

Fahrdienstvorschriften (FV)

eingeführt durch Verfügung der Hauptverwaltung
24 Bavfu 58 vom 27. April 1933

Gültig vom 1. September 1933 ab
unter Berücksichtigung der bis zum 31. Dezember 1938
eingetretenen Änderungen

Verzeichnis der nichtreichseigenen Bahnen bei denen die Fahrdienstvorschriften gelten

I. Bahnen des allgemeinen Verkehrs

1. Eutin-Lübecker Eisenbahn
2. Prignitzer Eisenbahn
3. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn
4. Mittweide-Dreiwerden-Ringethal (wird von der Reichsbahn betrieben)
5. Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn
6. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
7. Peine-Ilseeder Eisenbahn
8. Köln-Bonner Eisenbahn
9. Nebeneisenbahn Köln-Frechen-Benzelrath
10. Königsberg-Cranzer Eisenbahn
11. Westfälische Landeseisenbahn
12. Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn

II. Bahnen des nichtallgemeinen Verkehrs

1. Kreisbahn Kleinschmalkalden-Brotterode (wird von der Reichsbahn betrieben)
2. Grifte-Gudensberger Kleinbahn (wird von der Reichsbahn betrieben)
3. Kleinbahn Buschdorf-Bonn Rheinwerft (wird von der Reichsbahn betrieben)
4. Kleinbahn Bad Zwischenahn-Edeweicht (wird von der Reichsbahn betrieben)
5. Kleinbahn Lohne-Dinklage (wird von der Reichsbahn betrieben)

1. Abschnitt. Allgemeines

§ 1. Inhalt und Geltungsbereich der Fahrdienstvorschriften

(1) Die Fahrdienstvorschriften (FV) enthalten die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung des Betriebsdienstes auf Haupt- und Nebenbahnen. Sie beruhen auf der Eisenbahn-Bau- und Verkehrsordnung (BO), der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) und der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). Für Wehrmachttransporte gelten die besonderen Bestimmungen der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung (WEO). Auf die Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist bei den in Frage kommenden Ziffern hingewiesen. Sie sind derart wiedergegeben, daß es für die Handhabung des Fahrdienstes nicht nötig ist, sie nachzuschlagen.

(2) Die Fahrdienstvorschriften gelten für die Deutsche Reichsbahn und die in dem vorgedruckten Verzeichnis aufgeführten privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten für Haupt- und Nebenbahnen,

die auf der linken Hälfte nur für Hauptbahnen,

die auf der rechten Hälfte nur für Nebenbahnen.

Für besondere Verhältnisse können, soweit nicht die unter Ziffer (1) genannten reichsgesetzlichen Vorschriften entgegenstehen, abweichende Bestimmungen zugelassen werden, für den Bereich der Deutschen Reichsbahn durch den Reichsverkehrsminister, für die privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs durch den Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht (RBvB).

Für bestimmte Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn sind in der "Vorschrift für vereinfachten Nebenbahndienst" abweichende Bestimmungen gegeben.

Für den Rollbock- oder Rollwagenbetrieb trifft die Direktion *) erforderlichenfalls besondere Anordnungen.

Für den Betrieb auf Neubaustrecken gelten besondere Vorschriften.

(3) Wo die Fahrdienstvorschriften zusätzliche Bestimmungen erforderlich machen, die in verschiedenartigen Einrichtungen und örtlichen Verhältnissen begründet sind, ordnet sie jede Direktion für ihren Bezirk besonders an, soweit in den Fahrdienstvorschriften vorgeschrieben, im "Anhang zu den Fahrdienstvorschriften" (AzFV), im übrigen im Merkbuch (Bahnhofdienstanweisung) (§7 (8)) oder in einer Sammlung betrieblicher Vorschriften.

*) Unter "Direktion" ist bei der Deutschen Reichsbahn die Reichsbahndirektion, bei den privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht zu verstehen.

§ 2. Beamte

(1) Wo im folgenden von Beamten die Rede ist, sind nicht nur die Beamten im engeren Sinne, sondern alle vereidigten oder verpflichteten Bediensteten gemeint; Betriebsbeamte sind die in Anlage 1 aufgeführten Beamten.

(2) Alle im Betriebsdienst tätigen Beamten sollen sich bewußt sein, daß Leben und Gesundheit der Reisenden wie der Beamten selbst von der sicheren Führung des Betriebs abhängen 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 dahin streben, Unregelmäßigkeiten hintanzuhalten.

(3) Andere Geschäfte, die den Beamten des Betriebsdienstes übertragen sind, treten dem Fahrdienst gegenüber zurück.

(4) Die Betriebsbeamten haben im Dienst eine richtiggehende Uhr zu tragen (BO § 45 (6)); sie ist jeden Tag nach der Bahnzeit zu richten.

(5) Anlage 1 enthält die bahnpolizeilichen Bestimmungen für die im Betriebsdienst tätigen Beamten und die für die Reisenden und die sonstige Öffentlichkeit gültigen Vorschriften der BO Abschn. V und VI.

§ 3. Bahnanlagen

(1) Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Bau und zum Betrieb einer Bahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge. Unterschieden werden

Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstige Bahnanlagen (BO § 6 (1)).

(2) Auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen sind zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes Betriebsstellen vorhanden (BO § 6 (2)).

(3) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen (BO § 6 (3)).

(4) Abzweigstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter Freigabe desselben für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis einfahren können (BO § 6(4)).

(5) Anschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis bedienen können, ohne daß das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird (BO § 6 (5)).

(6) Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten (BO § 6 (6)). Ein Haltepunkt kann mit einer Abzweigstelle oder einer Anschlußstelle örtlich verbunden sein. Dient die Gesamtanlage dem öffentlichen Verkehr, so wird sie als Haltestelle bezeichnet.

(7) Deckungstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke zur Deckung einer beweglichen Brücke, einer Kreuzung von Bahnen, einer Gleisverschlingung, einer Baustelle usw (BO § 6 (7)).

(8) Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt (Blockstelle) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrne Zug verlassen hat (BO § 6 (8)).

(9) Blockstellen sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen (4) sind. Eine Blockstelle kann zugleich als Haltepunkt (6) oder als Anschlußstelle (5) oder als Deckungstelle (7) eingerichtet sein (BO § 6 (9)).

(10) Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, durch welche die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugfolgestellen, andere Zugfolgestellen kann die Direktion zu Zugmeldestellen erklären (BO § 6 (10)).

(11) Als Grenze zwischen der freien Strecke und den Bahnhöfen gelten die Einfahrsignale, wo diese fehlen, die Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Direktion die Grenze anderweitig festlegen. Bahnhofgleise und andere Anlagen *neben* den durchgehenden Hauptgleisen, die über diese Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofanlagen.

(12) Hauptgleise sind die Gleise, die von Zügen (§ 5 (1)) im regelmäßigen Betrieb befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzeln fahrenden Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise (BO § 6 (11)).

(13) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn werden fahrdienstlich nach der Fahrrichtung der sie regelmäßig befahrenden Züge bezeichnet, z.B.

"Gleis Stuttgart - Ulm"

das ist das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Stuttgart nach Ulm fahren, und

"Gleis Ulm - Stuttgart"

das ist das Gleis, auf dem die Züge in der Richtung von Ulm nach Stuttgart fahren.

§ 4. Fahrzeuge

(1) Bei der Verwendung der Fahrzeuge im Betrieb ist zu unterscheiden zwischen Regelfahrzeugen und Nebenfahrzeugen.

(2) Regelfahrzeuge sind Eisenbahnfahrzeuge, die in Züge eingestellt werden dürfen oder selbständig als Züge fahren. Alle übrigen Eisenbahnfahrzeuge, z.B. Kleinwagen, gelten als Nebenfahrzeuge.

(3) Nebenfahrzeuge sind Fahrzeuge und fahrbare Geräte für Dienstzwecke, die von Hand, durch Hebel- oder Kurbelwerk oder durch Kraftantrieb bewegt werden, auf die freie Strecke übergehen, aber weder in Züge eingestellt noch selbständig als Züge (§ 5) behandelt werden dürfen. Zu ihnen gehören:

Kleinwagen (handbewegte Kleinwagen und Kleinkraftwagen) und, soweit sie nicht zu den Regelfahrzeugen gehören, fahrbare Baugeräte und Gleisbaugeräte wie Turmwagen, Kabelmeßwagen, elektrische Stromerzeuger, Gleisbettungswalzen, Einschienerwagen usw. (vgl. auch Dienstvorschrift über die Einteilung, Verwendung, Ausrüstung usw. von Kleinwagen).

(4) Für Fahrten mit Nebenfahrzeugen gelten die Bestimmungen für Kleinwagenfahrten (7. Abschnitt); für fahrbare Gleisbaugeräte vgl. aber Dienstvorschrift über die Einteilung, Verwendung, Ausrüstung usw. der Kleinwagen § 1(4).

§ 5. Züge

(1) Züge im Sinne des Fahrdienstes sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven, auch Kleinlokomotiven. Die Züge müssen als solche durch die vorgeschriebenen Signale gekennzeichnet werden. Nebenfahrzeuge (§ 4) gelten nicht als Züge (BO § 54 (1)).

Wenn nicht dringende Gründe entgegenstehen, dürfen Regelfahrzeuge auf die freie Strecke nur als Züge übergehen (§ 31 (1) und § 80 (2)).

Für Züge, die auf Gleisen mit elektrischer Fahrleitung fahren, ohne von ihr anhängig zu sein, gelten die für den elektrischen Betrieb getroffenen Vorschriften nur insoweit, als sie die Sicherheit der Reisenden, der Bediensteten und der Güter bezwecken.

(2) Fahrdienstlich sind zu unterscheiden:

A *Regelzüge*, die nach dem allgemeinen, im Buchfahrplan enthaltenen Fahrplan täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen gefahren werden.

B *Sonderzüge*, die auf besondere Anordnung gefahren werden, entweder nach einem im voraus festgelegten Plan (Bedarfszüge) oder nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Plan (§ 66).

(3) Jeder Zug, mit Ausnahme der Hilfszüge, erhält eine Nummer. Vor- und Nachzüge (auch nachgeführte Züge, vgl. Wartevorschriften) erhalten vor der Nummer den Beisatz "Vz" und "Nz" oder eine besondere Nummer.

Muß ein Güterzug im Fahrplan eines anderen Güterzugs fahren, so wird er beispielsweise als "G 7732 im Plan 7642" angekündigt und im Zugmeldeverfahren aber nur als 7642 behandelt.

(4) Im Sinne des Fahrdienstes gelten als Reisezüge diejenigen Züge, die überwiegend der Beförderung von Reisenden dienen, als Güterzüge diejenigen, die überwiegend der Güterbeförderung dienen. In den Dienstfahrplänen ist ersichtlich zu machen, zu welcher Gattung ein Zug gerechnet wird (BO § 54 (2)).

(5) Die Reisezüge werden unterschieden in:

- a) Schnellzüge
- b) Eilzüge
- c) Personenzüge.

(6) Die Güterzüge werden unterschieden in:

- a) Schnellgüterzüge
- b) Eilgüterzüge, und zwar
 - 1. Durchgangseilgüterzüge
 - 2. Naheilgüterzüge
 - 3. Leichte Güterzüge
 - 4. Vieh-, Milch- und Postzüge
- c) Frachtenzüge, und zwar
 - 1. Durchgangsgüterzüge
 - 2. Nahgüterzüge
 - 3. Ausgenutzt Lokomotivleerfahrten und -Lpaz
 - 4. Übergabezüge
- d) Dienst- und Arbeitszüge

(7) Die Dienstzüge werden unterschieden in:

- a) Hilfszüge
- b) Personalfahrten
- c) Werkstätten- und Prüfzüge
- d) einzeln fahrende Lokomotiven und nicht ausgenutzte Lpaz.

Die Erläuterungen und Abkürzungen für die einzelnen Züge (5) bis (7) sind in der Dienstvorschrift für die Ermittlung der Betriebsleistungen (VBL) enthalten.

(8) Güterzüge, die zur Aufrechterhaltung wichtiger Zugverbindungen regelmäßig fahren müssen, heißen *Stammgüterzüge*.

(9) Hinsichtlich pünktlicher Durchführung haben in der Regel die Reisezüge den Vorrang vor den Güterzügen, die schnellfahrenden Reisezüge vor den langsamer fahrenden Reisezügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen andern Zügen von (BO § 70).

Beim Abweichen vom Fahrplan gilt daher für die Durchführung der Züge in der Regel folgende Rangordnung:

- Dringliche Hilfszüge
- Schnellzüge
- Schnellgüterzüge
- Eilzüge
- Personenzüge
- Postzüge
- Durchgangseilgüterzüge
- Wehrmachtzüge
- Viehzüge und Milchzüge
- Naheilgüterzüge
- Leichte Eilgüterzüge
- Durchgangsgüterzüge
- Leerfahrende Triebwagen und Lokomotiven
- Nahgüterzüge
- Übergabezüge
- Arbeitszüge

Ausnahmen bestimmt die Direktion. Die Durchführung der nicht dringlichen Hilfszüge und der Dienstzüge geht aus ihrem Fahrplan hervor.

(10) Geringfügige Abweichungen von der Rangordnung der Züge darf der Fahrdienstleiter anordnen, wenn dadurch die Durchführung der einzelnen Züge gefördert wird.

Bei gleichzeitigen Zügen sind die Anschlüsse maßgebend.

(11) *Übergabezüge* dürfen nur von einem Bahnhof bis zum benachbarten Bahnhof oder dazwischenliegenden Werkstätten und gewerblichen Anlagen (Anschlüssen) gefahren werden.

§ 6. Fahrpläne

(1) An Fahrplänen werden ausgegeben:

A Dienstfahrpläne

- Bildfahrpläne
- Buchfahrpläne
- Streckenfahrpläne
- Fahrpläne für Sonderzüge

B Aushangfahrpläne (nur für den Reiseverkehr).

(2) Dienstfahrpläne und Aushangfahrpläne sind sofort zu berichtigen, wenn Änderungen eintreten.

Änderungen und Ergänzungen des Buchfahrplans werden durch Nachträge bekanntgegeben. Geschieht die Bekanntgabe telegraphisch, durch Amtsblatt oder schriftlich, so folgen außerdem Nachträge, wenn nicht schon die Bekanntgabe als Nachtrag bezeichnet ist. Dasselbe gilt für den Aushangfahrplan. Kleinere Ergänzungen und Änderungen werden handschriftlich eingetragen. Wie die Bildfahrpläne zu berichtigen sind, wird mit Bekanntgabe der Änderungen bestimmt.

(3) Die Aushangfahrpläne werden auf weißem Papier gedruckt. Jede aushängende Stelle hat den eigenen Namen, die zugehörigen Ankunft- und Abfahrtszeiten und die Streckenübersicht farbig zu unterstreichen.

(4) Mit jedem *allgemeinen* Fahrplanwechsel treten alle bis dahin gültigen Fahrpläne außer Kraft, soweit nicht einzelne als weiter gültig erklärt werden.

(5) Für Bahnstrecken, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, werden Fahrpläne nur im Bedarfsfall ausgegeben.

(6) Die Fahrpläne sind in den Buchfahrplänen nach Anlage 2 aufzustellen. Sonderzugfahrpläne siehe § 68 (2).
Bei geeigneten Betriebsverhältnissen können im Buchfahrplan die Züge in Listen zusammengefaßt werden.
Für den Streckenfahrplan gibt Anlage 3 das Muster, wenn nicht die Direktion Abweichungen zuläßt.

(7) Die Fahrpläne oder Auszüge daraus werden den äußeren Dienststellen soweit zugestellt, als der Lauf der Züge für sie Bedeutung hat.
Es sollen erhalten:

A Dienstfahrpläne

a) Bildfahrpläne

die Ämter
die Bahnhöfe
die Bahnmeistereien, Telegraphenmeistereien, Fahrleitungsmeistereien
die Bahnbetriebswerke und Bahnbetriebswagenwerke
die selbständigen Güterabfertigungen
die Bahnunterwerke
die Bahnkraftwerke (nach Bedarf)

b) Buchfahrpläne

die Ämter
die Bahnhöfe, zugleich für Zugführer und ausnahmsweise für die Bremser, soweit dies bei ungünstigen Streckenverhältnissen die Direktion besonders anordnet
die Bahnmeistereien, Telegraphenmeistereien, Fahrleitungsmeistereien
die Bahnbetriebswerke, zugleich für Lokführer
die Bahnbetriebswagenwerke
die selbständigen Güter-, Eilgut- und Gepäckabfertigungen
die Bahnunterwerke
die Bahnkraftwerke (nach Bedarf)

c) Streckenfahrpläne

die Abzweig- und Blockstellen
die besetzten Haltepunkte und Anschlußstellen
die Bahn- und Schrankenwärter
die Führer der Bahnunterhaltungsrotten
d) Fahrpläne für Sonderzüge
die in § 68 (5) genannten Stellen

B Aushangfahrpläne

Betriebstellen, auf denen Züge mit Beförderung von Reisenden planmäßig halten, je nach ihrer Verkehrsbedeutung.

(8) Für das Verteilen der Fahrpläne und der sie betreffenden Schriftstücke und Drucksachen führen Direktionen, Ämter und Dienststellen Listen, aus denen die Empfänger und die Anzahl der ihnen zustehenden Abdrucke zu ersehen ist.
Kleinen Dienststellen kann das Amt die Führung besonderer Listen erlassen.
Den Empfang der Fahrpläne, mit Ausnahme der telegraphisch bekanntgegebenen, haben die Dienststellen dem Amt, die Ämter der Direktion zu bestätigen; die Art der Empfangsbestätigung für telegraphisch bekanntgegebene Fahrpläne regelt die Direktion.
Die Beamten der Dienststellen bestätigen den Empfang durch Namensunterschrift.

(9) Auf den Betriebstellen werden die angesagten Sonderzüge (§ 5 (2) B), der Ausfall von Zügen und Änderungen des Fahrplans für *den laufenden* Tag an *Merktafeln* bekanntgegeben. Der Vorsteher regelt im voraus die Bekanntgabe, auch an das Bahnbewachungspersonal. Die Beamten haben vor Dienstantritt von diesen Anordnungen Kenntnis zu nehmen.
Die Züge werden in zeitlicher Folge untereinander eingetragen, angesagte Züge im allgemeinen nur mit der Nummer und auf den Betriebstellen der Bahnhöfe mit der Ankunft- und Abfahrzeit oder Durchfahrzeit, auf den Betriebstellen der freien Strecke mit der Ab- oder Durchfahrzeit auf dem rückgelegenen Bahnhof. Ausfallende Züge erhalten neben der Zugnummer den Zusatz "fällt aus"; bei verspäteten Zügen wird beigesetzt "später . . . Min". Verkehrt ein Zug im Plan eines anderen, so lautet die Anschrift beispielsweise: "7845 i Pl 7575". Erledigte Zugfahrten sind nicht auszulöschen, sondern durchzustreichen.
Am unteren Rand der Merktafel werden sonstige betriebliche Hinweise, z.B. angeordnete Vorsichtsbefehle, Gültigkeit von Betriebsanweisungen u. ä. vorgemerkt. Münden auf einem Bahnhof mehrere Strecken ein, so wird die Merktafel für die verschiedenen Strecken durch senkrechte Striche abgeteilt.

(10) Auf allen Bahnhöfen der Hauptbahn und auf den vom Betriebsamt bestimmten Bahnhöfen der Nebenbahnen wird neben der Merktafel ein Merkkalender nach Anlage 4 geführt, in den alle den Zuglauf betreffenden Betriebsanordnungen (9) eingetragen werden. Die zugehörigen Schriftstücke sind in besonderen Mappen nach Tagen, gegebenenfalls auch nach Strecken geordnet, zu sammeln.
Der den Merkkalender führende Beamte schreibt die für den kommenden Tag bestimmten Anordnungen bei durchgehendem Dienst um Mitternacht (0.00 Uhr), bei unterbrochenem Dienst zu Beginn des Frühdienstes an die Merktafel und gibt sie den beteiligten, im Merkkalender genannten Stellen bekannt. Für den laufenden Tag eingehende Anordnungen werden in den Merkkalender eingetragen, an die Merktafel geschrieben und sofort bekanntgegeben. Die abgeschlossenen Merkkalender sind bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Betriebstellen

§ 7. Allgemeines über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

(1) Den gesamten Bahnhofsdienst leitet und überwacht der Vorsteher. Er ist verantwortlich, daß seine Untergebenen sachgemäß und regelmäßig unterwiesen und daß die Vorschriften gewissenhaft befolgt werden. Wichtigere Anordnungen für die Ausführung des Dienstes kann er den unterstellten Bediensteten erforderlichenfalls durch "Befehlsbücher" bekanntgeben.

(2) Wenn besondere Umsicht und Sachkenntnis erforderlich ist, wie bei ungewöhnlich starkem Verkehr, bei Betriebsstörungen oder gefahrdrohender Witterung, muß der Vorsteher auch außerhalb seiner eigentlichen Dienstzeit im Dienst anwesend sein.

(3) Den Zugdienst überwachen außerdem Zugleitungen, deren Arbeitsbereich sich über den ganzen Bezirk einer Direktion (Oberzugleitung) oder einen Teil (Zugleitungen) erstreckt. Der Oberzugleitung und den Zugleitungen liegt neben der Beratung der Bahnhöfe die Überwachung aller Vorgänge im Zugdienst ob, die mit der Betriebsführung auf den Strecken zusammenhängen, aber außerhalb der Zuständigkeit der Bahnhöfe liegen.
Wenn bei schwierigen Betriebsverhältnissen einzelner Strecken eine Überwachung des Laufs jedes einzelnen Zugs nötig wird, können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zugüberwachungen eingerichtet werden, die einen Teil der Zugleitung bilden.

(4) Auf jeder Zugfolgestelle muß, außer in den Fällen zu (5) und § 19 (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 eingeteilt werden. Auch kann nach Bestimmungen der Direktion die Fahrdienstleitung nach Bahnhof und Strecke getrennt werden. (Bahnhoffahrdienstleiter und Streckenfahrdienstleiter). In diesen Fällen müssen die Dienstobliegenheiten zwischen den Fahrdienstleitern genau abgegrenzt und im Merkbuch festgelegt sein.

- (5) Auf Zugfolgestellen, die unbesetzt sind oder die von Agenten oder Frauen verwaltet werden, ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Fahrdienstleiter.
- (6) Auf der Blockstelle ist der Blockwärter Fahrdienstleiter.
- (7) Die übrigen Geschäfte des Fahrdienstes auf einem Bahnhof werden entweder gleichfalls vom Fahrdienstleiter oder - nach Bestimmung der Direktion - ganz oder teilweise von besonderen *Aufsichtsbeamten* wahrgenommen. In diesem Fall sind die Dienstaufgaben scharf gegeneinander abzugrenzen. Bei allen Vorrichtungen, die den Zuglauf beeinflussen können, hat der Aufsichtsbeamte sich der Zustimmung des Fahrdienstleiters zu vergewissern. Auf den nicht mit Betriebsbeamten besetzten Haltepunkten und Anschlußstellen ist der Zugführer während des Aufenthalts der Züge Aufsichtsbeamter. Bei Behinderung des Aufsichtsbeamten kann die Direktion anordnen, daß der Zugführer auch auf besetzten Haltepunkten und Anschlußstellen und auf Bahnhöfen bei allen oder bei bestimmten Zügen den Dienst des Aufsichtsbeamten wahrnimmt. Diese Haltepunkte, Anschlußstellen und Bahnhöfe sind im AzFV bekanntgegeben.
- (8) Auf jedem Bahnhof muß ein Merkbuch nach vorgeschriebenem Muster vorhanden sein, worin der Bahnhof beschrieben und Besonderheiten seiner Einrichtungen und des Dienstes vermerkt sind. Im Merkbuch sind auch die Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten der benachbarten Bahnhöfe bekanntzugeben. Nach Weisung der Direktion sind auf größeren Bahnhöfen, wo einzelne Dienstzweige umfangreichere Anordnungen erfordern, diese als *Bahnhofsdienstsanweisung* besonders zusammenzufassen und dem Merkbuch als Anlage beizufügen. Neu eintretende und aushilfsweise beschäftigte Beamte müssen sich alsbald mit dem Inhalt des Merkbuchs und seiner Anlagen vertraut machen und dies unterschriftlich bestätigen. Für Betriebstellen der freien Strecke trifft, wo erforderlich, das Betriebsamt Anweisungen örtlicher Art und bestimmt die Form des Auslegens. Betriebliche Anweisungen im Merkbuch und die Bahnhofsdienstsanweisung müssen vom Betriebsamt genehmigt werden.
- (9) Für die Weitergabe von Telegrammen, Fernsprüchen und Anweisungen über der Zugverkehr usw. an die beteiligten Bediensteten des Bahnhofs und der freien Strecke stellt der Dienststellenvorsteher *Wegweiser* auf; sie sind in das Merkbuch aufzunehmen.

§ 8. Dienstplan, Dienstzeit, Ablösung

- (1) Für jede Betriebsstelle stellt der Dienststellenvorsteher einen durch das Betriebsamt zu genehmigenden Dienstplan auf, worin die Dauer der Dienstsichten, die in die Dienstsichten fallenden Arbeitszeiten, Bereitschaftszeiten und Pausen, sowie die Ruhezeiten anzugeben sind. Bei jeder Änderung des Fahrplans ist zu prüfen, ob auch der Dienstplan zu ändern ist.
- (2) Wo unterbrochener Dienst besteht, gilt als Regel, daß eine Zugfolgestelle zum Dienst bereit sein muß, sobald und solange mit dem Verkehren einer Hilfslokomotive zu rechnen ist. Soweit diese Bestimmung keine Verlängerung bedingt, beginnt der Dienst mit dem Zeitpunkt, zu dem zu erwarten ist, daß der erste Zug angeboten oder abgemeldet wird, spätestens aber eine halbe Stunde vor seiner planmäßigen Ankunft, und endet mit dem Eintreffen des Ruhesignals oder der Rückmeldung des letzten Zugs. Auf Bahnhöfen, wo Züge anfangen oder enden, beginnt der Dienst spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des ersten und endet frühestens nach Eintreffen des letzten Zugs. Ausnahmen kann das Betriebsamt anordnen. Es setzt auch die Dienstzeit für Betriebsstellen fest, die zeitweise oder ständig vom Zugmeldeverfahren befreit sind. (§ 19).
- (3) Bei ununterbrochenem Dienst dürfen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte den Posten nicht verlassen, bevor sie *persönlich* den Dienst an den ablösenden Beamten übergeben haben. Dabei ist dieser über besondere Vorfälle, Unregelmäßigkeiten im Zuglauf, über die Besetzung der Hauptgleise, das Verkehren von Sonderzügen und über Störungen und Arbeiten an den Gleis- und Sicherungsanlagen zu unterrichten. Ferner ist ihm Kenntnis zu geben von noch nicht erledigten Rangier- und anderen Aufträgen. Die den Fahrdienst betreffenden Schriftstücke und Meldungen sind ihm zu übergeben.
- (4) Als Nachweis für die Dienstübergabe dient das Zugmeldebuch (§ 17) oder das Fernsprechbuch und außerdem, wenn es das Betriebsamt anordnet, ein besonderes Dienstbuch. Wo ein Dienstbuch geführt wird, ist darin der Inhalt der in (3) erwähnten Schriftstücke, der Telegramme, soweit sie nicht im Zugmeldebuch eingetragen sind, und der mündlichen Weisungen, die den Dienst des ablösenden Beamten betreffen, kurz zu vermerken.
- (5) Liegt zwischen den Dienstsichten eine Pause, so daß keine persönliche Übergabe stattfinden kann, so ist *stets* der Inhalt der zu übergebenden Schriftstücke, Telegramme und anderen Weisungen in dem hierfür bestimmten Buch kurz zu vermerken und das Buch mit den Schriftstücken und Telegrammen an einem vereinbarten Platz niederzulegen. Der ablösende Beamte hat es sofort nach dem Dienstantritt einzusehen.
- (6) Die Dienstübergabe haben die beiden beteiligten Beamten mit Namensunterschrift und genauer Zeitangabe im Zugmeldebuch und im Dienstbuch, wo diese fehlen, in dem vom Betriebsamt dazu bestimmten Fernsprechbuch zu bescheinigen.

§ 9. Aufgaben der Aufsichtsbeamten

- (1) Wenn kein besonderer Aufsichtsbeamter bestellt ist, nimmt der Fahrdienstleiter auch die Geschäfte des Aufsichtsbeamten wahr (§ 7 (7)).
- (2) Soweit die im folgenden erwähnten Geschäfte nicht besonderen Beamten übertragen sind, wacht der Aufsichtsbeamte darüber, daß
- a) alle Anordnungen klar gegeben und pünktlich vollzogen werden,
 - b) die bei der Zugbildung und Zugabfertigung beteiligten Bediensteten zur Stelle und dienstfähig sind,
 - c) das Personal der Bereitschafts-, Vorspann- und Schiebelokomotiven dienstbereit ist,
 - d) rechtzeitig die Züge bereitgestellt werden, die Lokomotive vor den Zug gesetzt und, wo erforderlich, die Bremsprobe (§ 46 (13)) gemacht wird,
 - e) die Vorschriften über das Reinigen, Beleuchten und Heizen und über das Bilden der Züge beachtet werden (§ 43, 87 bis 98),
 - f) die Züge die vorgeschriebenen Signale führen,
 - g) Personenwagen oder Abteile, die nicht mit Reisenden besetzt werden dürfen (§ 44), und Personenwagen, die unmittelbar hinter dem zur Abfahrt bereitgestellten Zug aufgestellt sind, verschlossen gehalten werden und der Zugschluß den Reisenden kenntlich gemacht wird,
 - h) Wagen zur Verstärkung der Reisezüge leicht erreichbar aufgestellt sind,
 - i) einzustellende Güterwagen bereit stehen,
 - k) die Fahrwege der Züge rechtzeitig freigemacht werden (§ 23),
 - l) die Signale vorschriftsmäßig und deutlich gegeben, die hörbaren Signale auf das Notwendige beschränkt werden,
 - m) die Züge an der vorgeschriebenen Stelle halten (§ 55(1)),
 - n) die Bremser die Vorschriften in § 46 (16) einhalten und auf durchfahrenden Güterzügen das in § 46 (17) vorgeschriebene Zeichen geben,

- o) die Vorschriften über die Sicherung und das Ein- und Aussteigen der Reisenden (§ 26 und 45) und bei elektrischem Betrieb die hierfür besonders erlassenen Sicherheitsvorschriften beachtet werden,
- p) die Post-, Gepäck- und Frachtkarren auf den Bahnsteigen vorsichtig und nicht unmittelbar vor fahrenden Zügen über die Gleise bewegt, möglichst vor dem Einsteigen der Reisenden an den Zug gebracht, am richtigen Platz in ausreichender Entfernung von den Gleisen aufgestellt und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden,
- q) die Schalter, Warteräume und Bahnsteigsperrern zur vorgeschriebenen Zeit geöffnet werden und das Zeichen zum Schalterschluß, wo es vorgeschrieben ist, rechtzeitig gegeben wird,
- r) die Anfahrten der Bahnhöfe und die Bahnsteige, soweit vorgeschrieben, rechtzeitig beleuchtet werden,
- s) in den Warteräumen und auf den Bahnsteigen, soweit es vorgeschrieben ist, rechtzeitig abgerufen wird, Zugverspätungen an den dafür bestimmten Stellen bekanntgegeben und nach Eintreffen des Zugs wieder gelöscht werden (§ 34 (11)), sowie die Zugankündiger richtig bedient werden,
- t) das Ein- und Aussteigen der Reisenden, das Ein- und Ausladen von Gepäck und Gütern rasch geschieht; er muß sich deshalb schon vor Einlaufen des Zugs über die Stellung der Wagenklassen und der Kurswagen unterrichten,
- u) Verspätungen und außergewöhnliche Belastung der Züge, Salonwagen, Pferde- und Viehwagen u. dgl. den beteiligten Bahnhöfen rechtzeitig gemeldet und bei Eingang derartiger Meldungen die erforderlichen Maßnahmen der Zugkraft oder der Bremsgewichte bei der eigenen und den beteiligten Dienststellen getroffen werden,
- v) bei den Zügen, namentlich während der Nacht, kein unnötiger Lärm gemacht wird und die Lokomotiven und Heizwagen an den Bahnsteigen und in der Nähe von Dienst- und Wohnräumen, ferner in der Nähe von Stützpunkten elektrischer Fahr- und Speiseleitungen, besonders unter Brücken, nicht qualmen oder unnötig Dampf ablassen,
- w) die Wegübergänge nicht länger als nötig gesperrt werden (§ 84 (6)),
- x) stillstehende Wagen sicher aufgestellt sind (§ 86),
- y) die Bahnhofsuhren richtig gehen, falsch gehende Uhren aber, soweit möglich, verdeckt werden.

Wegen der Aufsicht im Rangierdienst siehe § 78.

- (3) Bei der Ankunft, Durchfahrt oder Abfahrt von Zügen soll der Aufsichtsbeamte, bei Reisezügen auf dem Bahnsteig, anwesend sein, soweit ihn nicht als Fahrdienstleiter die Regelung der Zugfolge nachweisbar daran hindert.
Er trägt hierbei als Dienstabzeichen die rote Mütze, auch wenn der Zugführer den Aufsichtsdienst wahrnimmt.
Er führt im Dienst ständig eine Signalpfeife bei sich. Außerdem hält er bei Tag, wo es vorgeschrieben ist, den Befehlsstab und bei Dunkelheit Befehlsstab oder Laterne jederzeit bereit.
Bei der Einfahrt eines Zuges mit Bedarfsaufenthalt soll er sich für den Lokomotivführer gut sichtbar aufstellen (§ 55 (8)).
- (4) Der Aufsichtsbeamte hat dem Zugführer die erforderlichen Weisungen zu erteilen (§ 39 (7)) und ihm die Ursache von Unregelmäßigkeiten mitzuteilen. Er soll, wenn es das Betriebsamt nicht anders vorschreibt, ihm entgegengehen und etwaige Einträge im Fahrtbericht in der Nähe des Zugs machen.

§ 10. Schriftliche Weisungen für die Züge

- (1) Wenn den Zügen schriftliche Weisungen zu geben sind, werden hierzu Befehlsmuster nach Anlage 5 bis 7 verwendet, es sei denn, daß es anders bestimmt ist oder besondere Umstände eine andere schriftliche Form rechtfertigen (§ 54 (1)).
- (2) Durch *Befehl A* (Anlage 5) werden den Zügen Weisungen jeder Art erteilt, soweit keine anderen Muster vorgeschrieben sind. Wegen Verwendung des Befehls A für Rangierfahrten siehe § 80 (2).
- (3) Durch *Befehl B* (Anlage 6) wird die Weisung erteilt, das falsche Gleis zu befahren.
- (4) Die *Befehle A a* und *b* und *B* gelten nicht als Auftrag zur Abfahrt (§ 24 (7), (10) und (14) und § 49 (1) und (8)).
- (5) Der *Vorsichtsbefehl* (Anlage 7) ist auszustellen, wenn ein Zug davon benachrichtigt werden muß, daß während der Fahrt besondere Vorsicht geboten ist (Siehe auch § 103 (5)) oder an bestimmten Stellen Langsamfahr- oder Schutzhaltesignale zu erwarten sind.
Wenn das Zugpersonal schon über den Aufstellungsort der Langsamfahr- oder Schutzhaltesignale unterrichtet ist, unterbleibt die Aufstellung von Vorsichtsbefehlen, es sei denn, das Betriebsamt ordnet sie besonders an.
- (6) Die gewöhnlich in Blockform hergestellten und durchgehend genummerten Befehle werden im Durchschreibeverfahren dreifach ausgefertigt. Ungültiges ist schräg durchzustreichen.
Die Befehle sind in der Regel vom zuständigen Fahrdienstleiter selbst auszufüllen. Wo durch das Überbringen der vom Fahrdienstleiter ausgestellten Befehle Verzögerungen entstehen würden, darf der Befehl in seinem Auftrag durch einen anderen Betriebsbeamten ausgestellt werden. Diesen Auftrag gibt der Fahrdienstleiter nicht im voraus und nicht für mehrere Züge, sondern in jedem Einzelfall besonders. Dabei schreibt er den Befehl auf seinen Block ohne Durchschriften, aber mit Vermerk der Übermittlungsart, und übermittelt ihn fernmündlich an den beauftragten Beamten. Dieser fertigt den Befehl dreifach aus und unterzeichnet ihn nach Richtigbefund durch den Fahrdienstleiter mit dessen Namen. Er setzt seinen eigenen Namen mit abgekürzter Dienstbezeichnung und dem Vermerk I A (Im Auftrag) darunter. Das Betriebsamt bestimmt im Merkbuch, wo dieses Verfahren anzuwenden ist (siehe auch § 22 (15)).
Die Ausstellung schriftlicher Befehle ist in Spalte "Bemerkungen" des Zugmeldebuchs kurz zu vermerken.
Wegen der Ersatzsignals an Stelle schriftlicher Befehle siehe § 22 (6) und § 53 (2).
Die aufgebrauchten Blocks sind bis zum Ablauf der folgenden Kalenderjahrs aufzubewahren.
- (7) Zwei Durchschriften des Befehls werden dem Zugführer ausgehändigt, der den Empfang auf dem Stamm bescheinigt.
Zur Entgegennahme der Befehle sind die Züge erforderlichenfalls zu stellen. Vorsichtsbefehle sollen in der Regel beim letzten planmäßigen Halt übergeben werden.
Wenn der Zug an einem Hauptsignal gestellt wurde, dürfen Befehle zur Vorbeifahrt und Vorsichtsbefehle unmittelbar dem Lokomotivführer ausgehändigt werden, aber erst, nachdem der Zug zum Halten gekommen ist. Ebenso darf dem Lokomotivführer des am Standort des Signals haltenden Zugs der Befehl A c bei Falschfahrten unmittelbar ausgehändigt werden. Empfangsbescheinigung durch den Lokomotivführer ist nur bei Vorsichtsbefehlen erforderlich.
Wegen der weiteren Behandlung der Befehle durch das Zugpersonal siehe § 54.
Wegen der Befehle beim Rangieren über das Einfahrtsignal oder die Rangierhaltetafel hinaus siehe § 80 (2).

§ 11. Schriftlicher Verkehr, Telegramm- und Fernsprechverkehr

- (1) Die Einträge in die für den Fahrbefehl vorgeschriebenen Bücher und die ihn betreffenden Schriftstücke, Telegramme und Fernsprüche sollen den

Sachverhalt kurz, klar und bestimmt angeben; sie sind gut leserlich mit Tinte oder Tintenstift zu schreiben. Radieren ist verboten. Irrtümliche Einträge sind so durchzustreichen, daß sie leserlich bleiben. *Wo der Wortlaut vorgeschrieben ist, muß dieser genau eingehalten werden. Die vorgeschriebenen telegraphischen Formen der Meldungen dürfen nicht weiter gekürzt werden.*

(2) Wo die Zugfolgestellen durch Telegraph verbunden sind, ist dieser für alle Zugfolgemeldungen (§ 12 (2) a)) und für das Abmelden zu benutzen (siehe jedoch

(4)), soweit nicht die Fahrdienstvorschriften ausdrücklich den Fernsprecher zulassen. Wo kein Telegraph vorhanden ist, ist der Fernsprecher zu benutzen. Bei Störungen des Telegraphen ist § 18 zu beachten.

(3) Die Stelle, die eine fahrdienstliche Verständigung einleiten will, ruft an; die angerufene Stelle meldet sich mit:

"Hier (eigenes Rufzeichen)".

Der Anrufende antwortet:

"Verstanden (eigenes Rufzeichen)"

und läßt die Meldung folgen. Beim Fernsprecher ist statt des Rufzeichens der Name der Stelle und Name und Dienststellung des Sprechers anzugeben. Zum Abschluß telegraphischer Meldungen gibt die zuletzt empfangende Stelle das eigene Ruf- und das Quittungszeichen; bei Benutzung des Fernsprechers wird das Gespräch auf beiden Stellen durch das Wort "Schluß" beendet.

(4) Die Züge werden durch ihre Nummer bezeichnet, z.B. Zug 7, telegraphisch Z 7, oder Nachzug 7, telegraphisch Nz 7; die Zahlen sind ungekürzt zu geben.

Im Zugmeldedienst werden die Züge mit den Abkürzungen nach Anlage 8 A und der Zugnummer bezeichnet.

Dasselbe gilt für alle anderen fahrdienstlichen Meldungen (Telegramme und Fernsprüche); für ihre Eintragungen sind die Abkürzungen der Anlage 8 B zu verwenden.

(5) Die den Zuglauf betreffenden Telegramme und Fernsprüche soll in der Regel der Fahrdienstleiter *persönlich* aufnehmen und abgeben. Sind ihm aber Beamte zur Hilfeleistung im Zugmeldedienst beigegeben, so kann er diese damit beauftragen. Der Auftrag zur Abgabe muß für jeden einzelnen Fall besonders und darf nicht im voraus allgemein und auch nicht bedingt erteilt werden (vgl. jedoch § 14 (13)). Er kann bei den mit festem Wortlaut vorgeschriebenen Telegrammen oder Fernsprüchen mündlich erteilt werden, soweit es die Direktion nicht anders vorschreibt. In allen anderen Fällen muß der Auftrag schriftlich gegeben werden.

Der mündliche Auftrag ist von dem beigegebenen Beamten wörtlich und deutlich zu wiederholen und alsdann unverzüglich auszuführen; ebenso hat der Fahrdienstleiter eine mündliche Meldung dieses Beamten, zum Zeichen, daß er sie verstanden hat, wörtlich zu wiederholen.

(6) Die den Zuglauf betreffenden Telegramme sind von der abgebenden und der empfangenden Stelle vollständig auf dem Papierstreifen aufzunehmen. Am Schluß jedes Telegramms ist auf dem Papierstreifen ein senkrechter Strich zu machen.

(7) Die Telegramme (6) sind außerdem, ebenso wie die den Zuglauf betreffenden Fernsprüche, von beiden Stellen in das Zugmeldebuch (§ 17) einzutragen. Die im Zugmeldeverfahren (§ 12) gewechselten Telegramme mit festem Wortlaut sind nach der Anleitung für die Führung des Zugmeldebuchs (§ 17 (5)) zu behandeln, die übrigen ankommenden und abgehenden Telegramme dem Wortlaut nach mit Angabe der abgehenden oder der empfangenden Stelle (z.B. "von Ha" oder "an Mz") und der Zeit einzutragen (§ 17 (5) dritter Absatz). Alle Einträge sind unmittelbar vor der Abgabe oder sofort nach Eintreffen der Telegramme zu machen.

Die Eintragung darf nur unterbleiben:

- a) bei Nachfragen über Verspätungen von Zügen,
- b) bei vorbereitenden Telegrammen für Kreuzungs- und Überholungsverlegungen (siehe auch § 35 (3) und 36 (2)),
- c) wenn Gefahr im Verzug ist.

Die Eintragung zu c) ist sobald wie möglich nachzuholen.

Die den Zuglauf betreffenden, auf einer Fern- oder Bezirksleitung ankommenden oder abgehenden Telegramme und Fernsprüche werden nur kurz im Zugmeldebuch vermerkt, wenn ihr Inhalt anderweitig schriftlich niedergelegt ist.

(8) Für jeden Strecken- oder Bahnhoffernsprecher ist ein Fernsprechbuch zu führen. Alle den Zuglauf betreffenden Fernsprüche sind von beiden Stellen in das Fernsprechbuch einzutragen, wenn die Eintragung nicht nachgelassen ist. Fernsprüche müssen auch eingetragen werden, wenn es von der abgebenden Stelle gefordert oder von der annehmenden Stelle für nötig gehalten wird.

Muß ein Fernspruch in vollem Wortlaut in das Zugmeldebuch eingetragen werden (§ 17 (5)), unterbleibt die Eintragung in das Fernsprechbuch. Im Zugmeldebuch ist zu vermerken "durch Fernsprecher".

(9) Dienstbücher, Zugmeldebücher, Morsestreifen und Fernsprechbücher sind bis zum Ablauf des folgenden Kalenderjahres aufzubewahren.

§ 12. Zugfolge und Zugmeldeverfahren

(1) Die Züge dürfen einander auf der freien Strecke im Regelbetrieb nur in einem gewissen Raumabstand - Blockabstand - folgen.

Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (§ 24 (9)), von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgefahrte Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet,

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

Außerdem darf bei eingleisigem Betrieb kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist (BO § 65 (7)).

(2) Zur Erfüllung der in (1) gegebenen Vorschriften dient das Zugmeldeverfahren.

Zum Zugmeldeverfahren gehören:

- a) die Zugfolgemeldungen, nämlich
 - das Anbieten und Annehmen
 - das Rückmelden
- b) das Abmelden
- c) auf Strecken mit Läutewerken das Abläuten

Für unbesetzte oder von Agenten oder Frauen verwaltete Zugfolgestellen, wo der Zugführer Fahrdienstleiter ist (§ 7 (5)), gibt die Direktion zum Zugmeldeverfahren Ausführungsbestimmungen.

(3) Auf eingleisiger Strecke werden die Züge:

- angeboten und angenommen
- abgeläutet

zurückgemeldet.

Abgemeldet werden die Züge nur dann, wenn sie mehr als 10 Minuten vor Plan abfahren (§ 24 (4) B c)) oder wenn es aus besonderen örtlichen Gründen erforderlich und von der Direktion angeordnet ist.

(4) Auf zweigleisigen Strecken werden die Züge

abgeläutet
abgemeldet
zurückgemeldet.

Ob in besonderen Fällen Züge auch anzubieten und anzunehmen sind und ob dafür die Abmeldung wegfallen kann, bestimmt die Direktion.

(5) Sind beim Zugmeldeverfahren neben den vorgeschriebenen Telegrammen (§ 13 bis 15) Nachfragen oder Aufklärungen nötig, so darf der Fernsprecher benutzt werden.

(6) Wegen der Handhabung des Zugmeldeverfahren beim Befahren des falschen Gleises und bei zeitweise eingleisigem Betrieb siehe § 28, bei Verwendung von Schiebelokomotiven siehe § 29, bei Sperrfahrten siehe § 31 und beim Fehlen des Schlußsignal siehe § 32.

§ 13. Anbieten und Annehmen

(1) Angeboten und angenommen werden die Züge von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (§ 3 (10)). Die anbietende Stelle heißt Abfahrstelle, die annehmende Stelle Ankunftsstelle.

(2) Kein Zug darf früher angeboten werden, als der letzte, in derselben Richtung vorausgefahrte Zug von der nächsten Zugfolgestelle zurückgemeldet ist. Die Zugmeldestelle, auf der zwei Züge kreuzen sollen, darf - außer im Falle zu (8) - einen Zug erst anbieten, wenn der Gegenzug eingetroffen und von ihr zurückgemeldet ist.

(3) Kein Zug darf früher als 4 Minuten vor der mutmaßlichen Ab- oder Durchfahrzeit angeboten werden. Für durchfahrende Züge kann das Betriebsamt bei besonderen örtlichen Verhältnissen Ausnahmen zulassen.

(4) Die Abfahrstelle fragt:

"Wird Zug (Nummer) angenommen?",

in telegraphischer Abkürzung:

"Z (Nummer) ag?",
z.B. "Z 7 ag".

Bedingtes Anbieten siehe (8).

(5) Ist auf eingleisiger Strecke vor einem abzulassenden Zug ein Zug in der Gegenrichtung gefahren und liegen zwischen beiden Zugmeldestellen noch Blockstellen, so wird - außer im Falle zu (8) - der abzulassende Zug mit den Worten angeboten:

"Zug (Nummer des zuletzt abgelassenen Gegenzugs) hier, wird Zug (Nummer der abzulassenden Zugs) angenommen?",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 8 hier Z 7 ag?".

Diese Form ist anzuwenden ohne Rücksicht auf die Zeit, die seit der Ankunft des Gegenzugs verflossen ist (vgl. auch § 14 (12)), wenn nicht der Dienst zwischen beiden Zügen geruht hat.

(6) Soll auf eingleisiger Strecke einem vorausgefahrenen Zug ein zweiter folgen und liegen zwischen beiden Zugfolgestellen noch Blockstellen, so wird der Zug mit folgenden Worten angeboten:

"Zug (Nummer des vorausgefahrenen Zugs) in (Name der nächsten Blockstelle), wird Zug (Nummer des anzubietenden Zugs) angenommen?",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 10 in B Z 12 ag ?".

(7) Ist die Ankunftsstelle damit einverstanden, daß der Zug von der Abfahrstelle abgelassen wird, so antwortet sie:

"Zug (Nummer) ja",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 7 ja".

Ein Zug, der nach (5) und (6) angeboten werden muß, darf nur angenommen werden, wenn das anbietende Telegramm den Zusatz über das Eintreffen des zuletzt abgelassenen Gegenzugs oder des vorausgefahrenen Zugs enthält (vgl. jedoch (8)).

(8) Von der Vorschrift in (2), wonach eine Zugmeldestelle, auf der zwei Züge kreuzen sollen, einen Zug anbieten darf, wenn der Gegenzug eingetroffen und zurückgemeldet ist, kann mit Genehmigung der Direktion dann abgewichen werden, wenn durch Ablassen des Zugs unmittelbar nach Ankunft des Gegenzugs Verspätungen vermieden oder verringert werden, d.h. bei einer "spitzen Kreuzung". In diesem Fall darf der Zug 2 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft des Gegenzugs angeboten werden durch die Frage:

"Wenn Zug (Nummer des Gegenzugs) angekommen, wird Zug (Nummer) angenommen?",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Wenn Z 6 ak Z 7 ag?".

Ist die Ankunftsstelle einverstanden, so antwortet sie:

"Wenn Zug (Nummer des Gegenzugs) angekommen, kann Zug (Nummer) kommen",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Wenn Z 6 ak kann Z 7 kommen".

In die Zugmeldebücher wird nur die Antwort in dieser Form in Spalte "Bemerkungen" eingetragen.

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

"Nein warten".

Die Antwort wird in Spalte "Bemerkungen" der Zugmeldebücher eingetragen. Die Ankunftsstelle unterrichtet die Abfahrtsstelle, nachdem diese das Ruf- und das Quittungszeichen gegeben, soweit erforderlich, über den Grund der Ablehnung. Ist dieser beseitigt, so nimmt die Ankunftsstelle den Zug an durch das Telegramm:

"Jetzt Zug (Nummer) ja",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Jetzt Z 7 ja".

(10) Auf eingleisigen Strecken mit Streckenblockeinrichtung findet das Anbieten und Annahmen *neben* der Blockbedienung statt.

§ 14. Rückmelden

(1) Zurückgemeldet wird von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle (vgl. indes § 28 (5)). Das Rückmelden geschieht telegraphisch (siehe aber § 11 (2) und 18 (1)).

(2) Die Rückmeldung bestätigt, daß die Zugfahrt ordnungsmäßig verlaufen und der vom Zug verlassene Gleisabschnitt frei ist.

(3) Zurückzumelden ist jeder Zug, sobald er auf einer Zugfolgestelle mit dem Schlußsignal - hierfür genügt die Wahrnehmung *eines* der Kennzeichen des Zugschlusses - eingetroffen oder durchgefahren ist, das Fahrgeleis bis zu der vom Betriebsamt bezeichneten Stelle (Zugfolgestelle) geräumt hat und das Einfahrtsignal,

wo ein solches vorhanden ist,

oder das Blocksinal auf Halt zurückgestellt ist (§ 22 (20)).

Kann das Signal nicht auf Halt zurückgestellt werden, so darf erst zurückgemeldet werden, wenn das Fahrgeleis durch Wärtersignale gesperrt ist (§ 22 (24)).

(4) Die anrufende Stelle meldet den Zug zurück in der Form:

"Zug (Nummer) hier",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 7 hier".

Wo Streckenblockeinrichtung vorhanden ist, tritt an die Stelle der Rückmeldung die Rückblockung.

(5) Auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung ist die Zugfolge in folgenden Fällen durch Rückmelden zu regeln:

a) beim Befahren des falschen Gleises und bei zeitweise eingleisigem Betrieb (§ 28),

b) bei Verwendung einer Schiebelokomotive, die bis zu einem Bahnhof am Zug bleibt (§ 29),

c) bei außerplanmäßiger Benutzung eines Fahrwegs, für den das am Fahrgeleis des Zugs stehende, für ihn gültige Hauptsignal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder darf, oder für den gar kein Hauptsignal vorhanden ist (§ 22 (6) und (7)),

d) beim Überfahren eines auf Halt stehenden Einfahr-, Ausfahr- oder Blocksignals, falls der Streckenblock nicht mehr bedient werden kann oder darf (§ 22 (17)),

e) bei Ungangbarkeit eines Einfahr-, Ausfahr- oder Blocksignals (§ 22 (6) a) und (28)),

f) bei Nichtbedienbarkeit von Streckenblockfeldern, beim Versagen von Streckentastensperren und bei vorzeitigem Freiwerden von Streckenblockfeldern und Streckentastensperren,

g) solange die gelb gekennzeichneten Verschlüsse (Bleisiegel oder Sicherheitsschlösser) fehlen oder gelöst sind, es sei denn, daß der zuständige, im Störungsbuch genannte technische Beamte die Verschlüsse gelöst hat (h),

h) wenn der zuständige, im Störungsbuch genannte technische Beamte gelb gekennzeichnete Verschlüsse löst und das Rückmelden im Störungsbuch für erforderlich erklärt hat,

i) bei Arbeiten, Versuchen, Prüfungen und Störungsbeseitigungen an den Sicherungseinrichtungen, die nicht durch gelb gekennzeichnete Verschlüsse gesichert sind, sowie bei Arbeiten an Telegraphengestängen oder Kabeln mit Streckenblockleitungen und den Zuführungsleitungen, wenn der Unterhaltungsbeamte dem Fahrdienstleiter meldet, daß das Rückmelden erforderlich ist (StV § 15 (12)). Der Fahrdienstleiter trägt die Arbeiten in sein Störungsbuch ein, wenn die Meldung von einer Stelle aus erstattet wird, auf der kein Störungsbuch aufliegt.

(6) In den Fällen (5) a) und b) ist das Rückmelden nach § 28 und 29 zu handhaben; es ist in beiden Fällen nicht erforderlich, das Rückmelden besonders einzuführen und wieder aufzuheben.

(7) In den Fällen (5) c) bis i) ist das Rückmelden unter Angabe des Grundes einzuführen, und zwar, wenn der Anlaß zu seiner Anwendung auf einer Blockendstelle liegt, von dem für diese Blockendstelle zuständigen Fahrdienstleiter, wenn der Anlaß auf einer Block- oder Abzweigstelle liegt, von dem Fahrdienstleiter der rückgelegenen Blockendstelle. Block- und Abzweigstellen, deren Anfangs- und Endfelder unabhängig voneinander einzeln bedient werden können, gelten als Blockendstellen.

Für den ganzen Streckenabschnitt zwischen den beteiligten Blockendstellen werden zurückgemeldet

auf zweigleisiger Strecke die Züge des betroffenen Gleises,

auf eingleisiger Strecke die Züge beider Richtungen.

In den Fällen (5) c) bis i) hebt der Fahrdienstleiter das Rückmelden wieder auf, der es eingeführt hat, und zwar

auf zweigleisiger Strecke, nachdem auf dem betroffenen Gleis ein Zug,

auf eingleisiger Strecke, nachdem in beiden Richtungen je ein Zug die Strecke zwischen den beteiligten Blockendstellen mit ordnungsmäßiger Blockbedienung durchfahren hat.

Das Einführen und Aufheben des Rückmeldens ist in Spalte "Bemerkungen" des Zugmeldebuchs einzutragen.

Wenn Arbeiten an den Sicherungsanlagen usw. die Einführung des Rückmeldens erforderlich gemacht haben, so darf der Fahrdienstleiter das Rückmelden erst aufheben, nachdem ihm der zuständige technische Beamte die Beendigung der Arbeiten mitgeteilt hat.

(8) Wo auf Abzweigstellen mehr als zwei Strecken zusammenlaufen, kann das Betriebsamt für die Einführung die Ausdehnung und die Wiederaufhebung des Rückmeldens abweichende Bestimmungen treffen. Sie sind in die Anweisungen örtlicher Art (§ 7 (8)) aufzunehmen.

(9) In den Fällen (5) ist der Streckenblock zu bedienen, soweit er bedienbar und die Bedienung nicht ausdrücklich untersagt ist. Wird der Block bedient, so hat das Rückmelden dem Rückblocken vorauszugehen und das Rückblocken dem Rückmelden *sofort* zu folgen. *Für die Zugfolge ist allein das Rückmelden maßgebend.*

Wird der Streckenblock nicht vom Fahrdienstleiter, sondern vom Wärter bedient, so darf dieser nur in jedesmaligem Auftrag des Fahrdienstleiters zurückblocken. Der Wärter meldet in diesem Fall nach Einfahrt eines jeden Zugs, nachdem er das Einfahrtsignal auf Halt gestellt hat, *unaufgefordert* dem Fahrdienstleiter:

"Zug mit Schluß eingefahren,
Einfahrtsignale auf Halt gestellt".

Der Fahrdienstleiter meldet hierauf den Zug zurück und beauftragt erst dann den Wärter zurückzublocken.

(10) Rückmeldungen mit besonderer Bedeutung und entsprechendem Wortlaut sind in folgenden Fällen abzugeben:

- a) bei Verwendung einer Schiebelokomotive, die von der freien Strecke aus zurückfährt (§ 29),
- b) beim Fehlen des Schlußsignals (Zugtrennungen) (§ 32).

(11) In den Fällen (5) bringen alle beteiligten Zugfolgestellen an den Streckenblocktafeln und am Telegraph oder Fernsprecher der Leitung, auf der die Zugmeldungen erstattet werden, das Schild an mit der Aufschrift:

Rückmelden

(12) Soll innerhalb 4 Minuten (§ 13 (3)) nach dem Eintreffen eines Zug ein Zug auf demselben Gleis in der Gegenrichtung abgelassen werden, so können Rückmelden und Anbieten in der im § 13 (5) angegebenen Form verbunden werden, auch wenn zwischen den Zugmeldestellen keine Blockstelle liegt.

(13) Wo die Einfahrt eines Zugs durch Telegraph, Fernsprecher oder Blockwerk nach dem Dienstraum des Fahrdienstleiters gemeldet wird, kann die Direktion zulassen, daß stets der telegraphierende Beamte die Rückmeldung ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters abgibt (§ 11 (5) und 22 (21)).

(14) Wird ein Zug nicht in längstens 6 Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückgemeldet (zurückgeblockt), so hat sich der Fahrdienstleiter (Blockwärter) bei der vorgelegenen Zugfolgestelle nach seinem Betrieb zu erkundigen.

Erhält er die Mitteilung, daß der Zug dort nicht eingetroffen ist oder aus besonderem Anlaß (vgl. § 22 (21) dritter Absatz) vorerst nicht zurückgemeldet werden kann, so hat er am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktafeln oder Stellwerkshebeln das Schild

Gleis besetzt

anzubringen.

Das Schild darf erst nach der Rückmeldung (Rückblockung) entfernt werden.

(15) Muß ein Teil eines Zugs auf freier Strecke liegenbleiben, so darf der zunächst weiterfahrende Teil *nicht* zurückgemeldet werden. Die erste von dem vorderen Teil erreichte Zugfolgestelle hat die zurückgelegenen Zugfolgestellen bis zur nächsten Zugmeldestelle und hierauf die vorgelegene Zugmeldestelle und alle dazwischenliegenden Zugfolgestellen über das Vorkommnis zu unterrichten (§ 61 (18)).

Der Zug ist erst zurückzumelden, wenn auch der liegende Teil den Streckenabschnitt verlassen hat und nachdem der rückgelegenen Zugfolgestelle telegraphisch gemeldet ist:

"Zug (Nummer) vollständig hier, Gleis geräumt".

§ 15. Abmelden

(1) Abgemeldet werden die Züge in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle. Die dazwischenliegenden Blockstellen lesen die Abmeldung mit. Das Betriebsamt kann anordnen, daß die Abmeldungen regelmäßig noch an andere Zugfolgestellen zu richten oder von solchen abzugeben sind. Die Direktion kann anordnen, daß bei zweigleisiger Abzweigung aus zweigleisiger Bahn auf freier Strecke die Züge, die aus der Gemeinschaftsstrecke kommen, über die Abzweigstelle hinaus bis zur nächsten Zugmeldestelle abgemeldet werden, wobei die Abzweigstelle nur mitliest.

(2) Abzumelden ist jeder Zug, sobald er auf der dazu verpflichteten Stelle ab- oder durchfährt, wenn es das Betriebsamt nicht anders bestimmt.

(3) Die anzurufende Stelle meldet den Zug ab in der Form:

"Zug (Nummer) ab (Zeit der Abfahrt)",

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 7 ab 0"

oder: "Z 9 ab 8".

Im Telegramm ist die Zeit der Abfahrt nur in Minuten 0 bis 59 zu geben, in den Zugmeldebüchern sind dagegen stets *Stunden* und Minuten einzutragen.

(4) Wenn die gemeldete Abfahrzeit nicht eingehalten wird, so ist dies in Spalte "Bemerkungen" des Zugmeldebuchs einzutragen. Auf größere oder wichtige Abweichungen hat die Abmeldestelle durch Fernsprecher aufmerksam zu machen.

(5) Auf zweigleisiger Strecke mit Streckenblockeinrichtung sind die Züge neben der Vorblockung abzumelden.

Die Direktion kann in besonderen Fällen Ausnahmen anordnen.

Bei Einführung des Rückmeldens (§ 14 (7)) müssen die Züge in jedem Fall neben der Vorblockung abgemeldet werden.

(6) Zum Abmelden der Züge kann auch beim Vorhandensein des Telegraphen mit Genehmigung der Direktion der Fernsprecher benutzt werden, solange die Reihenfolge der Züge nicht gestört ist.

§ 16. Abgabe der Läutesignale

(1) Auf Strecken mit Läutewerken werden die Züge durch Läutesignale abgeläutet (vgl. jedoch § 31 (10)). Ob von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle oder von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle abgeläutet wird, richtet sich nach den bestehenden Einrichtungen.

(2) Die Läutesignale gibt in der Regel der Fahrdienstleiter selbst. Ein anderer Beamter darf sie nur in seinem Auftrag geben; der Auftrag darf nicht im voraus allgemein erteilt, sondern muß in jedem Falle besonders gegeben werden.

(3) Das Läutesignal ist vor der Abfahrt oder der mutmaßlichen Durchfahrt eines Zugs und, wenn es das Betriebsamt nicht anders anordnet, nicht früher als 3 Minuten vorher zu geben (vgl. aber § 24 (12) und § 68 (9)).

(4) Wo die Züge angeboten und angenommen werden, darf erst abgeläutet werden, wenn der Zug angenommen ist, bei spitzer Kreuzung erst dann, wenn der Gegenzug angekommen ist.

(5) Kann ein Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren und ist die Verzögerung der Abfahrt den Schrankenwärtern nicht durch Fernsprecher mitgeteilt, so ist das Abläutesignal durch das Ruhesignal zurückzunehmen. Das Abläutesignal ist zu wiederholen, wenn der Zug abfahren kann, jedoch frühestens 2 Minuten nach dem Ruhesignal.

(6) Wenn weder Läutesignale gegeben, noch die Schrankenwärter durch Fernsprecher benachrichtigt werden können, sind für die Züge Vorsichtsbefehle auszustellen.

Kann das Läutesignal nur deshalb nicht gegeben werden, weil der Stromgeber versagt, so ist die folgende Zugmeldestelle zur Abgabe des Signals nach rückwärts aufzufordern.

(7) Die Zeit des Abläutens wird von der abläutenden Stelle in das Zugmeldebuch eingetragen.

§ 17. Zugmeldebuch

(1) Das Zugmeldebuch nach Anlage 9 wird auf eingleisigen, das Zugmeldebuch nach Anlage 10 und 11 auf zweigleisigen Strecken geführt. Auf einer Betriebsstelle, auf der eine eingleisige Strecke in eine zweigleisige übergeht, ist für jede Strecke ein besonderes Zugmeldebuch zu führen.

Zugmeldestellen, auf denen *zwei* zweigleisige Strecken in *eine* zweigleisige Gemeinschaftsstrecke zusammenlaufen, führen das Zugmeldebuch nach Anlage 12.

Gehen auf einer Zugmeldestelle mehrere zweigleisige Strecken in mehrere zweigleisige Strecken über, so können die Meldungen von sämtlichen Strecken in ein Zugmeldebuch zusammengefaßt werden. Den Vordruck des Zugmeldebuch und die Zugmeldestellen, auf denen es zu führen ist, bestimmt in diesem Fall die Direktion. Einen Anhalt hierfür gibt Anlage 13.

(2) Auf *eingleisiger* Strecke werden auf den Zugmeldestellen die Meldungen für jeden anschließenden Streckenabschnitt bis zur nächsten Zugmeldestelle auf einer *besonderen* Seite eingetragen.

Auf Blockstellen eingleisiger Strecken wird für *beide* Streckenabschnitte die *gleiche* Seite verwendet.

(3) Auf *zweigleisiger* Strecke werden die Zugmeldebücher auf den Zugmeldestellen und auf den dazu erklärten Blockstellen nach Anlage 10 oder 12, auf den übrigen Blockstellen nach Anlage 11 geführt.

Im Zugmeldebuch nach Anlage 10 und 12 werden die Meldungen für jede Zugrichtung auf einer *besonderen* Seite eingetragen.

Im Zugmeldebuch nach Anlage 11 wird für beide Richtungen die *gleiche* Seite verwandt.

(4) Über die Führung des Zugmeldebuchs im einzelnen gibt die im Muster für das Titelblatt enthaltene Anleitung Aufschluß.

Für die Eintragung des Zeitpunkts der Ankunft und Abfahrt eines Zugs gelten die Bestimmungen für die Führung des Fahrbetriebs § 48 (9) und (10). Als Durchfahrt gilt der Zeitpunkt, wo die Spitze des Zugs beim Fahrdienstleiter vorbeifährt.

(5) In die dafür vorgesehenen Spalten trägt der Beamte sein Namenszeichen ein. Sind zwei Beamte an den Einträgen für einen Zug beteiligt, so haben beide zu zeichnen.

In der Spalte "Bemerkungen und Telegramme" sind mit Angabe der Zeit fahrdienstliche Meldungen einzutragen, wie: Vermerke über Dienstübergabe (§ 8

(4)), Ausstellung schriftlicher Befehle oder Bedienung des Ersatzsignals (§ 10 (6)), bedingte Annahme (§ 13 (8)), verweigerte Annahme (§ 13 (9)), Einführen und Aufheben des Rückmeldens (§ 14 (7)), vorzeitiges Ablassen von Zügen (§ 24 (4)), Störungen an elektrischen Fahrleitungsanlagen, Telegraphen- und Blockstörungen, Anforderungen von Hilfszügen, Zugverspätungen (§ 34), Abgabe und Eintreffen von Gefahrensignalen, Fahrten mit Kleinwagen (§ 101 (2) bis (4), (7) und 102 (10)) usw.

Bei diesen Meldungen wird von der Abgabestelle nur das telegraphische Rufzeichen der abgebenden Stelle mit dem Zusatz "von" eingetragen.

Bei Meldungen größeren Umfangs kann über den ganzen Spaltenbau hinweggeschrieben werden.

§ 18. Verfahren bei Störungen des Telegraphen oder der Streckenblockeinrichtung

(1) Ist die telegraphische Verbindung zwischen Zugfolgestellen unterbrochen, so darf für die Zugfolgemeldungen und für das Abmelden zwischen diesen Zugfolgestellen der Fernsprecher benutzt werden (§ 11 (2)).

Wegen Benutzung des Fernsprechers bei Kreuzungsverlegungen siehe § 35 (3).

(2) Muß bei Störungen des Telegraphen zum Zugmeldeverfahren (§ 13 bis 15) der Fernsprecher benutzt werden, so ist folgendermaßen zu verfahren:

Die anrufende Stelle sagt: "Telegraph gestört, Zugmeldung durch Fernsprecher (Name des Fahrdienstleiters)".

Die angerufene Stelle *wiederholt* diese Worte.

Hierauf trägt die *anrufende Stelle* die zu erstattende Zugmeldung in telegraphischer Abkürzung in Spalte "Bemerkungen" des Zugmeldebuchs ein und spricht sie der angerufenen Stelle vor. Diese trägt die Meldung in derselben Form in das Zugmeldebuch ein und wiederholt sie durch Vorlesen, nachdem sie das Wort "Wiederholung" vorausgeschickt hat. Jeder Meldung ist der Name des Fahrdienstleiters beizusetzen. In derselben Weise verfährt die angerufene Stelle bei der Antwort.

Neben dem Wortlaut der Meldungen sind die für gewöhnlich vorgeschriebenen Zeitangaben in die Zugmeldebücher einzutragen; in der Spalte "Bemerkungen" ist der Zusatz "durch Fernsprecher" zu machen.

(3) Wegen des Ablassens eines Zugs ohne vorausgegangene Verständigung siehe § 24 (9).

(4) Auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung darf die Störung dieser Einrichtung der Fernsprecher nur benutzt werden, wenn die Zugfolgestellen nicht durch Telegraph verbunden sind oder wenn auch dieser neben der Blockeinrichtung gestört sein sollte.

§ 19. Befreiung vom Zugmeldeverfahren

(1) Die Direktion kann anordnen, daß einzelne Zugfolgestellen für bestimmte Zeiten ausgeschaltet werden. Die Anordnung ist auch dem Zug- und Bahnbewachungspersonal bekanntzugeben. Wegen der Bedienung der Signale solcher Stellen siehe § 22 (1).

(2) Auf Bahnstrecken, wo nur *ein Wagenzug* hin und her fährt, kann vom Zugmeldeverfahren ganz abgesehen werden, solange nur die im Fahrplan vorgesehenen Züge verkehren. Die Direktion entscheidet hierüber.

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

Auf Strecken, wo kein Zug mit mehr als 15 km/h fährt, wird das Zugmeldeverfahren nicht angewandt (BO § 65 (7)), wenn die Direktion nicht anders bestimmt.

§ 20. Fahrordnung

(1) Auf zweigleisigen Strecken ist rechts zu fahren (BO § 53 (1)).

(2) Ausnahmen sind zulässig:

- a) in Bahnhöfen und bei der Einführung von Streckengleisen in Bahnhöfe,
- b) bei Gleisperrungen (§ 28 und 30),
- c) für Arbeitszüge (§ 72) und Arbeitswagen (§ 76),

- d) für Hilfszüge und Hilfslokomotiven (§ 73),
- e) für zurückkehrende Schiebelokomotiven (§ 29),
- f) für Nebenfahrzeuge (vgl. aber § 99 (3)) (BO § 53 (2)).

(3) Auf Bahnhöfen, wo für eine Richtung mehrere Fahrstraßen vorhanden sind, hat der Vorsteher eine Bahnhofsfahrordnung über die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge nach Anlage 14 aufzustellen (BO § 53 (3)). Darin sind die Gleise zu bezeichnen, die die einzelnen Züge befahren und, soweit erforderlich, auch die Stellen, wo die Züge halten müssen. Auf größeren Bahnhöfen können für Güterzüge auch Gleisgruppen bezeichnet werden. Die ankommenden und die abfahrenden Züge werden in der Zeitfolge in der Fahrordnung aufgeführt, soweit die Direktion nicht Vereinfachungen zuläßt. Welche Gleise ein Sonderzug zu befahren hat, bestimmt der Fahrdienstleiter, wenn es nicht schon die den Sonderzug einlegende Stelle getan hat. Wegen Abweichens von der Fahrordnung siehe § 27.

(4) Bei der Aufstellung der Fahrordnung ist darauf zu sehen, daß Reisezüge so wenig wie möglich von den durchgehenden Hauptgleisen abgelenkt und die Vorschriften in § 26 (3) beachtet werden und daß für planmäßige Durchfahrten nur die im Merkbuch (Bahnhofsdienstsanweisung) hierfür zugelassenen Fahrwege benutzt werden. Auf Bahnhöfen mit Ausfahrtsignalen sind Durchfahrten nur auf Fahrwegen zuzulassen, für die das Ausfahrtsignal in Fahrstellung gebracht werden kann. Durchfahrten bei zeitweise eingleisigem Betrieb, bei Umleitungen usw. werden von der Direktion durch Betriebsanweisung besonders geregelt.

(5) Auf Bahnhöfen, wo Lokomotivwechsel stattfindet, Züge beginnen oder enden oder regelmäßige Schiebelokomotiven zu- oder abgehen, stellt der Vorsteher eine Lokomotivfahrordnung nach Anlage 15 auf und schreibt darin die Frist der Bereitstellung, den Aufstellungsort und die zu befahrenden Gleise vor. Die Lokomotivfahrordnung muß außerdem die örtlichen Sicherheitsbestimmungen enthalten, die bei den Lokomotivfahrten auf dem Bahnhof für das Lokomotivpersonal in Frage kommen. Sie kann mit der Bahnhofsfahrordnung vereinigt werden.

(6) Der Vorsteher gibt die Bahnhof- und Lokomotivfahrordnung den beteiligten Bahnhofbediensteten und dem auf dem Bahnhof beheimateten oder dort wendenden Zugpersonal durch Auslegen in den Dienst- und Aufenthaltsräumen bekannt und legt sie dem Betriebsamt vor.

Wenn bei Neuauflage oder Änderung der Bahnhofsfahrordnung Einfahrten angeordnet werden, die gegenüber der bisherigen Fahrordnung größere Vorsicht erfordern, so ist das Betriebsamt vorher zu benachrichtigen. Das Betriebsamt sorgt für rechtzeitige Unterrichtung der beteiligten Zugpersonale.

§ 21. Grundstellung und Bedienen der Weichen, Gleissperren und Gleissperrsignale

(1) Für Weichen, Gleissperren und Gleissperrsignale wird eine bestimmte Grundstellung vorgeschrieben. Sie ist besonders bekanntzugeben, wenn sie nicht an der Stellvorrichtung oder an der Weiche selbst erkennbar ist.

(2) Während der Dienstruhe müssen die durchgehenden Hauptsignale zur Durchfahrt von Hilfszügen frei sein und die Weichen für solche Fahrten richtig stehen (§ 80 (1)). Das Betriebsamt ordnet das Nähere an.

(3) Die Weichen, Gleissperren und Gleissperrsignale dürfen nur von den damit beauftragten Beamten bedient werden. Die Handweichen und handbedienten Gleissperren, die auch vom Rangier- oder Zugpersonal bedient werden dürfen (§ 81 (1)), sind an der Stellvorrichtung gekennzeichnet.

(4) Jede Weiche muß wieder in die Grundstellung gebracht werden, nachdem sie in der anderen Stellung benutzt worden ist; entsprechend ist bei Gleissperren und bei Gleissperrsignalen zu verfahren.

(5) Während der Fahrt eines Zugs müssen die in seine Fahrstraße führenden Weichen (Schutzweichen) nach Möglichkeit so gestellt sein, daß sie keine Fahrten in die Fahrstraße zulassen. Dies gilt auch für die statt der Schutzweichen angeordneten Gleissperren oder Gleissperrsignale.

(6) Jede von Zügen gegen die Spitze befahrene Weiche und jede Schutzweiche

muß in folgenden Fällen örtlich durch Handverschluß gesichert werden:

- a) wenn sie nicht mit dem für die Fahrt gültigen Signal in Abhängigkeit steht
 - und mit mehr als 40 km/h befahren wird,
- b) wenn die Abhängigkeit zwischen Weiche und Signal vorübergehend aufgehoben oder beeinträchtigt ist oder an ihrer Stellvorrichtung Arbeiten ausgeführt werden,
- c) wenn für eine *regelmäßig* stattfindende Fahrt kein Signal vorhanden ist,
 - und die Weiche mit mehr als 40 km/h befahren wird.

Bei fernbedienten Weichen, die mit einem Zungenriegel versehen sind, gilt die Abhängigkeit vom Stellwerk oder von den Signalen schon als beeinträchtigt, wenn die Stellvorrichtung der Weiche oder der Zungenriegel nicht ordnungsmäßig arbeitet.

Können ausnahmsweise aus zwingenden Gründen Weichen, Gleissperren usw. nicht örtlich gesichert werden, so sind sie während der Fahrt eines Zugs durch Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern (§ 8).

Die örtliche Sicherung muß aber möglichst bald eingerichtet werden.

Wegen der bei fehlender Abhängigkeit eintretenden Geschwindigkeitsermäßigung siehe § 38 (5).

Wegen der Sicherung der Weichen bei Fahrten, die *ausnahmsweise* ohne Signal stattfinden, siehe § 22 (8) und (9).

(7) Weichen, die verschlossen zu halten sind, dürfen nur mit Genehmigung des zuständigen Beamten geöffnet werden. Der Schlüssel ist an bestimmter Stelle zu verwahren, und zwar vom Fahrdienstleiter, wenn es das Betriebsamt nicht anders vorschreibt.

(8) Handweichen gelten als bewacht, wenn sie der Wärter von seinem Standpunkt aus überblicken und gegen fremde Eingriffe schützen kann. Weichen, die von einem Stellwerk ordnungsmäßig bedient werden oder deren Schlüssel sich im Stellwerk an der vorgeschriebenen Stelle befindet, gelten, ohne Rücksicht auf ihre Entfernung, als bewacht, wenn das Stellwerk besetzt oder gegen fremden Eingriff gesichert ist.

(9) Solange die Abhängigkeit einer Weiche vom Signal aufgehoben oder beeinträchtigt ist, sind Züge, die diese Weiche befahren, durch Vorsichtsbefehl oder besondere Anweisung zu benachrichtigen. Muß in diesem Fall die Geschwindigkeit nach § 38 (5) ermäßigt werden, so ist die zugelassene Geschwindigkeit in der Nachricht anzugeben.

Wenn Vorsichtsbefehl erteilt wird, hat der ihn ausstellende Haltbahnhof (§ 10 (7)) die Aushändigung telegraphisch zu bestätigen. Fehlt diese Bestätigung, so müssen die Züge vor dem Einfahrtsignal gestellt werden, um den Befehl entgegenzunehmen.

Der Vorsteher des Bahnhofs, in dringenden Fällen der Fahrdienstleiter, hat die beteiligten Bahnhofbediensteten und das Rangierpersonal von der aufgehobenen Abhängigkeit in Kenntnis zu setzen.

(10) Kann ein Gleissperrsignal wegen Störung nicht in die Sperrstellung zurückgestellt werden, so sperrt der Wärter sofort das Gleis durch Haltscheibe und benachrichtigt den Fahrdienstleiter von der Störung. Wegen Vorbeifahrt an Halt zeigenden Gleissperrsignalen siehe (31) und § 81 (5).

§ 22. Grundstellung und Bedienen der Hauptsignale

(1) Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung auf Halt (BO § 50 (1) *).

Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig

- a) für Signalverbindungen
- b) für Hauptsignale von Deckungstellen, Anschlußstellen und von solchen Blockstellen, Bahnhöfen und Abzweigstellen, die ihrer in § 3 bezeichneten Aufgabe für längere Dauer oder für regelmäßig wiederkehrende Zeitabschnitte entkleidet sind.

Werden ihre Haupt- und Vorsignale dabei nicht nach dem SB vollständig außer Betrieb gesetzt, so sind sie ständig auf Fahrt zu stellen und bei Dunkelheit zu beleuchten.

*) In Bayern rechts des Rheins zeigen bis auf weiteres die Ausfahrtsignale in der Grundstellung "Ruhe", wenn mehr als ein Ausfahrtsignal für dieselbe Ausfahrseite vorhanden ist.

(2) Hauptsignale dürfen nur für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge und nur dann auf Fahrt gestellt werden, wenn die Vorbedingungen dafür erfüllt sind und die Annäherung des Zugs zu erwarten ist. Sie dürfen nur durch ordnungsmäßiges Umlegen des Hebels, nicht auf andere Weise in Fahrtstellung gebracht werden.

Wegen der Bedienung der Signale für zurückkehrende Schiebelokomotiven und zurückkehrende Sperrfahrten siehe § 29 (11) und § 31 (7).

(3) Das Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zugs hat der Fahrdienstleiter selbst auf Fahrt zu stellen oder freizugeben (BO § 65 (1)), und zwar da, wo die Züge angeboten und angenommen werden, erst *nach* der Annahme, wo die Züge abgemeldet werden und ein Signal "Fahrt frei" mit Geschwindigkeitsbeschränkung" gegeben werden soll, erst dann, wenn der Fahrdienstleiter durch die Abmeldung weiß, welcher Zug kommt. Das Betriebsamt kann genehmigen, daß der Fahrdienstleiter einen anderen Betriebsbeamten mit der Bedienung oder Freigabe des Signals beauftragt; *der Auftrag muß dann für jeden einzelnen Fall besonders erteilt werden* (BO § 65 (1)).

(4) Der Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrtsignal auf Fahrt zu stellen, wird je nach den vorhandenen Einrichtungen durch Freigeben des Signal- oder Fahrstraßenhebels oder mündlich oder durch Telegraph, Fernsprecher oder Klingelwerk erteilt. Er darf nicht an eine Bedingung geknüpft oder mit einer Zeitbestimmung verbunden oder sonst eingeschränkt werden. Der Fahrdienstleiter hat sich von der Ausführung des Auftrags zu überzeugen, soweit es ihm nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist. Nach Ausfahrt eines Zug muß das Ausfahrtsignal erst einmal auf Halt gestanden haben, bevor eine Einfahrt gleicher Richtung in das gleiche Gleis zugelassen werden darf.

Bei Störung der Bahnhofblockung müssen alle Aufträge und Meldungen vor der Blockbedienung durch Telegraph oder Fernsprecher erteilt werden. Ist die Fahrdisposition nach Bahnhof und Strecke getrennt (§ 7 (4)), so erteilt der Bahnhofsfahrdienstleiter den Auftrag zum Stellen der Ausfahrtsignale. Für Reisezüge, die auf dem Bahnhof halten müssen, darf das Ausfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn die Züge zum Halten gekommen sind. Ausnahmen bestimmt das Betriebsamt.

(5) Für Züge, die einen Bahnhof durchfahren sollen, darf das Einfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn die Ausfahrt frei ist. Wo Ausfahrtsignale vorhanden sind, müssen sie *vor* dem Einfahrtsignal auf Fahrt gestellt werden. Davon kann abgesehen werden, wenn ein Ausfahrtsignal im Bremswegabstand vorhanden ist. Für Züge, die Bedarfsaufenthalt haben, darf das Ausfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, wenn der Weiterfahrt nichts entgegensteht (vgl. § 55 (10)).

(6) Wenn ein Hauptsignal nicht auf Fahrt gestellt werden *kann*,

- a) weil die Einrichtung versagt,
- b) weil ein Fahrweg benutzt werden muß, für den die Stellbarkeit des Signals nicht vorgesehen ist (keine Fahrstraße), oder
- c) wenn ein Hauptsignal nicht auf Fahrt gestellt werden *darf*, weil allgemeine oder besondere Vorschriften es nicht zulassen,

so ist der Zug durch Befehl A b zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal zu beauftragen.

Auf Anordnung der Direktion kann der Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Halt stehenden Hauptsignal statt durch Befehl A b durch Ersatzsignal (§ 53 (2)) gegeben werden.

Wegen des Verfahrens beim Abweichen vom Rechtsfahren siehe § 28 (7), bei Sperrfahrten § 31 (7).

Wegen der Hilfszüge siehe § 73 (2).

(7) Muß ausnahmsweise ein Fahrweg benutzt werden, für den gar kein Signal vorhanden ist, so erhält der Zug bei der Ausfahrt vor dem Abfahrauftrag Befehl A a, bei der Einfahrt Befehl A c.

(8) *Kann* ein Signalhebel infolge einer Störung nicht umgelegt werden (6) a) oder *darf* ein Signalhebel nicht umgelegt werden (6) c), so ist, nachdem alle Weichen-, Riegel-, Gleissperr- usw. Hebel für die Fahrstraße richtig gestellt sind, wenn möglich, der Fahrstraßenhebel umzulegen und festzulegen.

Muß ein Fahrweg benutzt werden, für den die Stellbarkeit des Signals nicht vorgesehen ist (6) b), oder für den gar kein Signal vorhanden ist (7), so sind die Weichen usw., nachdem sie für die Zugfahrt in die richtige Stellung gebracht worden sind, wenn möglich, nach Anweisung des Betriebsamts durch Umlegen eines Hilfsfahrstraßenhebels zu sichern.

(9) Kann in den Fällen (6) a) bis c) und (7) weder der Fahrstraßenhebel noch ein Hilfsfahrstraßenhebel umgelegt werden, so sind die Hebel der vom Zug gegen die Spitze befahrenen fernbedienten Weichen durch Sperrkeil festzulegen; Handweichen sind, wenn möglich, örtlich zu verschließen, andernfalls zu bewachen (§ 21 (8)),

wenn sie mit mehr als 40 km/h befahren werden.

(10) Wird das Signal nicht vom Fahrdienstleiter, sondern von einem Wärter bedient, dann ordnet der Fahrdienstleiter in den Fällen (6) a) bis c) und (7) an:

"Zug fährt ohne Signal ^{nach}_{aus} Gleis ".

Hierauf bringt der Wärter die Weichen, Gleissperrn usw. für die angeordnete Zugfahrt in die richtige Stellung und prüft die Fahrstraße nach § 23 (1), (6) und (7), dann sichert er den Fahrweg nach (8) oder (9) und meldet dem Fahrdienstleiter:

"Fahrweg für Zug ^{nach}_{aus} Gleis gesichert.

Zug kann ^{einfahren}_{ausfahren} "

(11) Zugfahrten, die sich nach der Verschußtafel der Stellwerke ausschließen, dürfen durch Befehl oder Ersatzsignal nicht gleichzeitig angeordnet werden.

(12) Auf Bahnhöfen, die mit Ausfahrtsignalen versehen sind, dürfen nur in dringenden Ausnahmefällen Züge aus Gleisen ausfahren, die kein Ausfahrtsignal haben.

(13) Die Befehle A a, A b, A c und B c dürfen vom Fahrdienstleiter erst ausgehändigt werden,

wenn der Fahrweg nach (8) und (9) gesichert, gegebenenfalls die Meldung des Wärters nach (10) eingegangen und der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist.

Bei Aus- und Durchfahrten müssen außerdem die in § 24 (8) angegebenen Bedingungen für das Erteilen des Abfahrauftrags erfüllt sein.

Das gleiche gilt für die Bedienung des Ersatzsignals (an Stelle des Befehls A b).

Den Befehl zur Vorbeifahrt an Wege- und Ausfahrtsignalen darf der Fahrdienstleiter für durchfahrende Züge schon am Einfahrtsignal aushändigen. Planmäßig haltenden Zügen wird der Befehl vor der Abfahrt ausgehändigt.

(14) Für Hauptsignale zweigleisiger Strecken, die unter Streckenblockverschluß liegen, ist außerdem zuvor die Rückmeldung des vorausgefahrenen Zugs einzuholen und in das Zugmeldebuch einzutragen. In gleicher Weise ist zu verfahren bei Befehl A a für Ausfahrten aus Gleisen, für die kein Signal vorhanden ist. Die Rückmeldung braucht nicht eingeholt zu werden, wenn unmittelbar vorher ein nach der gleichen Strecke weisendes Hauptsignal auf Fahrt gestanden hat und wieder zurückgenommen werden mußte oder vorzeitig auf Halt gefallen ist, oder wenn der Signalfügel eines Hauptsignals bei umgelegtem Signalhebel nicht in Fahrtstellung gekommen ist.

(15) In dem Befehl A b sind die Signale, an denen vorüberzufahren ist, genau mit Buchstaben, Nummern oder nach der Örtlichkeit zu bezeichnen. Der Befehl darf nicht im voraus für mehrere Züge, sondern nur für jeden Zug einzeln erteilt werden und ist von dem für das Signal zuständigen Fahrdienstleiter oder in seinem Auftrag von einem anderen örtlichen Betriebsbeamten auszustellen (§ 61 (1)).

Die Direktion kann genehmigen, daß in besonderen Fällen der Fahrdienstleiter auch den Zugführer oder einen anderen Zugbeamten durch Fernsprecher beauftragt, den Befehl auszustellen. Diese "Signalfernsprecher" sind besonders gekennzeichnet.

(16) Auf Strecken mit dichter Zugfolge, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen und keiner mit fremdem Zugpersonal verkehrt (Stadt- und Vorortverkehr), kann auf Anordnung der Direktion die Ausstellung des schriftlichen Befehls unterbleiben und der Zug durch einen Beamten an den Signalen vorbeigeleitet werden. Solche Signale sind besonders gekennzeichnet.

(17) Hat ein Zug ein auf Halt stehendes Hauptsignal überfahren und ist er zum Halten gekommen, so ist das nachträgliche Stellen des Signals auf Fahrt - bei Ausfahr- und Blocksignalen nach Eingang der Rückmeldung des Fahrdienstleiters und bei Streckenblockeinrichtung nur dann zulässig, wenn bei der Weiterfahrt des Zugs noch mindestens eine Achse den Schienenstromschließer befährt. In diesem Fall wird der Streckenblock bedient. Ist der Schienenstromschließer schon vom ganzen Zug überfahren, so ist das Signal nicht auf Fahrt zu stellen. Da die Rückblockung unterbleibt, ist der Zug zurückzumelden. Die Weiterfahrt des Zugs geschieht auf Befehl A b nach (6), nachdem die vorgelegene Zugfolgestelle von der Unregelmäßigkeit benachrichtigt und die Rückmeldung für den vorausgefahrenen Zug nach (14) eingeholt ist.

(18) Ein auf Fahrt gestelltes Hauptsignal ist *sofort* wieder auf Halt zurückzustellen, wenn ein gefährdrohendes Hindernis bemerkt wird. Sonst darf ein einmal auf Fahrt gestelltes Einfahrtsignal nur zurückgenommen werden, wenn ein *dringendes* Bedürfnis vorliegt und der Zug noch nicht am Vorsignal angekommen ist oder angekommen sein kann. Die im Fahrweg des Zugs liegenden Weichen sind so lange in der der Fahrt entsprechenden Stellung zu lassen, bis der Zug zum Halten gekommen ist, wenn nicht das Umstellen einer Weiche zur Abwendung einer Gefahr notwendig ist.

(19) Müssen auf Linien mit Streckenblockeinrichtungen Hauptsignale auf Halt zurückgestellt werden, ehe die Zugfahrt ordnungsmäßig verlaufen ist, so wird nach Beseitigung des Fahrthindernisses das Signal wieder auf Fahrt gestellt, wenn dies die technischen Einrichtungen zulassen.

Andernfalls wird der in den durch das Hauptsignal gedeckten Gleisabschnitt einfahrende Zug durch Befehl A b (6) zur Vorbeifahrt an dem auf Halt stehenden Signal beauftragt (siehe auch (14)).

In beiden Fällen wird nach ordnungsmäßiger Vorbeifahrt des Zugs der Streckenblock bedient, wenn dies die technischen Einrichtungen zulassen. Nähere Bestimmungen hierüber enthalten die BIV.

(20) Ist der Zug an einem Hauptsignal vorübergefahren, so ist das Signal, ausgenommen in den Fällen zu (1) zweiter Absatz, sofort wieder auf Halt zu stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal die für das Signal vom Betriebsamt vorgeschriebene Zugschlußstelle überfahren hat. Der Fahrstraßen- oder der Zustimmungshebel darf aber erst zurückgestellt werden, wenn der Zug mit Schlußsignal entweder alle durch den Hebel gesicherten Weichen, Gleissperren usw. bis zu der vom Betriebsamt für diesen Hebel festgesetzten Zugschlußstelle durchfahren hat oder hinter der Zugschlußstelle für das Einfahrtsignal am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstand gekommen ist.

Auf Betriebstellen jedoch, wo Weichen, Gleissperren, bewegliche Brücken usw. unmittelbar durch den Signalhebel oder den Signaldrahtzug verriegelt werden, darf der Signalhebel erst zurückgelegt werden, wenn der Zug mit Schlußsignal entweder alle in dieser Weise vom Hauptsignal anhängigen Weichen durchfahren hat oder hinter der Zugschlußstelle am gewöhnlichen Halteplatz zum Stillstand gekommen ist.

(21) Muß ein Zug anhalten, bevor sein Schluß die für das Einfahrtsignal festgesetzte Zugschlußstelle überfahren hat, so darf das Signal nicht auf Halt gestellt und der Zug nicht zurückgemeldet werden bis der Zug so weit vorgefahren ist, daß sein Schluß die vorbezeichnete Zugschlußstelle überfahren hat. Der Fahrdienstleiter hat sofort nach dem ersten Anhalten des Zugs der rückgelegenen Zugfolgestelle mitzuteilen, daß die Rückmeldung vorerst nicht erfolgen kann. Die beiden beteiligten Stellen haben am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blockstellen oder Stellwerkshebeln das Schild

Gleis besetzt

anzubringen, das erst wieder entfernt werden darf, wenn der Zug vollständig eingefahren, das Einfahrtsignal auf Halt zurückgestellt und die Rückmeldung erfolgt ist (vgl. § 14 (14)).

Müssen durch das Einfahrtsignal gesicherte Weichen schon nach dem ersten Anhalten des Zugs zum Rangieren benutzt werden, so hat der Fahrdienstleiter, nachdem er das Streckengleis in der vorbeschriebenen Weise gesperrt hat, den Wärter zu beauftragen, das Einfahrtsignal und den Fahrstraßenhebel zurückzulegen. In diesem Fall ist auf Linien *mit* Streckenblockung nach (19) zu verfahren.

Wegen der Züge mit Schiebelokomotiven vgl. § 29 (11).

Der Zugschluß gilt als genügend festgestellt durch die Wahrnehmung *eines* seiner Kennzeichen. Wegen des Verfahrens beim Fehlen des Schlußsignals siehe § 32.

(22) Bei Hauptsignalen mit elektrischer Flügelkupplung (Haltfallvorrichtung) sind beim Zurücklegen des Signalhebels die besonderen Bestimmungen der BIV zu beachten.

(23) Der Fahrdienstleiter hat sich von dem rechtzeitigen Zurückstellen des Signals auf Halt zu vergewissern, soweit es ihm nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist. Wo die Einfahrt eines Zugs durch Telegraph oder Fernsprecher nach dem Dienstraum des Fahrdienstleiters gemeldet wird (§ 14 (13)), darf der Wärter die Einfahrt erst melden, wenn das Einfahrtsignal wieder Halt zeigt.

(24) Kann ein Hauptsignal nicht wieder auf Halt zurückgestellt werden oder kommt es nicht vollständig in die Haltstellung zurück, so benachrichtigt der Wärter sofort den Fahrdienstleiter und sperrt das Gleis vor dem Hauptsignal in dessen Nähe durch Haltscheibe. Bei Dunkelheit sind außerdem die Signallaternen so weit zu senken, daß Halt- bzw. Warnsignal erscheint; ist dies nicht möglich, so sind die Laternen zu löschen. Der Zug, für den das Signal auf Fahrt gestellt war, darf erst zurückgemeldet werden, nachdem das Gleis in dieser Weise gesperrt und die rückgelegene Zugfolgestelle verständigt ist ((25) und § 14 (3)).

Bemerkt ein Wärter eines Einfahr- oder Blocksignals die Störung nach Abgabe der Rückmeldung oder nach der nach § 14 (13) zu erstattenden Meldung, so legt er schleunigst für den ersten nachfolgenden Zug Knallkapseln aus und sperrt dann das Gleis durch die Haltscheibe usw.. Hierauf hält er sich bereit, den Zug durch Hand-, Horn- oder Pfeifensignal zum Stehen zu bringen, und sorgt nach Möglichkeit dafür, daß sich dem Zug kein Hindernis entgegenstellt, falls er die Haltsignale nicht beachtet.

Dieselbe Maßnahme ist zu treffen, wenn an einem Ausfahr- oder Deckungsignal die Störung erst so spät bemerkt wird, daß mit der Annäherung eines Zugs gerechnet werden muß.

(25) Betrifft die Störung ein *Einfahrtsignal* oder ein *Blocksignal*, so meldet der Fahrdienstleiter (Blockwärter), betrifft sie ein *Deckungsignal der freien Strecke*, so meldet der Wärter an die nächste rückgelegene Zugfolgestelle:

"Einfahrtsignal (Blocksignal, Deckungsignal) des Bahnhofs (der Blockstelle, des Postens) kann nicht auf Halt gestellt werden, Züge benachrichtigen!"

Während der Störung wird jeder Zug auf der rückgelegenen Zugfolgestelle gestellt zur Empfangnahme eines schriftlichen Befehls A d mit dem Wortlaut:

"Vor Einfahr- (Block-, Deckung-) Signal des Bahnhofs (der Blockstelle, des Postens) *trotz Fahrtstellung* des Signals *halten!*"

Betrifft die Störung ein *Ausfahrtsignal*, *Wegesignal* oder *Deckungsignal im Bahnhof*, so werden während der Störung die Züge, deren Einfahr- oder Durchfahrweg an dem gestörten Signal vorbeiführt, vor dem Einfahrtsignal gestellt. Der gestellte Zug erhält einen schriftlichen Befehl A d mit dem Wortlaut:

"Vor Ausfahr- (Wege-, Deckung-) Signal *trotz Fahrstellung* des Signals *halten!*"

(26) Wenn nichts im Wege steht, fährt der nach (25) gestellte Zug mit Signalbedienung weiter bis zum gestörten Signal, an dem alle Züge während der Störung halten müssen. Dort erhält der Zug, wenn der Weiterfahrt nichts im Wege steht, einen *weiteren* schriftlichen Befehl A d mit dem Wortlaut:

"Zug darf am gestörten Signal vorbeifahren".

Bei Ausfahr- und Blocksignalen muß die telegraphische Rückmeldung für den vorausgefahrenen Zug abgewartet werden.

(27) Die Haltscheibe vor dem gestörten Signal darf nur auf Anordnung des für die Zulassung des Zugfahrs zuständigen Beamten und nach Aushändigung des Befehls A d zur Weiterfahrt entfernt werden.

Nach Vorbeifahrt des Zugs mit Schluß ist die Haltscheibe sofort wieder aufzustellen. Erst dann darf der Zug zurückgemeldet werden.

(28) Ist Streckenblockeinrichtung vorhanden, und können Einfahr-, Ausfahr- oder Blocksignale nicht wieder auf Halt zurückgestellt werden, so muß die Rückmeldung nach § 14 (7) angeordnet und nach Beseitigung der Störung wieder aufgehoben werden.

(29) Der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, dem die Störung eines Hauptsignals gemeldet wurde (24), ordnet die endgültige Entfernung der Haltscheibe unter gleichzeitiger Bekanntgabe an die beteiligten Zugfolgestellen an, nachdem ihm vom zuständigen technischen Beamten die Beseitigung der Störung gemeldet wurde.

(30) Kann auf eingleisiger Strecke oder beim Befahren des falschen Gleises oder bei zeitweise eingleisigem Betrieb ein Hauptsignal wegen Störung nicht auf Halt zurückgestellt werden, so ist für die Gegenzüge wie folgt zu verfahren:

a) Betrifft die Störung ein *Blocksignal* oder ein *Deckungssignal der freien Strecke*, so ist außer der rückgelegene Zugfolgestelle (25) auch die vorgelegene Zugfolgestelle von der Störung zu benachrichtigen. Während der Dauer der Störung werden auf dieser Zugfolgestelle alle *Züge der Gegenrichtung* gestellt zur Empfangnahme eines schriftlichen Befehls A d (§ 53 (4)) mit dem Wortlaut:

"An dem für die Gegenrichtung Fahrt zeigenden Blocksignal der Blockstelle (Deckungssignal des Postens) ist vorbeizufahren!".

b) Betrifft die Störung ein *Einfahrsignal*, so werden während der Dauer der Störung alle *durchfahrenden Züge der Gegenrichtung*, die an dem gestörten Signal vorbeifahren müssen, auf dem Bahnhof gestellt. Diese und alle anderen ausfahrenden Züge erhalten zur Vorbeifahrt an dem gestörten Signal einen schriftlichen Befehl A d mit dem Wortlaut:

"An dem für die Gegenrichtung Fahrt zeigenden Einfahrsignal ist vorbeizufahren".

(31) Die unter (2) bis (10), (12) bis (18), (20), (21), (23) bis (27) und (29) gegebenen Bestimmungen gelten sinngemäß auch für Deckungsscheiben und Gleissperrsignale, die an Stelle von Hauptsignalen, z.B. als Einfahr- oder Deckungssignale, aufgestellt sind.

Wegen der Vorbeifahrt von Rangierabteilungen an gestörten Haltscheiben und Gleissperrsignalen siehe § 81 (5).

§ 23. Prüfung des Fahrwegs

(1) Bevor ein Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zugs auf Fahrt gestellt oder die Fahrt auf andere Weise zugelassen wird, ist zu prüfen, ob der Fahrweg frei ist (siehe auch § 80 (5)) und seine Weichen, Gleissperren usw. richtig stehen (BO § 65 (2)) (siehe auch (6) und § 21 (5)). Bei elektrisch betriebenen Bahnen ist ferner zu prüfen, ob die Stellung der Fahrleitungsschalter die Benutzung des Fahrwegs gestattet.

Liegt für die bevorstehende Einfahrt eines Zugs ein Hindernis vor, und ist ein Einfahrsignal nicht vorhanden, so ist der Zug durch Schultzhaltessignale zum Halten zu bringen (BO § 65 (2)).

(2) Die Prüfung nach (1) hat der Fahrdienstleiter persönlich vorzunehmen, soweit sie nicht das Betriebsamt für bestimmte Bezirke anderen Beamten überträgt. Über das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen des Signals oder die Zulassung der Fahrt verantwortliche Beamte unterrichtet sein (BO § 65 (2)).

Wenn aus örtlichen Gründen die Prüfung eines Fahrwegs auf Schwierigkeiten stößt, trifft die Direktion besondere Anordnungen.

(3) Wirken bei der Prüfung dritte Beamte mit, die ihre Meldung an den Fahrdienstleiter zu richten haben (siehe auch § 55 (4)), so muß der Fahrdienstleiter diese Meldung abwarten, bevor er den Auftrag zum Stellen des Signals (§ 22(4)) erteilt. Ist die Meldung aber unmittelbar an den Wärter zu richten, so hat dieser sie abzuwarten, bevor er das Signal auf Fahrt stellt.

(4) Erteilt der Fahrdienstleiter nach § 22 (4) dem Wärter den Auftrag, ein Ein- oder Ausfahrsignal auf Fahrt zu stellen, so bedeutet das zugleich die Bestätigung, daß er die ihm selbst obliegende Prüfung vorgenommen oder die nach (3) vorgeschriebene Meldung darüber empfangen hat. Wenn dagegen für einen bestimmten Bezirk die Prüfung nach (2) dem Wärter übertragen ist, so hat dieser sich selbst davon zu überzeugen, daß in seinem Bezirk der Fahrweg frei ist und die Weichen, Gleissperren, Fahrleitungsschalter usw. richtig stehen, bevor er den Auftrag ausführt.

(5) Der Wärter hat auch dann nach Fahrthindernissen Umschau zu halten, bevor er ein Signal auf Fahrt stellt, wenn ihm kein Bezirk nach (4) zugewiesen ist. Bemerkt er innerhalb oder außerhalb seines Bezirks ein Hindernis, so hat er das Signal in der Haltstellung zu belassen und den Fahrdienstleiter zu benachrichtigen, wenn er das Hindernis nicht selbst beseitigen kann.

(6) Die Prüfung, ob ortsbediente Weichen, Gleissperren usw. richtig stehen (1), ist in der Weise vorzunehmen, daß

a) bei den ungesicherten und den vorübergehend auf kurze Zeit durch Handverschluß gesicherten Weichen, Gleissperren usw. die richtige Lage an Ort und Stelle festgestellt wird,

b) bei den auf längere Zeit oder dauernd durch Handverschluß gesicherten Weichen, Gleissperren usw. festgestellt wird, ob sich der Schlüssel am vorgeschriebenen Platz am Schlüsselbrett oder im Hebel- oder Schlüsselwerk befindet.

In welcher Weise die Prüfung bei fernbedienten oder fernverriegelten Weichen, Gleissperren usw. vorzunehmen ist, bestimmen die Vorschriften für den Stellwerksdienst. Die richtige Lage der durch den Signaldrahtzug geriegelten Weichen muß örtlich festgestellt werden, wenn der Signalfügel nicht in Fahrtstellung gebracht werden kann oder darf.

Von der Prüfung der richtigen Stellung darf abgesehen werden (BO § 65 (2)) bei den Weichen, Gleissperren usw., die mit dem Signal so in Abhängigkeit stehen, daß das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, wenn die Weichen, Gleissperren usw. richtig stehen, und daß diese verschlossen sind, solange das Signal auf Fahrt steht (BO § 21 (8)).

Die Prüfung ist jedoch vorzunehmen, soweit sie nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist.

(7) Sind Weichen, Gleissperren usw. vorübergehend nicht in der vorgeschriebenen Abhängigkeit vom Stellwerk oder von den Signalen, oder werden Arbeiten an den Stellvorrichtungen der Weichen usw. ausgeführt, so hat der Wärter vor jeder Zugfahrt, nachdem er sich von der richtigen Stellung der Weichen usw. und ihrem vorschriftsmäßigen Verschluß ((6) und § 21 (6)) überzeugt hat, wenn möglich, den Fahrstraßenhebel umzulegen und festzulegen. Die Handfalle der von der Unregelmäßigkeit betroffenen Weichen-, Gleissperren- usw. Hebel ist nach jedem Umlegen und nach jedem Zurücklegen des Hebels durch Sperrkeil festzulegen. Die richtige Stellung der Weichen, Gleissperren usw. und den vorschriftsmäßigen Verschluß meldet der Wärter dem Fahrdienstleiter vor jeder Zugfahrt ((4) und (5)).

(8) Wird in einer für die Zugfahrt festgelegten Fahrstraße eine Weiche aufgefahren (§ 81 (7)), während das zugehörige Signal auf Fahrt steht, so legt der Wärter den Signalhebel sofort auf Halt zurück oder veranlaßt dies, wenn er den Hebel nicht selbst bedient. Außerdem sind alle Mittel anzuwenden, um den Zug vor der Gefahrstelle zum Halten zu bringen.

(9) Ist ein Gleis für Zugfahrten gesperrt, so ist durch Sperrkeile oder Sperrung der Blockfelder zu verhindern, daß die Hebel der auf dieses Gleis

weisenden Signale oder die zugehörigen Fahrstraßenhebel umgelegt werden. Sperrkeile sind auch zu verwenden, wenn zeitweise versehentliches Umlegen von Stellhebeln verhindert werden soll.

§ 24. Einlassen, Ablassen und Durchlassen von Zügen

(1) Die gleichzeitige Einfahrt oder Durchfahrt oder Ein- und Ausfahrt mehrerer Züge darf nur gestattet werden, wenn ihre Fahrten getrennt voneinander verlaufen oder so gesichert sind, daß sie sich nicht gefährden können. Berühren sich die Fahrwege zweier Züge, so ist dahin zu wirken, daß die Zulassung der Fahrt des einen nicht dazu nötigt, den anderen vor der Berührungsstelle anzuhalten. Insbesondere ist bei Berührungen des Aus- und Einfahrwegs die Ausfahrt nicht freizugeben, wenn sonst der einfahrende Zug vor dem Einfahrtsignal gestellt werden müßte.

Auf eingleisigen Strecken darf bei Kreuzungen dem zweiten Zug die Einfahrt erst gestattet werden, wenn der erste den Ausfahrweg des anderen geräumt hat und zum Halten gekommen ist. Das Betriebsamt kann in geeigneten Fällen gestatten, daß die Einfahrt für den zweiten Zug schon freigegeben wird, wenn der erste den Ausfahrweg des zweiten geräumt und seine Geschwindigkeit so weit ermäßigt hat, das er nach Überzeugung des Fahrdienstleiters bestimmt zum Halten kommt, ohne den Einfahrweg des zweiten Zugs zu berühren.

(2) Ist ausnahmsweise das Einfahrgleis zum Teil besetzt, so ist der Zug vor dem Einfahrtsignal
oder durch Schutzhaltsignal
zu stellen und dann durch Vorsichtsbefehl auf das Hindernis aufmerksam zu machen (§ 55 (2)).
Das Hindernis ist durch Schutzhaltsignal zu decken.

(3) Kein zur Beförderung von Reisenden bestimmter Zug darf vor der im Aushangfahrplan angegebenen Zeit abfahren (BO § 65 (6)).

(4) Wenn es für den Betrieb förderlich ist, dürfen Züge, die nicht der Beförderung von Reisenden dienen, bis zu 30 Minuten vor der *dienstplanmäßigen* Zeit abgelassen werden, wenn nicht eine kleinere Minutenzahl bestimmt ist. Das gleiche gilt für Güterzüge mit Beförderung von Reisenden, wenn im Aushangfahrplan die frühere Zeit als Abfahrzeit angegeben ist.

A Nicht gestattet ist das vorzeitige Ablassen

- a) bei dem ersten Zug einer Strecke mit unterbrochenem Dienst,
- b) wenn dadurch andere Züge wesentlich aufgehalten würden,
- c) bei unsichtigem Wetter, wenn die Signale nicht deutlich erkennbar sind,
- d) wenn angezeigt worden ist, daß am Fahrgleis des Zugs oder an den zugehörigen Sicherungsanlagen oder an der Fahrleitung umfassendere Arbeiten vorgenommen werden oder daß die Fahrleitung ausgeschaltet ist.
- e) wenn die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört ist,
- f) wenn sich ein Nebenfahrzeug auf dem Gleis befindet.

B Wird ein Zug mehr als 10 Minuten vor der planmäßigen Zeit abgelassen, so muß die Durchfahrt des Zugs in der neuen Lage möglichst bis zu seinem nächsten planmäßigen Haltbahnhof gewährleistet sein.
Es müssen dann

- a) die Schrankenwärter, die nach (15) zu benachrichtigenden Rotten, die Blockstellen und die beteiligten Bahnhofsbediensteten wie in § 68 (7) und (8) verständigt werden oder
- b) die Züge Vorsichtsbefehl erhalten, falls keine Verständigung nach a) möglich ist; kann ein Zug den Schrankenwärttern nicht angekündigt werden, so sind außerdem die Vorschriften im § 38 (11) zu beachten;
- c) die Züge von Zugmelde- zu Zugmeldestelle abgemeldet werden.

Wegen des Verkehrs von Reisezügen vor Plan vgl. § 50 (2).

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

(6) Für die Zeit der Abfahrt ist die Bahnhofuhr maßgebend.

(7) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten abfahren (BO § 65 (5)). Wo es nicht anders 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.

Der Abfahrtauftrag darf nur erteilt werden, nachdem sich der zuständige Beamte davon überzeugt hat, daß der Zug abfahrbereit ist.

Ein durch ein Hauptsignal außerplanmäßig angehaltener Zug bedarf zur Weiterfahrt außer der Signalstellung auf Fahrt keines besonderen Auftrags (siehe aber § 55 (3)).

(8) Bevor der Auftrag zur Abfahrt erteilt oder durch Stellen der Signale die Erlaubnis zur Abfahrt oder Durchfahrt (siehe auch § 27 (1)) gegeben wird, hat sich der Fahrdienstleiter persönlich davon zu überzeugen:

- a) daß in den Fällen, wo die Züge zurückgemeldet werden, die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zugs im Zugmeldebuch eingetragen ist; der Beamte darf sich in dieser Beziehung nie auf sein Gedächtnis verlassen;
- b) daß für den abzulassenden Zug, wenn er anzubieten und anzunehmen war, die Annahme von der vorgelegenen Zugmeldestelle im Zugmeldebuch eingetragen ist, und
- c) daß auf eingleisiger Strecke, beim Befahren des falschen Gleises und bei zweitweise eingleisigem Betrieb der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug mit dem Schlußsignal eingetroffen ist und etwaige Kreuzungsverlegungen angeordnet sind.

(9) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug nur ab- oder durchgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und kein Gegenzug auf demselben Gleis zu erwarten ist. Der ab- oder durchfahrende Zug ist durch Vorsichtsbefehl zu verständigen (BO § 65 (9)).

(10) Soweit nicht anders vorgeschrieben, hat der zuständige Beamte (7) den Auftrag zur Abfahrt dem Zugführer, und zwar in der Regel persönlich zu erteilen. Der Auftrag lautet:

"Abfahren!"

oder, wenn zwei oder mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen:

"Zug (Nummer) abfahren!"

Diese Zurufe fallen weg, wenn der Abfahrauftrag an den Zugführer und den Lokomotivführer durch Befehlstab erteilt wird.

(11) Kann der zuständige Beamte dem Zugführer den Abfahrauftrag nicht persönlich erteilen, so hat er ihn, wenn vom Betriebsamt nicht anders bestimmt oder nicht die Benutzung des Ausfahrtsignals (14) zugelassen ist, durch einen Betriebsbeamten zu übermitteln. Die Weisung an diesen muß in jedem einzelnen Fall besonders erteilt werden.

Die Fälle, bei denen der Abfahrauftrag durch einen Betriebsbeamten übermittelt werden darf, werden im AzFV bekanntgegeben.

(12) Auf Strecken mit Läutewerken darf der Auftrag zur Abfahrt oder die Erlaubnis zur Durchfahrt erst erteilt werden, nachdem der Zug abgeläutet ist. Für bestimmte Bahnhöfe kann das Betriebsamt genehmigen, daß erst nach der Erlaubnis zur Durchfahrt abgeläutet wird (§ 16 (3)).

(13) Wenn im Bezirk des den Abfahrauftrag erteilenden Beamten ein Ausfahrtsignal für die Fahrt vorhanden ist, so darf der Auftrag erst erteilt werden, nachdem das Signal auf Fahrt gestellt ist.

(14) Durch das Stellen des Ausfahrtsignals auf Fahrt darf der Abfahrauftrag an den Zugführer nur mit Genehmigung des Betriebsamts und nur dann erteilt werden, wenn *nur ein* Zug am Ausfahrtsignal zur Abfahrt bereit steht. Die Betriebstellen und die Züge, für die dies zugelassen wird, werden im AzFV bekanntgegeben. Kann das Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt gestellt werden, so gelten die schriftlichen Befehle A b zur Vorbeifahrt (§ 22 (6)) und B c zur Ausfahrt in das falsche Gleis (§ 28 (7)) *nicht* als Abfahrauftrag; dieser ist daneben nach (10) zu erteilen.

(15) Wird dem Fahrdienstleiter von den mit Streckenfernsprechern ausgerüsteten Rotten (Stopfmaschinen- und Tunnelrotten) der Beginn von Stopfmaschinen- oder Tunnelarbeiten gemeldet, so bringt er am Telegraph oder Fernsprecher ein Schild an

Streckenarbeiten

Das Schild darf erst entfernt werden, wenn die Rotten den Abschluß ihrer Arbeiten gemeldet haben.

Den Stopfmaschinen- und Tunnelrotten sind Zugfahrten mehr als 10 Minuten vor Plan, Sonderzüge (§ 68 (7)) und Fahrten auf falschem Gleis mitzuteilen, den Tunnelrotten außerdem die Abfahrt *jedes* Zugs. Die den Zuglauf betreffenden Gespräche sind in das Fernsprechbuch einzutragen. Bei unterbrochener Verständigung mit den Rotten gibt der Fahrdienstleiter den Zügen Vorsichtsbefehl, bei Tunnelarbeiten mit der Weisung im Tunnel mit höchstens 25 km/h zu fahren.

(16) Wird einer Zugfolge gemeldet, daß eine Schranke nicht geschlossen und der Wegübergang auch sonst nicht gesichert werden kann, so verständigt sie die Züge durch Vorsichtsbefehl, am Übergang mit 15 km/h zu fahren.

§ 25. Außerplanmäßiges Anhalten und Durchlassen von Zügen

(1) Wenn es die Sicherheit erfordert oder wenn Überholungen und Kreuzungen verlegt werden sollen, müssen und dürfen Züge jeder Art auch auf Betriebstellen angehalten werden, die sonst planmäßig durchfahren.

(2) Bei Eisenbahnunfällen, Bränden oder bei anderer allgemeiner Gefahr dürfen alle Züge gestellt werden, Um Ärzte, Rettungsmannschaften, Feuerwehr oder bewaffnete Macht aufzunehmen oder abzusetzen.

(3) Das außerplanmäßige Anhalten von Zügen mit Beförderung von Reisenden bei Verspätungen richtet sich nach den Vorschriften über die Wartezeiten.

(4) Sonst dürfen auf Betriebstellen, wo sie planmäßig nicht zu halten haben, Güterzüge nur mit Genehmigung der Direktion (Oberzugleitung), in dringenden Fällen mit Genehmigung der Amtsvorstände, Reisezüge *nur* mit Genehmigung der Direktion angehalten werden.

(5) Wenn ein Zug auf einer Betriebsstelle Außerplanmäßig angehalten werden soll, so ist er in der Regel auf einem rückgelegenen Haltbahnhof durch Befehl A d zu verständigen.. Ist dies nicht möglich, so ist nach (6) zu verfahren.

Wo kein Einfahrtsignal vorhanden ist, wird der Zug durch Schutzhaltesignal gestellt.

Wegen des Haltens auf Veranlassung des Zugpersonals siehe § 55 (6).

(6) Steht der Ausfahrt eines Zugs aus einem Bahnhof, den er planmäßig durchfahren soll (vgl. auch (1) bis (4)), ein Hindernis entgegen, so darf das Einfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen (BO § 65 (3)) und für ihn innerhalb des Bahnhofs ein Haltsignal (Ausfahr- oder Schutzhaltesignal) hergestellt ist. Wird das Einfahrtsignal vom Wärter eines Endstellwerks bedient, so darf der Fahrdienstleiter die Einfahrt erst freigeben, wenn ihm der Wärter gemeldet hat, daß der Zug vor dem Einfahrtsignal *hält*.

Der Zug braucht vor dem Einfahrtsignal nicht angehalten werden:

a) wenn im Bremswegabstand ein Ausfahrtsignal für die Fahrstraße des Zugs vorhanden (BO § 65 (3)) und der Fahrweg einschließlich Durchrutschlänge frei ist,

b) wenn das Zugpersonal die Weisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten, erhalten hat und dies dem Bahnhof, auf dem der Zug halten soll, durch Telegramm bestätigt ist (BO § 65 (3)),

c) wenn im Fahrplan ein Halten nach Bedarf vorgesehen ist,

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

Das Betriebsamt setzt die Durchrutschlänge fest und bestimmt im Merkbuch, für welche Fahrwege die Bestimmungen zu a) und d) zutreffen.

Ist die Beobachtung der Signale durch unsichtiges Wetter (Nebel, Schneegestöber), erschwert, so muß der Zug auch im Falle a) und c) vor dem Einfahrtsignal angehalten werden.

(7) Ein Regelaufenthalt, auch ein solcher aus Betriebsrücksichten, darf auf Betriebstellen nur ausgelassen werden, wenn ein Fahrweg für Durchfahrten vorgesehen (§ 20 (4)) und für den Fahrweg ein Ausfahrtsignal vorhanden ist. Auch ist der Ausfall des Regelaufenthalts nur zulässig bei Güterzügen ohne Beförderung von Reisenden, wenn nichts abzusetzen oder aufzunehmen oder wenn der Aufenthalt aus Betriebsrücksichten ausnahmsweise nicht erforderlich ist.

Ist eine der beiden Bedingungen bei einem Güterzug erfüllt, so teilt die Betriebsstelle, auf der der Aufenthalt ausfallen soll, dies der nächsten rückgelegenen Haltestelle mit. Diese gibt diese Möglichkeit des Nichthaltens mündlich dem Zugführer bekannt.

Hat der Zug auf der Betriebsstelle, von der die Meldung eingegangen ist, auch keine Güter oder Wagen abzusetzen, oder braucht er dort aus Betriebsrücksichten ausnahmsweise nicht zu halten, so läßt sie der Zugführer benachrichtigen und verständigt selbst den Lokomotivführer mündlich von dem in Aussicht genommenen Fortfall des Regelaufenthalts (siehe auch § 55 (9)).

Der Aufsichtsbeamte der Betriebsstelle auf der der Zug durchfahren soll, gibt dem Zug mit dem Befehlstab den Abfahrauftrag - Signal Zp 9 - als "Durchfahrauftrag", wenn der Durchfahrt des Zugs kein Hindernis entgegensteht. Ausfahrtsignale und Ausfahrtsignale sind vorher in Fahrtstellung zu bringen.

Die Mitteilung an die nächste rückgelegene Haltestelle des Güterzugs, die mündlichen Weisungen und der Durchfahrauftrag mit dem Befehlstab sind nicht erforderlich, wenn der Zug bei reinen Überholungsaufenthalten durch Fahrtstellung eines mit Vorsignal versehenen Ausfahrtsignals die Erlaubnis zur Durchfahrt zweifelsfrei erhalten kann.

§ 26. Sicherung der Reisenden

- (1) Die Stellen, die von Reisenden zu begehen sind, müssen freigehalten und bei Dunkelheit, soweit erforderlich, beleuchtet werden.
- (2) Es ist darauf zu achten, daß sich die Reisenden in genügender Entfernung von den Gleisen halten, die Gleise nur an den dazu bestimmten Stellen überschreiten und keine Gegenstände mit sich führen, mit denen die Fahrleitung berührt werden könnte.
- (3) Solange Gleise von ein- oder aussteigenden Reisenden überschritten werden müssen, sollen die Übergangsstellen von Zügen oder Fahrzeugen nicht berührt werden. Dies ist namentlich bei Zügen zu beachten, die annähernd zu gleicher Zeit ankommen. Wo erforderlich, ist im Merkbuch Näheres zu bestimmen.
- (4) Kann die Bestimmung in (3) nicht eingehalten werden, so müssen die Reisenden durch einen den Fahrzeugen vorausgehenden Mann, durch Wachen oder in anderer Weise gewarnt und alle Fahrten auf diesen Gleisen langsam und vorsichtig ausgeführt werden.
- (5) Ist zu erwarten, daß ein Zug eine Betriebsstelle durchfährt, während sein Fahrgleis von Reisenden eines andern Zugs überschritten werden muß, so ist einer der beiden Züge zunächst vor dem Einfahr- oder Deckungssignal
oder durch Schutzhaltsignal
zu stellen und dann mit der nötigen Vorsicht einzulassen.
- (6) Muß ein der Beförderung von Reisenden dienender Zug, der am Bahnsteig zum Halten gekommen ist, nochmals in Bewegung gesetzt werden, so darf der Auftrag hierzu nur von dem Aufsichtsbeamten und nur dann erteilt werden, wenn Reisende nicht im Ein- oder Aussteigen begriffen und durch Zurufe gewarnt sind (siehe auch § 55 (3)).
- (7) Wegen Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden beim Ein- und Aussteigen siehe § 45.

§ 27. Abweichen von der Bahnhoffahrordnung

- (1) Von der Bahnhoffahrordnung (§ 20 (3)) darf nur in Ausnahmefällen unter Verantwortlichkeit des Fahrdienstleiters abgewichen werden (BO § 53 (3)). Die beteiligten Bahnhofbediensteten sind dann unter Angabe des Zugs und der nunmehr bestimmten Fahrstraße ausdrücklich auf die Abweichung hinzuweisen.
Bei planmäßig durchfahrenden Zügen muß eine Fahrstraße gewählt werden, für die nach dem Merkbuch (Bahnhofdienstanweisung) Durchfahrt zugelassen ist. Ist dies nicht möglich, so ist nach § 25 (6) zu verfahren.
Soll ein Zug, der nach der Fahrordnung auf Ausfahrtsignal ausfährt, ausnahmsweise aus einem Gleis ausfahren, das nicht mit einem Ausfahrtsignal versehen ist, so darf der Abfahrtauftrag erst nach Eingang der Rückmeldung des vorausgefahrenen Zugs und nach Aushändigung des Befehls A erteilt werden (§ 22 (7)).
- (2) Der Wärter darf einen Auftrag, das Signal für eine von der Bahnhoffahrordnung abweichende Fahrstraße auf Fahrt zu stellen (§ 22 (4)), nur dann ausführen, wenn er zuvor auf die Abweichung nach (1) ausdrücklich hingewiesen worden ist. Sonst hat er den Fahrdienstleiter zu fragen, ob der Auftrag nicht auf einem Irrtum beruht.
Ebenso hat er zu verfahren, wenn die abweichende Ein- und Ausfahrt eines Zugs angekündigt worden ist, trotzdem aber die in der Bahnhoffahrordnung vorgesehene oder eine andere Fahrstraße freigegeben wird.
- (3) Muß ein Zug ausnahmsweise in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis, das nicht auf seiner ganzen Länge frei ist, eingelassen werden, so ist er vor dem Einfahrtsignal
oder durch Schutzhaltsignal
zu stellen und durch Vorsichtsbefehl zu verständigen (§ 55 (2)).
Die Stelle, an der der Zug halten soll, ist durch Schutzhaltsignal zu kennzeichnen.
- (4) Wenn ein Zug bei Abweichungen von der Bahnhoffahrordnung seine regelrechte Geschwindigkeit nicht beibehalten darf, so ist er am Einfahrtsignal
oder, wo kein Einfahrtsignal vorhanden ist, durch
Schutzhaltsignal
zu stellen und dann einzulassen.
- (5) Das Stellen des Zugs vor dem Einfahrtsignal unterbleibt,
a) wenn der Zug von einer rückgelegenen Betriebsstelle durch Vorsichtsbefehl unterrichtet worden ist und die Aushändigung an den Zug durch Telegramm bestätigt ist.
b) wenn der Zug durch ein mehrflügeliges Hauptsignal in Verbindung mit einem Vorsignal mit Zusatzflügel unterrichtet werden kann und der Zug das Vorsignal noch nicht erreicht hat,
c) wenn die tatsächliche Geschwindigkeit aus örtlichen Gründen 60 km/h oder weniger beträgt und alle zum mehrflügeligen Hauptsignal gehörigen Fahrstraßen Geschwindigkeiten von 60 km/h zulassen.

Die Bahnhöfe und Einfahrten zu c) und d) werden im AzFV, die Einfahrten außerdem im Merkbuch bekanntgegeben.

§ 28. Abweichen vom Rechtsfahren

- (1) Wenn auf der freien Strecke einer zweigleisigen Bahn eines der beiden Gleise ausnahmsweise gegen die gewöhnliche Fahrrichtung befahren werden muß (§ 20 (2)), wird unterschieden:

"Befahren des falschen Gleises"

und

"Zeitweise eingeleisiger Betrieb".

Das "Befahren des falschen Gleises" kann angeordnet werden:

- a) bei plötzlich eintretender Notwendigkeit durch die Zugmeldestellen,
b) bei planmäßiger Sperrung des einen Gleises für bestimmte Züge an bestimmten Tagen durch das Betriebsamt (betriebsanweisung).

Die Anordnung, auf einem Streckenabschnitt einer zweigleisigen Bahn "zeitweise eingeleisigen Betrieb" einzurichten, ist der Direktion vorbehalten.

- (2) Bei jeder Abweichung vom Rechtsfahren werden die Züge beider Richtungen, auch auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung, so lange angeboten, angenommen, abgeläutet und zurückgemeldet (§ 12 (3)), bis der Regelbetrieb wiederaufgenommen ist. § 14 (6) bis (11) ist zu beachten. Abgemeldet werden die Züge beim Befahren des falschen Gleises stets, bei zeitweise eingeleisigem Betrieb nur dann, wenn die Züge mehr als 10 Minuten vor Plan verkehren (§ 24 (4) B c)) oder, wenn es aus örtlichen Gründen von der Direktion angeordnet ist.

A Befahren des falschen Gleises

- (3) Züge, die das falsche Gleis befahren, dürfen einander nur im Abstand der Zugmeldestellen folgen. Züge, die das richtige Gleis befahren, dürfen einander, wie im Regelbetrieb, im Abstand der Zugfolgestellen folgen.

Für Züge, die das Gleis in der gewöhnlichen Richtung befahren, werden die Signale und der Streckenblock wie gewöhnlich bedient; für Züge, die das falsche Gleis befahren, werden die Signale und der Streckenblock nicht bedient.

(4) Die Zugmeldestelle, die einen oder mehrere Züge auf das falsche Gleis übergehen lassen muß, hat sich hierüber mit den beteiligten Zugmeldestellen zu verständigen.

Die Züge, die das richtige Gleis befahren, werden in der gewöhnlichen Form angeboten und angenommen.

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

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

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 12 auf falschem Gleis ag? Müller".

Sind vor einem in das falsche Gleis abzulassenden Zug ein oder mehrere Züge der Gegenrichtung gefahren und befinden sich zwischen den Zugmeldestellen Blockstellen, so ist ohne Rücksicht auf die seitdem verflossene Zeit der erste Zug anzubieten in der Form:

"Zug (Nummer) der zuletzt abgelassenen Gegenzugs hier, wird Zug (Nummer des Zugs) auf falschem Gleis angenommen? (Name des Fahrdienstleiters)",

in telegraphischer Form z.B.:

"Z 11 hier, Z 12 auf falschem Gleis ag? Müller".

Ein solcher Zug darf nur angenommen werden, wenn das anbietende Telegramm in der vorgeschriebenen Form abgefaßt ist und die Nummer des *zuletzt abgelassenen* Gegenzugs enthält.

Die Annahme erfolgt durch die Antwort:

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

in telegraphischer Abkürzung z.B.:

"Z 12 auf falschem Gleis ja Schulze".

Bei Annahmeverweigerung ist nach § 13 (9) zu verfahren, das Annahmetelegramm lautet dann also z.B.:

"Jetzt Zug 12 auf falschem Gleis ja Schulze".

In die Zugmeldebücher werden auf der Seite, die für die Züge der Gegenrichtung bestimmt ist, nur die Annahmetelegramme in der telegraphischen Form quer über den Spaltenbau, ferner die Zeit der Annahme und die Zeit des Abmeldens eingetragen, die Zeit der Annahme von der anbietenden Stelle in Spalte 2, von der annehmenden Stelle in Spalte 6, die Zeit des Abmeldens von der Abfahrstelle in Spalte 3 mit dem Zusatz "Abg" (Abgabe), von der Ankunftsstelle in Spalte 8 mit dem Zusatz "Eing" (Eingang), Dagegen ist das Abläuten auf der der Fahrtrichtung entsprechenden Seite einzutragen.

Die Meldung sind den dazwischenliegenden Blockstellen bekanntzugeben.

Das in § 13 (8) zugelassene *bedingte* Anbieten und Annahmen bei spitzer Kreuzung ist beim Befahren des falschen Gleises *nicht* zulässig.

(5) Züge, die das falsche Gleis befahren, werden von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle zurückgemeldet in der Form:

"Z (Nummer) hier (Name des Fahrdienstleiters)".

Die Blockstellen zwischen den beiden Zugmeldestellen lesen die Rückmeldung mit oder werden durch Fernspruch benachrichtigt.

Die Rückmeldung wird in der telegraphischen Form, wie unter (4) drittletzter Absatz angegeben, auf der für die Züge der Gegenrichtung bestimmten Seite des Zugmeldebuchs quer über den Spaltenbau eingetragen, die Zeit der Rückmeldung von der abgebenden Stelle in Spalte 9 mit dem Zusatz "Abg" (Abgabe), von der empfangenden in Spalte 4 mit dem Zusatz 4 mit dem Zusatz "Eing" (Eingang).

Züge die das richtige Gleis befahren, werden von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle zurückgemeldet.

(6) Der Auftrag, das falsche Gleis zu befahren, wird dem Zug durch Befehl B a erteilt, und zwar *nur* für die Fahrt bis zum benachbarten Bahnhof. Abweichungen hiervon kann die Direktion zulassen, wenn örtliche Verhältnisse oder Betriebsrücksichten dazu zwingen.

(7) Die Weisung zur Ausfahrt wird durch Befehl b c erteilt. Er muß auch die Halt zeigenden Hauptsignale angeben, wo der Zug bei der Ausfahrt vorbeifahren darf. Der Abfahrtauftrag wird besonders erteilt.

Die Signale der freien Strecke gelten nicht für die Fahrt auf falschem Gleis. Der Zug muß aber halten

- a) am Standort der Signale des Nachbargleises vor Gefahrstellen im befahrenen Gleis,
- b) vor anderen Gefahrpunkten im befahrenen Gleis (9),
- c) am Standort des Einfahrsignals (6).

Die Signale sind im Befehl B d, die anderen Gefahrpunkte (9) mit der Anordnung des Betriebsamts im Befehl B e anzugeben. Den Auftrag zur Weiterfahrt und Einfahrt erteilt der örtliche Fahrdienstleiter durch Befehl A c. Der Befehl darf auch durch Zugbeamte nach § 22 (25) ausgestellt werden. Für zurückkehrende Schiebelokomotiven und zurückkehrende Sperrfahrten vgl. § 29 (2) und (11), 31 (6) und (7) und 53 (15).

(8) Langsamfahrstrecken müssen dem auf falschem Gleis fahrenden Zug durch Vorsichtsbefehl angekündigt werden, nötigenfalls mit dem Zusatz, daß für die Fahrtrichtung des Zugs die Langsamfahrseiche fehlt.

(9) Das Betriebsamt hat im *voraus* Anordnungen zu treffen, um Gefahrpunkte im falsch zu befahrenden Gleis zu sichern, wie bewegliche Brücken und Weichen auf freier Strecke, auch Weichen, die *vor* dem Standort des Einfahrsignals liegen. Ferner sind besondere Anordnungen zu treffen, wenn das Einfahrsignal vom falschen Gleis aus nicht sicher erkannt werden kann. Diese Anordnungen und ausgefüllte Muster für die schriftlichen Befehle B sind in das Merkbuch aufzunehmen.

(10) Bevor das falsche Gleis befahren wird, sind die beteiligten Bahnhof- und Streckenbediensteten zu verständigen. Kann dies nicht geschehen, so ist der erste, das falsche Gleis befahrende Zug durch Vorsichtsbefehl anzuweisen, so langsam zu fahren, daß die Schrankenwärter unterrichtet und die etwa im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Bediensteten gewarnt werden können (siehe auch § 24 (15)). Auf elektrisch betriebenen Strecken sind auch die beteiligten Bahnunterwerke vorher zu verständigen.

Züge, die das falsche Gleis befahren, haben die Falschfahrtsignale zu führen.

Diese Signale sind in der Regel auf dem bahnhof zu beseitigen, wo der Zug vom falschen auf das richtige Gleis übergeleitet wird. Bei Zügen, die diesen Bahnhof planmäßig durchfahren, sind sie während des Haltens am Standort des Einfahrsignals abzunehmen.

(11) Die bei der Fahrt eines Zugs auf falschem Gleis beteiligten Zugmeldestellen haben am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktasten oder Stellwerkhebeln ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Gleis besetzt

und zwar die annehmende Stelle sofort nach der Annahme, die anbietende Stelle sofort nach der Abfahrt des Zugs. Das Schild ist zu entfernen, sobald der Zug angekommen oder die Rückmeldung eingetroffen ist.

(12) Nach Beendigung der Störung hat die Stelle, die Züge auf dem falschen Gleis abgelassen hat, die Wiederaufnahme des Regelbetriebs anzuordnen. Wo Streckenblockeinrichtung vorhanden, unterbleibt nach Wiederaufnahme des Regelbetriebs das Rückmelden für das einzelne Gleis erst dann wieder, wenn ein Zug dieses Gleis mit ordnungsmäßiger Blockbedienung zwischen den beteiligten Blockendstellen befahren hat.

B Zeitweise eingleisiger Betrieb

(13) Bei zeitweise eingleisigem Betrieb ist in der Betriebsanweisung unter anderem zu bestimmen, inwieweit die zum gesperrten Gleis gehörigen Signale während des eingleisigen Betriebs gültig sind.

Die Sicherungsanlagen sind den Forderungen des eingleisigen Betriebs anzupassen.

(14) Während der Dauer des eingleisigen Betriebs ist auf den davon berührten Zugfolgestellen das Zugmeldebuch für eingleisige Strecken (Anlage 9) zu führen.

(15) Für Züge, die das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren, werden die Ausfahr-, Block- und Einfahrsignale bedient, wenn sie für den zeitweise eingleisigen Betrieb für gültig erklärt sind (13). Der Streckenblock wird nur bedient, wenn er hierfür besonders eingerichtet ist. Die Züge beider Fahrrichtungen dürfen dann im Abstand der Zugfolgestellen verkehren.

§ 29. Verwendung von Schiebelokomotiven

(1) Eine Schiebelokomotive, die auf demselben Gleis zurückkehren soll, kann den Zug auf der freien Strecke verlassen. Soll eine Schiebelokomotive dem Zug nach Beendigung des Nachschiebens folgen, so darf sie ihn nur auf einem Bahnhof (§ 3 (3)) verlassen. Die Weiterfahrt ist als besondere Zugfahrt zu behandeln.

(2) Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke aus zurückkehren sollen, erhalten für das Nachschieben auf die freie Strecke und für die Rückfahrt schriftlichen Befehl, und zwar

- auf eingleisigen Strecken Befehl A d.
- auf zweigleisigen Strecken der Befehl B b.

Wo das Nachschieben regelmäßig geschieht oder durch Dienstplan festgelegt ist, kann auf Anordnung des Betriebsamts die Ausstellung des Befehls unterbleiben.

(3) Bei Verwendung von Schiebelokomotiven, die bis zu einem Bahnhof am Zug bleiben, ist in jedem Falle Rückmeldung anzuwenden, auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung neben der Blockbedienung ((11), siehe auch § 14 (5) b) und (6)). Ist kein Telegraph vorhanden, so wird der Fernsprecher benutzt.

(4) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden (BO § 67 (5)) an alle *Zugfolgestellen*, die von der Lokomotive berührt werden, und, wenn die Lokomotive von der freien Strecke aus zurückfährt, auch noch an die nächste vorgelegene, als Blockendstelle eingerichtete *Zugmeldestelle* und die etwa dazwischengelegenen Blockstellen. Das Vormelden an die Zugmeldestellen wird bei eingleisigem Betrieb mit dem Anbieten, bei zweigleisigen mit dem Abmelden verbunden. Die Blockstellen sind entweder zum Mitlesen der Telegramme aufzufordern oder sonst zu benachrichtigen.

Wenn ausnahmsweise nachgeschoben wird oder das Nachschieben ausnahmsweise unterbleibt, sind die beteiligten Bahnhofsbediensteten insbesondere die den Streckenblock bedienenden, die Block- und Schrankenwärter und die an den Streckenfernsprecher angeschlossenen Rotten (§ 24 (15)) rechtzeitig zu unterweisen.

(5) Wenn die Lokomotive mit dem Zug bis zu einem Bahnhof fährt oder wenn ein für allemal festgesetzt ist, daß sie von der freien Strecke aus zurückfährt, erhält die Meldung beim Anbieten, Annahmen und Abmelden hinter der Zugnummer den Zusatz in telegraphischer Form:

"mit Schlz".

Wird dem Zug eine Schiebelokomotive beigegeben und soll sie von der freien Strecke zurückkehren, ohne daß es ein für allemal festgesetzt ist, so erhalten diese Meldungen hinter der Zugnummer den Zusatz in telegraphischer Form:

"mit Schlz, die von (Ort, wo die Lokomotive den Zug verläßt) zurückfährt".

(6) Die Rückmeldung eines mit Schiebelokomotive eingetroffenen Zugs erhält hinter der Zugnummer den Zusatz:

"mit Schlz".

(7) Fährt die Schiebelokomotive von einem Punkt der freien Strecke zurück, so wird sie von dem ersten auf der Rückfahrt erreichten Bahnhof an die erste vom Zug ohne Schiebelokomotive erreichte, als Blockstelle eingerichtete Zugmeldestelle gemeldet mit den Worten in telegraphischer Form:

"Schlz von Z (Nummer) hier".

Wegen der Rückmeldung der Zug siehe (11).

(8) Die Zusätze nach (5) und (6) sind im Zugmeldebuch unter den Zeiteinträgen in der folgenden Zeile einzutragen. Im Falle (7) ist die Zeit der Rückmeldung einzutragen

im Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken

bei Schiebelokomotiven auf dem richtigen Gleis: von der ersten Zugmeldestelle in Spalte 9 mit dem Zusatz "Abg", von der andern in Spalte 4 mit dem Zusatz "Eing";

bei Schiebelokomotiven auf dem falschen Gleis: von der ersten Zugmeldestelle in Spalte 4, von der andern in Spalte 9, ohne Zusätze;

im Zugmeldebuch für eingleisige Strecken in Spalte 6

bei Schiebelokomotiven der Spalte 1 mit dem Zusatz "Eing",
bei Schiebelokomotiven der Spalte 2 mit dem Zusatz "Abg".

Die Meldung selbst ist daneben in Spalte "Bemerkungen" einzutragen.

(9) In dem in (7) erwähnten Fall haben die beteiligten Zugmeldestellen und die zwischengelegenen Zugfolgestellen am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktafeln oder Stellwerkhebeln ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Gleis besetzt

Das Schild ist anzubringen auf der Ausgangs-Zugmeldestelle nach Ausfahrt, auf den zwischengelegenen Zugfolgestellen nach Durchfahrt des Zugs mit Schiebelokomotive und auf der nächsten vorgelegenen Zugmeldestelle, sobald die Meldung nach (5) eingeht. Es ist zu beseitigen, nachdem die Rückmeldung nach (7) abgegeben oder eingegangen ist.

(10) Auf Strecken, wo in der Regel all Züge nachgeschoben werden, kann die Direktion für die Meldungen (4) abweichende Bestimmungen treffen.

(11) Bleibt die Schiebelokomotive bis zu einem Bahnhof am Zug, so werden die Signale und der Streckenblock wie bei einem Zug ohne Schiebelokomotive bedient; daneben wird der Zug zurückgemeldet (3).

Kehrt die Schiebelokomotive von einem Punkt der freien Strecke aus zurück, so wird nach der Ausfahrt des Zugs mit der Schiebelokomotive das Ausfahrsignal des letzten Bahnhofs auf Halt zurückgestellt und der Streckenblock bedient. Auf den vom Zug mit oder ohne Schiebelokomotive berührten

Blockstellen und Abzweigstellen und auf der ersten vom Zug ohne Schiebelokomotive erreichten, als Blockendstelle eingerichteten Zugmeldestelle werden die Signale auf Halt zurückgelegt, der Streckenblock aber zunächst nicht bedient. Diese Stellen melden den Zug zunächst nicht zurück. Sind die Blockstellen durch Telegraph verbunden, so lesen sie die Meldung der zurückgekehrten Schiebelokomotive (7) mit; andernfalls werden sie durch Fernsprecher benachrichtigt. Als dann wird die Rückmeldung (Rückblockung) für den Zug nachgeholt. Auf eingleisigen Strecken mit Streckenblockeinrichtung darf für zurückkehrende Schiebelokomotiven das Einfahrsignal nur bedient werden, wenn die Bedienung des Signals im Merkbuch vorgeschrieben ist. Wegen der Einfahrt in den Bahnhof bei der Rückfahrt siehe auch § 53 (15).

§ 30. Sperrung von Gleisen der freien Strecke

(1) Zu unterscheiden ist zwischen der planmäßigen und der unvorhergesehenen Sperrung.

(2) Ein Gleis der freien Strecke wird planmäßig gesperrt auf Anordnung des Betriebsamts oder der Direktion: zur Ausführung von Bauarbeiten und zum Einlassen von Zügen als "Sperrfahrten" nach § 31 und von Fahrzeugen nach § 76 und für Fahrten mit Lademaßüberschreitung im Nachbargleis. Anordnungen zur Durchführung und Sicherheit des Betriebs während der Sperrung sind nach (4) bis (12) zu treffen und schriftlich bekanntzugeben (Merkbuch, Betra, Fahrplananordnung).

(3) Eine unvorhergesehene Sperrung wird nötig bei Unfällen und Betriebsstörungen. In diesem Falle verfahren die Betriebstellen ohne weitere Anweisung nach (4) bis (12).

(4) Die Sperrung eines Gleises spricht nur eine der Zugmeldestellen aus, die das gesperrte Gleis begrenzen, und zwar:

- a) bei planmäßiger Sperrung die in der schriftlichen Anordnung bestimmte Zugmeldestelle,
- b) bei unvorhergesehener Sperrung die vom Betriebsamt in den Merkbüchern im voraus ein für allemal bestimmte Zugmeldestelle.

Abzweigstellen sind nur in Ausnahmestellen als zuständige Zugmeldestelle zu bestimmen.

(5) Die für die Sperrung zuständige Zugmeldestelle holt die Zustimmung der anderen und der etwa dazwischengelegenen Abzweigstelle ein mit der Frage:

"Kann Gleis von nach gesperrt werden? (Name des Fahrdienstleiters)".

Die Zustimmung wird erteilt durch die Antwort:

"Ja, mit Sperrung des Gleises vom nach einverstanden (Name des Fahrdienstleiters)".

Eine Zeitangabe hinter "nach" in der Form "ab (Stunde und Minute)" oder "nach Durchfahrt Z" oder dergleichen wird nur, wenn erforderlich, zugefügt.

Bei Zustimmungsverweigerung ist sinngemäß nach § 13 (9) zu verfahren.

Die Zustimmung braucht nicht eingeholt zu werden, wenn ein Zug auf dem Gleis wegen eines Unfalls oder sonstigen Hindernisses nicht von der einen bis zur anderen Zugmeldestelle *durchfahren* kann.

Wenn bei Zusammenlaufenden Strecken die Gemeinschaftsstrecke zu sperren ist, so ist auch die Zustimmung der nächste Zugmeldestelle der Abzweigstelle einzuholen.

(6) Nach Zustimmung sperrt die zuständige Zugmeldestelle das Gleis durch die Meldung:

"Gleis von nach gesperrt (Name des Fahrdienstleiters)".

Die Meldung ist an die beteiligten Zugmelde- und Blockstellen zu richten.

(7) Jede Betriebstelle, die Kenntnis von einer drohenden Gefahr erhält, gibt an alle dem unbefahrten Streckenabschnitt benachbarten Schrankenposten, Zugfolge- und Zugmeldestellen die Meldung:

"Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!"

Alle Betriebstellen, die diese Nachricht oder sonst Kenntnis von einer drohenden Gefahr erhalten, halten Züge an und geben womöglich Gefahrsignal. Bis zum Eingang genauer Nachrichten sind auf Zwei- und mehrgleisigen Strecken alle Gleise durch Haupt- oder Schutzhaltssignale abzuriegeln. Wenn die Stellen für die Anordnung der Sperrung des Gleises nach (6) nicht zuständig sind, benachrichtigen sie sofort die zuständige Zugmeldestelle.

(8) Die Zugmeldestelle, die die Sperrung des Gleises ausgesprochen hat, hebt sie auch wieder auf. Sie darf es erst, nachdem im Zugmeldebuch eingetragen sind:

- a) die Rückkehr oder Ankunft aller von beiden Seiten in das gesperrte Gleis abgelassenen Sperrfahrten und Kleinwagenfahrten und etwa liegengeliebener Züge oder Zugteile,
- b) - wenn Bauarbeiten ausgeführt worden sind - auch die Meldung des zuständigen Beamten über die Befahrbarkeit und das Freisein des Gleises.

Die Meldung lautet:

"Sperrung des Gleises von nach aufgehoben (Name des Fahrdienstleiters)".

(9) Für die im Wortlaut angegebenen Meldungen nach (6) und (8) ist der Telegraph zu benutzen. Die Meldungen sind von der abgebenden und der empfangenden Stelle vollständig auf dem Papierstreifen aufzunehmen.

(10) Die beteiligten Bediensteten des Bahnhofs und der Strecke einschließlich der Stopfmaschinen- und Tunnelrotten (§ 24 (15)) werden von der Gleissperrung und ihrer Aufhebung benachrichtigt. Die Fernsprüche sind in das Zugmeldebuch nach dem Muster der Anlagen 9 bis 12 einzutragen, wo kein Zugmeldebuch geführt wird, im Wortlaut in das Fernsprechbuch.

(11) In die Zugmeldebücher ist einzutragen die Sperrung (6) und ihre Aufhebung (8) von den beteiligten Zugmelde- und Blockstellen nach dem Muster der Anlagen 9 bis 12.

Die Stellen, die keine Zugmeldebücher führen, tragen die Meldungen im Wortlaut in die Fernsprechbücher ein.

Die Fernsprüche nach (5) werden nicht eingetragen.

(12) Während der Gleissperrung bringe die Zugmelde- und Blockstellen am Telegraph oder Fernschreiber und an den betreffenden Blocktasten oder Stellwerkhebeln das Schild an

Gleis gesperrt

(13) Können Gleise der freien Strecke wegen Störung der Stromzuführung von elektrischen Treibfahrzeugen nicht befahren werden, so gelten die Bestimmungen dieses Paragraphen nicht. Statt des Schildes "Gleis gesperrt" ist das Schild anzubringen

**Gleis für Fahrzeuge
mit Stromzuführung
nicht befahrbar**

Die Störung ist im Zugmeldebuch zu vermerken.

§ 31. Sperrfahrten

(1) Übergabe-, Arbeits-, Hilfs- und andere Züge, die in ein Gleis eingelassen werden, das für den Zugverkehr gesperrt ist (siehe § 30 (2) und (3)) sind Sperrfahrten. Sie gelten als Züge (§ 5).
Das gesperrte Gleis einer zweigleisigen Strecke kann von Sperrfahrten in der gewöhnlichen Richtung oder gegen sie befahren werden. In diesem Sinne wird das gesperrte Gleis als richtiges oder falsches bezeichnet.

(2) Die Sperrfahrten können

- a) nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und auf demselben Gleis zurückkehren oder
- b) von einer Zugmeldestelle bis zur nächsten mit Zwischenhalt auf freier Strecke verkehren.

In denselben Streckenabschnitt können mehrere Sperrfahrten abgelaassen werden.

(3) Jede Sperrfahrt ist mit der Nummer zu bezeichnen, die sie als Übergabezug, Arbeitszug usw. besitzt, z.B. Sperrfahrt 16 025. Züge, die keine Nummer führen, sind von der zuständigen Zugmeldestelle fortlaufend, während jeder Sperrung mit 1 beginnen, zu nummern ohne Rücksicht darauf, welche von beiden Zugmeldestellen sie abläßt, z.B. Sperrfahrt 1, Sperrfahrt 2 usw.

In den Meldungen und Zugmeldebüchern, in den Befehlen A und Vorsichtsbefehlen sind die Sperrfahrten stets als solche zu bezeichnen, z.B. Sperrfahrt 16 025 oder Sperrfahrt 1.

(4) Keine Sperrfahrt darf abgelaassen werden, ohne Zustimmung der Zugmeldestelle, die das Gleis gesperrt hat. (§ 30 (6)).

(5) Die Zugmeldestelle, die eine Sperrfahrt ablassen will, hat die Stellen der freien Strecke, die die Sperrfahrt berührt, die Rotten (§ 24 (15)) und die beteiligten Bediensteten der eigenen Stelle und das Zugpersonal der Sperrfahrten zu benachrichtigen über die Zeit der Abfahrt, über die Stelle, wo die Hinfahrt endet, über Rückkehr (oder Ankunft) und dergleichen, wenn sie nicht schon durch schriftliche Anordnungen unterwiesen sind. Der Fernspruch ist im Zugmeldebuch zu vermerken, wo keins geführt wird, im Wortlaut im Fernsprechbuch.

(6) Im Kopf des für die Sperrfahrt, mit Ausnahme der Kleinwagenfahrten, zu führenden Fahrtberichts ist die Sperrfahrt als solche zu bezeichnen. Für eine Sperrfahrt, für die das Zugpersonal keinen schriftlichen Fahrplan hat, in dem die Fahrt als Sperrfahrt bezeichnet ist, wird der Auftrag zur Ausführung der Sperrfahrt durch den Aufsichtsbeamten in den Fahrtbericht eingetragen und von ihm unterschrieben.

Er vermerkt zu diesem Zweck:

- a) im Kopf die Nummer der Sperrfahrt,
- b) über die Spalten 1-11 hinweg den Anlaß, die Stelle, bis wohin die Sperrfahrt fahren soll, und die Zeit der Rück- oder Weiterfahrt.

Wegen des Abfahrtauftrag siehe (14):

(7) Die für Züge bestimmten Signale und Kennzeichen gelten auch für die Sperrfahrten.

Auf Strecken *ohne Streckenblockung* werden die Signale wie sonst bedient, vgl. jedoch Falschfahrten § 28.

Auf Strecken *mit Streckenblockung* wird wie folgt verfahren:

Auf zweigleisiger Strecke

- a) Sperrfahrten, die auf dem richtigen Gleis beginnen und auf dem falschen zurückkehren, erhalten Befehl B b und außerdem vor der Abfahrt schon durch Befehl B d Weisungen für die Rückfahrt. Das Ausfahrtsignal wird nicht bedient; Vorbeifahrt auf Befehl B c. Wenn die Sperrfahrt über eine Block- oder Abzweigstelle hinausgeht, werden auch deren Signale nicht bedient; Vorbeifahrt auf Befehl A b. Wegen Einfahrt in den Bahnhof bei der Rückfahrt siehe § 53 (15).
- b) Sperrfahrten, die auf dem falschen Gleis beginnen und auf dem richtigen zurückkehren, erhalten Befehl B b, Weisung zur Ausfahrt durch Befehl B c und gegebenenfalls noch Weisungen durch Befehl B d. Bei der Rückfahrt werden die Signale auf freier Strecke und das Einfahrtsignal nicht bedient; Vorbeifahrt auf Befehl A b.
- c) Für Sperrfahrten, die auf dem *richtigen* Gleis von einem Bahnhof bis zum nächsten verkehren, werden die Signale wie gewöhnlich bedient.
- d) Für Sperrfahrten, die auf dem *falschen* Gleis von einem Bahnhof bis zum nächsten durchfahren, gelten die Bestimmungen des § 28 (7).

Auf eingleisiger Strecke

- e) Für Sperrfahrten auf eingleisiger Strecke, die nach dem Ausgangsbahnhof zurückkehren, wird bei der Ausfahrt das Ausfahrtsignal, bei der Rückkehr das Einfahrtsignal nicht bedient; wenn sie über eine Block- oder Abzweigstelle hinausfahren, werden auch deren Signale weder auf der Hinfahrt noch auf der Rückfahrt bedient; Vorbeifahrt auf Befehl A b.
- f) Für Sperrfahrten, die von einem Bahnhof bis zum nächsten verkehren, werden die Signale wie gewöhnlich bedient.

(8) Der Streckenblock wird bedient, wenn die Sperrfahrten nach (7) c) und f) durchgeführt werden.

(9) Die Sperrfahrten sind, wo die Signale nicht zu bedienen sind, nach § 22 (8) und (9) zu sichern.

(10) Sperrfahrten werden nur dann abgeläutet, wenn es besonders angeordnet ist. Das Abläuten ist von der abgebenden Stelle unter Angabe der Zeit in die Spalte "Bemerkungen" des Zugmeldebuchs einzutragen.

(11) Die Abfahrt jeder Sperrfahrt ist den beteiligten Zugmeldestellen und Blockstellen zu melden in der Form:

"Sperrfahrt (Nr) in (Zugmeldestelle) ab (Zeit in Minuten) (Name des Fahrdienstleiters)".

(12) Für die im Wortlaut angegebenen Meldungen (11) und (18) sind die in § 11 (2), (6) und (8) gegebenen Vorschriften über die Benutzung des Telegraphen oder Fernsprechers anzuwenden.

(13) Sperrfahrten erhalten Vorsichtsbefehl,

- a) wenn auch Züge ihn erhalten sollen,
- b) wenn das Zugpersonal keinen Fahrplan hat,
- c) wenn in dem gesperrten Gleis eine unbefahrte Stelle vorhanden ist, sich Fahrzeuge befinden oder bereits eine oder mehrere Sperr- oder Kleinwagenfahrten in das gesperrte Gleis eingelassen worden sind.

(14) Keine Sperrfahrt darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten abfahren. Es gilt § 24 (7). Durch das Stellen des Ausfahrtsignals auf Fahrt (§ 24 (14)) darf der Auftrag zur Abfahrt *nicht* gegeben werden.

(15) Bei der Abfahrt einer jeden Sperrfahrt haben die Zugmeldestellen, die das gesperrte Gleis begrenzen, auf das Gleissperrschild (§ 30 (12)) je ein Schild zu hängen

Sperrfahrt

Das einzelne Schild ist zu entfernen, sobald die betreffende Sperrfahrt beendet ist (18).

(16) Der Zugführer hat den Fahrdienstleiter der Abfahrtsstelle von der Rückfahrt zu benachrichtigen, wenn bei dem Halteplatz oder unterwegs während der Rückfahrt eine Verständigungsmöglichkeit besteht. Der Fahrdienstleiter hat die Beteiligten von der Rückfahrt nur dann nochmals zu benachrichtigen, wenn gegen die Unterweisung vor der Hinfahrt (5) wesentliche Änderungen eingetreten sind.

(17) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h, wenn in dem gesperrten Gleisabschnitt bereits Fahrzeuge oder eine Sperrfahrt sind 25 km/h.

(18) Der Zugführer meldet die Rückkehr oder bei Weiterfahrt zur nächsten Zugmeldestelle die Ankunft aller Fahrzeuge dem Fahrdienstleiter. Dieser gibt die Beendigung der Sperrfahrt den beteiligten Zugmeldestellen in der folgenden Form bekannt:

"Sperrfahrt (Nr) in (Zugmeldestelle) beendet. Gleis bleibt gesperrt (Name des Fahrdienstleiters)".

Mit dieser Meldung kann auch die Meldung über Aufhebung der Sperrung (§ 30 (8)) verbunden werden.

Die Blockstellen lesen mit oder werden fernmündlich benachrichtigt.

Die beteiligten Bahnhofbediensteten sind zu benachrichtigen.

(19) In die Zugmeldebücher sind einzutragen:

die Meldung der Abfahrt (11) und
die Beendigung der Sperrfahrt (Rückkehr oder Ankunft) (18).

Art der Eintragungen siehe Anlagen 9 bis 12.

(20) Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist eine haltende Sperrfahrt durch Aufstellen eines roten Lichts mindestens 50 m vor und hinter jeder Sperrfahrt zu schützen.

(21) Anordnungen aus örtlichen Gründen und für Sperrfahrten auf falschem Gleis (§ 28 (9)) trifft das Betriebsamt im voraus.

(22) Für Fahrten zur Bedienung von Anschlüssen gibt die Direktion die erforderlichen Bestimmungen. Sie kann bei besonders einfachen Verhältnissen auch Erleichterungen zulassen, z.B. Fortfall der schriftlichen Befehle.

(23) Eine Kleinwagenfahrt in ein gesperrtes Gleis ist als "Sperrfahrt KI (Nr)" zu bezeichnen und als solche zu melden ((11) und (18)) und in das Zugmeldebuch einzutragen (19). Im Abschnitt B der Fahrtanweisung ist zu vermerken: "Sperrfahrt KI (Nr)". Im übrigen gilt der 7. Abschnitt.

§ 32. Fehlen der Signale am Zug

(1) Wird ein *unvollständiges* Schlußsignal bemerkt, so ist dies bis zum nächsten Haltbahnhof des Zugs vorzumelden.

(2) Wird einem Bahnhof gemeldet, daß bei einem auf dem richtigen Gleis fahrenden Zug beide Lokomotivlaternen erloschen sind oder bei einem das falsche Gleis befahrenden, *aber angekündigten* Zug nur die weiße brennt, so ist der Zug zu stellen und das Anzünden der Laternen zu veranlassen.

(3) Fährt ein Zug ohne Schlußsignal an einem Block-, Einfahrt- oder Ausfahrtsignal vorüber oder hat der das Signal bedienende Beamte das Schlußsignal nicht sicher erkannt, so muß zunächst eine Zugtrennung vermutet werden; es darf deshalb nichts vorgenommen werden, was einem nachfolgenden Zug oder einem Gegenzug die Fahrt auf demselben Gleis ermöglichen würde.

(4) Fährt ein Zug ohne Schlußsignal an einem Blocksignal vorüber, so darf der Wärter den Signalhebel nicht zurücklegen und den Zug nicht zurückmelden, auch nicht zurückblocken.

(5) Er meldet an den *rückgelegenen* Bahnhof und die etwa dazwischenliegenden Zugfolgestellen sofort in telegraphischer Form:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal, haltet Züge zurück"

und *gleich darauf* an den *vorgelegenen* Bahnhof und die etwa dazwischenliegenden Zugfolgestellen:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal".

(6) Das Blocksignal darf erst auf Halt gestellt und der Zug erst zurückgemeldet werden, wenn der vorgelegene Bahnhof dem Wärter mitgeteilt hat:

"Z (Nummer) vollständig hier, Gleis geräumt".

(7) Das Verfahren auf Abzweigstellen richtet sich im allgemeinen nach (4) bis (6). Abweichungen sind in die Anweisungen örtlicher Art (§ 7 (8)) aufzunehmen.

(8) Ist ein Zug ohne Schlußsignal am *Einfahrtsignal* vorübergefahren, so darf der das Signal bedienende Beamte den Signalhebel nicht zurücklegen. Er meldet dem Fahrdienstleiter sofort:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal, Block nicht bedient".

Der Zug darf nicht zurückgemeldet werden.

Muß der Wärter aber den Signalhebel zurücklegen, um Weichen umzustellen, so hat er die Genehmigung des Fahrdienstleiters zum Zurücklegen des Signalhebels und erforderlichenfalls zum Auflösen der Fahrstraße einzuholen. Nur bei Gefahr im Verzug darf er es selbständig tun, muß es aber nachträglich dem Fahrdienstleiter melden. Der Zug darf nicht zurückgemeldet oder zurückgeblockt werden. Am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktasten oder Stellwerkshebeln sind Sperrschilder (Sperrkeile) anzubringen.

(9) Ist ein Zug ohne Schlußsignal am *Ausfahrtsignal* vorübergefahren, so ist das Signal sofort auf Halt zu stellen; bei Streckenblockung darf aber das Anfangsfeld nicht bedient werden. Am Signalhebel und Anfangsfeld sind Sperrschilder (Sperrkeile) anzubringen. Der Wärter meldet sofort dem Fahrdienstleiter:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal, Block nicht bedient".

(10) Der Fahrdienstleiter, dem ein *einfahrender* Zug ohne Schlußsignal gemeldet wird, meldet sofort, wenn diese Meldung nicht schon von einer rückgelegenen Zugfolgestelle bekannt ist, an den *rückgelegenen* Bahnhof und die etwa dazwischenliegenden Zugfolgestellen:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal, haltet Züge zurück".

(11) Der Fahrdienstleiter, dem ein *ausfahrender* Zug ohne Schlußsignal gemeldet wird, meldet sofort

a) an den *rückgelegenen* Bahnhof und die etwa dazwischengelegenen Zugfolgestellen:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal, haltet Züge zurück";

b) an den *vorgelegenen* Bahnhof und die etwa dazwischengelegenen Zugfolgestellen:

"Z (Nummer) ohne Schlußsignal".

Wenn auf dem Bahnhof der Sachverhalt sofort einwandfrei geklärt werden kann und feststeht, daß der Zug bei der Einfahrt das Schlußsignal getragen hat, unterbleibt die Meldung zu a).

(12) Wird von dem Bahnhof, dem ein Zug ohne Schlußsignal gemeldet ist, festgestellt, daß der Zug vollständig ist und nur das Schlußsignal gefehlt hat, so ist das Schlußsignal anzubringen und durch den Fahrdienstleiter an den rückgelegenen Bahnhof und die etwa dazwischenliegenden Zugfolgestellen zu melden:

"Z (Nummer) vollständig hier, Gleis geräumt".

Hierauf sind auf allen Zugfolgestellen die angebrachten Sperrschilder (Sperrkeile) zu entfernen und Einfahr- und Blocksignale auf Halt zu stellen. Die unterlassenen Rückmeldung (Rückblockung) ist von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle nachzuholen.

(13) Wird dagegen eine *Zugtrennung* festgestellt, so haben die beiden benachbarten Bahnhöfe in gegenseitigem Benehmen für die Räumung des Gleises zu sorgen (Siehe auch § 14 (15) und 61 (18)).

(14) Der die Räumung überwachende Bahnhof gibt die Meldung über die Räumung des Gleises ((6) und (12)) an den beteiligten Bahnhof und die etwa dazwischengelegenen Zugfolgestellen. Die Meldung ist telegraphisch, soweit dies möglich ist, durch Fernsprecher zu geben und in das Zugmeldebuch einzutragen. Wenn die Meldung über die Räumung vom vorgelegenen Bahnhof abgegeben ist, so ist die unterlassenen Rückmeldung (Rückblockung wie in (12) nachzuholen.

(15) Wird das Schlußsignal *nicht mit Sicherheit* erkannt, ist also zweifelhaft, ob der Zug das Schlußsignal getragen hat oder nicht, so ist hinsichtlich *Signalbedienung* und Streckenblockbedienung oder Rückmeldung nach (4) und (7) bis (9) zu verfahren und bei der nächsten *vorgelegenen* Zugfolgestelle nach Mitteilung des Sachverhalts Aufklärung einzuholen, ob der Zug Schlußsignal geführt hat oder nicht. geht die Meldung ein:

"Nein Z (nummer) hat kein Schlußsignal",

so ist sofort nach (4) bis (14) zu verfahren. Lautet die Antwort:

"Ja Z (Nummer) hat Schlußsignal",

so sind die etwa angebrachten Sperrschilder (Sperrkeile) zu entfernen und Signalbedienung sowie Streckenblockbedienung ((4) und (8)) oder Rückmelden nachzuholen.

§ 33. Abwarten von Anschlüssen, Postabfertigung, Verspätungen

(1) Wie lange die zur Beförderung von Reisenden dienenden Züge auf Anschlußzüge und Schiffe zu warten haben und in welchen Fällen verspätete Anschlußzüge nachzuführen sind, ist in den Vorschriften über die Wartezeit der Züge festgesetzt.

(2) In diesen Vorschriften ist auch bestimmt, wann die Züge ausnahmsweise halten sollen, um bei Zugverspätungen Reisenden aufzunehmen oder abzusetzen, und wie zu verfahren ist, wenn Kurswagen den Anschluß nicht erreichen.

(3) Durch die Postabfertigung darf der planmäßige Aufenthalt der zur Beförderung von Reisenden dienenden Züge nicht überschritten werden, soweit nicht die Direktion Ausnahmen zuläßt. Auf Kleinbahnzüge und Postfuhrwerke darf nur gewartet werden, wenn dies besonders angeordnet ist.

(4) Beim Übergang der Reisenden von einem verspäteten Anschlußzug darf durch die Lösung der Fahrkarten oder die Behandlung des Gepäcks der Aufenthalt nicht verlängert werden. Den Reisenden ist in solchem Fall zu gestatten, auf dem nächsten Bahnhof, wo genügend Aufenthalt ist, die Fahrkarten nachzulösen und das Gepäck nachbehandeln zu lassen.

(5) Der Aufenthalt verspäteter Züge auf den Bahnhöfen ist nach Möglichkeit abzukürzen, bei Reisezügen selbst ohne Rücksicht auf den Postdienst und die Verpflegung der Reisenden. Die Dauer des abgekürzten Aufenthalts hat der Aufsichtsbeamte so früh wie möglich den Postbeamten und sogleich nach Ankunft des Zugs dem Zugführer und den Schaffnern mitzuteilen. Wegen des Ausrufens und der Auskunfterteilung an Reisende siehe § 55 (7).

§ 34. Meldung der Zugverspätungen

(1) Soweit es die Direktion nicht anders anordnet, ist bei Zügen mit Beförderung von Reisenden jede Verspätung von mehr als 10 Minuten von der Zugmeldestelle, wo sie erstmals eintritt, allen Bahnhöfen bis zum nächsten Anschlußbahnhof und, soweit erforderlich, auch dem Lokomotivwechselbahnhof zu melden in der Form:

"Z (Nummer) später Min".

Der Anschlußbahnhof, der diese Meldung erhält, gibt sie in gleicher Weise weiter, wenn die Verspätung zur Zeit der planmäßigen Abfahrt immer noch mehr als 10 Minuten beträgt.

(2) Die zur Ab- und Weitergabe verpflichteten Bahnhöfe haben die Verspätungsmeldung frühzeitig, spätestens aber dann zu erstatten, wenn der Zeitpunkt der planmäßigen Abfahrt um mehr als 10 Minuten überschritten ist. Kann zu diesem Zeitpunkt die Dauer der Verspätung auch nicht annähernd geschätzt werden, so wird zunächst eine *vorläufige* Meldung in der Form:

"Z (Nummer) mehr als Min später"

vorausgeschickt und, sobald die genaue Verspätung feststeht, die Meldung nach (1) nachgeholt.

(3) Auf eingleisiger Strecke sind die Verspätungen von Zügen, die den Lauf der Schnell- und Eilzüge beeinflussen können, ohne Rücksicht auf ihre Dauer den beteiligten Bahnhöfen zu melden.

(4) Wenn die gemeldete Verspätung eines Schnell- oder Eilzugs um mehr als 10 Minuten, die eines Personenzugs um mehr als 20 Minuten zu- oder abnimmt, ist dies von der Zugmeldestelle, wo die Änderung eintritt, den folgenden von der Verspätung benachrichtigten Bahnhöfen zu melden.

(5) Wenn Verspätungen sich auf anschließende Züge übertragen, hat der Anschlußbahnhof auch die Bahnhöfe der Anschlußbahnen über die voraussichtliche Verspätung zu verständigen.

(6) Verspätungen der Schnell- und Eilzüge von mehr als 30 Minuten und der Personenzüge von mehr als 60 Minuten sind, soweit nicht anders bestimmt, neben der Meldung nach (1), vom ersten Anschlußbahnhof, dem sie bekannt werden, alsbald in der Form (1) oder (2) an alle folgenden Anschlußbahnhöfe und an dem Zugendbahnhof zu melden. Hat eine solche Verspätung zur Zeit der planmäßigen Abfahrt des Zugs auf einem Anschlußbahnhof um mehr als 10 Minuten zu- oder abgenommen oder beträgt sie zu dieser Zeit weniger als 30 oder 60 Minuten, so teilt der Anschlußbahnhof dies den folgenden Anschlußbahnhöfen und dem Endbahnhof mit.

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

(7) Ein Bahnhof, der bei Verspätung eines Zugs besondere Anordnungen treffen muß, hat sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, rechtzeitig nach dem Lauf des Zugs zu erkundigen.

(8) Die Verspätung eines Zugs *ohne* Beförderung von Reisenden wird, soweit nicht anders bestimmt, nur gemeldet, wenn sie Einfluß auf den Lauf anderer Züge, auf die Weiterverwendung der Lokomotive oder des Zugpersonals hat.

(9) Von der Verspätung eines Zugs, die den Lauf anderer Züge beeinflussen kann, sind Zugführer und Lokomotivführer dieser Züge und, wenn Lokomotivwechsel, Beigabe einer Vorspann- oder Schiebelokomotive oder Anschlüsse in Betracht kommen, auch die dabei beteiligten Lokomotivführer sobald als möglich zu benachrichtigen.

(10) Von der Verspätung und der dadurch etwa veranlaßten Änderung in der Reihenfolge der Züge sind die beteiligten Bahnhofbediensteten zu benachrichtigen. Auch ist, soweit erforderlich, den Post- und Zollstellen und sonst beteiligten Dienststellen davon Kenntnis zu geben und den Reisenden Auskunft zu erteilen (§ 55 (7)).

(11) Verspätungen von 15 Minuten und mehr sind bei Zügen mit Beförderung von Reisenden den Schaltern und den Bahnsteigsperrern mitzuteilen und durch Anschrift an der dafür bestimmten Stelle folgendermaßen bekanntzumachen:

"Der aus Richtung um ... Uhr ... Min fällige Zug wird voraussichtlich ... Minuten später ankommen."

Anzuschreiben ist die Verspätung, die beim Eintreffen des Zugs voraussichtlich noch vorhanden sein wird. Die Anschriften sind gleich nach dem Eintreffen des Zugs zu löschen (EVO § 23 (6)).

Als verspätet bekanntgegebene Züge sind in den Warteräumen auszurufen.

(12) Störungen, die den Lauf der Züge außergewöhnlich verzögern oder dazu nötigen, den Betrieb ganz oder teilweise einzustellen, sind außerdem an alle Stellen zu melden, die bei der Regelung des Dienstes mitzuwirken haben, bei elektrischem Betrieb auch an die Bahnunterwerke.

§ 35. Zugkreuzungen und ihre Verlegung

(1) Unter "Kreuzen" wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betrieb verstanden, Zum Unterschied vom "Begegnen" zweier Züge auf zweigleisiger Strecke (BO § 6 (3)).

Als Kreuzung sind aber auch alle Fälle zu behandeln, wo ein Zug, der in einen eingleisigen Streckenabschnitt einfahren soll, das Eintreffen des Gegenzugs abwarten muß; solche Fälle liegen vor:

auf Zugangsbahnhöfen eingleisiger Strecken,

beim Übergang einer zweigleisigen Strecke in einen eingleisigen (Siehe aber (13)),

auf Abzweigstellen einer eingleisigen Strecke aus einer ein- oder zweigleisigen Strecke.

(2) Eine Planmäßige Kreuzung ist zu verlegen, wenn dadurch

a) verhindert werden kann, daß eine Verspätung sich auf einen entgegenkommenden Zug überträgt, ohne daß der verspätete Zug weiter erheblich aufgehalten wird,

b) erreicht werden kann, daß vorzeitig abgelassenen Güterzüge früher durchgeführt werden (" 24 (4)).

Bei der Erwägung, ob eine Kreuzung verlegt werden soll, ist der Rang der Züge (§ 5 (9)) zu beachten. Bei gleichwertigen Zügen sind die Anschlußverhältnisse maßgebend.

Die für die Kreuzungsverlegung in Betracht kommenden Bahnhöfe sind aus dem Beiblatt zum Bildfahrplan, aus dem Merkbuch (§ 7 (8)) oder aus dem AzFV (§ 90 (4)) zu ersehen.

(3) Für die vorbereitenden Meldungen von Kreuzungsverlegungen darf der Fernsprecher benutzt werden. Diese Fernsprüche brauchen nicht schriftlich niedergelegt werden.

Zu dem in (6) vorgeschriebenen endgültigen Verlegungstelegramm muß der Telegraph benutzt werden. Ist dieser gestört, so darf der Fernsprecher nur verwendet werden, wenn Streckenblockeinrichtung für eingleisigen Betrieb vorhanden ist und nicht gestört ist oder wenn der Zugführer als zeuge zu dem Ferngespräch benutzt werden. zugezogen wird.

(4) Zur Verlegung einer Kreuzung ist die Zugmeldestelle verpflichtet, wo die Kreuzung nach dem Fahrplan stattfinden müßte. Werden in den Fällen zu (1), zweiter Absatz, Kreuzungen erforderlich, so ordnet sie daher, je nach ihrer Lage, der Zugangsbahnhof, der Übergangsbahnhof oder die Abzweigstelle an.

(5) Sobald der zuständigen Stelle der Anlaß zur Verlegung einer Kreuzung bekannt geworden ist, hat sie sich nach dem Lauf beider Züge zu erkundigen. Kann der Zug, der über seine planmäßige Kreuzungsstelle hinausfahren soll, noch die nächste oder eine entferntere geeignete Stelle erreichen, ohne den verspäteten Zug wesentlich aufzuhalten, so veranlaßt die zuständige Stelle die Kreuzungsverlegung dahin nach (6) oder (7).

(6) Beabsichtigt die planmäßige Kreuzungsstelle, eine Kreuzung auf die nächstgelegene geeignete Kreuzungsstelle zu verlegen, so ist diese zu fragen:

"Kann Z (Nummer) mit Z (Nummer) in (Stelle, wohin die Kreuzung verlegt werden soll) kreuzen? (Name des Fahrdienstleiters)".

Die befragte Stelle erklärt ihr Einverständnis durch die Antwort:

"Ja mit Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) einverstanden (Name des Fahrdienstleiters)".

Hierauf ordnet die planmäßige Kreuzungsstelle die Verlegung endgültig an durch das Telegramm:

"Kreuzung von Z (Nummer) mit Z (Nummer) ist nach (neue Kreuzungsstelle, voll ausgeschrieben) verlegt (Name des Fahrdienstleiters)".

Mit der Abnahme dieses Telegramms durch die neue Kreuzungsstelle gilt die Kreuzung als verlegt. Das telegramm geht auch an alle dazwischenliegenden Betriebstellen. An die Blockstellen und Haltepunkte kann es durch Fernsprecher gegeben werden.

Lehnt die befragte Stelle die Kreuzung ab, so lautet die Antwort:

"Nein Kreuzung in (eigene Stelle) nicht möglich (Name der Fahrdienstleiters)".

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

(7) Wird beabsichtigt, die Kreuzung auf eine entferntere Kreuzungsstelle zu verlegen, so sind gleichzeitig mit dieser Stelle alle dazwischengelegenen, zum Kreuzen geeigneten Stellen anzurufen.

Anzufragen ist wie in (6). Kann die befragte Stelle die Kreuzung annehmen, so wird auch im übrigen nach (6) verfahren.

Kann die befragte Stelle die Kreuzung nicht annehmen, so gibt sie die ablehnende Antwort nach (6) an die planmäßige Kreuzungsstelle und die dazwischengelegenen, mitangerufenen Stellen.

Unaufgefordert hat hierauf die der ablehnenden Stelle nächstgelegene, zur kreuzung geeignete Stelle zu erklären, ob sie die Kreuzung annehmen kann oder nicht, indem sie an die planmäßige Kreuzungsstelle und die dazwischenliegenden, mitangerufenen Stellen je nach der Sachlage die Antwort gibt:

"Z (Nummer) kann in (eigene Stelle) mit Z (Nummer) kreuzen (Name des Fahrdienstleiters)"

oder

"Kreuzung auch in (eigene Stelle) nicht möglich (Name des Fahrdienstleiters)".

Das Verfahren ist in der Richtung gegen die planmäßige Kreuzungsstelle fortzusetzen, bis eine der Stellen die Kreuzung angenommen oder auch die letzte sie abgelehnt hat.

Hat eine Stelle die Kreuzung angenommen, so ordnet die planmäßige Kreuzungsstelle die Verlegung nach (6) endgültig an.

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

(8) Wenn infolge vorzeitigen Ablassens eines der kreuzenden Züge nach § 24 (4) B eine Kreuzungsverlegung in Frage kommt, muß zuerst das vorzeitige Ablassen und daneben die Verlegung vereinbart werden.

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

(10) Das Verlegungstelegramm ersetzt nicht das regelmäßige Zugmeldeverfahren.

(11) Vom Verlegen oder vom Ausfall einer Kreuzung sind die beteiligten Bahnhofsbediensteten, Block- und Schrankenwärter zu verständigen. Wenn ein Zug für eine neue oder verlegte Kreuzung außerplanmäßig angehalten werden muß, so ist er nach § 25 (5) und (6) zu verständigen

(12) Wird dem Wärter für einen Zug, der eine Kreuzung abzuwarten hat, vom Fahrdienstleiter der Auftrag zum Stellen des Ausfahrtsignals auf Fahrt (§ 22 (4)) vor Eintreffen des Gegenzugs erteilt, ohne das ihm die Verlegung oder der Ausfall der Kreuzung mitgeteilt ist, so darf er dem Auftrag nicht nachkommen, sondern hat den Fahrdienstleiter an die Kreuzung zu erinnern.

(13) Wenn beim Befahren des falschen Gleises oder bei zweitweise eingleisigem Betrieb in der Betriebsanweisung Kreuzungen vorgesehen sind, so wird eine der beteiligten Zugmeldestellen für die Regelung der Zugfolge bestimmt.

§ 36. Verlegen von Überholungen

(1) Für das Verlegen einer planmäßigen Überholung sind die gleichen Erwägungen maßgebend wie für das Verlegen einer Kreuzung (§ 35 (2)).

Ein Zug darf vor einem Zug mit Vorrang nur dann abgelassen werden, wenn er auf dem nächsten zur Überholung geeigneten Bahnhof so früh eintrifft, daß er den nachfolgenden Zug nicht aufhält. Die Vorsprungszeiten ergeben sich aus dem Vergleich der Fahrzeiten beider Züge auf den für die Zugfolge maßgebenden Streckenabschnitten, den Aufenthalten und dem Zeitaufwand für die Signalbedienung.

(2) Für alle zum Verlegen einer Überholung erforderlichen Meldungen darf der Fernsprecher benutzt werden.

(3) Kann ein Zug die planmäßige Überholungstelle oder den Endbahnhof nicht erreichen, ohne den Lauf des nachfolgenden Zugs wesentlich zu stören, so hat die zum Überholen geeignete Stelle, von der ab die Störung zu befürchten ist, den Zug zur Überholung zurückzuhalten und, wenn nicht anders angeordnet, alle Zugmeldestellen bis zur planmäßigen Überholungstelle in folgender Form zu verständigen:

"Z (Nummer) überholt Z (Nummer) in (eigene Stelle) (Name des Fahrdienstleiters)".

Die Zugmeldestellen verständigen die in Fahrtrichtung des Zugs vorwärts gelegenen Betriebstellen der freien Strecke.

(4) Kann ein zu überholender Zug, ohne den Lauf des nachfolgenden wesentlich zu stören, noch eine zur Überholung geeignete, weiter gelegene Stelle erreichen, so ist folgendermaßen zu verfahren:

a) die planmäßige Überholungstelle bietet der nächsten geeigneten Stelle die Überholung an in der Form:

"Kann Z (Nummer der zu überholenden Zugs) dem Z (Nummer des überholenden Zugs) bis (neue Überholungstelle) vorfahren? (Name des Fahrdienstleiters)".

Antwortet die befragte Stelle:

"Ja Z (Nummer) kann bis (neue Überholungstelle) vorfahren (Name des Fahrdienstleiters)",

so gilt mit der Abnahme dieser Meldung die Überholung als verlegt, und die planmäßige Überholungstelle meldet den etwa dazwischengelegenen Betriebstellen:

"Z (Nummer) fährt dem Z (Nummer) bis (neue Überholungstelle) vor (Name des Fahrdienstleiters)".

In die Zugmeldebücher sind nur die beiden letzten Meldungen einzutragen. Die erste Meldung wird nicht schriftlich niedergelegt.

b) Kann der zu überholende Zug eine noch weiter vorwärts gelegene Stelle erreichen, so hat die annehmende Stelle die Überholung in gleicher Weise der nächsten Stelle anzutragen und so fort.

c) Kann eine Stelle die Überholung nicht annehmen, sie auch nicht auf eine weiter vorwärts gelegene Stelle verlegen, so antwortet sie:

"Nein Z (Nummer) dort lassen (Name des Fahrdienstleiters)".

(5) Überholungen können auch von vornherein über die nächste geeignete Stelle hinaus verlegt werden. Hierbei ist sinngemäß nach (4) zu verfahren.

(6) Muß eine Zugmeldestelle einen beginnenden oder einen von einer Anschlußstelle kommenden Zug vor einem anderen ablassen, der planmäßig in derselben Richtung vorausfahren soll, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Wenn der nachfolgende Zug den Lauf des vorgelassenen voraussichtlich nicht berührt, so meldet die Anfangsstelle die geänderte Reihenfolge vor. Fällt dabei eine planmäßige Überholung der beiden Züge weg, so ist nach (3) zu verfahren.

b) Muß mit einer Überholung des vorgelassenen Zugs durch den nachfolgenden gerechnet werden, so hat die Anfangsstelle nach (4) oder (5) zu verfahren.

(7) Wenn infolge vorzeitigen Ablassens des zu überholenden Zugs nach § 24 (4) B eine Überholungsverlegung in Frage kommt, muß zuerst das vorzeitige Ablassen des Zugs vereinbart werden.

(8) Die Überholungsmeldungen ersetzen nicht das regelmäßige Zugmeldeverfahren.

(9) Das Verlegen einer Überholung ist den beteiligten Bahnhofsbediensteten, Block- und Schrankenwärtern mitzuteilen; ferner ist das Zugpersonal des zu überholenden Zugs zu verständigen, soweit es nach dem SB nötig erscheint.

§ 37. Fahrdienst der Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsbediensteten

- (1) Die fahrdienstlichen Vorschriften für die Bahnbewachungsbediensteten sind in der Vorschrift für den Bahnbewachungsdienst (Bewa B) enthalten.
- (2) Rottenführer benachrichtigen die Zugmeldestellen, zwischen denen auf der Strecke Bahnunterhaltungsarbeiten und Arbeiten an den Fahrleitungen ausgeführt werden, über die Arbeitsstelle und die Arbeitszeit. Sie haben sich dabei nach dem Verkehr von Sonderzügen zu erkundigen.
- (3) Mit Streckenfernsprechern ausgerüstete Stopfmaschinen- und Tunnelrotten melden Beginn und Abschluß ihrer Arbeiten den benachbarten Zugmeldestellen, die sie über den Zuglauf unterrichten (§ 24 (15)). Die den Zuglauf betreffenden Gespräche sind in das Fernsprechbuch einzutragen. Versagt der Fernsprecher, so sind die Tunnelarbeiten sofort einzustellen und die rückgelegene Zugmeldestelle auf kürzestem Weg zu benachrichtigen.
-