

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

3. Abschnitt. Zugförderung

§ 38. Fahrgeschwindigkeiten

(1) Die Geschwindigkeit, mit der ein Zug fahren darf, wird bestimmt durch:

- a) die *Höchstgeschwindigkeit*, die im Fahrplan vorgeschrieben wird,
- b) die *besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken* (3) bis (7). Hierzu werden die *örtlich* zulässigen Geschwindigkeiten in AzFV von jeder Direktion bekanntgegeben,

Bei Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit eines Zug sind die Geschwindigkeitsgrenzen zu beachten, die durch

die Bauart der einzelnen Lokomotiven ((16) und § 74 (1) sowie (7) bis (9)) und Triebwagen (§ 88 (1) 1)) - Angaben hierzu gibt jede Direktion im AzFV -,

die Bauart der Wagen (§ 88 und 94),

die Achsenzahl und die Bremsverhältnisse der Züge (§ 90),

das im Zug vorhandene Bremsgewicht (§ 91 B)

gegeben sind. Außerdem ist die Höchstgeschwindigkeit jeweils nach (2) und (8) bis (13) begrenzt.

Die Geschwindigkeiten, die in diesen Vorschriften als "zulässige Geschwindigkeiten" bezeichnet sind, dürfen - außer bei Probefahrten - nur mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers überschritten werden.

(2) Die zulässige Geschwindigkeit ist:

a) für Züge ohne durchgehende Bremse 50 km/h,

b) für Reisezüge mit durchgehender Bremse

135 km/h

50 km/h,

Wenn die zulässige Geschwindigkeit für einen Zug mehr als 120 km/h ist, müssen Strecke und Fahrzeuge mit sicherwirkenden selbsttätigen Vorrichtungen ausgerüstet sein, welche die Züge bei Halt zeigenden Hauptsignalen zum Halten bringen.

auf vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper; wo Bahnanlagen und Fahrzeuge sich den Verhältnissen der Hauptbahnen anpassen,

60 km/h

c) für Güterzüge mit durchgehender Bremse

in Bremsstellung G

75 km/h

in Bremsstellung P

90 km/h

in Bremsstellung S

über 90 km/h.

50 km/h,

auf vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper; wo Bahnanlagen und Fahrzeuge sich den Verhältnissen der Hauptbahnen anpassen,

60 km/h

Bei Geschwindigkeiten über 90 km/h muß die Zugbildung den Vorschriften für Reisezüge entsprechen.

Für Geschwindigkeiten über 65 km/h ist die Genehmigung des Reichsverkehrsministers erforderlich.

d) für Leerfahrten von Lokomotiven und Triebwagen die Geschwindigkeit, die nach den vorhandenen Brems Hundertsteln und der Bauart der Lokomotive oder des Triebwagens zulässig ist, höchstens jedoch wie unter a) und b).

e) für Arbeitszüge 50 km/h.

(3) Für die verschiedenen baulichen Verhältnisse der Strecke sind folgende Geschwindigkeiten zulässig:

a) Die zulässige Geschwindigkeit für Fahrten in Gefällen ergibt sich aus den Vorschriften über das Bremsen der Züge in den § 89 bis 92.

b) Die zulässige Geschwindigkeit ist, bei entsprechender Überhöhung des äußeren Strangs, in Krümmungen vom

Halbmesser 1200m	120 km/h		
Halbmesser 1100m	120 km/h		
Halbmesser 1000m	120 km/h		
Halbmesser 900m	115 km/h		
Halbmesser 800m	110 km/h		
Halbmesser 700m	100 km/h		
Halbmesser 600m	95 km/h		
Halbmesser 500m	85 km/h		
Halbmesser 400m	75 km/h		
Halbmesser 300m	65 km/h		
Halbmesser 250m	60 km/h		
Halbmesser 200m	50 km/h	Halbmesser 200m	50 km/h
Halbmesser 180m	45 km/h	Halbmesser 180m	45 km/h
		Halbmesser 150m	40 km/h
		Halbmesser 120m	30 km/h
		Halbmesser 100m	25 km/h

Für Krümmungen zwischen den vorstehenden ergibt sich die zulässige Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung (siehe auch (4)).

Die Zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen ohne Überhöhung des äußeren Strangs und in Krümmungen ohne Übergangsbögen

bei Halbmessern bis 1000 m	70 %
bei Halbmessern bis 1500 m	80 %

und bei Gegenkrümmungen ohne mindestens 10 m lange Zwischengerade, wenn die Summe der beiden Halbmesser 600m und weniger beträgt, 60 % der vorstehend angegebenen Geschwindigkeiten.

In Krümmungen mit unzureichender Überhöhung oder mit unzureichenden Übergangsbögen ist die zulässige Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung zu ermitteln.

In Krümmungen mit Überhöhung der inneren Schiene (falscher Überhöhung) ist die Hälfte der in Krümmungen ohne Überhöhung zulässigen Geschwindigkeit erlaubt.

Die hiernach errechneten Geschwindigkeiten sind auf volle 5 km/h aufzurunden.

c) für fallende und zugleich gekrümmte Bahnstrecken gilt die kleinere der aus a) und b) sich ergebenden Geschwindigkeiten.

(4) In Weichen ist die zulässige Geschwindigkeit die gleiche wie in gewöhnlichen Gleisen von gleicher Lage, Gegenkrümmungen, Vorhandensein oder Fehlen von Überhöhungen und Übergangsbögen und falsche Überhöhung sind also zu berücksichtigen. Soweit nicht die anschließenden Gleisstücke dem entgegenstehen oder falsche Überhöhung vorhanden ist, sind jedoch in Weichen immer 40 km/h für alle Züge, einzeln fahrende Lokomotiven und Triebwagen zulässig.

Für die Fahrt durch dicht aufeinanderfolgende Weichen ist die Weiche mit geringster Geschwindigkeit maßgebend.

(5) Durch eine Weiche, die nicht von einem für die Fahrt gültigen Signal abhängig ist oder deren Signalabhängigkeit vorübergehend aufgehoben oder beeinträchtigt ist (siehe § 31 (6) und (9)), dürfen Züge einzeln fahrende Lokomotiven und Triebwagen höchstens mit 50 km/h fahren.

(6) Darf auf einem Streckenabschnitt die dort für gewöhnlich zulässige Geschwindigkeit vorübergehend nicht angewandt werden, so ist die zugelassene Geschwindigkeit durch die Langsamfahrscheibe besonders anzuzeigen.

(7) Für das Befahren beweglicher Brücken setzt die Direktion die zulässigen Geschwindigkeiten in AzFV fest.

(8) Die zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 50 km/h. Dies gilt auch für einzeln fahrende Lokomotiven mit dem Tender voran, für führende oder einzeln fahrende elektrische Lokomotiven und für so verwendete Trieb- und Steuerwagen, wenn sie von dem in der Fahrtrichtung hinteren Führerraum aus bedient werden und der vordere Führerraum mit einem Betriebsbeamten besetzt ist. Ziffer (8) gilt nicht für Tenderlokomotiven, sondern nur für Lokomotiven mit Tender auf eigenen Rädern.

(9) Die zulässige Geschwindigkeit der Züge, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befindet (§ 58), ist

25 km/h	auf Strecken, wo alle Wegübergänge beschränkt sind, 25 km/h,
	auf Strecken, wo unbeschränkte Wegübergänge vorkommen, 15 km/h.

Die Bestimmung gilt nicht für Dienstzüge mit Fahrzeugen für besondere Zwecke (Meßwagen, Tunneluntersuchungswagen und dgl.) und nicht für Triebwagenzüge bis zu 24 Achsen, die von der Zugspitze aus gesteuert werden, bei denen der Triebwagen sich aber nicht an der Spitze befindet. In der gleichen Weise gesteuerte längere Züge, bei denen mehrere Triebwagen auf dem Zug verteilt sind, gelten nicht als geschobene Züge.

(10) Wenn Züge mit einer Lokomotive, einem Trieb- oder Steuerwagen an der Spitze nachgeschoben werden (§ 59), so dürfen sie höchstens mit

60 km/h	40 km/h
---------	---------

fahren. Schneeräumer vgl. § 75.

(11) Sonderzüge, die den Schrankenwärtern nicht nach § 68 (2), (7) und (8) angekündigt werden konnten, dürfen nur dann mit mehr als 30 km/h fahren, wenn angenommen werden kann, daß die Wegschranken auf das Abläutesignal rechtzeitig geschlossen werden. Die Strecken, wo diese Annahme zutrifft, werden von der Direktion den für das Ablassen von Sonderzügen in Frage kommenden Bahnhöfen bekanntgegeben. Dabei dürfen Wegübergänge, die weder mit Schranken noch mit anderen Sicherungen versehen sind, nur mit Vorsicht befahren werden.

(12) Für die Geschwindigkeiten bei Probefahrten (Versuchszüge) kann die Aufsichtsbehörde besondere Bestimmungen treffen.

(13) Werden Hilfszüge und Hilfslokomotiven abgelassen, ohne daß die Schrankenwärter im Dienst sind, oder die Zugfolgestellen benachrichtigt werden konnten (§ 73 (!)), so dürfen sie höchstens mit 30 km/h fahren. Sperrfahrten vgl. § 31 (17).

(14) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß der Lokomotivführer den Fahrplan einhält. Auf Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit und auf entstehende Verspätungen hat er ihn aufmerksam zu machen. Derartige Unregelmäßigkeiten sind unter Angabe des Grundes im Fahrtbericht zu vermerken.

(15) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit bestimmt, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten ist, aber nie unterschritten werden darf.

(16) Wird ein Zug ausnahmsweise durch eine Lokomotive befördert oder eine Lokomotive ihm vorgespannt, für die die im Fahrplan für den Zug vorgesehene Höchstgeschwindigkeit zu groß ist, so darf nur mit der für diese Lokomotive zugelassenen Geschwindigkeit gefahren werden (1). Das gleiche gilt für Triebwagen.

(17) Muß bei Verwendung einer nicht an die durchgehende Bremse angeschlossenen Vorspannlokomotive die durchgehende Bremse des Zugs von der Zuglokomotive aus bedient werden, so darf die Geschwindigkeit des Zugs höchstens 60 km/h betragen.

(18) Wenn ein Hindernis auf der Bahn bemerkt wird,
 ferner beim Fahren durch Ortschaften und auf Strecken, wo die
 Aussicht behindert ist,
 muß die Geschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen Weise ermäßigt werden.

(19) Ferner ist die Geschwindigkeit des Zugs entsprechend zu ermäßigen, sobald und solange der Lokomotivführer bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber) den Standort von Signalen nicht mit Sicherheit bestimmen kann.

§ 39. Zugpersonal

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal (BO § 63 (1)). Zum Lokomotivpersonal gehören Lokomotivführer und Heizer oder Beimann (2). Der Führer eines Triebwagens und der Bediener einer Kleinlokomotive gelten im Sinne des Fahrdienstes als Lokomotivführer (BO § 63 (1)). Zum Zugbegleitpersonal gehören Zugführer, Fahrladeschaffner, Schaffner und Wagenaufseher. Der Zugführer trägt bei allen Reisezügen mit mehr als einem Zugbegleiter als Dienstzeichen ein rotes Erkennungsband.

(2) Arbeitende Lokomotiven müssen während der Fahrt

in der Regel

mit einem Lokomotivführer und einem Heizer besetzt sein. Bei Lokomotiven ohne Feuerung tritt an die Stelle des Heizers ein Beimann.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

Der Beimann muß bei Reisezügen, die mit mehr als 90 km/h fahren, für seinen Dienst besonders ausgebildet sein.

(BO § 63 (2)).

Bei Zugfahrten, die mit Geschwindigkeiten bis 90 km/h fahren, und bei Güterzügen kann der Beimann dem Zugbegleitpersonal entnommen werden; er muß als Beimann ausgebildet sein.

(3) Bei Zugfahrten einzelner Lokomotiven ohne Feuerung kann die Aufsichtsbehörde die Besetzung der Lokomotive mit nur einem Mann zulassen, ebenso bei allen zugfahrten mit Kleinlokomotiven (BO § 63 (2)).

(4) Im Führerraum der Triebwagen müssen sich während der Zugfahrt (§ 5 (1)) in der Regel ein Triebwagenführer und ein Beimann befinden. Von dem Beimann kann abgesehen werden, wenn eine Einrichtung getroffen ist, die einem Zugbegleiter jederzeit den Zutritt zum Führerraum ermöglicht (BO § 63 (3)). Die Aufgaben des Beimanns übernimmt dann der Zugführer, soweit es nicht durch andere Dienstgeschäfte daran verhindert ist; er muß als Beimann ausgebildet sein.

Bei einfachen Verhältnissen kann
der Reichsverkehrsminister
weitere Ausnahmen zulassen.

die Aufsichtsbehörde

(BO § 63 (3)).

(5) Ohne Zugbegleiter dürfen folgende Züge verkehren, *soweit ihre Zusammensetzung die Bedienung von Handbremsen nicht erfordert*:

- a) Reisezüge und Güterzüge, die Reisende befördern, bis zu 12 Achsen auf Strecken mit schwächerer Neigung als 5 ‰ (1:200),
- b) Güterzüge, die keine Reisenden befördern, bis zu 30 Achsen,
- c) einzeln fahrende Lokomotiven,
- d) Prüfzüge (Revisionszüge)
- e) Hilfszüge in Ausnahmefällen nach § 73 (3)

(BO § 63 (4)).

Sonst sind die Züge mindestens mit einem Zugbegleiter zu besetzen.

Die Besetzung mit nur einem Zugbegleiter ist zugelassen:

a) allgemein

1. bei kleinen Eilzügen und kleinen Personenzügen,
2. bei Güterzügen, die nur aus Großgüterwagen bestehen (Großgüterwagenzüge), und bei Güterzügen bis zu 60 Achsen
3. bei Großgüterwagenzügen mit Auslastungsgruppen bei Gesamtzuglänge von höchstens 300 m,

b) mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde

bei Güterzügen, die mehr als 60 Achsen stark und nicht aus Großgüterwagen gebildet sind.

Inwieweit die Aufgaben des Zugführers, Fahrladeschaffners, Schaffners und Wagenaufsehers in einer Person vereinigt oder die Dienstgeschäfte des Zugführers dem Lokomotivführer oder des Schaffners dem Heizer (Beimann) mitübertragen werden dürfen, bestimmt die Direktion.

(6) Das Zugpersonal untersteht während der Fahrt dem Zugführer, auch soweit es zum oder vom Dienst fährt (Gastfahrt). Zugpersonal in Gastfahrt kann ausnahmsweise in dringenden Fällen zur Dienstleistung herangezogen werden. Während des Aufenthalts auf den Bahnhöfen untersteht das Zugpersonal den Vorstehern und Aufsichtsbeamten.

Bei Zügen ohne Zugbegleiter (5) oder bei Zügen, deren Zugbegleiter zum Zugführerdienst nicht befugt ist, gilt der Lokomotivführer als Zugführer (BO § 63 (8)).

Fahren mehrere Lokomotiven vereinigt, so übernimmt der Führer der ersten Lokomotive die Dienstgeschäfte des Zugführers, der Heizer (Beimann) der letzten, wenn diese eine elektrische Lokomotive ohne Beimann ist, deren Führer, die Dienstgeschäfte des Zugsicherers (§ 42 (1)).

(7) Der Zugführer meldet sich vor Übernahme und nach Übergabe seines Zugs beim Aufsichtsbeamten. Auf Unterwegsbahnhöfen geht er dem Aufsichtsbeamten zur Empfangnahme von Weisungen entgegen, soweit das Betriebsamt nicht Ausnahmen zuläßt.

(8) Der Zugführer stellt beim Antritt des Dienstes fest, ob das Zugpersonal zur Stelle und dienstfähig ist, wenn dies nicht der Fall ist, meldet er es dem Aufsichtsbeamten.

(9) Zu- und abgehende Fahrladeschaffner, Schaffner, Wagenaufseher und Dienstfrauen melden sich, auch bei Gastfahrten, beim Zugführer an und ab. Bei Antritt der Gastfahrt meldet sich auch das Lokomotivpersonal beim Zugführer.

(10) Während der Dauer des Dienstes, also auch während des Aufenthalts auf den Bahnhöfen, darf das Zugpersonal den Zug nur mit Erlaubnis des Aufsichtsbeamten und mit Vorwissen des Zugführers verlassen. Doch muß bei der Dampflokomotive der Führer oder Heizer und beim Zug mindestens der Zugführer oder ein Schaffner zurückbleiben (Siehe auch § 61 (13) und § 81 (1), zweiter Absatz).

Triebwagen oder elektrische Lokomotiven dürfen nur verlassen werden, nachdem sie gegen Ingangsetzen gesichert und die Führerräume verschlossen sind. Die Motorren der Verbrennungstriebwagen (VT) sind stillzulegen.

(11) Wird der *Zugführer* während der Zugfahrt dienstunfähig, so übernimmt ein zum Zugführerdienst berechtigter Zugbegleiter, falls kein solcher vorhanden ist, der dienstälteste Zugschaffner den Dienst des Zugführers. Auf dem nächsten geeigneten Bahnhof ist der Vorfall zu melden.

(12) Wird der *Lokomotivführer* eines Zugs während der Fahrt dienstunfähig, so hält der Heizer oder Beimann den Zug sofort an und verständigt den Zugführer. Ist der Heizer oder Beimann streckenkundig (§ 40) und fahrberechtigt, so führt er auf Anordnung des Zugführers den Zug bis zu dem Bahnhof weiter, wo geeigneter Ersatz gestellt werden kann, nachdem ihm ein Zugbegleiter beigegeben wurde, der unter seiner Anleitung das Feuer besorgt, die Handbremse bedient und die Signale und die Strecke mitbeobachtet. Ist der Heizer oder Beimann nicht streckenkundig und nicht fahrberechtigt, so muß der Zug solange halten, bis ein anderer Führer eingetroffen ist.

(13) Wird der *Lokomotivheizer oder Beimann* während der Zugfahrt dienstunfähig, so hält der Lokomotivführer den Zug an und fordert vom Zugführer einen Ersatzmann zur Unterstützung, der auf der Lokomotive bis zu dem Bahnhof mitfährt, wo ein neuer Heizer oder Beimann beigegeben werden kann.

(14) Wird ein Mann des *Lokomotivpersonals eines Zugs ohne Zugbegleiter* (5) während der Fahrt dienstunfähig, so fährt der andere, wenn er streckenkundig und fahrberechtigt ist, bis zum nächsten geeigneten Bahnhof, wo Ersatz gestellt werden kann, *langsam* weiter. Trifft er unterwegs einen Bahnbediensteten, so nimmt er ihn zu seiner Unterstützung mit. Ist der Heizer oder Beimann nicht streckenkundig und nicht fahrberechtigt, so hält er den zug sofort an und fordert einen Ersatzlokomotivführer an.

(15) Wird der *Führer eines Triebwagens* während der Zugfahrt dienstunfähig, so hält der Triebwagenschaffner der Triebwagen sofort an. Ist der Triebwagenschaffner streckenkundig und zur Führung des Triebwagens berechtigt, so fährt er bis zum nächsten geeigneten Bahnhof, wo ein Ersatzführer gestellt werden kann, *langsam* weiter. Trifft er unterwegs einen Bahnbediensteten, so nimmt er ihn zu seiner Unterstützung mit. Ist der Triebwagenschaffner nicht streckenkundig und nicht fahrberechtigt, so zieht er die Handbremsen an, sichert die Steuerung gegen unbefugten Zugriff und veranlaßt dann beim nächstgelegenen Bahnhof die schnellste Abbeförderung des triebwagen von der freien Strecke. Bevor er den Triebwagen verläßt, sorgt er für die Sicherheit der Reisenden (Siehe auch § 61 (20)).

§ 40. Streckenkenntnis des Zugpersonals

- (1) Der Lokomotivführer muß die zu befahrende Strecke kennen. Er gilt als streckenkundig, wenn er die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt und schriftlich erklärt hat, daß er die Strecke kenne.
- (2) Soll ausnahmsweise ein nicht streckenkundiger Führer fahren, so muß ein streckenkundiger Lokomotivführer (Begleiter) - bei Zügen mit Vorspann für die Vorspannlokomotive - beigegeben werden.
In *Notfällen* kann ein anderer streckenkundiger Betriebsbeamter als Begleiter dienen.
Bei Schnellzügen, denen eine Lokomotive von oder nach einem Ausbesserungswerk mitgegeben wird, müssen die Führer beider Lokomotiven streckenkundig sein.
- (3) Wird ein Lokomotivführer beauftragt, als Führer auf einer Strecke zu fahren, auf der er nicht streckenkundig ist, so meldet er dies unaufgefordert dem Beamten, der ihm den Auftrag erteilt hat.
- (4) Der Zugführer muß die zu befahrene Strecke kennen. Er gilt als streckenkundig, wenn er die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt hat. Erhält er einen Fahrauftrag für eine Strecke, auf der er nicht streckenkundig ist, so meldet er dies unaufgefordert dem Beamten, der ihm den Auftrag erteilt hat.
- (5) Auch die übrigen Zugbegleiter sollen, besonders bei handgebremsten Zügen, streckenkundig sein; jedenfalls muß es, von Notfällen abgesehen, der Zugsicherer sein (§ 42 (1)). Sind mehrere Zugbegleiter beim Zug, so muß die Mehrheit derselben streckenkundig sein. Wer nicht streckenkundig ist, meldet es dem Zugführer; wird er trotzdem verwendet, so hat ihn der Zugführer über die Streckenverhältnisse zu belehren.
-

§ 41. Mitfahren auf der Lokomotive und im Führerraum des Triebwagens

- (1) Ohne Berechtigungskarte oder besonderen Ausweis darf niemand auf der Lokomotive oder in abgeteilten Führerräumen eines Triebwagens mitfahren. Zur Mitfahrt sind weiter berechtigt:
- a) das Zugpersonal, das auf schriftliche Anweisung des Bahnhofsvorstehers mit einer leerfahrenden Lokomotive zur Übernahme eines Zugs fährt oder zur Rückfahrt außer Dienst keine andere geeignete Fahrgelegenheit hat;
 - b) der Zugführer bei Begleitung eines Zugs, in dem sich für ihn kein geeigneter Platz findet;
 - c) Lokomotivführer mit einer schriftlichen Weisung ihres Vorgesetzten zur Erwerbung der Streckenkenntnis;
 - d) das Rangierpersonal, soweit es nicht auf anderen Fahrzeugen an geeigneter Stelle Platz nehmen kann;
 - e) der Vorsteher des Bahnhofs, sein Vertreter, die Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten innerhalb ihres Dienstbezirks.
- (2) Der Lokomotivführer hat von der Mitfahrenden einen Ausweis zu fordern, wenn er sie nicht bestimmt als berechtigt kennt.
- (3) Auf Dampflokomotiven und im *besetzten* Führerraum elektrischer Lokomotiven sind nur zwei Mitfahrer erlaubt. In außergewöhnlichen Fällen und auf leerfahrenden Lokomotiven darf diese Zahl überschritten werden. Die Verantwortung trägt der anordnende Beamte.
Ist auf elektrischen Lokomotiven und Triebwagen ein unbesetzter Führerraum vorhanden, so haben die Mitreisenden, soweit es mit ihrer Aufgabe vereinbar ist, in diesem Platz zu nehmen.
- (4) Durch Mitfahrende darf das Lokomotivpersonal in der Ausübung seines Dienstes nicht gestört werden.
-

§ 42. Vorbereitung zur Fahrt

- (1) Auf dem Ausgangsbahnhof haben die Zugbegleiter den Zug zu übernehmen, die einzelnen Wagen genau durchzusehen und zu prüfen, ob die Vorschriften über das Bilden der Züge (6. Abschnitt) eingehalten sind. Damit muß schon während des Rangierens begonnen werden, wenn die Zeit zwischen der voraussichtlichen Fertigstellung und der Abfahrt des Zugs nicht ausreichen sollte. Der Zugführer teilt den Zugbegleitern die Wagen zur Untersuchung und zur Bedienung zu, bestimmt einen besonders erfahrenen und zuverlässigen Schaffner als *Zugsicherer* und händigt ihm die Zugsicherungsmittel aus. Erforderlichenfalls bestimmt er bei Güterwagen einen Schaffner als Rangierleiter (§ 78 (2)). Auf Unterwegsbahnhöfen ist die Untersuchung zu wiederholen, soweit sich die Zusammensetzung des Zugs ändert. Im übrigen sind allgemein die Aufenthaltszeiten zur Untersuchung des Zugs auszunutzen.
- (2) Wagenzettel (§ 47) und Fahrtbericht (§ 48) hat der Zugführer so zeitig vorzubereiten, daß die Abfahrt nicht verzögert wird.
- (3) Der Lokomotivführer hat die Lokomotive vorsichtig und ohne Stoß an den Zug zu setzen.
- (4) Die Lokomotive wird von ihrem Heizer, die Vorspannlokomotive von dem Heizer der hinteren Lokomotive an- und abgekuppelt. Auf welchen Bahnhöfen und bei welchen Zügen Bahnhofbedienstete oder Zugbegleiter die Zuglokomotive an- und abkuppeln, wird örtlich geregelt. Wegen der Ausführung des Kuppelns vgl. § 93.
- (5) Die Bestimmungen unter (3) und (4) gelten auch für den Fall, daß die Lokomotive beim Ansetzen bereits ein Fahrzeug mitführt, z.B. einen Gepäckwagen, einen Postwagen oder einen Eilgutwagen.
- (6) Für das Kuppeln der Lokomotive mit dem Zug ist der Lokomotivführer, für das Kuppeln der Vorspannlokomotive mit der Zuglokomotive der Führer der Vorspannlokomotive verantwortlich.
- (7) Der Lokomotivführer hat dafür zu sorgen, daß die für die Lokomotive vorgeschriebenen Signale angebracht werden.
- (8) Der Zugführer hat darauf zu achten, daß die Zugsignale angebracht sind. Er ist für volle Fahrfähigkeit des Zugs verantwortlich und hat dem Aufsichtsbeamten den Zug "fertig" zu melden.
- (9) Wegen der besonderen Vorbereitungen bei Zügen mit durchgehender Bremse vgl. § 46 und § 89 (7).
-

§ 43. Anzünden der Zugsignale, Beleuchten, Schmieren und Heizen der Wagen, Versorgen mit Wasser

- (1) Die Nachtzeichen bekommt der Zug, wenn es nicht anders bestimmt ist, auf dem bahnhof, wo er zuletzt vor dem Eintritt der Dämmerung hält, die Tageszeichen dort, wo er zuerst hält, nachdem es vollständig hell geworden ist (SB).
Die Strecken, wo wegen vorhandener Tunnel Nachtzeichen auch bei Tag zu führen sind (SB), bestimmt die Direktion in AzFV.
Dafür, daß die Nachtzeichen unterwegs rechtzeitig angebracht und entfernt werden, ist der Zugführer verantwortlich, für die Lokomotive ist der Lokomotivführer mitverantwortlich.
- (2) Das Zugpersonal hat sich so oft wie möglich während der Aufenthalte auf den Bahnhöfen vom guten Leuchten der Zugsignale zu überzeugen.
- (3) Die Lampen der zur Beförderung von Reisenden benutzten *Wagen* sind rechtzeitig anzuzünden und zu löschen. In Tunneln, zu deren Durchfahrt der Zug mehr als zwei Minuten braucht, sind diese Wagen auch bei Tag zu beleuchten. Die *Seitengänge* der D-Zugwagen sind in den Tunneln zu beleuchten, wenn bei der Durchfahrt vollständige Verfinsterung eintritt.
Für rechtzeitiges Anzünden und Löschen der Lampen ist der Zugführer verantwortlich.
Die Zugbegleiter haben ihre Handlaternen vor dem Befahren von Tunneln leuchtbereit zu halten.

(4) Die Wagen sind nach den Vorschriften in Anlage 16 zu schmieren.

(5) Für das Heizen der Wagen und für die Behandlung der Heizleitungsrohre und Heizkupplungen sind die Bestimmungen der Dienstvorschrift für die Heizung der Züge zu beachten.

(6) Die Wasserbehälter, Flaschen und Kannen der Reisezüge werden in der Regel von Bahnhofbediensteten gefüllt und geleert und erforderlichenfalls von den Zugbegleitern nachgefüllt. Ist zu befürchten, daß die Gefäße unterwegs einfrieren, so müssen die Zugbegleiter sie entleeren.
Für die Versorgung der Wagen mit Wasser auf den Zugangsbahnhöfen gilt die Dienstvorschrift für die Wasseranlagen in Personenwagen.

§ 44. Freihalten von Abteilungen und Wagen

(1) Bestellte Abteile und unbenutzbare Abteile sind als solche zu bezeichnen oder verschlossen zu halten.

(2) Wagen, die hinter dem letzten Bremswagen eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Reisezugs nach § 90 (3) mitgeführt werden, dürfen bei Zügen mit mehr als 60 km/h überhaupt nicht, bei Zügen mit kleinerer Geschwindigkeit nur dann mit Reisenden besetzt werden, wenn sie die nach § 92 (2), zweiter Absatz, und (10) erforderlichen bedienten Bremsen haben.

Im Dienst befindliche Eisenbahn-, Post-, Polizei- und Zollbeamte, Angehörige der Wehrmacht, Angestellte für Sonderdienste, Begleiter von Fahrzeugen, Leichen und Tieren sowie sonstige einzelne Personen, die ausnahmsweise in Güterzügen oder im Gepäckwagen befördert werden, gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung.

§ 45. Ein- und Aussteigen der Reisenden, Anweisen der Plätze

(1) Die Zugbegleiter haben darauf zu achten, daß die Reisenden

- a) erst ein- und aussteigen, nachdem die Wagen stillstehen,
- b) nur die zu ihrer Beförderung vorgesehenen Sitz- und Stehplätze einnehmen und sich nicht auf Tritte, Trittbretter und Übergangsbrücken stellen oder setzen oder die Bühnen der Wagen betreten, soweit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist,
- c) nur an den dazu bestimmten Stellen und nur auf der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen (BO § 81 (1)).

Versucht ein Reisender, einen in Bewegung befindlichen Zug zu besteigen oder zu verlassen, so darf er nur durch Zuruf, nicht aber gewaltsam daran verhindert werden. Ist er trotzdem auf- oder abgestiegen, so ist es so bald wie möglich dem Aufsichtsbeamten zu melden.

(2) Beim Unterbringen der Reisenden und Anweisen der Plätze sind die Personenbeförderungsvorschriften zu beachten.

(3) Reichen die Plätze zur Unterbringung der Reisenden nicht aus oder glaubt der Zugführer, daß im Verlauf der Fahrt Platzmangel eintritt, so hat er es dem Aufsichtsbeamten zu melden.

(4) Nach dem Ein- und Aussteigen sind die Türen in den Seitenwänden der Personenwagen und die seitlichen Abschlüsse der Bühnen da, wo Stehplätze vorgesehen sind, zu schließen.

(5) Die Wagentüren des zum Halten gekommenen Zugs sind für Reisende, die aussteigen wollen, zu öffnen, sobald ohne Gefahr ausgestiegen werden kann. Anderenfalls muß das Aussteigen nach Möglichkeit verhindert werden. Wo das Ein- und Aussteigen schwierig ist, ist den Reisenden Vorsicht zu empfehlen und Hilfe zu leisten.

(6) Reisende, denen ausnahmsweise die Benutzung reiner Güterzüge gestattet worden ist, sind durch einen Beamten zu geleiten, wenn sie Gleise überschreiten müssen.

§ 46. Besetzen und Bedienen der Bremsen

(1) Als besetzt gilt eine Bremse, wenn sie von einem Zugbegleiter oder bei durchgehender Bremse vom Lokomotivführer (Triebwagenführer) in Tätigkeit gesetzt werden kann.

(2) Zu unterscheiden sind durchgehend gebremste und handgebremste Züge. Durchgehend gebremste Züge können im Schlußteil handgebremste und handgebremste Züge können anschließen an die Lokomotive durchgehend gebremste Fahrzeuge mitführen (§ 90 (3)).

(3) Die durchgehende Bremse bedient der Führer der ersten mit dieser Bremse ausgestatteten Lokomotive. Der Führer einer Vorspannlokomotive, von der aus die Bremse nicht bedient werden kann, gibt die Signale zum Bremsen (§ 57 (2)).

(4) Bei der Übernahme eines Zugs muß sich der Zugführer überzeugen, daß bedienbare Bremsen in der erforderlichen Zahl vorhanden und brauchbar sind.

(5) Der Zugführer hat den Bremsern die Plätze anzuweisen. Zur Bremsbesetzung kann er sämtliche Zugbegleiter, bei dringendem Bedarf auch andere Bedienstete, die den Zug in Gastfahrt benutzen, heranziehen.
Beim Anweisen der Plätze ist auch § 92 zu beachten. Auch wenn die Zahl der besetzten Bremsen die nach § 91 A erforderliche Mindestzahl übersteigen sollte, darf kein Bremser den ihm angewiesenen Platz verlassen.

(6) Bei durchgehend gebremsten Reisezügen hat sich der Zugsicherer (§ 42 (1)), soweit es seine sonstigen Obliegenheiten und die Umstände gestatten, möglichst nahe dem Zugschluß aufzuhalten.

Führt ein durchgehend gebremster Reisezug mehr als 30 Güterwagen- oder leere Personenwagenachsen am Schluß mit, so hat der Zugsicherer auf oder in einem Wagen Platz zu nehmen, von dem aus er in Notfällen die durchgehende Bremse betätigen kann. Diesem Wagen dürfen höchstens 30 Achsen folgen.

Bei durchgehend gebremsten Güterzügen nimmt der Zugsicherer möglichst nahe dem Zugschluß auf einem Wagen Platz, von dem aus er in Notfällen die durchgehende Bremse betätigen kann. Diesem Wagen dürfen höchstens 30 Achsen folgen.

Bei Mitführung einer Handbremsgruppe ist der Zugsicherer zur Bedienung einer Handbremse heranzuziehen; Ausnahmen bestimmt die Direktion. Der Zugsicherer hat alsdann seinen Platz auf dem letzten Bremswagen innerhalb der letzten 8 Achsen einzunehmen; ist eine bediente Schlußbremse erforderlich, so besetzt er diese.

(7) Eine am Schlußwagen eines handgebremsten Zugs oder Zugteils vorhandene Bremse ist auch dann zu besetzen, wenn eine Schlußbremse nicht vorgeschrieben ist, wenn hierdurch nicht die Einteilung eines weiteren Bremsers nötig wird.

(8) Die Bremsen sind möglichst gleichmäßig auf den Zug zu verteilen. Vorzugsweise sind die Bremsen schwer beladene Wagen zu besetzen, soweit möglich, *geschlossene*, erhöhte Bremsersitze. Hochliegende *offene* Bremsersitze und Bremsen von Personen-, Post-, Bahndienstwagen und vierachsigen Gepäckwagen sollen nur besetzt werden, wenn andere Bremswagen nicht in genügender Anzahl oder nicht an richtiger Stelle vorhanden sind. Auf Strecken mit elektrischer Oberleitung dürfen offene, hochliegende Bremsersitze nicht besetzt werden.

(9) Bei geschobenen Zügen ist die vorderste brauchbare Bremse stets zu besetzen (§ 58 (4)).

(10) Der Zugführer, oder in seiner Vertretung ein anderer Zugbegleiter, nimmt bei Güterzügen während der Fahrt seinen Platz so ein, daß er die durchgehende Bremse in Tätigkeit setzen kann; ebenso verfährt er bei anderen Zügen, wenn er nicht durch andere Dienstgeschäfte daran verhindert ist.

(11) Die Bremsen von Wagen mit Pulverflage und bei Zügen des allgemeinen Verkehrs auch die Bremsen des vorhergehenden und des folgenden Wagens dürfen nicht mit Bremsen besetzt werden; durchgehend bediente Bremsen sind jedoch einzuschalten.

(12) Der Zugführer hat dem Lokomotivführer der führenden Lokomotive die Wagenachsenzahl, das Zuggewicht und die Bremsverhältnisse des Zugs, getrennt nach durchgehend- und handgebremstem Zugteil (Zahl, Bauart, Schaltung und allgemeine Verteilung der bedienten Bremsen) anzugeben. Hierzu fertigt der Zugführer einen Bremszettel nach Anlage 17. Dieser ist dem Lokomotivführer auf dem Zugangsbahnhof und beim Lokomotivwechsel vor der Abfahrt auszuhändigen. Während der Fahrt unterrichtet der Zugführer den Lokomotivführer mündlich, wenn

- 1) die vorhandenen Bremsen nicht die Mindestbremsen erreichen. Die Zahl der fehlenden Bremsen ist auch mitzuteilen, wenn sie sich ändert oder fortfällt;
- 2) wenn ein zunächst vorhandener Überschuß an Bremsen fortfällt,
- 3) die Zahl der Wagen

mit Handbremsen in allen Zügen,
mit eingeschalteten Bremsen in Reisezügen,
mit eingeschalteten einlösenden Bremsen in Güterzügen

sich um mehr als 3 ändert;

- 4) in Reisezügen, die in Bremsstellung S gefahren werden, die Zahl der Wagen in Bremsstellung P sich ändert,
- 5) alle Wagen eines in Bremsstellung S zu fahrenden Reisezugs auf Bremsstellung P umgeschaltet werden müssen.

(13) Bevor ein Zug, der durchgehend gebremste Fahrzeuge befördert, den Ausgangsbahnhof verläßt, ist eine Bremsprobe zu machen. Die Probe ist zu wiederholen, so oft der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß nur Wagen am Schluß angehängt wurden (BO § 61 (4)). Die Bremsprobe ist auch zu wiederholen, wenn nur ein Absperrhahn vorübergehend geschlossen oder die Hauptleitung unterbrochen wurde. Vgl. die Vorschriften für den Bremsdienst (siehe auch (30)).

(14) Der Zugführer ist für die Ausführung der vorgeschriebenen Bremsproben verantwortlich.

(15) Vor der Abfahrt sorgen die Zugbegleiter dafür, daß sämtliche Handbremsen gelöst (siehe jedoch (25)) und die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt sind.

(16) Die Bremser nehmen die ihnen zugewiesenen Plätze (6) ein, bevor der Zug in Gang gesetzt wird und dürfen sie nicht verlassen, bevor der Zug hält. Beim Anfahren des Zugs achten sie darauf daß alle Wagen folgen.

(17) Bei der Durchfahrt durch einen Bahnhof machen sich die Bremser bei Tag durch Anlegen der Hand an die Kopfbedeckung, bei Nacht durch Heben der Handlaterne dem Aufsichtsbeamten bemerkbar.

(18) Bei handgebremsten Zügen oder Zugteilen beteiligen sich die Bremser während der ganzen Fahrt an der Bremsbedienung. Auf das Pfeifensignal "Achtung" halten sie sich zum Bremsen bereit. Auch bei der Fahrt in Steigungen müssen sie stets bereit sein, die Bremse anzuziehen, weil hier mit der Möglichkeit einer Zugtrennung zu rechnen ist. Bremsen, die zur Bedienung vom Sitz aus eingerichtet sind, dürfen nicht stehend bedient werden.

(19) Handbremsen sind den Signalen des Lokomotivführers entsprechend "mäßig" oder "stark" anzuziehen. Auf das "Notsignal" des Lokomotivführers sind die Bremsen stark anzuziehen. Die Bremsen dürfen in diesen Fällen erst wieder gelöst werden, wenn vom Lokomotivführer hierzu das Signal gegeben wird oder der Zug stillsteht (siehe auch (25)).

(20) Die Bremsen sind ohne Signal, je nach Bedürfnis, soweit anzuziehen oder zu lösen, als zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit im Gefälle nötig ist; wenn der Lokomotivführer wahrnimmt, daß unrichtig gebremst wird, hat er das Bremsen durch Bremssignale zu regeln.

(21) Beim gezogenen Zug werden zuerst die hintersten Handbremsen, beim geschobenen Zug zuerst die vordersten angezogen. Die Bremsen sind so anzuziehen und zu lösen, daß keine Stöße und Zuckungen im Zug entstehen.

(22) Im übrigen dürfen im Handbremsen eines durchgehend gebremsten Zugs die Handbremsen - außer in Gefahrfällen - nur auf die Signale des Lokomotivführers hin angezogen und gelöst werden. Der Lokomotivführer gibt diese Signale mit der Pfeife, *bevor* er die durchgehende Bremse bedient. Die Bremssignale des Lokomotivführers gelten nur für Bremser, die Zugbegleiter des durchgehend gebremsten Zugs oder Zugteils haben nur auf Notsignal und bei außergewöhnlichen Vorkommnissen (§ 60) einzugreifen (siehe auch (29)).

(23) Die Handbremsen dürfen nicht so stark angezogen werden, daß die Räder auf den Schienen schleifen, besonders nicht beim Durchfahren von Weichen und Gleiskreuzungen. Wenn die Räder einer Achse trotzdem schleifen, muß die Bremse gelöst und wieder so weit angezogen werden, daß die Räder sich eben noch drehen.

(24) Durch schadhafte oder in Ausbesserung begriffene Strecken und über bewegliche Brücken soll womöglich nicht mit angezogenen Bremsen gefahren werden.

(25) Ist ein Zug in der Waagerechten oder in einer Neigung (Steigung oder Gefälle) bis zu 2,5 ‰ (1:400) zum Stillstand gekommen, so sind die Bremsen langsam zu lösen (siehe auch (27)).

Hält ein Zug auf einer 2,5 ‰ (1:400) oder schwächer geneigten Betriebsstelle, an die sich ein stärkeres Gefälle nach rückwärts unmittelbar anschließt, so ist nur die durchgehende Bremse zu lösen, die Handbremsen müssen angezogen bleiben.

Hält ein Zug oder ein Teil des Zugs in einer stärkeren Neigung als 2,5 ‰ (1:400), so müssen alle bedienten Bremsen angezogen bleiben. Auf freier Strecke hat der Lokomotivführer nötigenfalls Signale zum Anziehen der bedienten Bremsen zu geben. Wenn der Lokomotivführer durch Anziehen der Zusatz- oder der Handbremse auf der Lokomotive oder dem Tender den Zug sicher in der Gewalt behält, ist die *durchgehende* Bremse so rechtzeitig zu lösen, daß die Abfahrt oder die Weiterfahrt nicht verzögert wird.

Die Handbremsen, die nach vorstehendem Absatz 2 und 3 angezogen bleiben müssen, dürfen erst gelöst werden, wenn durch Signale des Lokomotivführers angezeigt wird, daß der Zug in Bewegung gesetzt werden soll. Betriebsstellen, auf denen bei einem haltenden Zug die bedienten Handbremsen hiernach angezogen bleiben müssen, sind im Buchfahrplan gekennzeichnet.

(26) Die letzte Bremse eines in einer Steigung haltenden Zugs muß während des Haltens bewacht bleiben. Ist sie handgebremst, so gilt sie als bewacht, wenn sich der Zugsicherer in ihrer unmittelbaren Nähe befindet. Von der Bewachung kann abgesehen werden, solange es durch das Sichern oder Schützen des Zugs notwendig ist (§ 61).

(27) Wird die Zuglokomotive oder ein Zugteil vorübergehend abgekuppelt, so müssen vorher, auch in der Waagerechten, die Bremsen des freibleibenden, durchgehend gebremsten Zugteils durch den *Lokomotivführer* und im handgebremsten Zugteil die hinterste besetzte Handbremse durch den Zugsicherer angezogen werden; außerdem ist im durchgehend gebremsten Zugteil eine Handbremse anzuziehen. Ist der stehende Teil nur handgebremst, so muß die vorderste und die hinterste Handbremse angezogen werden.

Die Stellen, auf denen mehr Handbremsen angezogen werden müssen, sind im AzFV bekanntgegeben. Der Zugsicherer hat darauf zu achten, daß im stehenden Zugteil die Bremsklötze fest anliegen.

(28) Für das Stehenbleiben von Zügen oder Zugteilen ohne Lokomotive gelten § 56 (3), 61 (18) und (19), 72 (3) und 86 (4).

(29) Bei Zügen mit Lokomotiven an der Spitze und am Schluß hat der Führer der ersten Lokomotive zur Verständigung der anderen Lokomotivführer das Bremsignal zu geben, bevor er die durchgehende Bremse in Tätigkeit setzt.

(30) Vor Einfahrt eines Zugs in ein Stumpfgleis hat sich der Lokomotivführer von der Wirksamkeit der Bremsen zu überzeugen, vgl. § 55 (2).

§ 47. Wagenzettel

(1) Für jeden Zug führt der Zugführer einen Wagenzettel nach Anlage 18. Der Wagenzettel bildet die Unterlage für die Berechnung des Bremsgewichts des Wagens und für die Verteilung der Bremsen und dient dem Wagnachweis.

(2) Wenn ein Wagenzug mit denselben Personen- und Gepäckwagen in Pendelzügen läuft, so ist für die Züge am selben Kalendertag nur ein Wagenzettel anzufertigen.

(3) Bei Zügen ohne Zugbegleiter füllen der Ausgangsbahnhof und nötigenfalls die Unterwegsbahnhöfe den Wagenzettel aus und geben die Urschrift jeweils dem Lokomotivführer mit, der sie auf dem Endbahnhof abgibt.

(4) Als Ausgangsbahnhof gilt der Bahnhof, von dem der Zug abgelassen wird, als Endbahnhof der Bahnhof, auf dem der Zug mit derselben Nummer endet.

Werden Züge von fremden Verwaltungen übernommen, so gilt der Übergangsbahnhof als Ausgangsbahnhof. Geht der Zug über den Reichsbahnbetrieb hinaus, so gilt als Endbahnhof der Übergangsbahnhof.

(5) Wenn auf bestimmten Unterwegsbahnhöfen regelmäßig eine vollständige oder fast vollständige Neubildung des Zugs eintritt, kann die Direktion bestimmen, daß hier der Wagenzettel wie auf einem Endbahnhof abgegeben und ein neuer Wagenzettel wie auf einem Ausgangsbahnhof angefertigt wird.

(6) Der Wagenzettel wird in doppelter Ausfertigung hergestellt. Die Durchschrift wird auf dem Ausgangsbahnhof abgegeben. Führt ein Reisezug über das Gebiet der Deutschen Reichsbahn hinaus, so sind zwei Durchschriften vom Wagenzettel anzufertigen. Die zweite Durchschrift wird auf dem von der Direktion im AzFV hierfür bestimmten Bahnhof abgegeben und dient als Unterlage für die Abrechnung der Personenwagen.

(7) Der Zugführer trägt sämtliche im Zug zu befördernden Fahrzeuge (außer den an der Zugförderung beteiligten Lokomotiven oder Triebwagen) in den Wagenzettel ein. Die zu befördernden Fahrzeuge sind im allgemeinen von der Zugspitze aus beginnend einzutragen. Sind sie ausnahmsweise vom Zugschluß beginnend aufgeführt, so ist neben dem ersten Wagen der Vermerk zu setzen "Schluß".

Gewichte aller Art in vollen Tonnen einzutragen, Bruchteile einer Tonne unter 500 kg werden nicht gerechnet, solche von 500 kg und darüber werden nach oben abgerundet.

(8) In Spalte 1 wird bei Reichsbahngüterwagen der Gattungsbezirk, bei allen übrigen Wagen das Eigentumsmerkmal in den vorgeschriebenen Abkürzungen (Anlage 8) eingetragen. Die Eigentumsmerkmale fremder Wagen sind zu unterstreichen.

(9) In Spalte 3 wird das Gattungszeichen, bei Güterwagen nur das Hauptgattungszeichen, eingetragen. Wagen der O-Gruppe mit einem Ladegewicht von mehr als 15 t erhalten hinter dem Gattungszeichen ein + (O+). Bahndienstwagen werden durch "Bdwg" bezeichnet. Für fremde Güterwagen sind die für Reichsbahngüterwagen ähnliche Bauart vorgeschriebenen Gattungszeichen zu verwenden.

(10) In Spalte 5 ist die Zahl der Sitzplätze in den für die Beförderung von Reisenden (auch Wehrmacht) *benutzten* Personenwagen, ausgerüsteten Gepäck- und Güterwagen einzutragen, einerlei ob die Sitzplätze besetzt oder unbesetzt sind. Die Zahl der Sitzplätze in besetzten oder unbesetzten Speisewagen und in leer zu befördernden und deshalb unbenutzten Personenwagen, ausgerüsteten Gepäck- und Güterwagen ist nicht einzutragen.

(11) In Spalte 6a wird das Gewicht der Ladung, bei leeren Fahrzeugen sowie bei mit Reisenden (auch Wehrmacht) besetzten Personen- (einschl. Speise- und Schlafwagen), Gepäck- oder Güterwagen nichts eingetragen. Das Gewicht der Vorräte usw. in Speise- und Schlafwagen bleibt unberücksichtigt. In den Spalten 6b bis 6d wird bei besetzten und unbesetzten Personen- (einschl. Speise- und Schlaf-) wagen sowie bei mit Reisenden (auch Wehrmacht) besetzten Gepäck- und Güterwagen nur das Eigengewicht, bei allen übrigen Fahrzeugen das Gesamtgewicht, also bei leeren Fahrzeugen das Eigengewicht, bei beladenen Fahrzeugen des Eigengewichtes des Wagens zuzüglich des Gewichts der Ladung, eingetragen. Bei beladenen Güterwagen und kalt laufenden Lokomotiven entnimmt der Zugführer das Gesamtgewicht der Fahrzeuge den Vermerken auf den Beklebezetteln. Wenn sie fehlen oder keinen ausreichenden Vermerk über das Gewicht der Ladung tragen, ist für diese zu rechnen:

bei Kurswagen, Ortswagen, Umlade- und Viehsammelwagen	je 4t
bei Viehwagen	7 t
bei Wagenladungen das in den Begleitpapieren angegebene Gewicht, wenn diese fehlen, das Ladegewicht	
bei Wehrmachtgutsendungen für einen mit Pferden oder mit Fahrzeugen beladenen Wagen	4 t
bei Wehrmachtgutsendungen für einen mit Gepäck oder mit motorisierten Fahrzeugen beladenen Wagen	7 t
bei kalt zu befördernden Lokomotiven für jede Lokomotivachse	15 t
bei kalt zu befördernden Lokomotiven für jede Tenderachse	7,5 t

Die Ladung eines Gepäckwagens wird zu 2 t, die Ladung eines Post- und Postbeiwagens zu 4t gerechnet. Die Ladungen werden nicht gerechnet, wenn sie offensichtlich unter 2 oder 4 t liegen. Bei leeren Wagen ist das Eigengewicht aus den Anschriften zu entnehmen.

Wegen des Reisegewichts bei Personenwagen usw. siehe § 48 (13).

(12) In der Spalte 7a werden die Bremsgewichte der bedienten durchgehenden Bremsen - bei Reisezügen im Falle des § 90 (5) zweiter Absatz jedoch nur zu 0,8 des Wertes - eingetragen. Bei Fahrzeugen mit *einlösiger* Bremse

- a) mit GP-Wechsel wird die Bremsgewichtsangabe unterstrichen,
- b) ohne GP-Wechsel wird durch einen Kreis um die Zahl des Bremsgewichts gekennzeichnet.

In der Spalte 7b werden Güterwagen mit Handbremse durch einen senkrechten Strich gekennzeichnet. Wird die Handbremse bedient, so wird das Bremsgewicht - bei Reisezügen im Falle des § 90 (3) erster Absatz jedoch nur zu 0,8 des Wertes - eingetragen.

Werden bei der Einstellung oder unterwegs Bremsen abgeschaltet, so sind die Zahlen zu durchstreichen.

Besitzt ein Wagen mehr als einen Bremsapparat, so ist beim Schadhafwerden eines Bremsapparats das Bremsgewicht zu durchstreichen und durch die Eintragung des halben Bremsgewichts zu ersetzen.

(13) In Spalte 8 und 9 wird der im Beklebezettel angegebene Versand- und Empfangsbahnhof eingetragen.

- a) der aus der Bezeichnung, aus der Kreideanschrift oder dem Beförderungsnachweis ersichtliche Empfangsbahnhof,
- b) bei nicht bezettelten Reichsbahngüterwagen das Ziel des Leerlaufs, z.B. Ruhr,
- c) bei heimkehrenden fremden Personenwagen der im Heimat-zettel (VPÜ § 9 (2)) angegebene Empfangsbahnhof,
- d) bei heimkehrenden fremden Güterwagen der im Übergangszettel oder im Heimat-zettel (GWV II § 8 (4)) angegebene Übergangsbahnhof.

(14) In Spalte 10 ist einzutragen:

- a) das Absetzen von Wagen mit dem Vermerk z.B. "ab in A". Ist das Absetzen durch einen außergewöhnlichen Grund bedingt, so wird dieser dabei vermerkt, z.B. "Heißläufer ab in A";
- b) bei fremden Güterwagen der Übergangsbahnhof und der Tag der Übernahme. Fehlt der Übergangszettel, so ist zu vermerken: "Übergang

fehlt". Auf dem Einstellungsbahnhof oder dem nächste geeigneten Übergangsbahnhof ist dies zu melden;

- c) bei Reichsbahnpersonenwagen der Heimatbahnhofs,
- d) beim Auffinden eines gesuchten Wagen "gesucht",
- e) bei Kesselwagen "Kes" und bei Topfwagen "Topf",
- f) leere Schadwagen mit roten Schadzetteln durch "Schad",
- g) zur Entseuchung laufende Wagen durch "Ents",
- h) bei Reisezügen

Wagen mit Tieren durch "T",
Wagen mit Eilgut durch "E",
Wagen mit Leichen durch "L",

- i) die Güterwagen, die zur Postbeförderung benutzt werden (postbeiwagen), durch "Post",

- k) Bahndienstwagen durch einen abgekürzten Hinweis auf die Art des Wagens, z.B. "Kran".

(15) Auf Zwischenbahnhöfen, auf denen Wagen zugesetzt werden, ergänzt der Zugführer die Urschrift des Wagenzettels. Er schreibt den Namen des Bahnhofs auf eine besondere Zeile in die Mitte der Wagenzettels, z.B.

"Zugesetzt in A"

und darunter die zugesetzten Wagen.

Sind die zugesetzten Wagen nicht an der Stelle des Zugs eingestellt worden, an der sie im Wagenzettel aufgeführt sind (7), so ist der Platz, an dem sie eingereiht wurden, zu bezeichnen.

Die abgesetzten Wagen werden in Spalte 10 nach (14) a) gekennzeichnet.

(16) Die im AzFV bekanntgegebenen Unterwegsbahnhöfe erhalten über die auf ihnen zugesetzten und abgesetzten Wagen Durchschriften. Wenn zweckmäßig, sind statt der Durchschriften besondere Wagenzettel anzufertigen.

(17) Wechselt der Zugführer auf einen Unterwegsbahnhof, so übernimmt der neue Zugführer die Urschrift des Wagenzettels. Die abzusetzenden Wagen vermerkt der alte, die auf dem Bahnhof neu einzusetzenden Wagen trägt der neue Zugführer ein.

(18) Die Urschrift des Wagenzettels wird auf dem Endbahnhof abgegeben. Bei Güterzügen macht der Zugführer vorher quer über den Spaltenbau den Vermerk: "An Achsen".

(19) Die Wagenzettel von Zügen, die nach dem Fahrplan Güterzüge sind (§ 5 (6)), sind auf Bahnhöfen mit getrenntem Dienst der Güterabfertigung zuzuleiten.

(20) Die zur Empfangnahme der Wagenzettel bestimmten Stellen überwachen den Eingang der Wagenzettel, ordnen und heften sie nach Tagen, nach Ein- und Ausgang, Richtungen und Stunden oder Zugnummern und bewahren sie, nach Monaten getrennt 2 Jahre lang auf.

§ 48. Fahrtbericht

(1) Für alle Züge hat der Zugführer einen Fahrtbericht zu führen, und zwar, wenn es die Direktion nicht anders anordnet, nach Vordruck Anlage 19. Für Übergabezüge (§ 5 (11)) wird ein Fahrtbericht nur geführt, wenn es besonders angeordnet ist. Wegen einzeln fahrender Lokomotiven und leertfahrender Triebwagen siehe (23).

(2) Erstreckt sich eine Zugfahrt über mehrere Direktionsbezirke, so ist für jeden Bezirk ein Teilbericht aufzustellen. In der Überschrift ist die ganze Strecke und darunter die Teilstrecke zu verzeichnen. Der Teilbericht unterbleibt, wenn der Zug nur eine Strecke des Nachbarbezirks berührt, die von seinem Heimatbezirk mitbetrieben wird.

(3) Wechselt der Zugführer eines Zugs innerhalb eines Direktionsbezirks, so führt der ablösende Zugführer den Fahrtbericht fort. Abweichungen bestimmt die Direktion.

(4) Für Pendelzüge können die Fahrtberichte eines Tages auf *einem* Blatt geführt werden. Die Eintragungen für die einzelnen Züge sind dann deutlich voneinander zu trennen und mit der Zugnummer zu überschreiben. Außerdem ist die Nummer jedes einzelnen Zugs im Kopf des Fahrtberichts anzugeben.

(5) Endet die Fahrt eines Zugs nach Mitternacht, so sind beide Tage in Bruchform anzugeben, z.B. 1./2. Juli. Tritt ein Zug nach Mitternacht in einen anderen Direktionsbezirk ein, so wird im Teilbericht für den zweiten Bezirk nur der zweite Tag eingetragen.

(6) Der Zugführer hat den Fahrtbericht vorzubereiten und alle Angaben, die vor der Abfahrt des Zugs gemacht werden können, vorher einzutragen (§ 42 (2)).

(7) In Spalte 1 sind, wenn die Direktion nicht anders bestimmt, nur die Stellen einzutragen, auf denen der Zug planmäßig hält.

(8) Die Zeit der Ankunft auf dem Endbahnhof oder dem Bahnhof, auf dem ein Teilbericht abgeschlossen ist, und die dort etwa vorhandene Verspätung oder frühere Ankunft trägt der Aufsichtsbeamte in Spalte 2, seinen Namen in Spalte 1 ein. Im übrigen füllt der Zugführer Spalte 2, wie alle übrigen Spalten, dem Vordruck gemäß aus.

(9) Als Ankunftszeit gilt der Zeitpunkt, zu dem ein Zug an der bestimmten Stelle zum Halten gekommen ist. Ein Halten vor dieser Stelle, auch innerhalb des Bahnhofs, gilt als außerplanmäßig.

Bei Durchfahrt eines Zugs, der planmäßig zu halten hätte (§ 25 (7)) und bei Durchfahrt auf einem Bahnhof, wo Teilberichte enden und beginnen, ist die Durchfahrtszeit in Spalte 3 einzutragen; durch Spalte 2 ist ein waagerechter Strich zu machen.

Als Durchfahrtszeit gilt der Zeitpunkt, zu dem die Spitze des Zugs am Empfangsgebäude vorbeifährt.

(10) Als Abfahrtszeit (Spalte 3) gilt der Zeitpunkt, zu dem der Zug sich in Bewegung setzt.

(11) Für jede in Spalte 1 eingetragene Stelle ist die Achsenzahl, mit der der Zug die Stelle verläßt, in Spalte 4a einzutragen. In Spalte 4b wird die Achsenzahl der posteigenen Bahnpostwagen, in Spalte 4c die Achsenzahl der für Postzwecke benutzten Reichsbahnwagen eingetragen.

(12) Das gesamte Wagenzugsgewicht (Summe der Gewichte aus Spalten 6b, 6c und 6d des Wagenzettels) ist in Spalte 5 einzutragen.

(13) Das gesamte Reisegewicht ist in Spalte 6 einzutragen. Das Reisegewicht ist das Gewicht der Reisenden (auch Wehrmacht) mit ihrem Gepäck, die in Personenwagen oder in Gepäck- und Güterwagen befördert werden.

Das Reisegewicht ist nach folgender Formel zu berechnen:

Sitzplätze x 4

100

Die Zahl der Sitzplätze ist aus Spalte 5 des Wagenzettels (§ 47 (10)) zu entnehmen. Stehplätze in Personenwagen, in ausgerüsteten Gepäck- und Güterwagen bleiben außer Betracht. Werden ausnahmsweise Reisende (auch Wehrmacht) stehend in nicht ausgerüsteten Gepäck- oder Güterwagen befördert, so ist das Reisegewicht in der Weise zu berechnen, daß in der Formel an der Stelle der Sitzplätze die Zahl der stehend zu befördernden

Reisenden einzusetzen ist. Unter 100 stehende Reisende im Zug bleiben hierbei außer Ansatz.

(14) In Spalte 7 ist das an den Zug- und Vorspannlokomotiven oder den Triebwagen angeschriebene Gewicht einzutragen. Sind Schiebelokomotiven an die durchgehende Bremse angeschlossen, so ist auch ihr Gewicht mitzurechnen.

(15) In Spalte 8 ist das Gesamtzuggewicht, d.h. die Summe der Gewichte aus Spalte 5 bis 7, einzutragen.

(16) Das vorhandene Bremsgewicht des Zugs einschließlich der Lokomotiv- oder Triebwagenbremsgewichte (Summe der Spalten 7a und 7b des Wagenzettels und Spalte 13 des Fahrtberichts) wird in Spalte 9 eingetragen. Vgl. auch § 91 (7).

(17) Die in Spalte 10 einzutragenden Brems Hundertstel ergeben sich aus der Formel

$$\frac{\text{Spalte 9} \times 100}{\text{Spalte 8}}$$

Erreichen die vorhandenen Brems Hundertstel nicht die im Fahrplan angegebenen Mindestbrems Hundertstel (§ 91 (2)), so sind außer den vorhandenen auch die fehlenden Brems Hundertstel in Klammern darunter einzutragen, z.B.

96

(-1)

(18) In Spalte 11 sind Verzögerung der Abfahrt, jede andere Verspätung und jedes außerplanmäßige Halten, jedes Langsamfahren infolge verspäteter Signalfreigabe, kurz, aber klar zu begründen. Bei außerplanmäßigem Halt muß der Zeitpunkt des Anhaltens und der der Weiterfahrt angegeben werden. Die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal auf Befehl oder Ersatzsignal ist nach § 53 (2) zu vermerken.

Über die Ursache von Fahrzeitüberschreitungen hat der Lokomotivführer dem Zugführer Auskunft zu geben.

Wo Teilberichte enden und beginnen, ist außer der Ankunfts- und Abfahrtszeit (Durchfahrtszeit) die Ursache der dort etwa entstandenen Verspätung in beiden Teilberichten (Spalte 11) anzugeben.

(19) Unter "Bemerkungen" ist kurz, aber klar, über die in Anlage 19 abgedruckten Punkte zu berichten.

(20) Die Angaben für Spalte 12 bis 15 entnimmt der Zugführer aus den Anschriften an der Lokomotive und aus dem Lokomotiv- oder Triebwagendienstzettel, die für Spalte 16 gibt ihm der Lokomotivführer. Bei Pendelzügen (4) müssen die von den einzelnen Zugbeamten gefahrenen Züge kenntlich gemacht werden.

Dem Zug beigegebene streckenkundige Begleiter und zur Ausbildung mitfahrende Zugpersonale sind als solche ebenfalls aufzuführen.

(21) Der Zugführer hat dem Lokomotivführer auf Wunsch Einsicht in den Fahrtbericht zu geben (§ 38 (4)).

(22) Den Fahrtbericht liefert der Zugführer in der Regel auf dem Zugendbahnhof ab. Erstreckt sich die Zugfahrt über mehrere Direktionsbezirke, so ist der Teilbericht (2) auf dem Unterwegsbahnhof abzugeben, wo der Zug nach dem Übergang in einen anderen Bezirk zuerst anhält. Wenn es die Direktion nicht anders anordnet, haben die Bahnhöfe über die regelmäßige Ablieferung der Berichte zu wachen.

(23) Für eine einzeln fahrende Lokomotive oder einen leerfahrenden Triebwagen führt der Lokomotivführer den Fahrtbericht. Die Spalten 4-6 und 8-10 werden nicht ausgefüllt. Der Fahrtbericht wird nach Beendigung der Fahrt dem Aufsichtsbeamten übergeben.

(24) Die den Zügen erteilten schriftlichen Befehle oder anderen schriftlichen Weisungen (§ 54) und die Fahrpläne der von Bahnhöfen eingelegten Sonderzüge (§ 66 (3) d)) sind den Fahrtberichten anzuheften oder anzukleben.

(25) Die Bahnhöfe senden die Fahrtberichte mit den Anlagen täglich an die Direktion.

§ 49. Abfahrt der Züge

(1) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten abfahren (BO § 65 (5)); siehe aber § 53 (3).

(2) Der Zugführer darf das Signal zur Abfahrt eines Zugs nur dann geben, wenn er den Auftrag dazu von dem zuständigen Beamten in der vorgeschriebenen Form (§ 24 (10) und (11)) erhalten und sich außerdem davon überzeugt hat, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist. Der schriftliche Befehl zur Vorbeifahrt an einem auf Halt stehenden Ausfahrtsignal oder zur Ausfahrt aus Gleisen, für die kein Signal vorhanden ist, gilt *nicht* als Auftrag zur Abfahrt.

(3) Wo der Abfahrtauftrag durch Befehlstab gegeben wird, hat der Zugführer auf die Vorgänge am Zug zu achten und die Abfahrt zu hindern, wenn irgendeine Voraussetzung hierfür nicht erfüllt ist.

(4) Ist die Abfahrtsbereitschaft eines Reisezugs vom Standort des Beamten, der sie festzustellen hat, nicht zu übersehen, so haben sie die Zugbegleiter, vom Zugschluß beginnend, durch den Zuruf "Fertig" zu bekunden.

(5) Wird der Abfahrtauftrag nicht vom zuständigen Beamten *persönlich* gegeben, sondern durch einen anderen Betriebsbeamten oder durch das Ausfahrtsignal übermittelt, so dürfen ihn die empfangenden Beamten nur dann als gültig ansehen, wenn diese Formen der Auftragsübermittlung im AzFV bekanntgegeben oder vom Betriebsamt angeordnet sind (§ 24 (11) und (14)).

(6) Wo der Abfahrtauftrag nicht durch Befehlstab gegeben wird, gibt der Zugführer den ihm erteilten Abfahrtauftrag durch Signal "Abfahren" mit der Mundpfeife an den Lokomotivführer weiter.

(7) Der Aufsichtsbeamte und der Zugführer dürfen das Zeichen zur Abfahrt erst dann geben, wenn die Meldungen über den ordnungsmäßigen Zustand der Bremsen mündlich oder durch das Bremsprobefsignal "Bremse in Ordnung" erstattet sind (§ 46 (14)).

(8) Der Lokomotivführer darf erst abfahren, nachdem er einen in der vorgeschriebenen Form erteilten Abfahrtauftrag erhalten hat. Er muß dabei sicher sein, daß das Abfahrtsignal von dem Zugführer *seines* Zugs ausgeht oder durch daß ein ihm auf andere Weise übermittelter Abfahrtauftrag *seinem* Zug gilt (siehe auch (10)).

(9) Der Lokomotivführer darf nicht abfahren, bevor die vorgeschriebene Bremsprobe ausgeführt und ihm der ordnungsmäßige Zustand der Bremsen mündlich oder bei Reisezügen durch das Bremsprobefsignal "Bremse in Ordnung" gemeldet ist.

(10) Wenn der Abfahrtauftrag durch den Zugführer oder durch Befehlstab auf der Seite des Heizers erteilt wird, gibt ihn der Heizer (Beimann) an den Lokomotivführer weiter; er hat sich vorher in gleicher Weise von der Gültigkeit des Abfahrtauftrags für seinen Zug zu überzeugen, wie sonst der Lokomotivführer (8).

Der Heizer (Beimann) beobachtet, soweit es nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist, ob während des Anfahrens alle Wagen folgen und ob dem Zug Signale nachgegeben werden.

(11) Der Zugführer darf einen Abfahrtauftrag nicht weitergeben und der Lokomotivführer ihn nicht ausführen, wenn die Stellung eines ihnen erkennbaren Signals dem Abfahrtauftrag widerspricht.

§ 50. Fahrt auf der freien Strecke

(1) Von der Vorschrift, auf zweigleisigen Bahnen recht zu fahren, darf auf freier Strecke nur abgewichen werden, wenn *schriftlicher* Auftrag dazu gegeben ist.

(2) Der zur planmäßigen Zeit oder früher abgefahrene Zug soll, wenn es im Einzelfall nicht anders angeordnet ist, bis zum nächsten Haltbahnhof die im Fahrplan angegebene regelmäßige Fahrzeit einhalten. Bei Verspätung ist die Fahrzeit möglichst zu kürzen, die im Buchfahrplan angegebene kürzeste Fahrzeit (§ 38 (15)) darf aber nicht unterschritten werden.

Reisezüge dürfen auf Betriebstellen, die sie planmäßig ohne Halt durchfahren, zum Ausgleich zu erwartender Zeitverlust bis zu 3 Minuten-Schnellfahrten 1 Minute - vor Plan verkehren.

(3) Ist der Zug durch Vorsichtbefehl benachrichtigt (§ 16 (6) und § 24 (9)), daß die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört ist oder daß das Läutewerk versagt und daß die Schrankenwärter nicht benachrichtigt werden können, so ist so vorsichtig zu fahren, daß der Zug vor einem auftauchenden Hindernis zum Halten gebracht werden kann.

(4) Ein Zug darf auf freier Strecke nur aus zwingenden Gründen insbesondere solchen der Sicherheit (§ 60 (1)), zum Halten gebracht werden.

(5) Das Anhalten eines Zugs auf freier Strecke, um Wagen abzuhängen oder aufzunehmen, Güter und Stoffe auf- oder abzuladen, bedarf der besonderen Anordnung des Betriebsamts.

§ 51. Beobachten der Bahnanlagen, der Signale und des Zuges

(1) Der *Lokomotivführer* beobachtet die zu befahrende Strecke mit ihren Zeichen und Wegübergängen, den Zug und die Zugsignale. Er achtet darauf, daß die zu befahrende n Gleise frei sind, bei elektrisch betriebenen Strecken die Fahrleitung in Ordnung ist, bei Rangierfahrten die Weichen, Gleissperren, Drehscheiben und Schiebebühnen richtig gestellt sind und bei Zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaussteht oder sich dem Fahrweg in gefährdender Weise nähert.

Auf Nebenbahnen hat er auch bei Zugfahrten auf die Stellung der Weichen zu achten, wenn die Höchstgeschwindigkeit des Zugs 50 km/h nicht übersteigt.

(2) Der *Lokomotivheizer (Beimann)* beteiligt sich an der Beobachtung, insbesondere bei Fahrten mit dem Tender voran und bei Rangierfahrten. Wenn sich der Zug einem Bahnhof nähert, müssen alle anderen Arbeiten hinter der Signalbeobachtung zurückstehen. In Krümmungen achtet der Heizer (Beimann) auf die Schlußsignale. Außergewöhnliche und wichtige Wahrnehmungen meldet er dem Lokomotivführer.

(3) Der *Zugführer* beaufsichtigt den Zug, die gesamte Handhabung des Dienstes beim Zug und die Beachtung der Signale. Er hält die Ordnung beim Zug aufrecht, überzeugt sich möglichst oft von seinem Zustand und achtet, solange ihm dies seine sonstigen Dienstgeschäfte gestatten, auf die Signale und die Wegübergänge.

(4) Die übrigen *Zugbegleiter* beteiligen sich ebenfalls an der Beobachtung der Strecke, der Signale und des Zugs.

§ 52. Meldungen bei Unregelmäßigkeiten und Gefahr

(1) Unregelmäßigkeiten wie z. B. Mängel der Gleislage, der Fahrleitungsanlage, der Stellung, Beleuchtung oder Bedienung der Signale, Fehlen der Schrankenwärter, Unterlassen der Schrankenbedienung, meldet der Zugführer, Lokomotivführer oder Führer eines Nebenfahrzeugs, der sie wahrnimmt oder dem sie angezeigt werden, auf einer Karte nach Anlage 20 und gibt die Karte auf dem nächsten Haltbahnhof dem Aufsichtsbeamten. Dieser bescheinigt den Empfang auf dem Stamm und sorgt für Abhilfe durch Verständigung der beteiligten Stellen. Die Meldekarte sendet er an das Betriebsamt ein. Bei Zeitmangel verständigt der Lokomotivführer den Aufsichtsbeamten mündlich und gibt die Meldekarte spätestens beim Bahnbetriebswerk ab.

(2) Wünscht der Aussteller vom Betriebsamt über die Erledigung der Unregelmäßigkeiten benachrichtigt zu werden, so beauftragt er dies auf der Karte.

(3) Zug- und Lokomotivpersonal geben nach Rückkehr zu ihrer Heimatdienststelle die Stämme ausgestellter Meldekarten dem hierfür bestimmten Beamten ab; dieser trägt die Meldungen in die Meldekartenliste (Anlage 21) ein. Stämme von Karten, für die Erledigungsnachricht beantragt ist, bewahrt er bis zur Erledigung auf.

Die Meldekartenliste ist nach Abschluß bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

(4) Besteht Gefahr für den nachfolgenden Zug, so wird außerdem die Meldung von dem Zugführer oder Lokomotivführer schon *von der nächsten Fernsprechstelle* aus an die rückgelegene Zugfolgestelle fernmündlich erstattet. Ebenso wird die vorgelegene Zugfolgestelle durch Fernsprecher verständigt, wenn eine besondere Unregelmäßigkeit auf dem Nachbargleis bemerkt wird. Bei *unmittelbar drohender Gefahr* für einen Zug auf dem Nachbargleis ist sofort anzuhalten, die Gefahrstelle zu schützen (§ 61 (6)) und dann für rasche Verständigung der vorgelegenen Zugfolgestelle zu sorgen.

§ 53. Verhalten gegenüber den Signalen

(1) Wenn die Stellung eines Vorsignals, einer Deckung- oder Haltvorscheibe einem Zug anzeigt, daß ein Haltsignal zu erwarten ist, so ist die Geschwindigkeit so weit zu erniedrigen, daß der Zug sicher vor dem Haltsignal zum Halten gebracht werden kann. Er soll dabei möglichst nahe an das Haltsignal vorgezogen werden.

Zeigt das Vorsignal ohne Zusatzflügel eines mehrflügeligen Hauptsignals an, daß ein Zug an diesem Fahrt zu erwarten hat, so darf der Lokomotivführer hieraus noch nicht schließen, daß auch die planmäßige Fahrstraße freigegeben ist. Dies wird erst durch das Hauptsignal angezeigt.

(2) Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden (BO § 65 (4)).

Ein Zug darf an für ihn gültigen, Halt zeigenden Hauptsignalen, Deckungsscheiben oder Gleissperrsignalen nur vorbeifahren, wenn er hierzu schriftlich, in der Regel durch Befehl A b, oder statt dessen durch Signal Ve 5 (Ersatzsignal) ermächtigt wird. Mündlicher Auftrag ist nur zulässig, wenn das Kennzeichen "M" nach ESO, AB23 angebracht ist.

Der Zug darf den anschließenden Weichenbereich nur mit höchstens 40 km/h durchfahren.

Wird dem Zug der Auftrag zur Vorbeifahrt an einem auf Halt stehenden Hauptsignal durch ein Ersatzsignal erteilt (§ 22 (6)), gilt das Ersatzsignal nur dann als Auftrag zum Vorbeifahren, wenn es aufleuchtet, *während* der Zug vor dem Signal hält. Ist es schon vorher erschienen, so ist es für diesen Zug ungültig. Der Zug muß dann vor dem Signal so lange warten, bis das Zeichen verlöscht und von neuem aufleuchtet.

(3) Ist ein Zug durch ein Hauptsignal oder eine Deckungsscheibe außerplanmäßig angehalten worden, so fährt er ohne besonderen Auftrag weiter, sobald das Signal auf Fahrt gestellt wird, ausgenommen im Fall § 55 (3).

(4) Wenn der Lokomotivführer auf eingleisiger Strecke oder beim Befahren des falschen Gleises oder bei zeitweise eingleisigem Betrieb erkennt, daß ein als Einfahrtssignal oder Deckungssignal der freien Strecke dienendes Hauptsignal *für die Gegenrichtung* freie Fahrt zeigt, so hat er zu halten und weitere Weisung des Fahrdienstleiters abzuwarten, es sei denn, daß das Vorbeifahren an diesem Signal durch besondere Anweisung oder durch Befehl A d nach § 22 (30) angeordnet ist.

(5) Läßt sich ein Gleissperrsignal oder eine Deckungsscheibe wegen Störung nicht bedienen, so darf an ihnen von *Rangierabteilungen* und einzeln fahrenden Lokomotiven auf mündlichen Auftrag des Rangierleiters vorbeigefahren werden (§ 81 (5)). Züge erhalten hierfür einen schriftlichen befehl A b (§ 22 (31)).

(6) Ein Zug, der entgegen der Ziffer (2) das Halt zeigende Signal einer Blockstelle überfahren hat und zum Halten gekommen ist, muß stehen bleiben. Der Zugführer hat sich mit dem Blockwärter darüber zu verständigen, ob der Zug stehen bleiben oder weiterfahren soll oder ob zwingende Gründe vorliegen, den Zug zurückzusetzen. Weiterfahren darf der Zug erst dann, wenn das Blocksinal für ihn auf Fahrt gestellt oder ein schriftlicher Befehl zur Weiterfahrt gegeben worden ist.

(7) Hat ein Zug ein Halt zeigendes Ein- oder Ausfahrtsignal oder das Halt zeigende Blocksinal einer Abzweigstelle überfahren oder ist er über den Standort eines Einfahr- oder Deckungssignals hinausgefahren, vor dem er nach (14) oder nach schriftlicher Weisung hätte anhalten müssen, so ist die Weisung des Fahrdienstleiters über das fernere Verhalten einzuholen (§ 22 (17)). Nur bei Gefahr in Verzug darf hiervon abgewichen werden.

(8) Wenn ein Zug bei der Ausfahrt aus einem Bahnhof oder bei einer Abzweigstelle irrtümlich in einem unrichtigen Fahrweg eingelassen worden ist oder der Lokomotivführer ein dem planmäßigen Fahrweg des Zugs nicht entsprechendes Signal vorfindet, so ist der Zug sofort zum Halten zu bringen. Wenn er hierbei erst hinter dem Signal zum Halten gekommen ist, hat er solange stehen zu bleiben, bis die Weisung des Fahrdienstleiters über das fernere Verhalten eingeholt worden ist. Droht Gefahr, so hat der Lokomotivführer unter eigener Verantwortung zu handeln.

(9) Wird ein Signal nicht deutlich wahrgenommen oder ist ein Signal für die Dunkelheit vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelsfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen. Vor einem Hauptsignal oder einem an Stelle eines Hauptsignals aufgestellten anderen Signal (§ 22(31)) muß dann unter allen Umständen zunächst gehalten werden. Kann die Signalbedeutung nicht zweifelsfrei geklärt werden, so ist zur Weiterfahrt Befehl A b nötig.

(10) Ist ein Zug, der planmäßig einen Bahnhof *durchfahren* soll, durch das Einfahrtsignal zum Halten gebracht worden, so muß er, wenn das Signal auf Fahrt gestellt wird, mit besonderer Vorsicht und so langsam einfahren, daß er vor einem unerwartet erscheinenden Haltsignal sicher zum Halten gebracht werden kann (§ 25 (6)), ausgenommen, wenn die freie Ausfahrt durch ein Ausfahrtsignal angezeigt wird.

(11) Aus der Fahrtstellung eines Einfahrtsignals allein darf der Lokomotivführer eines Zugs, der planmäßig einen Bahnhof durchfahren soll - trotz der für den Bahnhof gültigen Vorschrift in § 22 (5) -, nicht schließen, daß auch die Ausfahrt frei ist.

(12) Erhält ein Zug Einfahrt auf ein anderes Signal, als er es erwarten mußte, so hat er vorsichtig mit höchstens 40 km/h einzufahren. Ein Zug mit mehr als 40 km/h Höchstgeschwindigkeit muß außerdem zunächst halten, wenn er statt des einflügeligen Einfahrtsignals ein mehrflügeliges Signal erhält, ohne darauf durch ein dreibegriffiges Vorsignal oder durch einen Vorsichtsbefehl vorbereitet zu sein; er darf jedoch auch, ohne zu halten, vorsichtig einfahren, wenn es im AzFV für den Bahnhof und die Einfahrt zugelassen ist (§ 27(5)).

(13) Erhält ein Zug, der einen Bahnhof planmäßig durchfahren soll, Durchfahrt auf ein anderes Signal, als er erwarten mußte, so hat der Lokomotivführer zunächst nach (12) zu handeln und dann den Zug im Bahnhof anzuhalten. Nur dann fährt er ohne nochmaligen Halt mit 40 km/h durch den Bahnhof, wenn ihm das Ausfahrtsignal anzeigt, daß er am Ausfahrtsignal Fahrt zu erwarten hat.

(14) Ein Zug, der das falsche Gleis befahren muß, hat, auch wenn die Signale Fahrt zeigen, zu halten

an den im Befehl B d und B e nach § 28 (7) festgesetzten Stellen
und
am Standort des Einfahrtsignals des nächsten Bahnhofs.

Der Zug fährt auf Befehl A c weiter (§ 28 (7)). Auf Langsamfahrstellen im falschen Gleis ist besonders zu achten (§ 28 (8)).

(15) Für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten, die auf falschem Gleis zurückkehren, gelten die Bestimmungen unter (14). Ist für solche Fahrten für die Einfahrt vom falschen Gleis ein Hauptsignal oder ein besonderes Signal vorhanden und zeigt dieses Fahrerlaubnis, so darf der Lokomotivführer einfahren, ohne vorher angehalten zu haben.

(16) Wenn ein Zug ein Langsamfahrtsignal erhält, so ist die Geschwindigkeit sofort so weit zu ermäßigen, daß er sicher vor der Haltscheibe zum Halten gebracht werden kann.

(17) Wenn einem Zug der Auftrag zum Halten durch ein Schutzhaltssignal oder *vom Zug aus* erteilt wird, sind *sofort alle Mittel anzuwenden*, ihn zum Halten zu bringen. Ebenso ist zu verfahren, wenn irgendein anderes rotes Licht erscheint, von dem nicht bekannt ist, daß es für den Zug keine Bedeutung hat.

(18) Wenn der Schein einer Signalfackel (§ 61 (7) und (12)) wahrgenommen wird, ist die Geschwindigkeit sofort so zu ermäßigen, daß der Zug vor der Fackel zum Halten gebracht werden kann.

§ 54. Schriftliche Befehle

(1) Schriftliche Befehle an das Zugpersonal werden in der Regel auf Vordruck nach Anlage 5 bis 7 erteilt (§ 10). Ein schriftlicher Befehl ist jedoch auch dann zu erfolgen, wenn er in anderer Form erteilt ist.

Die Direktion kann anordnen, daß auf Strecken mit einfachen Betriebsverhältnissen schriftliche Befehle immer anstatt auf Befehlsmuster auf die Fahrtberichte geschrieben werden.

In allen Fällen, wo die schriftliche Befehlserteilung vorgeschrieben ist, muß das Zugpersonal die Ausführung anderer Befehle ablehnen.

(2) Der *Zugführer* erhält schriftliche Befehle in je zwei Ausfertigungen vom Fahrdienstleiter oder in dessen Auftrag von einem anderen Betriebsbeamten ausgehändig und bescheinigt den Empfang auf der Urschrift, die beim ausfertigenden Beamten bleibt. Wo der Zugführer (Lokomotivführer) nach § 22 (15) die Befehle im Auftrag des Fahrdienstleiters in der in § 10 (6) angegebenen Weise selbst ausfertigt, fällt die Empfangsbescheinigung weg. Die Urschrift bleibt beim Fernsprecher.

(3) Eine Ausfertigung des Befehls übergibt der Zugführer dem Führer der vordersten Lokomotive. Die andere Ausfertigung behält er selbst und fügt sie dem Fahrtbericht bei.

(4) Der Zugführer unterrichtet, soweit erforderlich, auch die Zugbegleiter und bei Vorspann den Führer der zweiten Lokomotive über den Inhalt des Befehls. Wegen der Verständigung der Führer von Schiebelokomotiven siehe § 59 (13).

(5) Der *Lokomotivführer* hat den erhaltenen Befehl bis zur Erledigung im Führerstand sichtbar aufzuhängen und ihn dem Heizer (Beimann) bekanntzugeben.

(6) Den Befehl zum Vorbeifahren an einem auf Halt stehenden Hauptsignal und den Vorsichtsbefehl hat der Lokomotivführer auch unmittelbar entgegenzunehmen, wenn der Zug an einem Hauptsignal gestellt wurde (§ 10 (7)). Auch den Befehl A c bei Falschfahrten hat der Lokomotivführer des am Standort des Signal haltenden Zugs unmittelbar entgegenzunehmen. Eine Ausfertigung des Befehls übergibt er möglichst bald dem Zugführer. Den Empfang des Vorsichtsbefehls muß er bescheinigen.

§ 55. Ankunft, Aufenthalt und Durchfahrt auf Bahnhöfen

(1) Bei planmäßigem Halt soll der Zug an der vorgeschriebenen oder durch H-Tafel oder dgl. gekennzeichneten Stelle halten. Einzeln fahrende Lokomotiven halten, wenn keine andere Stelle vorgeschrieben ist, beim Standort des Aufsichtsbeamten. Wenn abweichend von der Bahnhoffahrdordnung

eingefahren werden soll (§ 27 (3) bis (5) und § 53 (12) und (13)), ist besondere Vorsicht anzuwenden.

(2) Beim Einfahren in ein Stumpfgleis oder in ein Gleis, das nicht auf seine ganze Länge frei ist, muß die Geschwindigkeit vom Einfahrtsignal oder einem anderen vom Betriebsamt festgesetzten Punkt ab mindestens auf 30 km/h ermäßigt werden.

(3) Der Lokomotivführer darf einen Reisezug nicht eigenmächtig wieder in Bewegung setzen, wenn er ihn bei planmäßigem Halt an nicht vorgeschriebener Stelle zum Halten gebracht hat, damit bereits im Ein- und Aussteigen begriffene Reisende nicht gefährdet werden. Er erhält einen besonderen Auftrag (§ 26 (6)) und gibt vor der Bewegung das Achtungssignal. Er darf einen Reisezug auch nicht eigenmächtig wieder in Bewegung setzen, wenn er ihn bei außerplanmäßigem Halt an einem Bahnsteig zum Halten gebracht hat. In diesem Fall erhält er Abfahrtraf (§ 24 (7)).

(4) Steht nach dem Anhalten eines Zugs und Lösen der Bremsen (§ 86 (5)) der Schluß grenzzeichenfrei, so hat, wenn hierfür keine andere Verständigungsart vorgesehen ist, der Zugsicherer auf den im AzfV angegebenen Betriebstellen den Hornruf "Der Schluß des Zugs steht grenzzeichenfrei"  (f) zu geben. Der für das Freisein der Gleise verantwortliche Beamte gibt den gleichen Hornruf zurück.

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

(6) Hat das Zugpersonal das außerplanmäßige Halten eines Zugs auf einer Betriebstelle einmal veranlaßt, so hat der Zug dort zu halten, auch wenn der Anlaß dazu inzwischen weggefallen sein sollte.

(7) Bei der Ankunft eines Zugs mit Beförderung von Reisenden sind, wenn die Direktion keine Ausnahmen anordnet, der Name des Bahnhofs oder Haltepunktes, die Dauer des Aufenthalts, wenn sie mehr als 4 Minuten beträgt, und ein etwaiger Wagenwechsel auszurufen. Wird der planmäßige Aufenthalt gekürzt, so ist die abgekürzte Dauer mit den Worten auszurufen:

"Nur Minuten Aufenthalt".

Bei Verspätungen der Züge ist den Reisenden bereitwillig Auskunft zu erteilen (§ 34 (10)), insbesondere bei Betriebsstörungen.

(8) In Bahnhöfe, Anschlußstellen und Haltepunkte, wo ein Zug nur nach Bedarf halten soll, hat er so langsam einzufahren, daß er mit Handsignal oder bei unbesetzten Betriebstellen durch Zeichen der Reisenden zum Halten gebracht werden kann. Sind auf einer solchen Betriebstelle Güter oder Wagen abzusetzen, so läßt es der Zugführer durch einen rückgelegenen Haltbahnhof vormelden.

(9) Wenn bei einem Regelaufenthalt eines Güterzugs ohne Beförderung von Reisenden auf einer Betriebstelle keine Güter oder Wagen abzusetzen sind, oder wenn bei einem solchen Zug ein Halt aus Betriebsrücksichten ausnahmsweise nicht erforderlich ist, meldet es der Zugführer mündlich auf der letzten rückgelegenen Haltbetriebstelle und läßt bei der betreffenden Betriebstelle anfragen, ob die Möglichkeit des Nichthaltens besteht. Das weitere Verfahren regelt sich nach § 25 (7).

(10) Der Lokomotivführer darf einen planmäßigen Aufenthalt, auch einen Halt aus Betriebsrücksichten, nur auslassen, wenn ihm vom Zugführer mündlich bekanntgegeben worden ist, daß der Zug voraussichtlich nicht zu halten braucht. In jedem Fall muß aber außerdem der Zug vom Aufsichtsbeamten Signal Zp 9 als Durchfahrtraf erhalten. Der Zug hat so langsam einzufahren, daß er beim Fehlen dieses Durchfahrtrafs zum Halten gebracht werden kann. Beim Fehlen des mit dem Befehlstab zu gebenden Durchfahrtrafs - auch wenn das Ausfahrtsignal Fahrt zeigt - sowie bei Halt zeigendem Ausfahrtsignal hat der Zug an der für gewöhnlich vorgeschriebenen Stell zu halten. Als Fehlen des Durchfahrtrafs gilt auch, wenn der Durchfahrtraf mit dem Befehlstab nicht deutlich wahrgenommen werden kann.

Bei reinen Überholungsaufenthalten gilt die Fahrtstellung eines mit Vorsignal versehenen Ausfahrtsignals als Erlaubnis zur Durchfahrt.

§ 56. Beendigung der Fahrt

(1) Auf dem Endbahnhof oder bei Zugbegleiterwechsel hat das abgehende Zugbegleitpersonal den zuständigen Beamten oder das neue Personal über alles für den Zug Wissenswerte zu unterrichten und den Zug zu übergeben. Das abgehende Personal darf den Zug erst nach dieser Übergabe verlassen.

(2) Bei Begleiterwechsel werden die Zuggeräte und Zubehörsstücke des Gepäckwagens dem neuen Begleitpersonal oder dem zuständigen Beamten übergeben. Dabei sind etwaige Verluste und Mängel zu melden.

(3) Beim Abstellen von Zügen sind die erste und die letzte Handbremse anzuziehen.

(4) Endet der Dienst auf der Heimatdienststelle, so hat das Zugbegleitpersonal sich über seinen nächsten Dienst zu unterrichten.

§ 57. Vorspann

(1) Ein Zug darf höchstens zwei Lokomotiven an der Spitze führen (siehe auch Anlage 29 (11)).

Wird ein Zug durch eine elektrische Lokomotive und eine Dampflokomotive gleichzeitig gefördert, so soll die Dampflokomotive in der Regel als zweite Lokomotive fahren.

Triebwagen mit eigener Kraftquelle dürfen zur Hilfeleistung bei der Förderung anderer Züge nicht verwandt werden.

Leere Triebwagen sollen möglichst als besondere Leerfahrten verkehren; sie dürfen aber in Notfällen anderen Zügen am Schluß angehängt werden (Siehe auch § 87 (8) und 88 (1) I).

(2) Die vordere Lokomotive ist die führende. Ihr Führer trägt für das Geben der Signale und die Beobachtung der Strecke und ihrer Signale die Hauptverantwortung. Er hat bei Güterzügen vor dem Anziehen des Zugs das Signal "Achtung" zu geben.

(3) Der Führer der zweiten Lokomotive, die mit dem Tender voran fahren darf (§ 38 (8)), hat sich nach dem Führer der vorderen zu richten und auf dessen Signale und auf sonstige Mitteilungen zu achten. Ihm liegt außerdem vorzugsweise die Beobachtung des Zugs ob. Zur Beobachtung der Strecke und ihrer Signale ist auch er verpflichtet.

(4) Ist unterwegs zu rangieren, so ist die vordere Lokomotive in der Regel abzuhängen. Den Auftrag hierzu erteilt der Rangierleiter. Immer ist abzuhängen, wenn Wagen abgestoßen werden sollen.

(5) Die Bestimmungen (1) bis (4) gelten auch für Triebwagen, wenn jeder von ihnen für sich gesteuert wird.

(6) Bei Reisezügen muß Vorspann gestellt werden, wenn der Lokomotivführer erklärt, den Zug nicht planmäßig befördern zu können. Hiervon kann jedoch abgesehen werden, wenn dadurch eine größere Verspätung verursacht würde.

Bei Güterzügen ist die Mitgabe von Vorspannlokomotiven nur nach den örtlichen Verhältnissen und den von der Direktion aufgestellten Grundsätzen gestattet und muß auf die Fälle beschränkt werden, wo Wagen - insbesondere bei Hochbedarf - sofort weiterbefördert werden müssen (siehe aber § 74 (1)).

(7) Die Direktion bestimmt, welche Lokomotivgattungen und besonderen Streckenverhältnisse die Beigabe von Vorspann ausschließen (§ 74 (2)).

(8) Wenn Vorspann *unterwegs* nötig wird, ist dies an den Bahnhof zu melden, der eine Vorspannlokomotive stellen kann.

(9) Von der Beigabe einer Vorspannlokomotive sind der Zugführer und der Bahnhof, auf dem die Lokomotive wendet, zu verständigen.

(10) Über das Vorspannen leerfahrender Lokomotiven ohne Bedarf siehe § 74 (1).

§ 58. Schieben von Zügen ohne Lokomotive an der Spitze

(1) Ohne Lokomotive, Triebwagen oder Steuerwagen an der Spitze dürfen geschoben werden

a) Züge bei langsamer Rückwärtsbewegung (z.B. in Störungsfällen), Züge, die nicht mehr als 50 Wagenachsen stark sind,

b) Arbeitszüge und dienstliche Sonderzüge,

c) Züge nach und von Gruben, gewerblichen Anlagen unter den vom Betriebsamt festgesetzten Bedingungen,

d) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen wie Spitzkehren, Fahren und dgl. nach Anordnung der Direktion.

(BO § 67 (1))

(2) Die zulässige Geschwindigkeit bei geschobenen Zügen auf freier Strecke ist in § 38 (9) festgelegt; das Zurücksetzen von Zügen in Störungsfällen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit geschehen.

(3) Schiebende Lokomotiven und Triebwagen müssen mit dem Zug gekuppelt sein.

(4)

Der vorderste Wagen

der Züge unter (1) b) bis d)

ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der ein Signalhorn oder eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Laterne,

auf Strecken mit unbeschränkten Wegübergängen eine weithin tönende Glocke

mitführt (BO § 67 (1)); er kann zur Begleitung der vordersten brauchbaren Bremse herangezogen werden (§ 46 (9)). Soll der Zug halten, so hat er das Haltsignal, sollen Leute gewarnt werden, so hat er das Achtungsignal zu geben.

Wegen der Bremsbedienung siehe auch § 46 (21).

Kann der Beamte nicht auf dem vordersten Wagen Platz nehmen, so geht er dem Zug voraus. Auf die Signale dieses Beamten hat der Lokomotiv- oder Triebwagenführer besonders zu achten. Wenn keine sichere Verständigung möglich ist, sind Zwischenposten einzuschalten.

(5) Bei geschobenen Zügen ohne Lokomotive an der Spitze trägt nur die schiebende Lokomotive das Schlußsignal (SB). Bei Dunkelheit führt das vorderste Fahrzeug das Zugspeitzensignal.

§ 59. Nachschieben von Zügen

(1) Züge mit Lokomotiven, Triebwagen oder Steuerwagen an der Spitze dürfen nachgeschoben werden:

a) bei der Abfahrt,

b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischenliegenden schwächer steigenden oder waagerechten Strecken, die im AzFV angegeben sind.

c) im Notfall überall

(BO § 67(2)).

(2) Mit zwei Lokomotiven darf nur nachgeschoben werden, wenn es die Direktion anordnet. Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden (BO § 67 (3)).

Triebwagen mit eigener Kraftquelle dürfen nicht zum Nachschieben anderer Züge verwendet werden.

(3) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden (BO § 67 (4)). Ebenso dürfen nicht nachgeschoben werden Züge, in denen Ladungen von langen Schienen oder Betonrundeisen auf zwei oder mehr Wagen ohne Drehschemel aufliegen.

(4) Eine nachschiebende Lokomotive, die den Zug bis zu einem planmäßigen Halt oder darüber hinaus begleitet, ist bis zum letzten planmäßigen Halt durch die *Schraubenkupplung* mit dem Zug zu kuppeln; auch ist ihre Bremse bei vollständig durchgehend gebremsten Zügen an die durchgehende Bremse anzuschließen. Muß die Schiebelokomotive den Zug während der Fahrt verlassen, so ist sie vom letzten Haltbahnhof ab anzukuppeln, wenn eine von Führerstand aus lösbare Kupplung verwendet wird.

Zwei nachschiebende Lokomotiven sind stets miteinander zu kuppeln. Nachschiebende Lokomotiven, die mit dem Zug gekuppelt sind, dürfen auch in Gefällen am Zug verbleiben (BO § 67 (3)).

(5) Die Schiebelokomotive hat sich vor der Abfahrt an den Zug zu setzen. Dann gibt ihr Führer zum Zeichen, daß er zum Schieben bereit ist, das Achtungsignal. Auf den Abfahrtauftrag gibt der Führer an der Spitze gleichfalls das Achtungsignal. Darauf öffnet der Führer der Schiebelokomotive den Regler so weit, daß diese ohne weiteres mitläuft, sobald sich der Zug in Bewegung setzt, und gibt sodann nochmals das Achtungsignal. Nun setzt der Führer der ziehenden Lokomotive den Zug langsam in Bewegung. Vorstehende Bestimmung gilt sinngemäß auch für Lokomotiven ohne Feuerung und für selbständig gesteuerte Triebwagen.

(6) Soll das Nachschieben beendet werden, so gibt der Führer der Schiebelokomotive das Achtungsignal und schließt den Regler so allmählich, daß der Zug nicht zerreißt. Er hat den weiterfahrenden Zug noch so lange zu beobachten, bis er sich überzeugt hat, daß keine Zugtrennung eingetreten ist.

(7) Die Stelle, wo die Schiebelokomotive den Zug verlassen soll, ist im schriftlichen Befehl (§ 29 (2)) angegeben. Wo regelmäßig nachgeschoben wird, ist die Stelle, wo die Schiebelokomotive den Zug nach dem Dienstplan verlassen soll, örtlich bezeichnet. Wegen des Haltens einer auf dem falschen Gleis zurückkehrenden Schiebelokomotive am Standort des Einfahrtsignals vgl. § 53 (15).

(8) Der Führer einer Schiebelokomotive hat vom Verlassen des Zugs auf freier Strecke ab einen Fahrtbericht (Anlage 19) zu führen. Wo das Nachschieben planmäßig geschieht, kann das Betriebsamt den Wegfall dieses Fahrtberichts anordnen.

(9) Hat sich eine Schiebelokomotive ohne Absicht vom Zug getrennt, so hat sie zunächst zu halten. Sie darf sich erst wieder an den Zug setzen, wenn dieser zum Stehen gekommen ist.

(10) Bei nachgeschobenen Zügen trägt der letzte Wagen das Zugschlußsignal, die Schiebelokomotive, bei zweien die hintere, außerdem das vereinfachte Zugschlußsignal.

(11) Wegen der zulässigen Geschwindigkeit bei nachgeschobenen Zügen mit durchgehender Bremse vgl. § 46 (29).

(12) Wegen des Bremssignals bei nachgeschobenen Zügen mit durchgehender Bremse vgl. § 46 (29).

(13) Für das Nachschieben erhält die Schiebelokomotive einen schriftlichen Befehl nach § 29 (2) (siehe auch (7)). Erhält ein nachgeschobener Zug einen Befehl A oder einen Vorsichtsbefehl, so muß auch der Führer der Schiebelokomotive einen solchen erhalten, wenn es sich um außerplanmäßiges Halten oder um einen Herabsetzung der planmäßigen Geschwindigkeit handelt.

(14) Solange nachgeschoben wird, muß das Zugpersonal mit größter Aufmerksamkeit auf den Lauf des Zugs und auf Signale achten, die etwa von der Strecke oder vom Zug aus gegeben werden.

(15) Wenn *ausnahmsweise* eine Schiebelokomotive mitgegeben wird oder *ausnahmsweise* das Nachschieben unterbleibt, uist das Zugpersonal darüber zu verständigen.

(16) Müssen aus Betriebsrücksichten zwischen der Schiebelokomotive und dem Schlußwagen des Zugs weitere Wagen laufen, so ist hierzu die Genehmigung der Direktion erforderlich; mehr als zwei Wagen dürfen es nicht sein.
Wegen des Anhängens von Wagen an Schiebelokomotiven siehe auch § 87 (9).

§ 60. Handhaben der Bremsen bei außerordentlichen Vorkommnissen

(1) Erkennt ein Zugbeamter, daß eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zugs abgewendet oder gemindert werden kann, so hat er bei Zügen mit durchgehender Bremse diese fortan zu betätigen, bei Zügen und Zugteilen ohne durchgehende Bremse mit allen zu Gebote stehenden Mitteln die Bedienung der Bremse veranlassen.

(2) Wird bei Zügen mit durchgehender Bremse von dem Lokomotivführer das Notsignal gegeben, so hat das Zugbegleitpersonal vom Wagen aus die durchgehende Bremse in Tätigkeit zu setzen und außerdem im ganzen Zug möglichst rasch alle erreichbaren Handbremsen anzuziehen, ohne jedoch die Wagendächer zu besteigen.

(3) Bei einer Zugtrennung sind im hinteren Teil sofort alle Bremsen anzuziehen. Es ist alles zu vermeiden, was ein vorzeitiges Anhalten des vorderen Zugteils bewirken könnte, solange der abgerissenen Teil dem vorderen folgt.

(4) Entgleisen Wagen in einem Zug, so sind alle die dahinter befindlichen Handbremsen fest anzuziehen. Die Bremsen vor den entgleisten Wagen dürfen dagegen nur soweit angezogen werden, daß die Kupplungen eben noch gespannt bleiben. Züge, in denen alle Wagen an die durchgehende Bremse angeschlossen sind, sind vorsichtig zum Halten zu bringen

(5) Wird die durchgehende Bremse vom Wagen aus in Tätigkeit gesetzt, so hat auch der Lokomotivführer sofort zu bremsen. Über die Weiterfahrt bestimmt der Zugführer.

(6) Wird die durchgehende Bremse eines Zugs unterwegs unbrauchbar, so darf er nur mit besonderer Vorsicht handgebremst nach vorwärts weiterfahren oder, wenn es zweckmäßiger ist, bis zum nächsten rückgelegenen Bahnhof, in diesem Fall jedoch nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters dieses Bahnhofs, zurücksetzen. Vorher müssen die zu bedienenden Handbremsen auf festes Anliegen der Bremsklötze durch Abklopfen geprüft werden. Die Bremsen sind nach der Bremsprüfung und während der Fahrt nur soweit zu lösen, daß beim Wiederanziehen die volle Bremswirkung in kürzester Zeit wieder erreicht wird. Die Fahrt mit Handbremsung ist zu beschränken auf die Strecke bis zum nächsten Bahnhof vorwärts oder rückwärts. Der handgebremste Zug ist so langsam zu befördern, daß er jederzeit angehalten werden kann; seine Geschwindigkeit darf 10 km/h nicht übersteigen. Die Zahl der im Wagenzug zu bedienenden Handbremsen richtet sich nach den in den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan angegebenen Brems Hundertstel. Reichen die Zugbegleiter zum Besetzen der erforderlichen Handbremsen nicht aus, können auch andere geeignete Eisenbahnbedienstete zur Bremsbedienung herangezogen werden oder ist Hilfe von einem benachbarten Bahnhof nicht zu erwarten, dann ist der Zug zu teilen und in Gruppen entsprechend der vorhandenen Bremsbesetzung zum nächsten Bahnhof zu fahren (§ 61 (18)).

Auf Bahnstrecken mit einer Neigung von mehr als

$25 \text{ }^0/00$ (1 : 40)

$40 \text{ }^0/00$ (1 : 25)

gelten beim Unbrauchbarwerden der durchgehenden Bremsen die Sonderbestimmungen für die einzelnen Strecken.

§ 61. Unvorhergesehenes Halten eines Zuges

A Halten auf freier Stecker wegen Haltstellung eines Hauptsignals

(1) Wird ein Zug durch ein Einfahrtsignal oder ein Hauptsignal der freien Strecke gestellt, so gibt der Lokomotivführer das Achtungssignal. Der Wärter antwortet zum Zeichen des Verständnisses mit dem Hornruf: "Warten"  und erinnert an die Freigabe des Signals. Soll ein Zugbeamter zur Empfangnahme eines schriftlichen Befehls (§ 22 (15)) oder zur Verständigung über Ursache und Dauer des Haltens (4) an den Signalfernsprecher kommen, so gibt der Wärter mit dem Horn den Ruf "Kommen"  (k). Befindet sich zwischen dem Wärter und dem haltenden Zug noch ein anderer Wärterposten, so gibt dieser die Hornrufe weiter.

(2) Bleibt das Achtungssignal des Lokomotivführers unerwidert, so wiederholt er es. Wird es auch dann nicht beantwortet, so hat der Zugführer die Ursache zu ermitteln.

(3) Für besondere örtliche Verhältnisse bestimmt das Betriebsamt, wie sich Signalwärter und Lokomotivführer verständigen und wie der Zugführer die Ursache zu ermitteln hat.

(4) Dauert das Halten vor dem Signal voraussichtlich *länger* als 6 Minuten, so verständigt der Fahrdienstleiter oder, wenn es das Betriebsamt anordnet, der Wärter des Endstellwerks die *rückgelegene Zugfolge* durch Fernsprecher von dem Halten des Zugs vor dem Signal und gibt zugleich die mutmaßliche Dauer an (vgl. auch § 14 (14)). Auch der Zugführer ist, wenn möglich, über den längeren Aufenthalt zu verständigen. (1). Der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolge stellt hierauf am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktafeln oder Stellwerkhebeln das Schild:

Gleis besetzt

an. Das Schild darf erst wieder entfernt werden, wenn die Rückmeldung (Rückblockung) eingetroffen ist.

(5) Der Zugsicherer (§ 42 (1)) beobachtet beim Halten die rückgelegene Strecke; einem sich nähernden Zug läuft er entgegen und gibt ihm Haltsignale.

B Halten auf freier Strecke aus besonderem Anlaß

(6) Hält ein Zug auf freier Strecke aus besonderem Anlaß und ist außer den Maßnahmen nach (7) noch weitere Mitwirkung der Zugbegleiter erforderlich, so gibt der Lokomotivführer das Notsignal.

Sind Nachbargleise unbefahrbar geworden oder muß dies besonders bei Dunkelheit angenommen werden, so müssen sie mit größter Beschleunigung geschützt werden, indem der Heizer sich gemäß (12) nach vorn beugt. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter blendet er die vorderen Lokomotivlaternen rot ab. Der Lokomotivführer beobachtet die vorgelegene Strecke und wiederholt bei Annäherung eines Zugs mehrmals das Notsignal.

(7) Der Zugsicherer verfährt nach (5) und leuchtet außerdem bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ohne besonderen Auftrag mit der rot geblendeten Handlaterne,

bei Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, mit einer Signalfackel nach rückwärts, bis der Zug weiterfährt oder nach (12) geschützt ist.

(8) Ist die Ursache des Haltens nicht ohne weiteres ersichtlich, so ist sie vom Zugführer und einem Lokomotivbeamten schleunigst zu ermitteln.

(9) Ist ein Streckenfernsprecher in der Nähe, so meldet der Zugführer oder ein Zugbediensteter auf diesem, wenn notwendig nach Abgabe des Unfallrufs (vgl. (15)), den Vorfall.

(10) Ergibt die Untersuchung nach (8), daß der Schaden längstens innerhalb 15 Minuten vom Anhalten an behoben werden kann, so ist kein örtlicher Schutz des Zugs erforderlich.

(11) Dauert die Beseitigung des Schadens voraussichtlich länger als 15 Minuten seit dem Anhalten des Zugs, so ist die Meldung nach (9), falls sie noch nicht erfolgt ist, vom Zugführer so bald als möglich vom nächsten Streckenfernsprecher aus zu veranlassen. Ist die Meldung nicht möglich, so veranlaßt der Zugführer den örtlichen Schutz des Zugs durch Schutzhaltesignale (12),

sofern auf der Strecke Züge mit mehr als 60 km/h fahren. Die in Betracht kommenden Strecken sind im AzFV bekanntgegeben.

Auf Strecken, auf denen alle Züge mit höchstens 60 km/h fahren, wird örtlich nicht geschützt. Auf *ingleisigen* Strecken beobachtet der Lokomotivführer oder Heizer die Strecke nach vorn und blendet bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter die vorderen Lokomotivlaternen rot. Nähert sich ein Zug, so gibt er Notsignal. Sicherung nach rückwärts nach (5).

(12) Der Zug wird örtlich geschützt nach *rückwärts* durch den Zugsicherer (siehe auch (13)), *auf eingleisigen Strecken auch nach vorn* durch einen Bediensteten der Zugspitze (siehe auch (14)).

Die auszusendenden Bediensteten, die bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter die brennende Signalfackel oder eine rot geblendete Handlaterne mitführen, geben einen sich nähernden Zug Haltsignale und legen

in mindestens 1000 m

in mindestens 400 m

(auf der Strecke Spandau West - Friedrichsruh 1200 m)

(auf besondere Anordnung der Direktion 700 m)

Abstand von der zu schützenden Stelle Knallkapseln aus. Wenn möglich, sind auch Haltscheiben in mindestens 50 m Abstand vom Zug aufzustellen. Sodann begeben sich die Bediensteten zum Zug zurück und melden das Veranlaßte.

(13) Ist außer dem Zugführer nur ein Schaffner vorhanden, so übernimmt der Zugführer die Aufgaben des Zugsicherers; und der Zugführer gibt die Meldung (15) auf dem Fernsprecher ab.

Ist außer dem Zugführer kein Schaffner vorhanden, so übernimmt der Zugführer auch die Aufgaben des Zugsicherers; er hat gemeinsam mit dem Lokomotivführer je nach der Dringlichkeit zuerst für Sicherung und Schutz des Zugs und dann für Behebung des Schadens zu sorgen.

Bei Zügen ohne Zugbegleiter (§ 39 (5)) handelt der Lokomotivführer mit dem Heizer oder Beimann oder, wo dieser fehlt, allein sachgemäß. Die Bestimmung § 39 (10) darf in diesem Fall unbeachtet bleiben.

(14) Ist Streckenpersonal in der Nähe, so wird es in erster Linie zum Schutz des Zugs nach (12) und zur Abgabe der Meldung (15) herangezogen. Zugbeamte, die unterwegs auf Streckenpersonal treffen, übergeben diesem den Auftrag und kehren zum Zug zurück.

Ist eine Lokomotive am Zug entbehrlich, so kann sie zur beschleunigten Abgabe der Meldung (15) benutzt werden.

(15) Ist Hilfe erforderlich, so fordert der Zugführer sie auf kürzestem Weg - bei Benutzung des Streckenfernsprechers mit dem Unfallruf - von der Unfallmeldestelle an. Für die Meldung dient der Meldezettel (Anlage 22) als Anhalt. Bei fernmündlicher Meldung hören die angeschlossenen Stellen mit. Wenn eine Verständigung mit der Unfallmeldestelle nicht möglich ist, gibt der Meldende die Meldung an eine andere erreichbare Zugfolgestelle ab, die sie sofort an die Unfallmeldestelle weiterleitet.

Ist eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug angefordert, so ist der liegengebliebene Zug wie bei (18)b) örtlich zu schützen. Außerdem ist (19) zu beachten.

(16) Führt der Zug nach Beseitigung des Hindernisses weiter, so sind die hinter ihm aufgestellten Schutzhaltesignale (12) erst zu entfernen, wenn angenommen werden kann, daß der Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist.

Durch das Abwarten eines zum Schutz des Zugs ausgeschiedenen Zugbeamten darf die Weiterfahrt im allgemeinen nicht verzögert werden. Nur wenn das Zugpersonal in unzulässiger Weise geschwächt würde (Zugführer, Heizer, auf Gefällestrecken auch Zugsicherer), ist der zum Schutz des Zugs ausgesandte Zugbeamte durch das Pfeifsignal "Kommen" —  (k) zurückzurufen.

(17) Der weitergefahrte Zug hält auf der nächsten Zugfolgestelle und unterrichtet den Fahrdienstleiter. Dieser veranlaßt nach Vorbeifahrt des Zugs das Entfernen der Schilder (4) und Schutzhaltesignale (12).

(18) Kann nur der vordere Teil oder nur die Lokomotive weiterfahren, so ordnet der Zugführer die Weiterfahrt bis zur nächsten Zugmeldestelle an, nachdem im zurückgelassenen Zugteil eine nach den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan - vergleiche auch § 60 (6) - zu ermittelnde Anzahl von Handbremsen angezogen ist und der zurückzulassende Zugteil bewacht (§ (26)) und, wenn vorgeschrieben, örtlich geschützt ist.

Örtlich geschützt wird der Zugteil

a) in jedem Fall bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter durch Aufstellen je eines roten Lichtes - nach Möglichkeit auch einer Haltscheibe - mindestens 50 m vor und hinter dem zurückzulassenden Zugteil; außerdem

b) wenn der Vorfall bei Antritt der Weiterfahrt noch nicht nach (9) und (11) gemeldet worden ist,

sofern auf der Strecke Züge mit mehr als 60 km/h fahren,

durch Auslegen von Knallkapseln, die in den unter (12) angegebenen Entfernungen nach rückwärts auszulegen sind und am Tage, wenn möglich nach rückwärts durch Aufstellen einer Haltscheibe mindestens 50 m hinter dem zurückzulassenden Zugteil.

(19) Bis zum Eintreffen des Hilfszugs oder der Hilfslokomotive dürfen die Fahrzeuge eines liegengebliebenen Zugs oder eines zurückgelassenen Zugteils höchstens 50 m bewegt werden, außer wenn es eine benachbarte Zugmeldestelle anordnet.

(20) Muß ein Zug längere Zeit auf der Strecke halten, so kann der Zugführer Reisenden das Aussteigen gestatten, solange sie nicht durch vorüberfahrende Züge gefährdet sind. Sie sind dabei aufzufordern, sich von den Gleisen zu entfernen und auf das Zeichen zum Wiedereinnehmen der Plätze zu achten. Das Aussteigen ist nicht zu gestatten, wenn die Reisenden in den Bereich elektrischer Fahrleitungen gelangen können.

(21) Trifft ein Zug zur Weiterbeförderung der Reisenden an einer Unfallstelle ein, so hat das Zugbegleitpersonal und was sonst an Arbeitskräften verfügbar ist, den Reisenden beim Umsteigen und bei Überführung des Handgepäckes unaufgefordert behilflich zu sein und für die Umladung des Gepäcks, der Eilgut- und der Postsendungen zu sorgen.

Im Bereich elektrischer Fahrleitungen ist besondere Vorsicht geboten.

(22) Für einzelne Bahnstrecken oder Züge kann die Direktion bei schwacher Belegung leichtere Bestimmungen zulassen.

C Halten innerhalb eines Bahnhofs aus besonderem Anlaß

(23) Wird ein ein- oder ausfahrender Zug innerhalb eines Bahnhofs aus besonderem Anlaß, nicht durch ein Haltsignal, zum Halten gezwungen, so gibt der Lokomotivführer sofort mehrmals das Notsignal.

Der Zugsicherer verfährt nach (5).

der Zugführer verständigt auf kürzestem Weg den Fahrdienstleiter.

§ 62. Verletzung von Personen

Sind Personen bei einem Eisenbahnunfall verletzt worden, so ist es nach der Sicherung des Zugs dringende Pflicht des Zugpersonals, für die Verletzten zu sorgen und zu veranlassen, daß Ärzte und andere Hilfe herbeigeholt werden.

§ 63. Schadhafwerden von Wagen

(1) Werden an Wagen Beschädigungen gefunden, die die Sicherheit des Zuges gefährden können, so hat der Zugführer das Aussetzen dieser Wagen zu veranlassen. (§ 87 (1) g)).

Entgleiste Wagen dürfen, auch wenn keine Beschädigung vermutet wird, nur mit Genehmigung eines maschinentechnischen Beamten in Züge eingestellt werden.

(2) Schäden an Fahrzeugen, unruhigen Lauf und Bremsschäden meldet der Zugführer durch Bemängelungszettel (Anlage 23).
Wagen mit warmgelaufenen Achsen sind nach Anlage 16 (5) bis (8) zu behandeln.

(3) Müssen Personen-, Gepäck- oder Postwagen unterwegs ausgesetzt werden, so hat der Zugführer den Reisenden oder Postbeamten so frühzeitig wie möglich mitzuteilen, wo es geschehen wird. Wenn möglich, benachrichtigt er diesen Bahnhof.

(4) Beim Aussetzen unbesetzter Post- oder Postbeiwagen benachrichtigt der Zugführer sofort die im Zug etwa vorhandene Bahnpost und den Bahnhof (§ 96 (4)).

(5) Bei der Umladung des Handgepäcks und der Poststücke unterstützen die Zugbegleiter die Reisenden und die Postbeamten.

§ 64. Feuer im Zug

(1) Wenn während der Fahrt ein Wagen in Brand gerät, wird der Zug so schnell wie möglich zum Halten gebracht und für die Sicherheit der Reisenden und der Ladungen gesorgt. Sodann ist zu versuchen, das Feuer zu löschen oder wenigstens seine Ausbreitung zu hindern.

(2) Auf elektrisch betriebenen Strecken oder in der Nähe ist beim Löschen das Anspritzen von Leitungen wegen Kurzschlußgefahr zu vermeiden. Das Abschalten und Erden der Fahrleitungen ist so schnell wie möglich zu veranlassen, wenn der brennende Wagen nicht sogleich auf ein Gleis ohne Fahrleitung gebracht werden kann. Die besonderen Sicherheitsvorschriften für elektrischen Zugbetrieb sind zu beachten.

§ 65. Beförderung von Wagen mit Pulverflagge

Beim Befördern von Wagen mit Pulverflagge sind die in Anlage 24 enthaltenen Vorschriften zu beachten.
