche Verwendung von Schiebelokomotiven (§ 27 (2)), Gleisperrungen, Fahrten auf dem falschen Gleise (§ 28), Fahrten, die auf der Strecke endigen (§ 29), Verlegung von Kreuzungen (§ 34) und Überholungen (§ 35), Fahrten von Kleinwagen (§ 102), Telegraphen- und Blockstörungen, sowie die Bemerkungen über Dienstübergabe (§ 8 (4)), mit Angabe der Zeit einzutragen.

Auf den besonders bekanntgegebenen Zugfolgestellen mit unterbrochenem Dienst werden Eintragungen nur für die Züge gemacht, für die die Stelle als Zugfolgestelle dient. Die Nachbarstationen einer solchen haben die durch den unterbrochenen Dienst der Zugfolgestelle eintretenden Ausnahmen vom regelmäßigen Verlauf der Rückmeldungen durch Eintragung des Namens der Zugfolgestelle, woher die Rückmeldung ausnahmsweise kommt oder wohin sie ausnahmsweise abgegeben wird, in Spalte 11 kenntlich zu machen.

(5) Wegen der Führung des Zugmeldebuchs auf Linien mit Streckenblockung vgl. die besonderen Dienstabweisungen.

Verfahren bei Störung des Telegraphen oder der Blockeinrichtung.

(1) Wenn die telegraphische Verbindung zwischen Zugfolgestellen unterbrochen ist, dürfen alle den Zuglauf betreffenden Meldungen (§ 10 (2)) durch Fernsprecher gemacht werden mit Ausnahme von Meldungen zur Verlegung von Kreuzungen (§ 34 (2)).

(2) Muß bei einer Störung des Telegraphen der Fernsprecher im Zugmeldeverfahren (§ 14 bis 16) angewendet werden, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Die anrufende Stelle sagt, nachdem sich die angerufene Stelle gemeldet hat:

„Telegraph gestört, Zugmeldung durch Fernsprecher“.

Die angerufene Stelle wiederholt diese Worte.

Hierauf trägt die anrufende Stelle die zu erstattende Meldung in der Form der telegraphischen Abkürzung in das Zugmeldebuch ein und spricht sie der angerufenen Stelle vor. Die angerufene Stelle trägt die Meldung ihrerseits in derselben Form in das Zugmeldebuch ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem sie das Wort „Wiederholung“ vorausgeschickt hat. Beim Anbieten und Annehmen trägt sodann die angerufene Stelle die Antwort in der telegraphischen Abkürzung in das Zugmeldebuch ein und spricht sie der anrufenden Stelle vor. Diese trägt die Antwort in derselben Weise ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem auch sie das Wort „Wiederholung“ vorausgeschickt hat.

Neben dem Wortlaute der Meldungen sind die für gewöhnlich vorgeschriebenen Zeitangaben in die Zugmeldebücher einzutragen, auch ist in der letzten Spalte zu vermerken: „durch Fernsprecher“.

Das Ende des Gesprächs ist von beiden Stellen durch das Wort „Schluß“ zu kennzeichnen.

(3) Auf den Linien mit Streckenblockung darf bei Störung der Blockeinrichtung der Fernsprecher nach (2) nur benutzt werden, wenn die Zugfolgestellen nicht durch Telegraph verbunden sind oder wenn auch dieser neben der Blockeinrichtung gestört sein sollte.

(4) Wegen des Ablassens eines Zuges ohne vorausgegangene Verständigung s. § 24 (8).

§ 20.

Entbindung vom Zugmeldeverfahren.

Entbindung einzelner Stellen.

(1) Durch Verfügung der Eisenbahndirektion können einzelne Betriebsstellen für gewisse Zeiten der Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet werden. Eine solche Verfügung ist auch dem Bahnbewachungs- und Zugpersonal bekannt zu geben. Wegen der Bedienung der Fahrsignale solcher Stellen s. § 22 (2).

Entbindung ganzer Strecken.

(2) Auf Bahnstrecken, wo nur ein Wagenzug hin- und herfährt, kann von der Anwendung des Zugmeldeverfahrens ganz abgesehen werden, so lange nur die im Fahrplane vorgesehenen Züge verkehren. Die Entscheidung hierüber trifft die Eisenbahndirektion.

Auf Strecken mit Läuteeinrichtungen werden die Züge aber auch in diesem Falle abgeläutet.

(3) Auf Strecken, wo kein Zug mit mehr als 15 km Geschwindigkeit fährt, wird das Zugmeldeverfahren nicht angewandt, wenn von der Eisenbahndirektion nichts anderes bestimmt ist (B.D. § 65 (8)).

§ 21.

Stellung und Bedienung der Weichen.

(1) Für alle Weichen ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben. Die Grundstellung ist besonders bekannt zu geben, wenn sie nicht an der Stellvorrichtung erkennbar ist. Grundstellung.

(2) Die Weichen dürfen nur von den damit beauftragten Beamten bedient werden. Bedienende Beamte.

(3) Eine Weiche ist wieder in die Grundstellung zu bringen, nachdem sie in der anderen Stellung befahren worden ist.

Weichen, die mit einem Schloß versehen sind, sind nach Beendigung oder bei Unterbrechung des Rangierens sofort wieder zu verschließen, ebenso sind Gleissperren wieder aufzulegen und zu verschließen.

(4) Während der Fahrt eines Zuges müssen die in oder gegen seine Fahrstraße führenden Weichen (Gefahrweichen, Schutzweichen) so gestellt sein, daß sie Fahrten in die Fahrstraße nicht zulassen, es sei denn, daß sich aus der Festlegung der Fahrstraßen eine andere Stellung ergibt. Stellung der Gefahrweichen.

(5) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben ist, müssen, wenn ein Zug gegen ihre Spitze fährt, durch Verschuß oder Bewachung gegen fremden Eingriff gesichert werden (B.D. § 50 (3)). Verschuß oder Bewachung.

Wenn bei Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten am Gleis oder an Stellwerksanlagen die vorübergehende Aufhebung von Sicherheitseinrichtungen (Abhängigkeiten, Weichenverschlüssen, Frühschienen, Zeitverschlüssen, Kontakten usw.) nicht zu vermeiden ist, so soll aus Gründen der Sicherheit diese Aufhebung wenigstens auf eine möglichst kurze Zeitdauer eingeschränkt und die Sicherheitseinrichtungen jedenfalls wieder so schnell wie irgend möglich angebracht werden. In den Fällen, wo die Sicherheitseinrichtungen z. B. wegen Verwendung einer von der bisherigen abweichenden Schienenform nicht ohne weiteres wieder verwendet werden können, sind neue Teile zu den Sicherheitseinrichtungen rechtzeitig vorher zu beschaffen, damit die Wiederanbringung ohne Zeitverlust bewirkt werden kann. Ganz unzulässig ist es aber, Sicherheitseinrichtungen, die sich nicht wieder anbringen lassen, einfach beiseite zu legen. Verzögert sich einmal die Wiederanbringung aus unvermeidlichen Gründen etwas länger, so ist der Eisenbahndirektion ungesäumt Anzeige zu erstatten.

Die willkürliche Änderung der Sicherungsanlagen ist verboten, dahin gehört insbesondere die Wegnahme oder Umsetzung von Verschlusselementen in den Stellwerken, die Abänderung der Schlösser und Schlüssel von Sicherheitsschlössern an Weichen- und Gleissperren und dergleichen.

Unerlaubte Eingriffe in die Sicherungsanlagen und unzulässige Handhabungen, durch die die verwaltungsseitig beabsichtigten Wirkungen umgangen werden, sind streng verboten.

Die Stationsvorsteher haben ständig eine strenge Überwachung auszuüben und Verstöße der Eisenbahndirektion zu melden.

(6) Die Weichen, die verschlossen zu halten sind, dürfen nur mit Genehmigung des zuständigen Beamten geöffnet werden. Der Schlüssel ist an bestimmter Stelle und, wenn von der Eisenbahndirektion nichts anderes angeordnet ist, vom Fahrdienstleiter zu verwahren.

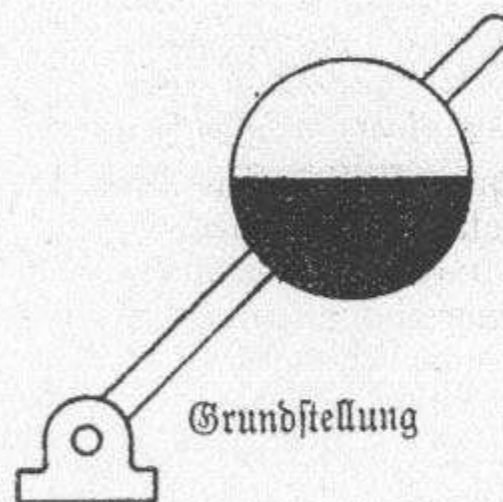
Die Schlüssel der Schlösser an den Weichen und Gleissperren sind stets an vorgeschriebener Stelle am Schlüsselbrett im Stationsdienstraum oder Stellwerk aufzubewahren. Bevor ein Fahrdienstleiter eine Zugfahrt anordnet oder die Signale dafür freigibt, hat er sich davon zu überzeugen, daß die Schlüssel der von dem Zuge zu durchfahrenden Weichen sowie die der Weichen und Gleissperren, welche die betreffende Fahrstraße zu schützen haben, am Schlüsselbrett vorhanden sind. Ebenso hat der Stellwerkswärter das Vorhandensein der etwa im Stellwerk aufbewahrten Schlüssel festzustellen, bevor er dem Auftrag, die Signale für eine Zugfahrt zu geben, nachkommt.

Zu den Schlössern der Weichen und Gleissperren werden Ersatzschlüssel für beschädigte und unbrauchbar gewordene nur dann geliefert, wenn der beschädigte Schlüssel oder die zerbrochenen Teile der Werkstätte eingesandt werden.

Geht ein Schlüssel verloren, so ist der Werkstätte unverzüglich Meldung zu machen, die alsdann das Schloß, bei Gleissperren das Schließblech, gegen solche mit anderer Schlüssel-form auswechseln wird.

(7) Die in ein Stellwerk einbezogenen Weichen gelten, ohne Rücksicht auf ihre Entfernung, für bewacht, wenn das Stellwerk besetzt ist.

(8) Werden spitz zu befahrende, für gewöhnlich von den Signalen abhängige Weichen außer Abhängigkeit gesetzt, so sind die Züge durch Vorsichtsbefehl oder besondere Anweisung zu benachrichtigen. Muß in einem solchen Falle die Geschwindigkeit gemäß § 48 (10) ermäßigt werden, so ist dies in der Benachrichtigung auszusprechen.



Die vorgeschriebene Grundstellung der Weichen in Haupt- und Nebengleisen wird bei den Stellwerksweichen durch die Stellung des Weichenhebels im Stellwerk (Stellung nach oben) gekennzeichnet.

Um auch bei handbedienten Weichen die Grundstellung ohne weiteres erkennen zu können, sind die Kreisflächen an den Gegengewichten der Stellböcke je zur Hälfte weiß und schwarz zu streichen, und zwar so, daß

in der Grundstellung der Weiche die schwarzgestrichene Hälfte nach unten liegt.

§ 22.

Grundstellung und Bedienung der Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale.

(1) Die Grundstellung für Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale ist die Stellung auf „Halt“ (B.D. § 50 (1)). Sie dürfen nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge und nur dann auf „Fahrt“ gestellt werden, wenn die Vorbedingungen dafür erfüllt sind.

(2) Ausnahmen von (1) sind zulässig für Blockstellen ohne Weichen, die ihrer Eigenschaft als Zugfolgestellen entkleidet sind (B.D. § 50 (1)). Werden in diesem Falle die Blocksignale und ihre Vorsignale nicht vollständig außer Betrieb gesetzt (S.D. AB. (52) und (58)), so sind sie ständig auf Fahrt zu stellen, auch bei Dunkelheit zu beleuchten.

(3) Das Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur durch den Fahrdienstleiter selbst oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Falle zu erteilenden Auftrage durch einen anderen Betriebsbeamten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden (B.D. § 65 (1)).

(4) Der Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen (3), wird auf Bahnhöfen mit Stationsblockung durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels (vgl. indes § 31 (2)), auf anderen Stationen mündlich, durch Telegraph, Fernsprecher oder Klingelwerk erteilt. Der Fahrdienstleiter hat sich über den Vollzug des Auftrags zu vergewissern, wenn es ihm nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist.

(5) Für Züge, die eine Station durchfahren sollen, darf das Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn die Ausfahrt frei ist. Auf den mit Ausfahrsignalen ausgerüsteten Stationen ist das Ausfahrsignal vor dem Einfahrsignal auf Fahrt zu stellen. Von diesen Bestimmungen kann abgesehen werden, wenn ein Aus-

Bedienende
Beamte.

Auftrag zum
Stellen der Ein-
u. Ausfahrsignale.

Signalbedienung
bet. durchfahrenden
Zügen

fahrvorsignal vorhanden ist. Wegen des Verfahrens bei verbotener Ausfahrt s. § 25 (6)). *Für Züge, die Bedarfshalt haben, darf das Ausfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn der Weiterfahrt von seiten der Station nichts mehr entgegensteht.*

Zurücknahme.

(6) Ein für einen Zug auf Fahrt gestelltes Ein- oder Ausfahrtsignal ist sofort wieder auf Halt zurückzustellen, wenn ein Fahrhindernis bemerkt wird. Handelt es sich aber nicht um die Abwendung einer Gefahr, so darf eine einmal erteilte Einfahrerlaubnis durch Zurückstellen des Einfahrtsignals auf Halt nur widerrufen werden, wenn ein dringendes Bedürfnis vorliegt und der Zug noch nicht am Vorsignal angekommen ist oder angekommen sein kann. Ebenso darf ein auf Fahrt gestelltes Ausfahrtsignal nur im Falle dringenden Bedürfnisses auf Halt zurückgestellt werden, es sei denn, daß der Zug von der Zurücknahme benachrichtigt werden kann.

Wegen der Zurücknahme einer Fahrerlaubnis bei Stations- und Streckenblockung vgl. auch die besonderen Dienstabweisungen.

Zurücklegen in die Haltstellung.

(7) Ist ein Zug — zutreffendenfalls mit der Schiebelokomotive — an einem Hauptsignal vorübergefahren, das in der Grundstellung Halt zeigen muß, so ist das Signal sofort wieder auf Halt zu stellen, wenn der Zug — gegebenenfalls auch die Schiebelokomotive — das Schlußsignal getragen hat. Es genügt, wenn eines der drei Kennzeichen des Zugschlusses wahrgenommen worden ist. *Der Fahrstraßen- oder Zustimmungshebel darf aber erst zurückgestellt werden, wenn der Zug entweder zum Stillstand gekommen ist oder alle durch den Hebel gesicherten Weichen durchfahren hat. Die Stelle, die der Zug in letzterem Falle überfahren haben muß, bevor die Fahrstraße entriegelt werden darf, wird für jeden Fahrweg vom Betriebsinspektor festgesetzt.*

Auf Bahnhöfen jedoch, wo Weichen durch den Signalhebel oder den Signaldrahtzug verriegelt werden, darf ein Ein- oder Ausfahrtsignal erst dann wieder auf Halt gestellt werden, wenn

- a) der Zug mit Schlußsignal hinter dem Einfahrtsignal am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstande gekommen ist, oder wenn
- b) der Zug mit Schlußsignal alle von dem Ein- oder Ausfahrtsignal abhängigen Weichen durchfahren hat. Die Stelle, die der Zugschluß in diesem Falle erreicht haben muß, bevor das Signal auf Halt gestellt werden darf, wird von dem Betriebsinspektor für jede Fahrstraße bestimmt. Wegen des Verfahrens beim Fehlen des Schlußsignals s. § 30.

Die Stationsvorsteher haben die Weichenwärter alle Vierteljahre auf die genaue Beachtung der Ziffer (7) hinzuweisen.

Vorbefahrt an einem auf Halt stehenden Hauptsignal.

(8) Wenn Hauptsignale nicht auf Fahrt gestellt werden können, weil die Einrichtung versagt oder weil eine Fahrstraße benutzt werden muß, für die Signale nicht gestellt werden können oder

dürfen, so ist der Zug mit Befehl A zur Fahrt zu beauftragen. In dem Befehle sind die Signale, an denen vorüberzufahren ist, genau zu bezeichnen. Der Befehl darf nicht im voraus für mehrere Züge, sondern nur für jeden einzelnen Zug erteilt werden und ist vom Fahrdienstleiter oder in seinem Auftrage von einem anderen Betriebsbeamten auszustellen.

Wenn auf Stationen, die Ausfahrtsignale haben, ausnahmsweise aus einem Gleise ausgefahren werden muß, das kein Ausfahrtsignal hat, soll stets ein Befehl A ausgestellt werden.

Nur für die regelmäßigen Bedienungsfahrten aus den Freiladegleisen in Oldenburg Hbf. nach der Glashütte ist kein Befehl A auszustellen.

Damit erforderlichenfalls der Endstellwerkswärter vom Fahrdienstleiter mit der Ausstellung und Übermittlung des Befehls A beauftragt werden kann — wodurch Zeitverluste vermieden werden können — sind die Endstellwerke sämtlicher Stationen mit Blöcken des Befehls A auszurüsten. Die Weichenwärter der Endstellwerke sind in der Ausstellung des Befehls A zu unterweisen.

Alle anderen schriftlichen Befehle — also mit Ausnahme des Befehls A — hat der Fahrdienstleiter persönlich auszustellen. Damit darf er keinesfalls einen anderen Betriebs- oder sonstigen Beamten beauftragen (siehe auch Zusatzbestimmung zu § 11 (1).)

Der Befehl, an einem auf Halt stehenden Einfahrtsignal vorüberzufahren, darf erst ausgefolgt werden, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist.

Die Befehle können dem Lokomotivführer ohne Mitwirkung des Zugführers ausgehändigt werden.

Hiervon haben die Stationen in allen den Fällen Gebrauch zu machen, in denen sich dadurch die Abfertigung des Zuges beschleunigen läßt, insbesondere also dann, wenn der Packwagen hinten im Zuge läuft und der Zugführer den empfangenen Befehl sonst erst nach vorne zur Lokomotive bringen müßte. Der Zugführer muß aber auch einen Befehl erhalten, der dem Fahrberichte beizufügen ist. Kann ein solcher dem Zugführer ohne Zeitverlust nicht unmittelbar ausgehändigt werden, so sind dem Lokomotivführer beide Ausfertigungen zu übergeben, der eine an den Zugführer sobald wie möglich weitergeben muß.

Prüfung der Fahrstraßen.

(1) Bevor ein Ein- oder Ausfahrtsignal für einen Zug auf Fahrt gestellt und bevor der Auftrag zur Abfahrt eines Zuges (§ 24 (2)) erteilt wird, ist zu prüfen, ob die Fahrstraße frei ist (vgl. § 77 (5)) und ihre Weichen richtig stehen (B.D. § 65 (2)).

Zeit der Prüfung.

Wenn Einfahrtsignale fehlen, hat die Prüfung vor der bevorstehenden Einfahrt eines Zuges zu erfolgen. Steht der Einfahrt ein Hindernis entgegen, so ist der Zug durch Wärtersignale zum Halten zu bringen (B.D. § 65 (3)).

Auf den mit Endstellwerken versehenen Bahnhöfen hat der Fahrdienstleiter zur Verhütung von Gefährdungen des einfahrenden Zuges durch Rangierbewegungen, bevor er dem einen Endstellwerk das Einfahrtsignal freigibt, dem Stellwerk am anderen Bahnhofsende durch Fernsprecher von der bevorstehenden Einfahrt Kenntnis zu geben. Hierdurch wird jedoch der Fahrdienstleiter nicht von der selbständigen Prüfung der Fahrstraße entbunden, soweit dies nicht im einzelnen besonders verfügt ist.

Beistehende
Beamte.

(2) Die Prüfung nach (1) hat der Fahrdienstleiter persönlich vorzunehmen, soweit sie nicht von der Eisenbahndirektion für bestimmt abzugrenzende Bezirke anderen Beamten übertragen ist. Über das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen des Signals verantwortliche Beamte unterrichtet sein (B.D. § 65 (2)).

(3) Der nach § 22 (4) von dem Fahrdienstleiter zu erteilende Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrtsignal auf Fahrt zu stellen, enthält, ohne daß es besonders ausgesprochen werden mußte, für den Signal- (Stellwerk-)wärter die Bestätigung, daß die Prüfung vorgenommen ist, soweit sie dem Fahrdienstleiter selbst obliegt oder soweit die Meldung über die Prüfung durch Dritte an den Fahrdienstleiter zu richten ist (4). Ist die Prüfung in einem bestimmten Bezirke nach (2) dem Signal- (Stellwerk-)wärter übertragen, so hat er sich selbst davon zu überzeugen, daß in seinem Bezirke die Fahrstraße frei ist und die Weichen richtig stehen, bevor er dem Auftrage nachkommt.

(4) Haben bei der Prüfung dritte Beamte mitzuwirken, so muß der Fahrdienstleiter, bevor er den Auftrag zum Stellen des Signals (§ 22 (4)) erteilt, deren Mitteilung abwarten, wenn sie an ihn zu richten ist. Ist die Mitteilung aber unmittelbar an den Signal- (Stellwerk-)wärter zu richten, so hat dieser sie abzuwarten, bevor er das Signal auf Fahrt stellt.

(5) Der Signalarbeiter hat auch dann, wenn ihm ein besonderer Bezirk nach (3) nicht zugewiesen ist, Umschau zu halten, ob kein Fahrhindernis vorliegt, bevor er ein Signal auf Fahrt stellt. Bemerkt er — innerhalb oder außerhalb seines Bezirks — ein Hindernis, so hat er das Signal in der Haltstellung zu belassen. Kann er das Hindernis nicht selbst beseitigen, so hat er den Fahrdienstleiter zu benachrichtigen.

Unterlassen der
Weichenprüfung.

(6) Von der Prüfung der Stellung darf bei den Weichen abgesehen werden, die mit dem Signal derart in Abhängigkeit gebracht sind, daß das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann,

wenn die Weichen richtig stehen, und daß diese verschlossen sind, so lange das Signal auf Fahrt steht (B.D. § 65 (2)).

§ 24.

Einlassen, Ablassen und Durchlassen der Züge.

(1) Die gleichzeitige Einfahrt oder Ein- und Ausfahrt mehrerer Züge darf nur gestattet werden, wenn ihre Fahrten getrennt voneinander verlaufen oder so gesichert sind, daß Gefährdungen nicht eintreten können.

Verbot gleichzeitiger, einander gefährdender Fahrten.

Insbesondere darf bei Kreuzungen dem zweiten Zuge die Einfahrt erst gestattet werden, wenn der erste Zug den Ausfahrweg des zweiten geräumt und seine Geschwindigkeit so weit ermäßigt hat, daß mit Bestimmtheit zu erwarten ist, er werde zum Halten kommen, ohne den Einfahrweg des zweiten Zuges zu berühren. Von dem Betriebsinspektor kann angeordnet werden, daß die Einfahrt für den zweiten Zug erst freigegeben werden darf, wenn der erste Zug vollständig zum Halten gekommen ist.

Auf Kreuzungsstationen eingleisiger Strecken, auf denen die Endweichen an Ort und Stelle mit der Hand, die Signale vom Bahnsteig aus bedient werden, sollen bei Kreuzungen nach Einfahrt des zuerst eingelassenen Zuges die Endweichen erst dann für den zweiten Zug richtig gelegt werden, wenn der Weichenwärter sich davon überzeugt hat, daß der zuerst eingefahrene Zug innerhalb der Merkzeichen zum Stillstand gekommen ist. Steht dagegen Spitze oder Schluß des zuerst eingefahrenen Zuges über Distanz, so hat der Weichenwärter die Weichen nicht umzustellen, sondern zunächst dafür zu sorgen, daß die Distanz frei gemacht wird.

Bei kurzen Zügen, die weit vor dem Distanzpunkt (mindestens etwa 200 m) zu halten haben und sich mit sehr gemäßigter Geschwindigkeit nähern, darf bereits dem zweiten Zuge Einfahrt gegeben werden, wenn der erste noch nicht vollkommen zum Halten gekommen ist. Bei längeren Zügen jedoch, besonders bei Güterzügen, die näher an den Distanzpunkt heranzufahren haben, muß stets erst das vollkommene Halten des zuerst einfahrenden Zuges abgewartet werden, ehe dem zweiten Zuge Einfahrt gegeben wird.

(2) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten von einer Station abfahren (B.D. § 65 (6)). Wo nichts anderes bestimmt ist, ist der Fahrdienstleiter zuständig. Hat ein anderer Beamter den Auftrag zu erteilen, so hat er sich zuvor zu vergewissern, daß der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt. Das Stellen des Ausfahrtsignals auf Fahrt gilt als Zustimmung des Fahrdienstleiters.

Auftrag zur
Abfahrt

Die Bestimmung in § 24 (2) der F.V.: „Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten von einer Station abfahren“, bezieht sich nur auf solche Züge, für die fahrplan-

mäßig oder durch besonderen Befehl ein Aufenthalt auf der beteiligten Station vorgeschrieben ist. Muß ein fahrplanmäßig durchfahrender Zug ausnahmsweise wegen eines die Durchfahrt behindernden Grundes angehalten werden, so darf das Ausfahrtsignal nicht früher auf Fahrt gestellt oder Signal 6 beseitigt werden, als bis der Hinderungsgrund fortgefallen ist und der Weiterfahrt nichts mehr im Wege steht. Der Lokomotivführer ist dann berechtigt, die Fahrstellung des Ausfahrtsignals als Erlaubnis zur Fortsetzung der Fahrt anzusehen. (Vgl. auch § 50 (1) des FV.).

Zeit der Abfahrt. (3) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abfahren (B.D. § 65 (7)).

(4) Züge ohne Personenbeförderung dürfen, wenn nichts anderes bestimmt ist, bis zu 10 Minuten vor der fahrplanmäßigen Zeit abgelassen werden.

Wenn infolge Verspätung eines überholenden Zuges die Überholung nach einer weiter gelegenen Station verlegt wird, so darf der zu überholende Zug, wenn er keine Personenbeförderung hat, von der planmäßigen bis zu der neuen Überholungsstation bis zu 10 Minuten vor der fahrplanmäßigen Zeit des überholenden Zuges abgelassen werden.

Auf sämtlichen Strecken, auf denen alle Schrankenwärter durch Fernsprecher verständigt werden können, dürfen Züge ohne Personenbeförderung auch mehr als 10 Minuten verfrüht abgelassen werden. Wenn es dabei nicht möglich sein sollte, einen einzelnen Wärterposten durch Fernsprecher zu verständigen, so ist der Zug mit Vorsichtsbefehl zu versehen.

Nicht gestattet ist jedoch das vorzeitige Ablassen:

- a) bei dem ersten Zuge einer Strecke mit unterbrochenem Dienste,
- b) wenn dadurch andere Züge aufgehalten würden,
- c) bei unsichtigem Wetter, wenn die Signale nicht deutlich erkennbar sind,
- d) wenn angezeigt worden ist, daß am Fahrgleis des Zuges umfassendere Arbeiten vorgenommen werden,
- e) wenn die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört ist,
- f) wenn sich ein Kleinwagen auf der Strecke befindet und das Gleis noch nicht frei gemeldet ist,
- g) bei den besonders bekannt gemachten Zügen ohne Bahnbewachung. | bei denen sonst bediente Schranken nicht geschlossen werden.

(5) Züge, die zur Postbeförderung benutzt werden, dürfen nur nach Benehmen mit den Postbeamten vorzeitig abgelassen werden.

Abfahrt nach der Stationsuhr. (6) Für die Zeit der Abfahrt ist die Stationsuhr maßgebend. (§ 9 (2) z).

(7) Bevor auf den Strecken, wo das Zugmeldeverfahren ^{Ab- oder Durch-} (§ 13 bis 16) anzuwenden ist, der Auftrag zur Abfahrt oder ^{lassen beim Zug-} durch Stellen der Signale — die Erlaubnis zur Durchfahrt erteilt ^{meldeverfahren.} wird, hat sich der Fahrdienstleiter neben der Erfüllung der Vorschriften in § 23 persönlich davon zu überzeugen,

- a) daß die Rückmeldung des vorausgegangenen Zuges im Zugmeldebuch eingetragen ist — der Beamte darf sich in dieser Beziehung nie auf sein Gedächtnis verlassen —,
- b) daß auf einer Zugmeldestelle der Zug selbst, wenn er anzubieten und anzunehmen war, von der vorliegenden Zugmeldestelle genau in der vorgeschriebenen Form (§ 14) angenommen ist, und
- c) daß — bei eingleisigem Betriebe — der letzte, aus der Gegenrichtung angenommene Zug mit dem Schlußsignal eingetroffen ist.

(8) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgegangene Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist (B.D. § 65 (10)). Die Züge sind durch Vorsichtsbefehl zu verständigen.

(9) Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, hat der zuständige Beamte (2) den Auftrag zur Abfahrt dem Zugführer, und zwar in der Regel persönlich, zu erteilen. Der Auftrag hat zu lauten:

„Abfahren!“

oder, wenn zwei oder mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen: „Zug (Nummer) abfahren!“

Der Ruf „Abfahren!“ fällt weg, wenn der Auftrag zur Abfahrt an den Zugführer und Lokomotivführer durch Befehlsstab erteilt wird; durch bloßes Winken mit der Hand darf der Auftrag zum Abfahren nicht gegeben werden.

(10) Kann der zuständige Beamte dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt nicht persönlich erteilen, so hat er ihn, wenn nicht von dem Betriebsinspektor anderes bestimmt oder die Benutzung des Ausfahrtsignals (13) zugelassen ist, durch einen Betriebsbeamten zu übermitteln. Die Weisung an diesen muß in jedem einzelnen Falle entweder mündlich oder schriftlich, durch Telegraph oder Fernsprecher erteilt werden.

(11) Auf den mit Läutewerken versehenen Strecken darf der Auftrag zur Abfahrt oder die Erlaubnis zur Durchfahrt (7) erst erteilt werden, nachdem der Zug abgeläutet ist (§ 17 (3)).

(12) Wenn im Bezirke des den Auftrag zur Abfahrt erteilenden Beamten ein Ausfahrtsignal vorhanden ist, darf der Auftrag erst erteilt werden, nachdem das Signal auf Fahrt gestellt ist.

Erteilung des Auftrags zur Abfahrt.

Auftrag zur
Abfahrt durch
das Ausfahr-
signal.

(13) Zur Erteilung des Abfahrauftrags an den Zugführer darf das Stellen des Ausfahrsignals auf Fahrt nur mit Genehmigung des Betriebsinspektors benutzt werden. Die Stationen und die Züge, für die dies zugelassen wird, sind dem beteiligten Stations- und Zugpersonal bekanntzugeben.

§ 25.

Außerfahrplanmäßiges Anhalten und Durchlassen von Zügen.

Verpflichtung
zum Anhalten.

(1) Zum Verlegen von Überholungen und Kreuzungen und wenn es die Sicherheit erfordert, dürfen und müssen die Züge jeder Art auch auf Stationen angehalten werden, die fahrplanmäßig durchfahren werden sollen.

(2) Bei Eisenbahnunfällen, Bränden oder sonstiger gemeiner Gefahr dürfen alle Züge zum Aufnehmen oder Absetzen von Ärzten, Rettungsmannschaft, Feuerwehr oder bewaffneter Macht in den Stationen gestellt werden.

Anhalten von
Schnellzügen bei
Verspätungen.

(3) Wegen des außerfahrplanmäßigen Anhaltens von Schnell- und Eilzügen sowie Güterzügen bei Verspätungen s. § 32 (2).

Besondere Ge-
nehmigung in
anderen Fällen.

(4) Abgesehen von den Fällen in (1), (2) und (3) dürfen auf Stationen, wo sie fahrplanmäßig nicht zu halten haben, Güterzüge nur mit Genehmigung des Betriebsinspektors, Personen- und Eilzüge nur mit Genehmigung der Eisenbahndirektion angehalten werden.

Verfahren beim
Anhalten.

(5) Wenn ein Zug auf einer Station außerfahrplanmäßig angehalten werden soll, so ist er in der Regel durch eine rückliegende Haltstation mit Befehl A zu verständigen. Ist dies nicht möglich, so ist nach (6) zu verfahren

oder ist der Zug durch Wärter-
signal zu stellen.

Wegen des Haltens auf Veranlassung des Zugpersonals s. § 52 (5).

(6) Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhofe, den er fahrplanmäßig durchfahren soll (vgl. auch (1) bis (4)), ein Hindernis entgegen, so darf ein Einfahrsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen (B.D. § 65 (4) und für ihn innerhalb des Bahnhofes ein Haltsignal (Ausfahr- oder Wärtersignal) hergestellt ist. Hierauf ist der Zug in die Station einzulassen, um hier die Beseitigung des Hindernisses abzuwarten.

Von dem Stellen des Zuges vor dem Einfahrsignal kann abgesehen werden:

- wenn ein Ausfahrvorsignal für die Fahrstraße des Zuges vorhanden ist,
- wenn im Fahrplan ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist,

c) wenn das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten (5), versehen (B.D. § 65 (4)) und dies der Station, wo der Zug halten soll, telegraphisch mitgeteilt ist,

d) wenn dadurch das Halten schwerer Züge in Steigungen von 1 : 100 und darüber vermieden wird,

e) wenn ein Zug, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 km nicht übersteigt, zur Überholung durch einen nachfolgenden Zug aus dem durchgehenden Hauptgleis abgelenkt werden soll und die Ablenkung durch ein Signal zuverlässig bekanntgegeben werden kann. (Vgl. Zusatzbestimmung § 31 (1)).

Für welche Stationen die Bestimmungen zu d und e zu treffen, bestimmt die Eisenbahndirektion.

(7) Eine fahrplanmäßige Haltstation darf nur von reinen Güterzügen und nur dann durchfahren werden, wenn Güter weder abzusetzen noch aufzunehmen sind. Eine Station, die einen solchen Zug durchfahren lassen will, hat dies der nächsten rückliegenden Haltstation des Zuges mitzuteilen. Diese Station hat dem Zuge durch Befehl A den Auftrag zum Durchfahren zu geben, wenn der Zug dort keine Güter abzusetzen hat (§ 52 (7)).

Durchfahren:
einer
Haltstation.

§ 26.

Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden.

1) Die Stellen, die von Reisenden zu begehen sind, müssen freigehalten und bei Dunkelheit beleuchtet werden.

(2) Es ist darauf zu achten, daß sich die Reisenden in genügender Entfernung von den Gleisen halten und diese nur an den dazu bestimmten Stellen überschreiten.

(3) Solange Gleise von ein- oder aussteigenden Reisenden überschritten werden müssen, sollen die Übergangsstellen von Zügen oder Fahrzeugen nicht berührt werden. Dies ist namentlich auch beim Anfahren und Aufstellen von Zügen zu beachten, die annähernd zu gleicher Zeit ankommen.

Beim Kreuzen zweier Personenzüge soll der zuletzt in den Bahnhof einfahrende Zug an dem im anderen Gleise haltenden Zuge vorbeifahren, wenn letzterer am Hauptbahnsteige angefahren ist. Im anderen Falle, in dem der zuerst eingefahrene Zug am Zwischenbahnsteig hält, darf der zuletzt einfahrende Personenzug nur bis zur Spitze des ersteren vorrücken. In diesem Falle hat der am Zwischenbahnsteig angefahrne Zug die Station zuerst wieder zu verlassen. Der Ort, an dem in beiden Fällen die beiden Lokomotiven zum Halten kommen sollen, ist durch Signal 6b anzuzeigen.

(4) Kann die Bestimmung in 3) nicht eingehalten werden, so müssen die Reisenden durch einen den Fahrzeugen vorausgehenden

Die Züge, die das falsche Gleis befahren sollen, werden angeboten durch die Frage:

„Wird Zug (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?“
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) auf falschem Gleis ag?“
(Name des Fahrdienstleiters),

und angenommen durch die Antwort:

„Zug (Nummer) auf falschem Gleis ja“
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Z (Nummer) auf falschem Gleis ja“
(Name des Fahrdienstleiters),

Die telegraphische Form der Meldungen darf nicht weiter gekürzt werden.

Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen.

Die Meldungen sind den zwischenliegenden Blockstellen bekanntzugeben.

(3) Züge, die das falsche Gleis ausnahmsweise befahren, dürfen einander nur im Abstände der Zugmeldestellen folgen. Sie sind daher von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle zurückzumelden.

Auftrag an
die Züge.

(4) Der Auftrag, das falsche Gleis ausnahmsweise zu befahren, ist dem Zuge durch Befehl A zu erteilen. In dem Befehl ist auch die etwaige Kreuzung mit einem Gegenzuge vorzuschreiben.

Für Schiebelokomotiven, die von einem Punkte der freien Strecke auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn zurückzufahren haben, kann nach Anordnung der Eisenbahndirektion von der Ausstellung des Befehls abgesehen werden.

Den Zügen der Gegenrichtung sind die Kreuzungen mit den auf dem falschen Gleise fahrenden Zügen durch Kreuzungsbefehl vorzuschreiben.

Ungültigkeit
der
Fahrsignale.

(5) Ausfahr-, Block- und Einfahrsignale gelten für die Fahrt auf dem falschen Gleise nicht. Die Ungültigkeit der Ausfahr- und Blocksignale ist in dem nach (4) auszustellenden Befehl A auszusprechen. Die Einfahrt erfolgt nach § 22 (8), nachdem der Zug vor dem Standorte des Einfahrsignals zum Halten gekommen ist (§ 49 (9)).

Vor Drehbrücken in zweigleisigen Strecken, die ausnahmsweise auf dem falschen Gleise befahren werden müssen, haben sämtliche Züge zu halten. Dies hat die einer Drehbrücke vorgelegene Haltstation in dem gemäß Absatz 5 auszustellenden Befehl A ausdrücklich anzuordnen. Die Züge dürfen die Fahrt erst fortsetzen, nachdem der Brückenwärter dem Lokomotivführer einen Befehl A mit dem Vermerk: „Brücke ist ordnungsmäßig geschlossen“ übergeben hat. Solange Fahrten auf falschem Gleise stattfinden, sind die Drehbrücken durch

Signale 6b zu decken. Die Signale sind erst wegzunehmen, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist.

Zweigen aus dem falsch befahrenen Gleise einer zweigleisigen Strecke Anschlußgleise auf freier Strecke ab, so hat die Zugmeldestelle, die einen Zug auf dem falschen Gleise abläßt, sich von der Station, unter deren Verschuß (durch Blockabhängigkeit oder Sicherheitsschloß) die Anschlußweiche liegt, mit dem Telegraphen bestätigen zu lassen, daß die Anschlußweiche ordnungsmäßig verschlossen ist.

(6) Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind womöglich die Schrankenwärter zu verständigen. Kann dies nicht geschehen, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug anzuweisen, so langsam zu fahren, daß die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa am Gleise beschäftigten Arbeiter gewarnt werden können. Die das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Züge haben Signal 15 b zu führen.

Verständigung
der Schranken-
wärter.

(7) Mit der Abfahrt eines das falsche Gleis ausnahmsweise befahrenden Zuges haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Sperrschld.

Strecke gesperrt

B. Zeitweise eingeleisiger Betrieb.

(8) Die Anordnung, daß eine zweigleisige Strecke zeitweise eingeleisig zu betreiben ist, wird von der Eisenbahndirektion getroffen. Dabei werden die näheren Vorschriften erlassen, insbesondere wird auch bestimmt, ob und inwieweit die Fahrsignale für die Fahrten in der falschen Richtung gültig sind. Das beteiligte Stations-, Zug- und Bahnbewachungspersonal ist rechtzeitig zu unterweisen.

(9) Die Vorschriften dieses Paragraphen gelten auch für die Linien mit Streckenblockung. (Zu vgl. auch die besonderen Dienst- anweisungen.)

Verfahren bei Streckensperrungen.

Die aus Anlaß von umfangreicheren Bahnunterhaltungsarbeiten (z. B. Auswechslung des Oberbaues) angeordneten Streckensperrungen haben die Bedeutung, daß in den dafür bekannt gegebenen Zugpausen die gesperrte Strecke von Zügen oder einzeln fahrenden Lokomotiven nicht befahren werden dürfen. Stellt sich das Bedürfnis heraus, in einer solchen Zugpause einen Sonderzug abzulassen, so hat die Station, von der aus der Zug auf die gesperrte Strecke abgelassen werden soll, sich rechtzeitig vorher mit dem Bahnmeister zu verständigen, daß die Sperrung aufgehoben wird und demgemäß in dieser

Pause keine Arbeiten vorgenommen werden dürfen, die die Fahrt des Sonderzuges gefährden könnten.

Nur wenn der Bahnmeister dies ausdrücklich bestätigt hat, darf der Zug abgelassen werden; der Nachbarstation ist beim Anbieten des Zuges mitzuteilen, daß die Streckensperrung im Einverständnis mit dem Bahnmeister aufgehoben ist. Dem Zuge ist Vorsichtsbefehl mitzugeben. —

Beim Ablassen von handbewegten Wagen und Draisinen auf gesperrte Strecken sind die in Abschnitt 7 vorgeschriebenen Meldungen und Sicherheitsmaßregeln in demselben Umfang auszuführen, als wenn die Strecke nicht schon gesperrt wäre.

Bei Anträgen auf Streckensperrungen zwischen den planmäßigen Zügen ist stets der Eingang des die Sperrung anordnenden Telegramms abzuwarten, bevor mit Arbeiten, die den Lauf der Züge stören oder gefährden könnten, begonnen wird. Die Streckensperrungen sind stets so frühzeitig zu beantragen, daß deren Anordnung bereits am Tage vor Eintritt der Sperrung sämtlichen beteiligten Dienststellen bekannt gegeben werden kann.

Die aus Anlaß von größeren Gleisunterhaltungs- oder Umbauarbeiten erforderlichen Streckensperrungen, die sich auf einen längeren Zeitraum erstrecken und regelmäßig täglich in bestimmten Zugpausen stattfinden, sind in ihrer Zeitdauer nach Möglichkeit dadurch einzuschränken, daß die Arbeiten hintereinander mit möglichster Beschleunigung fertiggestellt werden. Dehnen sich derartige Arbeiten über mehrere Monate aus, so ist vor Beginn des neuen Kalendermonats ein neuer Antrag, die Streckensperrung zu verlängern, zu stellen. Die Verfügung, durch die die Streckensperrung angeordnet wird, haben die Stationen an einer in die Augen fallenden Stelle in der Nähe des Telegraphenapparates anzuschlagen und dort bis zu ihrer Aufhebung zu belassen, außerdem haben sie die Verfügung dem gesamten in Frage kommenden Personal zur Kenntnis zu geben. Ebenso ist das Personal auch von der Verlängerung oder Aufhebung der Streckensperrung zu verständigen. Auch wenn kein neuer Antrag auf Verlängerung vorliegt, gilt die Anordnung der Streckensperrung so lange, bis sie aufgehoben wird.

In den Zugpausen, in denen die Strecke gesperrt ist, ist an den Telegraphenapparaten das Schild

Strecke gesperrt

aufzuhängen.

Fahrten, die auf der freien Strecke endigen.

(1) Soll ein Zug nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und sodann — auf demselben Gleise — zurückkehren, so müssen

- a) die beiden Zugmeldestellen über die Zeit der Abfahrt und der Rückkehr, die Stelle, wo die Einfahrt endigt und — auf zweigleisiger Bahn — über das zu benutzende Gleis unterwiesen sein oder sich untereinander verständigen,
- b) die zu berührenden Blockstellen mit der Weisung benachrichtigt werden, die Fahrt nicht zurückzumelden,
- c) die Schrankenwärter der zu befahrenden Teilstrecke — außer bei Hilfszügen (§ 70) — in Kenntnis gesetzt sein.

(2) Die Zugmeldestelle, von der aus der Zug die Teilstrecke antreten soll, hat, nachdem die Vorbedingungen (1) erfüllt sind, vor der Abfahrt unter Beachtung der Vorschriften über die Zeit des Anbietens (§ 14 (2)) bei der nächsten Zugmeldestelle anzufragen:

„Wird Teilsfahrt (Nummer) angenommen?“
(Name des Fahrdienstleiters),

in telegraphischer Abkürzung:

„Teilsfahrt (Nummer) ag?“
(Name des Fahrdienstleiters).

Die angerufene Stelle antwortet, wenn sie mit dem Ablassen einverstanden ist:

„Teilsfahrt (Nummer) ja“
(Name des Fahrdienstleiters)

(wird telegraphisch nicht abgekürzt).

Hat der Zug auf zweigleisiger Bahn das falsche Gleis zu befahren, so haben die Meldungen zu lauten:

„Wird Teilsfahrt (Nummer) auf falschem Gleis angenommen?“
(Name des Fahrdienstleiters)

in telegraphischer Abkürzung:

„Teilsfahrt (Nummer) auf falschem Gleis ag?“
(Name des Fahrdienstleiters)

und:

„Teilsfahrt (Nummer) auf falschem Gleis ja“
(Name des Fahrdienstleiters)

(wird telegraphisch nicht abgekürzt).

Die telegraphische Form der Meldungen darf nicht weiter gekürzt werden.

Die Meldungen sind in das Zugmeldebuch in der telegraphischen Form einzutragen.

(3) Abgeläutet dürfen die Züge nur dann werden, wenn für die Teilstrecken besondere Läuteeinrichtungen vorhanden sind.

Vorbedingung.

Meldeverfahren.

Abläuten.

Fahrt auf
falschem
Gleis.
Sperrschld.

(4) Wegen der Ungültigkeit der Signale bei der Fahrt in der falschen Richtung einer zweigleisigen Bahn vgl. § 28 (5).

(5) Mit der Abfahrt des Zuges haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Strecke gesperrt

Meldung
der
Rückkunft.

(6) Die Rückkunft des Zuges nach der ersten Zugmeldestelle ist von dieser der anderen Zugmeldestelle und den von dem Zuge berührten Blockstellen zu melden.

Fahrten nach
Anschlüssen.

(7) Für Fahrten nach Gleisanschlüssen auf der freien Strecke werden die erforderlichen ergänzenden Bestimmungen von der Eisenbahndirektion erlassen. Unter besonderen Verhältnissen kann diese für solche Fahrten erleichternde Abweichungen zulassen.

Gültigkeit
bei Strecken-
blockung.

(8) Die vorstehenden Bestimmungen sind auf Linien mit Streckenblockung sinngemäß anzuwenden. (Zu vgl. auch die besonderen Dienstantweisungen.)

§ 30.

Fehlen des Schlußsignals.

(1) Ist ein Zug ohne das Schlußsignal an einem Block- oder Einfahrtsignal vorübergefahren, so darf das Signal nicht auf Halt gestellt (§ 22 (7)), auch darf der Zug nicht zurückgemeldet werden. Es muß zunächst angenommen werden, daß eine Zugtrennung stattgefunden hat.

Verfahren
einer
Blockstelle.

(2) Wird das Fehlen des Schlußsignals auf einer Blockstelle wahrgenommen, so gibt diese durch Telegraph oder Fernsprecher an die vorwärts liegende Zugmeldestelle die Mitteilung:

„Zug (Nummer) ohne Schluß hier durch, darf ein Zug nachfolgen?“

Verfahren
einer Zug-
meldestelle.

(3) Wird das Fehlen des Schlußsignals auf einer Zugmeldestelle wahrgenommen, oder erhält eine Zugmeldestelle die Mitteilung nach (2), so hat der Fahrdienstleiter zu untersuchen, ob es sich wirklich um eine Zugtrennung handelt. Hat nur das Schlußsignal gefehlt, so ist der Zug damit auszurüsten.

Hat der Zug auf der Zugmeldestelle nicht anzuhalten oder nicht angehalten werden können, oder ist das Fehlen des Signals erst bei der Ausfahrt bemerkt worden, so ist die nächste Zugmeldestelle zu benachrichtigen.

Nachholen der
Rückmeldung.

(4) Ist der Zug mit dem Schlußsignal ausgerüstet worden oder ist der abgerissene Zugteil eingebracht, so ist im Falle zu (2) die Meldung der Blockstelle zu beantworten durch:

„Ja, Zug kann nachfolgen.“

Die unterlassene Rückmeldung (1) ist nachzuholen.

Anwendung
bei Strecken-
blockung.

(5) Die vorstehenden Bestimmungen sind auf Linien mit Streckenblockung sinngemäß anzuwenden. (Zu vgl. auch die besonderen Dienstantweisungen.)

§ 31.

Abweichung von der Bahnhoffahrordnung.

(1) Von der Bahnhoffahrordnung (§ 12 (3)) darf nur in Ausnahmefällen unter Verantwortlichkeit des Fahrdienstleiters abgewichen werden (B.D. § 53 (3)). Von einer solchen Abweichung ist das beteiligte Stationspersonal unter Angabe des Zuges und der nunmehr einzuhaltenden Fahrstraße schriftlich, telegraphisch oder durch Fernsprecher zu verständigen. Wenn durch unmittelbare Beaufsichtigung der Weichen- und Signalbedienung Mißverständnisse sicher verhütet werden können, kann die Verständigung auch mündlich erfolgen.

Schnell-, Eil- und Personenzüge, die eine Station planmäßig im grade durchgehenden Hauptgleise zu durchfahren haben, dürfen nur aus ganz besonderen, zwingenden Gründen vom graden Gleis abgelenkt werden. Als ein ausreichender Grund hierfür wird z. B. nicht die Überholung eines Güterzuges angesehen. Um in solchen Fällen die Ablenkung des durchfahrenden Zuges vom grade durchgehenden Hauptgleis zu vermeiden, haben die Fahrdienstleiter rechtzeitig vorher zu überlegen, ob sie den Güterzug noch vor dem durchfahrenden Zuge nach der nächsten Station ablassen können. Ist dies nicht sicher, so muß der Güterzug von vornherein in das ablenkende Gleis eingelassen werden.

Läßt sich in besonderen Fällen die Ablenkung eines durchfahrenden Schnell-, Eil- oder Personenzuges vom grade durchgehenden Gleis nicht vermeiden, oder ist sie wegen des Verkehrs von Sonderzügen ausnahmsweise angeordnet, so hat der Fahrdienstleiter zu veranlassen, daß dem Zuge möglichst durch die letzte vorliegende Haltstation ein Vorsichtsbefehl ausgestellt wird, die Aushändigung muß sich der Fahrdienstleiter durch Telegramm bestätigen lassen. Ist die Aushändigung des Vorsichtsbefehls nicht mehr möglich gewesen, so ist der abzulenkende Zug bei Dunkelheit (d. h. also, sobald die Haupt- und Vorsignale beleuchtet sind) zunächst vor dem Einfahrtsignal zu stellen. Die Vorschriften unter (3) werden hierdurch nicht berührt (vergl. § 49 (8)).

(2) Wenn der Auftrag, ein Signal für eine von der Bahnhoffahrordnung abweichende Fahrstraße auf Fahrt zu stellen, durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels erteilt wird (§ 22 (4)) darf der Signalarbeiter dem Auftrage nur dann nachkommen, wenn er zuvor von der Abweichung nach (1) unterrichtet worden ist. Andernfalls hat er bei dem Fahrdienstleiter anzufragen, ob das Freigeben des Hebels nicht auf einem Irrtum beruht.

Ebenso ist zu verfahren, wenn die Absicht, einen Zug abweichend von der Bahnhoffahrordnung ein- oder ausfahren zu lassen, angekündigt worden ist, trotzdem aber der Hebel für die nach der Bahnhoffahrordnung einzuhaltende oder eine andere Fahrstraße freigegeben wird.

(3) Wenn die in der Regel einzuhaltende Geschwindigkeit in der angeordneten Fahrstraße nicht angewendet werden darf, ist der Zug davon zu benachrichtigen. Kann dies nicht durch ein Signal geschehen, oder ist zu befürchten, daß die Erkennbarkeit des Signals durch die Witterung beeinträchtigt würde, so ist der Zug von der letzten rückliegenden Haltstation mit Vorsichtsbefehl verständigen zu lassen. Sollte dies nicht mehr möglich sein, oder muß der Zug statt in ein durchgehendes in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis eingelassen werden, das nicht in seiner ganzen Ausdehnung frei ist, so ist er zunächst vor dem Einfahrtsignal
| oder durch Wärtersignal
zu stellen.

Einer besonderen Benachrichtigung bedarf es alsdann nicht mehr.

Abwarten von Anschlüssen. Postabfertigung. Verspätungen.

Wartezeit. (1) Wie lange die zur Personenbeförderung dienenden Züge auf Anschlußzüge und Dampfschiffe zu warten haben, und in welchen Fällen verspätete Anschlußzüge nachzuführen sind, ist in den Vorschriften über die Wartezeiten festgesetzt.

Satten von Schnellzügen. Kurswagen. (2) In diesen Vorschriften ist auch bestimmt, wenn Schnell- und Eilzüge sowie Güterzüge ausnahmsweise halten sollen, um bei Zugverspätungen Reisende aufzunehmen oder abzugeben, und wie zu verfahren ist, wenn Kurswagen den Anschluß nicht erreichen.

Postabfertigung. (3) Durch die Postabfertigung darf der fahrplanmäßige Aufenthalt der zur Personenbeförderung dienenden Züge nicht überschritten werden, soweit nicht Ausnahmen von der Eisenbahndirektion zugelassen sind. Auf Kleinbahnzüge und Postfuhrwerke darf nur gewartet werden, wenn dies besonders angeordnet ist.

Übergang der Reisenden ver-späteter Züge. (4) Durch die Lösung der Fahrkarten oder die Behandlung des Gepäcks darf beim Übergange der Reisenden von einem verspäteten Anschlußzuge kein vermehrter Aufenthalt veranlaßt werden. Den Reisenden ist in solchem Falle zu gestatten, auf der nächsten Haltstation mit genügendem Aufenthalte die Fahrkarten nachzulösen und das Gepäck nachbehandeln zu lassen.

Aufenthalts-Verkürzung. (5) Der Aufenthalt verspäteter Züge auf den Stationen ist nach Möglichkeit abzukürzen. Der Aufenthalt verspäteter Personenzüge muß, selbst ohne Rücksicht auf den Postdienst und die Verpflegung der Reisenden gekürzt werden. Die Dauer des abgekürzten Aufenthalts ist von dem Aufsichtsbeamten so früh wie möglich den Postbeamten und sogleich nach Ankunft des Zuges dem Zugführer und den Schaffnern mitzuteilen. Wegen des Ausrufens s. § 52 (2).

(6) Die für Verpflegung und Tränkung vorgesehenen Aufenthalte der Militärzüge dürfen bei Verspätungen bis auf 45 Minuten für die volle Verpflegung und 15 Minuten für die Tränkung gekürzt werden. Eine weitere Kürzung ist außer bei Gefahr im Verzug nur mit Zustimmung des Transportführers zulässig.

Meldung der Zugverspätungen.

(1) Abgesehen von den in (9) erwähnten Fällen ist, soweit keine abweichenden Anordnungen getroffen sind, jede Verspätung eines Zuges von mehr als 10 Minuten von der Zugmeldestelle, wo sie erstmals eintritt, allen Stationen bis zur nächsten Anschlußstation und, soweit erforderlich, auch der Lokomotivwechselstation in der Form: „Z (Nummer) später . . . Min.“ durch Telegraph oder Fernsprecher zu melden. Die letzte Station, die diese Meldung erhält, hat sie in gleicher Weise fortzusetzen, wenn die Verspätung zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt nicht unter 10 Minuten herabgegangen ist. *Meldepflicht.*

Für den Mobilmachungsfall sind wegen der Meldung der Zugverspätungen im Militärfahrplan besondere Bestimmungen getroffen. *Mobilmachung.*

(2) Die nach (1) zur Ab- und Weitergabe verpflichteten Stationen haben die Verspätungsmeldung frühzeitig, s p ä t e s t e n s aber dann zu erstatten, wenn die Abfahrzeit um mehr als 10 Minuten überschritten ist. Kann zu diesem Zeitpunkte die Dauer der Verspätung auch nicht annähernd geschätzt werden, so ist der unter (1) vorgeschriebenen eine v o r l ä u f i g e Meldung in der Form: *Zeit der Meldung.*

„Z (Nummer) mehr als . . . Min. später“ voranzuschicken. *Vorläufige Meldung.*

Auf eingeleitet betriebener Bahn sind die Verspätungen von Zügen, die den Lauf von Sonderzügen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften, der Schnell- und Eilzüge beeinflussen können, ohne Rücksicht auf ihre Dauer den beteiligten Stationen zu melden. Wegen der Meldung von Verspätungen der von Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften benutzten Züge vgl. die besonderen Bestimmungen.

(4) Wenn die gemeldete Verspätung eines Personenzuges um mehr als 10 Minuten, die eines Schnell- oder Eilzuges um mehr als 5 Minuten zu- oder abnimmt, ist dies von der Zugmeldestelle, wo die Änderung eintritt, den folgenden von der Verspätung nach (1) bereits benachrichtigten Stationen zu melden. *Zu- oder Abnahme einer Verspätung.*

(5) Wenn Verspätungen sich auf anschließende Züge übertragen, sind von der Anschlußstation auch die Stationen der Anschlußbahn über die voraussichtliche Verspätung zu verständigen. *Anschlußbahnen.*

(6) Verspätungen der Schnell- und Eilzüge von mehr als 30 Minuten und der Personenzüge von mehr als 60 Minuten *Größere Verspätungen.*

sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, von der ersten Anschlußstation, der sie bekannt werden, alsbald in der Form zu (1) oder (2) an alle folgenden Anschlußstationen und an die Jugendstationen zu melden. Hat eine solche Verspätung zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges auf einer Anschlußstation um mehr als 10 Minuten zu- oder abgenommen, oder ist sie zu dieser Zeit unter die Maße von 30 oder 60 Minuten zurückgegangen, so hat die Anschlußstation dies den folgenden Anschlußstationen und der Endstation mitzuteilen.

Für die Meldung von Schnellzügen, die besonders große Strecken durchlaufen, und für internationale Schnellzüge werden von der Eisenbahndirektion besondere Bestimmungen getroffen.

Verspätung der Militärzüge

(7) Von einer 2 Stunden und mehr betragenden Verspätung eines Militärzugs ist auch der Bahnbevollmächtigte und die Linienkommandantur durch die Zugmeldestelle zu benachrichtigen, wo diese Verspätung eintritt oder zuerst vorausgesehen werden kann.

Wegen der Meldung der Verspätungen der Militärzüge vgl. MTrD. §§ 19. 3 und 48.

Erfundigung nach einer Verspätung.

(8) Eine Station, die im Falle der Verspätung eines Zuges besondere Anordnungen treffen muß, hat sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, rechtzeitig telegraphisch oder durch Fernsprecher nach dem Laufe des Zuges zu erkundigen.

Unterlassen der Meldung.

(9) Die Verspätungen von Zügen ohne Personenbeförderung werden, soweit nichts anderes bestimmt ist oder es sich nicht um Meldungen nach (7) handelt, nicht gemeldet, wenn die Verspätung keinen Einfluß hat auf den Lauf anderer Züge, auf die Weiterverwendung der Lokomotive oder des Zugpersonals.

(10) Von der Verspätung von Zügen, die den Lauf eines anderen Zuges beeinflussen können, ist der Zugführer dieses Zuges und, wenn Lokomotivwechsel oder Anschlüsse in Betracht kommen, auch der Lokomotivführer zu benachrichtigen.

Benachrichtigung der Beamten.

(11) Von der Verspätung von Zügen und der dadurch etwa veranlaßten Änderung in der Reihenfolge ist das beteiligte Stationspersonal zu benachrichtigen. Auch ist, soweit erforderlich, den Post- und Zollbeamten davon Kenntnis zu geben.

(12) Verspätung der Züge mit Personenbeförderung von 15 Minuten und mehr sind den Schalterbeamten mitzuteilen und durch Anschrift an der dafür bestimmten Stelle folgendermaßen bekannt zu machen:

„Der von fahrplanmäßig um Uhr Min. eintreffende Zug wird voraussichtlich Minuten später ankommen.“

Anzuschreiben ist die Verspätung, die beim Eintreffen des Zuges voraussichtlich noch vorhanden sein wird. Die Anschriften sind gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu löschen.

Betriebsstörungen.

(13) Störungen, die den Lauf der Züge außergewöhnlich verzögern oder dazu nötigen, den Betrieb ganz oder teilweise einzu-

stellen, sind außer an die Stellen, denen die gewöhnlichen Verspätungsmeldungen zugehen, an alle die Stellen zu melden, die bei der Regelung des Dienstes mitzuwirken haben. Wegen der Meldungen bei Betriebsstörungen im Mobilmachungsfall vgl. MTrD. §§ 19. 3 u. 48.

Verlegen von Zugkreuzungen.

(1) Eine fahrplanmäßige Kreuzung ist zu verlegen, wenn dadurch verhindert werden kann, daß eine Verspätung sich auf einen entgegenkommenden Zug überträgt, ohne daß der verspätete Zug selbst eine weitere erhebliche Verspätung erlitte.

Voraussetzung.

Bei der Erwägung, ob eine Kreuzung verlegt werden soll, ist der Rang der Züge (§ 5 (7)) zu beachten. Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlußverhältnisse maßgebend.

(2) Zur Verlegung einer Kreuzung durch das Wechseln der in (5) vorgeschriebenen Telegramme darf auch bei Störung des Telegraphen der Fernsprecher nicht verwendet werden. Kreuzungen dürfen daher überhaupt nur verlegt werden, wenn der Telegraph fehlerfrei arbeitet.

Wegen der Benutzung des Fernsprechers zur Verlegung einer Kreuzung vgl. § 10 (2) und 19 (1).

Verlegung bei Störung des Telegraphen.

Wegen der Kreuzung von Zügen auf Nebenstationen ohne eigentliches Kreuzungsgleis vgl. die Vorbemerkungen zum Fahrplambuch.

Wegen der Benutzung des Fernsprechers zu Erkundigungen und Aufklärungen in besonderen Fällen s. § 13 (5).

(3) Die Verpflichtung, über die Verlegung einer Kreuzung zu befinden, liegt der Station ob, wo die Kreuzung nach dem Fahrplane stattfinden mußte.

Zur Verlegung verpflichtete Station.

Muß ein auf einer Station einer eingleisigen Bahn beginnender Zug mit einem Zuge kreuzen, der nach dem Fahrplane vor der Abfahrt des ersteren auf dessen Anfangsstation ankommen soll, so hat die Anfangsstation über die Kreuzung zu befinden.

Müssen Züge, die von einer zweigleisigen nach einer eingleisigen Bahn oder umgekehrt übergehen und die einander fahrplanmäßig auf der zweigleisigen Strecke begegnen sollen, auf der eingleisigen Strecke kreuzen, so hat die Übergangstation die Kreuzung anzuordnen.

Gegenzug

(4) Die zur Verlegung oder Anordnung einer Kreuzung verpflichtete Station hat sich, sobald ihr die Verspätung eines Zuges bekannt geworden ist, die Anlaß geben kann, eine Kreuzung zu verlegen, telegraphisch oder durch Fernsprecher nach dem Laufe des Gegenzugs zu erkundigen. Kann der Gegenzug noch die nächste oder eine weiter gelegene, zum Kreuzen geeignete Station erreichen, ohne den verspäteten Zug ungebührlich aufzuhalten, so hat die

fahrplanmäßige Kreuzungsstation (Anfangsstation, Übergangsstation) die Verlegung der Kreuzung nach der in Aussicht zu nehmenden Station nach (5) oder (6) zu beantragen.

Verlegung
auf die
nächste
Station.

(5) Wird beabsichtigt, eine Kreuzung auf die der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation nächstgelegene, zum Kreuzen geeignete Station zu verlegen, so ist an diese die Anfrage zu richten
„Kann Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (Station, wohin die Kreuzung verlegt werden soll) stattfinden?“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Hat die befragte Station nichts einzuwenden, so erklärt sie ihr Einverständnis durch die Antwort:

„Mit Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (eigene Station) einverstanden.“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Hierauf ordnet die fahrplanmäßige Kreuzungsstation die Verlegung an durch das Telegramm:

„Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) ist nach (neue Kreuzungsstation, voll ausgeschrieben) verlegt.“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Mit der Abnahme dieses Telegramms durch die neue Kreuzungsstation gilt die Kreuzung als verlegt. Das Telegramm geht auch an alle zwischen den beiden Stationen gelegenen Zugfolgstellen. An die letzteren kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Kann die befragte Station die Kreuzung nicht annehmen, so lehnt sie ab durch die Antwort:

„Nein. Kreuzung in (eigene Station) nicht möglich.“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Die Telegramme dürfen nicht weiter gekürzt werden.

In die Zugmeldebücher ist nur das die Verlegung endgültig anordnende Telegramm einzutragen.

Verlegung
auf eine
entferntere
Station.

(6) Wird beabsichtigt, eine Kreuzung auf eine entferntere Station zu verlegen, so sind gleichzeitig mit der für die Verlegung in Aussicht genommenen Station die zwischen dieser und der verlegenden Station gelegenen, zum Kreuzen geeigneten Stationen anzurufen.

Die Anfrage ist zu stellen wie in (5). Kann die befragte Station die Kreuzung annehmen, so wird auch im übrigen nach (5) verfahren. Das die Verlegung anordnende Telegramm geht außer an die mitangerufenen Stationen auch an alle übrigen zwischen der fahrplanmäßigen und der neuen Kreuzungsstation gelegenen Zugfolgstellen. An die letzteren kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Kann die befragte Station die Kreuzung nicht annehmen, so gibt sie an die fahrplanmäßige Kreuzungsstation und die zwischenliegenden, mitangerufenen Stationen das in (5) für die Ablehnung vorgeschriebene Telegramm.

Hierauf hat die der ablehnenden Station nächstliegende Station ohne weitere Aufforderung zu erklären, ob sie ihrerseits die Kreuzung annehmen kann oder nicht, indem sie an die fahrplanmäßige Kreuzungsstation und die dazwischenliegenden, mitangerufenen Stationen je nach der Sachlage das Telegramm gibt:

„Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) kann in (eigene Station) erfolgen.“

(Name des Fahrdienstleiters.)

oder

„Kreuzung auch in (eigene Station) nicht möglich.“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Wurde die Kreuzung durch das letzte Telegramm abgelehnt, so hat die folgende Station in derselben Weise zu erklären, ob sie die Kreuzung annehmen kann oder nicht. Das Verfahren ist in der Richtung gegen die fahrplanmäßige Kreuzungsstation fortzusetzen, bis eine der Stationen die Kreuzung angenommen oder auch die letzte sie abgelehnt hat.

Ist die Kreuzung von einer der Stationen angenommen worden, so ordnet die fahrplanmäßige Kreuzungsstation die Verlegung nach (5) an.

Die Telegramme dürfen nicht weiter gekürzt werden.

In die Zugmeldebücher ist nur das die Verlegung anordnende Telegramm einzutragen.

(7) Die neue Kreuzungsstation hat den Zug, der vor der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation zu kreuzen hat, von der Verlegung durch Kreuzungsbefehl zu verständigen. Hat der verspätete Zug auf der neuen Kreuzungsstation fahrplanmäßig nicht anzuhalten, so ist er zur Entgegennahme des Befehls zu stellen (§ 25 (6)).

Verständigung
der Bilge.

(8) Den Zug, der, ohne den Gegenzug abzuwarten, weiterfahren soll, hat die fahrplanmäßige Kreuzungsstation durch Kreuzungsbefehl zu verständigen (vgl. § 50 (4)). Hat der Zug hier fahrplanmäßig nicht anzuhalten, so ist er zur Entgegennahme des Befehls zu stellen (§ 25 (6)).

(9) Wenn die vereinbarte Kreuzungsverlegung nicht eingehalten werden kann, hat die Station, wohin die Kreuzung verlegt wurde, diese nochmals nach einer weiter vorwärts oder rückwärts gelegenen Station nach dem gleichen Verfahren zu verlegen.

Wiederholte
Verlegung.

(10) Durch die über das Verlegen einer Kreuzung gewechselten Telegramme wird das regelmäßige Zugmeldeverfahren nicht ersetzt.

Zugmelde-
verfahren.

(11) Wird ein Zug, der nach dem Fahrplan oder nach besonderer Ankündigung fahren soll, nicht gefahren und fällt infolge hiervon eine Kreuzung aus, so ist der Gegenzug von der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation durch Kreuzungsbefehl, dessen Bordruck entsprechend abzuändern ist, zu benachrichtigen.

Ausfallen
einer
Kreuzung.

Hat der Gegenzug die fahrplanmäßige Kreuzungsstation zu durchfahren, so ist ihm, falls die Zeit ausreicht, durch

Vermittlung der letzten Haltestation der Ausfall der Kreuzung mitzuteilen. Hat diese Station durch Telegramm gemeldet, daß das Zugpersonal durch Kreuzungsbefehl verständigt ist, so kann von dem Anhalten des Zuges auf der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation abgesehen werden.

Benachrichtigung des Personals.

(12) Vom Verlegen oder Ausfallen einer Kreuzung sind das beteiligte Stationspersonal und, wo Streckenfernsprecher vorhanden, auch die Schrankenwärter zu verständigen.

§ 35.

Verlegen von Überholungen.

Voraussetzung.

(1) Bei der Beurteilung der Frage, ob eine fahrplanmäßige Überholung zu verlegen ist, sind die gleichen Erwägungen maßgebend wie bei der Verlegung einer Kreuzung (§ 34 (1)).

Fernsprecher.

(2) Zur Verlegung einer Überholung kann der Fernsprecher benutzt werden.

Verfahren.

(3) Das Verfahren ist verschieden, je nachdem der zu überholende oder der überholende Zug verspätet ist, je nachdem also die Überholung vor oder hinter der fahrplanmäßigen Überholungsstation zu erfolgen hat.

Verspätung des zu überholenden Zuges.

(4) Ist der zu überholende Zug so verspätet, daß er die fahrplanmäßige Überholungs- oder die Endstation nicht erreichen kann, ohne dem nachfolgenden Zuge eine störende Verspätung zu verursachen, so hat die zum Überholen geeignete Station, von der ab eine Störung des nachfolgenden Zuges zu befürchten ist, den verspäteten Zug zum Zwecke der Überholung, wie in § 25 (6) bestimmt, zurückzuhalten und, wenn nichts anderes angeordnet ist, die Zugfolgestellen bis zur fahrplanmäßigen Überholungsstation in folgender Form zu verständigen:

„Z (Nummer) überholt Z (Nummer) in (eigene Station).“
(Name des Fahrdienstleiters.)

Verspätung des überholenden Zuges.

(5) Ist der überholende Zug so verspätet, daß der zu überholende Zug bei Einhaltung der Überholung eine störende Verspätung erhalten würde, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Verlegung auf die nächste Station.

a) Die fahrplanmäßige Überholungsstation bietet der nächsten, zum Überholen geeigneten Station die Überholung an in der Form:

„Z (Nummer des überholenden Zuges) verspätet, kann Z (Nummer) vorfahren?“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Steht dem kein Hindernis entgegen, so antwortet die befragte Station:

„Ja, Z (Nummer) kann vorfahren.“

(Name des Fahrdienstleiters.)

Mit der Abnahme dieser Meldung gilt die Überholung als verlegt.

Liegen zwischen der verlegenden Station und der annehmenden Überholungsstation noch andere Zugfolgestellen, so sind diese von der verlegenden Station zu benachrichtigen in der Form:

„Z (Nummer) fährt dem Z (Nummer) vor.“
(Name des Fahrdienstleiters.)

In die Zugmeldebücher sind nur die beiden letzten Telegramme einzutragen.

b) Ist die Verspätung des überholenden Zuges so groß, daß der zu überholende Zug noch eine weiter vorwärts gelegene Station erreichen kann, so hat die annehmende Station die Überholung in gleicher Weise der nächsten, zum Überholen geeigneten Station anzutragen, und so fort. Überweisung an andere Stationen.

e) Kann eine Station eine Überholung nicht annehmen, diese auch nicht auf eine folgende Station verlegen, so antwortet sie: Ablehnung.

„Nein, Z (Nummer) dort lassen.“
(Name des Fahrdienstleiters.)

(6) Durch Verfügung der Eisenbahndirektion kann einer Station die Befugnis erteilt werden, Überholungen auch über die nächste zum Überholen geeignete Station hinaus zu verlegen. Verlegung auf eine entferntere Station.

In einem solchen Falle ist sinngemäß nach (5) zu verfahren.

(7) Durch die über das Verlegen einer Überholung gewechselten Meldungen wird das regelmäßige Zugmeldeverfahren nicht ersetzt. Zugmeldeverfahren.

(8) Vom Verlegen einer Überholung ist das beteiligte Stationspersonal zu verständigen. Benachrichtigung des Personals.

3. Abschnitt. Zugbeförderung.

§ 36.

Zugpersonal.

Zugpersonal.

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal (B.D. § 63 (1)). Der Führer eines Triebwagens gilt als Lokomotivführer im Sinne der Fahrdienstvorschriften. Zum Zugbegleitpersonal gehören Zugführer, Packmeister, Schaffner, Wagenwärter, Bremser usw.

Besetzung der Lokomotiven und Triebwagen.

(2) Dampflokomotiven müssen während der Fahrt mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

Ausnahmen, die nur dann zulässig sind, wenn Einrichtung getroffen ist, daß ein Zugbegleitbeamter während der Fahrt leicht zum Führerstande gelangen kann und zu denen die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und des Reichs-Eisenbahnamtes

erforderlich ist, werden von der Eisenbahndirektion bekannt gegeben.

Die Züge der Strecken Bockhorn — Varel, Cloppenburg — Ocholt — Ellenserduhm, Dinklage — Lohns — Wildeshausen, Zwischenahn — Edeweicht dürfen mit einmännig besetzter Lokomotive gefahren werden.

Bei Leerfahrten einmännig besetzter Lokomotiven hat der mitfahrende Beamte als Zugführer zu gelten, er hat daher auch den Fahrbericht zu führen.

Die Besetzung von anderen Lokomotiven und von Triebwagen wird besonders bestimmt (B.D. § 63 (2)).

Begleitende Beamte.

(3) Die Züge, mit Ausnahme von Revisionszügen und einzeln fahrenden Lokomotiven, sind mit mindestens einem begleitenden Beamten zu besetzen (B.D. § 63 (3)).

(4) Das Zugpersonal untersteht während der Fahrt dem Zugführer (B.D. § 63 (4)). Ihm unterstehen während der Fahrt auch solche Zugbegleitbeamte, die mit dem Zuge zur Übernahme oder nach Ableistung des Dienstes bei einem anderen Zuge befördert werden. Sie können daher, soweit es die Dienstdauervorschriften zulassen, in dringenden Fällen zu jeglicher Dienstleistung herangezogen werden. Während des Aufenthalts auf den Stationen untersteht das Zugpersonal dem Vorsteher und Aufsichtsbeamten.

Aufsicht über das Personal.

Bei einzeln fahrenden Lokomotiven gilt der Lokomotivführer als Zugführer (B.D. § 63 (7)).

Dasselbe gilt für Revisionszüge ohne zugführende Beamten. Fahren mehrere Lokomotiven vereinigt, so übernimmt der Führer der ersten Lokomotive die Obliegenheiten des Zugführers, der Heizer der letzten Lokomotive die Obliegenheiten des Schlußbremsers.

(5) Der Zugführer hat sich auf der Ausgangs- und auf der Endstation beim Aufsichtsbeamten zu melden. Auf Unterwegsstationen hat er dem Aufsichtsbeamten zur Empfangnahme von Weisungen entgegenzugehen, wenn nicht von der Eisenbahndirektion Ausnahmen zugelassen sind.

(6) Der Zugführer hat sich beim Antritte des Dienstes davon zu überzeugen, daß das Zugpersonal zur Stelle und vollkommen dienstfähig ist und, wenn dies nicht der Fall, dem Aufsichtsbeamten Anzeige zu machen.

(7) Jeder zu- und abgehende Packmeister, Schaffner, Wagenwärter und Bremser hat sich beim Zugführer an- und abzumelden.

(8) Während der Dauer des Dienstes, also auch während des Aufenthalts auf den Stationen, darf das Personal den Zug nur mit Erlaubnis des Aufsichtsbeamten und mit Vorwissen des Zugführers verlassen. Auf der Lokomotive muß jedoch der Führer oder Heizer und beim Zuge mindestens der Zugführer oder ein Schaffner oder Bremser zurückbleiben.

Verlassen des Zuges.

(9) Der Lokomotivführer hat die zu befahrende Strecke mit ihren Signalen und Wegeschränken, den Zug und die Zugsignale zu beobachten. Er hat darauf zu achten, ob die zu befahrenden Gleise frei, die Weichen, Gleissperren, Drehscheiben und Schiebebühnen für die Zug- oder Rangierfahrt richtig gestellt sind, und ob bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Merkzeichen hinaussteht oder einem Fahrwege sich in gefahrdrohender Weise nähert.

Der Lokomotivheizer hat sich an der Beobachtung der Signale und der Gleise zu beteiligen. Insbesondere hat er bei der Abfahrt und in Krümmungen auf die Schlußsignale zu achten (vgl. § 50 (6)). Außergewöhnliche Wahrnehmungen hat er dem Lokomotivführer zu melden.

Der Zugführer hat den Zug, die gesamte Handhabung des Dienstes beim Zuge und die Befolgung der Signale zu beaufsichtigen. Er hat für die Aufrechterhaltung der Ordnung beim Zuge und für die Sicherheit des Wagenzuges zu sorgen. Er hat möglichst oft sich von dem Zustande des Zuges zu überzeugen und, solange ihm dies seine sonstigen Dienstgeschäfte gestatten, auf die Signale und Wegeschränken zu achten.

§ 37.

Streckenkenntnis des Lokomotivführers und des Zugführers.

Lokomotivführer.

(1) Der Lokomotivführer muß die zu befahrende Strecke kennen. Als streckenkundig gilt ein Führer, wenn er die von der Eisenbahndirektion vorzuschreibenden Bedingungen erfüllt und schriftlich erklärt hat, daß er die Strecke kenne.

Ein Lokomotivführer gilt als streckenkundig, wenn er auf der Strecke in jeder Richtung bei Tag und bei Nacht mindestens eine Belehrungsfahrt unter Leitung eines streckenkundigen Lokomotivführers gemacht hat.

Die Streckenkenntnis gilt als verloren, wenn ein Lokomotivführer eine Strecke länger als 15 Monate nicht befahren hat oder wenn während einer kürzeren Unterbrechung der Fahrten belangreichere Änderungen an der Strecke stattgefunden haben.

(2) Soll ausnahmsweise ein mit der Strecke nicht bekannter Führer fahren, so muß ein streckenkundiger Begleiter — bei Zügen mit Vorspann für die vordere Lokomotive — beigegeben werden.

Wegen der Beigabe streckenkundiger Begleiter für die im Mobilmachungsfall an andere Verwaltungen abzugebenden Lokomotiven ergeht besondere Weisung.

(3) Wird ein Lokomotivbeamter beauftragt, als Führer auf einer Strecke zu fahren, die er nicht kennt, so hat er dies dem nächsten Vorgesetzten zu melden.

Zugführer.

(4) Der Zugführer muß, bevor er auf einer Strecke selbstständig fährt, in jeder Richtung bei Tag und bei Nacht mindestens eine Belehrungsfahrt unter der Leitung eines streckenkundigen Zugführers gemacht haben.

(5) Für den Mobilmachungsfall sind hinsichtlich der Streckenkenntnis des Zugpersonals besondere Bestimmungen getroffen.

§ 38.

Schriftliche Befehle.

Form.

(1) Schriftliche Weisungen an die Züge werden in der Regel durch Befehl A (Allgemeiner Befehl, Anlage 3), Vorsichtsbefehl (Anlage 4),

Kreuzungsbefehl (Anlage 5),

Signalbefehl (Anlage 6)

erteilt. Einer schriftlichen Weisung ist jedoch auch dann Folge zu leisten, wenn sie ohne Verwendung der Befehlmuster ausgestellt ist.

(2) Soweit nichts anderes bestimmt ist, erhält der Zugführer den Befehl von der ausstellenden Station. Er bescheinigt den Empfang auf dem der Station verbleibenden Abschnitte, übergibt dem Lokomotivführer oder, wenn es sich um die Signalisierung eines nachfolgenden Zuges handelt, dem Wagenwärter oder Schlußbremsen den für sie bestimmten Abschnitt, verständigt, soweit erforderlich, das Zugbegleitpersonal mündlich und vermerkt den Befehl im Fahrberichte. (Vgl. auch Zusatzbestimmung zu § 22 (8)).

Behandlung.

Zur Vermeidung unnötiger Aufenthaltsüberschreitungen auf Stationen haben die Zugführer, wenn sie sehen, daß ihnen ein schriftlicher Befehl ausgehändigt werden soll, dem überbringenden Beamten der Station möglichst entgegenzugehen.

Wechselt das Personal, so hat der Zugführer dafür zu sorgen, daß der Befehl an das neue Personal weitergegeben wird.

Der Lokomotivführer hat dem Heizer den Inhalt des erhaltenen Befehls bekanntzugeben und den Befehl bis zu seiner Erledigung im Führerstand sichtbar aufzuhängen.

(3) Die Befehle sind nach Beendigung der Fahrt dem Fahrberichte beizufügen.

Aufbewahrung.

§ 39.

Schmierem, Beleuchten und Heizen der Züge, Versorgen mit Wasser.

(1) Die Wagen sind nach den Vorschriften in Anlage 9 zu schmieren.

Schmierem.

(2) Die Nachtsignale sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, auf der Station anzubringen, wo der Zug zuletzt vor dem Eintritte der Dämmerung hält, und dort durch die Tagssignale zu ersetzen, wo der Zug erstmals hält, nachdem es vollständig hell geworden (vgl. S. D. W. (6)).

Anlage 9.

Beleuchten der Zugsignale.

Die Strecken, wo wegen des Vorhandenseins von Tunneln Nachtsignale auch am Tage zu führen sind (S. D. W. (68)), werden von der Eisenbahndirektion bestimmt. Verantwortlich dafür, daß die Nachtsignale unterwegs rechtzeitig angebracht werden, ist der Zugführer, mitverantwortlich der Lokomotivführer für die Lokomotivsignale.

(3) Die Lampen der Personenwagen sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, auf der Station anzuzünden, wo der Zug vor dem Beginne der Beleuchtungszeit letztmals hält, und sind

Beleuchten der Wagen.

dort zu löschen, wo der Zug nach deren Ablauf erstmals wieder hält.

Wegen der Beleuchtung der Militärzüge vgl. auch M.Tr.D. § 36. 5.

(4) Die zur Personenbeförderung benutzten Wagen sind in Tunneln, bei deren Durchfahung eine länger als eine Minute dauernde vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt, auch am Tage zu beleuchten. Die D-Zugwagen mit Seitengang sind in den Tunneln zu beleuchten, wenn überhaupt eine vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt. Die näheren Bestimmungen sind von der Eisenbahndirektion zu treffen. Verantwortlich dafür, daß der Zug nach (3) und (4) rechtzeitig beleuchtet wird, ist der Zugführer.

Heizen.

(5) Das Heizen der Wagen richtet sich nach den besonderen Bestimmungen.

Besorgen mit Wasser.

(6) Die Wasserbehälter, Flaschen und Kannen der Personenzüge werden in der Regel von den Stationen gefüllt und geleert (§ 92). Erforderlichenfalls hat das Zugbegleitpersonal für Nachfüllung zu sorgen. Ist zu befürchten, daß die Gefäße unterwegs einfrieren, so sind sie vom Zugbegleitpersonal zu entleeren.

§ 40.

Ein- und Aussteigen der Reisenden. Anweisen der Plätze.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen (B.D. § 81 (1)).

(2) Die Reisenden dürfen erst ein- oder aussteigen, nachdem der Zug vollständig zum Stillstande gekommen ist. Versucht trotzdem ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu besteigen, so darf er nur durch Zuruf, nicht aber gewaltsam daran verhindert werden. Von einem solchen Versuche ist dem Aufsichtsbeamten Anzeige zu machen.

Anweisen der Plätze.

(3) Beim Anweisen der Plätze, beim Unterbringen von Frauen, Nichtrauchern und Rauchern u. dgl. sind die einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung zu beachten.

Reisende nach Zielstationen, für die im Zuge Kurswagen vorhanden sind oder während des Verlaufes der Fahrt hinzukommen, sind auf diese Wagen aufmerksam zu machen.

(4) Bemerkt der Zugführer, daß die Plätze zur Unterbringung der Reisenden nicht ausreichen, oder glaubt er, daß im Verlaufe der Fahrt Platzmangel eintreten werde, so hat er es dem Aufsichtsbeamten zu melden.

Schließen der Türen.

(5) Nach dem Ein- und Aussteigen sind die nach außen aufschlagenden Türen an den Längsseiten der Personenzüge zu

schließen. Bei besetzten Personenzügen haben die Zugbegleitbeamten die Türen unter dem höflichen Ruf „in Acht nehmen“ vorsichtig zu schließen. Vor Abfahrt der Personenzüge müssen die nach außen aufschlagenden Türen an den Längsseiten der Personenzüge sämtlich geschlossen und die Verschlüsse in die Schlußstellung, wobei die Griffe wagerecht stehen, gedreht sein.

Der Aufsichtsbeamte hat bei Abfahrt der Züge auf die richtige Stellung der Griffe zu achten und Unregelmäßigkeiten der nächstfolgenden Haltestation telegraphisch oder telephonisch vorzumelden.

(6) Sobald ein ankommender Zug stillsteht, sind die Türen der Wagen, aus denen Reisende aussteigen verlangen, zu öffnen, wenn sie von ihnen nicht selbst geöffnet werden und wenn ohne Gefahr aussteigen werden kann. Ist Gefahr vorhanden, so ist das Aussteigen nach Möglichkeit zu verhindern. Dies hat besonders dann zu geschehen, wenn vor einer Station gehalten werden muß und zu befürchten ist, daß die Reisenden in der Annahme, daß die Station erreicht sei, den Zug verlassen.

Öffnen der Türen.

(7) Kommen Personenzüge an einer Stelle zum Halten, wo das Ein- oder Aussteigen schwierig ist, so sind die Reisenden zur Vorsicht zu mahnen und ist ihnen Hilfe zu leisten.

Erschwertes Ein- u. Aussteigen.

(8) Personen, denen die Benutzung von Güterzügen ausnahmsweise gestattet worden ist (§ 5 (5)), sind durch einen Beamten über etwa zu überschreitende Gleise zu geleiten.

(9) Wegen des Einsteigens usw. in Militärzüge vgl. M.Tr.D. §§ 45—47.

§ 41.

Freihalten einzelner Abteile und Wagen von Reisenden.

(1) In den zur Personenbeförderung bestimmten, von einer Lokomotive geführten Zügen ist von Reisenden freizuhalten:

a) die vorderste Abteilung des ersten Wagens

Schutzabteil.

1. bei den Zügen, die mit mehr als 40 km, aber höchstens mit 50 km Geschwindigkeit fahren,

bei den Zügen, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit fahren.

2. bei den Zügen, die mit mehr als 50 km, aber höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren, mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind, nicht mehr als 40 Wagenachsen führen und auf zweigleisigen Strecken verkehren, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen;

b) der erste Wagen bei den übrigen mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen.

Schutzwagen.

Im Dienste befindliche Eisenbahn-, Post- und Zollbeamte sowie Begleiter von Leichen und Tieren gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung (B.D. § 57 (1)).

Benutzung der
Aborte.

(2) Ein bei dem Schutzabteil oder im Schutzwagen befindlicher Abort kann von den Reisenden benutzt werden (B.D. § 57 (2)).

Dienstliche
Sonderzüge.

(3) Für dienstliche Sonderzüge gilt die Vorschrift in (1) nicht (B.D. § 57 (3)).

Schlusswagen.

(4) Die am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzugs nach § 88 (6) mitgeführten, nicht an die Bremse angeschlossenen Wagen dürfen

bei Zügen von mehr als 60 km
Geschwindigkeit überhaupt nicht,
bei Zügen von geringerer Ge-
schwindigkeit

nur dann mit Reisenden besetzt werden, wenn sie die nach § 87 (11) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten (B.D. § 56 (7)).

Beschädigte
Wagen.

(5) Wenn Personenwagen unterwegs so beschädigt werden, daß der Aufenthalt darin unangenehm wird, sind sie, wenn möglich, nicht mehr zur Unterbringung von Reisenden zu verwenden.

Bezeichnung und
Verschluß.

(6) Abteile und Wagen, die nicht mit Reisenden besetzt werden dürfen oder bestellt sind, sind zu bezeichnen oder verschlossen zu halten.

§ 42.

Vorbereitung zur Fahrt.

Untersuchung
der Bilge.

(1) Auf der Ausgangsstation hat das Zugbegleitpersonal den Zug zu übernehmen, die einzelnen Wagen genau durchzusehen und zu prüfen, ob die Vorschriften über die Bildung der Züge (6. Abschnitt) eingehalten sind. Mit der Untersuchung muß schon während des Rangierens begonnen werden, wenn die Zeit zwischen der voraussichtlichen Fertigstellung und der Abfahrt des Zuges dazu nicht ausreichen würde.

Der Zugführer hat den übrigen Zugbegleitbeamten die Wagen zur Untersuchung, Beaufsichtigung und Bedienung zuzuteilen und darauf zu halten, daß die Untersuchung mit Sorgfalt ausgeführt wird. Bei Revisionszügen ohne Zugbegleitbeamten liegt die Wartung und Schmierung der Wagen dem Heizer ob.

Auf Unterwegsstationen ist die Untersuchung zu wiederholen, soweit es durch eine Änderung in der Zusammensetzung des Zuges erforderlich wird.

Wegen der Untersuchung der Militärzüge vgl. MTrD. § 46 (2).

Zugsignale.

(2) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß die Zugsignale angebracht sind.

Die Blechkapsel, enthaltend die beim Halten von Zügen auf freier Strecke (§ 58 (3)) zu verwendenden Signalfackeln nebst Stiel und Anzündevorrichtung, hat der Zugführer dem in § 58 (2) bezeichneten Zugbegleitbeamten einzuhändigen.

(3) Der Lokomotivführer hat die Lokomotive vorsichtig und ohne Stoß rechtzeitig an den Zug zu setzen.

Ansehen der
Lokomotive.

Bei Personenzügen mit Luftdruckbremse soll die Zuglokomotive zur Vornahme der Bremsprobe usw. spätestens eine Viertelstunde und, falls diese Lokomotive auch die Wagen mit Dampf vorzuwärmen hat, spätestens eine halbe Stunde (bei kälterem Wetter früher) vor der Abfahrzeit des Zuges zur Stelle sein.

(4) Wenn die Lokomotiven nicht durch die Stationsarbeiter an- und abgekuppelt werden, hat der Heizer und, wenn einem Zuge zwei Lokomotiven vorgelegt werden, der Heizer der hinteren Lokomotive dies zu besorgen. Wegen der Ausführung des Kuppelns vgl. § 89.

(5) Für das Kuppeln der Lokomotive mit dem Zuge ist der Lokomotivführer, für das Kuppeln einer Vorspannlokomotive mit der hinteren Lokomotive der Führer der vorderen Lokomotive verantwortlich; er hat sich von der richtigen Ausführung persönlich zu überzeugen.

(6) Der Lokomotivführer hat dafür zu sorgen, daß die Zugleine, wenn sie anzubringen ist (§ 86 (11)), mit der Dampfpfeife verbunden wird und daß die für die Lokomotive vorgeschriebenen Signale angebracht sind.

Zugleine und
Lokomotivsignale.

(7) Wegen der besonderen Vorbereitungen bei den mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen vgl. § 46 (1) bis (3).

§ 43.

Mitfahren auf der Lokomotive.

(1) Ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren (B.D. § 64).

Zur Mitfahrt auf der Lokomotive sind ohne besonderen Ausweis berechtigt: die Vorgesetzten des Lokomotivpersonals, die Bahnmeister und ihre Vertreter, die Zugbegleitbeamten, wenn es der Dienst erfordert, z. B. bei Leerfahrten zur Übernahme eines Zuges und beim Rangierdienst die beteiligten Mannschaften.

(2) Der Lokomotivführer hat von den Personen, die mitzufahren beabsichtigen, einen Ausweis zu fordern, wenn er nicht bestimmt weiß, daß sie zum Mitfahren berechtigt sind.

(3) Durch Mitfahrende darf sich das Lokomotivpersonal in der Ausübung seines Dienstes nicht stören lassen.

Auch darf es sich durch sie nicht von seinen Plätzen verdrängen lassen.

Besetzung der Bremsen.

Mindestzahl
der Bremsen.

(1) Außer den Bremsen an der Lokomotive und am Tender müssen in den Zügen mindestens so viele Bremsen bedient sein, wie nach § 87 in die Züge eingestellt werden müssen. Für die Besetzung der in einen Militärzug eingestellten Bremsen (§ 87 (12)) gelten im Frieden jedoch die allgemeinen Bestimmungen.

Begriff
der bedienten
Bremsen.

(2) Als bedient gilt eine Bremse, wenn sie

- a) mit einem Beamten (Bremsler) besetzt ist oder
- b) — bei der Gruppenbremse (§ 87 (2) b) — von einem Bremsler mit den Bremsen anderer Wagen oder
- c) — bei der durchgehenden Bremse — von dem Lokomotivführer

in Tätigkeit gesetzt werden kann (B.D. § 55 (1)).

Besetzung.

(3) Zur Bremsbedienung kann das gesamte Zugbegleitpersonal, im Falle dringenden Bedürfnisses auch das im zweiten Satze des § 36 (4) genannte Personal herangezogen werden. Der Zugführer hat den Bremslern die Plätze anzuweisen. Die Schlußbremse (§ 88 (2)) ist mit einem besonders erfahrenen und zuverlässigen Manne zu besetzen. Bei der Anweisung der Plätze sind auch die Bestimmungen in § 87 (11) und in § 88 zu beachten.

(4) Die Bremsler sind tunlichst gleichmäßig zu verteilen. Vorzugsweise sind die Bremsen schwer beladener Wagen zu besetzen. Soweit möglich, sind erhöhte Bremsersitze zu wählen. Wagen mit hochliegenden offenen Sitzen sollen jedoch nur besetzt werden, wenn andere Bremswagen nicht in genügender Anzahl oder nicht an richtiger Stelle vorhanden sind. *Eine am Schlußwagen vorhandene Bremse ist auch dann zu besetzen, wenn eine Schlußbremse nicht vorgeschrieben ist.* (§ 86 (9)).

(5) Wenn der vorderste Wagen eines geschobenen Zuges keine Bremse hat oder der nach § 54 (3) auf diesem Wagen befindliche Beamte dessen Bremse nicht bedienen kann, ist der nächstfolgende Bremswagen zu besetzen.

(6) Die Bremsen von Wagen, in denen explosive Gegenstände versandt werden, und, wenn die Versendung in gewöhnlichen Zügen erfolgt, auch die Bremsen des vorhergehenden und des folgenden Wagens dürfen nicht besetzt werden.

(7) Bei den Zügen mit durchgehender Bremse hat der Zugführer oder in seiner Vertretung ein anderer Zugbegleitbeamter seinen Platz so einzunehmen, daß er die Bremse in Tätigkeit setzen kann (B.D. § 63 (5)).

Bedienung der Hand- und der Gruppenbremse.

(1) Die Bremsler haben die ihnen zugewiesenen Plätze (§ 44 (3)) einzunehmen, bevor der Zug in Gang gesetzt wird, und dürfen sie nicht verlassen, bevor der Zug hält.

Bei der Ingangsetzung des Zuges hat das Bremspersonal sich davon zu überzeugen, daß alle Wagen folgen.

Verboten ist, während der Fahrt die Wagendächer zu besteigen. Bremsen, die zur Bedienung vom Sitze aus eingerichtet sind, dürfen nicht stehend bedient werden.

Vor Abfahrt von der Zugausgangsstation müssen die Zugbegleitbeamten die Bremsen stets genau nachsehen, die unbesetzten Bremsen ganz lösen und nur solche Bremsen besetzen, von deren guter Wirkung sie sich durch Festdrehen überzeugt haben. Die Zugführer haben bei dieser Prüfung die Bremsler zu beaufsichtigen und namentlich jüngere Bremsler zu unterweisen.

(2) Soweit den Bremslern noch andere Geschäfte zugewiesen sind, haben diese gegenüber der Bremsbedienung zurückzutreten.

(3) Die Bremsler eines Zuges müssen sich während der ganzen Dauer der Fahrt an der Bremsbedienung beteiligen. Ein Bremsler darf daher den ihm angewiesenen Platz auch dann nicht verlassen, wenn die Anzahl der besetzten Bremsen die nach § 87 erforderliche Mindestzahl übersteigen sollte.

Auf die Einhaltung dieser Vorschrift haben neben dem Zugführer auch die Aufsichtsbeamten zu achten.

(4) Bei der Durchfahrt durch einen Bahnhof haben sich die Bremsler dem Aufsichtsbeamten bei Tage durch militärischen Gruß, bei Nacht durch Heben der Handlaterne bemerklich zu machen, soweit es ihnen von ihren Plätzen aus möglich ist.

(5) Während der Fahrt hat der Bremsler aufmerksam auf den Zug und auf die Signale zu achten. Auf das Dampfpeifensignal „Achtung“ hat er sich zum Bremsen bereit zu halten. Bei der Fahrt in Steigungen ist mit der Möglichkeit einer Zugtrennung zu rechnen. Der Bremsler muß daher auch hier stets bereit sein, die Bremse anzuziehen.

(6) Die Bremsen sind mäßig anzuziehen, wenn Signal 26 a gegeben wird.

(7) Die Bremsen sind stark anzuziehen, wenn ein Haltsignal oder Signal 26 b gegeben wird.

Die Bremsen dürfen in diesen Fällen erst wieder gelöst werden, wenn der Zug stillsteht oder Signal 27 gegeben wird.

(8) Die Bremsen sind auch ohne Bremsignal je nach Bedürfnis mäßig oder stark anzuziehen:

- a) in Gefällen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit,

Vorsichts-
maßregeln.

Andere Geschäfte.

Beteiligung
an der
Bedienung.Verhalten
während
der FahrtAnziehen
und
lösen.

- b) bei Annäherung an eine Haltstation, um den Zug an der vorgeschriebenen Stelle zum Halten zu bringen,
- c) bei Annäherung an eine Stelle, die langsam befahren werden muß,
- d) wenn es, um eine Gefahr abzuwenden, notwendig ist, die Geschwindigkeit zu vermindern oder den Zug zum Halten zu bringen.

Auch in den Fällen unter a bis c hat der Lokomotivführer das Bremsen durch die Bremsignale zu regeln, wenn er wahrnimmt, daß unrichtig gebremst wird.

(9) Wenn ein von der Lokomotive gezogener Zug gebremst werden muß, sind die hintersten Bremsen zuerst anzuziehen. Wenn ein Zug ohne Lokomotive an der Spitze gebremst werden muß, so hat der vorderste Bremsenführer seine Bremse anzuziehen.

(10) Beim Anziehen und Lösen der Bremsen sollen keine Stöße und Zuckungen im Zuge entstehen.

(11) Die Bremsen dürfen nicht so stark angezogen werden, daß die Räder auf den Schienen schleifen. Insbesondere ist dies beim Durchfahren von Weichen und Gleiskreuzungen zu beachten. Wenn die Räder einer Achse trotzdem schleifen, muß die Bremse ein wenig gelöst und wieder so weit angezogen werden, daß die Räder sich eben noch drehen können.

(12) Schadhafte oder in Ausbesserung begriffene Strecken sollen womöglich nicht mit geschlossenen Bremsen durchfahren werden.

(13) Ist ein Zug in der Wagerechten zum Stillstande gekommen, so sind die Bremsen wieder langsam zu lösen. Wird die Lokomotive oder ein Zugteil abgekuppelt, so müssen die vorderste und die hinterste Bremse des stehenbleibenden Zugteils angezogen werden.

(14) Hält ein Zug in einer Neigung, so müssen die Bremsen angezogen bleiben, bis durch die Signale des Lokomotivführers angezeigt wird, daß der Zug in Bewegung gesetzt werden soll. Dies gilt auch für Stationen, die in der Wagerechten liegen, wenn sich eine Gefällstrecke unmittelbar anschließt. Die letzte Bremse eines in einer Steigung haltenden Zuges muß während des Haltens bewacht bleiben.

Beim Rangieren müssen die Bremsen des stehenbleibenden Zugteils angezogen sein.

Bedienung der durchgehenden Bremse.

(1) Bei der Übernahme des Zuges muß sich der Wagenwärter (wo ein solcher fehlt, der Zugführer) überzeugen, daß

die Handbremsen gelöst und in gutem Zustande sind und daß die Bremsleitung ordnungsmäßig hergestellt ist.

(2) Nach dem Ankuppeln der Lokomotive ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Probe ist zu wiederholen, so oft die Hauptleitung unterbrochen, ein Absperrhahn vorübergehend geschlossen, der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß nur Wagen am Schlusse abgehängt worden wären (B.D. § 61 (4)). Vgl. die besonderen Dienstsanweisungen.

Bei Ausführung der Bremsprobe ist folgendes zu beachten:

A. Die Bremsprobe ist von der führenden Lokomotive aus zu bewirken:

- a) auf der Zugausgangsstation,
- b) beim Vorspannen oder Einspannen einer Lokomotive,
- c) beim Zwischenstellen von Wagen oder beim Ansetzen von Personenwagen oder mehr als 6 an die Bremsleitung angeschlossenen Güterwagenachsen an den Schluß des Zuges.
- d) beim Lokomotivwechsel oder Umsetzen der Lokomotive bei Spitzkehren.

B. Die Bremsprobe ist auszuführen durch Öffnen des Abschlußhahnes am letzten Wagen durch den Wagenwärter und Lösen der Bremsen von der Lokomotive aus:

- a) beim Ausstellen von Wagen,
- b) beim Ansetzen von nicht mehr als 6 Güterwagenachsen oder eines Bahnpostwagens an den Schluß des Zuges.

Für die Ausführung der Bremsprobe sind auf Stationen, wo Wagenmeister oder Wagennachseher Dienst haben, diese verantwortlich; wo Wagenmeister nicht vorhanden sind und in Bremen Hbf., Leer und Osnabrück Hbf. hat der Zugführer die Bremsprobe selbst oder unter seiner Aufsicht durch den Wagenwärter ausführen zu lassen.

Der Aufsichtsbeamte darf den Auftrag zur Abfahrt erst erteilen, nachdem er sich die Gewißheit verschafft hat, daß die Bremsprobe gemacht ist; ebenso ist, auch bei Vorhandensein eines Wagenmeisters, der Zugführer dafür verantwortlich, daß die Abfahrt nicht stattfindet, bevor nicht die erforderliche Bremsprobe gemacht ist.

Schleifen
der Räder.

Schadhafte
Strecken.

Behandlung
beim
Stillstand.

Untersuchung.

Zeichen für die Ausführung der Bremsprobe.

Bei Tage

Bei Dunkelheit

a) Die Bremse ist zu schließen:

Beide Hände sind über dem Kopfe zusammenzuschlagen.



Die Handlaterne ist wiederholt mit der rechten Hand in nach außen gerichtetem Halbkreise zu heben und lotrecht schnell zu senken.



b) Die Bremse ist zu lösen:

Eine Hand ist über dem Kopfe wiederholt im Halbkreise hin- und herzuschwingen.



Die Handlaterne ist über dem Kopfe wiederholt im Halbkreise hin- und herzuschwingen.



Bei langen Zügen und in Gleiskrümmungen muß für eine sichere Übertragung der Signale gesorgt werden. Wagenmeister und Wagennachseher haben dem Aufsichtsbeamten die Beendigung der Bremsprobe — die zur Vermeidung von Zugverspätungen zu beschleunigen ist — stets unaufgefordert und unverzüglich zu melden.

Bei der Fahrt durch die letzte Station vor einer Kopfstation hat sich der Lokomotivführer von der Wirksamkeit der Bremse zu überzeugen.

(3) Der Zugführer hat dem Lokomotivführer mitzuteilen, wie viele Achsen der Zug zählt, wie viele von der Lokomotive aus und wie viele von Hand gebremst werden, ihn auch zu verständigen, wenn Wagen verschiedener Bremssysteme eingeschaltet sind (Vgl. § 61 (18)).

(4) Die durchgehende Bremse wird von dem Lokomotivführer — wenn mit Vorspann gefahren wird, von dem Führer der vorderen Lokomotive — bedient. Wenn die Vorspannlokomotive keine Luftdruckbremse hat, so ist die durchgehende Bremse durch den Führer der zweiten Lokomotive zu bedienen. Der Führer der Vorspannlokomotive hat die Bremssignale mit der Dampfpfeife zu geben. Das Zugbegleitpersonal hat nur in den in (7) und in § 47 erwähnten Fällen einzugreifen.

Die Vorschriften in § 45 (10) bis (12) gelten auch für die durchgehende Bremse.

Bedienung.

(5) Wenn der Lokomotivführer eines nachgeschobenen Zuges die durchgehende Bremse in Tätigkeit setzen will, hat er, um den Führer der Schiebelokomotive aufmerksam zu machen, das Bremsignal (Signal 26b) zu geben. Nachgeschobene Züge.

(6) Befinden sich am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Zuges Wagen mit bedienten Handbremsen (§ 87 (11)), so hat der Lokomotivführer, wenn gebremst werden soll, zuvor das Bremsignal (Signal 26b) zu geben. Handbremsen am Schlusse.

(7) Wenn bei Zügen, die mit durchgehender Bremse gefahren werden, von dem Lokomotivführer das Notsignal gegeben wird, hat das Zugbegleitpersonal zu versuchen, die Bremse von den Wagen aus in Tätigkeit zu setzen und gleichzeitig möglichst rasch die Handbremsen anzuziehen. Zugbegleitpersonal.

(8) Wegen des Verfahrens, das zu beobachten ist, wenn die durchgehende Bremse unterwegs unbrauchbar wird, vgl. § 48 (17). Verfahren.

(9) Bei Zügen von mehr als 60 Wagenachsen darf die durchgehende Bremse nur angewendet werden, wenn es von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet ist. Stärkere Züge.

(10) Die durchgehende Bremse ist auszuschalten und der Zug mit Handbremsen zu fahren, wenn mehr als die nach § 88 (6) zugelassene Anzahl von nicht an die durchgehende Bremse angeschlossenen Wagen mitgeführt wird. Bei Zügen ohne Personenbeförderung ist die durchgehende Bremse der Lokomotive mit der des unmittelbar folgenden Post- und Gepäckwagens zu verbinden, auch wenn im übrigen nur die Handbremsen bedient werden. Die Zugleine ist nach § 86 (11) auch in diesem Falle anzubringen.

§ 47.

Handhabung der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen am Zuge.

(1) Bemerkt ein Zugbegleitbeamter, daß eine Gefahr droht, die es notwendig erscheinen läßt, einen Zug zum Halten zu bringen, so hat er bei Zügen mit durchgehender Bremse diese in Tätigkeit zu setzen. Bei Zügen ohne durchgehende Bremse hat er mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu versuchen, den Lokomotivführer und das übrige Zugbegleitpersonal zu benachrichtigen. Drohende Gefahr.

(2) Bei einer Zugtrennung sind im hinteren Teile sofort alle Bremsen fest anzuziehen. Außerdem ist zu versuchen, das Personal im vorderen Zugteil, insbesondere den Lokomotivführer, aufmerksam zu machen. Solange der abgerissene Teil dem vorderen folgt, darf dem Lokomotivführer kein Haltsignal gegeben und der vordere Zugteil nicht zum Stillstand gebracht werden. Bewegt sich dagegen der abgerissene Teil des Zuges rückwärts, so hat der Lokomotivführer den Zug möglichst Zugtrennung.

schnell zum Halten zu bringen. Trennt sich die Lokomotive vom Zuge, so hat er das Bremssignal zu geben, selbst aber so lange weiterzufahren, bis er sieht, daß der abgerissene Zug still steht.

Wegen der Deckung des abgerissenen Zugteiles siehe § 58 (9).

Entgleisung.

(3) Wenn Wagen in einem Zuge entgleisen, sind die dahinter befindlichen Bremsen fest anzuziehen. Die Bremsen vor den entgleisten Wagen dürfen dagegen nur so weit angezogen werden, daß die Stuppelungen eben noch gespannt bleiben.

Bremsen von den Wagen aus.

(4) Wird die durchgehende Bremse von den Wagen aus in Tätigkeit gesetzt, so hat der Lokomotivführer das Bremsen möglichst zu fördern. Nachdem der Zug zum Stillstande gekommen, ist die Ursache des Bremsens festzustellen. Über die Weiterfahrt bestimmt der Zugführer.

§ 48.

Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nur für Vollspurbahnen.

Grenzen.

(2) Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die

- a) für die einzelnen Lokomotiven festgesetzt sind,
- b) der Stärke der Züge (§ 84, vgl. jedoch (14)) und
- c) der Anzahl der bedienten Bremsachsen (§ 87) entsprechen,
- d) durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken geboten und aus dem Fahrplanbuch zu ersehen sind (B.D. § 66 (1)).

Höchstgeschwindigkeit.

(3) Abgesehen von den vorstehenden und den aus den folgenden Bestimmungen sich ergebenden Einschränkungen ist die größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde:

- a) für Personenzüge
 - 1. ohne durchgehende Bremse 60 km,
 - 2. mit durchgehender Bremse 100 km.

Höhere Geschwindigkeiten können unter besonders günstigen Verhältnissen von der Eisenbahndirektion mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden,
- b) für Güterzüge . . . 45 km, unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Eisenbahndirektion . . . 60 km,

- a) im allgemeinen 30 km,
- b) auf vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper für Personenzüge mit durchgehender Bremse . . . 40 km und mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde . . . 50 km

Auf der Strecke Oldenburg -- Brake höchstzulässige Geschwindigkeit . 50 km (vgl. das Fahrplanbuch)

- c) für Arbeitszüge . . . 45 km,
- d) für einzelne Lokomotiven 50 km, jedoch können von der Eisenbahndirektion größere Geschwindigkeiten bis zu der für die Lokomotive überhaupt zulässigen Grenze gestattet werden,
- e) für Probefahrten unbegrenzt. Für solche Fahrten gelten auch die Beschränkungen unter (4) bis (7) nicht.

(B.D. § 66 (2)).

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Gefällen: In Gefällen.

von	3,0 ‰ (1:333)	120 km,	
"	5,0 " (1:200)	105 " "	
"	7,5 " (1:133)	95 " "	
"	10,0 " (1:100)	85 " "	
"	12,5 " (1: 80)	80 " "	
"	15,0 " (1: 66)	75 " "	
"	17,5 " (1: 57)	70 " "	
"	20,0 " (1: 50)	65 " "	
"	22,5 " (1: 44)	60 " "	
"	25,0 " (1: 40)	55 " "	

von	25,0 ‰ (1:40)	. . . 50 km,
"	30,0 " (1:33)	. . . 40 " "
"	35,0 " (1:28)	. . . 35 " "
"	40,0 " (1:25)	. . . 30 " "

Für Zwischengefälle ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (B.D. § 66 (3)).

(5) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen: In Krümmungen.

vom Halbmesser	1300 m	120 km,
"	1200 "	115 " "
"	1100 "	110 " "
"	1000 "	105 " "
"	900 "	100 " "
"	800 "	95 " "
"	700 "	90 " "
"	600 "	85 " "
"	500 "	80 " "
"	400 "	75 " "
"	300 "	65 " "
"	250 "	60 " "
"	200 "	50 " "
"	180 "	45 " "

vom Halbmesser	200 m	50 km,
"	180 "	45 " "
"	150 "	40 " "
"	120 "	30 " "
"	100 "	25 " "

Für Krümmungen zwischen den vorstehenden ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (B.D. § 66 (4)).

(6) Für fallende und zugleich gekrümmte Bahnstrecken gilt die kleinere der aus (4) und (5) sich ergebenden Geschwindigkeiten (B.D. § 66 (5)).

Fahren mit dem Tender voran.

(7) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 45 km (B.D. § 66 (6)). Diese Beschränkung tritt nicht ein bei Tenderlokomotiven und dann, wenn etwa nur die zweite Lokomotive mit dem Tender voran eingestellt ist.

Geschobene Züge.

(8) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befindet (§ 54), ist

25 km	auf Strecken, wo alle Wegübergänge mit Schranken versehen sind	25 km
	auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen	15 km

(B.D. § 66 (7)).

Nachgeschobene Züge.

(9) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen, wenn sie nachgeschoben werden (§ 55), höchstens mit 60 km Geschwindigkeit fahren.

Besondere Fälle.

(10) Durch den krummen Strang einer Weiche, gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche, durch Gegenkrümmungen, in denen die Gleise ohne Überhöhung verlegt sind, über Drehbrücken und sonstige bewegliche Brücken, auf Strecken, die durch Signal 5 gekennzeichnet sind, dürfen, wenn nicht im einzelnen Falle anderes bestimmt ist, Personenzüge, einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven höchstens mit

45 km	30 km
-------	-------

Militär- und Güterzüge höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren.

Vorsichtsbefehle sind nur dann auszustellen, wenn derart gekennzeichnete Strecken mit einer geringeren Geschwindigkeit als in § 48 (10) angeordnet, befahren werden müssen; in den Vorsichtsbefehlen ist alsdann die zulässige Höchstgeschwindigkeit anzugeben.

In den Anträgen auf Ausstellung von Vorsichtsbefehlen ist anzugeben, wie weit die Geschwindigkeit ermäßigt werden muß.

Wenn Strecken voraussichtlich längere Zeit mit einer geringeren Geschwindigkeit befahren werden müssen, als das Langsamfahrtsignal (Signal 5) fordert und daher die Ausstellung von Vorsichtsbefehlen notwendig wird, ist rechtzeitig von dem

Bahnmeister durch die Hand des Bezirksinspektors an die Eisenbahndirektion zu berichten. Außerdem ist dafür zu sorgen, daß neben Signal 5 zwei Tafeln mit der Aufschrift

Vorsicht km

aufgestellt und bei Dunkelheit beleuchtet werden. Die Tafeln sollen die Lokomotivführer an das Langsamfahren erinnern, die Vorsichtsbefehle sind dann im allgemeinen nur einige Tage hindurch auszustellen.

(11) Sonderzüge, die den Schrankenwärtern nicht nach § 67 (1) angekündigt werden konnten, dürfen nur dann mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, wenn

alle Wegübergänge mit Schranken versehen, Läuterverrichtungen vorhanden sind und

angenommen werden kann, daß die Wegschranken auf das Abläuten des Zuges rechtzeitig geschlossen werden (B.D. § 66 (9)). Die Strecken, wo diese Annahme zutrifft, werden von der Eisenbahndirektion bezeichnet. Es sind dies alle Hauptbahnen.

(12) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die nach § 70 abgelassen werden, ohne daß die Schrankenwärter im Dienste wären oder ohne daß die Zugfolgestellen hätten benachrichtigt werden können, dürfen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren (B.D. § 66 (10)).

Nicht angekündigte Sonderzüge.

Hilfszüge und Hilfslokomotiven

Kürzeste Fahrzeit.

(13) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit bestimmt, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten ist, aber nie unterschritten werden darf (B.D. § 66 (11)).

(14) Auch bei Anwendung der kürzesten Fahrzeit dürfen die in vorstehendem gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen nicht überschritten werden, mit Ausnahme der nach § 84 von der Zugstärke abhängigen, regelmäßigen Höchstgeschwindigkeit, die, wenn es die sonstigen Verhältnisse zulassen, um 10 % gesteigert werden darf (B.D. § 66 (12)).

Demnach dürfen bei Verspätungen: Züge von 45 bis 52 Achsen mit höchstens 88 km,

Züge von 53 bis 60 Achsen mit
höchstens 66 km,
" " 61 bis 80 Achsen mit
höchstens 55 km
Geschwindigkeit fahren.

Wegen Überschreitung der
vorstehenden Achsenzahlen bei
der Verwendung sechsachsiger
Wagen vgl. § 84 (2) zweiten
Absatz.

Verringerung
der fahrplan-
mäßigen Ge-
schwindigkeit.

(15) Wird ein Zug ausnahmsweise durch eine Lokomotive befördert oder wird ihm eine Lokomotive vorgespannt, für die die nach dem Fahrplane vorgesehene Geschwindigkeit zu groß ist, so darf der Zug nur mit der für diese Lokomotive zulässigen größten Geschwindigkeit gefahren werden ((2) a).

(16) Wenn ein Hindernis auf der Bahn bemerkt wird,
beim Fahren durch Ortschaften
und auf Strecken, wo die Aus-
sicht gehindert ist
muß die Geschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen
Weise ermäßigt werden.

Verfagen der
durchgehenden
Bremse.

(17) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt werden, wenn die Bremsen in der nach § 87 erforderlichen Anzahl von Hand bedient werden; andernfalls ist die Geschwindigkeit entsprechend der verminderten Bremsbesetzung zu ermäßigen. Eine Zugleine braucht in solchen Fällen nicht angebracht zu werden (B.D. § 66 (13)).

Dieselbe Bestimmung gilt, wenn die durchgehende Bremse kurz vor der Abfahrt von der Zugausgangsstation unbrauchbar wird.

Einhalten der
Fahrzeiten.

(18) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß der Lokomotivführer die vorgeschriebenen Fahrzeiten einhält. Auf Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit und auf entstehende Verspätungen hat er ihn aufmerksam zu machen. Derartige Unregelmäßigkeiten sind im Fahrberichte zu vermerken.

Verhalten der Züge gegenüber den Signalen.

Vorsignal.

(1) Wenn durch die Stellung eines Vorsignals einem Zuge angezeigt wird, daß am Hauptsignal die Stellung „Halt“ zu erwarten ist, so ist die Geschwindigkeit soweit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann.

Der Zug soll dabei tunlichst nahe an das Hauptsignal vorgezogen werden.

(2) Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden (B.D. § 65 (5)). Wegen der Erteilung des Auftrags s. (10). überfahren
von Signalen.

(3) Ist die Stellung eines Hauptsignals nicht unzweifelhaft zu erkennen, so ist unter allen Umständen vor dem Standorte des Signals zu halten (S.D. AB. (5)).

(4) Ein Zug, der entgegen der Ziffer (2) ein auf „Halt“ stehendes Blocksignal überfahren hat und dahinter zum Halten gekommen ist, muß stehen bleiben, bis der Zugführer sich mit dem Blockwärter mündlich oder durch einen Sprecher darüber verständigt hat, ob der Zug noch ferner halten bleiben oder weiterfahren soll oder ob zwingende Gründe vorliegen, den Zug zurückzusetzen.

(5) Hat ein Zug ein auf „Halt“ stehendes Ein- oder Ausfahrtsignal überfahren, so ist die Weisung des Fahrdienstleiters über das fernere Verhalten einzuholen. Ebenso ist zu verfahren, wenn ein Zug auf einem Bahnhofe oder einer Bahnabzweigung irrtümlich in einen unrichtigen Fahrweg eingelassen worden ist. Bei Gefahr im Verzug ist den Umständen gemäß zu handeln.

(6) Ist ein Zug, der eine Station planmäßig zu durchfahren hat, durch das Einfahrtsignal zum Halten gebracht worden, so muß, wenn das Signal auf Fahrt gestellt wird, mit besonderer Vorsicht und so langsam eingefahren werden, daß der Zug vor einem etwa erscheinenden Haltsignal sicher zum Halten gebracht werden kann (§ 25 (6)). Wo mit der Erlaubnis zur Einfahrt die freie Ausfahrt durch ein Ausfahrtsignal angezeigt wird, entfällt diese Vorschrift. Verhalten vor
Einfahr-
Signalen.

(7) Aus der Fahrstellung des Einfahrtsignals allein darf der Lokomotivführer eines Zuges, der eine Station planmäßig durchfahren soll — trotz der für die Station gültigen Vorschrift in (§ 22 (5)) — nicht schließen, daß auch die Ausfahrt frei ist.

(8) Erhält ein Zug, der eine Station planmäßig auf dem durchgehenden Hauptgleise zu durchfahren hat, ein Signal für Ablenkung, so ist anzunehmen, daß er auf der Station überholt werden soll. Der Zug hat daher in der Station zu halten (vgl. § 31 (1)).

(9) Ein Zug, der das falsche Gleis einer zweigleisigen Strecke ausnahmsweise befahren muß, hat am Standort eines Einfahrtsignals ohne Rücksicht auf dessen Stellung zu halten. Die Einfahrt erfolgt nach (10).

Vorüberfahrt
an einem
Hauptsignal.

(10) Soll ein Zug an einem für ihn gültigen, auf „Halt“ stehenden Hauptsignal vorbeifahren, so wird er zur Vorüberfahrt schriftlich (in der Regel durch Befehl A) ermächtigt.

Ein Zug, der in einem Bahnhof vor einem im Innern des Bahnhofs stehenden Hauptsignal (Wegesignal) außerplanmäßig zum Halten kommt, ist bei seiner Weiterfahrt als „Zug“, nicht als „Rangierabteilung“ zu behandeln. Demnach muß für die Vorbeifahrt an dem auf Halt stehenden Hauptsignal ein schriftlicher Befehl A ausgefertigt werden, wenn nicht etwa nach dem Halten des Zuges Veränderungen in seiner Zusammensetzung vorgenommen und die Zugschlußsignale abgenommen sind.

Ebenso ist zu verfahren, wenn ein zur Abfahrt bereitstehender Zug zunächst innerhalb des Bahnhofs über ein Halt zeigendes Hauptsignal in den vorgelegenen Bahnhofsteil vorrücken soll.

(11) Wenn der schriftliche Befehl zum Vorbeifahren an einem auf „Halt“ stehenden Hauptsignal erst erteilt wird, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist, so kann der Lokomotivführer den Befehl unmittelbar entgegennehmen.

Der Zugführer muß auch einen Befehl erhalten. (Vgl. Zusatzbestimmung zu § 22 (8).)

Wärtersignale
und rotes Licht.

(12) Wenn ein Zug ein Langsamfahrtsignal (Signal 5) erhält, von dem bestimmt bekannt ist, daß es eine langsam zu befahrende Strecke anzeigen und nicht etwa zur Ankündigung eines Haltsignals (Signal 6 b) dienen soll, ist die Geschwindigkeit nach § 48 (10) zu ermäßigen, falls nicht etwa eine noch weitergehende Ermäßigung angeordnet ist.

In allen übrigen Fällen ist beim Erscheinen des Signals 5 die Geschwindigkeit sofort so weit zu ermäßigen, daß der Zug, wenn etwa Signal 6 b erscheinen sollte, vor diesem sicher zum Halten gebracht werden kann.

(13) Wenn einem Zuge der Auftrag zum Halten unvermutet durch ein Wärtersignal (Signal 6a bis d) erteilt wird, sind sofort alle Mittel anzuwenden, ihn zum Halten zu bringen. Ebenso ist zu verfahren, wenn das rote Licht eines Kleinwagens (Signal 24) oder irgend ein anderes rotes Licht erscheint, von dem nicht bekannt ist, daß es für den Zug keine Bedeutung hat.

(14) Wenn der Schein einer Signalfackel (§ 58 (3)) wahrgenommen wird, ist die Geschwindigkeit sofort zu ermäßigen, daß der Zug vor der Fackel zum Halten gebracht werden kann.

Der Zugführer hat darüber zu wachen, daß die Signale vom Lokomotivführer gehörig befolgt werden; Unregelmäßigkeiten sind im Fahrbericht zu melden.

Abfahrt der Züge.

(1) Ohne Auftrag des zuständigen Beamten darf kein Zug von einer Station abfahren (§ 24 (2) und (9)).

(2) Ist ein von dem Standorte des Zuges aus sichtbares Ausfahrtsignal vorhanden, so darf, außer in dem Falle zu § 49 (10), dem Auftrage zur Abfahrt erst nachgekommen werden, wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist.

(3) Das Stellen des Ausfahrtsignals darf vom Zugführer nur dann als Auftrag zur Abfahrt angesehen werden, wenn es von dem Betriebsinspektor angeordnet und die Anordnung dem Zugpersonal bekanntgegeben ist.

(4) Auf eingleisig betriebener Strecke darf kein Zug eine Station, wo er nach dem Fahrplan oder nach besonderer Weisung mit einem anderen Zuge kreuzen soll, vor dem Eintreffen des Gegenzugs verlassen, wenn er nicht durch Kreuzungsbefehl dazu beauftragt ist.

(5) Nachdem der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erhalten hat, muß er sich davon überzeugen, daß die Voraussetzung in (2) erfüllt und daß der Zug zur Fahrt bereit ist. Kann letzteres bei Personenzügen nicht übersehen werden, so haben die Zugbegleitbeamten von hinten angefangen dies durch den Ruf: „Fertig!“ kund zu geben. (Siehe die hinter Ziffer 6 folgende Zusatzbestimmung.)

(6) Wenn nichts anderes angeordnet ist, fordert der Zugführer hierauf die Zugbegleitbeamten durch Signal 28 zum Einnehmen der Plätze auf und erteilt dem Lokomotivführer den Auftrag zur Abfahrt durch Signal 29. Der Lokomotivführer hat sich davon zu überzeugen, daß das Abfahrtsignal von dem Zugführer seines Zuges ausgeht oder wenn es durch den Befehlstab erteilt wird, seinem Zuge gilt. Ist dies der Fall, so hat er den Zug vorsichtig in Bewegung zu setzen, nachdem auch er geprüft hat, ob die Voraussetzung in (2) erfüllt ist. Der Heizer hat, soweit es nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist, zu beobachten, ob alle Wagen folgen.

Bei der Oldenburgischen Staatseisenbahn haben bei Personenzügen die Schaffner, mit dem am weitesten vom Zugführer entfernten beginnend, zum Zeichen, daß alles zur Abfahrt bereit ist, den Ruf „Fertig“ in jedem Falle abzugeben.

Die Reihenfolge der Vorgänge bei Abfahrt von Zügen ist danach folgende:

a) bei Personenzügen:

1) Ruf der Schaffner: „Fertig!“

2) Befehl des zuständigen Stationsbeamten: „Abfahren“,

3) Signal Nr. 28 des Zugführers: „Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen“.

4) Signal Nr. 29 des Zugführers: „Abfahren“.

wenn nicht das Zeichen mit dem Befehlstab gegeben wird.

Auftrag.

Kreuzungsstation.

Prüfung der
Fahrbereitschaft.

Zugangsetzung.

b) bei Güter- und Militärzügen:

- 1) Befehl des zuständigen Stationsbeamten: „Abfahren“.
- 2) Signal Nr. 28 des Zugführers:
„Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen.“
- 3) Signal 27 des Lokomotivführers: „Bremsen lösen.“
- 4) Signal 29 des Zugführers: „Abfahren“.
- 5) Signal 25 des Lokomotivführers vor Ingangsetzung des Zuges: „Achtung“.

Der Lokomotivführer hat darauf zu achten, daß außer dem Ausfahrtsignal auch sonstige für ihn geltende Signale und die vom Zuge zu befahrenden Weichen richtig stehen, andernfalls hat er davor zu halten.

Bei Ausfahrt aus einer Station oder bei Durchfahrt durch eine solche, auf der eine Kreuzung mit einem anderen Zuge stattfindet, hat der Lokomotivführer oder der Heizer sich bei der Vorüberfahrt am Schluß des andern Zuges davon zu überzeugen, daß dieser das Schlußsignal führt, also in ganzer Länge eingefahren ist; außerdem hat der Heizer bei Abfahrt von einer Station zu beobachten, ob dem Zuge Signale nachgegeben werden.

§ 51.

Fahrt der Züge auf der freien Strecke.

Rechtsfahren.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren (B.D. § 53 (1)). Von dieser Vorschrift darf auf der freien Strecke nur abgewichen werden, wenn schriftlicher Auftrag dazu gegeben ist.

Einhalten der Fahrzeit.

(2) Ein Zug, der zur planmäßigen Zeit oder früher abgefahren ist, soll, wenn im Einzelfalle nichts anderes angeordnet ist, bis zur nächsten Haltstation die im Fahrplan angegebene regelmäßige Fahrzeit, ein verspäteter Zug womöglich die kürzeste Fahrzeit (§ 48 (13)) einhalten.

Läuten vor Übergängen.

(3) Vor Wegübergängen ohne Schranken ist die Läutevorrichtung der Lokomotive von der Läutetafel ab in Tätigkeit zu setzen. (B.D. § 58 (2)).

Auf sämtlichen Nebenbahnstrecken ist das Läutewerk der Lokomotive während der Fahrt ununterbrochen in Tätigkeit zu halten.

(4) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, oder können die Abläutesignale nicht gegeben werden, was durch Vorsichtsbefehl bekannt gemacht wird, so ist vorsichtig zu fahren, daß der Zug vor einem etwa auftauchenden Hindernis zum Halten gebracht werden kann. Besondere Vorsicht ist im ersteren Falle dann anzuwenden, wenn der Zug einem kürzere Zeit zuvor abgelassenen Zuge zu folgen hat.

Störung des Telegraphen oder der Läutewerke.

(5) Wird ein Zug durch ein Einfahr- oder ein Hauptsignal der freien Strecke gestellt, so hat bei Zügen ohne durchgehende Bremse der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein im voraus zu bestimmender Zugbeamter sich so aufzustellen, daß er die rückwärts liegende Strecke überblickt. Sollte sich dem haltenden Zuge ein anderer Zug nähern, so muß der Beamte diesem entgegenlaufen und Haltsignale geben.

Stellen durch ein Hauptsignal

Der Lokomotivführer des zum Halten gekommenen Zuges gibt das Achtungssignal.

Der Signal- oder Blockwärter erwidert es zum Zeichen des Verständnisses mit dem Hornrufe „Warten“ (— — — — —) und erinnert die zuständige Stelle an das Freigeben des Signals.

Wo ein Signalwärter nicht vorhanden ist oder das Signalarhorn nicht angewendet werden kann, bestimmt die Eisenbahndirektion, wie die Verständigung zu erfolgen hat.

Bleibt das Achtungssignal unerwidert, so hat der Lokomotivführer es zu wiederholen. Wird es auch hierauf nicht beantwortet, so hat der Zugführer die Ursache zu ermitteln.

Unter besonderen Verhältnissen können von der Eisenbahndirektion abweichende Bestimmungen getroffen werden. Auf den Oldenburgischen Staatsbahnen werden die Hornsignale der Signal- oder Blockwärter, Absatz 3, oder ein Ersatz nach Absatz 4 nicht angewendet.

(6) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus zwingenden Gründen, insbesondere solchen der Sicherheit, zum Halten gebracht werden.

Halten auf freier Strecke.

Etwaige Fahrhindernisse sind so schleunig wie möglich zu beseitigen. Das Anhalten eines Zuges auf freier Strecke zum Aufnehmen oder Absetzen von Personen sowie zum Auf- oder Abladen von Gütern oder Materialien bedarf der ausdrücklichen Genehmigung der Eisenbahndirektion.

Der Lokomotivheizer hat während der Fahrt, namentlich in Krümmungen, den Schluß des Zuges zu beobachten, um sich vom Vorhandensein des letzten Wagens zu überzeugen, auch hat er gelegentlich zu beobachten, ob dem Zuge etwa seitens des Bahnbewachungspersonals Signale nachgegeben werden.

An den Stellen, wo die Tafeln mit der Aufschrift „Pfeifen“ stehen, hat der Lokomotivführer stets ein 8—10 Sekunden anhaltendes Pfeifensignal zu geben.

§ 52.

Ankunft, Aufenthalt und Durchfahrt der Züge auf den Stationen.

Einfahrt.

(1) Auf einer Haltstation soll der Zug an der vorgeschriebenen oder durch Halttafel oder dgl. gekennzeichneten Stelle halten. Keinesfalls darf er über das Ausfahrtsignal, das Signal 6b oder über das Merkzeichen der Ausfahrtsweiche hinausfahren. Wenn abweichend von der Bahnhoffahrrordnung eingefahren werden soll (§ 31), ist besondere Vorsicht anzuwenden.

Beim Einfahren in ein Stumpfgleis ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Zug in jedem Falle zuletzt gezogen werden muß.

Bei den Personenzügen muß der Lokomotivführer darauf achten, daß auch die am Schluß laufenden Personenwagen an den Bahnsteig kommen. Die Stationen haben das einzuladende Eilgut und Gepäck stets so zu lagern, daß der Zug weit genug vorfahren kann.

Der Lokomotivführer darf einen Personenzug, den er nicht an der vorschriftsmäßigen Stelle zum Halten gebracht hat, nicht eigenmächtig wieder in Bewegung setzen, damit bereits im Aussteigen begriffene Reisende nicht gefährdet werden.

Ausrufen.

(2) Bei der Ankunft eines Zuges mit Personenbeförderung sind, wenn von der Eisenbahndirektion keine Ausnahmen angeordnet sind, der Name der Station, die Dauer des Aufenthalts, wenn sie mehr als vier Minuten beträgt, und ein etwaiger Wagenwechsel auszurufen. Wird angeordnet, daß der fahrplanmäßige Aufenthalt abzukürzen ist, so ist die abgekürzte Dauer mit den Worten auszurufen:

„Nur x Minuten Aufenthalt“.

Militärtransport.

(3) Wegen der Behandlung von Militärtransporten während des Aufenthalts auf den Stationen vgl. MTrD. § 46.

Halten auf einer zu durchfahrenden Station.

(4) Inwieweit Schnell- und Eilzüge auf Stationen, die planmäßig durchfahren werden sollen, anzuhalten haben, um bei Zugverspätungen Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, ist in den Vorschriften über die Wartezeiten bestimmt.

(5) Ist eine von einem Zuge planmäßig zu durchfahrende Station auf Veranlassung des Zugpersonals davon benachrichtigt worden, daß der Zug dort ausnahmsweise halten werde, so hat der Zug zu halten, auch wenn der Anlaß dazu inzwischen weggefallen sein sollte.

(6) Ein Zug, für den ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist, hat so langsam einzufahren, daß er an der bestimmten Stelle zum Halten gebracht werden kann, wenn er ein Haltsignal erhält. Halten nach Bedarf.

Vor Abfahrt von der Vorstation haben die Schaffner dem Zugführer zu melden, ob Reisende für die Station, auf der nach Bedarf gehalten wird, im Zuge vorhanden sind, dieser hat danach den Lokomotivführer zu verständigen, bei Ausbleiben der Meldung hat sich der Zugführer bei den Schaffnern zu erkundigen. Ebenfalls hat der Zugführer den Lokomotivführer zu verständigen, wenn Wagen auszustellen sind.

(7) Eine fahrplanmäßige Haltstation darf nur von r e i n e n Gü t e r z ü g e n und nur dann durchfahren werden, wenn Güter weder abzusetzen, noch aufzunehmen sind. Glaubt der Zugführer eines Güterzuges eine Haltstation durchfahren zu können, so hat er deren Einverständnis durch eine rückliegende Station einzuholen. Durchfahrt durch eine Haltstation.

§ 53.

Vorspann.

(1) Ein Zug soll höchstens z w e i arbeitende Lokomotiven an der Spitze führen. Ist es notwendig, vorne mehr Lokomotiven einzustellen, so dürfen sich diese an der Beförderung des Zuges nicht beteiligen.

(2) Die vordere Lokomotive ist die führende. Ihr Führer ist für das Geben der Signale und die Beobachtung der Bahnstrecke und deren Signale vorzugsweise verantwortlich. Wegen Bedienung der Bremsen vgl. § 46 (4). Aufgaben der Lokomotiven.

(3) Der Führer der folgenden Lokomotive, die erforderlichenfalls mit dem Tender voranzufahren darf, hat sich nach dem Führer der vorderen Lokomotive zu richten und auf dessen Signale oder sonstige Mitteilungen zu achten. Ihm liegt außerdem vorzugsweise die Beobachtung des Zuges ob.

(4) Ist unterwegs zu rangieren, so ist die erste Lokomotive in der Regel abzuhängen. Den Auftrag hierzu erteilt der Rangierleiter (§ 75 (2)). Das Abhängen hat unbedingt zu geschehen, wenn Wagen abgestoßen werden sollen. Eine Lokomotive abzuhängen, während der Zug noch im Gange ist, ist untersagt. Rangieren.

(5) Wenn das Bedürfnis des Vorspanns unterwegs eintritt, ist es an die Lokomotivstation zu melden. Vormeldung.

§ 54.

Schieben von Zügen ohne Lokomotive an der Spitze.

(1) Züge ohne führende Lokomotive dürfen geschoben werden:

a) bei langsamer Rückwärtsbewegung der Züge, wenn sie nicht mehr als 50 Wagenachsen stark sind.

- b) bei Arbeits- und dienstlichen Sonderzügen,
 c) bei Zügen nach und von Gruben, gewerblichen Anlagen u. dgl. unter den von der Eisenbahndirektion festgesetzten Bedingungen.

(B.D. § 67 (1)).

Kuppeln der Lokomotive.

(2) Die schiebende Lokomotive muß mit dem Zuge gekuppelt sein. Für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Vorschriften.

Befehung des vordersten Wagens.

(3) Der vorderste Wagen ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen,

der auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, eine weithin tönende Glocke bei sich zu führen und damit vor solchen Übergängen von der Läutetafel ab zu läuten hat (B.D. § 58 (2)).

Kann der Beamte nicht auf dem vordersten Wagen Platz nehmen, so hat er dem Zuge vorauszugehen.

Auf die Signale dieses Beamten hat der Lokomotivführer besonders zu achten.

Geschwindigkeit. Schlußsignal.

(4) Wegen der Höchstgeschwindigkeit geschobener Züge vgl. § 48 (8), wegen des Schlußsignals S.D. AB. (74).

§ 55.

Nachschieben von Zügen.

Fälle des Nachschiebens.

(1) Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen nachgeschoben werden:

- a) bei der Anfahrt in den Stationen,
 b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischen liegenden, schwächer steigenden oder wagerechten Strecken,
 c) in Notfällen überall.

(B.D. § 67 (2)).

Die Strecken, auf denen nach b) nachgeschoben werden darf, werden von der Eisenbahndirektion bekanntgegeben.

Mehrere Schiebelokomotiven.

(2) Mit zwei Lokomotiven darf nur nachgeschoben werden, wenn es von der Eisenbahndirektion angeordnet ist. Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden. (B.D. § 67 (3)).

Zusatz.

(3) Nachschiebende Lokomotiven dürfen mit dem Zuge nicht gekuppelt werden (B.D. § 67 (4)). Zwei nachschiebende Lokomotiven sind dagegen miteinander zu kuppeln.

(4) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden B.D. § 67 (5)).

(5) Die Schiebelokomotive hat sich vor der Abfahrt an den Zug zu setzen. Wenn sie sich angehängt hat, gibt ihr Führer zum Zeichen, daß er zum Schieben bereit ist, das Achtungssignal. Auf das Abfahrtsignal des Zugführers gibt der Führer der vorderen Lokomotive gleichfalls das Achtungssignal. Darauf öffnet der Führer der Schiebelokomotive den Regler so weit, daß diese ohne weiteres mitläuft, sobald sich der Zug in Bewegung setzt, und gibt sodann nochmals das Achtungssignal. Hierauf setzt der Führer der ziehenden Lokomotive den Zug langsam in Bewegung.

(6) Soll das Nachschieben beendet werden, so hat der Führer der Schiebelokomotive das Achtungssignal zu geben und den Regler so allmählich zu schließen, daß der Zug nicht zerreißt. Der Führer hat den weiterfahrenden Zug so lange zu beobachten, bis er sich überzeugt hat, daß keine Zugtrennung eingetreten ist.

(7) Mit Genehmigung der Eisenbahndirektion dürfen einer Schiebelokomotive Wagen bis zu höchstens 6 Achsen angehängt werden. Der letzte solcher Wagen muß eine bediente Bremse haben.

(8) Solange nachgeschoben wird, muß das Zugpersonal die größte Aufmerksamkeit auf den Gang des Zuges und auf die Signale richten, die etwa auf der Strecke oder vom Zuge selbst gegeben werden.

(9) Hat sich eine Schiebelokomotive unbeabsichtigtweise vom Zuge getrennt, so hat sie ihm zu folgen und sich, sobald es ohne Gefahr geschehen kann, vorsichtig wieder anzulegen.

(10) Eine Schiebelokomotive, die dem Zuge nach Beendigung des Nachschiebens folgen soll, kann ihn nur bei einer Zugfolgestelle verlassen und darf ihm nur im Abstände der Zugfolgestellen nachfahren. Eine Schiebelokomotive, die von der freien Strecke aus zurückkehren soll, kann den Zug dagegen an jeder Stelle verlassen. Wo regelmäßig nachgeschoben wird, werden solche Stellen ein für allemal bezeichnet.

Wegen des Haltens einer auf dem falschen Gleise einer zweigleisigen Bahn zurückkehrenden Schiebelokomotive am Standort eines Einfahrtsignals vgl. § 49 (9).

(11) Wegen des Gebens des Bremsignals bei nachgeschobenen, mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen vgl. § 46 (5).

(12) Wegen der Höchstgeschwindigkeit nachgeschobener Züge vgl. § 48 (9), wegen des Schlußsignals S.D. AB. (75).

(13) Für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Vorschriften.

§ 56.

Beförderung von explosiven Gegenständen.

Anlage 10.

Bei der Beförderung von Pulver und anderen explosiven Gegenständen sind die in Anlage 10 enthaltenen Vorschriften zu beachten.

Wegen der Beförderung von explosiven Gegenständen der Militärverwaltung vgl. MTrD. § 54. 4.

§ 57.

Schadhaftwerden von Wagen.

Warmlaufen.

(1) Wagen mit warmgelaufenen Achsen sind nach Anl. 9 (5) bis (8) zu behandeln.

Aussetzen von Wagen.

(2) Werden an Wagen Beschädigungen gefunden, die die Sicherheit des Zuges gefährden können, so hat der Zugführer das Aussetzen beim Aufsichtsbeamten zu beantragen. Bei Meinungsverschiedenheit über die Lauffähigkeit hat der Wagen zurückzubleiben. In solchem Falle ist weitere Entscheidung durch die Station von der Werkstättenverwaltung einzuholen. Wird eine solche Beschädigung erst unterwegs bemerkt, so ist über das etwaige Aussetzen des Wagens auf dem nächsten Bahnhof zu bestimmen.

Wenn Personen-, Gepäck- oder Postwagen unterwegs ausgesetzt werden müssen, hat der Zugführer den Reisenden oder Postbeamten so frühzeitig wie möglich mitzuteilen, auf welcher Station dies geschehen wird. Auch hat er diese Station, wenn möglich, zu benachrichtigen.

(3) Bei der Umladung des Handgepäcks und der Poststücke hat das Zugbegleitpersonal die Reisenden und Postbeamten zu unterstützen.

(4) Wegen des Aussetzens eines mit Militärgut beladenen Wagens vgl. MTrD. § 52. 4.

§ 58.

Halten eines Zuges auf freier Strecke aus besonderem Anlaß.

(1) Wenn ein Zug aus anderem Anlaß, als der Haltstellung eines Hauptsignals, gezwungen wird, auf freier Strecke zu halten, sind die in

(2) bis (5) und (18) | (2), (4), (5) und (18)
vorgesehenen Maßnahmen

und, wenn die von dem Zugführer sofort vorzunehmende Untersuchung nicht bestimmt ergibt, daß binnen 8 Minuten

weitergefahren werden kann, auch die sonstigen, in diesem Paragraphen vorgeschriebenen Maßnahmen

zu treffen.

(2) Bei Zügen ohne durchgehende Bremse hat sich der letzte Bremser, bei Zügen mit durchgehender Bremse ein vom Zugführer im voraus zu bestimmender Zugbeamter so aufzustellen, daß er die rückwärts liegende Strecke übersieht.

Beobachtung der Strecke.

(3) Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter hat dieser Beamte ohne besonderen Auftrag mit einer Signalfackel nach rückwärts zu leuchten, bis der Zug weiterfährt oder nach (6) gedeckt ist.

Signalfackel.

Für Züge, die nur von einem Zugbeamten begleitet werden, hat dieser für die Zugsicherung selbst zu sorgen.

(4) Sollte sich dem haltenden Zuge ein anderer Zug nähern, so muß der Beamte diesem entgegenlaufen und Haltesignale geben.

Haltsignale.

(5) Wo die benachbarten Zugmeldestellen telegraphisch oder durch Fernsprecher benachrichtigt werden können, hat es zu geschehen.

Nachricht an die Zugmeldestellen.

(6) Muß ein Zug voraussichtlich länger als 8 Minuten halten (1), so hat der Zugführer die Deckung durch Wärter- signale zu veranlassen (vgl. S.D. W. 29k, 35).

Deckung.

Müssen auf mehrgleisiger Strecke auch Nachbargleise gesperrt werden, so hat dies zuerst und mit der größten Beschleunigung zu geschehen. Mit der Deckung des Zuges sind womöglich Streckenbeamte und nur wenn solche nicht verfügbar sind, Zugbeamte zu beauftragen. Treffen die letzteren auf Streckenbeamte, so haben sie diesen den Auftrag zu übergeben, selbst aber zum Zuge zurückzukehren.

(7) Fährt der Zug nach Beseitigung des Hindernisses weiter, so sind die hinter ihm angebrachten Wärter- signale (6)

Weiterfahrt.

erst zu entfernen, wenn angenommen werden kann, daß der Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Durch das Abwarten eines zu seiner Deckung ausgeschiedenen Beamten darf die Weiterfahrt des Zuges nicht verzögert werden.

(8) Der weitergefahrene Zug hat auf der nächsten Zugfolgestelle zu halten und das Vorkommnis zu melden.

Liegenbleiben eines Zugteils.

(9) Kann der vordere Teil oder die Lokomotive eines liegengebliebenen Zuges weiterfahren, so darf der Zugführer die Fahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle anordnen. An dem weiterfahrenden Zugteile darf ein **Schlusssignal** nicht angebracht werden. Er hat auf den zwischenliegenden Zugfolgestellen sowie am Stellwerk für das **Einfahrtsignal** der Zugmeldestelle zu halten und sie von der Sachlage zu unterrichten (§ 16 (7)).

Der zurückbleibende Zugteil ist auch auf zweigleisiger Bahn nach beiden Richtungen gemäß (6) zu decken.

In gleicher Weise ist auch bei einer Zugtrennung der auf der Strecke zurückgebliebene Zugteil zu decken.

Anforderung von Hilfe.

(10) Muß auch die Lokomotive liegen bleiben, so hat der Zugführer auf dem kürzesten Wege die nächste Zugmeldestelle zu benachrichtigen und Hilfe anzufordern.

Anlage 17.

Soweit hierzu nicht Streckenfernsprecher benutzt werden können, sind

die mit den Lütewerklinien verbundenen Hilfssignaleinrichtungen (Anlage 17) die in den Gepäckwagen mitgeführten tragbaren Fernsprecher anzuwenden.

(11) Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert worden, so darf sich bis zu deren Eintreffen die Zuglokomotive nicht mehr bewegen, wenn sie dazu nicht von einer benachbarten Zugmeldestelle schriftlich, telegraphisch oder durch Fernsprecher angewiesen worden ist.

(12) Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert worden, so ist der Zug auf zweigleisiger Strecke auch nach vorn

in der Richtung, aus der die Lokomotive zu erwarten ist, im Zweifelsfalle nach beiden Richtungen zu decken.

Nähert sich eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug einem auf freier Strecke liegenden Zuge oder Zugteile, so muß der Lokomotivführer mit besonderer Vorsicht fahren und auf die Bahnwärter zur Entgegennahme etwaiger Mitteilungen achten. An der ihm bezeichneten Stelle hat er zu halten und sich beim Zugführer zur Entgegennahme weiterer Anordnungen zu melden.

(13) Muß ein Zug mit Personenbeförderung längere Zeit auf der Strecke liegen bleiben, so kann der Zugführer den Reisenden das Aussteigen gestatten. Sie sind dabei aufzufordern, sich von den Gleisen zu entfernen und auf das Zeichen zum Wiedereinsteigen der Plätze zu achten.

Aussteigen der Reisenden.

(14) Trifft ein Hilfszug an einer Unfallstelle ein, so ist das Umsteigen der Reisenden zu veranlassen, ihnen hierbei und bei Überführung des Handgepäcks ohne Aufforderung Hilfe zu leisten, für die Umladung des Gepäcks, des Eilguts und der Postsendungen Sorge zu tragen und hierzu das Zugpersonal und die sonstigen verfügbaren Arbeitskräfte heranzuziehen.

Umsteigen.

(15) Für einzelne Bahnstrecken oder Züge können von der Eisenbahndirektion Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zugelassen werden.

Erleichterungen.

(16) Nebenbahnzüge, die auf Hauptbahnen übergehen, sind wie Hauptbahnzüge zu behandeln, wenn nicht nach (15) Erleichterungen zugelassen sind.

(17) Auf Nebenbahnen finden die nach vorstehendem nur für Hauptbahnen gültigen Vorschriften Anwendung, soweit dies besonders angeordnet ist.

(18) Muß ein Militärzug länger als 5 Minuten auf der freien Strecke halten, so hat der Zugführer den Anlaß und die voraussichtliche Dauer des Aufenthalts dem Transportführer mitzuteilen (MTrD. § 46. 8).

Militärzüge.

(19) Wegen des Haltens eines Militärzugs zum Zwecke der Entladung auf freier Strecke im Mobilmachungsfalle vgl. MTrD. § 47. 16 bis 23.

(20) Der Zugführer hat dafür zu sorgen, daß die verbrauchten Signalmittel auf der nächsten geeigneten Station ersetzt werden.

§ 59.

Feuer im Zuge.

Wenn während der Fahrt ein Wagen in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich zum Halten zu bringen und für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen. Sodann ist zu versuchen, das Feuer zu löschen oder wenigstens seine Ausbreitung zu hindern.

§ 60.

Verletzung von Personen.

Wenn Personen bei einem Eisenbahnunfalle verletzt wurden, ist mit Hintansetzung jeder anderen Rücksicht als der auf die Sicherung der Züge für die Verwundeten zu sorgen und zu veranlassen, daß Ärzte und andere Hilfe herbeigeholt werden.

§ 61.

Fahrbericht.

(1) Für alle Züge mit Ausnahme der Übergabezüge hat der Zugführer einen Fahrbericht zu führen (B. § 63 (6)). Zu den Fahrberichten ist, wenn von der Eisenbahndirektion keine Ausnahme vorgeschrieben ist, der Vordruck Anl. 11 zu verwenden. Für Übergabezüge (§ 5 (2)) wird ein Fahrbericht nur geführt, wenn es besonders angeordnet ist. In unserem Bezirk ist für alle Übergabezüge ein Fahrbericht zu führen. Wegen der einzelnen fahrenden Lokomotiven s. (20).

(2) Berührt ein Zug mehrere Eisenbahndirektionsbezirke, so ist für jeden Bezirk ein Teilfahrbericht aufzustellen, es sei denn, daß in einem anschließenden Bezirke nur eine im Mitbetriebe des vorhergehenden Bezirks stehende Strecke befahren wird.

(3) Wechselt der Zugführer eines Zuges innerhalb eines Direktionsbezirks, so hat der ablösende Zugführer den Fahrbericht fortzuführen, wenn nichts anderes bestimmt ist.

(4) Für Pendelzüge können die Fahrberichte eines Tages auf einem Bogen angefertigt werden. Die Eintragungen für die einzelnen Züge sind dann deutlich voneinander zu trennen und mit der Zugnummer zu überschreiben. Außerdem ist die Nummer jedes einzelnen Zuges in der Überschrift anzugeben.

(5) Erstreckt sich die Fahrt eines Zuges über Mitternacht hinaus, so sind beide Tage in Bruchform anzugeben, z. B. 1./2. Juli. Tritt ein Zug nach Mitternacht in einen anderen Eisenbahndirektionsbezirk über, so wird im Teilberichte für den zweiten Bezirk (2) der zweite Tag allein angegeben.

(6) Der Zugführer hat den Fahrbericht vorzubereiten und alle Angaben, die vor dem Abgange des Zuges gemacht werden können, vorher einzutragen.

Anlage 11.

Teilfahrbericht.

Wechsel des
Zugführers.

Pendelzüge.

Dattierung.

Vorbereitung.

(7) In Spalte 0 ist auf Strecken ohne Bahnsteigsperrre die Anzahl der Reisenden in Zu- und Abgang stets einzutragen, auf Strecken mit Bahnsteigsperrre nur an den Zähltagen.

In Spalte 1 sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, nur die Stationen einzutragen, auf denen der Zug hält.

(8) Die Ankunft auf der Endstation und die dort etwa vorhandene Verspätung ist von dem Aufsichtsbeamten in Spalte 2 einzutragen und in Spalte 1 durch Namensunterschrift zu bescheinigen. Im übrigen wird die Spalte 2, wenn nichts anderes bestimmt ist, wie die übrigen Spalten vom Zugführer ausgefüllt.

(9) Als Ankunftszeit gilt der Zeitpunkt, zu dem ein Zug an der bestimmten Stelle zum Halten gekommen ist. Ein Halten vor dieser Stelle gilt als außerfahrplanmäßig, auch wenn es innerhalb der Station erfolgt.

(10) Als Abfahrzeit gilt der Zeitpunkt, zu dem der Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erhält (§ 50 (1)).

(11) In den beiden letzten Unterspalten der Spalte 4 ist die Anzahl der Wagenachsen anzugeben, mit der der Zug von der auf Spalte 1 derselben Zeile genannten Station abfährt. Die Achsen sind nach beladenen und unbeladenen zu trennen. Die Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen, der als Frachtgut laufenden Lokomotiven und Tender gelten stets als beladen. Eine Güterwagenachse gilt nur dann als unbeladen, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. In den beiden ersten Unterspalten der Spalte 4 ist außerdem für jede Station der Zu- und Abgang an Achsen (ohne Trennung nach beladenen und unbeladenen) anzugeben.

(12) In Spalte 5 ist nichts einzutragen.

(13) In Spalte 6 ist die Anzahl der beladenen und der unbeladenen, bedienten Bremsachsen anzugeben. Bezüglich der Trennung der Bremsachsen nach beladenen und unbeladenen gilt Ziffer (11).

(14) In Spalte 7 ist die Verzögerung der Abfahrt, jede sonstige Verspätung und jedes außerfahrplanmäßige Halten kurz, aber klar zu begründen. Über die Ursache von Fahrzeitüberschreitungen hat der Lokomotivführer dem Zugführer Auskunft zu geben.

(15) In dem in (2) erwähnten Falle ist bei der Station, wo die Teilfahrberichte endigen und beginnen, die Ankunfts- und Abfahrzeit und die Ursache der dort etwa entstandenen Verspätung in beiden Fahrberichten anzugeben. Auch ist in der Überschrift die ganze Zugstrecke und daneben die Teilstrecke zu verzeichnen.

(16) Die Spalten 8 bis 13 sind dem Vordrucke gemäß auszufüllen. Bei Pendelzügen (4) müssen die von den einzelnen Zugbeamten durchfahrenen Strecken kenntlich gemacht werden.

Ausfüllung.

Auf Nebenbahnen muß in den Fahrberichten stets der Beamte, der das Schmieren besorgt (also den Wagenwärterdienst versieht) besonders aufgeführt werden, und zwar auch dann, wenn er an anderer Stelle schon als Zugführer, Schaffner oder Heizer aufgeführt ist.

(17) In der Spalte Bemerkungen ist kurz, aber klar zu berichten über:

- a) besondere Vorkommnisse, Unfälle,
- b) Benutzung von Signalfackeln und Knallkapseln (§ 58 (3) u. (6)),
- c) Benutzung der Notbremse vom Zuge aus,
- d) Unregelmäßigkeit in der Bremswirkung,
- e) Verlegung von Kreuzungen und Überholungen,
- f) nicht erreichte und nicht abgewartete Anschlüsse,
- g) Zurücklassen von Wagen wegen ungenügender Zugkraft oder Bremsbesetzung,
- h) Platzmangel und Platzüberfluß in Personenzügen,
- i) Mängel in der Reinigung, Lüftung, Wasserversorgung, Beleuchtung und Heizung der Wagen,
- k) Einziehung von Geldbeträgen für Verunreinigung und Beschädigung von Wagen.

(18) Der Zugführer hat den Lokomotivführer über die im Fahrbericht angegebene Zugbelastung und Bremsbedienung auf dem Laufenden zu halten, ihm auch Einsicht in den Fahrbericht zu gestatten (vgl. auch § 46 (3)).

(19) Der Fahrbericht ist, wenn nichts anderes bestimmt ist, von dem Zugführer auf der Zugendstation und, wenn der Zug mehrere Direktionsbezirke durchläuft (2), auch auf der Unterwegsstation abzuliefern, auf der der Zug nach dem Übergang in einen anderen Bezirk zuerst anhält. Die Stationen haben darüber zu wachen, daß die Berichte regelmäßig abgeliefert werden.

Für die Oldenburgischen Staatsbahnen wird über die Einreichung der Fahrberichte das Nachstehende bestimmt:

Die Fahrberichte müssen spätestens bis 12 Uhr mittags des auf die Fahrt folgenden Tages beim Wagenbureau eingegangen sein.

Die Zugführer, die Oldenburg Hbf. oder Oldenburg Vschbbf. innerhalb dieser Frist erreichen, haben die Fahrberichte in den dort aufgestellten und mit entsprechender Aufschrift versehenen Kasten zu legen.

Vor dem Einwurfe in diesen Kasten ist jeder einzelne Fahrbericht auf der Titelseite, oben in der Ecke rechts, mit dem neben dem Kasten liegenden Tagesstempel zu ver-

Einsicht
durch den
Lokomotiv-
führer
Abgabe der
Berichte.

sehen. Oldenburg Hbf. und Oldenburg Vschbbf. sorgen für die richtige Einstellung des Tagesstempels, sie lassen diese durch den Aufsichtsbeamten jeden Morgen prüfen.

Die Zugführer, die innerhalb der festgesetzten Ablieferungszeit Oldenburg Hbf. oder Oldenburg Vschbbf. nicht erreichen und diejenigen, welche auswärts beheimatet sind, haben die Ablieferung der Fahrberichte auf der Übernachtungsstation so rechtzeitig zu besorgen, daß die Absendung mit dem ersten am andern Morgen nach Oldenburg Hbf. fahrenden Zuge erfolgen kann. Die Einsendung durch die Station erfolgt in diesem Falle unter Streifband oder Briefumschlag an das „Wagenbureau in Oldenburg“. In solchen Fällen hat der annehmende Aufsichtsbeamte in Gegenwart des Zugführers die ihm durch diesen übergebenen Fahrberichte sofort einzeln auf der Titelseite oben in der Ecke rechts mit dem Tagesstempel zu versehen und dafür zu sorgen, daß sie mit den vorgeschriebenen Zügen abgehen.

(20) Für eine einzeln fahrende Lokomotive hat der Lokomotivführer den Fahrbericht nach dem Bordruck Anl. 12 zu führen. Er empfängt den Fahrbericht, worin auch der Fahrplan eingetragen ist, von der Anfangsstation. Die Lokomotivführer haben die beteiligten Fahrdienstleiter gegebenenfalls an die Aushändigung des Fahrberichts zu erinnern. Er hat beim Halten auf den Zugmeldestellen die Ankunfts- und Abfahrzeit vom Aufsichtsbeamten eintragen zu lassen und den Fahrbericht auf der Endstation der Fahrt abzugeben.

Einzel-
fahrende
Lokomotive.

Anlage 12.

Bei Leerfahrten mit einmännig besetzten Lokomotiven hat der mitfahrende Beamte als Zugführer zu gelten, der auch den Fahrbericht führen muß.

(21) Die den Zügen erteilten Befehle oder anderen schriftlichen Weisungen (§ 38) sind den Fahrberichten beizuheften oder anzukleben.

Beifügung
der Befehle.

(22) Die Stationen senden die Fahrberichte täglich gesammelt mit den zugehörigen Befehlen (21) an das Wagenbureau.

Einigung
der Berichte.

§ 62.

Wagenzettel und Zug- und Wagenachskilometernachweise.

Die Zugführer haben über jeden Zug einen Wagenzettel aufzustellen.

Die Vordrucke (J. 9) Anlage 15 sind für Arbeits-, Eilgüter-, Güter- und Viehzüge, die Vordrucke (J. 10) Anlage 16 für D-, Eil-, Personen- und Schnellzüge bestimmt. Sofern bei stärkeren Zügen ein Blatt nicht ausreicht, sind mehrere zu ver-

wenden und die verschiedenen Blätter alsdann mit Blatt I, Blatt II usw. zu bezeichnen.

Bei einem Wechsel der Zugführer sind die Aufschreibungen dem übernehmenden Zugführer zu übergeben, der sie weiterzuführen hat.

In den Wagenzetteln sind alle mit dem Zuge beförderten Wagen in der Reihenfolge ihrer Einstellung einzeln aufzuführen.

In Spalte 1 der Wagenzettel sind bei den Wagen des Staatsbahnwagenverbandes die nachstehend angegebenen, bei den fremden (nicht zum Staatsbahnwagenverbände gehörigen) Wagen, die an den Seitenwänden oder Landträgern angeschriebenen abgekürzten Eigentumsmerkmale einzutragen:

Anschrift an den Wagen	Abkürzung	Anschrift an den Wagen	Abkürzung
Altona	Al	Königsberg (Pr)	Kbg
Augsburg	Au	Ludwigshafen	Lu
Baden	Bad	Magdeburg	Mg
Berlin	Blu	Meckl. Schwerin	Meckl
Breslau	Bsl	Mainz	Mnz
Bromberg	Bbg	München	Mü
Cassel	Cs	Münster (Westf.)	Mst
Cöln	Cö	Nürnberg	Nü
Danzig	Dz	Oldenburg	Old
Elberfeld	Efd	Posen	Psn
Elsaß-Lothringen	Els	Regensburg	Re
Erfurt	Erf	Saarbrücken	Sbr
Essen (Ruhr)	Esn	Sachsen	Sachs
Frankfurt (Main)	Frt	Stettin	Stn
Halle (Saale)	Hl	Württemberg	Würt
Hannover	Hn	Würzburg	Wü
Kattowitz	Kz		

In Spalte 3 sind nur die Hauptgattungszeichen einzutragen; ihre Bedeutung ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung:

Zusammenstellung der Hauptgattungszeichen der Wagen.

Bezeichnung	Bedeutung
A	Personenwagen I. Klasse.
B	„ II. „
C	„ III. „
D	„ IV. „
Post	Postwagen.
P	Gepäckwagen.
	Gemischte zwei- und dreiachsige Wagen werden durch Zusammenstellung der betreffenden Buchstaben bezeichnet, vier- und sechsachsige Wagen durch Wiederholung des letzten Gattungsbuchstabens, z. B.:
	A.B.: Personenwagen I. u. II. Kl. 2- oder 3achsige.
	B.C.: Personenwagen II. u. III. Kl. 2- oder 3achsige.
	A.B.B.: Personenwagen I. u. II. Kl. 4- oder 6achsige,
	A.B.C.C.: Personenwagen I., II. u. III. Kl. 4- oder 6achsige,
	P. Post: Post- und Gepäckwagen.
	I. Hauptgattungszeichen:
G	Zwei- oder dreiachsige bedeckte Güterwagen,
G G	Vierachsige bedeckte Güterwagen.
H	Holzwagen (einzeln).
K	Kalk- oder Salzwagen mit Satteldach und Deckklappen.
N	Bedeckte Güterwagen mit Luftbremse oder -leitung.
N für Sz	Bedeckte Güterwagen mit Luftbremse oder -leitung zur Benutzung in Schnell- und Eilzügen geeignet.
O	Offene Güterwagen mit Wänden von mehr als 0,40 m Höhe.
O O	Vierachsige offene Güterwagen mit Wänden von mehr als 0,40 m Höhe.
R	Offene Wagen von mindestens 9,9 m Länge der Ladefläche mit oder ohne Seitenwände und mit langen hölzernen Rungen (Rungenwagen).
S	Zwei- oder dreiachsige offene Güterwagen mit Wänden bis 0,40 m Höhe oder ohne Wände (Schienen-, aber nicht Arbeitswagen).
S S	Vier- oder mehrachsige offene Güterwagen mit Wänden bis 0,40 m Höhe oder ohne Wände (Schienenwagen).

Bezeichnung	Bedeutung:
V	Bedeckte Viehwagen, welche wegen großer Seitenöffnungen zur Viehversendung besonders geeignet sind.
VO	Offene hochwändige Wagen.
X	Arbeitswagen.
II. Nebengattungszeichen, (zusätzlich zu den Hauptgattungszeichen):	
c	Für offene Wagen von nicht mehr als 15 t Ladegewicht mit hölzernen Wänden mit mindestens 1,30, aber weniger als 1,90 m Höhe (Kokswagen).
e	Mit Lattenwänden und zwei Böden versehen.
f	Bedeckte Wagen mit Ständen für Luxuspferde versehen.
g	Für Ve: Mit Zwischenböden für Gänsebeförderung versehen. Für Ol und Oml: Mit hohen festen Gatterwänden versehen (Gatterwagen).
i	Bedeckte, für den Personenverkehr geeignete Güterwagen mit Plattformen an den Stirnwänden.
k	Mit Kopfwänden versehen, die um einen oberen Zapfen drehbar sind und ein Abstürzen der Ladungen auf Kippvorrichtung gestatten.
l	Für G und N: mindestens 24 qm Ladefläche. Für SS und R: mehr als 12 m Ladelänge. Für die übrigen Gattungen: mindestens 9 m Ladelänge.
m	Für zwei- und dreiachsige Wagen: mindestens 15 t, aber weniger als 20 t Ladegewicht. Für vierachsige Wagen: mindestens 30 t Ladegewicht.
m m	Für zwei- und dreiachsige Wagen: mindestens 20 t Ladegewicht.
n	Für Viehwagen (V, Ve und VO) und Privatwagen: mit Luftbremse oder -leitung.
o	Für X: mit Wänden von mehr als 0,40 m Höhe*).
q	Für O, soweit nicht mit k bezeichnet: mit aushebbarer Kopfwand.
r	Für H: mit eisernen Seitenrungen.
s	Für H: mit Kuppelstangen ausgerüstet.

*) Arbeitswagen mit mehr als 0,40 m hohen Wänden, die für den allgemeinen Verkehr wegen ihres geringen Ladegewichts oder Fassungsraums, oder wegen ihrer Bauart ungeeignet sind, brauchen mit dem Nebengattungszeichen „o“ nicht versehen zu werden.

An Arbeitswagen, bei denen erst durch Aufbordnung eine Wandhöhe von mehr als 0,40 m erreicht wird, ist das Gattungszeichen Xo an den Aufsatzwänden anzubringen.

	Für G und R: Umsetzwagen, d. h. Wagen mit auswechselbaren Radsätzen zum Übergang von deutscher Vollspur auf russische Breitspur und umgekehrt.
t	Mit Trichtern, Boden- und Seitenklappen versehen.
(u)	Für O, S, SS, H und X: unbrauchbar für militärische Fahrzeuge.
w	Für zwei- und dreiachsige Wagen: weniger als 10 t Ladegewicht. Für vierachsige Wagen: weniger als 20 t Ladegewicht. Für X: mit besonderen Einrichtungen zur (Schnellentladung, Aufbordnung usw.).
z	Für G, O und VO: mit gedichteten Seitenwänden und Bodenflächen, oder mit dichtschießenden Klappen vor den Luken, durch die der Wagen zu Getreide- (lose), Glassand-, Torfstreuungen und dergleichen geeignet gemacht ist. Für Ve und Vel: mit Einrichtungen zur Veränderung der Ladefläche. Für H: mit Zinken auf den Wendeschemeln.

In Spalte 7 ist die wirkliche Versandstation, in Spalte 8 die wirkliche Bestimmungsstation nach den Wagenbeklebungungen oder den Begleitpapieren anzugeben.

Die mit Vieh, Eilgut, Seeausfuhrgut beladenen Wagen sind in der Spalte „Bemerkungen“ mit V., E. oder A., die für Postzwecke benutzten Wagen mit „Post“ zu bezeichnen.

Die Eigentumsmerkmale der fremden Wagen sind zu unterstreichen. Ferner ist bei jedem fremden Wagen in der Spalte „Bemerkungen“ die Übergangsstation von der fremden Bahn nach dem am Wagen angebrachten Übergangszettel einzutragen. Fehlt dieser Zettel, so ist der Vermerk „Übergang fehlt“ zu machen.

Für die Einsendung der Wagenzettel gelten die in § 62 (19) für die Fahrberichte gegebenen Sonderbestimmungen.

In Brake, Bremen Gbf., Bremen Hbf., Delmenhorst Gbf., Delmenhorst Hbf., Leer, Nordenham, Oldenburg Hbf., Oldenburg Vschbbf., Osnabrück Gbf., Osnabrück Hbf., Osnabrück-Eversburg, Quakenbrück, Sande, (nur bei Güterzügen), Wilhelmshaven und Wittmund haben die Zugführer über jeden Zug eine Blauschrift der Wagenzettel über die angebrachten und abgehenden Wagen abzuliefern.

Für Oldenburg Hbf. sind auch über die nach Bremen, Leer und Wilhelmshaven durchgehenden Personenzüge Blauschriften der Wagenzettel herzustellen.

In Bremen Gbf. und Hbf., Leer und Osnabrück Gbf. und Hbf. sind die Güterwagenzettel der Güterzüge und die Wagenzettel der mit Personenzügen ein- und abgehenden Güter- und

Viehwagen an die Güterabfertigung und die Wagenzettel der in den Personenzügen befindlichen Personen-, Gepäck- und Postwagen an die Station abzuliefern. In Brake, Nordenham, Oldenburg Hbf., Quakenbrück und Wilhelmshaven werden die Blauschriften der Wagenzettel über sämtliche Züge an die Station abgeliefert.

Die Blauschriften sind gleich nach Ankunft und vor Abfahrt des Zuges abzuliefern. Reicht die Aufenthaltszeit des Zuges nicht aus, so ist die Blauschrift während der Fahrt zu vervollständigen und von einer Unterwegsstation zurückzusenden.

In Oldenburg Vschbbf. sind die Güterwagenzettel über die von Oldenburg Hbf. kommenden Übergabezüge nur gegen Empfangsbescheinigung abzugeben.

Die für Oldenburg Hbf. an Oldenburg Vschbbf. bestimmten Blauschriften der Wagenzettel sind spätestens um die Zeit abzugeben, um die die Fahrberichte und Wagenzettel an das Wagenbureau abgeliefert werden.

Die Vordrucke sind in allen Teilen genau auszufüllen und vor der Abgabe hinsichtlich der Achsenzahl mit den Fahrberichten zu vergleichen und nötigenfalls zu berichtigen.

In Bremen Neustadt Pbf. haben die Zugführer bei allen nach Bremen Gbf. und Bremen Hbf. durchfahrenden Zügen einen Zettel über die Zahl der Wagenachsen dem Fahrdienstleiter zu übergeben. Bei den Bremen Neustadt Pbf. ohne Aufenthalt durchfahrenden Zügen ist dieser Zettel — an einem Gegenstand befestigt — aus dem Zuge herauszuwerfen.

Über jeden Zug ist ein Zug- und Wagenachskilometernachweis aufzustellen, aufzunehmen und mit den Fahrberichten und Wagenzetteln zugleich abzuliefern.

Vordruck für Meldung der Namen des Lokomotivpersonals und der Lokomotiven an die Zugführer. Um die in den Wagenzetteln und Fahrberichten vorkommenden unrichtigen Eintragungen der Namen der Lokomotiven und der Lokomotivbeamten zu vermeiden, ist ein Vordruck in Blockform eingeführt worden.

Die Lokomotivführer haben hierin den Namen der Zug-, Vorspann- oder mitfahrenden Lokomotive sowie die Namen der auf diesen Lokomotiven fahrenden Lokomotivbeamten einzutragen und den ausgefüllten Vordruck vor Abfahrt des Zuges an den Zugführer bei seinem Erscheinen an der Lokomotive abzugeben.

Wenn bei einem Zuge eine Lokomotive als Vorspannlokomotive erforderlich ist oder eine Lokomotive nur mitläuft, um nach einer anderen Station zu gelangen, so ist von jedem Lokomotivführer ein besonderer Vordruck auszufüllen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung macht der einfachen Betriebsverhältnisse wegen das in Damme, Dinklage, Edewecht,

Friesoythe, Lönningen, Nordenham (für die Strecke nach Blexen), Vechta und Westerstede beheimatete Lokomotivpersonal, das bis weiter diese Vordrucke nicht auszufüllen braucht.

Die erforderlichen Vordrucke sind von den Lokomotivführern, in Oldenburg Hbf. und Oldenburg Vschbbf. von den Betriebswerkmeistereien, auf den anderen Stationen vom Stationsvorsteher anzufordern, der sie auf Anforderung von der Maschinenverwaltung erhält.

§ 63.

Meldekarte.

Unregelmäßigkeiten, wie Mängel an Fahrzeugen, mangelhaft liegende Gleisstellen, Mängel in der Stellung, Beleuchtung oder Bedienung der Signale, Fehlen der Schrankenwärter, Unterlassung der Schrankenbedienung sind von dem Zugführer oder Lokomotivführer, der sie wahrgenommen hat oder dem sie angezeigt worden sind, auf einer Karte nach Anlage 14 zu melden. Die Karte ist auf der nächsten Haltstation dem Aufsichtsbeamten zur sofortigen Übermittlung an die zuständige Stelle zu übergeben.

Die Lokomotivführer haben die Meldungen über mangelhafte Gleislage auf der nächsten Haltestation — auf der der Aufenthalt zum Ausstellen der Meldungen ausreicht — in Ermangelung genügenden Aufenthalts unterwegs gleich nach Ankunft auf der Endstation an den Aufsichtsbeamten zur unverzüglichen Weiterbeförderung an den Bezirksinspektor abzugeben. Der Fahrdienstleiter hat eine Abschrift der Meldung anfertigen zu lassen, die dem beteiligten Bahnmeister eiligst zuzustellen ist. Daneben hat er den Bahnmeister noch vorweg durch Telegraph oder durch Fernsprecher zu benachrichtigen.

4. Abschnitt. Sonderfahrten.

§ 64.

Sonderzüge.

Begriff.

(1) Sonderzüge sind alle Züge, die auf besondere Anordnung zu fahren sind (§ 5 (3) B), ohne Rücksicht darauf, ob sie nur an einem einzelnen Tage oder während eines kürzeren oder längeren Zeitraums gefahren werden. Zu den Sonderzügen gehören auch die Bedarfszüge, die Vor- und Nachzüge, Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und Probefahrten, soweit diese Züge nicht nach dem Fahrplanbuche während eines bestimmten Zeitraums oder an bestimmten Tagen zu fahren sind. Ein Bedarfszug ist ein Sonderzug, dessen Fahrplan im allgemeinen Fahrplane (Fahrplanbuche) vorgegeben ist.

(2) Die in (1) genannten Züge sind solange als Sonderzüge zu behandeln, als sie nicht durch Nachträge zum Fahrplanbuche zu regelmäßigen Zügen erklärt sind.

Zuständigkeit zum Einlegen.

(3) Zum Einlegen von Sonderzügen sind zuständig die Eisenbahndirektion, der Betriebsinspektor, die Betriebskontrolleure, die Vorsteher des Hbfs. und des Vschbbfs. Oldenburg und in Abwesenheitsfällen ihre Vertreter; außerdem die Vorsteher (in Abwesenheit deren Vertreter) der End- und Anschlußstationen bis zur nächsten Anschlußstation für Güter-, Vieh- und Leerzüge allgemein, für Personenzüge nur bei Anschlußversäumnissen.

Sonderzüge nach Leer Übergang Richtung Neuschanz muß Oldenburg Hbf., Oldenburg Vschbbf. und Ocholt bis Leer anordnen. Leer ordnet Weiterfahrt an. Sonderzüge nach Ihrhove Übergang Richtung Oldenburg muß Neuschanz und Weener bis Ihrhove anordnen. Ihrhove ordnet Weiterfahrt an. Die Strecke Leer-Ihrhove befahrende Sonderzüge, die von der Eisenbahndirektion, dem Betriebsinspektor oder den Betriebskontrolleuren in dringlichen Fällen angeordnet werden, müssen an Direktion Münster und Betriebsamt Emden mitgeteilt werden. In nicht dringlichen Fällen ist die Zustimmung der Direktion Münster vorher einzuholen.

(4) Zum Einlegen von Sonderzügen, die den Schrankenwärtern nicht angekündigt werden können (§ 67 (1)), sind nur die Eisenbahndirektion, der Betriebsinspektor, die Betriebskontrolleure, die Vorsteher des Hbfs. und des Vschbbfs. Oldenburg und in Abwesenheitsfällen ihre Vertreter befugt.

Hilfszüge und Hilfslokomotiven darf jede Station ablassen, die zur Hilfeleistung in der Lage ist, auch wenn die Züge den Schrankenwärttern nicht angekündigt werden können.

In den Telegrammen über die Einlegung von Sonderzügen genügt die Unterschrift: Bf. . . . Aus den Telegrammbüchern oder aus den Telegrammniederschriften der Station, die den Sonderzug eingelegt hat, muß auch der Name der beteiligten Beamten zu ersehen sein.

§ 65.

Vorbbedingungen für das Ablassen von Sonderzügen.

(1) Sonderzüge dürfen nur befördert werden, solange die Schrankenwärter im Dienste sind (B.D. § 69 (2)).

Ausnahmen s. § 70.

(2) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen (B.D. § 69 (3)).

(3) Wenn ein Zug in zwei Teilen gefahren wird und der zweite Teil dem fahrplanmäßig fahrenden ersten Teile im Abstände der Zugfolgestellen mit den gleichen Fahr- und Aufenthaltzeiten folgt, so gilt die Bekanntgabe dieser Maßnahme als Aufstellung des Fahrplans. Für den zweiten Zug gelten dann dieselben Stationen wie für den ersten Zug als fahrplanmäßige Kreuzungs- und Überholungsstationen.

(4) Im Falle eines plötzlich eintretenden dringenden Bedürfnisses gilt eine Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Aufstellung des Fahrplans.

Wegen der Vorbbedingungen für das Ablassen von Sonderzügen bei Streckensperrungen vgl. § 28 a.

§ 66.

Mitteilung des Fahrplans an die beteiligten Stellen.

(1) Der Fahrplan eines Sonderzugs ist den von dem Zuge zu berührenden Stationen und Blockstellen unter ausdrücklicher Hervorhebung der Kreuzungen (bei eingleisigen Strecken) und der Überholungen rechtzeitig mitzuteilen (B.D. § 69 (3)). Bei Bedarfszügen gilt die Angabe der Zugnummer und der Fahrstrecke, bei Zugteilungen unter den Voraussetzungen des § 65 (3)

die Bekanntgabe dieser Maßnahme, im Falle des § 65 (4) die Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Mitteilung des Fahrplans.

Bei der telegraphischen Anordnung von Sonderzügen, Lokomotivfahrten usw. sind in der Niederschrift solcher Telegramme und bei ihrer Abgabe statt der vollausgeschriebenen Stationsnamen die telegraphischen Rufzeichen anzuwenden. Nur bei Stationen, deren Rufzeichen nicht aus Buchstaben, sondern aus Zahlen oder Zeichen bestehen, ist der volle Stationsname anzuwenden.

In den Abschriften dieser Telegramme, z. B. für die Lokomotiv- und Zugbegleitbeamten sind die vollen Stationsnamen niederzuschreiben.

(2) Durchfährt ein Zug die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Stationen mitzuteilen (B.D. § 69 (3)).

(3) Die Einlegung eines Sonderzuges sowie der Ausfall eines Zuges ist, — wenn es nicht durch die Eisenbahndirektion oder den Betriebsinspektor schon geschehen ist, — von der Zugabgangsstation möglichst frühzeitig zu melden und zwar:

- a) sämtlichen Stationen und Blockstellen, den Bahnmeistern, Betriebswerkmeistern und den beteiligten Abfertigungen der vom Zuge zu durchfahrenden Strecken, sowie dem Betriebsinspektor,
- b) gegebenenfalls der nicht vom Zuge berührten Station, auf der ein mit dem Sonderzug kreuzender Zug vor dieser Kreuzung zuletzt hält, zur Benachrichtigung des Zug- und Lokomotivführers durch Befehl. (Anlage 5.)

§ 67.

Ankündigung an die Schrankenwärter, das Bahnunterhaltungs- und das Stationspersonal.

(1) Sonderzüge sind den Schrankenwägtern und dem Bahnunterhaltungspersonal in der Regel anzukündigen. Die Ankündigung hat, wenn tunlich, schriftlich, andernfalls durch Fernsprecher oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, durch ein Signal an dem — in der einen oder anderen Richtung — vorhergehenden Zuge (Signal 17 oder 18) zu erfolgen (B.D. § 69 (4)). Von dem Verkehren von Sonderzügen ist auch das beteiligte Stationspersonal zu unterrichten.

Sonderzüge, die auf keine der vorstehend angegebenen Arten haben angekündigt werden können, dürfen erst 10 Minuten nach Abgabe des Läutesignals abgelassen werden (§ 17 (3)).

Die Benachrichtigung des beteiligten Stationspersonals über telegraphisch angeordnete Sonderzüge ist Aufgabe des Fahrdienstleiters. Da es zweifelhaft sein kann, ob dafür der Fahrdienstleiter aufzukommen hat, der beim Eingang der Anordnung Dienst hat, oder der, in dessen Dienstzeit die Sonderfahrt fällt, so wird bestimmt, daß die Benachrichtigungen, soweit die Anordnungen früh genug eingehen, etwa 2 Stunden vor dem Verkehren der Sonderzüge mitgeteilt werden. Fällt bei unterbrochenem Dienst die Sonderfahrt in die beiden ersten Stunden nach Dienstbeginn, so hat die Benachrichtigung am vorhergehenden Abend zu erfolgen. Findet inzwischen eine Ablösung statt, so hat der beteiligte Bedienstete die empfangene Nachricht seinem Nachfolger zu übermitteln. In den Stellwerken sind die Mitteilungen stets in das Telegrammbuch einzutragen. Außerdem hat sich der Fahrdienstleiter, in dessen Dienstzeit die Sonderfahrt fällt, kurz vor dem Verkehren des Sonderzuges durch Nachfrage die Überzeugung zu verschaffen, daß die beteiligten Bediensteten, insbesondere die Weichen- und Stellwerkswärter, von der Sonderfahrt unterrichtet sind.

(2) Der Auftrag, einen Sonderzug durch Signal 17 oder 18 anzukündigen, wird nach § 11 (6) durch Signalbefehl erteilt. In dem Befehl ist die Strecke zu bezeichnen, auf der das Signal zu führen ist. Ist diese Strecke durch die Kreuzung oder Überholung mit anderen Zügen bestimmt, so kann sie statt durch die Stationsnamen durch die Kreuzungen und Überholungen bezeichnet werden. Z. B.: Zug 8 hat von der Kreuzung mit Zug 7 bis zur Überholung des Zuges 6 einen nachfolgenden Zug zu signalisieren.

(3) Kann ein Sonderzug den Schrankenwägtern nicht nach (1) angekündigt werden, so sind die Vorschriften in § 48 (11) zu beachten (vgl. auch § 64 (4)).

Die Wägterposten der Strecken Bremen-Neustadt — Wilhelmshaven, Oldenburg Hbf. — Neuschanz und Sande — Jever sind mit Fernsprechern versehen. Auf diesen Strecken sind Sonderzüge, die nicht schriftlich angekündigt werden, den Wägtern durch Fernsprecher anzukündigen. In solchen Fällen unterbleibt die Signalisierung der Züge durch Signal 17 oder 18. Wenn jedoch in einzelnen Fällen aus irgend welchen Gründen die Ankündigung durch Fernsprecher nicht möglich sein sollte, so hat sie durch Signal an einem in der einen oder andern Richtung vorhergehenden Zuge zu geschehen; ist auch diese Signalisierung nicht möglich, so dürfen Sonderzüge erst 10 Minuten nach der Abgabe des Läutesignals abgelassen werden.

Das Bahnunterhaltungspersonal hat aus dem zu beachtenden Läutesignal die bevorstehende Fahrt eines Sonderzuges, gleich der eines planmäßigen Zuges, zu entnehmen. Arbeiten die Rotten so nahe bei einem Wägterposten, daß dieser sie benachrichtigen kann, so hat es zu geschehen.

Die Bahnmeister und die Stationen haben zu beachten, daß größere Gleisarbeiten, durch die der Lauf von Zügen aufgehalten werden kann, nur mit Einverständnis des Betriebsinspektors, der dann Streckensperrung anordnen wird, in Angriff genommen werden dürfen.

§ 68.

Verständigung der Züge.

(1) Zugführer und Lokomotivführer eines Sonderzugs müssen den Fahrplan dieses Zuges und das Fahrplanbuch für die von ihm zu durchzufahrende Bahnstrecke in Händen haben.

Der Aufsichtsbeamte der Ausgangsstation und einer Station, wo das Personal wechselt, hat sich hierüber zu vergewissern.

Soweit es sich nicht um Bedarfszüge handelt, die im Fahrplanbuch abgedruckt sind, sind dem Lokomotiv- und Zugführer die von der Eisenbahndirektion herausgegebenen umgedruckten Fahrpläne oder bei telegraphischer Anordnung Telegrammabschriften mit Unterschrift zu übergeben. Dagegen ist unzulässig, daß sich die Lokomotiv- und Zugführer etwa selbst einen Fahrplan durch Abschrift herstellen, da hierbei leicht Fehler unterlaufen können. Muß einmal wegen Mangels an Vorrat ein Fahrplan durch Abschrift vervielfältigt werden, so sind die Abschriften auf der beteiligten Station sorgfältig zu vergleichen und mit Unterschrift des Stationsvorstehers oder Fahrdienstleiters, die damit die Verantwortung für die Richtigkeit übernehmen, zu versehen.

(2) Die in dem Fahrplan eines Sonderzugs vorgesehenen Kreuzungen gelten für den Sonderzug als fahrplanmäßig. Der Zug erhält daher keine Kreuzungsbefehle, solange sein Fahrplan keine Änderung erleidet.

(3) Züge, die mit einem Sonderzuge zu kreuzen haben, sind durch Kreuzungsbefehl davon zu unterrichten. Dieser Befehl ist, auch wenn ein Sonderzug (Bedarfszug) während eines längeren Zeitraums täglich oder an bestimmten Tagen fährt, für jeden Tag, an dem dies der Fall ist, besonders auszufertigen. Die Ausfertigung darf nur für den Zeitraum unterbleiben, für den der Zug nach § 64 (2) als regelmäßig verkehrender Zug erklärt worden ist.

Die Stelle, die den Sonderzug einlegt, bestimmt in der Regel, welche Station die Kreuzungsbefehle auszufertigen hat. Wird dies nicht angeordnet, so sind die Befehle von der Station auszustellen, auf der der Zug vor der Kreuzung mit dem Sonderzuge letztmals zu halten hat.

(4) Muß ein Sonderzug unvermutet auf einem Gleise abgelaufen werden, auf dem sich ein Kleinwagen befindet, der über den

Sonderzug nicht unterrichtet ist, so ist dem Sonderzuge Vorsichtsbefehl zu erteilen.

(5) Wegen der Verständigung bei der Beförderung explosiver Gegenstände in Sonderzügen vgl. Anl. 10.

§ 69.

Arbeitszüge.

(1) Bei einem Arbeitszuge können die Obliegenheiten des Zugführers einem Bahnmeister oder einem sonstigen mit dem Fahrdienste genügend vertrauten Betriebsbeamten übertragen werden. Dieser Beamte steht dann zu den Stationen in dem Verhältnis eines Zugführers. Zugführer.

(2) Den Arbeitszügen ist in der Regel ein zum Aufenthalte der Arbeiter während der Fahrt geeigneter Wagen mitzugeben. Ist ein solcher Wagen eingestellt, so dürfen auf den Arbeitswagen nur die Arbeiter Platz nehmen, die eine Bremse zu bedienen haben. Aufenthalt der Arbeiter.

(3) Auf zweigleisigen Strecken dürfen die Arbeiter nur auf der dem anderen Gleise abgekehrten Seite ein- und aussteigen. Ein- und Aussteigen.

(4) Auf zweigleisigen Strecken dürfen die Wagentüren nach der Seite des anderen Gleises nicht geöffnet werden, wenn dieses Gleis für den Zugverkehr freigegeben ist. Öffnen der Wagentüren.

(5) Während des Haltens auf der Strecke sind die Arbeitszüge zu decken. Welche Signalmittel hierzu mitzuführen sind, bestimmt die Eisenbahndirektion. Decken der Züge.

Arbeitszüge sind während des Haltens auf der Strecke durch Haltscheiben zu decken. Wo Wärterposten nicht vorhanden sind, haben die Bahnmeister dafür zu sorgen, daß zwei Haltscheiben zur Stelle sind. Der Zugführer veranlaßt das Aufstellen und das Entfernen der Haltscheiben.

Sämtliche Arbeitszüge haben an Signalmitteln mitzuführen: 1 Fackelkasten, 2 Halttafeln, 1 Kasten mit Knallkapseln, 1 Signalscheibe zur Ankündigung von Sonderzügen, 2 Störungsscheiben und 1 Zugschluß.

(6) Wegen der Arbeitszüge, die das falsche Gleis befahren, vgl. § 28 A, wegen der Züge, deren Fahrt auf der freien Strecke endet, § 29.

§ 70.

Hilfszüge.

(1) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Bränden, sonstigen außerordentlichen Ereignissen oder zur Beförderung bewaffneter Macht einzulegen sind, dürfen unter Verantwortlichkeit des zuständigen Beamten abgelassen

werden, auch wenn die Schrankenwärter nicht im Dienste sind (§ 65 (1)) und die Zugfolgestellen (§ 66 (1)) nicht benachrichtigt werden konnten (B.D. § 69 (6)). Die Hilfszüge dürfen in solchen Fällen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit fahren (§ 48 (12)).

(2) Bei Hilfszügen, die nur aus Lokomotive und Gerätewagen bestehen, können die Obliegenheiten des Zugführers dem begleitenden Werkstättenbeamten übertragen werden.

(3) Wegen der Abweichung vom Rechtsfahren vgl. §12 (2) d.

§ 71.

Lokomotivfahrten.

Einzelne Lokomotiven.

(1) Einzelne Lokomotiven sollen, soweit es angängig ist, nicht allein fahren, sondern als Vorspann benutzt werden, auch wenn kein Bedürfnis dafür vorliegt. Dabei ist darauf zu achten, daß die Lokomotiven nur solchen Zügen mitgegeben werden, deren Fahrgeschwindigkeit die für die Lokomotiven zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht übersteigt.

Lokomotivzüge.

(2) In einem Lokomotivzuge dürfen nicht mehr als 10 Lokomotiven unter Dampf laufen.

(3) Für die Beförderung von Lokomotivzügen im Mobilmachungsfalle bestehen besondere Bestimmungen.

§ 72.

Schneepflüge.

Schneepflüge auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mit mehr als 30 km Geschwindigkeit fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden (B.D. § 71 (1)) und sind daher, wenn sie verwendet werden müssen, mit besonderer Lokomotive im Abstände der Zugfolgestellen vorauszuschicken.

§ 73.

Bewegung einzelner Eisenbahnwagen ohne Lokomotive auf freier Strecke.

Die gewöhnlichen Eisenbahnwagen dürfen im allgemeinen ohne Lokomotive nicht auf die freie Strecke gebracht oder dort aufgestellt werden. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Betriebsinspektors unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Abschnittes 7 zulässig. Mit ihrer Erteilung sind die zu beobachtenden Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben.

Die Bahnmeister haben derartige Anträge selbst schriftlich oder mündlich zu stellen und dürfen dies nicht etwa den Vorarbeitern überlassen.

5. Abschnitt.

Rangierdienst.

§ 74.

Begriff des Rangierdienstes.

(1) Die Bewegungen von Lokomotiven, einzelnen Wagen, Zugteilen oder ganzen Zügen (mit Ausnahme des Ein-, Aus- oder Durchfahrens der geschlossenen Züge, einzeln fahrender Triebwagen und Lokomotiven) auf den Stationen und auf besonderen, nicht zu den durchgehenden Hauptgleisen zählenden Verbindungsgleisen benachbarter Bahnhöfe u. dgl. sind Rangierfahrten.

(2) Der Rangierdienst umfaßt auch das Verbinden und Trennen der Zugteile.

§ 75.

Rangierpersonal, Obliegenheiten und Ausrüstung.

(1) Die Rangierarbeiten werden in der Regel von besonderen Rangierern oder anderen Bahnhofarbeitern ausgeführt. Wo diese nicht oder nicht in genügender Anzahl vorhanden sind, haben die Zugbegleitbeamten einzutreten.

Rangierer.

(2) Rangierbewegungen dürfen nur unter Leitung eines damit vertrauten Beamten vorgenommen werden.

Rangierleiter.

(3) Die Leitung liegt in erster Linie den dafür bestellten besonderen Beamten (Schirrmeistern, Rangiermeistern) ob. Wo solche nicht vorhanden sind, hat der Aufsichtsbeamte den Rangierdienst zu leiten. Ist er daran nachweisbar verhindert, so kann er die Leitung des Rangierdienstes dem Zugführer oder einem anderen hierzu befähigten Beamten übertragen. Dem Lokomotivpersonal ist der Rangierleiter zu bezeichnen.

Das Verschieben von Wagen vor Güterschuppen, Magazinen, Ladebühnen in Werkstättenhöfen u. dgl. kann von dem Dienststellenvorsteher auch unter die Leitung der dort beschäftigten Beamten (Lademeister, Vorarbeiter, Werkführer) gestellt werden.

(4) Für Lokomotivfahrten innerhalb der Bahnhöfe vertreten die Weichensteller den Rangierleiter (2), wenn von dem *Dienststellenvorsteher* für diese Fahrten keine besondere Begleitung vorgeschrieben ist.

Ohne Auftrag darf der Lokomotivführer keine Fahrt antreten. Wie der Auftrag zu erteilen ist, wird in der Lokomotivfahrordnung oder durch besondere Vorschrift bestimmt (§ 12 (5)).

(5) Der Rangierleiter hat das Rangieren nach den allgemeinen Weisungen des Vorstehers oder Aufsichtsbeamten, im übrigen nach den Vorschriften dieses Abschnitts zu leiten.

Rangieren in mehreren Rotten. (6) Wenn in mehreren Rotten und insbesondere wenn von beiden Enden in dasselbe Gleis rangiert wird, haben sich die Rangierleiter miteinander zu benehmen.

Rangiergeräte. (7) Der Rangierleiter ist dafür verantwortlich, daß die Bremschuhe, Bremsknüppel, Gleisvorlagen u. dgl. in genügender Anzahl vorhanden sind. Ersatz für fehlende oder mangelhafte Geräte hat er vom Vorsteher anzufordern.

Ausrüstung des Personals. (8) Der Rangierleiter und die Rangierer müssen je nach Vorschrift eine Mundpfeife oder ein Horn und bei Dunkelheit eine angezündete Handlaterne bei sich führen.

An- und Abmelden. (9) Die zur Leitung des Rangierdienstes bestellten besonderen Beamten (3) haben sich vor dem Antritte des Dienstes bei dem Aufsichtsbeamten zu melden. Bei der Ablösung müssen sie dem Nachfolger die für den Dienst erforderlichen Mitteilungen machen. Nach Beendigung des Dienstes haben sie sich bei dem Aufsichtsbeamten abzumelden.

§ 76.

Sicherung des Rangierpersonals.

(1) Eine Hauptaufgabe des Rangierleiters ist, über die Sicherheit des Rangierpersonals zu wachen und dafür zu sorgen, daß die hierauf abzielenden Vorschriften in (2) und in den §§ 80 bis 82 von allen Beteiligten befolgt werden. Zu diesem Zwecke hat er sich so aufzustellen, daß er das Rangiergeschäft möglichst gut übersehen und sich mit dem Lokomotivpersonal leicht verständigen kann.

(2) Als besonders gefahrvoll ist untersagt:

- a) die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,
- b) zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen,
- c) unter Wagen durchzukriechen,
- d) auf raschfahrende Lokomotiven oder Wagen aufzusteigen oder davon abzuspringen,
- e) das Dach eines bewegten Wagens zu betreten,
- f) sich auf Buffer, Kupplungen, Tritte oder Trittbretter zu setzen oder sich auf Buffer oder Kupplungen zu stellen,

- g) sich gleichzeitig auf die Tritte zweier in Bewegung befindlicher Wagen zu stellen,
- h) sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen,
- i) Wagen vom Trittbrett aus abzukuppeln.

§ 77.

Rangieren auf und neben den Hauptgleisen.

(1) Die Hauptgleise (§ 3 (4)) dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zu Rangierzwecken (§ 74 (1) und (2)) benutzt werden, sie sind rechtzeitig vor den zu erwartenden Zugfahrten zu räumen, damit der Zugverkehr keinen Aufenthalt erleidet.

(2) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über ein Rangierhalte-signal oder, wo ein solches nicht vorhanden ist, über das Einfahrsignal hinaus ist der Regel nach verboten. Läßt es sich in einzelnen Fälle nicht vermeiden, so hat der Rangierleiter hierzu die ausdrückliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen (B.D. § 51 (1)). Der Fahrdienstleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn von der benachbarten Zugfolge-stelle kein Zug abgelassen ist, und hat dafür zu sorgen, daß dies unterbleibt, solange über das Signal hinaus rangiert wird.

Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken ist, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, soweit irgend tunlich, auf dem *Ausfahr-gleis* auszuziehen.

(3) Ein Hauptgleis muß von Wagen und Rangierabteilungen geräumt sein, bevor die Erlaubnis zur Ein- oder Ausfahrt eines Zuges darauf erteilt wird,

auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal 10 Minuten, bei unsichtigem Wetter 15 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft eines Zuges.

Bevor auf solchen Stationen in den Zugpausen Rangierbewegungen vorgenommen werden, die das durchgehende Hauptgleis berühren, sind zur Deckung stets in beiden Richtungen Wärtersignale 6b in mindestens 200 m Entfernung vor dem Gefahrpunkte aufzustellen. Werden Wagen von einem Zuge im Hauptgleis abgehängt, so hat die Deckung sofort nach Weiterfahrt des Zuges zu erfolgen.

Die Haltsignale sind erst wieder zu entfernen, nachdem das durchgehende Hauptgleis geräumt und die Weichen in der Grundstellung verschlossen sind.

(4) Solange das Signal für die Einfahrt oder die Ausfahrt auf Fahrt steht, oder — wo Signale fehlen — die Einfahrt oder Ausfahrt eines Zuges bevorsteht, darf das Fahrgleis des Zuges beim Rangieren nicht mehr berührt, auch darf auf den der Fahrstraße benachbarten Gleisen nur rangiert werden, wenn die Fahrstraße gegen die Rangierbewegungen gesichert ist (B.D. § 51 (2)). Als Sicherung gelten abweisende Weichen, Gleissperren und deckende Signale (vgl. jedoch § 81 (20)).

(5) Die Eisenbahndirektion bestimmt, ob und auf welchen Bahnhöfen während der Einfahrt von fahrplanmäßig haltenden Zügen durch Signale gedeckte Abschnitte ihrer Fahrgleise oder die Weichenstraßen, in die die Fahrgleise münden, zum Rangieren oder Aufstellen von Fahrzeugen benutzt werden dürfen und ordnet an, wie weit jedes Gleis über die Stelle hinaus, bis zu der der einfahrende Zug vorrücken darf, freigehalten werden muß.

§ 78.

Bedienung der Weichen beim Rangieren.

Bedienende
Beamte.

(1) Weichen, deren Bedienung einem Weichensteller übertragen ist, sind auch beim Rangieren in der Regel von dem Weichensteller zu bedienen. Kein Rangierer darf eine von einem Weichensteller zu bedienende Weiche eigenmächtig umstellen. Weichen, deren Bedienung keinem Weichensteller übertragen ist, werden vom Rangierpersonal gestellt. Der Rangierleiter ist in diesem Falle dafür verantwortlich, daß die Weichen nach Beendigung des Rangierens wieder in die Grundstellung gebracht werden (§ 21 (1)).

Nachricht an den
Weichensteller.

(2) Beim Rangieren hat der Rangierleiter den Weichensteller von jeder Bewegung zu benachrichtigen. Zum Umstellen einer fernbedienten Weiche (Stellwerkweiche) darf der Wärter erst aufgefordert werden, wenn sie frei ist.

Zur Vermeidung von Unfällen beim Rangieren haben die Weichenwärter bei Rangierfahrten zunächst stets die in der Fahrtrichtung entferntere Weiche und zuletzt die zuerst zu befahrende Weiche zu stellen. Für Rangieren von Ablaufbergen gilt diese Bestimmung nicht.

(3) Der Aufforderung eines Stellwerkwärters, ein Gleis zu räumen oder zu meiden, ist unweigerlich nachzukommen.

Räumung
von Gleisen.

(4) Das Ausschneiden der Weichen ist verboten.

Ausschneiden.

§ 79.

Rangierstanale.

(1) Der Befehl, eine Rangierbewegung auszuführen, wird mündlich oder durch die Rangiersignale (Signal 31 bis 34) erteilt.

(2) Bei Dunkelheit hat der am Schlusse einer Rangierabteilung befindliche Rangierer seine Laterne in der Fahrtrichtung leuchten zu lassen.

§ 80.

An- und Abkuppeln.

(1) Gleichzeitig bewegte Fahrzeuge müssen, soweit sie nicht abgestoßen werden oder ablaufen sollen, gekuppelt sein; es genügt aber die Verbindung durch die Hauptkuppelung.

Benutzung

Fahrzeuge, die in einer Gruppe abgestoßen werden oder ablaufen sollen, müssen stets untereinander gekuppelt sein.

(2) Nicht benutzte Kuppelungsteile müssen so aufgehängt sein, daß sie das Gleis nicht beschädigen können.

Aufhängen.

(3) Es ist verboten, zwischen nahe aneinanderstehenden Puffern aufrecht hindurchzugehen, der Rangierer muß daher, auch wenn die Puffer von einander abstehen, darunter durchkriechen.

Sicherheits-
vorschriften.

(4) Bei Dunkelheit muß sich neben dem Wagen, an den anzufahren ist, ein Mann mit brennender Handlaterne aufstellen, wenn nicht von dem Betriebsinspektor Ausnahmen zugelassen sind.

(5) Nach dem An- und Abkuppeln dürfen die Rangiersignale erst gegeben werden, wenn der Rangierer wieder aus dem Gleise getreten ist.

§ 81.

Bewegen der Fahrzeuge.**A. Allgemeines.**

(1) Bevor Fahrzeuge in Gang gesetzt werden, müssen die Bremsen gelöst, Bremschuhe und sonstige Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt, die seitwärts aufschlagenden Wagentüren und Klappen geschlossen werden.

Vorbereitung.

(2) Die beim Rangieren beteiligten oder an den Rangiergleisen anderweit beschäftigten Personen sollen von der beab-

sichtigten Bewegung verständigt werden. An den Ladegleisen sind Fuhrwerke, Ladebrücken u. dgl. vorher zurückzuziehen.

(3) Der Rangierleiter hat sich davon zu überzeugen, daß die zu befahrenden Gleise frei, die Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen richtig gestellt, die Wegschranten bedient sind und bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Merkzeichen hinaussteht.

Brückentwagen.

(4) Brückentwagen dürfen nur befahren werden, wenn sie festgestellt sind. Wagen mit Gleisunterbrechung dürfen, wenn es überhaupt zugelassen ist, von Lokomotiven nur langsam befahren werden.

Sperrung öffentlicher Wege.

(5) Öffentliche Wege dürfen nicht zu lange gesperrt werden. Wo über solche längere Zeit rangiert werden muß, ist der Straßenverkehr in angemessenen Pausen durchzulassen.

Die Aufsichtsbeamten haben ihr besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß Störungen des Straßenverkehrs durch den Schrankenschluß nach Möglichkeit eingeschränkt werden.

Geschobene Wagen.

(6) Vor oder an dem ersten von geschobenen Wagen muß sich ein Mann befinden, der auf die Fahrbahn zu achten und die nötigen Signale zu geben hat, wenn der Rangierleiter die Bewegung nicht vollständig übersehen kann.

Besondere Vorsicht.

(7) Auf Stationen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 1:400 liegen oder an die sich ein solches anschließt, sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen.

(8) Wagen, in denen sich Personen befinden, Wagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung verbunden sind, Wagen, die mit Pferden, Vieh, Fahrzeugen, leicht zerbrechlichen oder explosiven Gegenständen beladen sind, die mit Säure gefüllten Kesselwagen und Wagen, die die Aufschrift tragen: „Vorsichtig rangieren,“ müssen mit besonderer Vorsicht bewegt, auch dürfen sie dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen nicht ausgesetzt werden.

Diese Bestimmungen gelten auch für Wagen, an denen Personen beschäftigt sind, für nicht besetzte Personen-, Post- und Gepäckwagen mit Drehgestellen, Schlaf- und Speisewagen, Gastransportwagen, Wagenkrane und für Wagen, die sich in der Be- oder Entladung befinden. Sie sollen nicht mit Bremschuhen aufgefangen, sondern mit der Spindelbremse angehalten werden.

Bei den mit Vieh (nicht auch den mit Pferden) beladenen Wagen wird die Bestimmung, daß sie dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen nicht ausgesetzt werden dürfen, als erfüllt angesehen, wenn beim Aufhalten der auf Viehwagen abgestoßenen und ablaufenden Wagen mit besonderer Vorsicht verfahren wird, sodaß ein Anprall nach Möglichkeit vermieden wird. Die Rangierbewegungen mit Pferdewagen sind auf das

notwendigste Maß einzuschränken und besonders vorsichtig auszuführen.

Mit leeren Schemelwagen darf nur rangiert werden, nachdem zuvor die etwa benutzte Steigkuppelung ausgehängt und die beiden Wagen durch die Schraubenkuppelung ordnungsmäßig verkuppelt worden sind.

Die Bremshaustüren der Wagen müssen beim Abstoßen und Ablaufen stets geschlossen sein.

Der Rangierleiter ist dafür verantwortlich, daß Wagen, in denen sich Personen befinden, dem Anprall abgestoßener und abgelaufener Wagen nicht ausgesetzt werden, er hat sich möglichst persönlich davon zu überzeugen.

(9) Bahnpostwagen, Speise- und Schlafwagen, in denen sich während eines Stillagers Personen aufhalten, werden bei Tage durch eine grüne Flagge an beiden Langseiten, bei Dunkelheit durch die Beleuchtung des Wagens (Signal 22), die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen durch schwarze Flaggen mit einem weißen P (Signal 23) gekennzeichnet. Besetzte Wagen.

B. Bewegung durch Menschen und Tiere.

(10) Wagen dürfen gleichzeitig nur in solcher Anzahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, daß sie durch die Kraft der Arbeiter, durch die Wagenbremsen oder andere Bremsmittel in der Gewalt behalten werden.

(11) Die Arbeiter sollen die Wagen nicht ziehen, sondern schieben und beim Bewegen der Wagen nicht rückwärts gehen. Einen Wagen zwischen oder an den Puffern zu schieben ist verboten. Schieben durch Menschen.

(12) Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dergleichen dürfen die Arbeiter nicht an der diesen Anlagen zugewendeten Langseite der Wagen gehen.

(13) Fremde Personen dürfen zum Verschieben von Wagen nur mit Zustimmung des Rangierleiters und nur dann zugelassen werden, wenn es unumgänglich notwendig ist.

(14) Zugtiere müssen von einem Führer geleitet werden, der nicht zugleich als Rangierleiter oder Rangierarbeiter tätig sein darf. Der Führer darf weder im Gleise, noch zwischen diesem und der Zugkette gehen. Ziehen durch Tiere.

(15) Die Kette muß so lang sein, daß das Tier rechtzeitig aus dem Bereiche der Wagen gebracht werden kann, wenn sie gelöst wird. Der Führer hat darauf zu achten, daß sich Kette und Ortscheit (Wagescheit) nirgends festsetzen.

(16) Bei Annäherung an eine Rampe, Ladebühne oder dergleichen ist das Tier auf die der Rampe entgegengesetzte Gleisseite zu leiten oder auszuspannen.

C. Bewegung durch Lokomotiven.

(17) Dampflokomotiven müssen bei Rangierbewegungen mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein, wenn nicht von der Eisenbahndirektion Ausnahmen zugelassen sind.

Auf den Hauptbahnhöfen Cloppenburg, Ocholt und Zwischenahn darf mit den einmännig besetzten Lokomotiven der anschließenden Neben- und Kleinbahnen rangiert werden.

Bei kürzeren Bewegungen kann der Heizer durch einen mit der Handhabung der Bremse vertrauten Beamten ersetzt werden.

Unter einfachen Verhältnissen kann der Heizer zum An- und Abkuppeln der Wagen beigezogen werden.

Leicht feuerfangende Gegenstände.

(18) Befinden sich Ladungen von leicht feuerfangenden Gegenständen, wie Heu, Stroh u. dgl. unmittelbar vor oder hinter der Lokomotive, so hat der Rangierleiter den Lokomotivführer darauf aufmerksam zu machen. Dieser hat dann das Feuer mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

Abstoßen.

(19) Gleichzeitig abzustößende Wagen müssen miteinander gekuppelt sein (§ 80 (1)).

(20) Das Abstoßen von Wagen ist untersagt: in Gleise, die in Hauptgleise münden oder sie kreuzen, so lange auf diesen Züge erwartet werden, wenn die Hauptgleise nicht durch abweisende Weichen gesichert sind, in Gleise, in denen sich Wagen befinden, an denen gearbeitet wird.

(21) Nur mit Genehmigung des Betriebsinspektors darf abgestoßen werden: in Gleise, die in der Fahrrihtung stärker als 1:400 fallen, in kurze Stumpfgleise, in Werkstättingleise, in Gleise, die auf Drehscheiben, Schiebebühnen, Brückwagen mit Gleisunterbrechung, in oder gegen Gebäude führen.

(22) Die in (8) genannten Wagen sollen nicht abgestoßen werden. Jedoch dürfen sie, mit Ausnahme der mit explosiven Gegenständen beladenen, durch eine Lokomotive in Gang gebracht werden, um sie leichter von Hand verschieben zu können.

Es ist gestattet, mit Vieh beladene Wagen abzustößen und auch auf solche Wagen abzustößen, wenn sich andernfalls Verzögerungen auf der Abgangsstation oder auf Unterwegsstationen nicht vermeiden lassen. Dabei muß aber mit äußerster Vor-

sicht verfahren werden, so daß starke Stöße beim Anhalten mit Hemmschuh und der Anprall gegen stehende Wagen vermieden werden. Pferdewagen dürfen keinesfalls abgestoßen werden, auch dürfen auf sie keine anderen Wagen abgestoßen werden oder gegen sie ablaufen.

(23) Bei starkem Winde ist das Abstoßen mit besonderer Vorsicht auszuführen und je nach den örtlichen Verhältnissen ganz zu unterlassen.

(24) Wenn nicht ausdrücklich Ausnahmen von der Eisenbahndirektion zugelassen sind, ist es verboten, während der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Zugteil vorzufahren und zwischen diesem und dem hinteren Teil eine Weiche umzustellen.

Ungünstiger Wtd.

Abhängen während der Fahrt.

D. Ablaufen der Wagen.

(25) Die Vorschriften in (19), (20) und (21) gelten auch für das Ablaufen.

(26) Besetzte Personen- und Postwagen und Wagen, die mit explosiven Gegenständen beladen sind, dürfen nicht ablaufen.

(27) Die Wagen dürfen nur in solchen Zwischenräumen ablaufen, daß die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können und die Wagen das Merkzeichen überschritten haben, bevor nachfolgende Wagen auf den benachbarten Gleisen eintreffen.

§ 82.

Aufhalten der Wagen.

A. Mit Bremsen.

(1) Es dürfen nur brauchbare Bremsen besetzt werden. Der Beamte, der eine schadhafte Bremse vorfindet, hat sie als solche zu bezeichnen oder davon Anzeige zu machen.

Brauchbarkeit der Bremsen.

(2) Eine von einer Lokomotive bewegte Rangierabteilung ohne bediente Wagenbremse darf in einer maßgebenden Neigung*)

Befehung.

bis 1 : 200 höchstens 16 Wagenachsen,

„ 1 : 100 „ 10

in stärkeren Neigungen höchstens 6 Wagenachsen

enthalten. Enthält eine Abteilung mehr Achsen, so müssen mindestens soviel Bremsen bedient werden wie bei einem mit einer Geschwindigkeit von 25 km fahrenden Hauptbahnzuge (§ 87 (7)).

*) Anm. Die maßgebende Neigung ist die Neigung, die die meisten Bremsachsen erfordert. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie derjenigen beiden 1000 m voneinander entfernten Punkte genommen werden, für die sich die größte Anzahl Bremsachsen ergibt (B. D. § 55 (5)).

Hiernach und auf Grund der maßgebenden Neigungen sind die Ausführungsvorschriften für die einzelnen Stationen von dem Betriebsinspektor zu treffen.

Wenn nichts anderes bestimmt ist, darf die Geschwindigkeit bei dieser Bremsbefehlung 25 km nicht übersteigen.

(3) Werden Wagen abgestoßen, so muß in dem an der Lokomotive verbleibenden Teile, wenn er nach (2) bediente Bremsen enthalten muß, die vorderste Bremse bedient und so gehandhabt werden wie nach (5) bei einem geschobenen Zuge.

In der abgestoßenen Wagengruppe muß mindestens der sechste Teil der Achsen gebremst werden können, jedoch dürfen bis zu 10 Achsen ohne bediente Bremse abgestoßen werden.

(4) Ohne bediente Bremse dürfen höchstens 6 Achsen gleichzeitig ablaufen. Ist eine ablaufende Wagengruppe stärker, so muß mindestens der sechste Teil der Achsen gebremst werden können. Bedingen die besonderen Verhältnisse einer Station eine Erhöhung dieser Bremszahl, so ist das Erforderliche von dem Betriebsinspektor anzuordnen.

(5) Wird das Signal zum Bremsen gegeben, so hat, wenn gezogen wird, der hinterste, wenn geschoben wird, der vorderste Bremser die Bremse besonders rasch anzuziehen.

B. Mit Bremschuhen.

(6) Bremschuhe mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze dürfen nicht verwendet werden.

(7) Bremschuhe mit beiderseitiger Führung dürfen nicht auf breitgefahrene Schienen und nicht vor anliegenden Weichenzungen oder vor Herzstücken aufgelegt werden. In Bahnkrümmungen ist der Bremsschuh auf den inneren Schienenstrang zu legen.

Bremsschuhe dürfen zum Hemmen von Wagen nicht mit der Ablaufspitze quer auf die Schienen gehalten werden. Dadurch wird meistens die Auflaufspitze verbogen und der Bremsschuh für den ordnungsmäßigen Gebrauch unbrauchbar gemacht, so daß kostspielige Reparaturen erforderlich sind.

Das Rangierpersonal ist daher besonders anzuweisen, daß der Bremsschuh zum Hemmen von Wagen stets ordnungsmäßig auf die Schiene zu setzen ist, so daß er mitgeschleift werden kann.

Die Gleitflächen der Hemmschuhe sind öfters mit Graphit und Öl zu bestreichen, damit die Bremschuhe gut gleiten, und ein Überspringen der gehemmteten Wagen vermieden wird.

(8) Der Rangierleiter ist mitverantwortlich dafür, daß die Bremschuhe nach der Beendigung des Rangiergeschäfts nicht auf den von Zügen oder Lokomotiven zu befahrenden Gleisen liegen bleiben, wenn die Aufsicht darüber nicht einem besonderen Beamten übertragen ist.

Art des
Bremsens.

C. Mit Bremsknüppeln.

(9) Bremsknüppel dürfen nur bei langsamer Bewegung und nur dann verwendet werden, wenn der bremsende Arbeiter nicht durch Weichenböcke oder sonstige Hindernisse gefährdet ist.

(10) Bremsknüppel sind entweder in die hierzu bestimmten Ösen u. dgl. oder zwischen Tragsfeder und Langträger einzusetzen. Die Bremsknüppel zum Zwecke des Hemmens zwischen die Radspeichen zu stecken, ist verboten.

§ 83.

Sicherung stillstehender Fahrzeuge.

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern (B.D. § 52 (1)), wenn sie nicht etwa bei einem in Ausführung begriffenen Rangiergeschäft noch verschoben werden müssen. Auch in letzterem Falle sind die Wagen festzustellen, wenn die Neigungsverhältnisse der Gleise oder starker Wind befürchten lassen, daß die Wagen in Bewegung geraten könnten.

Da bei Sturm eine erhöhte Gefahr besteht, daß ungenügend gesicherte Fahrzeuge entlaufen, und da es vorgekommen ist, daß sich bei Sturm die Sicherungen (z. B. vorgelegte Radkeile) gelockert haben, werden die Stationsvorsteher beauftragt, bei Eintreten von Sturm die unterstellten Bediensteten jedesmal besonders auf diese Gefahr hinzuweisen, sie zur ordnungsmäßigen Festlegung der Fahrzeuge anzuhalten und die Festlegung zu kontrollieren. Die Aufsichtsbeamten werden angewiesen, in Sturmnächten vor dem Dienstschluß nochmals nachzusehen, ob alle stillstehenden Fahrzeuge ordnungsmäßig gesichert sind.

(2) Triebwagen und Lokomotiven müssen, so lange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind, beaufsichtigt werden (B.D. § 52(2)).

(3) So lange eine geheizte Lokomotive stillsteht, muß der Regler geschlossen, die Steuerung auf die Mitte gestellt und die Handbremse angezogen sein, die Zylinderhähne oder Ventile sind dabei geöffnet zu halten.

(4) Die Wagen sind festzustellen durch die Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen, durch Radvorleger, durch Sperrhölzer, die durch die Speichen eines Räderpaares gesteckt werden. Das Anlegen der Luftdruckbremse, das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteilen u. dgl. auf die Schienen zum Feststellen der Wagen ist verboten.

Neben dem Rangierer sind auch der Rangierleiter und der Aufsichtsbeamte für die ordnungsmäßige Feststellung verantwortlich.

(5) Beim Aufstellen von Wagen und Wagengruppen vor einem Merkzeichen, einem Übergang oder einer sonstigen freizu-

haltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß die Wagen sich infolge Streckens der Pufferfedern oder Anstoßens anderer Wagen noch bewegen können.

Gleissperren.

(6) Feste Gleissperren und Sperrbäume sind nach Beendigung der Rangierbewegung, für die sie geöffnet waren, wieder zu schließen.

Stationen und Bahnmeister haben streng darauf zu achten, daß die Gleissperren immer verschlossen gehalten werden, auch wenn keine Wagen im Gleise stehen. Sobald eine Gleissperre unbrauchbar wird, ist für umgehende Wiederherstellung zu sorgen. Die Schlüssel sind an einem besonderen Platz im Bureau oder Stellwerk aufzubewahren. Der Fahrdienstleiter hat sich zu überzeugen, ob die Schlüssel an ihrem Platze sind, ehe er einem Zuge Einfahrt gibt.

Verantwortlichkeit.

(7) Für die Beachtung der Vorschriften in (4), (5) und (6) ist neben den Rangierern der Rangierleiter verantwortlich.

Auch der Weichensteller hat innerhalb seines Bezirks hierauf zu achten und gegebenenfalls das Erforderliche zu veranlassen. Stellwerkwärter können von dieser Verpflichtung durch den Betriebsinspektor entbunden werden.

(8) Auf Stationen, wo die Leitung des Rangierdienstes keinem besonderen Beamten übertragen ist, hat sich der Aufsichtsbeamte nach Beendigung des Rangiergeschäftes, spätestens vor dem Dienstschlusse, und bei stürmischer Witterung zu überzeugen, daß den Vorschriften dieses Paragraphen genügt ist.

6. Abschnitt. Bildung der Züge.

§ 84.

Stärke der Züge.

(1) Die Stärke der Züge richtet sich nach der größten, der Berechnung der regelmäßigen Fahrzeit zugrunde gelegten Geschwindigkeit (B.D. § 54 (3)).

(2) Personenzüge dürfen bei Geschwindigkeiten	Personenzüge.
bis zu 50 km	bis zu 30 km
nicht über 80 Wagenachsen,	nicht über 80 Wagenachsen,
von 51 bis 60 km	von 31 bis 40 km
nicht über 60 Wagenachsen,	nicht über 40 Wagenachsen,
von 61 bis 80 km	von mehr als 40 km
nicht über 52 Wagenachsen,	nicht über 26 Wagenachsen
von mehr als 80 km	
nicht über 44 Wagenachsen	
stark fein.	

Diese Zahlen dürfen bei den Zügen mit Geschwindigkeiten von 61 bis 80 km bis zu 60 Wagenachsen, von mehr als 80 km bis zu 52 Wagenachsen für jeden sechsachsigen Wagen um zwei Achsen überschritten werden (B.D. § 54 (4)).

(3) Güterzüge dürfen bei Geschwindigkeiten	Güterzüge.
bis zu 45 km	bis zu 30 km
nicht über 120 Wagenachsen	nicht über 120 Wagenachsen,
von 46 bis 50 km	
nicht über 100 Wagenachsen,	
von 51 bis 55 km	
nicht über 80 Wagenachsen,	
von 56 bis 60 km	
nicht über 60 Wagenachsen	
stark fein.	

Auf Bahnen mit günstigen Neigungs- und Krümmungsverhältnissen und ausreichenden Bahnhofanlagen kann die Eisenbahndirektion mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für Güterzüge mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km 150 Wagenachsen zulassen (B.D. § 54 (5)).

Militärzüge,
Güterzüge mit
Personen-
beförderung.

(4) Militärzüge und solche Güterzüge, die regelmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen, wenn ihre Geschwindigkeit

45 km

30 km

nicht übersteigt, bis zu 110 Wagenachsen stark sein (B.D. § 54 (6)).

Über die Bedingungen, unter denen für Züge mit Kriegstransporten ausnahmsweise mehr Achsen zugelassen sind, ist besondere Bestimmung getroffen.

(5) Die mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven oder auf die Strecken- und Bahnhofverhältnisse zulässige Stärke der einzelnen Züge wird durch die Eisenbahndirektion bekanntgegeben.

§ 85.

Beschränkung in der Verwendung von Wagen.

(1) Es sind auszuschließen:

- a) Wagen mit einem Radstande von weniger als 2,5 m, die nach dem 1. Januar 1893 neu beschafft worden sind: bei allen Zügen;
Wagen mit einem Radstande von weniger als 2,5 m, die vor dem 1. Januar 1893 beschafft worden sind: bei allen Personenzügen und Güterzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;
- b) Wagen mit einem Radstande von weniger als 3 m: bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;
- c) Wagen mit einem Radstande von weniger als 3,5 m: bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km;
- d) acht- und mehrradrige Wagen, bei denen der Radstand der Drehgestelle weniger als 1,2 m beträgt:

bei allen Zügen mit Personenbeförderung mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;

- e) Wagen mit Bremse, deren Radscheiben aus Holz- oder Papiermasse bestehen: bei allen Zügen;
- f)*) Wagen mit Bremse, die auf Schalengurädern oder Flußstahlscheibenrädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind: bei allen Zügen;
- g) Wagen ohne Bremse, die auf Schalengurädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind, und zwar Personen-, Post- und Gepäckwagen: bei allen Zügen, Güterwagen: bei allen Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km;
- h) Wagen mit Achsen von weniger als 115 mm Stärke, gemessen in der Achsnabe: bei allen Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km;
- i) Güterwagen, deren Gewicht einschl. der Ladung mehr als 30 Tonnen beträgt, wenn sie keine Drehgestelle haben und nicht Bremswagen mit durchgehender Bremseinrichtung sind: bei allen Personenzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km;
- k) Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind: bei Zügen, die nachgeschoben werden (für Zahnstangenbahnen gelten die besonderen Bestimmungen);
- l) Wagenpaare, die durch die Ladung selbst verbunden sind: bei den zur Personenbeförderung dienenden Zügen, wenn reine Güterzüge gefahren werden und diese zur Beförderung derartiger Wagen ausreichen;
- m) Wagen, die nur in Arbeitszügen laufen dürfen (X-Wagen): bei allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen.

*) Anm. Die schweißeisernen Scheibenräder mit aufgeschweißten Flußstahlreifen, die der Beschränkung der gegossenen Flußstahlscheibenräder nicht unterliegen, aber diesen äußerlich ähnlich sind, sind an der Vorderfläche der Reifen mit weißer Ölfarbe gestrichen und außerdem an der Scheibe mit einem weißen, etwa 50 mm breiten Kreise von 600 mm mittlerem Durchmesser versehen. Statt des Ölfarbenanstrichs ist auch ein kleines Schildchen mit entsprechender Bezeichnung angebracht.

Jedoch darf ein solcher Wagen nur an den Schluß der Güterzüge der mit nicht mehr als 40 km fahrenden Züge angehängt werden (vgl. § 88 (4));

- n) Wagen mit einem festen Radstande von mehr als 5,5 m bei Militärzügen im Mobilmachungsfalle.

(2) Zu Eilgut- und Viehsendungen und als Postbeiwagen, von denen nicht feststeht, daß sie von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation nur in Zügen ohne Luftdruckbremse befördert werden, sollen wo möglich keine Wagen ohne Luftdruckbremse oder Leitung für die Luftdruckbremse verwendet werden.

§ 86.

Bildung der Züge im allgemeinen.

(1) Bei der Zusammenstellung eines Zuges ist darauf zu achten, daß

- a) die zulässige Achsenzahl nicht überschritten wird (§ 84),
- b) nur Wagen eingereiht werden, die zur Beförderung mit dem Zuge zugelassen sind (§ 85),
- c) die Wagen nach Vorschrift eingereiht werden,
- d) die erforderlichen Bremswagen am richtigen Platze (§ 87 und 88) eingestellt werden und die Bremsen in gutem Zustande sind,
- e) die Wagen vorschriftsmäßig (§ 89) doppelt gekuppelt werden,
- f) mit der Höhe der Puffer die vorgeschriebenen Grenzen (Puffermitte 940 bis 1065 mm über Schienenoberkante) eingehalten sind,
- g) die Fahrzeuge vollständig lauffähig sind, wobei sich die Untersuchung namentlich auf die Achsen, Achsbüchsen, Radreifen, Zug- und Stoßvorrichtungen zu erstrecken hat.
- h) die Wagen ausreichend geschmiert sind (Anlage 9),
- i) die Wagen gereinigt und, wenn erforderlich, desinfiziert oder, wenn sie zum Desinfizieren versandt werden, geschlossen sind (vgl. die Desinfektionsvorschriften und MTrD. § 49),
- k) die Vorschriften über die Beladung befolgt sind,
- l) die seitwärts aufschlagenden Türen und Klappen der Güterwagen sicher verschlossen sind.

Auch die seitlichen Schiebetüren 'unbelasteter G- und Ve-Wagen sind geschlossen zu halten.

- m) die im Inventarverzeichnis der Wagen aufgeführten oder an den Seiten angeschriebenen losen Ausrüstungsstücke vorhanden sind. Den Stationen, Wagenmeistern und Zugbegleitbeamten wird die ordnungsmäßige Be-

aufsichtigung und Behandlung des Packwageninventars zur besonderen Pflicht gemacht. Die Zugführer haben sich bei Übernahme der Züge stets zu überzeugen, ob sämtliche Ausrüstungsgegenstände im Packwagen vorhanden und die Verschlüsse der Werkzeugkasten, der Rettungskasten usw. unverletzt sind. Unregelmäßigkeiten sind dem Aufsichtsbeamten sofort zu melden. Auf den Zugendstationen sind die Packwagen durch den Wagenwärter oder, wo ein solcher nicht vorhanden ist, durch einen von der Station zu bestimmenden Bediensteten auf das Vorhandensein und den Zustand der Inventargegenstände nachzusehen.

(2) Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden werden, sind in den hinteren Teil des Zuges einzustellen,

Schemelwagen
u. dgl.

soweit Ausnahmen nicht ausdrücklich zugelassen sind.

(B.D. § 56 (1)).

Leere Schemelwagen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie durch die Schraubenkuppelung mit einander verbunden sind.

(3) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung dürfen, wenn sie in Zügen mit Personenbeförderung überhaupt zugelassen sind (§ 85 (1)), nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenzüge gestellt werden (B.D. § 56 (2)).

(4) Schemelwagen, die durch die Ladung selbst oder durch Steifkuppelung verbunden sind, dürfen nur in beschränkter Anzahl eingestellt werden. Wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beträgt die höchste zulässige Anzahl

- a) bei reinen Güterzügen und den für ihre Beförderung freigegebenen Güterzügen mit Personenbeförderung auf Strecken mit Neigungen bis 1 : 100: 8 Paare, auf Strecken mit stärkeren Neigungen: 5 Paare,
- b) bei den für ihre Beförderung freigegebenen Personenzügen auf Strecken mit Neigungen bis 1 : 100: 3 Paare, auf Strecken mit stärkeren Neigungen: 2 Paare,

Wegen der Einschaltung von Bremswagen vgl. § 88 (3).

Im übrigen ist bei der Einstellung derartiger Wagen besonders darauf zu achten, daß die Vorschriften über die Beladung (Anlage VI zum Vereins-Wagen-Übereinkommen) befolgt sind.

Die wesentlichen Bestimmungen sind folgende:

- a) Ist die Ladung auf zwei Wagen untergebracht, so müssen beide Wagen mit Drehschemeln versehen sein und es darf die Ladung nur auf den Dreschemeln aufliegen, ohne die übrigen Wagenteile in irgend einem Punkte zu berühren.

- b) Ist in diesem Falle die Ladung nur so lang, daß sich die beiden Wagen noch mit den Puffern berühren können, so müssen die Wagen durch Kuppelstangen oder durch Schraubenkupplungen verbunden werden und zwar in letzterem Falle derart, daß sich die Puffer beider Wagen mit Spannung berühren.
- c) Bei größerer Länge der Ladung sind die beiden Wagen durch eine Kuppelstange oder einen Zwischenwagen zu verbinden, sofern nicht die Ladung selbst die Verbindung der Wagen bilden kann.
- d) Übertagt die Ladung die Außenfläche der Kopfschwelle des Wagens über das nach den Ladevorschriften zulässige Maß, so sind Schutzwagen einzustellen.

Zwischen- und Schutzwagen dürfen von der Ladung auch beim Durchfahren der schärfsten Krümmungen an keiner Stelle berührt werden. Es müssen daher zwischen der Ladung und den Seitenwänden dieser Wagen angemessene Zwischenräume freibleiben.

Ragt die Ladung nur bis zur Mitte eines Schutzwagens, so müssen 300 mm, ragt sie über die Mitte hinaus, so müssen 500 mm an seitlichem Spielraum vorhanden sein.

Eine Beladung dieser Zwischen- und Schutzwagen ist gestattet, wenn die angegebenen Spielräume durch die beladenen Gegenstände nicht beengt werden, letztere müssen jedoch so gelagert sein, daß deren Schwerpunkt möglichst in die Mitte des Wagens zu liegen kommt.

Zwischen der Hauptladung und dem Wagenboden oder zwischen ersterer und den beladenen Gegenständen muß ein Abstand von 100 mm als Spielraum bleiben.

- e) Paarweise beladene Langholzwagen, welche unmittelbar durch die Schraubenkupplung verbunden sind, sowie solche, zwischen welchen ein fest mit ihnen verkuppelter Zwischenwagen läuft, dürfen beliebig eingestellt werden.

Leicht feuerfangende Gegenstände.

(5) Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen dürfen nicht in unmittelbarer Nähe der Lokomotive oder der Wagen mit Ofenheizungen gestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein (B.D. § 56 (3)).

Explosive Gegenstände.

(6) Für die Stellung der Wagen mit explosiven Gegenständen gelten die Bestimmungen der Anlage 10, für solche Sendungen der Militärverwaltung auch die des § 54 der M.T.D.

(7) Güterwagen mit mehr als 60 Tonnen Tragfähigkeit Schwere Wagen. dürfen, wenn sie beladen sind, nicht unmittelbar hinter der Lokomotive, mehrere solcher Wagen dürfen nicht unmittelbar hintereinander eingestellt werden. Sie dürfen auch den Schluß eines Zuges nicht bilden, vielmehr muß einem solchen Wagen mindestens noch ein beladener Güterwagen folgen. Kalte Lokomotiven sollen tunlichst hinter der ziehenden Lokomotive laufen.

(8) Bei der Stellung des Postwagens ist auf die Bedürfnisse Postwagen. des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, soweit es der Bahnbetrieb gestattet.

Auch ist, soweit tunlich, zu vermeiden, ihn als Schutzwagen (§ 91 (4)) zu verwenden.

(B.D. § 56 (5)).

(9) An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt Schlußwagen. werden, woran die Schlußsignale angebracht werden können (B.D. § 56 (9)).

(10) Wagen außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen dürfen Fremde Wagen. in Züge nur eingestellt werden, wenn sie den Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (Vereins-Wagen-Übereinkommen, Anlage I) entsprechen. Andernfalls bedarf ihre Einstellung der Genehmigung der Eisenbahndirektion, die nur erteilt werden darf, wenn alle an der Beförderung beteiligten Verwaltungen der Einstellung zugestimmt haben (B.D. § 56 (10)).

(11) An den Zügen, | An den Militärzügen, Zugleine. die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, ist eine Zugleine vom Platze des Zugführers oder eines andern an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten bis zur Dampfpeife der Lokomotive zu führen (B.D. § 58 (3)). Wenn mit Vorspann gefahren wird, ist die Leine bis zur hinteren Lokomotive zu führen.

Der vom Zugführer beauftragte (in der Regel erste) Bremser hat die Leine rechtzeitig auf der in der Fahrtrichtung rechts gelegenen Zugspitze anzubringen und in die Leinenhalter einzulegen. Das vordere Leinenende ist dem Lokomotivführer zur Verbindung mit der Dampfpeife zu reichen (§ 42 (6)), das hintere Ende so zu befestigen, daß ein unbeabsichtigtes Ertönen der Dampfpeife infolge von Verkürzung der Leine durch Regen oder in Bahnkrümmungen vermieden wird.

Ausrüstung der Züge mit Bremsen.

(1) Als Bremsen im Sinne dieser Vorschriften gelten nur solche, die bestimmt sind, während der Fahrt der Züge benutzt zu werden, nicht aber Rangierbremsen.

Arten
der Bremsen.

- (2) Nach der Handhabung werden unterschieden:
- die Handbremse, die an jedem einzelnen Fahrzeuge von Hand bewegt wird,
 - die Gruppenbremse, bei der die Bremsen mehrerer Wagen von einem Punkte aus in Tätigkeit gesetzt werden können,
 - die durchgehende Bremse, bei der alle Bremsen des Zuges von einem Punkte aus in Tätigkeit gesetzt werden können.

Durchgehende
Bremse.

(3) Die Personenzüge bis zu einer Stärke von 60 Wagenachsen müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein.

Ausnahmen können für Züge, die bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 48 (13)) keine größere Geschwindigkeit als 60 km erreichen, von der Eisenbahndirektion zugelassen werden.

Die Züge, die eine größere Geschwindigkeit als 60 km erreichen, müssen mit Luftdruckbremse ausgerüstet sein, soweit nicht für besondere Verhältnisse ein anderes Bremssystem vorgeschrieben ist.

(4) Züge von mehr als 60 Wagenachsen dürfen nur dann mit durchgehender Bremse gefahren werden, wenn es von der Eisenbahndirektion besonders angeordnet ist.

(5) Die Bremsen eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Zuges müssen in der nach (7) bis (9) erforderlichen Mindestzahl auch von Hand bedienbar sein.

Triebradbremse.

(6) Bei Lokomotiven, die zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als 60 km Geschwindigkeit dienen, muß eine Triebradbremse vorhanden sein, die mit der durchgehenden Bremse in Tätigkeit gesetzt werden kann (B.D. § 35 (4)).

Anzahl der

(7) Außer den Bremsen an den Lokomotiven und Tendern müssen so viele Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die aus dem Fahrplanbuche sich ergebende Anzahl der Wagenachsen gebremst werden kann. Reicht bei Güterzügen das Zugbegleitpersonal zur Besetzung der Bremsen für die fahrplanmäßige Geschwindigkeit nicht aus und kann genügendes Aushilfspersonal nicht beigegeben werden, so ist von dem Zugführer eine entsprechende Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit anzuordnen. Ist dies aus irgend welchen Gründen nicht angängig oder läßt sich dadurch ein Minderbedarf an Bremsen nicht erzielen, so ist eine entsprechende Anzahl von Wagen zurückzulassen.

(8) Bei Zählung der Wagenachsen und bei Feststellung der Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen, von kalten Lokomotiven und leeren Tendern sind voll in Ansatz zu bringen (B.D. § 55 (3)).

Zählung der
Achsen bei
der Brems-
bemessung.

(9) Ein bei der Berechnung der Bremsachsen sich ergebender Bruchteil ist voll zu rechnen (B.D. § 55 (4)).

(10) Als Bremsachsen dürfen nur die Achsen von Wagen gezählt werden, deren Bremsrichtungen sich in durchaus gutem Zustande befinden.

(11) Wagengruppen, die gemäß § 88 (6) an Personenzüge mit durchgehender Bremse angehängt, an die Bremse aber nicht angeschlossen werden, müssen, wenn sie mit Reisenden besetzt werden sollen (§ 41 (4)), in sich so viele von Hand bediente Bremsen enthalten, wie nach (7) Bremsen erforderlich sind. Bleiben die Wagen unbesetzt, so dürfen die Bremsachsen des letzten durchgehend gebremsten Wagens bei Bemessung der Bremsachsen für diese Gruppe angerechnet werden (B.D. § 55 (9)).

Handbremsen
hinter der
durchgehenden
Bremse.

(12) Militärzüge sind auf der Ausgangsstation für die vorgesehene Fahrstrecke mindestens mit soviel Bremsachsen auszurüsten, wie nach den Bestimmungen für die Hauptbahnen bei einer Geschwindigkeit von 40 km erforderlich sein würden. Die hiernach erforderliche Anzahl von Bremsachsen ergibt sich aus dem Fahrplanbuche.

Militärzüge.

Im Kriege können in einzelnen Fällen nach Anordnung der Militäreisenbahnbehörden die für stärkere Neigungen mehr erforderlichen Bremswagen nur für diese Strecken zugefügt werden (M.E.D. § 36. 4).

(13) Die Bremsleine der Heberleinbremse darf sowohl bei der durchgehenden als auch bei der Gruppenbremse über höchstens 28 Wagenachsen geführt werden. Ohne Rollenführung dürfen nicht mehr als 6 Wagenachsen unmittelbar hintereinander gestellt werden.

Verteilung der Bremsen im Zuge.

(1) Die zu bedienenden Bremsen sind tunlichst gleichmäßig im Zuge zu verteilen (B.D. § 56 (8)).

(2) Die Strecken, auf denen der letzte Wagen ein Bremswagen sein muß, sind aus dem Fahrplanbuche zu ersehen. Eine Schlußbremse ist nicht erforderlich bei einem im Gefälle fahrenden nicht der Personenbeförderung dienenden Zuge von höchstens drei Wagen, bei dem die Lokomotive sich an der

Schlußbremse.

Zugspitze befindet. Der letzte Wagen eines Zuges, mit dem explosive Gegenstände befördert werden, muß stets ein Bremswagen sein.

(3) Zwischen je drei Paaren von Wagen, die durch die Ladung selbst oder durch Steifuppelung verbunden sind (§ 86 (3)), muß sich ein Bremswagen befinden.

beschädigter
Wagen an
Zugspitze.

(4) Bei Güterzügen

Bei Zügen, die nicht mehr als 40 km Geschwindigkeit erreichen und

die nach (2) eine Schlußbremse haben müssen, darf dahinter noch ein leerer, beschädigter, aber lauffähiger Wagen, der inmitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, angehängt werden (B.D. § 55 (10)). *Wenn die Strecke keine stärkere Neigung als 1:100 hat, darf bei Zügen mit nicht mehr als*

60 km Geschwindigkeit

40 km Geschwindigkeit

ein nicht zur Personenbeförderung benutzter Wagen jeder Art ohne Bremsen hinter dem Schlußbremswagen angehängt werden.

ungebremte
Achsen an
Zugspitze.

(5) Wo eine Schlußbremse nicht erforderlich ist, dürfen dem letzten Bremswagen nur halb so viel ungebremste Achsen folgen, wie nach den Bestimmungen des § 87 auf dessen Bremsachsen entfallen würden. Bis zu 6 Achsen dürfen jedoch stets angehängt werden (B.D. § 55 (11)), sofern nur die Bestimmungen des § 87 für den ganzen Zug erfüllt sind und die Bestimmungen in (6) nicht entgegenstehen.

Nicht an die
durchgehende
Bremsen
angeschlossene
Wagen

(6) Am Schluß eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzugs dürfen innerhalb der zugelassenen Zugstärke (§ 84) einzelne an die Bremse nicht angeschlossene Wagen mitgeführt werden, und zwar

- bei Zügen bis 30 km Geschwindigkeit bis zu 30 Achsen,
- bei Zügen von 31 bis 40 km Geschwindigkeit bis zu 20 Achsen,
- bei Zügen von 41 bis 50 km Geschwindigkeit bis zu 16 Achsen,
- bei Zügen von 51 bis 60 km Geschwindigkeit bis zu 12 Achsen,
- bei Zügen von 61 bis 80 km Geschwindigkeit bis zu 6 Achsen.

An Züge, die mit mehr als

80 km Geschwindigkeit

40 km Geschwindigkeit

fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden (B.D. § 56 (6)).

Kuppeln der Fahrzeuge.

(1) In den Personenzügen, in den 80 Achsen nicht übersteigenden Militärzügen und in den eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km erreichenden Güterzügen sind die Fahrzeuge so fest zu kuppeln, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind (B.D. § 61 (1)).

(2) Bei Güterzügen, deren Geschwindigkeit 45 km nicht übersteigt, und bei Militärzügen von mehr als 80 Achsen ist so zu kuppeln, daß die Puffer im geraden Gleise 2 bis 3 cm voneinander abstehen.

(3) Die nicht im Gebrauche befindlichen Kuppelungen und Ketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein (B.D. § 61 (2)).

Aufhängen der
Kuppelungen.

(4) Die Wagen sind stets doppelt miteinander zu kuppeln. Zuerst sind die Hauptkuppelungen, dann die Sicherheitskuppelungen einzuhängen, hierauf die Bremsschläuche und endlich die Heizschläuche zu verbinden. Zu lösen ist in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Lösen der Brems- und Heizschläuche sind die Absperrhähne zu schließen. Wegen des Kuppelns der Lokomotive mit dem Zuge vgl. § 42 (4).

Kuppeln der
Kuppeln.

(5) Nach dem Verbinden der Bremschläuche sind die Absperrhähne so langsam zu öffnen, daß keine Schnellbremsung eintritt. Beim Abkuppeln von Fahrzeugen müssen die Schlauchkuppelungen in die Leerkuppelungen eingehängt werden.

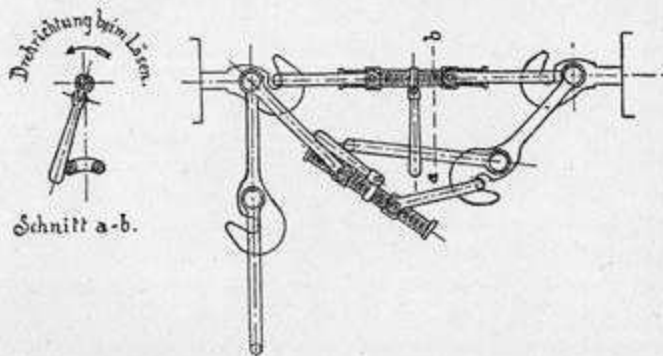
(6) An allen in den Zügen laufenden und den auf den Bahnhöfen stehenden Wagen mit Bremsleitungen sind die Leerkuppelungen stets in die Kuppelungsköpfe der Bremschläuche einzuhängen, damit Verschmutzungen der Bremsleitungen und der Steuerventile vermieden werden.

(7) Der Wagenzug ist in der Regel durch die Rangierer zu kuppeln; die Bremsen haben sich von der Ausführung zu überzeugen. Wo Rangierer nicht verfügbar sind, haben die Bremsen die Wagen zu kuppeln.

(8) Auf den Unterwegsstationen ist bei Personenzügen der Anichtsbeamte für das richtige Kuppeln und das Anbringen der Zugsignale beim Zustellen oder Abhängen von Wagen verantwortlich. Der Zugführer schreibt die zugestellten Wagen nach den Begleitpapieren auf. Bei Arbeits-, Eilgüter-, Güter- und Viehzügen, sowie auf den Ausgangsstationen bei Personenzügen ist der Zugführer für das richtige Kuppeln und das Anbringen der Zugsignale verantwortlich.

Zur Verhinderung des selbsttätigen Lösens der Kuppelungsspindeln soll bei Personen-, Eil- und Schnellzügen der Hauptbahnen das Kuppeln der Wagen allgemein, wie auf umstehender Zeichnung angegeben, ausgeführt werden.

Bei der Zustellung der Notkuppelung ist die dazu benutzte Schraubenkuppelung zunächst etwas zusammen zu schrauben. Bei deren Einhängen in den Scherenhaken der Sicherheitskuppelung ist dann der Sicherheitskuppelbügel hoch zu heben (während er bei der bisherigen üblichen Art der Kuppelung herab hing). Nach dem Einhängen der Notkuppelung ist der



Sicherheitskuppelbügel auf deren Spindel niederzulegen; nachdem zur Schonung des Gewindes der Kuppelungsschwengel heraufgeklappt ist. Der Schwengel der Hauptkuppelung ist alsdann in der zum Lösen erforderlichen Drehrichtung gegen den Sicherheitskuppelbügel zu legen, so daß dadurch die Spindel gesperrt wird.

Die Dienststellenvorsteher haben das unterstellte Personal eingehend zu belehren und darauf zu achten, daß die Kuppelung in vorstehend beschriebener Weise ausgeführt wird.

§ 90.

Bildung der Güterzüge.

Wegemeist.

(1) Die allgemeinen Bestimmungen über die Einteilung und die Zusammenstellung der Güterzüge sind in den Beförderungsvorschriften und deren Anlagen enthalten.

Reihfolge der Wagen.

(2) Soweit nichts anderes bestimmt ist oder die Vorschriften über die Stellung der Wagen (§ 86 (2) bis (8)) oder über die Verteilung der Bremsen im Zuge (§ 88) keine Abweichungen bedingen, sind die Wagen so zu ordnen, daß die für die jeweilige nächste Station bestimmten Wagen vorn stehen.

§ 91.

Bildung der Personenzüge.

(1) Bei der Einstellung der Personenzüge ist darauf zu achten, daß Wegemeist.

- a) Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile in der vorgeschriebenen Anzahl ((9) u. (10)) vorhanden und die äußere Bezeichnung mit der maßgebenden inneren Bezeichnung übereinstimmt,
- b) an den zu besetzenden Wagen die Türen aufgeschlossen sind,
- c) die Wagen nach den besonderen Vorschriften gereinigt, die Handgriffe abgewischt, die Fußtritte bei Schneefall gefäubert und bei Glatteis bestreut sind,
- d) die Einrichtungen zur Beleuchtung in Ordnung und ausreichend mit Brennstoff versehen sind,
- e) die Wagen bei Dunkelheit beleuchtet sind,
- f) die Heizeinrichtungen bei kalter Witterung in Ordnung sind und mit dem Heizen nach den besonderen Vorschriften begonnen wird,
- g) die Wagen, namentlich im Sommer bei großer Hitze, gehörig gelüftet werden,
- h) die Wascheinrichtungen und Aborte in Ordnung und die Wassergefäße gefüllt sind (§ 92),

In den D-Zugwagen müssen die festen Wasserbehälter unbedingt gefüllt sein, damit die Wascheinrichtung nicht fehlt und in den Aborten sich kein übler Geruch bemerkbar macht, weil eine Spülung nicht erfolgen kann. Der Dreiseighahn am Abflußrohr des festen Wasserbehälters muß unbedingt richtig stehen, der Hahn muß so eingestellt sein, daß Spül- und Wascheinrichtung gleichzeitig benutzt werden können.

Die in den Personenzügen befindlichen festen Wasserbehälter, Wasserflaschen und Kannen sind auf der Station, die die Wagen einstellt, zu füllen, erforderlichenfalls hat das Zugbegleitpersonal auf den Unterwegsstationen für Nachfüllung zu sorgen. Die Füllung der hochliegenden festen Wasserbehälter und auch der Wasserflaschen darf, da die zugehörigen Räume in der Regel geheizt sind, erst bei einer Außentemperatur von -10° Celsius, die der tiefliegenden festen Wasserbehälter muß bereits bei einer Außentemperatur von -2° Celsius unterbleiben. Als Ersatz sind dann die losen Wasserkaninen zu füllen. Ist zu befürchten, daß die Behälter infolge Zunahme der Kälte unterwegs einfrieren, dann sind

sie durch das Zugbegleitpersonal zu entleeren; auf den Endstationen sind sämtliche Behälter zu entleeren, sobald die Außentemperatur auf 0 Grad gesunken ist. Die für die Füllung der Wasserbehälter verantwortlichen Dienststellen und Bediensteten haben dieser Angelegenheit größte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Wasserbehälter auf den Aborten sind oft nachzusehen; etwaige Verstöße sind der Eisenbahndirektion zu melden.

- i) die Lauffchilder (§ 93 (3) und (4)) und die losen Ausrüstungsstücke — Teppiche, Matten usw. — vorhanden sind.

Außerdem ist darauf zu achten, daß die äußeren und inneren Türen und ihre Verschlüsse leicht gangbar sind und gut schließen, die gepolsterten Sitze und Lehnen nicht beschädigt und sauber, die hölzernen Bänke mit völlig trockenem Anstrich versehen und rein sind, und daß nirgends Spitzen oder Stifte hervorstehen, an welchen die Reisenden sich verletzen oder ihre Kleider beschädigen könnten, die Fenster und Fenstervorhänge unbeschädigt und sauber, die beweglichen Fenster leicht gangbar sind.

Die Zugbegleitbeamten haben den Beschädigungen an den Personenwagen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, damit die Täter ermittelt und zum Ersatz herangezogen werden. Kleinere Mängel in den Personenwagen, wie schadhafte Fensterzüge oder Fenstervorhänge, fehlende oder beschädigte Griffe, Mängel an den Laternen, beschädigte Abortdeckel und Verschlussklappen, Verstopfung der Abflußöffnungen der Waschbecken, Unsauberkeit des Aborts, beschädigte Aschbecher und dergleichen mehr, müssen sogleich beseitigt werden, damit bei den Reisenden nicht der Eindruck allgemeiner Nachlässigkeit im Betriebe und mangelnder Sorgfalt in der Unterhaltung der Betriebsmittel erweckt wird. Die Betriebswagenwerkmeisterei in Oldenburg, Hbf., die Wagenmeister der Stationen, auf denen die Züge längeren Aufenthalt haben, die Aufsichtsbeamten und Fahrdienstleiter der Zugbildungsstationen und die Zugbegleitbeamten (namentlich die Zugführer) haben vor der Abfahrt das Innere der Personenwagen sorgfältig zu besichtigen und für die Beseitigung der etwa vorgefundenen Mängel durch unvorzügliche Benachrichtigung der auf der Station befindlichen Wagenmeister zu sorgen. Gegebenenfalls kann die Hilfe ortsangesessener Handwerker in Anspruch genommen werden.

Können solche Mängel auf der Anfangsstation nicht sogleich beseitigt werden, ist die Betriebswagenwerkmeisterei Oldenburg durch den Hbf., den Wagenmeister oder den Zugführer

schriftlich zu benachrichtigen, die für baldigste Abhilfe, nötigenfalls unter Zuhilfenahme der Werkstätte zu sorgen hat.

Es darf unter Umständen selbst die Ausstellung eines Personenwagens nicht gescheut werden, wenn darin Mängel vorgefunden werden, die im Betrieb nicht beseitigt werden können.

(2) Die Anzahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen, aus denen die Personenzüge zusammenzusetzen sind, wird durch den Zugbildungsplan vorgegeschrieben. Im Stamme der Züge (§ 93 (1 a)) sollen die Wagen derselben Klasse in der Regel zusammengestellt werden.

(3) Wegen der Bildung der Züge und Zugteile für Militärtransporte vgl. MTrD. §§ 36 u. 46.

(4) In die zur Personenbeförderung bestimmten, von einer Lokomotive geführten Züge ist bei den mit mehr als 50 km Geschwindigkeit fahrenden Zügen hinter der Lokomotive ein nicht zur Aufnahme von Reisenden zu verwendender Schutzwagen einzustellen. Ausgenommen sind die mit durchgehender Bremse ausgerüsteten, nicht mehr als 40 Wagenachsen führenden Züge solcher zweigleisiger Strecken, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen, wenn die Züge nicht mit mehr als 60 km Geschwindigkeit fahren.

Bei dienstlichen Sonderzügen ist kein Schutzwagen erforderlich.

Wegen der Verwendung des ersten Abteils als Schutzabteil vgl. § 41 (1) a.

(5) Zweiachsige Wagen dürfen in Schnell- und Eilzüge nur eingestellt werden, wenn es von der Eisenbahndirektion ausdrücklich angeordnet ist. Zweiachsige Gepäck-, Güter-, Personen- und Postwagen dürfen keinsfalls in Schnell- und Eilzüge eingestellt werden. Auch dürfen in diese Züge zwischen Drehgestellwagen Wagen anderer Bauart nur mit Genehmigung der Eisenbahndirektion eingestellt werden.

(6) Dreiachsige Wagen, die in Schnell- oder Eilzüge eingestellt werden sollen, worin Wagen mit Drehgestellen laufen, müssen wenigstens 6 m Radstand und 16 t Eigengewicht haben.

Für den inneren Verkehr auf den Oldenburgischen Staatsbahnen kann von dieser Bestimmung abgewichen werden.

Militärzüge.

Schutzwagen.

Wagen der Schnellzüge.

Wagen der
Mittlerzüge.

(7) Zu den im Frieden in kalter Jahreszeit vorkommenden Mannschaftstransporten sind möglichst viele Wagen mit Heizvorrichtung zu verwenden (MTrD. § 36. 6).

In die zu Militärtransporten im Mobilmachungsfalle zu verwendenden, für Gas oder elektrische Beleuchtung eingerichteten Personenwagen sind Notlaternen einzusetzen (MTrD. § 36. 5).

Änderung
der Wagenzahl.

(8) Zu einer dauernden Vermehrung oder Verminderung der im Zugbildungsplane vorgesehenen Wagenzahl ist die Genehmigung der Eisenbahndirektion erforderlich. Sie ist einzuholen, sobald das Bedürfnis für eine Änderung bemerkt wird.

Frauenabteile.

(9) In jedem Zuge ist mindestens ein Abteil jeder Klasse als Frauenabteil zu bestimmen, wenn der Zug wenigstens 3 Abteile dieser Klasse führt. In Zügen, in denen keine Abteilmwagen laufen, ist, wenn möglich, ebenfalls ein Raum für die gesonderte Unterbringung von Frauen zu bestimmen. In Vorortzügen werden Frauenabteile in der Regel nicht geführt.

Wenn auf einer Station mehrere Kurswagen (§ 93 (1) b) gleicher Richtung zusammentreffen, können leere Frauenabteile bis auf eines aufgegeben und als Nichtraucherabteile benutzt werden. Beizubehalten ist das Frauenabteil des am weitesten laufenden Wagens.

Nichtraucher- und
Raucherabteile.

(10) a) In den Personenzügen sind die Hälfte der Wagen oder Abteilungen 1., 2. und 3. Klasse ohne Einrechnung der Frauenabteile und bei ungeraden Zahlen auch die überschießenden Abteile für Nichtraucher zu bestimmen und demgemäß innen und außen zu bezeichnen.

In den Wagen IV. Klasse sind Nichtraucherabteile zur Hälfte zu führen, wenn die Einrichtung der Wagen dies gestattet.

b) Die in einzelnen Speisewagen befindlichen Abteile für den gewöhnlichen Verkehr sind für Nichtraucher zu bestimmen.

c) Führt ein Zug nur ein Abteil 1., 2. oder 3. Klasse, so ist darin ein Aushang anzubringen, wonach im Abteil nur unter Zustimmung aller Mitreisenden geraucht werden darf.

d) Nichtraucherabteile dürfen innerhalb der vorgeschriebenen Zeit nicht zu Raucherabteilen umgewandelt werden, auch wenn die Raucherabteile nicht ausreichen.

Ausnahmen sind für Vorort- und Nebenbahnzüge zulässig und werden von der Eisenbahndirektion bekanntgegeben.

Aborte.

(11) Bei Schnell- und Eilzügen soll von jedem Abteil aus ein Abort zugänglich sein. Ausnahmen können für den inneren Verkehr von dem Betriebsinspektor zugelassen werden.

Bei Personenzügen muß mindestens ein Abort für die 1. und 2. und einer für die 3. Klasse vorhanden sein, soweit nicht für den Nahverkehr und für Nebenbahnen anderes angeordnet ist. Bei der Bestimmung der Frauen-, Nichtraucher- und Raucherabteile

sind die mit Abort verbundenen Abteile möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Auf die Einstellung möglichst vieler Wagen mit Abort in Militärzügen ist Bedacht zu nehmen (MTrD. § 36. 7).

Vorortzüge führen in der Regel keine Aborte.

(12) Ein Abteil 1. oder 2. Klasse darf, auch wenn der Zug nur diese Klassen führt, als Dienstabteil für die Zugbegleitbeamten nicht eingerichtet werden.

Dienstabteil.

Ein Dienstabteil darf nur dann eingerichtet werden, wenn außer dem Zugführer mindestens noch 2 Zugbegleitbeamte den Zug begleiten, von denen keiner ständig im Packwagen mitfährt. Im Bedarfsfalle muß es den Reisenden freigegeben werden.

§ 92.

Versorgung der Personenwagen mit Wasser.

(1) Die in den Personenwagen befindlichen Wasserbehälter, Wasserflaschen und Kannen sind auf der Station, die die Wagen einstellt, und bei längeren Fahrten auch auf den hierfür im Zugbildungsplane bestimmten Unterwegsstationen mit frischem Wasser zu füllen.

Füllen.

(2) Solange die Wagen geheizt werden, sind die festen Wasserbehälter und die gläsernen Wasserflaschen nicht zu füllen, wenn nicht auch die Räume geheizt werden, in denen sie untergebracht sind. Werden diese Räume geheizt, so unterbleibt die Füllung der gläsernen Wasserflaschen und der hoch liegenden festen Wasserbehälter erst bei einer Außenwärme von -10°C , die der tiefliegenden Wasserbehälter bei einer Außenwärme von -2°C . Als Ersatz sind dann die losen Wasserkannen zu füllen.

(3) Auf den Endstationen sind die Behälter zu leeren, sobald die Außenwärme auf 0° gesunken ist.

Leeren.

§ 93.

**Unterscheidung der Personenzugwagen.
Zugbildungsstationen. Lauffchilder.**

(1) Die in den Personenzügen laufenden Wagen werden unterschieden in:

- Stammwagen: Wagen, die im Zuge auf der ganzen von ihm durchlaufenen Strecke ständig laufen und über diese Strecke nicht hinausgehen,
- Kurswagen: Wagen, die auf eine Anschlussstrecke über- oder von einer solchen zugehen,
- Verstärkungswagen: Wagen, die außer dem Stamme des Zuges nur an bestimmten Tagen oder nur auf einer Teilstrecke laufen,

d) Bereitschaftswagen: Wagen, die zur außergewöhnlichen Verstärkung der Züge oder als Ersatz für schadhafte und untersuchungspflichtige Wagen bereitgehalten werden.

Zugbildungs-
station.

(2) Die Stationen, wo der Stamm der Züge gebildet wird, heißen Zugbildungsstationen.

Lauffchilder.

(3) Die Stamm-, Kurs- und Verstärkungswagen sind auf beiden Seiten mit Lauffchildern zu versehen. Bei Zügen des Nah- und Vorortverkehrs und bei Nebenbahnzügen genügen Lauffchilder am ersten und letzten Wagen oder an der Stirn der Lokomotive.

(4) Die Personenwagen der D-Züge erhalten auch im Innern an beiden Enden des Seitengangs Lauffchilder.

(5) Die Lauffchilder werden von der Wagen-Eigentumsverwaltung gestellt, soweit anderes nicht besonders vereinbart ist.

§ 94.

Außergewöhnliche Verstärkung der Personenzüge.Bereitschafts-
wagen.

(1) Reichen die Plätze in einem Zuge nicht aus, so sind, wenn nichts anderes bestimmt ist, Bereitschaftswagen innerhalb der zulässigen Zugstärke einzustellen oder ist die Einstellung bei einer Vorstation zu beantragen. Insbesondere ist es Sache der Stationen, die für Märkte, Volksfeste oder aus sonstigen Gründen einen größeren Verkehr erwarten, die Züge zu verstärken oder dies rechtzeitig bei dem Betriebsinspektor zu veranlassen.

(2) Wegen Mangels an Plätzen für Raucher dürfen die Züge nicht verstärkt werden, solange noch Plätze für Nichtraucher frei sind.

Kurswagen.

(3) Müssen die im Zugbildungsplane vorgesehenen Kurswagen ausnahmsweise vermehrt werden, so hat die Station, die einen solchen Wagen einstellt, dies den Stationen, wo der Wagen auf einen anderen Zug oder in einen fremden Bezirk übergeht, und der Endstation telegraphisch zu melden.

Postbeiwagen.

(4) Die Einstellung von Postbeiwagen in Schnell- und Personenzüge bedarf der Genehmigung der Eisenbahndirektion.

§ 95.

Verfahren beim Aussetzen von Wagen oder Ausfallen von Kurswagen.

(1) Wird ein Personen- oder Gepäckwagen wegen Laufunfähigkeit ausgesetzt, so ist dies der Station, die den Wagen stellt, und bei Kurswagen auch dem Betriebsinspektor telegraphisch zu melden. Dabei sind der Tag und die Zugnummer, der Weg, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens

und die Ursache des Aussetzens anzugeben, auch mitzuteilen, ob ein Ersatzwagen gestellt wurde. Bei Postwagen ist die Meldung an das zuständige Postamt zu richten und deren Entscheidung vor Wiedereinstellung des Wagens einzuholen.

(2) Konnte für einen ausgesetzten Kurswagen Ersatz nicht gestellt werden, oder fällt ein Kurswagen wegen Anschlußverweigerung aus, so ist dies der nächsten Station, die einen Ersatz stellen kann, und der Endstation telegraphisch anzuzeigen.

Die Station, die einen nicht lauffähigen Kurswagen aussetzt, hat sofort telegraphische Mitteilung zu machen:

1. an die Station, die den Wagen bestimmungsgemäß beizustellen hat und
2. an das Betriebsbureau der Eigentumsverwaltung,
3. an das Betriebsbureau in Oldenburg.

Aus dieser telegraphischen Mitteilung muß ersichtlich sein: die Station, auf der der Wagen ausgesetzt wurde, Tag, Zugnummer, Kurs, Nummer und Eigentumsmerkmal des Wagens, Grund des Aussetzens und ob für den ausgesetzten Wagen ein Ersatzwagen eingestellt ist.

Bei Aussetzung ausbesserungsbedürftiger Wagen ist auch die Werkstatt anzugeben, der der Wagen zur Ausbesserung überwiesen ist.

Wird ein ausgesetzter Wagen dem Betriebe wieder zugeführt, so ist dies der Eigentumsverwaltung und der Verwaltung, die den Wagen zur Ausbesserung überwiesen hat, zu melden.

Die ausgebesserten Kurswagen sind möglichst als zweite Kurswagen den Zügen beizugeben; ist dieses wegen zu starker Belastung der Züge nicht angängig, so sind sie mit dem nächsten Personenzuge der Zugbildungsstation zuzusenden.

Auf Unterwegsstationen ist die Auswechslung eingestellter Ersatzwagen durch ausgebesserte Kurswagen nicht zulässig.

Die von anderen Verwaltungen eingestellten Ersatzwagen dürfen nicht durch eigene Wagen ersetzt werden.

Falls auf einer Unterwegsstation ein durchgehender Wagen ausgesetzt und für diesen ein Ersatzwagen eingestellt wird, sind die Kurschilder an dem Ersatzwagen anzubringen. Bei Nichteinstellung eines Ersatzwagens hat die beteiligte Station die Schilder mit demselben Zuge an die Endstation des durchgehenden Wagens zu senden, damit sie daselbst an dem für die entgegengesetzte Fahrriehtung einzustellenden Wagen angebracht werden können. Abhanden gekommene und wiedergefundene Schilder sind unverzüglich an die am Rande in kleiner Schrift angegebene Eigentumsstation mittels Begleitscheines zu senden.

In den Meldungen sowohl als auf den am Wagen anzubringenden Beschädigungszetteln ist der Grund der Aussetzung ersichtlich zu machen.

§ 96.

Rücksendung leerer Personen- und Gepäckwagen.

(1) Die in den Zügen frei werdenden oder aus den Werkstätten kommenden Personen- und Gepäckwagen sind der Heimatstation oder dem Heimatbezirke möglichst rasch wieder zuzuführen. Keine Station darf einen ihr nicht zugeteilten Wagen zurückhalten oder die Rücksendung von Wagen, die ihr vorübergehend überwiesen wurden, über die Zeit des Bedarfs hinaus verzögern.

(2) Soweit über die Rücksendung der Wagen keine besondere Verfügung getroffen, ist hierzu die günstigste Gelegenheit zu wählen. Zunächst kommt die Rücksendung mit einem Zuge gleicher Gattung wie der, mit dem die Wagen eingetroffen sind, und ihre Benutzung zur Verstärkung der Züge in der Richtung zur Heimat in Frage. Würden Schnell- und Personenzüge zu sehr belastet werden, so sind die Wagen mit Eilgüterzügen oder mit Güterzügen zurückzusenden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß Wagen, die auf Stationen mit räumlich von den Personenbahnhöfen getrennten Güterbahnhöfen in Güterzügen eintreffen, erst wieder verwendet werden können, nachdem sie auf dem Güterbahnhof ausrangiert und dem Personenbahnhofe zugeführt worden sind.

(3) Bestehen über die Art der Rücksendung Zweifel oder erfolgt diese zweckmäßig mit Sonderzug, so ist die Entscheidung der zuständigen Stelle einzuholen.

(4) Allen leer zurücklaufenden Personen- und Gepäckwagen ist ein Begleitschein mitzugeben. Die Bestimmungsstation und bei fremden Wagen auch der Beförderungsweg ist, soweit nicht eine Bezeichnung vorgeschrieben ist, beiderseits auf den Tritten mit unverkürztem Stationsnamen aufzuschreiben und im Begleitschein einzutragen. In diesem ist auch die Anzahl der etwa beigegebenen Schlüssel zu vermerken. Bei Rücksendung mit Güterzügen sind die Wagen der Übergangstationen und der Empfangsstation unter Angabe des Zuges telegraphisch vorzumelden.

(5) Leer zurücklaufende Personenzüge sind zu verschließen und auch bei Beförderung in Personenzügen nicht zu beleuchten.

(6) Über die Rückbeförderung leerer, zu Militärtransporten benutzter Wagen vgl. MTrD. § 49 (8).

§ 97.

Brems- und Heizleitungsrohre. Heizkuppelungen und Schlußhähne.

(1) Die Brems- und Heizleitungsrohre sind bestimmten Stationen — Heimatstationen — zugeteilt. Ihre Verteilung wird durch den Zugbildungsplan bekannt gegeben. Andere

Zuweisung
der Rohre.

Stationen wenden sich an eine der Heimatstationen, in der Regel an die nächstgelegene, und, wenn diese nicht aushelfen kann, an den Betriebsinspektor.

(2) Die Leitungsrohre sind in möglichster Nähe der Bahnsteige gegen Rässe und Verunreinigung geschützt aufzubewahren. Aufbewahrung.

Sie sind stets auf besondere Gerüste und nicht auf die Erde zu legen.

(3) Die Rohre sind stets — auch bei Benutzung — mit Begleitschein zu befördern. Beförderung.

(4) Die Rohre müssen abgenommen werden, sobald das Bedürfnis zur Benutzung aufhört. Abnahme und Rücksendung.

Abgenommene Leitungsrohre sind mit dem nächsten Personenzug an die Heimatstation zurückzusenden, wenn nicht ihre Wiederverwendung in der Richtung zur Heimatstation oder darüber hinaus innerhalb der nächsten 24 Stunden in Aussicht steht oder auf dem Begleitscheine Bestimmung über die Weiterverwendung getroffen ist.

Muß ein Wagen mit losem Leitungsrohr mit einem Personenzuge zur Ausgangsstation zurückgeleitet werden, so bleibt das Leitungsrohr am Wagen.

(5) Für die Behandlung der Heizkuppelungen und Schlußhähne gelten die Vorschriften über die Heizung der Züge. Bestand und Verteilung der Heizkuppelungen und Schlußhähne ist im Zugbildungsplan enthalten oder wird besonders bekanntgegeben. Heizkuppelungen und Schlußhähne.

7. Abschnitt.

Fahrten mit Kleinwagen.

§ 98.

Begriff und Benutzung der Kleinwagen.

Begriff.

(1) Kleinwagen sind die Bahnmeisterwagen (Rollwagen), Draisinen, Eisenbahnfahräder, Gleismesser und ähnliche Fahrzeuge, die mit Menschenkraft oder durch Triebwerke bewegt werden und nicht bestimmt sind, in die Züge eingestellt zu werden.

Zweck.

(2) Kleinwagen dürfen nur zu den nachstehend verzeichneten Zwecken benutzt werden:

- a) zur Beförderung der von den Aufsichtsbehörden zur Besichtigung der Bahn entsandten höheren Beamten,
- b) zur Beförderung der mit der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn- und Telegraphenanlagen betrauten Beamten und ihrer Vertreter,
- c) zur Beförderung von Geräten, Bau-, Betriebs- und Telegraphenmaterialien durch die Bahnmeister und die von ihnen beauftragten Kottenführer, Bahnwärter, Weichensteller und verpflichteten Arbeiter,
- d) zur Beförderung der Bahnärzte und der Hebammen in dringenden Fällen (bei schweren Erkrankungen von Eisenbahnbeamten und ihrer Angehörigen, Unfällen u. dgl.),
- e) zur Beförderung von Beamten zur Auszahlung der Gehälter und Löhne, wenn diese Art der Auszahlung von der Eisenbahndirektion angeordnet ist,
- f) zur Beförderung von Beamten, Unternehmern und Arbeitern auf Anweisung des Betriebsinspektors,
- g) zur Beförderung von Umzugsgut, Ernteerzeugnissen, Brennmaterial und Wasser für Bahnbeamte, die an der freien Strecke wohnen, mit Genehmigung des Betriebsinspektors.

(3) Die Fahrten mit Kleinwagen sind auf das Notwendigste zu beschränken.

Unterlagt ist ihre Benutzung:

- a) den Bahnmeistern bei den regelmäßigen Streckenuntersuchungen, wenn ihnen hierzu nicht etwa Eisenbahnfahräder überwiesen sind,
- b) den Arbeitern, um von der Wohnung nach der Arbeitsstelle und zurück oder zur Lohnauszahlung zu fahren,
- c) zu nichtdienstlichen persönlichen Zwecken, soweit sie nicht in (2) ausdrücklich zugelassen sind.

Ausnahmen sind zu a und b mit Genehmigung der Eisenbahndirektion zulässig.

§ 99.

Beschaffenheit und Ausrüstung der Kleinwagen.

(1) Draisinen und Fahrräder müssen mit kräftig wirkenden Bremsen versehen sein, andere Fahrzeuge dann, wenn sie auf Strecken mit Neigungen von mehr als 1 : 400 bewegt werden.

(2) An den Bahnmeisterwagen (Rollwagen) muß das Eigengewicht und die Tragfähigkeit angeschrieben sein.

§ 100.

Bereitstellung der Kleinwagen und der Begleitmannschaft.

(1) Zu Fahrten auf der freien Strecke stellt der Bahnmeister den Wagen, wenn dieser nicht einem anderen Beamten überwiesen ist, und die Begleitmannschaft (§ 101). Wegen der Fahrweise vgl. § 102.

(2) Ist der Bahnmeister abwesend, so hat in dringenden Fällen der Vorsteher der Station einen Kleinwagen zu stellen und dann alles zu veranlassen, was dem Bahnmeister dabei obliegt. Dem letzteren ist sobald wie möglich Mitteilung zu machen.

(3) Über die Benutzung der den Stationen überwiesenen Kleinwagen innerhalb der Station verfügt der Vorsteher. Zu solchen Fahrten hat er auch die Begleitmannschaft zu stellen.

§ 101.

Begleitung der Kleinwagen.

(1) Kleinwagen müssen bei der Fahrt durch einen zur Führung berechtigten Betriebsbeamten begleitet werden. Dieser Beamte ist für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich.

(2) Der Führer muß den Fahrplan der Strecke, 6 Knallkapseln, eine rote Signalflagge oder die Scheibe des Signals 6 b und bei Dunkelheit eine rot blendbare Laterne zum Geben des Signals 24 mit sich führen. Er hat seine Uhr vor der Fahrt mit der Stationsuhr in Übereinstimmung zu bringen.

Führer.

Ausrüstung.

Der Führer eines einsitzigen Fahrrads braucht Signalmittel nicht mitzuführen.

(3) Wenn der Bahnmeister einen Kleinwagen begleitet, hat er die Führung zu übernehmen.

(4) Ein höherer Betriebsbeamter, der einen Kleinwagen benutzt, ist berechtigt, die Führung zu übernehmen. Macht er hiervon Gebrauch, so hat er es dem sonst zur Führung berufenen Beamten ausdrücklich zu erklären. Er ist dann für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich.

(5) Außer dem Führer müssen bei Fahrten auf freier Strecke dem Wagen so viele Arbeiter mitgegeben werden, daß das Fahrzeug rasch entladen und aus dem Gleise entfernt werden kann. Fahrzeuge, die von einer Person aus dem Gleise entfernt werden können, bedürfen keines weiteren Begleiters.

§ 102.

Maßnahmen vor Beginn der Fahrt.

(1) Vor Antritt der Fahrt hat sich der Führer von dem ordnungsmäßigen Zustande des Wagens und der Ladung zu überzeugen. Namentlich ist zu untersuchen, ob das Lademaß und die Tragfähigkeit nicht überschritten ist und die Bremse richtig wirkt.

(2) Die Fahrten sollen in der Regel auf einer Station beginnen und bedürfen der Zustimmung des Fahrdienstleiters. Für Fahrten innerhalb der Station wird diese mündlich erteilt. Zu Fahrten auf der freien Strecke ist eine Fahrantweisung nach Anlage 13 erforderlich.

(3) Die Fahrantweisung ist von dem Bahnmeister, gegebenenfalls von dem höheren Betriebsbeamten (§ 101 (4)) doppelt auszufertigen, soweit er dazu in der Lage ist und von dem Wagenführer dem Fahrdienstleiter zu übergeben. Ausnahmsweise kann die Fahrantweisung auch von dem Fahrdienstleiter auszufertigt werden.

Bestehen keine Bedenken gegen die Fahrt, so hat der Fahrdienstleiter

- a) den Wagenführer über alle Umstände, die die Fahrt beeinflussen könnten, wie Zugverspätungen, Verkehren von Sonderzügen u. dgl. durch Eintragung in die Fahrantweisung zu unterrichten,
- b) die vorwärts gelegene Zugmeldestelle und, wenn die Ausgangsstation selbst keine Zugmeldestelle ist, auch die rückwärts gelegene Zugmeldestelle telegraphisch oder durch Fernsprecher von der Fahrt unter Mitteilung des fahrdienstlichen Inhalts der Fahrantweisung zu benachrichtigen,

c) nachdem diese Stellen sich mit der Fahrt einverstanden erklärt haben, die Fahrantweisung mit Zustimmungsvermerk zu versehen,

d) die Abfahrzeit einzutragen.

Die Fahrt ist im Zugmeldebuche der beteiligten Stellen zu vermerken.

Die eine Ausfertigung der Fahrantweisung erhält der Führer, die andere bleibt bei der Station.

(4) Wenn ein einsitziges Fahrrad von dem Bahnmeister oder einem höheren Betriebsbeamten benutzt wird, ist eine Fahrantweisung nicht erforderlich. Es genügt die Zustimmung des Fahrdienstleiters und die Unterweisung nach (3) a. Bei Gefahr im Verzug kann auch davon abgesehen werden, die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.

(5) Muß ein Kleinwagen ausnahmsweise (2) auf der freien Strecke eingesetzt werden, so darf es erst geschehen, nachdem das Einverständnis der benachbarten Zugmeldestellen telegraphisch, durch Fernsprecher oder durch Boten eingeholt ist (vgl. § 104 (2)). Hiervon darf nur bei Gefahr im Verzug und unter Beachtung der Bestimmung in § 103 (11) abgesehen werden.

(6) Bei der Abfahrt oder beim Einsetzen eines Kleinwagens haben beide Zugmeldestellen am Telegraphen, Fernsprecher oder Blockwerk ein Schild anzubringen mit der Aufschrift

Kleinwagen auf der Strecke

(7) Wegen des Verbots, einen Zug vor der fahrplanmäßigen Zeit abzulassen, wenn ein Kleinwagen unterwegs ist, s. § 24 (4) e, wegen der Ausstellung eines Vorsichtsbefehls an Züge, die unvermutet nach der Abfahrt eines Kleinwagens abgelassen werden müssen, s. § 68 (4).

§ 103.

Maßnahmen während der Fahrt.

(1) Müssen mehrere Kleinwagen zwischen zwei Zugmeldestellen auf demselben Gleise gleichzeitig verwendet werden, so sind sie entweder miteinander zu kuppeln oder mindestens 300 m voneinander entfernt zu halten.

In letzterem Falle ist jedes Fahrzeug von einem besonderen Führer und den zum Aussetzen erforderlichen Arbeitern (§ 101 (5)) zu begleiten.

(2) Auf zweigleisigen Strecken sollen Kleinwagen im allgemeinen „rechts“ und nur dann auf dem falschen Gleise fahren, wenn dafür besondere Gründe sprechen.

(3) Während der Fahrt hat der Führer seinen Platz auf oder neben dem Wagen so zu wählen, daß er die Bahn übersehen und

Führung durch den Bahnmeister.

Führung durch einen höheren Beamten.

Begleitende Arbeiter.

Fahrantweisung

Anlage 13.

Eingesetzt auf der Strecke.

Schild.

Vorsichtsmaßregeln.

Verwendung mehrerer Kleinwagen.

Fahrt auf zweigleisigen Strecken.

Platz des Führers und der Arbeiter.

die Bremse womöglich selbst handhaben kann. Die begleitenden Arbeiter dürfen, außer auf den Draisinen, nur ausnahmsweise, wenn es der Dienst erfordert, und nur auf Anordnung des Führers auf dem Wagen Platz nehmen. Während der Fahrt dürfen die Arbeiter, wenn für besondere Verhältnisse keine Ausnahme zugelassen ist, nicht vor einem Kleinwagen gehen.

Bewegung.

(4) Bahnmeisterwagen (Kollwagen) dürfen mit Kurbelstangen oder Stöcken nur bewegt werden, wenn sie mit Schutzgeräten versehen sind.

Geschwindigkeit.

(5) Die Geschwindigkeit darf bei Draisinen und Fahrrädern 30 km, bei sonstigen Kleinwagen 15 km in der Stunde nicht übersteigen.

(6) Wo Menschen im Gleise beschäftigt sind, die Strecke oder die Zugänge zu den Wegübergängen nicht vollständig übersehen werden können, ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß der Wagen rechtzeitig angehalten werden kann.

Fahren bei Dunkelheit.

(7) Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sollen Kleinwagen nur in dringenden Fällen fahren. Bei solchen Fahrten hat der Führer erhöhte Aufmerksamkeit anzuwenden.

Bei Dunkelheit haben Kleinwagen Signal 24 zu führen.

Wegen Anwendung dieses Signals in Tunneln s. *SO.* *AB.* (88).

Halten auf der Strecke.

(8) Beim Halten auf der Strecke sind die Bremsen fest anzuziehen oder die Räder durch Klöße festzustellen und die zum Aussetzen erforderlichen Arbeiter in der Nähe zu halten.

Aussetzen. Decken.

(9) Bei längerem Aufenthalt ist der Wagen, wenn es der Dienst gestattet, auszusetzen.

Ein auf der Strecke haltender Kleinwagen, der wegen seiner Ladung oder aus anderen Gründen nicht leicht würde ausgesetzt werden können, ist auf zweigleisiger Strecke nach einer, auf eingleisiger nach beiden Richtungen in einer Entfernung von wenigstens 500 m zu decken.

(10) Kleinwagen, die nach § 102 (5) bei Gefahr im Verzug ohne Zustimmung der Zugmeldestellen eingesetzt werden, müssen sowohl während der Fahrt, als beim Halten nach beiden Richtungen in wenigstens 500 m Abstände gedeckt werden. Daher muß in einem solchen Falle so langsam gefahren werden, daß die deckenden Arbeiter mit dem Wagen Schritt halten können.

Der Führer hat auf dem kürzesten Wege, durch eine Block- oder Fernsprechstelle, gegebenenfalls durch Boten, die nächste Zugmeldestelle von dem Einsetzen des Wagens, dem Orte und der Dauer der Gleisbesetzung zu benachrichtigen. Dem Führer oder Boten ist eine Bescheinigung über die erfolgte Meldung auszufolgen. Die benachrichtigte Zugmeldestelle hat die benachbarte Zugmeldestelle zu verständigen.

(11) Kleinwagen müssen unbedingt aus dem Gleise entfernt werden:

Entfernen.

- a) spätestens 15 Minuten vor der fahrplanmäßigen Durchfahrt eines Zuges: aus dem Gleise, auf dem der Zug zu erwarten ist,
- b) sofort, wenn durch das Abläutesignal, durch Signale am Zuge oder ein Hauptsignal ein Zug angezeigt ist, dessen Fahrplan dem Führer nicht bekannt ist: aus dem Gleise, in dem der Zug zu erwarten ist,
- c) sofort beim Ertonen des Gefahrsignals (Signal 4) oder wenn sonst etwas Außergewöhnliches angezeigt wird: aus jedem durchgehenden Hauptgleise.

Für die rechtzeitige Entfernung ist der Führer verantwortlich. Er darf sich in dieser Beziehung nicht auf das Bahnbewachungspersonal verlassen.

Das Bahnbewachungspersonal hat den Führer zum Aussetzen zu veranlassen, wenn dieser es zur vorgeschriebenen Zeit unterlassen sollte oder wenn ein Fahrhindernis vorliegt.

(12) Wenn nicht Gefahr im Verzug ist, sollen Kleinwagen auf der freien Strecke nur an den besonders bestimmten oder besonders geeigneten Stellen, wie an Wärterhäusern, Wegübergängen ausgesetzt werden. Die vorübergehend ausgesetzten Wagen sind zu bewachen oder mit Kette und Schloß festzulegen.

(13) Auf einsitzige, von einem Bahnmeister oder höheren Betriebsbeamten geführte Fahrräder und auf die von einem höheren Betriebsbeamten geführten Draisinen (§ 101 (4)) finden die Bestimmungen in (10), (11 a) und (12) keine Anwendung. Der Beamte hat in solchen Fällen die Sicherheitsmaßregeln unter eigener Verantwortung zu treffen.

Ausnahme.

(14) Geht die Fahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle oder zurück zur Ausgangsstation, so hat sich der Führer nach der Ankunft sofort beim Fahrdienstleiter zu melden. Dieser hat die Ankunftszeit in der Fahrantweisung des Führers zu vermerken und die Ankunft den beteiligten Zugmeldestellen mitzuteilen. Die Zugmeldestellen haben die Ankunftszeit im Zugmeldebuche zu vermerken.

Beendigung der Fahrt.

(15) Endigt die Fahrt auf der freien Strecke, oder wird der Wagen zeitweilig dort ausgesetzt, sei es, daß dies der Fahrantweisung entspricht oder davon abweicht, so hat der Führer das Aussetzen und Wiedereinsetzen den beiden benachbarten Zugmeldestellen anzuzeigen, wenn dazu in einer Entfernung von weniger als 500 m Gelegenheit gegeben ist.

(16) Kleinwagen dürfen nicht an Eisenbahnwagen oder Lokomotiven angehängt werden, soweit dies nicht von der Eisenbahndirektion ausdrücklich angeordnet ist.

Verbot des Anhängens.

§ 104.

Aufstellen der Kleinwagen.Ort der
Aufstellung.

(1) Kleinwagen, die nicht gebraucht werden, sind in der Regel auf einem Bahnhof unterzubringen. Sie sollen nicht auf Betriebsgleisen, sondern außerhalb der Gleise oder auf den besonders dafür bestimmten Gleisstücken aufgestellt werden.

Wenn dienstliche Gründe dafür sprechen, darf ein Kleinwagen auch bei einer Blockstelle oder einem Wärterhause aufgestellt werden, von wo aus eine Verständigung mit einer Zugmeldestelle möglich ist.

Die Wagen sind mit Kette und Schloß festzulegen oder in verschlossenem Raume unterzubringen.

(2) Das Einsetzen eines bei einer Blockstelle oder einem Wärterhause aufgestellten Kleinwagens darf der Wärter, wenn nicht Gefahr im Verzug ist, nur gestatten, sofern ihm eine vorchriftsmäßig ausgestellte Fahrantweisung vorgezeigt wird oder nachdem er die Zustimmung der benachbarten Zugmeldestelle eingeholt hat (vgl. § 102 (5)).

Einsitzige
Fahrräder.

(3) Für einsitzige Fahrräder gelten die Bestimmungen dieses Paragraphen nicht. Diese Räder sind so aufzustellen und zu befestigen, daß sie von Unbefugten nicht benutzt werden können.

§ 105.

Aufbewahrung der Fahrantweisungen.

Die nach § 102 ausgestellten Fahrantweisungen haben die Wagenführer dem Bahnmeister zurückzugeben. Dieser hat sie 3 Monate lang aufzubewahren. Eben so lange sind die auf den Stationen verbleibenden Ausfertigungen aufzubewahren.

Auszug aus der Betriebsordnung.**IV. Bahnbetrieb.**

§ 45.

Eisenbahnbetriebsbeamte.

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte sind die nachstehend aufgeführten Beamten, Bediensteten und Arbeiter und ihre Vertreter:

1. die die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten,
2. die Bahnkontrolleure, die Betriebskontrolleure,
3. die Vorsteher und Aufseher sowie die sonstigen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der Stationen,
4. die Bahnmeister, die Telegraphenmeister,
5. die Kottenführer,
6. die Weichensteller,
7. die Block-, Bahn- und Schrankenwärter,
8. die Zugbegleitbeamten,
9. die Betriebswerkmeister,
10. die Lokomotivführer und Heizer,
11. die Rangiermeister und Wagenmeister.

V. Bahnpolizei.

§ 74.

Eisenbahnpolizeibeamte.

(1) Eisenbahnpolizeibeamte sind die in § 45 unter 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

12. Pförtner,
13. Bahnsteigschaffner,
14. Wächter.

(2) Die Bahnpolizeibeamten sind zu vereidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu verpflichten. Die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung verleiht dem Bahnpolizeibeamten die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Die Bestimmungen in § 45 (2), (4) und (5) finden auch auf die in (1) unter 12 bis 14 aufgeführten Bahnpolizeibeamten Anwendung.

(4) Beamten, die sich zur Ausübung polizeilicher Obliegenheiten ungeeignet zeigen, dürfen solche nicht übertragen werden.

(5) Auf die Offiziere, Beamten und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke findet die Vorschrift über die Vereidigung oder eidliche Verpflichtung (2) keine Anwendung.

§ 75.

Ausübung der Bahnpolizei.

(1) Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Bahngebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

(3) Die Bahnpolizeibeamten haben sich dem Publikum gegenüber besonnen und rücksichtsvoll, aber bestimmt zu benehmen.

(4) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Übertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist, oder sich nicht auszuweisen vermag. Eine Festnahme wegen Übertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen hat zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit bestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundert Mark (§ 82) nicht übersteigen. Ist die vorläufige Festnahme notwendig, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, so darf sie nicht unterbleiben, auch wenn der Täter nicht der Flucht verdächtig ist, sich auszuweisen vermag und Sicherheitsleistung anbietet.

Wenn die Personalien von Schülern wegen Übertretungen u. dergl. festgestellt werden, ist mitanzugeben, welche Schule sie benutzen.

(5) Der Festgenommene ist, wenn er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirks, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen.

(6) Erfolgt die Ablieferung nicht durch einen Bahnpolizeibeamten, so hat der sie anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung versehene Karte, worauf der Grund der Festnahme vermerkt ist, mitzugeben.

§ 76.

Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets Beistand zu leisten, soweit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen.

VI. Bestimmungen für das Publikum.

§ 77.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Reisenden und das sonstige Publikum haben den allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehr getroffen werden, nachzukommen und den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

§ 78.

Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, soweit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist ohne Erlaubniskarte nur gestattet:

1. den Vertretern der Aufsichtsbehörden,
2. den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung ihres Dienstes notwendig ist,
3. den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerverwesens, soweit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets notwendig ist,
4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren.

(2) Das Betreten der Stationsanlagen außerhalb der dem Publikum bestimmungsgemäß geöffneten Räume ist ohne Erlaubniskarte außer den unter (1) genannten Personen auch den Postbeamten gestattet, soweit sich der Postdienst innerhalb des Stationsgebiets abwickelt.

(3) Den Offizieren und den in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten.

(4) Die zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubnis-
karte berechtigten Personen haben sich, soweit sie nicht durch ihre
Uniform kenntlich sind, auf Erfordern durch eine Bescheinigung
ihrer vorgesetzten Behörde auszuweisen.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen
nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellt werden.

(6) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten haben
es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

(7) Die Überwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der
Stationen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, soweit nicht be-
sondere Vorschriften anderes bestimmen.

(8) Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der
verantwortlich, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

(9) Wo die Bahn zugleich als Weg dient, ist sie bei An-
näherung eines Zuges zu räumen.

§ 79.

Überschreiten der Bahn.

(1) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Übergängen
bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als diese
nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht
näher. Beim Überschreiten der Bahn ist jeder unnötige Auf-
enthalt zu vermeiden.

(2) Pflüge und Eggen, Baumstämme und andere schwere
Gegenstände dürfen, wenn sie nicht getragen werden, nur auf
Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn geschafft
werden.

(3) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und
nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen
benutzt werden.

(4) Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Ein-
friedigungen eigenmächtig zu öffnen oder zu überschreiten, etwas
darauf zu legen oder zu hängen. Solange die Übergänge ge-
schlossen sind, wenn an den mit Zugschranken versehenen Über-
gängen die Glocke ertönt oder wenn ein Zug sich nähert, müssen
Fuhrwerke und Tiere an den Warnungstafeln, und wo solche
fehlen, in angemessener Entfernung von der Bahn angehalten
werden. Fußgänger dürfen bis an die Schranken der damit ver-
sehenen Übergänge herantreten.

(5) Größere Viehherden dürfen innerhalb 10 Minuten vor
dem mutmaßlichen Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die
Bahn getrieben werden.

§ 80.

Bahubeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen
oder die Fahrzeuge zu beschädigen, Gegenstände auf die Fahrbahn

zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen
umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen
oder andere betriebstörende Handlungen vorzunehmen.

§ 81.

Verhalten der Reisenden.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten
Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und
aussteigen.

(2) Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das
Öffnen der Wagentüren, das Ein- und Aussteigen, der Versuch
oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und
Plattformen, soweit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich ge-
stattet ist, verboten.

(3) Es ist untersagt, Gegenstände aus dem Wagen zu werfen,
durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden
könnte.

§ 82.

Bestrafung von Übertretungen.

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 77 bis 81 zuwider-
handelt, wird mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft,
wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere
Strafe verwirkt ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft den, der den Bestimmungen der
Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenzügen
ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

§ 83.

Aushang von Vorschriften.

Ein Abdruck der §§ 75 und 77 bis 82 dieser Ordnung, sowie
der Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mit-
nahme in Personenzügen ausgeschlossenen Gegenstände ist in
jedem Warteraum auszuhängen.

Telegraphische Abkürzungen.

a) Abgekürzte Bezeichnung der Züge:

Zug	Z.	Güterzug	Gz.
Luxuszug	Luz.	Bedarfszug	Bbz.
D-Zug	Dz.	Viehzug	Vz.
Schnellzug	Sz.	Arbeitszug	Az.
Eilzug	Ez.	Sonderzug	Sbz.
Personenzug	Pz.	Personalzug	Psz.
Personenzug mit Güter-	} Gmz.	Militärzug	Mz.
beförderung		Leerzug	Leerz.
Güterzug mit Personen-	} Gmz.	Einzelfahrende Lokomotive im	
beförderung		Sinne des § 5	Lz. (sonst Lok.)
Sonderpersonenzug	Spz.	Schiebelokomotive	Schlz.
Sondergüterzug	Sgz.	Probezug	Prz.
Vorortzug	Vtz.	Übergabezug	Üz.
Lokalzug	Lkz.	Kleinwagen	Klw.
Vorzug	Vrz.	Rangierfahrt	Rf.
Nachzug	Nz.	Triebwagenzug	Tz.
Eilgüterzug	Egz.		

b) Wegen der abgekürzten Bezeichnung der Wagen und deren Neben-einrichtungen siehe den Zugbildungsplan.

c) Abkürzungen für Aufschriften und Unterschriften:

Auskunfts-bureau (Auskunftsstelle)	Auskf.
Bahnbevollmächtigter für Militärangelegenheiten	Bbv.
Bahnhof (Bahnhofsvorsteher)	Bf.
Bahnmeister	Bm.
Bauabteilung	Baua.
Bauinspektion (Bauinspektor)	Bai.
Betriebsamt, Betriebsnebenamt	Ba.
Betriebsinspektion (Betriebsinspektor)	Bi.
Betriebsbureau (Betriebs-technisches Bureau)	Bb.
Betriebskontrolleur	Bktr.
Betriebswerkstätte (Betriebswerkmeister, Betriebswerkführer)	Bw.
Blockstelle	Bf.
Eilgutabfertigung, Eilgutverwaltung (Eilgüterstelle)	Egv.
Eisenbahndirektion, Eisenbahnbetriebsdirektion, Betriebsdirektion, Direktion	D.

Eisenbahnhauptkasse	Ek.
Eisenbahnzentralamt (Berlin)	Za.
Fahrdienstbureau	Fdb.
Fahrtkartenausgabe (Fahrtkartenausgabestelle)	Fka.
Fundbureau	Fundb.
Generaldirektion	Gd.
Gepäckabfertigung (Gepäckabfertigungsstelle)	Gepa.
Güterabfertigung (Güterexpedition, Güterabfertigungsstelle, Güterstation, Güterverwaltung)	Ga.
Güterkasse	Gk.
Haltepunkt	Hp.
Hauptmagazin, Eisenbahnhauptmagazin, Hauptmagazinverwaltung	Hmag.
Hauptwagenamt (Berlin)	Hb.
Heizhaus	Hh.
Kontrolle (Kontrollbureau)	K.
Maschineninspektion, Maschineninspektor, Maschinenverwaltung	Mi.
Rechnungsbureau	Rb.
Station	Stat.
Stationskasse	Stalk.
Tariffbureau	Tarb.
Technisches Bureau	Tb.
Telegrapheninspektion (Telegrapheninspektor)	Ti.
Telegraphenmeister	Tel.
Telegraphenwerkmeister	Tm.
Telegraphenwerkstätte	Tw.
Verkehrsamt	Va.
Verkehrsbureau	Vb.
Verkehrsinpektion (Verkehrsinpektor)	Vi.
Verkehrskontrolle (Verkehrskontrolleur)	Vk.
Wagenamt Essen	Wa.
Wagenbureau (Wagenkontrolle, Wagenkontrollbureau)	Wb.
Wagenwerkmeister	Wwm.
Werkstättenamt	Wa.
Werkstätteninspektion (Werkstättenverwaltung)	Wi.
Zentralamt	Za.
Zentralbureau	Zb.

d) Abkürzungen für die Zeit:

Mitteuropäische Zeit	Mez.
Vormittag	V.
Nachmittag	N.

Anlage 3. § 11.

Nr.

Befehl A. Zug Nr.

a) soll auf falschem Gleise fahren
von bis

Blocksignale*) haben für die
Fahrt keine Gültigkeit.

*) Hier kommen nur Signale auf
Blockstellen ohne Weiche in Betracht.

b) führt ab aus Gleis, für das
Ausfahrtsignal nicht vorhanden ist.

c) hat zu halten — durchzufahren
auf Station

d) darf vorbeifahren am „Halt“ zeigenden
Einfahrtsignal Wegesignal
Deckungssignal Ausfahrtsignal
Blocksignal

e)

., denten19UhrMin.

Der Fahrdienstleiter:
. Abschrift erhalten.

Der Zugführer:

(Nichtzutreffendes durchstreichen.)

Gültiges unter Benutzung der
Querlinien umrahmen.

Anlage 4. § 11
(grüner Streifen)
Nr.

Vorsichtsbefehl.

Zug Nr. hat auf der Strecke
Station

.

- a) vorsichtig zu fahren,
- b) mit km Geschwindigkeit zu fahren.

Grund:

1. Läutesignal kann nicht gegeben werden,
2. Telegr. Verständigung ist unterbrochen,
3. Kleinwagen ist unterwegs,
4. Zug fährt nicht in Gleis
sondern in Gleis
5. Spitzbefahrene Weichen sind außer
Abhängigkeit von den Signalen,
6. Oberbauarbeiten.

., denten19UhrMin.

Der Fahrdienstleiter:
. Abschrift erhalten.

Der Zugführer:

(Das Nichtzutreffende ist zu durchstreichen.)

(grüner Streifen)

Anlage B. § 11.
(rot durchstreichen)
Nr.

Kreuzungsbefehl.

a) Zug Nr.
kreuzt auf Bahnhof
mit

b) Kreuzung des
Zuges Nr. mit Zug
Nr. ist nach Bahnhof
verlegt.

....., den ... ten 19 ...
..... Uhr Min.

Der Fahrdienstleiter:
..... Abschrift erhalten.

Der Zugführer:
(Das Nichtzutreffende ist zu durchstreichen.)

J. 23.

(rot durchstreichen)

Anlage G. § 11.
(rot durchstreichen)
Nr.

Signalbefehl.

Zug Nr. hat
1. von
bis
einen nachfolgenden entgegenkommenden
Zug,

2. von
bis
einen nachfolgenden entgegenkommenden
Zug,

3. von
bis
einen nachfolgenden entgegenkommenden
Zug

zu signalisieren.
....., den ... ten 19 ... Uhr Min.

Der Fahrdienstleiter:
..... Abschrift erhalten.

Der Zugführer:
(Das Nichtzutreffende ist zu durchstreichen.);

J. 22.

(rot durchstreichen)

(Firma; Eisenbahndirektionsbezirt.)

Anlage 8.
§ 18.

Station
Blockstelle

Zugmeldebuch
für die zweig eifige Strecke

von bis
begonnen den
abgeschlossen den

Dieses Buch enthält Blätter.

Einlegeblatt f. S. 161.

Anlage 8.

1. Tag	2. Meldungen für die rückwärts gelegene Strecke		3. Meldete Abfahrt		4. Abgabe der Rückmeldung oder Entblockung		5. Ankunft		6. 7. 8. 9. Meldungen für die vorwärts gelegene Strecke			10. Ein-ge-tragen durch	11. Bemerkungen und Telegramme
	An-nahme (aus-nahms-weise)	U. M.	Ge-meldete Ab-fahrt	U. M.	An-gabe des Ab-läute-signals	U. M.	An-nahme (aus-nahms-weise)	U. M.	Ab-fahrt (Ab-mel-dung)	U. M.	Ein-treffen der Rück-meldung		
Zugnummer	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.		

Das Schmieren der Wagen und die Behandlung warmgelaufener Wagenachsen.

(1) Die Wagen sind entweder für Bedarfs- oder für Zeitschmierung eingerichtet. Die für Zeitschmierung eingerichteten sind an dem an beiden Langträgern angebrachten Schmierneße kenntlich.

(2) Vor Beginn der Fahrt und beim Zugang neuer Wagen auf Untertwegstationen sind die Achsbüchsen nachzusehen. Die für Bedarfschmierung eingerichteten sind erforderlichenfalls zu schmieren. Ebenso sind die Gleitflächen der Achsbüchsen, die Bufferstangen, Drehzapfen und Gleitbacken der Wagen nach Bedarf zu schmieren.

(3) Es sind zu füllen:

- obere Ölbehälter etwa zur Hälfte,
- unter soweit, daß der Ölspiegel deutlich sichtbar wird,
- Ölbehälter ungeteilter Achsbüchsen bis zu den ange-

gossenen Marken.
Achsbüchsen, die zur Schmierung von oben u n d unten eingerichtet sind, sind an beiden Stellen zu schmieren.

(4) Beim Schmieren ist darauf zu achten, daß

- a) die Schmierröhren nicht verstopft oder mit verharztem Öl verunreinigt sind,
- b) die Saugdochte von angemessener Stärke, weich, nicht verharzt und so eingelegt sind, daß das eine Ende noch mindestens 4 cm im Schmierkanal, das andere auf dem Boden des Ölbehälters sich befindet,
- c) das Öl rein und flüssig ist und weder Steine, Sand Kohlenstücke, noch Wasser enthält — Wasser oder verdicktes Öl ist mit der Ölspritze oder durch Aufsaugen mit Putzwolle zu entfernen, wenn der Unterkasten nicht abgenommen werden kann —,
- d) die Schmierdeckel dicht schließen und Oberteil und Unterteil der Achsbüchsen fest miteinander verschraubt sind,
- e) das Äußere der Achsbüchsen nicht durch Öl verunreinigt ist. Ausgetretenes Öl ist abzuwischen.

(5) Auf den Haltstationen ist durch Anfühlen der Achsbüchsen zu untersuchen, ob eine Achse warmgelaufen ist. Ist dies der Fall, so ist es alsbald dem Zugführer anzuzeigen. Warmgelaufene Wagen.

(6) Ist eine Achsbüchse so heiß geworden, daß sie mit der Hand nicht mehr berührt werden kann, so ist der Wagen auszusetzen.

(7) Ist die Erwärmung geringer, so ist zunächst nachzusehen, ob nicht etwa Überlastung oder ungleichmäßige Beladung das Warmlaufen verursacht haben.

Bei den für Bedarfschmierung eingerichteten Wagen ist sodann zu untersuchen, ob der Zustand der Schmiervorrichtung der Vorschrift in (4) a bis c entspricht. Wenn nicht, so ist die Vorrichtung instandzusetzen und frisches Öl nachzufüllen. Auch kann durch den Schmierkanal Öl unmittelbar auf den Achsschenkel gegossen werden, nachdem zuvor der nachher wieder einzuziehende Saugdocht entfernt worden.

Bei den für Zeitschmierung eingerichteten Wagen ist zu versuchen, ob der Ölbehälter geöffnet und Öl nachgegossen werden kann.

(8) Ein nach (7) behandelter Wagen ist auf der nächsten Haltstation wieder zu untersuchen. Ist Abkühlung eingetreten, so ist er im Zuge zu belassen, aber fortgesetzt zu beobachten. Ist die Erwärmung stärker geworden, und hat sie den in (6) angegebenen Grad erreicht, so ist der Wagen auszusetzen.

Vorschriften

über die Beförderung von Pulver und anderen explosionsgefährlichen Gegenständen.

1. Die nachstehenden fahrdienstlichen Vorschriften sind anzuwenden bei Beförderung der mit explosionsgefährlichen Gegenständen beladenen Wagen, die das Signal 23 SB — über beiden Stirnwänden oder an beiden Langseiten viereckige schwarze Flaggen mit einem weißen P — führen (§ 81 (°)).

2. Beim Verladen und während der Beförderung darf in oder an den Wagen nicht geraucht oder Feuer oder offenes Licht gehalten werden.

3. Vorüberfahrende Lokomotiven haben — tunlichst auch beim Begegnen auf freier Strecke — Feuertür und Aschenklappen geschlossen zu halten. Während der Vorüberfahrt muß die Verladung unterbrochen werden; die Wagentüren sind zu verschließen und die noch unbeladenen Teile mit einer Decke feuersicher zu schützen.

4. Die beladenen Wagen dürfen auf der Verladestation, unterwegs und auf der Bestimmungsstation mit der Lokomotive nur bewegt werden, wenn sich zwischen ihnen und der Lokomotive mindestens 4 nicht mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladene Wagen befinden.

Als leicht feuerfangende Gegenstände im Sinne dieser Bestimmung sind Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Holz nicht zu betrachten.

5. Die Wagen müssen mit besonderer Vorsicht bewegt und dürfen dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen nicht ausgesetzt werden (§ 81 (°)); ebenso dürfen sie selbst nicht ablaufen (§ 81 (2°)) und nicht abgestoßen werden (§ 81 (2°)).

6. Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die Wagen in möglichst abgelegene Nebengleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen.

7. Die Beförderung hat in reinen Güterzügen zu erfolgen. Wo reine Güterzüge nicht fahren, darf sie insoweit mit den der Personenbeförderung dienenden Zügen stattfinden, als diese zur Beförderung von Frachtgut-Wagenladungen zugelassen sind.

8. Mehr als 8 mit explosionsgefährlichen Gegenständen beladene Achsen dürfen einem Zuge des allgemeinen Verkehrs nicht beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur in Sonderzügen befördert werden.

9. Wagen mit explosionsgefährlichen Stoffen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, daß ihnen als Schutzwagen noch 3 Wagen folgen, die nicht mit leicht feuerfangenden Stoffen beladen sind. Mindestens 4 solcher Wagen müssen den mit explosionsgefährlichen Gegenständen beladenen Wagen vorangehen. Diese sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln; die gehörige Verbindung ist auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, sorgfältig zu prüfen.

10. Die Schutzwagen sind den im Zuge befindlichen Wagen, die nach ihrem Inhalte sich dazu eignen, zu entnehmen. Sie sind so zu wählen, daß sie möglichst bis zur Bestimmungsstation der eigenen Bahn oder bis zur Übergangsstation bei den Sendungen bleiben.

11. Sind nicht genügend Wagen im Zuge vorhanden, die mit nicht feuergefährlichen oder nicht leicht feuerfangenden Stoffen beladen sind, so müssen zur Ergänzung leere Wagen eingestellt werden. Vor und hinter Wagen, worin loses Pulver in Mengen von höchstens 15 kg Rohgewicht oder andere explosionsgefährliche Gegenstände in Mengen von höchstens 35 kg Rohgewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

12. An den mit explosionsgefährlichen Gegenständen beladenen und, wenn die Beförderung mit Zügen des allgemeinen Verkehrs erfolgt, an dem nächsten davor und dahinter laufenden Wagen dürfen die Bremsen nicht besetzt werden (§ 44 (°)), jedoch muß der Schlußwagen des Zuges eine bediente Bremse haben.

13. Die Abgangsstation hat die Sendung bei Beförderung in fahrplanmäßigen Zügen bis zur nächsten Zugwechselstation und diese bis zur folgenden Zugwechsel- oder Übergangsstation unter Angabe der Nummer des Zuges an sämtliche auf der Fahrt zu berührenden Stationen vorzumelden. Das Zugpersonal der kreuzenden, begegnenden und überholenden Züge ist durch eine geeignete, vorgelegene Haltstation mittels Befehl A zu verständigen. Für stark belastete zweigleisige Strecken können die Eisenbahndirektionen Abweichungen von der letztgenannten Vorschrift zulassen.

(Firma: Eisenbahndirektionsbezirk.)

Fahrtafelung für Kleinwagen.

Anlage 13.
§ 102.

Nr.

Am ten 19

nach Zug Nr. um Uhr Min. $\frac{\text{vor}}{\text{nach}}$ mittags

wird ein

von Station

bis Wärter Nr.

Station

Wärter Nr.

auf Gleis befördert.

Das Fahrzeug kehrt auf Gleis

zurück nach nach Zug Nr.

um Uhr Min. $\frac{\text{vor}}{\text{nach}}$ mittags.

Die Führung ist dem übertragen.

. den ten 19

Das Fahrzeug wird ausgekehrt		Bemerkungen
von Uhr	bis Uhr	
		jedenfalls bis nach Durchfahrt Zug Nr.

Der Bahnmeister

Die Zugmeldestellen sind benachrichtigt.

Die Fahrt kann stattfinden.

Bemerkungen (B. § 102 (3)).

Abfahrt um Uhr Min. $\frac{\text{vor}}{\text{nach}}$ mittags.

. ten 19

Der Fahrleitersleiter

um Uhr Min. $\frac{\text{vor}}{\text{nach}}$ mittags.

Der Fahrleitersleiter

Das Nichtzutreffende ist zu durchstreichen. Eine Ausfertigung bleibt auf der Station, die andere erhält der Wagenführer.

Anlage 13.

Wagenzettel für D., Eil-, Personen- und Schnellzüge.

D.-
Eil-
Personen-
Schnell- } Zug Nr. von nach
am ten 19
Zugführer: Stationsort:

Nummer des Wagens	Eigen-tums-Merkmal	Gat-tungs-zeichen	Laufachsen		Tonnen	Versand-station	Be-stimmungs-station	Bemer-kungen
			be-laden	leer				
1. Gepäckwagen.								
2. Postwagen. (Einschl. der ganz oder teilweise zu Postzwecken benutzten Personen-, Gepäck- und Güterwagen.)								
3. Personenwagen. (Einschl. der zur Personenbeförderung dienenden Wagen.)								
4. Güter- u. Viehwagen.								

Hilfssignaleinrichtungen.

Anordnung der Hilfssignale.

(1) Die Hilfssignale haben den Zweck, von der freien Strecke aus Nachrichten auf telegraphischem Wege an die beiden benachbarten Zugmeldestationen gelangen zu lassen, also in Notfällen Hilfe herbeizurufen.

(2) Diese Einrichtungen bestehen in der Hauptsache aus einer selbsttätigen Unterbrechungsvorrichtung, die sich entweder in der gemeinschaftlichen Lötwerk- und Zugmeldeleitung befindet, oder, wo zwei getrennte Leitungen für diese Zwecke vorhanden sind, in die Zugmeldeleitung eingeschaltet ist. — Im ersteren Falle ist die Einrichtung mit dem Lötwerk vereinigt; sie wird alsdann durch Schlüssel in Gang gesetzt; im zweiten Falle ist sie in einem besonderen Kasten im Wärterhause untergebracht; sie wird dann durch Aufstecken von Scheiben betätigt.

(3) Die Lötwerke der Wärterposten, die Hilfssignaleinrichtungen haben, sind mit einem H bezeichnet. Ferner sind die Kilometersteine der Strecke an der Seite, in deren Richtung das nächste Hilfssignal gelegen ist, mit einem schwarzen Punkt versehen. Für jeden Wärterposten mit Hilfssignaleinrichtung ist ein besonderes Zeichen festgesetzt.

Bedeutung der zu gebenden Signale.

(1) Zu jedem Hilfssignalwerke gehören 8 mit Nummern versehene Schlüssel oder Scheiben, die folgende Bedeutung haben:

Nr. des Schlüssels oder der Scheibe	Hilfs-zeichen	Bedeutung
1	Lokomotive unbrauchbar, Hilfslokomotive senden.
2	— . . . —	Zug muß zurückgeholt werden.
3 —	Zug ist entgleist.
4	—	Zug zum Abholen senden.
5	. —	Arbeiter und Werkzeug senden.
6	. —	Doktor senden.
7	..	Verletzungen sind nicht vorgekommen.
8	(im Winter) Zug steckt im Schnee.
		(„ Sommer) Feuer an der Bahnstrecke.

(2) Ein Verzeichnis der Zeichen der mit Hilfssignaleinrichtungen ausgerüsteten Wärterposten und das vorstehende Verzeichnis sollen stets

Anlage 17.

in unmittelbarer Nähe der Morsewerke der Glockenleitung aufgehängt sein. Letzteres Verzeichnis ist auch jedem Kasten beizufügen, in dem die Schlüssel oder Scheiben aufbewahrt werden.

Hilfssignalwerk mit Schlüssel.

(1) Die mit dem Lötwerk vereinigte, durch Schlüssel zu betätigende Vorrichtung besteht aus 8 auf der Gewichtstrommel des Laufwerks befestigten Scheiben, die am Rande mit längeren und kürzeren Ausschnitten versehen sind. Außerdem ist im Werke ein Kontakthebel angebracht, dessen einer Arm durch Einführung des Schlüssels vor den Rand der ihm zugehörenden Scheibe gerückt wird, sich bei Umdrehung der Scheibe vor deren Erhöhungen und Ausschnitten am Rande hebt und senkt und dadurch den den anderen Arm bildenden Kontakt unterbricht und schließt. Die Drehung der Scheibe wird durch die Auflösung des Glockenwerks und diese dadurch bewirkt, daß der Schlüssel nach der Einführung in das Werk gedreht wird.

(2) Soll ein Hilfssignal gegeben werden, so ist zunächst das Lötwerk aufzuziehen, dann der Schlüssel in das Schlüsseloch an der Unterseite des Lötwerks einzustecken, umzudrehen und so lange festzuhalten, als die Glocke schlagen soll. Diese soll bei der Anwendung des ersten Schlüssels etwa 100 Schläge machen; werden noch weitere Schlüssel verwendet, so genügen alsdann etwa 40 Schläge.

Hilfssignalwerk mit Scheiben.

(1) Das in einem besonderen Kasten im Wärterhause angebrachte Hilfssignalwerk besteht aus einem Laufwerk, dessen Gewicht durch eine Schnur aufgezogen wird. Letztere tritt unten durch den Kasten und ist außerhalb desselben mit einem Knopf zum Aufziehen des Gewichts versehen. Die Achse des Laufwerks trägt eine Scheibe mit einem Dorn, auf den die einzelnen Hilfssignalscheiben gesteckt werden, welche die Stelle der bei den übrigen Hilfssignalen zur Anwendung kommenden Schlüssel vertreten. Die Hilfssignalscheiben sind am Rande mit längeren und kürzeren Ausschnitten versehen. Außerdem ist im Werk ein Kontakthebel angebracht, dessen einer Arm beim Aufstecken der Scheibe vor dessen Rand tritt, sich bei Umdrehung der Scheibe vor deren Ausschnitten am Rande hebt und senkt und dadurch den den anderen Arm bildenden Kontakt unterbricht und schließt.

Die Drehung der Scheibe wird dadurch bewirkt, daß man den Knopf der Schnur soweit herunterzieht, als es ohne Anwendung von Gewalt möglich ist und dann losläßt.

Seitlich am Kasten befindet sich eine Schraube, die im Ruhezustande die beiden Zuführungsleitungen direkt miteinander verbindet, das Kontaktwerk also ausschaltet. Vor dem Geben eines Hilfssignals ist diese Schraube zu entfernen.

(2) Die Handhabung des Hilfssignals ist folgende:

Zunächst ist die Schraube seitlich am Kasten herauszunehmen und die dem Hilfssignal entsprechende Scheibe auf den Dorn zu stecken, soweit, daß sie sich ungehindert drehen kann. Alsdann ist die

Schnur ganz herunterzuziehen. Nach dem Loslassen derselben wird sich das Laufwerk in Gang setzen und zwar so lange, bis die Scheibe eine volle Umdrehung gemacht hat. Dieser Vorgang ist noch dreimal zu wiederholen. Sind mehrere Hilfssignale zu geben, so ist die Scheibe abzunehmen und an ihre Stelle eine zweite zu setzen, mit der genau so zu verfahren ist, wie mit der ersten. Nach dem Gebrauch des Hilfssignals ist die Schraube seitlich am Kasten wieder einzusetzen.

Anwendung der Hilfssignale.

Zur Abgabe eines Hilfssignals hat der Zugführer den von dem Wärter zu fordernden Kasten mit den Schlüsseln oder Scheiben zu entsiegeln und wie vorgeschrieben die Schlüssel oder Scheiben zur Anwendung zu bringen, aus deren Zeichen die beiden benachbarten Stationen die Art des Unfalls und die dafür zu ergreifenden Maßnahmen entnehmen können. Sofern es sich nicht lediglich um die Anforderung einer Hilfslokomotive zur Fortsetzung der unterbrochenen Fahrt des Zuges in derselben Richtung (Schlüssel 1) handelt, sind stets zwei und mehrere und zwar so viele verschiedene Hilfssignale zu geben, als erforderlich sind, um eine möglichst vollständige Beschreibung der Art und des Umfanges des Unfalles zu geben.

(2) Beim Gebrauch eines Hilfssignals ertönen auf den beiden Nachbarstationen die Wecker. Alsdann sind die Umschalter der Morsewerke nach links zu stellen und die Papierstreifen laufen zu lassen. Es erscheinen alsdann auf dem Streifen zunächst das Zeichen der Glockenbude und dann das gegebene Hilfssignal.

Nachdem die beiden benachbarten Stationen diese Zeichen verstanden und einander die Aufnahme bestätigt haben, gibt die Station, die den hilfsbedürftig gewordenen Zug geläutet hat, das Gefahrsignal (sechsmal sechs Schläge), das dem die Hilfszeichen gebenden Beamten als Antwort dient, daß er verstanden ist.

(3) Das Hilfssignal Nr. 8 mit der Bedeutung: „Feuer an der Bahnstrecke“ ist von den Bahnwärtern selbständig zu geben, wenn die vorhandenen Hilfskräfte nicht ausreichen, ein etwa an der Strecke ausgebrochenes Feuer zu löschen.

(4) Die Schlüssel oder Scheiben sind nach Gebrauch sofort wieder in dem Kasten aufzuhängen, der Bahnwärter hat dem Bahnmeister bei seinem nächsten Begange den Gebrauch des Hilfssignals zu melden und die Wiederversiegelung des Kastens zu veranlassen.

Ordnungsbuch für die Königl. Eisenbahn-Verwaltung Nr. 89/21

Dienstvorschriften für Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften.

Wo im nachstehenden eine andere Bezeichnung nicht angeführt ist, gelten als Zug oder Sonderzug die von den Herrschaften benutzten Züge.

(1) Sonderzüge Höchster und Allerhöchster Herrschaften werden durch das betriebstechnische Direktionsmitglied oder dessen Vertreter begleitet; in regelmäßig verkehrenden Zügen findet eine Begleitung nicht statt.

Bei Sonderzügen Allerhöchster Herrschaften hat außerdem ein höherer maschinentechnischer Beamter auf der Lokomotive und ferner der zuständige Bezirksinspektor und ein Telegraphenmeister mit tragbarem Telegraphen- und Fernsprechapparat mitzufahren.

Bei Antritt einer in Oldenburg beginnenden Reise mit fahrplanmäßigen Zügen muß ein höherer Eisenbahnbeamter zur Überwachung der Anordnungen auf dem Bahnsteig anwesend sein, ebenso zum Empfang bei einer in Oldenburg endigenden Reise.

(2) Den Wagen, deren Einrichtungen an sich oder aus besonderen Gründen, wie bei strenger Kälte oder längerem Stillager unterwegs, eine besonders sorgfältige Wartung bedürfen, ist ein Wagenwärter mitzugeben.

(3) Die Lokomotiv- und Zugbegleitbeamten der von Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften benutzten Sonderzüge und regelmäßig verkehrenden Züge, der Wagenwärter und die Aufsichtsbeamten auf den Haltestationen haben beste Dienstkleidung anzulegen.

(4) Kurz vor der Abfahrt sind die zu benutzenden Wagen nochmals eingehend zu untersuchen, in der kalten Jahreszeit besonders auch auf den Wärmestand.

(5) Bei einem Sonderzuge erhalten nicht nur die Stationen und Bahnmeister, sondern auch alle Wärter der Strecke und der Bahnhöfe einen Abdruck des Fahrplans. Bei telegraphischer Anordnung des Zuges sind die Wärter über die Zeit des Verkehrs des Zuges durch Fernsprecher oder Laufzettel zu benachrichtigen.

Die Empfangsbescheinigung der Wärter über Empfang des Fahrplans oder des Laufzettels ist dem betriebstechnischen Bureau zur nachträglichen Prüfung einzusenden.

(6) Ob und von welchen Dienststellen der Empfang der Fahrpläne und sonstiger Anordnungen der Kanzlei oder dem Betriebstechnischen Bureau schriftlich oder telegraphisch zu bestätigen ist, wird in jedem Einzelfalle bestimmt.

nischen Bureau schriftlich oder telegraphisch zu bestätigen ist, wird in jedem Einzelfalle bestimmt.

(7) Die Wärter haben ihre Strecken möglichst kurze Zeit vor dem Passieren des Zuges zu begehen und sorgfältig zu untersuchen.

(8) Bei Sonderzügen sind die Bahnsteige nach Möglichkeit zu sperren.

An den Zügen ist überall jedes unnötige Geräusch zu vermeiden.

(9) Die Fahrordnung des Sonderzuges wird für jede Station im Fahrplan vorgeschrieben; sofern nicht Kreuzungen oder Überholungen es unzweckmäßig oder gefährlich erscheinen lassen, sind die Sonderzüge durch das gerade durchgehende Gleis zu leiten.

(10) Sämtliche Reservelokomotiven der Strecken, die der Zug befährt, sind in die Fahrtrichtung des Zuges gedreht bereitzuhalten, damit sie nötigenfalls dem Zuge in kürzester Frist Hilfe bringen können.

(11) Die Fahrdienstleiter haben sich wiederholt und zum letzten Male kurz vor der Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt des Zuges von der vorschriftsmäßigen Lage und dem sicheren Verschluss der Weichen, sowie von der Anwesenheit der Weichen- und Stellwerkswärter auf ihren Posten zu überzeugen. Ferner haben sie dafür zu sorgen, daß die Telegraphen- und Fernsprechapparate ständig besetzt gehalten werden. Bei Verkehren der Sonderzüge Allerhöchster Herrschaften soll die Bezirksleitung möglichst nicht zu ändern als dringenden Diensttelegrammen benutzt werden.

Die Fahrdienstleiter haben dafür zu sorgen, daß die Zugmeldungen ohne Verzug aufgenommen und weitergegeben werden und daß die Signale rechtzeitig gegeben werden.

(12) Diejenige Station, von der aus der Zug bis zum nächsten Aufenthalt zum Ein- oder Aussteigen der Herrschaften seine Fahrtrichtung nicht mehr wechselt, hat vor Abfahrt das Maß vom Führerstand der Lokomotive — wenn mit Vorspann gefahren wird, vom Führerstand der vorderen Lokomotive — bis zu der betreffenden Wagentür festzustellen und der Ein- oder Aussteigestation telegraphisch zu melden.

Die Ein- oder Aussteigestation hat danach die Stelle zu bestimmen, wo der Führerstand der Lokomotive sich beim Halten des Zuges befinden muß und hat rechts neben dem Gleise eine Haltscheibe (Signal 6 b) aufzustellen.

Der Lokomotivführer ist für das richtige Halten neben der Haltscheibe verantwortlich.

(13) Bei Reisen Allerhöchster Herrschaften sollen Begegnungen mit Güterzügen auf der freien Strecke zweigleisiger Bahnen vermieden werden, die Güterzüge sind daher auf geeigneten Vorstationen zurückzuhalten. Die Lokomotivführer und Zugführer der dem Sonderzug begegnenden, mit ihm kreuzenden oder durch ihn zu überholenden Züge sind darüber schriftlich zu verständigen. Die Bahnmeister haben ihre Strecke am Tage vor der Fahrt eines Sonderzuges Allerhöchster Herrschaften vorschriftsmäßig zu begehen, sich von dem guten Zu-

Anlage 18.

stande zu überzeugen, das Streckenpersonal eingehend über die Fahrten des Sonderzuges und der Reservelokomotiven sowie über Zugverlegungen zu unterrichten und die Wärter anzuweisen, bei den Streckenbegängen am Tage der Reise selbst auf ihren Posten zu sein.

Die Begänge am Tage der Reise selbst sind so einzurichten, daß sie möglichst kurz vor dem Verkehren des Sonderzuges in der Richtung dem Sonderzuge entgegen erfolgen. Dabei haben die Bahnmeister sich zu überzeugen, daß sämtliche zur Streckenbewachung bestimmten Wärter, Hilfswärter usw. am Platze sind und sie nochmals zu unterweisen. Die Ankunft der Bahnmeister auf der Endstation soll etwa $\frac{1}{4}$ Stunde vor der Durchfahrt des Sonderzuges erfolgen; ihre Anwesenheit auf dem Bahnsteige dort gilt dem Zugpersonal als Bestätigung über den ausgeführten Streckenbegang und die in Ordnung befundene Bewachung der Strecke. Bahnmeisterrotten, nebst aufgeladenem Oberbaumaterial und Geräten sind am Stationsorte der Bahnmeister bis zur Durchfahrt des Sonderzuges auf dem Stationsorte des benachbarten Bahnmeisters bereitzuhalten.

Das an der Strecke lagernde Oberbaumaterial ist durch Bahn- oder Hilfswärter oder zuverlässige Arbeiter zu bewachen.

Alle Wegeübergänge, auch die durch Zugschranken abzuschließenden, sind für den Sonderzug durch Wärter, Hilfswärter oder Arbeiter bewacht zu halten. Die Wegeübergänge mit Zugschranken sind tunlichst 5 Minuten, die örtlich bedienten tunlichst 3 Minuten vor der Durchfahrt zu schließen. Die belebteren Straßen- und Chausseeübergänge sind mit Doppelposten zu besetzen. Brücken, Wegeunter- und Überführungen sind durch Wärter, Hilfswärter oder zuverlässige Rottenarbeiter zu bewachen.

Sachverzeichnis.

Die Zahlen bedeuten die Paragraphen und Biffern, die fett gedruckten Zahlen die Paragraphen, in denen der Gegenstand vorzugsweise behandelt ist.

- Abfahrtraftrag** 24^a. 7. ⁹⁻¹³. 50.
Abfahrerlaubnis f. Abfahrtraftrag.
Abfahrtsignal 50^a. 55^b.
Abfahrtsstation im Zugmeldeverfahren 141.
Abfahrt der Bülge 18^a. 3. 24. 50. 61¹⁰. 14.
f. auch Ausfahrt.
Abfahrtszeit 18^a. 3. 24^a-⁸. 61¹⁰. 15. 102^d.
Abfertigungsbeamter f. Aufsichtsbeamter.
Abgabe der Telegramme 10^b.
der Läutesignale 17.
Abhängen der Lokomotive während der
Fahrt 53⁴. 81²⁴.
von Wagen während der Fahrt 81²¹.
f. auch Kuppeln.
Abhängigkeit zwischen Weichen und
Signalen 21⁵. 22⁷. 23⁶.
Abkuppeln f. Abhängen und Kuppeln.
Abkürzen des Aufenthalts verspäteter
Bülge 82⁵. 9.
Abkürzungen, telegraphische 10^b. Anl. 2.
Ablaffen von Bülgen 13¹. 24.
von Sonderzügen 65.
Ablaufen der Wagen 81⁹. 27-27. 82⁴.
Abläuten der Bülge 13¹. 17. 20². 29¹.
Abläutesignale 17. 18^a. 3. 20². 29². 51⁴.
Ablehnen eines angebotenen Zuges 14⁶.
einer Kreuzungsverlegung 34⁵. 6.
einer Überholungsverlegung 35⁵. c.
Ablenken der Bülge 12⁴. 25⁶. c. 31¹. 46¹⁰. 49⁴.
Ablösung der Fahrleitersleiter und Aufsichts-
beamten 8². 4. 5. 6. 18⁴.
der Ranglerleiter 75⁹.
f. auch Dienstübergabe.
Abmelden der Bülge 13¹. 4^b. 15. 27¹. 2.
des Zugbegleitpersonals 36⁷.
des Ranglerleiters 75⁹.
f. auch Meldung.
Aborte, Benutzung der Aborte im Schutz-
wagen 41².
Einstellung in die Bülge 91¹. h. 11.
Abreißen f. Zugtrennung.
Abreiben in Warteräumen und auf Bahn-
steigen 9². r.
Abpringen von bewegten Fahrzeugen 45¹.
76². d.
Abstand der Zugfolgestellen 13¹. 24⁷. a. 55¹⁰.
65³. 72.
der Zugmeldestellen 24³. 28³.
ablaufender Wagen 81²⁷.
von Kleinwagen 108¹.
Abstoßen auf Wagen 81⁹.
von Wagen 81¹⁹⁻²⁰. 82³.
Abteile, Freihalten 41¹. a.
für Frauen 91¹. a. 9. 10. 11.
für Nichtraucher und Raucher 91¹. a. 9. 10. 11.
94².
Abwarten von Anschlußzügen, Dampfschiffen
und Posten 32.
Abweichen vom Rechtsfahren 12². 28. 29¹. 2.
49². 51¹. 103².
von der Bahnhofsordnung 31. 52¹.
Abweisende Weichen 21⁴. 77¹.
Achsen f. Wagenachsen.
Achsenzahl der Bülge 48². b. 1³. 6. 11. 84.
f. auch Bremsachsen.
Achtungssignal mit der Dampfpeife 45⁵.
51⁵. 55⁵. 9.
Agenten auf Stationen 7⁴.
Allgemeines, Abschnitt 1, 1-6.
Anbieten und Annehmen der Bülge 13¹. 3. 4.
14.
bei einer Schiebelokomotive 27².
bei der Fahrt auf dem falschen Gleis 28².
bei Fahrten, die auf der freien Strecke
endigen 29².
Andrang von Personen 9². 40³. 61¹. b. 94¹.
Anfahren der Bülge 55¹. 5.
an Bülge 9². d. 42³. 55⁵. 9.
an Wagen 80⁴. 81⁹.
Anfahrten der Stationen 9². a.

Anfangsstation 9^a. 12^a. 34^a. 4. 42^a. 61^a. 68^a. 102^a b. 103^a.
Anhalten, außerfahrplanmäßiges, von Zügen 25.
f. auch Halten und Stellen.
Anhängen von Wagen an die Schiebelokomotive 55^a.
an den Schluß der Züge 85^a m. 88^a. 6.
von Kleinwagen 103^a.
Ankunft der Züge 9^a. 18^a. 1. 52. 61^a. 77^a.
von Kleinwagen 103^a.
Ankunftstation im Zugmeldeverfahren 141.
Ankunftszeit 18^a. 1. 61^a. 15.
Ankündigung von Sonderzügen 67.
Ankuppeln f. Kuppeln.
Anlagen, gewerbliche 5^a.
f. auch Anschlußgleis, Bahnanlagen.
Annahme von explosiven Gegenständen.
Anl. 10.
Annahmeverweigerung im Zugmeldeverfahren 14^a.
Annehmen von Zügen f. Anbleten.
Anordnungen, fahrplankmäßige 9^a a. 10^a.
f. auch Befehle.
Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen 81^a.
Anruf, telegraphischer und mit Fernsprecher 10^a.
Anschluß, Abwarten 32, Versäumen 32^a.
61^a f. 95^a.
Anschlußbahn, Benachrichtigung bei Verspätungen 33^a.
Anschlußgleis 12^a. 29^a.
Anschlußstation 33^a. 5. 84^a. 4. 94^a. 96^a.
Anschlußverhältnisse bei Kreuzungen 34^a,
bei Überholungen 35^a.
Anschlußzüge 32^a. 4. 33^a.
Ansehen f. Anfahren.
Anschreiben von Verspätungen 33^a.
Anstrich der Personenwagen 91^a.
Anweisen der Plätze an die Reisenden 40^a,
an die Bremser 44^a.
Anwesenheit des Aufsichtsbeamten bei den Zügen 9^a.
Anziehen der Bremsen 45^a—11. 1^a. 46^a. 47^a.
1. 82^a. 5. 103^a.
Arbeiter 2^a. 28^a. 42^a. 69^a. 1. 93^a f. 1 b. 101^a.
103^a. 1.
Arbeitszüge 12^a c. 54^a b. 64. 69. 85 1 m.
Arbeitswagen 12^a c.
Ärzte 25^a. 60. 98^a d.
Aufbewahren der Fahrplanweisungen für Kleinwagen 105.
Aufenthalt der Züge auf den Stationen.
36^a. 8. 52.
Überschreitung 32^a. 4.
Abkürzung 32^a—6.

Aufhalten der Wagen 82.
Aufnahme der Telegramme 10^a.
auf den Streifen 10^a.
in das Zugmeldebuch 10^a. 18. 27^a. 29^a.
34^a. 6. 35^a.
Auffschließen der Türen 91^a b.
Auffschneiden der Weichen 78^a.
Aufschrift an den Wagen 81^a. 96^a.
Aufsichtsbeamter, Aufgaben 7^a. 9.
Abkürzung 8^a—6.
Abfahrtrauftrag 24^a.
Aufsicht über das Zugpersonal 36^a—6. 5. 68^a,
die Bremsbedienung 45^a. 4,
den Rangierdienst 75. 83^a.
Meldung über Platzmangel 40^a.
Einträge in den Fahrbericht 61^a. 20.
Übernahme der Weicharten 63.
Aufsichtsbehörden 98^a a.
Auffspringen auf bewegte Fahrzeuge 45^a.
76^a d.
Aufstellen von Wagen 9^a y. 83,
von Kleinwagen 104.
Auftrag zur Abgabe von Telegrammen 10^a 5
der Läutesignale 17^a.
zum Stellen der Ein- und Ausfahrtsignale
22^a. 31^a.
zur Abfahrt f. Abfahrtrauftrag.
Ausfahrthindernis 25^a.
Ausfahrt der Züge 12^a. 24. 25^a. 49^a. 77^a.
f. auch Abfahrt.
Ausfahrtsignal, Rangieren darauf 77^a.
Ausfahrtsignale, Grundstellung und Bedienung 22. 23^a.
Stellen vor der Abfahrt 24^a. 50^a.
bei Abweichung von der Bahnhoffahrrordnung
81^a.
Erstellung des Abfahrtrauftrags 24^a. 50^a.
Ungültigkeit 28^a.
Überfahren 49^a.
beim Rangieren 77^a.
f. auch Hauptsignale und Signale.
Ausfahrtsignal 22^a. 25^a a. 49^a.
Ausfahrtsweiche, Halten vor dem Weichenzeichen 52^a.
Ausfallen einer Kreuzung 34^a.
Ausgangsstation f. Anfangsstation.
Ausgangsfahrplan 61—3. 67 a.
Ausgang in den Wagen 91^a c.
Ausladen von Gepäck und Gütern 9^a s.
Ausnahmen vom Rechtsfahren, f. Abweichen.
Ausrufen des Aufenthalts 52^a.
Ausrüstung des Personals eines Sonderzugs 68^a.
des Rangierpersonals 75^a.
der Wagen 85^a m. 91^a.
der Kleinwagen 99. 101^a.

Aussetzen von Wagen 57. 95. Anl. 9.
von Kleinwagen 103^a—12.
Ausfahrt, gehinderte 48^a.
Aussteigen der Reisenden 9^a s. 26. 40. 58^a.
der Arbeiter 69^a.
Außerfahrplanmäßiges Anhalten und Durchfahren 25. 32^a. 49^a. 5. 52^a. 5.
Außergewöhnliche Belastung eines Zuges 9^a t.
Ereignisse oder Vorkommnisse, f. Ereignisse.
Ausweis zum Mitfahren auf der Lokomotive 43^a.
Auszichgleis 77^a.

Bahnanlagen 3.

Bahnärzte f. Ärzte.
Bahnwachungspersonal 103^a 11, f. auch Schrankenwärter.
Bahnbevollmächtigter 33^a.
Bahnhof, Begriff 3^a.
Bahnhofdienstanzweisung 77.
Bahnhofsfahrrordnung 12^a. 4. 31. 52^a.
Bahnmeister als Führer eines Arbeitszugs 69^a.
Oblichkeiten bei Kleinwagen 98. 100—102.
Bahnmeisterwagen 98^a. 99^a. 103^a.
Bahnpolizei 2^a. Anl. 1.
Bahnpostwagen f. Postwagen.
Bahnsteig 9^a. q. r. w. 9^a. 97^a.
Bahnunterhaltungspersonal 28^a. 67^a.
103^a.
Bahnwärter f. Schrankenwärter.
Baumaterialien 98^a c.
Beamte 2. Betriebsbeamte und Bahnpostbeamte Anl. 1.
Aufenthalt im Schutzwagen 41^a.
als Führer von Kleinwagen 100^a.
Beaufsichtigung der Triebwagen und Lokomotiven 83^a.
f. auch Aufsichtsbeamter.
Bedarfsfalt 22^a. 25^a b. 52^a.
Bedarfszüge 64^a. 66^a, f. auch Sonderzüge.
Bedienung der Weichen 21, beim Rangieren 78.
der Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale 22.
der Hand- und Gruppenbremsen 45, der durchgehenden Bremse 46, der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen 47.
Bedingtes Annehmen und Anbleten 147.
Befehl A 11^a. 22^a. 25^a. 7. 28^a. 5. 58^a Anl. 3.
Befehle, schriftliche, für die Züge 11. 38.
61^a. Anl. 3—6.
f. auch Weisungen.

Beförderungsvorschriften 90^a.
Begegnung von Zügen 11^a Anm. 26^a.
Anl. 10.
Begleitende Beamte f. Zugbegleitpersonal.
Begleiter, freientündiger, auf der Lokomotive 37^a.
von Leichen und Tieren 41^a.
von Kleinwagen 100. 101.
von explosiven Gegenständen Anl. 10.
Begleitschein 96^a. 97^a. 4.
Beladungsvorschriften 86^a k. 4 b.
Belastung der Züge 9^a t. f. auch Stärke.
Belehrungsfahrten 37^a. 4.
Beleuchten der Züge und Wagen 9^a e. 39.
61^a i. 91^a d. e. 96^a.
der Anfahrten und Bahnsteige 9^a g.
Benachrichtigung f. Verständigung.
Benutzung der Gleise 12. 31. 103^a.
Bereitschaft zum Dienste 8^a. 9^a e.
Bereitschaftslokomotive 9^a e.
Bereitschaftswagen 93^a d. 94^a.
Berichtigung der Fahrpläne 6^a.
Beschädigung von Wagen 41^a. 57. 61^a k. 95.
Beschränkung in der Verwendung von Wagen 85.
Besetzung der Triebwagen und Lokomotiven 36^a. 37^a—3. 81^a.
der Züge 36^a. 54^a.
der Bremsen 44.
Besteigen bewegter Fahrzeuge 45^a. 76^a a.
Bestimmungen für das Publikum 2^a. Anl. 1.
Betreten des Daches eines bewegten Wagens 76^a e.
Betriebsordnung 35. 11. 21^a. 31^a. 41.
51. 5. 7. 12^a. 2. 8. 13^a. 20^a. 21^a. 22^a. 2. 3.
23^a. 2. 4. 24^a. 2. 8. 25^a. 27^a. 31^a. 36^a. 2. 3. 4.
40^a. 41^a. 2. 8. 4. 43^a. 44^a. 7. 46^a. 48^a. 8. 4. 5.
6. 7. 8. 11. 12. 13. 14. 17. 49^a. 51^a. 3. 54^a. 3.
55^a. 2. 8. 4. 61^a. 65^a. 2. 66^a. 2. 67^a. 70^a. 72.
77^a. 4. 82 Anm. 63^a. 2. 84^a. 2. 8. 4. 86^a. 2. 5.
8. 9. 10. 11. 87^a. 8. 9. 11. 12. 88^a. 4. 5. 6. 89^a. 3.
Anl. 1.
Betriebsicherheit 2^a.
Betriebsstellen, Unterscheidung 3^a.
Betriebsstörungen 7^a. 33^a.
Bewachung der Bahn, f. Schrankenwärter
der Weichen 21^a. 7.
Bewaffnete Macht 25^a. 70^a.
Bewegliche Brücken 48^a 10.
Bewegung der Fahrzeuge beim Rangieren 81.
durch Menschen und Tiere 81^a—10.
durch Lokomotiven 81^a—24.
durch Ablaufen 81^a—27.
unbeabsichtigte 83.

Bezeichnung der Gleise 3⁴, der durchgehenden Hauptgleise zweigleisiger Bahnen 3⁵, der Bülge durch die Nummern 10⁴, der Abteile 91^{1a}.

Bezeichnung 96⁴.

Bildlicher Fahrplan s. Fahrplanbild.

Bildung der Bülge, Abschn. 6. 84—97.

Blockbedienung 16⁸.

Blockeinrichtung, Störung 18⁴, 19².
s. auch Streckenblockung.

Blocksignale, Grundstellung und Bedienung 22.
Ungültigkeit 28⁵.
Überfahren 49², 4, 11.
Halten 51⁵.
s. auch Hauptsignale und Signale.

Blockstellen 41, 7⁵, 18², 2, 27¹, 2, 5, 28², 29¹, 30², 4, 66¹, 104.

Blockwärter 7⁵, 49⁴, 51⁵.

Blockwerk 16⁸.

Brände 25², 59, 70¹.

Bremsachsen 48² c, 61¹⁰, 87⁷—12, 88² e, 3, 5.

Bremsen 44—47, 82¹, 87, 88.
bediente 41⁴, 44¹, 2, 46⁶, 87¹¹, 88¹, 2, 4.
Befehung 44.
Bedienung und Handhabung 45, 46, 47.
Ausrüstung der Bülge 87.
Verteilung in den Bülgen 88.
der Lokomotiven 83², 87⁵, 7.
bei Langholzwagen 88².
bei Wagen mit explosiven Gegenständen 44⁶, 88².
beim Rangieren 81¹, 82¹—5.
bei stillstehenden Fahrzeugen 83⁴.
bei Kleinwagen 99¹, 102¹.

Bremser 9² m, 36⁷, 44, 45, 47.

Bremserfäße 44⁴, 45¹.

Bremsknüppel 75⁷, 82.

Bremspersonal s. Bremser.

Bremsprobe 9² d, 46².

Bremsrohre 97.

Bremsschläuche 89⁴.

Bremschuhe 75⁷, 81¹, 82⁶, 7, 8.

Bremsignale 45⁶, 7, 8, 46⁵, 6, 55¹¹.

Bremsysteme 46².

Bremswagen s. Bremsachsen und Bremsen.

Brückenwagen 81⁴, 21, 25.

D-Bülge 5⁶, 93⁴.

Dächer betreten 45¹, 76² o.

Dampflokomotiven s. Lokomotiven.

Dampfspeise 42⁶, 86¹¹.

Dampfschiffe 82¹.

Dede auf Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen 86⁵.

Deden von Bülgen 58², 19, 69⁵.
von Kleinwagen 103², 10.

Dedungssignal 77⁴.

Desinfektion 86¹ i.

Dienst, Beginn und Schluß 8²,
ununterbrochener 8², 3.

Dienstabteil 91¹⁰.

Dienstabzeichen 9².

Dienstanzweisung für Streckenblockung 13⁶.
18⁵, 22⁶, 28², 29², 30⁵.
für die durchgehende Bremse 46².

Dienstbereitschaft 8², 9² b, c.

Diensteinteilung des Stationspersonals 8.

Dienstfahrplan 5⁵, 61, 2.

Dienstfähigkeit 9² b, 36⁶.

Dienstkleidung 9².

Dienstliche Sonderzüge 36², 41², 48² e, 64¹.

Dienstübergabe der Fahrtenleiter und
Aufsichtsbeamten 8², 4, 5, 6, 18⁴.
des Rangierleiters 75².

Dienstübergabebuch 8⁴.

Dienstzeit des Stationspersonals 8.

Draisinen 99¹, 103⁵, 12.

Drehbrücken 48¹⁰.

Drehscheiben 81², 21, 25.

Dunkelheit 58¹, 103⁷.

Durchfahren der Bülge 24, 49⁷, 8,
außerfahrplanmäßiges 25, 52⁷.

Durchgangsgüterzüge 57.

Durchgangswagen, beleuchtet in Tunneln
39⁴.

Durchgehende Bremse 41⁴, 46, 47¹, 4, 48¹⁷,
87² c, 2—5.

Durchgehende Hauptgleise 3⁴, 12⁴, 25⁶ e,
49⁶, 74¹, 103¹¹ c.

Durchlassen von Bülgen 13¹, 24, 25⁷.

Eilgut, Wagen zur Beförderung 85².

Eilgüterzüge 57.

Eilzüge 5⁶, Rang 57.
bei der Bahnhofsfahrordnung 12⁴.
außerfahrplanmäßiges Halten 25¹—4, 32²,
52⁴.
Beeinflussung durch andere Bülge 33².
Verspätung 33⁴, 6.
Wagen 91⁵, 4, 11.
s. auch Personenzüge und Bülge.

Einfahrgeleis, Rangieren darauf 77².

Einfahrsignale als Grenze d. Stationen 3².
Grundstellung und Bedienung 22, 23¹.
Ungültigkeit 28⁵.
Stellen bei Abweichung von der Bahnhofsfahrordnung 31².
Überfahren 49⁵, 11, Halten 49⁶, 2, 51⁵.
Annäherung 49⁷, 2.
beim Rangieren 77⁴, s. auch Hauptsignale
und Signale.

Einfahrt der Bülge 24, 46², 52¹, 77², 4.
s. auch Ankunft.

Einfahrweiche 3².

Eingleisiger Betrieb, Zugmeldeverfahren
13², 18².
auf zweigleisiger Strecke 28².

Einhalten des Fahrplans 48¹⁰, 51².

Einladen von Gepäck und Gütern 9² s.

Einlassen der Bülge 24.

Einlegen von Sonderzügen 64², 4.

Einsendung der Fahrberichte 61²⁰.

Einsteigen der Reisenden 9² s, 26, 40.

Einstellen von Wagen 9² h, t, 40⁴, 94.

Eintragungen in das Zugmeldebuch 10⁷.
17⁷, 18, 19², 27⁴, 29², 34⁵, 6, 35⁶, 102⁴,
103¹⁴.
in den Fahrbericht 61.
in die Fahrplanweisung für Kleinwagen 102².

Einzeln fahrende Lokomotiven s. Lokomotiven.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung s. Betriebsordnung.

Eisenbahnfahräder 98² a, 99¹, 101²,
103⁵, 12, 104⁵.

Eisenbahnverwaltungen, Verzeichnis s. Verzeichnisblatt.

Elektrische Läutewerke s. Läutewerke.

Elektrische Streckenblockung s. Streckenblockung.

Endstation 12⁵, 33⁴, 35⁴, 61², 20, 92², 94¹.

Entbindung vom Zugmeldeverfahren 8², 20.

Entfernen von Kleinwagen aus dem Gleise
103¹¹—13.

Entgleisung 47², 58.

Entriegelung der Fahrstraße 22⁷.

Ereignisse, außerordentliche 25², 33¹⁰, 47,
53, 61¹⁷ a, 70¹.

Erkrankung von Beamten 98² d.

Erkundigung beim Zugmeldeverfahren 13⁵.
nach Verspätungen 33².

Erlaubnis zur Abfahrt s. Abfahrtraftrag.

Erleuchtung s. Beleuchten.

Ersatz verbrauchter Signalmittel 58²⁰.

Erwärmung s. Heizen.

Explosive Gegenstände 44⁶, 56, 68⁵, 81⁵, 28,
86⁵, Anl. 10.

Fahne s. Flagge.

Fahrplanweisung für Kleinwagen 102²—4,
104², 105, Anl. 13.

Fahrbericht 9², 38², 48², 61 Anl. 11 u. 12.

Fahrdienst auf den Stationen und Blockstellen, Abschn. 2, 7—35.

Fahrdienstleiter 7²—5, als Aufsichtsbeamter 7⁶, 9¹.
Ablösung 8²—5.
Aufnahme und Abgabe der Telegramme 10⁵.
Abweichung vom Rechtsfahren 12², 28.
Abgabe der Läutesignale 17¹.
Aufbewahrung der Weichenschlüssel 21⁶.
Bedienung der Signale 22²—7.

Fahrdienstleiter, Prüfung der Fahrstraßen
23.
Ablassen der Bülge 24.
Unterschrift unter Telegrammen 28², 29²,
34⁵, 6, 35⁴, 5.
Untersuchung beim Fehlen des Schlußsignals
30.
Abweichung von der Bahnhofsfahrordnung
31¹, 2.
Rangieren über das Einfahrtsignal 77².
Mitwirkung bei Kleinwagenfahrten 102²—5,
103¹⁴.

Fahrdienstliche Unterscheidung der Bülge 5².

Fahrgeschwindigkeit 48.
der Stärke der Bülge entsprechend 48², 84.
größte, überhaupt zulässige 48².
in Gefällen 48⁴.
in Krümmungen 48⁵.
in fallenden und gekrümmten Strecken 48⁶.
mit dem Tender voran 48⁷.
geschobener Bülge 48².
nachgeschobener Bülge 48².
durch den krummen Strang einer Weiche,
durch Gegenkrümmungen, über Drehbrücken 48¹⁰.
auf langsam zu befahrenden Strecken 48¹⁰,
49¹².
nicht angekündigter Sonderzüge 48¹¹, 70¹.
von Hilfszügen und Hilfslokomotiven 48¹².
bei Verspätungen 48¹³, 14.
Verringerung 48¹⁵, 16.
beim Versagen der durchgehenden Bremse
48¹⁷.
beim Rangieren 82².
beim Anhängen von Wagen an die durchgehende
Bremse 88⁴.
bei unzureichender Bremsbesetzung
87⁷.
von Kleinwagen 103⁵.

Fahrhindernis 14², 22², 23⁵, 25⁴, 48¹⁰,
52², 58, 61¹⁷ a.

Fahrkarten, Lösung bei Verspätungen 32⁴.

Fahrordnung 12, s. auch Bahnhofsfahrordnung.

Fahrplanbild 61, 67^b.

Fahrplan 6. 24². 33. 50². 51². 61²⁰. 101².
der Sonderzüge 64¹. 65²⁻⁴. 66¹. 68¹. 2.
Fahrplanbuch 6¹. 6⁷ c. 64¹. 2. 68¹. 87¹. 12.
Fahrplanwechsel 6¹.
Fahrpreiszuschlag 5¹.
Fahrräder f. Eisenbahnfahräder.
Fahrstraße 9²i. 21². 22⁷. 2. 23. 24¹. 77².
Fahrstrassenhebel, Zurückstellung
22⁷.
Fahrten auf falschem Gleise 12². 18⁴. 28.
29¹. 2. 49². 51¹. 103².
die auf der freien Strecke endigen 12². 18⁴.
29.
einander gefährdende 24¹.
nach Gleisanschlüssen 29⁷.
von Kleinwagen 18⁴. 98—105.
Sonderfahrten 64—73.
Fahrzeit, Einhalten 48¹². 51².
kürzeste 48¹². 14. 51².
Überschreitung 48¹². 61¹⁴.
Fahrzeuge, Auf- und Abspringen 76¹d.
Bewegen 81.
Sicherheit stillstehender 73.
damit beladene Wagen 81².
Falsches Gleis f. Fahrten auf falschem
Gleise.
Fassung der Schriftstücke und Telegramme
101.
Ferngüterzüge 57.
Fernsprecher 10². 13⁵. 16⁶. 17⁶. 19. 27⁸.
30². 33¹. 2. 34². 4. 12. 35². 58⁶. 67¹.
102²b. 2. 2.
tragbare in den Gepäckwagen 58¹⁰.
Fernspruch 10¹. Num.
Fertig, Auf 50⁵.
Feststellung der Fahrzeuge 83.
Feststellvorrichtungen, Beseitigung 81¹.
82².
Feuer im Zuge 59.
f. auch Brände.
Feuergefährliche Gegenstände 81¹⁰. 86⁵.
Feuerwehr 25².
Flagge, grüne 81². schwarze 81². rote 101².
Flußstahlscheibenräder 85¹f.
Frachtgüterzüge 57.
Frachtkarren 9²o.
Frauen auf Zugfolgestellen 7⁴.
Unterbringen in den Bülgen 40².
Frauenabteil 91¹a. 2. 10. 11.
Freie Strecke 31. Schlebelokomotive 27². 2.
53¹⁰.
Endigen von Fahrten 29.
Fahrt der Bülge 51.
Anstellen und Bewegen einzelner Eisenbahn-
wagen 73.

Beamte an der freien Strecke 98²g.
Kleinwagenfahrten 100—104
f. auch Abweichen vom Rechtsfahren.
Freihalten der von Reisenden zu begehenden
Stellen 26¹. 2. 4.
von Abteilen und Wagen 41.
Fremde Personen beim Rangieren. 81¹².
Frost 39².
Fuhrwerke an Ranglergleisen 81².
Führer von Kleinwagen 101—104.
Fußtritte der Wagen f. Trittbretter.
Gefahr, gemeine 25².
im Verzug 32². 49⁵. 102⁴. 5.
beim Aussteigen 40⁶.
bei der Fahrt 45²d. 47¹.
Gefahrweichen 21⁴. 77⁴.
Gefährdung bei gleichzeitiger Ein- oder Aus-
fahrt 24¹.
Gefälle, Bremsen 45²a. 1⁴.
größte zulässige Geschwindigkeit 48⁴.
Vorsicht beim Rangieren 81⁷. 21. 25.
f. auch Neigung und Steigungen.
Gegenkrümmungen 48¹⁰.
Gegenzug 13¹. 14². 2. 7. 24⁷. 2. 28¹. 34¹. 2. 11.
50⁴.
Gehen zwischen den Schienen 76²b. 81¹².
rückwärts 81¹¹.
vor einem Kleinwagen 103².
Geltungsbereich der Fahrdienstvor-
schriften 1².
Geneigte Strecke f. Neigung.
Gepäd, Ein- und Ausladen 9²a.
Nachbehandeln 32⁴.
Umladen 57². 58¹⁴.
Gepäckkarren 9²o.
Gepäckwagen Aussehen 57². 95¹.
Achsenzählung 61¹¹. 87².
Rücksendung 96.
Geschwindigkeit, f. Fahrgeschwindigkeit.
Gestattung der Abfahrt, Einfahrt u. Durch-
fahrt der Bülge 24.
Gewerbliche Anlagen 54¹c.
f. auch Anschlußgleise.
Glatteis 91¹c.
Gleise 3⁴. 5.
falsches, f. Fahrten auf falschem Gleis.
Überschreiten 26. 40². 76²a. Gehen 76²b.
Abstoßen in 81². Ablaufen in 81²⁵⁻²⁷.
Gleisanschluß f. Anschlußgleis.
Gleiskreuzung, Befahren 45¹¹. 46⁴.
Gleisvorlagen 75⁷. 83⁴.
Gleissperre 77⁴. 83².
Gleisperrung 12²b. 18⁴. 28¹. 58⁶.

Gleiswagen f. Brückenwagen.
Glocke der Lokomotive 51².
bei geschobenen Bülgen 54².
Graphischer Fahrplan f. Fahrplanbild.
Grenzen zwischen der freien Strecke und den
Stationen 3².
Gruben 54¹c.
f. auch Anschlußgleise.
Grundstellung der Weichen 21¹. 2. 78¹.
von Hauptsignalen 22.
Grüne Flagge 81².
Gruppenbremse 44²b. 45. 87²b.
Güter, Ein- und Ausladen 9²s. 25⁷. 52⁷.
Güterbeförderung, Bülge mit 5⁵.
Güterschuppen 75².
Güterwagen, Achsen 61¹¹. 87².
schwere 85¹i.
f. auch Wagen.
Güterzüge 5⁵. 7. 40², Durchfahren 25⁷. 52⁷.
Unterklassen der Verspätungsmeldung 33².
Geschwindigkeit 48²b. 10.
Stärke 84². 4.
Bildung 86. 90.
Kuppeln 89.
f. auch Bülge.
Halten von Bülgen 9²i. 25⁴. 45². 47¹. 49.
51⁵. 2. 52¹. 4. 5. 2. 55¹⁰. 58. 61². 14. 69⁵.
von Kleinwagen 103². 10.
f. auch Anhalten und Stellen.
Haltepunkte 3². 7².
Halte tafel 53¹.
Haltsignale bei einem Ausfahrhinderis 25⁶.
verboten bei einer Zugtrennung 47².
Verbot des Überfahrens 49².
Signal 6 und 24, rotes Licht 49¹². 12.
Signalfadel 49¹⁴. 58².
beim Bedarfsfall 52⁶.
gegen einen anderen Zug 58⁴.
Haltsstation, Aufsichtsbeamter 9⁴.
Ausstellen von Befehlen 25⁵. 7. 81².
Durchfahren 25⁷. 52⁷.
Nachbehandlung des Gepäcks 32⁴.
Annäherung 45²b.
Abgabe der Meldekarte 63.
Haltsstellung der Hauptsignale 22¹. 7. 2. 30¹.
49². 10. 11. 51⁵. 58¹.
Handbewegte Fahrzeuge f. Kleinwagen.
Handbremsen 44. 45. 46¹. 2. 6. 7. 10. 48¹⁷.
81¹. 83². 4. 87¹¹.
Handgepäck, Umladen 57². 58¹⁴.
Handgriffe der Wagen 91¹c.
Handlaterne 45⁴. 75². 80⁴.

Hauptbahnen, Vorschriften für sie allein 1².
19¹. 21⁵. 34². 36². 41¹. 2. 4. 48². 5. 2. 10. 14.
54¹. 58¹. 2. 6. 9. 12. 15. 18. 65¹. 84². 4.
85¹c. 1m. 86². 11. 87². 2. 68⁴. 2. 91⁴.
Hauptgleise 3². 4. 5. 5². 77.
f. auch durchgehende Hauptgleise.
Hauptkuppelung 80¹. 89⁴.
Hauptsignale, Vorüberfahrt 22⁷. 2.
zweifelhafte Stellung 49².
f. auch Ausfahr-, Block-, Einfahrsignale und
Signale.
Hebamme 98²d.
Heberleinbremse 88¹².
Heimatstation 96¹. 97¹.
Heizen der Bülge 9²e. 39⁵. 61¹⁷i. 91¹f. 92².
97⁵.
Heizer 36. 42⁴. 50⁶. 81¹⁷.
Heizleitungsröhre 97.
Heizschläuche 89⁴. 97.
Herrschaften, Allerhöchste und Höchste 57.
7². 33².
Herzstücke 82⁷.
Hilfslokomotiven 8². 12²d. 48¹². 58¹¹. 12. 70.
Hilfssignaleinrichtungen 58¹⁰.
Anlage 17.
Hilfszüge 5⁵. 12²a. 48¹². 58¹¹. 12. 14. 70.
Hindernis f. Fahrhinderis.
Horn 51⁵. 75².
Industriegleis f. Anschlußgleis.
Zugangsehen des Zuges 50².
Kennzeichnung besetzter Wagen 81².
Kesselwagen, gefüllte 81².
Klappen verschließen 81¹. 86¹i.
Kleinwagen, Ausnahmen vom Rechts-
fahren 12²c.
Vorsicht bei Sonderzügen 68⁴.
Fahrten mit, Abjchn. 7. 98—105.
Klingelwerk 22¹.
Knallkapseln 58⁴. 7. 61¹⁷b. 101².
Kopfstation, Einfahrt 46².
Kreuzung f. Weis Kreuzung od. Zugkreuzung.
Kreuzungsbefehl 11⁵. 28⁴. 34⁷. 8. 11. 38¹.
50¹. 68⁴. 2. 5.
Kreuzungsstation 34. 50⁴. 65².
Kreuzungsverlegung 34. 61¹⁷a.
Krummer Strang d. er Weiche 48¹⁰.
f. auch Ablenten.
Krümmungen, Geschwindigkeit 48⁵.
Kuppeln der Lokomotiven 42⁴. 5. 54². 55². 89.
der Wagen 80. 81¹². 86¹a. 89.
stillstehender Wagen 83⁴.

Kuppelungen, Aufhängen 80^a, 89^a,
ungewöhnliche 86^a.
Kurzwagen 32^a, 91^a, 93^b, 94^a, 95.
Kürzeste Fahrzeit 48¹², 51².

Ladebrücken an Rangiergleisen 81^a.
Ladebühnen 75^a, 81¹², 10.
Ladegleise 81^a.
Lademeister 75^a.
Lademaß 102¹.
Ladevorschriften 86^k, *.
Ladung, dadurch verbundene Wagen 55^a,
85¹¹, 86^a, 4, 88^a.

Lampen der Personentwagen 89^a.
Landesaufsichtsbehörde 36^a, 48^a, 84^a.
Langholzwagen 86^a, *.
f. auch Ladung.

Langsamfahren 45^a c, 48^a, 49¹².
Langsamfahrtsignal 48¹⁰, 49¹².
Langseiten der Wagen 40^a, 81¹².
Lärmen bei den Zügen 9^a.

Laternen 45^a, 75^a, 80^a, 101^a.
Lauffähigkeit der Wagen 86^g, 88^a.
Lauffchilder 91¹¹, 93^a, *.
Läuteeinrichtungen f. Läutwerke.

Läuten der Lokomotiven 51^a.
bei geschobenen Zügen 54^a.
Läutesignale 17. f. auch Abläutesignale.
Läutwerke 13^a, 17, 20^a, 24¹¹, 29^a, 48¹¹.

Leerverfahren von Lokomotiven f. Lokomotiven, einzeln fahrende.
Leitung des Fahrdienstes auf den Stationen
7, 9.
des Rangierens 75.

Lehler Wagen f. Schlußwagen.
Liegenbleiben eines Zuges 16⁷, 30, 58.
Linienkommission 33⁷.

Linksfahren f. Abweichen vom Rechtsfahren.
Lokomotiven, einzeln fahrende 5¹, 36^a, *.
48^a, 2, 61¹⁰, 71, 74¹.

Anfahren 9^a d, 42^a, 55^a, 9.
Quasmen 9^a w.
Befehle 36^a, 37¹, 81¹⁷.
Kuppeln 42^a, 5, 54^a, 55^a, 89.
Mitfahren 43.
Geschwindigkeitsgrenze 48^a a, 3 d.
Vorspann 48¹⁶, 53.
Abhängen während der Fahrt 53^a, 81¹².
Anzahl in den Zügen 53^a, 55^a, 71.
Schieben 54.
Nachschieben 55.
Kalklaufende 61¹¹, 87^a.

Rangieren 81¹⁷, *.
stillstehende 83^a, 2.
Vorüberfahrt an Pulvertransporten Anl. 10.
Lokomotivfahrordnung 12⁵, 75^a.

Lokomotivfahrten 5¹, 12⁵, 64¹, 71, 75^a.
f. auch Lokomotiven, einzeln fahrende.
Lokomotivführer, Benachrichtigung bei
Verspätungen 33¹⁰.

Streckenkenntnis 37.
schriftliche Befehle 38.
Ansehen der Lokomotive 42^a, *.
Zugleine und Lokomotivsignale 42^a.
Ausweis zum Mitfahren 43^a.
beim Bremsen 45, 46, 47.

Zugangsehen des Zuges 50^a.
Meldefarte 63.
Sonderzugfahrplan 68¹.
f. auch Lokomotiven und Zugpersonal.

Lokomotivleerfahrt f. Lokomotiven, einzeln fahrende und Lokomotivfahrten.
Lokomotivpersonal f. Zugpersonal.
Lokomotivstation, Melden des Vorspanns
53⁵.

Lokomotivwechselstation 12⁵, 33¹.
Lokomotivzüge 36^a, 71^a.
Lösen der Bremsen 45⁷, 10, 11, 12.

Luftdruckbremse 83^a, 85^a, 87^a.
f. im übrigen durchgehende Bremse.
Lüftung der Wagen 61¹⁷ i, 91¹ g.
Luguszüge 5^a.

Macht, bewaffnete 25^a, 70¹.
Maschine f. Lokomotiven.
Maßgebende Neigung 82^a. Anm.

Maßsignal f. Hauptsignale.
Materialtransport 98^a c. f. auch Arbeitszüge.
Materialzüge f. Arbeitszüge.

Matten in den Personentwagen 91¹¹.
Meldefarte 63. Anl. 14.
Meldeverfahren f. Zugmeldeverfahren.

Meldung, den Zuglauf betreffend 10¹, 1, 19.
der Zugverspätungen 33.
des Zugpersonals 36^a, 9, 7.
des Rangierleiters 75^a.

Merksblatt f. Merkbuch.
Merkbuch 77.
Merkszeichen 52¹, 81^a, 27, 83^a.
Militärgut, Aussehen 57^a.
Militärtransporte 9^a t.

Mitteilungen an den Transportführer 9^a a.
Behandlung auf den Stationen 52^a.

Militär-Transport-Ordnung M Tr O.
1¹, 6^a, 9^a d, 33⁷, 39^a, 40^a, 42¹, 52^a, 56,
57^a, 58¹⁰, 10, 86¹, 6, 87¹², 91¹, 7, 11, 96^a.

Militärzüge 5⁷, 9^a d.
Aufenthaltskürzung 32⁶.
Verspätungsmeldung 33⁷.
Bremsbefehle 44¹, Auslösung 87¹².
Ermäßigung der Geschwindigkeit 48¹⁰.

Halten auf freier Strecke 58¹².
Entladen auf freier Strecke 58¹⁰.
Stärke 84⁴.
Zugleine 86¹¹.

Kuppeln 89¹, 2.
Bildung 91^a.
Wagen 91⁷, 11.
Mißbräuche 7¹.

Mitfahren auf der Lokomotive 43.
Mitternacht 61^a.
Mobilmachung, ergänzende Bestimmungen
11, 12^a, 13⁷, 37^a, 71^a.

Mundpfeife 75^a.
Muster der Befehle 111^a, *.
Anl. 3—8.
des Zugmeldebuchs 18¹. Anl. 7 u. 8.
der Fahrberichte 61¹, 20. Anl. 11 u. 12.
der Meldefarte 63. Anlage 14.
der Fahrweisung für Kleinwagen 102^a.
Anl. 13.

Nachbehandlung des Gepäcks 32⁴.
Nachführen verspäteter Anschlußzüge 32¹.
Nachlösen der Fahrarten 32⁴.

Nachschieben von Zügen 27, 55.
Nacht f. Dunkelheit.
Nachtsignal 39^a.

Nachtzug 5⁴, 64¹.
Nebenbahnen, Vorschriften für sie allein
1^a, 3^a, 7^a, 13¹, 20^a, 23¹, 25^a, 26^a, 31^a,
34^a, 41¹, 48^a, *.
2, 10, 11, 16, 51^a, 54¹, 2,
58¹, 12, 17, 77^a, 81¹⁷, 84^a, *.
85¹¹, 1 m,
86^a, 11, 87^a, 6, 88⁴, 9.

Nebengleise 3^a.
Neigung 45¹⁴, 82^a, 83¹.
f. auch Gefälle und Steigung.

Nichtraucher 40^a, 94^a.
Nichtraucherabteil 91¹ a, 10, 11, 94^a.
Niederschreiben der Telegramme 10⁷.

Rotlaternen 91⁷.
Rotbremse 47^a, 61¹⁷ c.
Rotleine f. Zugleine.
Rotsignal 46⁷.

Nummern der Züge 5^a, 10⁴, 18^a, 2.
Öffentliche Wege, Sperrung beim Rangieren
9^a x, 81^a.

Öffnen der Schalter- und Warteräume 9^a p
der Wagentüren 40^a, 69⁴.

Öfen für Bremsstempel 82¹⁰.
Öfenheizung, Wagen mit 66⁵.

Ortschaften, Fahren durch 48¹⁰.

P zur Kennzeichnung der Wagen mit explosiven Gegenständen 81^a.

Packwagen f. Gepäckwagen.
Papierstreifen, Aufnahme der Telegramme
10^a.

Pendelzüge 20^a, 61^a, 16.
Personal f. Stationspersonal u. Zugpersonal.
Personen, Verletzung 60.
Warnung 26⁴, 40⁷, 81^a.
fremde, bei Verschleßen 81¹².

Personenandrang 9^a t, 40⁴, 94¹.
Personenbeförderung mit reinen Güterzügen 5⁵.
Züge mit 5⁵, 24^a, 32^a, 33¹², 41, 84⁴.
Züge ohne 5⁵, 24⁴, 33^a.

Personenverkehr, außerordentlicher, f.
Andrang.
Personenwagen, Verschlössenhalten 9^a k.
Wenigsten 39^a, 4.
Aussehen 57^a, 95¹.

Verbot des Abstoßens 81²⁰ und Ablaufens
81¹⁰.
Achsen 61¹⁷, 87^a.
Versorgen mit Wasser 92.
Rücksenden 96.
f. auch Wagen.

Personenzugwagen, Unterscheidung 93.
Personenzüge 5^a—7.
Grundsätze für die Bahnhofsfahrordnung 12⁴.
außerfahrplanmäßiges Halten 25¹, 2, *.
Geschwindigkeit 48^a.
Stärke 84².
Bildung 91.

Pferdewagen 9^a t, 81^a.
Pflichten der Beamten 2^a.
Plakatsfahrplan f. Aushangfahrplan.

Platzmangel 9^a t, 40⁴, 61¹ h, 94¹, 2, *.
Polster 91¹.
Postabfertigung 52^a, 5.

Postbeamte, Benachrichtigung 24⁵, 32^a, 33¹¹.
Postbeförderung, vorzeitiges Ablassen der
Züge 24⁵.
Postbeiwagen 85^a, 94^a.

Postdienst, Nichtüberläßigkeit bei Ver-
spätung 32^a.
Bedürfnisse 86^a.
Postfuhrwerke 32^a.

Postkarren, 9^a o.

Postwagen, Aussehen 57^a, 2.

Ähnen 61¹¹, 87^a.

vorsichtig rangieren 81^a.

Bezeichnung besetzter 81^a.

Verbot des Abstoßens 81²² u. Ablaufens 81²⁰.

Stellung 86^a.

Probefahrten 48^a o. 64¹.

Prüfung der Fahrstraßen 23.

Publikum 2^a. Anl. 1.

Buffer 76^a f. 80^a, 86¹ f.

Pulver f. explosive Gegenstände.

Qualmen der Lokomotiven 9^a w.

Räder 45¹¹, 46⁴, 85¹ f. g.

Radspeichen 82¹⁰, 83⁴.

Radstand, maßgebend für die Einstellung
85¹ a.—d. n.

Radvorleger 83^a.

Rampe 81¹², 16.

Rangierbewegung 74¹, Befehl dazu 79¹.

Rangierbremse 87¹.

Rangierdienst, Abschn. 5. 74—83.

Rangieren auf und neben den Hauptgleisen
77.

Rangierer 75¹, 78¹, 79², 80³, 81¹⁴, 83⁷.

Rangierfahrt 74¹.

Rangierhalteignal 77^a.

Rangierleiter 75² a.

bei Zügen 53⁴.

Verständigung mehrerer 75^a.

Sicherung des Personals 76.

Bedienung der Weichen 78¹, 2.

beim Bewegen der Wagen 81³, 6, 11, 13.

beim Besettigen der Bremschuhe 82^a.

beim Feststellen 83⁷.

Rangiermeister 75^a f. auch Rangierleiter.

Rangierpersonal 75, Sicherung 76.

Rangier Signale 79, 80⁵.

Rangordnung der Züge 5⁷, 34¹, 35¹.

Raucher 40³, 94².

Raucherabteil f. Nichtraucherabteil.

Räumen von Gleisen 77¹, 2, 78^a, 103¹¹.

Rechtsfahren 12¹, 51¹, Abweichung 12²,
28, 51¹.

Regelmäßig verkehrende Züge 5¹ A. 64², 68^a.

Regelung der Zugfolge 7^a—5.

des Dienstes bei Betriebsstörungen 33¹².

Regler 55⁵, 83^a.

Regulator f. Regler.

Reichs-Eisenbahn-Amt 36^a.

Reihenfolge der Wagen 90^a, 91^a.

Reinhalten der Bahnhofsanlagen
9^a.

Reinigen der Wagen 9^a o. 61¹⁷ l. 86¹, 91¹ c.

Reisegepäck f. Gepäck.

Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften
5⁷, 7^a, 83^a.

Reisende, Maßnahmen zur Sicherung 26.
87¹¹.

Ein- u. Aussteigen, Anweisen der Plätze 40.
Freihalten der Wagen 41¹, 2, 4, 5.

Reservelokomotive f. Bereitschaftslokomotive.

Reservewagen f. Bereitschaftswagen.

Rettungsmannschaften 25^a.

Revisionszüge 36² und 4.

Richtungstafeln f. Lauffchilder.

Rollwagen f. Bahnmehlwagen.

Rottenführer 98^a o.

Rückmelden der Züge 8^a, 13^a, 16, 27³, 5⁶,
28^a, 29¹, 6, 30¹, 4.

Rückwärtsbewegung von Zügen 54¹.

Ruheignal 8^a, 17⁵.

Salonwagen 9^a t.

Schadhafte Bremsen 82¹.

Strecken 45¹², 46⁴.

Schadhastwerden von Wagen 41⁵, 57, 95,
Anl. 9.

Schaffner 32⁵, 36¹, 7, 8.

f. auch Zugbegleitpersonal.

Schalengufräder 85¹ f. g.

Schalter 9^a p.

Schalterbeamte 33¹².

Schemelwagen 55⁴, 51^a, 85¹ k. 86^a, 4.
f. auch Ladung.

Schiebebühnen 81^a, 21, 25.

Schiebelokomotive 9^a o. 12^a, 18¹, 4, 22⁷,
27, 28⁴, 55.

Schieben von Zügen ohne führende Lokomotive
54.

von Wagen 81¹¹—13, 82⁵.

f. auch Nachschleben.

Schienen, Gehen zwischen 76^a b.

breitgefahrene 82⁷.

Schild am Telegraphen 103^a.

f. auch Lauffchild und Sperrschild.

Schirrmeister 75¹.

Schlafwagen 81^a.

Schleifen der Räder 45¹¹, 46⁴.

Schließen der Türen 9^a f. 40⁵, 96⁵.

der Klappen 81¹, 86¹, 1.

Schlüssel der Weichen 21^a.

Schlussbremse 44^a, 45¹⁴, 88^a, 4, 5.

Schlussbremsen 38^a, 44¹.

Schlussbahne 97⁵.

Schlussignal 16^a, 22⁷, 30, 54¹, 55¹², 58^a,
86^a.

Schlusswagen, Befahren mit Reisenden 41^a.
geeignet für Schluss Signale 86^a.

Ku-Wagen 85¹ m.

beschädigter 88^a.

ohne durchgehende Bremse 88^a.

f. auch Schlussbremse.

Schmierer der Wagen 39¹, 86¹ h. Anl. 9.

Schneefall, Reinigen der Fußtritte 91¹ c.

Schneepflüge 72.

Schnellzüge 5^a. Rang 5⁷.

bei der Bahnhoffahrordnung 12^a.

außerfahrplanmäßiges Halten 25¹, 2, 3, 32^a,
52^a.

Beeinflussung durch andere Züge 33¹.

Verpätung 33^a, 6.

Wagen 91¹, 11.

f. auch Personenzüge und Züge.

Schranken f. Wegschranken.

Schrankenwärter, Benachrichtigung von
verspäteter Abfahrt 17⁵.

vom Ausfallen des Läutesignals 17^a.

von Fahrten auf falschem Gleis 28^a.

Anwesenheit bei Sonderzügen 65¹, 70¹.

Ankündigung von Sonderzügen 67.

Einsetzen eines Kleinwagens 104^a.

Schriftliche Befehle und Weisungen für die
Züge 11, 38.

Schriftlicher Verkehr 10.

Schriftstücke, Übergabe 8^a—5.

Abfassung 10¹.

Schutzabteil 41¹ a. 91^a.

Schutzwagen 41¹ b. 86^a, 91^a.

Schutzweichen 21^a, 77^a.

Selbsttätige Bremse f. durchgehende Bremse

Sicherheit des Betriebs 2^a.

der Fahrt von Kleinwagen 101¹, 4, 103¹¹.

Sicherheitskupplung 89^a.

Sicherung der Reisenden 9^a n. 26, 40.

des Rangierpersonals 76, 80⁵—5.

frühstehender Fahrzeuge 83.

Signalbefehl 11^a, 38¹, 67^a.

Signaldrahtzug 22⁷.

Signale, Aufsicht 9^a k.

Hauptsignal 22.

Vorüberfahrt an einem Hauptsignal 22^a.

Ungültigkeit 28^a.

Abweichung v. d. Bahnhoffahrordnung 31^a.

Nachtsignale der Züge 39^a.

Signale, Zugsignale 42^a.

Lokomotivsignale 42^a.

Bremsignale 45^a—5, 46^a—7.

Verhalten der Züge 49, 51^a.

Mängel 63.

Rangier Signale 79, 80⁵.

Signal 3—8^a, 17⁵. Signal 4—103¹¹ c.

" 5—49¹², " 6—49¹², 18.

" 15—28^a, " 17 u. 18—67^a.

" 22 u. 23—81^a, " 24—49¹², 101^a.

" 26 u. 27—45^a, 7, 103⁷.

" 46^a, 4, " 28 u. 29—50^a.

" 31 bis 34—79¹.

Signaleinrichtungen f. Signale.

Signalfackel 42^a, 49¹², 58^a, 61¹⁷ b.

Signalfahne f. Flagge.

Signalhebel 22⁷.

Signalisierung eines Zuges 11^a, 67.

Signalordnung 1^a.

Ausführungsbestimmungen E. D. AB. 17^a,
22^a, 39^a, 49^a, 54^a, 55¹², 56^a, 103⁷.

Sonderfahrten, Abschn. 4. 64—73

Sonderzüge 5^a B.

der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften
5⁷, 33¹.

dienstliche 41^a.

Geschwindigkeit nicht angekündigter 48¹⁴.

Allgemeines 64—70.

Sonderzugfahrplan 6⁷ o. 65^a—4, 66.

Speisewagen 81^a.

Sperrbäume 83^a.

Sperrungen von Wegübergängen 9^a x. 81^a.

Sperrhölzer 83^a.

Sperrschild am Telegraphen 27⁷, 28⁷, 29⁵.

Sperrung eines Gleises 12^a, 18^a, 28¹, 56^a.

Spitzbefahrene Weichen 21^a, 2, 48¹⁰.

Spitze Kreuzung 14⁷.

Springen f. Abspringen.

Stamm der Züge 91^a.

Stammwagen 99¹ a. 1

Stärke der Züge 48^a b. 84.

Stationen 3^a, Grenzen 3^a.

Beleuchten 9^a q.

Verpätungsmeldung 33¹, 3, 5, 8.

Stationsabstand f. Abstand der Zugfolge-
stellen.

Stationsanlagen 8¹.

Stationsbeamte f. Stationspersonal.

Stationsdienst f. Fahrdienst auf den Sta-
tionen.

Stationspersonal, Obliegenheiten 7.

Dienststellung 8¹.

Dienstzeit 8^a.

Stationspersonal, Anwesenheit 9^ab.
Bekanntgabe der Fahrordnung 12^a.
Benachrichtigung 31^a, 33^a, 34^a, 35^a, 67^a.
Stationsignal f. Hauptsignal und Signale.
Stationsuhr f. Uhr.
Stationsvorsteher f. Vorsteher.
Steifkuppelung 55^a, 81^a, 85^ak, 86^a, 4.
Steigen auf bewegte Fahrzeuge 45^a, 76^ad.
Steigungen 25^ad, 45^a.
Stellen der Züge 11^a, 25^a, 31^a, 34^a, 49.
51^a, 4. f. auch Anhalten.
Stellung der Weichen 21, 23^a, 78.
der Wagen im Zuge 90^a, 91^a.
Stellvorrichtung der Weichen 21^a.
Stellwerkwärter, Prüfung der Fahrstraßen
23^a, 5.
Benachrichtigung beim Rangieren 78^a.
Räumung der Gleise 78^a.
Entbindung von der Aufsicht über Wagen 83^a.
Steuerung der Lokomotive 83^a.
Stillstand der Züge 45^a, 11.
Stillstehende Fahrzeuge 83.
Störung der Säutwerke 17^a, 51^a.
der Blockeinrichtungen 18^a, 19^a.
des Telegraphen 18^a, 19^a, 24^a, 34^a, 51^a.
Stöße und Bückungen 45^a, 46^a.
Strecke, freie 3^a, 3^a, 5^a.
Hauptgleise 3^a.
Weichen 12^af.
Verlassen des Zuges durch die Schiebelo-
komotive 27^a, 55^a.
Abweichen vom Rechtsfahren 28^a, 51^a.
Endigen von Fahrten 29.
Fahrt der Züge 51.
Halten der Züge 51^a, 58.
Aussteigen 58^a.
Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen 73.
Kleinwagenfahrten 100^a, 101^a, 102^a, 103, 104^a.
Streckenblockung, Zugmeldeverfahren 13^a.
Führung des Zugmeldebuchs 18^a.
Benutzung des Fernsprecher 19^a.
Zurücknahme einer Fahrerlaubnis 22^a.
Verwendung von Schiebelokomotiven 27^a.
Fahrten auf falschem Gleis 28^a.
Fahrten, die auf freier Strecke endigen 29^a.
Fehlen des Schlussignals 30^a.
Streckenfahrplan 6^a, 6^ad.
Streckenkenntnis 37.
Stumpfgleise 31^a, 52^a, 81^a, 25.
Stürmische Witterung 83^a.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen 86^a.
Teilen von Zügen 65^a, 66^a.
Teilfahrbericht 61^a, 5, 15.

Teilfahrt 29.
Telegramme, Übergabe beim Dienstwechsel
8^a-5.
Abfassung 10^a.
Aufnahme und Abgabe 10^a.
Aufnahme auf den Streifen 10^a.
in das Zugmeldebuch 10^a.
Telegraph, Benutzung im Fahrdienste 10^a.
Störungen 18^a, 19, 24^a, 34^a, 51^a.
Telegraphenbeamte 10^a, 16^a, 98^ab.
Telegraphische Abkürzungen 10^a, Anl. 2.
Telegraphischer Anruf 10^a.
Telegraphischer Verkehr 10.
Telegraphenmaterialien 98^ac.
Tender voran 48^a, 53^a.
Wagen 61^a, 87^a.
Tenderlokomotive 48^a.
Teppiche in den Wagen 91^a.
Tiere, Verwendung beim Rangieren 81^a-10.
Toilette f. Abort.
Tragsfedern, Einsetzen der Bremsknüppel 82^a.
Tränkung bei Militärzügen 32^a.
Transporte, außergewöhnliche 9^at.
Transportführer bei Militärtransporten
9^a u. 58^a.
Trennen der Zugteile 74^a.
Trennung einer Schiebelokomotive vom
Zuge 55^a.
f. auch Zugtrennung.
Triebwagen 5^a, 36^a, 74^a, 83^a.
Trittbretter 76^af, 91^ac, 96^a.
Tritte f. Trittbretter.
Truppen 72.
Tunnel 39^a, 4.
Türen, Schließen 9^af, 40^a, 81^a, 86^a, 96^a.
Öffnen 40^a.
Türverschlüsse, Gangbarkeit 91^a.

Übereinkommen, betr. die gegenseitige
Wagenbenutzung f. Wagenübereinkommen.
Überfahren von Signalen 49^a, 4, 5.
Überfahrt f. Wegübergang.
Überführung von Wagen 5^a.
Übergabe f. Dienstübergabe.
Übergabezug 5^a.
Übergangsstation 34^a, 4.
f. auch Anschlussstation.
Überholungen von Zügen bis 45 km Ge-
schwindigkeit 25^ae.
im Signalbefehl 67^a.
Verlegen 85.

Überholungsstation 85, 65^a.
Übernehmen der Züge 42^a, 46^a.
Überschreiten der Gleise 26, 40^a, 76^aa.
Überschreitung der Geschwindigkeit 48^a, 10.
des Lademaßes und der Tragfähigkeit 102^a.
Überwachung des Fahrdienstes auf den
Stationen 7, 9.
Uhr der Beamten 2^a.
der Stationen 9^az, 24^a.
des Kleinwagenführers 101^a.
Umladen des Gepäcks u. der Post 57^a, 58^a.
Umsteigen der Reisenden 58^a.
Unbrauchbarwerden der durchgehenden
Bremsen 46^a, 48^a.
Unfälle 25^a, 58, 60, 61^a, 70^a, 98^ad.
Ungepuppelte Wagen f. Schmetlwagen.
Unregelmäßigkeiten im Zuglauf 2^a.
Meldung 63.
Unterlegen der Wagen 83^a.
Unterscheidung der Bahnanlagen 3^a.
der Zugfolgestellen 4.
der Züge 5^a, 1, 6.
Untersuchung der Züge 42^a.
der Bremsen 46^a, 2.
Unterwegsstationen 9^a, 36^a, 42^a, 61^a.
Unterweisung des Stationspersonals 7^a.
Ununterbrochener Dienst 8^a, 2.

Verbinden der Zugteile 74^a.
der Brems- und Heißeisenschläuche 89^a.
Verbindungsgleise 74^a.
Verbot einander gefährdender Fahrten 24^a.
der Kreuzungsverlegung 34^a.
des Überfahrens von Haltsignalen 49^a.
des Abkuppelns während der Fahrt 53^a, 81^a.
beim Nachschleichen 55^a, 4.
gefährdender Handlungen beim Rangieren
76^a, 80^a.
des Rangierens über das Einfahrtsignal 77^a.
des Ausschneidens der Weichen 78^a.
des Abstoßens 81^a und Ablaufens von
Wagen 81^a.
des Anhängens von Kleinwagen 103^a.
der eigenmächtigen Wiederingang-
setzung nicht vorschriftsmäßig zum
Halten gekommener Personenzüge
52^a.

Bereidigte Personen 2^a.
Bereins-Wagenübereinkommen f.
Wagenübereinkommen.
Verkehr zwischen Aufsichtsbeamten u. Zug-
führer 9^a, 36^a.
schriftlicher, telegraphischer und durch Fern-
sprecher 10.
Verkehrsordnung 1^a, 40^a.
Verlassen des Dienstes 8^a, 36^a, 75^a.
des Zuges 36^a.
Verlegen von Kreuzungen 18^a, 34, 61^ae.
von Überholungen 18^a, 35, 61^ae.
Verletzung von Personen 60.

Verpflichtete Personen 2^a.
Verpflegung der Reisenden 32^a.
bei Militärzügen 32^a.
Verriegelte Weichen 48^a.
f. auch Abhängigkeit.
Verriegeln der Wagen 9^af, 40^a, 41^a.
Verriegelte Weichen 21^a, 4, 48^a.
Versorgung mit Wasser 39^a, 61^ai, 92.
Verspätete Züge, Nachführen 32^a.
f. auch Verspätungen.
Verspätungen 32, 34, 35, 61^a, 102^aa.
f. auch Verspätungsmeldungen.
Verspätungsmeldungen 9^ar, 33.
Verständigung zwischen den Zugfolgestellen
19, 24^ae, 28^a, 29^aa, 51^a, 65^a, 66^a.
der Züge und ihres Personals 11, 17^a, 20^a.
21^a, 22^a, 24^a, 25^a, 26^a, 31^a, 34^a, 38,
38, 50^a, 51^a, 67^a, 68^a.
der Schrankenwärter 20^a, 28^a, 29^ac, 34^a.
67^a.
des Stationspersonals 24^a, 28^a, 31^a, 34^a.
35^a, 67^a.
des Zugführers mit dem Blockwärter 49^a.
beim Rangieren 75^a, 78^a, 81^a, 10.
Verstärkung der Züge 9^at, 40^a, 91^a, 94, 96^a.
Verstärkungswagen 9^ag, 93^ac, 5.
Verteilung der Fahrpläne 6^a.
der Bremsen im Zuge 88.
Verunreinigung von Wagen 61^ak.
Verweigerung der Annahme eines Zuges
14^a.
einer Kreuzungsverlegung 34^a, 6.
einer Überholungsverlegung 35^ac.
Verzeichnis der Eisenbahnverwal-
tungen f. Titelseite.
Vieh 9^at, 81^a, 85^a.
Vorarbeiter 75^a.
Vorbeifahrt an einem auf Halt stehenden
Hauptsignal 22^a, 49^a.
Vorbereiten f. Vorbeifahrt.
Vorbereitung zur Fahrt 42.
Vorkommnisse, außerordentliche 47.
f. auch Unfälle.
Vorlagen zum Feststellen der Wagen 83^a.
Vormelden von Schiebelokomotiven 27^a.
Vorortzüge 5^a, 91^a, 10, 11.
Vorrang der Züge 5^a.
Vorsehen der Lokomotive f. Ausfahren.
Vorsicht bei der Einfahrt der Züge 52^a.
beim Rangieren 81^a, 22.
Vorsichtsbefehl 11^a, 17^a, 21^a, 31^a, 38^a, 51^a.
Vorsignal 22^a, 5, 25^aa, 49^a, 4.
Vorspann 9^ac, 37^a, 53, 86^a.
Vorspannlokomotive 37^a, 42^a, 53.
Vorsteher der Stationen 7.
Leitung und Überwachung des Fahrdienstes 7^a.
Anwesenheit im Dienste 7^a.
Sorge für das Wertbuch 7^a.
Aufstellung der Bahnhofsfahrordnung 12^a.

Aufsicht über das Zugpersonal 36^a.
im Rangierdienst 75^a.
Stellen von Kleinwagen 100^a. ^a.

Vorzeitiges Ablassen von Bügen 24^a. ^a.
Vorzug 5^a. 64.

Wagen, Aufgabe des Aufsichtsbeamten
9^af. h. t. y.

Öffnen. 40^a. 69^a.
Reinigen 61¹⁷i. 86¹¹. 91¹c.
Schmieren 39^a. 86¹¹. Anl. 9.
Beleuchten 39^a. ^a. 61¹⁷i. 91¹c. 96^a.
Heizen 39^a. 61¹⁷i.
Versorgen mit Wasser 39^a. 61¹⁷i. 92
Lüften 61¹⁷i. 91¹g.
Desinfizieren 86¹¹.
Schließen 40^a. 81¹. 86¹¹. 96^a.
Freihalten 41.
Untersuchung 42^a.
Bremsbelegung 41. 54^a.
Entgleisung 47^a.
Nachfolgen bei der Zugangsetzung des Zuges
50^a.

Anhängen an eine Schiebelokomotive 55⁷.
Schadhaftwerden 57. 95.
Eintragung im Fahrbericht 61¹¹. 47g. i. k.
Nachweisung 62.
in Arbeitszügen 69^a. ^a.
zum Brechen des Glatteises 72.
Verbringen auf die freie Strecke 73.
beim Rangieren 74¹. 76^a. 77^a. 80
Kuppeln 80. 89.
Bewegung 81.
durch Menschen und Tiere 81¹⁰-15.
durch Lokomotiven (Abstoßen) 81¹⁷-4.
Ablaufen 81¹⁶-27.

Aufhalten 82.
mit Bremsen 82¹-5.
mit Bremschuhen 82⁶-9.
mit Bremsknüppeln 82¹⁰-10.

Sicherung stützender 83.
Beschränkung in der Verwendung 85.
Einstellen in die Büge 86. 91¹.
Reihenfolge 90^a. 91^a.
f. auch Güterwagen, Personenwagen, Brücken-
wagen.

Wagenabteilung f. Abteile.

Wagenachsen hinter einer Schiebelokomotive
55⁷.

warmgelaufene 57¹. Anl. 9^a.
Eintragung im Fahrberichte 61¹¹.
bei Rangierbewegungen 82^a. ^a.
in den Bügen 84.
Zählung 87^a.
am Zugschlusse 88^a. ^a.
f. auch Bremsachsen.

Wagenbremsen f. Bremsen.

Wagennachweisung 62.

Wagenschilder f. Aufschriftb.

Wagentüren f. Türen.

Wagenübereinkommen 86^a. 10.

Wagenwärter 36¹. 7. 38^a. 46¹. ^a.

Wagenzug 20^a.

Wandfahrplan f. Ausfahrplan.

Warmlaufen von Achsen 57¹. Anl. 9^a.

Warnung von Personen 26^a. 40^a. 81^a.

Warten, Hornruf 51^a.

Warteräume, Öffnen 9^ap. Abrufen 9^ar.

Wartesäle f. Warteräume.

Wartezeiten 32¹. ^a. 52^a.

Wärter f. Schrankenwärter.

Wärter signale 23¹. 25^a. 6. 26^a. 31^a. 49¹⁰. 13.
58^a. 7. ^a.

Wascheinrichtungen 91¹h.

Wasserbehälter f. Wassergefäße.

Wassergefäße 39^a. 91¹h. 92.

Wasserversorgung der Büge 39^a. 61¹⁷i.
92.

Wege, öffentliche 9^ax. 81^a.

Wegübergänge 9^ax. 51^a. 54^a. 83^a. 103^a. 12.

Wegschränken 48¹¹. 51^a. 63. 81^a.

Weichen für den öffentlichen Verkehr 3^a.

Stellung und Bedienung 21. 78.
abweisende 21^a. 77^a.
Prüfung der Stellung 23¹. ^a. 81^a.
Befahren 48¹⁰.
Ausschneiden 78^a.

Weichenbod 82^a. f. auch Stellvorrichtung.

Weichenschlüssel 21^a.

Weichensteller 21^a. 75^a. 78. 83⁷. 98^ac.

Weichen spitze 21^a. ^a. 48¹⁰.

Weichenzunge 82⁷.

Weisungen, schriftliche, für die Büge 11. 38.

Weiterfahrt der Büge auf der Strecke 47^a.
59⁷-9.

Werkführer 75^a.

Werkstätten 5^a. 75^a.

Werkstattengleise 81¹¹. 25.

Wetter 24^ac. 77^a. 83^a. 103⁷.

Witterung f. Wetter.

Xu-Wagen 85¹m.

Bahnstangenbahnen 54^a. 55¹⁰. 85¹k.

Zeit des Anbietens 14^a. ^a. 7.

des Abmeldens 15^a.

des Rückmeldens 16^a.

des Abläutens 17^a. ^a.

der Abfahrt 24^a. ^a. 61¹⁰.

der Verspätungsmeldung 33^a.

der Ankunft 61^a.

Zeitweise eingleisiger Betrieb 28^a.

Zerbrechliche Gegenstände 81^a.

Zerreißen der Büge f. Zugtrennung.

Ziehen von Wagen 81¹¹. 41¹.

Zollbeamte 33¹¹. 41.

Zudungen und Stöße 45¹⁰. 46^a.

Züge, Begriff und Unterscheidung 5.

mit Personenbeförderung 5^a. 24^a. 32^a. 33¹⁰.
41. 84^a.

mit Güterbeförderung 5^a.

Einlassen, Ablassen und Durchlassen 24.

Außerfahrplanmäßiges Anhalten 25.

Züge, Untersuchung 42¹.

Fahrtgeschwindigkeit 48.

Verhalten gegenüber den Signalen 49.

Abfahrt 50.

Fahrt auf der freien Strecke 51.

Ankunft, Aufenthalt und Durchfahrt 52.

Vorspann 53.

Schieben 54.

Nachschleben 55.

Halten auf freier Strecke 51^a. 58.

Feuer 59.

Sonderzüge 64-70.

Bildung 84-97.

ohne Bahnbewachung 24^ag.

Zugausrüstung f. Wagenzug.

Zugbeförderung, Abschn. 3. 36-63.

Zugbegleitbeamte f. Zugbegleitpersonal.

Zugbegleitpersonal 36.

Verständigung vom Inhalt der Befehle 38^a.

Übernahme der Büge 42¹.

Beteiligung am Bremsen 44^a. 46⁷. 47¹.

Abfahrt 50^a.

Unterstützung der Reisenden 57¹. 58¹⁵.

Beteiligung am Rangieren 75¹.

f. auch Zugpersonal.

Zugbildung 9^ac. 84-97.

Zugbildungsplan 91^a. 92¹. 97¹. ^a.

Zugbildungsstationen 93^a.

Zugendstation f. Endstation.

Zugfolge 13.

Zugfolgestation f. Zugfolgestelle.

Zugfolgestellen 4. 8^a. 10^a. 13¹. 14¹. ^a. 5.
15¹. 16¹. ^a. 7. 17^a. 19¹. 20¹. 24^a. 27.
28. 29. 30^a. ^a. 33¹. ^a. 34^a. ^a. 35^a. ^a. 51^a.
55¹⁰. 58^a. 7-11. 65¹. ^a. 66. 70¹. 72. 77^a.
102¹. ^a. 103¹. 12. 14. 15. 104¹. ^a.

f. auch Abstand.

Zugführer 9^a. 11^a. 24^a. 10. 12. 82^a. 33¹⁰. 36.

Streckenkenntnis 37^a.

Behandlung der Befehle 38. 61¹⁰.

Verantwortlichkeit für die Beleuchtung der
Büge 39^a. ^a.

für das Anbringen der Zugsignale 42^a.

Befehle der Bremsen 44.

Mitteilung an den Lokomotivführer 46^a. 61¹⁰.

Einhalten der Fahrzeiten 48¹⁰.

Abfahrt 24^a. 10. 12. 50^a. ^a. ^a.

Halten auf der Strecke 51^a. 58.

Aussetzen von Wagen 57^a.

Fahrbericht 61.

Wagennachweisung 62.

Meldekarte 63.

Sonderzugfahrplan 68¹.

bei Arbeitszügen 69¹.

bei Hilfszügen 70^a.

als Rangierleiter 75^a.

Zugkraft, ungenügende 61¹⁷g.

Zugkreuzung, Begriff 11^a Annm.

Spitze 14⁷.

Halten der Züge bei Zugkreuzungen
26^a.

Einfahrt 24¹.

bei Fahrten auf dem falschen Gleise 28^a.

Verlegen 34.

Ausfallen 34¹¹.

Eintragen der Verlegung in den Fahrbericht
61¹⁷c.

im Signalbefehl 67^a.

eines Sonderzugs 68^a.

Zugleine 42^a. 48¹⁷. 86¹¹.

Zugmeldebuch 8^a. 10⁷. 17⁷. 18. 19^a. 24⁷.
27^a. 28^a. 29^a. 34^a. ^a. 35^a. 102^a. 103^a.

Zugmeldebienst f. Zugmeldeverfahren.

Zugmeldestellen 4^a. 14¹. ^a. 15¹. 16⁷. 17^a.
24⁷. ^a. 27. 28. 29. 30^a. 33¹. ^a. 58^a. ^a-11.
65^a. 66^a. 102^a. ^a. 103. 104¹. ^a.

f. auch Zugfolgestellen.

Zugmeldeverfahren 13-20. 24⁷.

Inhalt 13^a.

Benutzung des Fernsprechers 19.

Entbindung 20.

bei Verwendung von Schiebelokomotiven 27.

bei Fahrten auf dem falschen Gleise 28.

bei Fahrten, die auf der freien Strecke endigen
29.

bei Verlegung von Kreuzungen 34¹⁰.

bei Verlegung von Überholungen 35⁷.

Zugpersonal, Anwesenheit 9^ab.

Befanntgabe der Fahrordnung 12^a.

Benachrichtigung 31^a. 32^a.

Allgemeines 36.

Bremsbedienung 45. 46. 47.

Zugschluß, Wagen 88^a. ^a.

Kennlichmachung bei Personenzügen
9^af.

Zugschlußsignal f. Schlußsignal.

Zugsignale 39^a. 42^a.

Zugstärke 48^a. 1^a. 84.

Zugteilung 65^a. 66¹.

Zugtiere beim Rangieren 81¹⁰-18.

Zugtrennung 16⁷. 30. 46^a. 47^a. 55^a. 58^a.

Zugverspätungen f. Verspätungen.

Zurücklassen von Wagen 61¹⁷g.

Zurücknehmen eines Ein- oder Ausfahr-
signals 22^a.

Zuständigkeit zum Einlegen von Sonder-
zügen 64¹. ^a.

Zweigleisiger Betrieb 13^a. 18^a.

Zweigleisige Strecken 13^a.

Ausstellen der Arbeiter 69^a.

Öffnen der Türen 69^a.

Zwischengefälle 48¹.

Zwischenstationen f. Untertwegstationen.