

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

4. Abschnitt. Sonderfahrten, Ausfall von Zügen

§ 66. Sonderzüge

(1) Sonderzüge sind alle Züge, die auf besondere Anordnung (§ 5 (2) B) entweder nur an einem einzelnen Tag oder während eines kürzeren oder längeren Zeitraums gefahren werden. Dazu gehören auch die Bedarfszüge, Vor- und Nachzüge, Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und Dienstzüge, soweit sie nicht nach dem Buchfahrplan während eines bestimmten Zeitraums oder an bestimmten Tagen zu fahren sind, und die Hilfszüge.
Ein Bedarfszug ist ein Sonderzug, der im allgemeinen Fahrplan (Buchfahrplan) vorgesehen oder von der Direktion nachträglich für den Bedarfsfall bekanntgegeben worden ist.

(2) Die in (1) genannten Züge sind so lange als Sonderzüge zu behandeln, bis sie von der Direktion zu Regelzügen erklärt sind. Neue Züge können sogleich bei der Anordnung zu Regelzügen erklärt werden.

(3) Zur Anordnung von Sonderzügen sind zuständig:

- a) die Direktion,
- b) das Betriebsamt für Arbeitszüge und in den unter c) und d) genannten Fällen,
- c) die Zugleitungen

- 1. ausnahmsweise bei unerwartet eintretendem Bedarf nach nahegelegenen Bahnhöfen,
- 2. für Bedarfs Güterzüge und Bedarfsprobenzüge,
- 3. für Züge, die infolge von Betriebsstörungen gefahren werden müssen,
- 4. für einzelne Lokomotiven (§ 74 (1)),

d) die Bahnhöfe

- 1. wenn ein zu stark belasteter Reisezug geteilt werden muß, vgl. § 67 (3),
- 2. wenn bei Verspätungen durchgehender Reisezüge nach den Wartezeitvorschriften ein Ersatzzug zu fahren oder der verspätete Zug nachzuführen ist,
- 3. für Bedarfsreisezüge und Nachzüge bei außergewöhnlich starkem Reiseverkehr,
- 4. für Hilfszüge (§ 73),
- 5. für leere Triebwagen.

(4) Zur Anordnung von Sondergüterzügen zur Abfuhr der Wagen die weder mit planmäßigen noch mit Bedarfszügen abgefahren werden können, kann ein Bahnhof von der Direktion ermächtigt werden; die Ermächtigung ist auf dringliche Fälle zu beschränken.

§ 67. Vorbedingungen für das Ablassen von Sonderzügen

(1) Sonderzüge mit Ausnahme der Hilfszüge dürfen nur abgelassen werden, solange die bei der Durchführung dieser Züge beteiligten Dienststellen besetzt sind und die Schrankenwärter im Dienst sind.

(2) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen (BO § 69 (3)) (siehe aber (3) und Hilfszüge § 73 (5)).

(3) Soll auf zweigleisiger Strecke ein Reisezug in zwei Teilen gefahren werden, so darf der zweite Teil dem ersten im Abstand der Zugfolgestellen mit gleichen Fahr- und Aufenthaltszeiten folgen, ohne daß für ihn ein besonderer Plan aufgestellt wird, wenn der erste Teil in einem vorhandenen Plan verkehrt. Der zweite Teil wird dann als Nachzug bekanntgegeben. Als planmäßige Überholungstellen gelten auch für den Nachzug die im vorhandenen Plan des ersten Teils vorgesehenen Stellen. Auf eingleisigen Strecken muß für den Nachzug eines Reisezugs ein besonderer Plan aufgestellt werden.

Soll ein Reisezug in mehr als zwei Teilen gefahren werden, so sind für weitere Nachzüge sowohl auf ein- als auch auf zweigleisigen Strecken besondere Fahrpläne aufzustellen (§ 68 (2) a) und b)).

Für Vorzüge, die vor den Zeiten eines vorhandenen Plans verkehren, sind stets besondere Fahrpläne aufzustellen.

Die erforderlichen Fahrpläne sind möglichst im Buchfahrplan als Bedarfsfahrpläne vorzusehen oder in besonderer Fahrplananordnung zusammenzufassen.

Beim Teilen von Reisezügen ist, soweit erforderlich, auch in den für die Öffentlichkeit bestimmten Bekanntmachungen anzugeben, nach welchen Bahnhöfen die einzelnen Teile Wagen führen.

(4) Im Güterverkehr dürfen Vor- und Nachzüge nicht abgelassen werden. Wenn ein Güterzug in zwei Teilen gefahren wird, so ist in jedem Fall für einen Teil der Plan eines Bedarfszuges zu verwenden oder ein besonderer Fahrplan aufzustellen (§ 66 (4)).

(5) Wenn auf einer zweigleisigen Strecke eine Lokomotive in Einzelfahrt einem Zug im Abstand der Zugfolgestellen folgen soll, so kann der Fahrplan in der abgekürzten Form bekanntgegeben werden:

"In Blockabstand hinter Zug Nr. folgt eine Lok von bis".

(6) Bei plötzlich eintretendem dringenden Bedarf gilt eine Verständigung zwischen den Zugmeldestellen als Aufstellung des Fahrplans.

(7) Sonderzüge dürfen erst abgelassen werden, wenn sie *eingelegt* sind (§ 68 (1)).

§ 68. Einlegen von Sonderzügen

(1) Eingelegt wird ein Sonderzug dadurch, daß die an seiner Durchführung beteiligten Dienststellen über seinen Fahrplan und seine Verkehrstage verständigt werden.

(2) Der Fahrplan eines Sonderzuges ist bekanntzugeben:

- a) in der Regel schriftlich durch Verteilung eines nach Muster Anlage 2 aufgestellten Fahrplans. Für Bedarfszüge gilt die Aufnahme im Buchfahrplan als Bekanntgabe des Fahrplans;
- b) telegraphisch durch Angabe der Höchstgeschwindigkeit, der Verkehrszeiten, Kreuzungen und Überholungen. Ist kein Telegraph vorhanden oder ist er gestört, so kann der Fernsprecher benutzt werden;
- c) bei Zugteilung und bei einzeln fahrenden Lokomotiven durch Bekanntgabe nach § 67 (3) bis (5);

d) bei plötzlich eintretendem dringenden Bedarf durch Verständigung der Zugmeldestellen nach § 67 (6) und BuVo

(3) Die Verkehrstage der Sonderzüge sind, soweit sie nicht schon im Fahrplan bestimmt sind, in der Regel schriftlich oder telegraphisch bekanntzugeben.

(4) Die nach § 66 (3) für die Anordnung der Sonderzüge zuständigen Stellen, mit Ausnahme der Zugleitungen, sind auch für das Einlegen zuständig. Sie geben Fahrplan und Verkehrstage den beteiligten Stellen (5) *rechtzeitig* bekannt.

Gehen Sonderzüge in den Bezirk einer Nachbardirektion über, so ist auch diese zu benachrichtigen; sie gibt die Sonderzüge den beteiligten Stellen ihres Bezirks bekannt.

Von einem Bahnhof telegraphisch eingelegte Sonderzüge werden von ihm, wenn keine besonderen Vereinbarungen zwischen den Direktionen bestehen, nur bis zum Übergangsbahnhof des eigenen Direktionsbezirks bekanntgegeben. Der Übergangsbahnhof gibt die Einlegung des Sonderzugs weiter bekannt.

(5) Die Bekanntgabe nach (2), (3) und (4) ist zuzustellen:

den beteiligten Ämtern des Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Baudienstes
den vom Zug berührten Zugmeldestellen und besetzten Haltepunkten,
den vom Zug nicht berührten Bahnhöfen, soweit sie Wagen oder Zugpersonal zu stellen haben,
dem Lokomotivführer und dem Zugführer des Sonderzugs,
den beteiligten Bahn-, Fahrleitungs- und Telegraphenmeistereien,
den Fahrkartenausgaben, Güter-, Eilgut- und Gepäckabfertigungen, soweit sie mit dem Sonderzug befaßt sind,
den beteiligten Bahnunterwerken,
den Bahnkraftwerken (nach Bedarf).

Der Empfang wird nach § 6 (8) bestätigt.

Die nach § 66 (3) d) 2 eingelegten Züge sind der Direktion telegraphisch zu melden.

(6) Durchfährt ein Sonderzug die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Zugmeldestellen mitzuteilen (BO § 69 (3)).

(7) Die Bahnhöfe haben die beteiligten Bahnhofsbediensteten, die vorgelegenen Blockstellen, besetzten Haltepunkte, Anschlußstellen, Bahn- und Schrankenwärter und die an den Streckenfernsprecher angeschlossenen Rotten (§ 24 (15)) von dem Verkehren der Sonderzüge in Kenntnis zu setzen (§ 6 (10)). Die übrigen Bahnunterhaltungsbediensteten verständigt die Bahnmeisterei.

Die Verständigung geschieht schriftlich durch *Laufzettel* (Anlage 25), telegraphisch oder fernmündlich. Die einzelnen Meldeabschnitte werden vom Betriebsamt festgesetzt.

(8) Wenn die Schrankenwärter nicht nach den Bestimmungen unter (7) benachrichtigt werden konnten, hat der Bahnhof, dem die Verständigung oblag, dafür zu sorgen, daß der Sonderzug Vorsichtsbefehl nach (§ 38 (11)) erhält.

(9) Das Abläutesignal soll im Falle (8), wenn möglich, bereits 10 Minuten vor der Ab- oder Durchfahrt gegeben werden (§ 16 (3)).

(10) Wegen des Eintragens der bekanntgegebenen Sonderzüge in die Merkkalender und des Anschreibens an die Merktafeln siehe § 6 (9) und (10).

§ 69.

(bleibt offen)

§ 70. Verständigen der Züge

(1) Zugführer und Lokomotivführer eines Sonderzugs müssen den Fahrplan dieses Zugs und den Buchfahrplan für die zu durchfahrende Strecke in Händen haben. Der Aufsichtsbeamte des Ausgangsbahnhofs und eines etwaigen Personalwechselbahnhofs hat sich darüber zu vergewissern.

(2) Durchfährt ein Sonderzug einen Bahnhof, auf dem alle Regelzüge halten, so ist im Sonderzugfahrplan auf die vorsichtige Fahrt innerhalb des Bahnhofs aufmerksam zu machen oder Ausfertigung eines Vorsichtsbefehls durch einen rückgelegenen Haltbahnhof vorzuschreiben.

(3) Ein Sonderzug muß Vorsichtsbefehl erhalten, wenn sich auf seinem Gleis eine Nebenfahrzeug befindet, das über den Sonderzug nicht unterrichtet ist (siehe aber § 103 (1)), und wenn auf der Strecke Stopfmaschinen- oder Tunnelrotten arbeiten, die über den Sonderzug nicht unterrichtet werden können (§ 24 (15)). Für die Fahrt im Tunnel ist dabei eine Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h vorzuschreiben.

§ 71. Ausfall von Zügen

(1) Den Ausfall von *Regelzügen* für die Beförderung von Reisenden ordnet nur die Direktion an; *Sonderzüge* für die Beförderung von Reisenden ausfallen zu lassen, können Bahnhöfe ermächtigt werden.

(2) Bahnhöfe dürfen nur mit Zustimmung der Zugleitung Güterzüge an einzelnen Tagen ganz oder streckenweise ausfallen lassen. Stammgüterzüge dürfen nur mit Zustimmung der Direktion auf Anordnung der Oberzugleitung ausfallen.

(3) Den Ausfall von Zügen für längere Zeit oder regelmäßig an bestimmten Tagen ordnet nur die Direktion an. Die Bahnhöfe haben den Ausfall zu beantragen, sobald kein Bedarf für das Verkehren des Zugs mehr besteht.

(4) Den Ausfall von Zügen hat die anordnende Stelle so frühzeitig als möglich bekanntzugeben und dabei die Bestimmungen § 68 (4), (5) und (7) sinngemäß zu beachten.

(5) Ausfallende Güterzüge sind dem Betriebsamt, ausfallende Reisezüge auch der Direktion telegraphisch zu melden.

§ 72. Arbeitszüge

(Zusätze in Kursivschrift sind Erläuterungen)

(1) Arbeitszüge werden in der Regel als Sperrfahrten nach § 31 abgelassen.

Wenn Arbeitszüge ausnahmsweise von dem Bahnhof, auf dem sie gebildet werden, über andere Bahnhöfe nach der Arbeitsstelle verkehren, ist die Fahrt zwischen den Bahnhöfen eine Zugfahrt.

Arbeitszüge werden vom Betriebsamt angeordnet und eingelegt.

(siehe Erläuterung zu § 30 (2)).

(2) Auf Strecken mit schwachem Verkehr können die Aufgaben des Zugführers dem Vorsteher einer Bahnmeisterei (Fahrleitungsmeisterei) oder einem andern zum Zugführerdienst berechtigten Betriebsbeamten übertragen werden. Dieser Beamte steht dann auch zu den Bahnhöfen im Verhältnis eines Zugführers.

(3) Arbeitszüge dürfen beim Halten auf freier Strecke nicht getrennt werden. Ausnahmen kann das Betriebsamt auf Strecken mit geringerer Neigung als 10 ‰

(1:100) genehmigen; es schreibt zugleich die Sicherheitsmaßnahmen vor.

Die Sicherheitsmaßnahmen sind in der Betra oder der Fahrplananordnung vorzuschreiben; es kommen in Frage:

Lokomotive auf Talseite, Verbot gleichzeitigen Bewegens getrennter Zugteile oder Festsetzung eines Mindestabstandes, ausreichende Bremsleistung in jedem Zugteil usw.; siehe auch § 76.

(4) Auf zweigleisigen Strecken darf nur auf der gleisfreien Seite ein- und ausgestiegen werden; auf den inneren Gleisen mehrgleisiger Strecken muß vor dem Aussteigen ein Sicherheitsposten aufgestellt werden.

Auf der freien Strecke dürfen die Wagentüren nach einem Nachbargleis zur Ent- und Beladung nur geöffnet werden, wenn es für den Zugverkehr gesperrt ist (§ 30), auf Bahnhöfe und auf den inneren Gleisen mehrgleisiger Strecken nur, wenn der Betrieb auf dem Nachbargleis dadurch nicht gefährdet wird; nötigenfalls ist auch dieses Gleis zu sperren.

(5) Den Arbeitszügen ist in der Regel ein Wagen zum Aufenthalt der Arbeiter während der Fahrt mitzugeben.

(6) Arbeitszüge dürfen höchstens mit 50 km/h fahren (Sperrfahrten Siehe § 31 (17)).

§ 73. Hilfszüge

(1) Bei Eisenbahnunfällen, Bränden oder anderen außerordentlichen Ereignissen dürfen Hilfszüge und Hilfslokomotiven unter Verantwortung der zuständigen Stelle (§ 66 (3) d)) auch abgelassen werden, wenn auf der Strecke der Dienst ruht und die Schrankenwärter und die Zugfolgestellen nicht benachrichtigt werden können (§ 67 (1)). Diese Züge dürfen dann höchstens mit 30 km/h fahren (§ 38 (13)).

(2) Bei Dienstruhe gelten die Hauptsignale für die Fahrt nicht. Durch Bahnhöfe ist besonders vorsichtig zu fahren. Das Zugpersonal ist von der letzten diensttuenden Zugmeldestelle durch Befehl A d zu unterrichten, auf welchen Streckenteilen und Bahnhöfen der Dienst ruht.

(3) Bei Hilfszügen, die nur aus Lokomotive und durchgehend gebremsten Arztwagen, Gerätewagen usw. bestehen, dürfen die Obliegenheiten des Zugführers ausnahmsweise dem Lokomotivführer oder einem begleitenden Werkbeamten übertragen werden (§ 39 (5) e)), wenn kein anderer mit dem Fahrdienst genügend vertrauter Beamter vorhanden ist.

(4) Wegen des Abweichens vom Rechtsfahren vgl. § 20 (2) d).

(5) Sonstige Vorschriften über Hilfszüge siehe Buvo.

§ 74. Lokomotivfahrten

(1) Einzelne Lokomotiven sollen möglichst nicht allein fahren, sondern als Vorspann benutzt werden, auch wenn kein Bedürfnis dafür vorliegt. Sie dürfen nur Zügen mitgegeben werden, deren Fahrgeschwindigkeit die für die Lokomotiven zugelassene Geschwindigkeit nicht übersteigt.

(2) Welche Lokomotivgattungen überhaupt und welche insbesondere in Lokomotivzügen oder höchsten einzeln auf den verschiedenen Strecken befördert werden dürfen, entscheidet die Direktion (§ 57 (7)).

(3) Lokomotivzüge (Anlage 29 (10)) dürfen höchstens aus 20 Lokomotiven bestehen. Die mit Druckluftbremse ausgerüsteten sind an die Spitze zu stellen und von der ersten Lokomotive aus zu bremsen.

Die hinter der führenden Lokomotive laufenden mit Druckluftbremse versehenen Lokomotiven dürfen höchstens soviel Zugkraft ausüben, daß sie sich annähernd selbst fördern. Die darüber hinaus erforderliche Zugkraft hat die führende Lokomotive aufzubringen. Nicht mit Druckluftbremse versehene Lokomotiven dürfen keine Zugkraft ausüben.

Bei Zügen aus elektrischen Lokomotiven dürfen außerdem höchstens bei jeder zweiten Lokomotive die Stromabnehmer aufgerichtet sein.

(4) An Lokomotivzüge dürfen mit Genehmigung der Direktion einzelne Wagen zur Beförderung von Lokomotivbediensteten und Ersatzteilen für die zu befördernden Lokomotiven angehängt werden.

(5) Lokomotivfahrten außer Plan sind als Sonderzüge zu behandeln (§ 66 bis 70).

(6) Kalte Dampflokomotiven dürfen auf eigenen Rädern nicht mit eingehängten Treibstangen befördert werden. Die Kuppelstangen können abgehängt sein, sollten aber mit Rücksicht auf die freie Fliehkraft möglichst an der Lokomotive verbleiben; in diesem Falle müssen *alle* Kuppelstangen betriebsmäßig angebracht sein.

(7) Kalte Lokomotiven mit betriebsmäßig angebrachten Kuppelstangen und mit einem Achsstand von mindestens 2,5 m können als Schwerfahrzeuge (Anlage 29 (10) bis (13)) in Güterzügen mit Höchstgeschwindigkeiten bis 65 km/h befördert werden.

(8) Bei der Beförderung kalter Lokomotiven darf keinesfalls die angeschriebene zulässige Geschwindigkeit überschritten werden, außerdem darf die freie Fliehkraft der Gegengewichte an keinem Rad 15 % des ruhenden Achsdrucks überschreiten. Die Geschwindigkeit, mit der die kalte Lokomotive hiernach höchstens befördert werden darf, ist von der für die Absendung der Lokomotive zuständigen Dienststelle oder vom Verfrachter nachzuweisen und an der Lokomotive durch Tafeln kenntlich zu machen.

(9) Diese Vorschrift gilt auch für die Beförderung spannungsloser elektrischer Lokomotiven und Triebwagen mit Stangenantrieb. Hierbei darf vom Abnehmen der Treibstangen abgesehen werden, wenn Sorge getroffen ist, daß während der Fahrt keine Selbsterregung der Motoren eintreten kann. Befindet sich danach das vollständige Triebwerk am Fahrzeug, so kann bei elektrischen Reichsbahnlokomotiven vom Nachweis der freien Fliehkraft abgesehen werden.

(10) Bei Beförderung von elektrischen und Verbrennungstriebwagen ohne Stangenantrieb durch fremde Kraft sind die in den Bedienungsvorschriften dieser Fahrzeuge enthaltenen Bestimmungen über Auskuppeln der Motoren, Getriebe usw. zu beachten (siehe auch § 88 (1) I)).

§ 75. Schneeräumer

(1) Schneeräumer auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mehr als 30 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden (BO § 71 (1)). Sie müssen dann als Sonderzug fahren.

(2) Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneeräumer ohne eigene Räder sind bei jeder Geschwindigkeit zulässig (BO § 71 (2)).

§ 76. Bewegen einzelner Fahrzeuge ohne Lokomotive auf freier Strecke

Regelfahrzeuge dürfen im allgemeinen ohne Lokomotive nicht auf die freie Strecke gebracht oder dort aufgestellt werden. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Betriebsamts zulässig. Zugleich sind die nötigen Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben.

5. Abschnitt. Rangierdienst

§ 77. Begriff des Rangierdienstes

(1) Werden Lokomotiven, einzelne Wagen, Zugteile oder ganze Wagenzüge (mit Ausnahme des Ein-, Aus- oder Durchfahrens der Züge, einzeln fahrender Lokomotiven und Triebwagen) auf den Bahnhöfen, Anschlußstellen und auf besonderen, nicht zu den durchgehenden Hauptgleisen zählenden Verbindungsgleisen benachbarter Bahnhöfe und dgl. bewegt, so sind das Rangierfahrten.

(2) Das Verbinden und Trennen der Zugteile gehört zum Rangierdienst.

§ 78. Rangieraufsicht, Rangierleitung, Rangierpersonal, Aufgaben und Ausrüstung

(1) Die Aufsicht über den Rangierdienst versieht im allgemeinen der Aufsichtsbeamte des Bahnhofs neben seinen sonstigen Aufgaben (§ 9); auf größeren Bahnhöfen können dafür besondere Bedienstete bestellt werden, die aber auch den Aufträgen des Aufsichtsbeamten nachzukommen haben.

Der Aufsichtsbeamte hat in seinem Bezirk Weisungen über die vorzunehmenden Rangierarbeiten zu erteilen und den Rangierdienst allgemein zu überwachen.

Wenn der Aufsichtsbeamte nachweisbar daran verhindert ist, kann die Aufsicht über den Rangierdienst auch dem Zugführer übertragen werden, und zwar nicht bloß für den eigenen Zug, sondern für alle Rangierarbeiten, die die Lokomotive seines Zugs ausführen soll. Die Betriebsstellen, auf denen bei allen oder bei bestimmten Zügen der Zugführer die Aufsicht über das Rangiergeschäft regelmäßig ausübt, werden im AzFV bekanntgegeben.

Der Aufsichtsbeamte hat unter Umständen gleichzeitig die Geschäfte des Rangierleiters wahrzunehmen.

(2) Rangierbewegungen dürfen nur unter Leitung eines damit vertrauten Beamten, des Rangierleiters, vorgenommen werden. Er hat die einzelnen Rangierbewegungen mit seinem Personal durchzuführen und die Signale dafür zu geben oder im Einzelfall mit besonderem Auftrag und unter Verständigung des Lokomotivführers von einem dazu befugten Rangierer geben zu lassen, soweit die Aufträge nicht mündlich erteilt werden. Die Signale dürfen nicht früher gegeben werden, als bis nach der Überzeugung des Signalgeber alle Vorbedingungen für die sichere Ausführung erfüllt sind. Mündliche Aufträge muß der Rangierleiter selbst geben.

Der Rangierleiter muß als solcher ohne weiteres erkennbar sein. Mit Ausnahme des Aufsichtsbeamten, Zugführers und des vom Zugführer als Rangierleiter bezeichneten Zugschaffners tragen alle Bediensteten während ihrer Tätigkeit als Rangierleiter um den Rand der Dienstmütze einen roten Streifen.

Den Dienst eines Rangierleiters können auch Rangierer versehen, die die Prüfung für den Dienst eines Rangierleiters abgelegt haben und andere Bedienstete, denen das Betriebsamt die Befugnis dazu erteilt hat.

Je nach dem örtlichen und dienstlichen Bedürfnis hat der Rangierleiter auch die Geschäfte des Rangierers wahrzunehmen.

(3) Das Rangieren besorgen in der Regel die Rangierer und die für diesen Dienst ausgebildeten Bahnhofsarbeiter unter dem Rangierleiter. Wo besondere Rangierbedienstete nicht vorhanden sind oder nicht ausreichen, haben die Zugbegleiter einzutreten.

(4) Jeder Rangierbedienstete muß entweder eine Mundpfeife oder ein Horn und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Handlaterne bei sich führen.

(5) Der Rangierleiter hat im einzelnen

- a) für die Sicherheit der Rangierbediensteten zu sorgen (§ 79);
- b) die beim Rangieren Beteiligten, die an den Rangiergleisen Beschäftigten und auch die in den Fahrzeugen befindlichen Leute zu verständigen (§ 84 (3));
- c) sich mit dem Nachbarrangierleiter zu verständigen, insbesondere wenn von zwei Seiten in dasselbe Gleis rangiert wird oder wenn an den Grenzen der einzelnen Rangierbezirke Fahrten stattfinden, die sich in die Nachbarbezirke ausdehnen könnten;
- d) die Signale gemäß Signalebuch zu geben und erforderlichenfalls für ihre Weitergabe zu sorgen (§ 82 (§));
- e) darüber zu wachen, daß vor Beginn einer Rangierbewegung die Rangierer auf ihrem Posten und die erforderlichen Bremsen besetzt sind, daß Hemmschuhe, Radvorleger und dgl. in genügender Anzahl und in gebrauchsfähigem Zustand an den vorgeschriebenen Stellen vorhanden und daß die in § 84 (2) angeordneten Vorbereitungen getroffen sind;
- f) darüber zu wachen, daß die Rangierwege frei sind (§ 84 (4));
- g) darüber zu wachen, daß nach dem Rangieren die Hemmschuhe von den Schienen entfernt werden (§ 85 (12)) und daß kein Fahrzeug über ein Grenzzeichen hinaus steht;
- h) beschädigte, noch nicht mit Meldung versehene Wagen sobald wie möglich, jedenfalls vor ihrem Abgang, dem Aufsichtsbeamten und, wenn möglich, dem Wagenmeister zu melden und die Ursache der Beschädigung anzugeben.

(6) Der Rangierleiter meldet sich und sein Personal vor und nach dem Dienst beim Aufsichtsbeamten. Bei der Ablösung macht er dem Nachfolger die für den Dienst erforderlichen Mitteilungen.

(7) Die Hemmschuhleger haben bei Beginn und am Ende des Rangiergeschäfts und in den Rangierpausen den ihnen zugewiesenen Bezirk nachzusehen und vorgefundene Unregelmäßigkeiten dem Rangierleiter zu melden.

(8) Für das Rangieren von Wagen vor Güterschuppen, Ladebühnen, Stofflagern, in Werkhöfen, Speichieranlagen und dgl. kann das Betriebsamt auch dort beschäftigte Bedienstete (Lademeister, Vorarbeiter, Rottenführer, Werkführer, Wagenmeister usw.) mit der Aufsicht oder der Leitung des Rangiergeschäfts betrauen, nachdem es ihre Befähigung dafür festgestellt hat.

Von dem tragen des roten Mützenstreifens (2) kann in diesem Fall abgesehen werden.

(9) Hat das Betriebsamt für Lokomotivfahrten innerhalb der Bahnhöfe keine Begleitung vorgeschrieben, so sind die Weichensteller Rangierleiter. Begleitung findet im allgemeinen nicht statt für die in der Lokomotivfahrordnung vorgesehenen Fahrten. Das Betriebsamt kann dies auch zulassen für Fahrten von Lokomotiven mit angehängtem Gepäckwagen, wenn dieser auf dem größeren Teil des Wegs gezogen wird und nur kurze Rückwärtsbewegungen stattfinden. Werden Züge an Kopfbahnsteigen durch die abgehende Lokomotive angeschoben und befinden sich zwischen ihr und dem Zugschluß nicht mehr als zwei Wagen, so kann auf die Länge des Bahnsteigs von einer besonderen Begleitung abgesehen werden.

(10) Die Lokomotivführer haben die Weisung des Weichenstellers zu jeder unbegleiteten Fahrt innerhalb seines Bezirks abzuwarten. Bei Fahrten durch mehrere Weichenstellerbezirke wird die Weisung zur Weiterfahrt von Posten zu Posten gegeben. Ohne Auftrag darf der Lokomotivführer keine Fahrt ausführen. Wie der Auftrag zu erteilen ist, wird in der Lokomotivfahrordnung oder durch besondere Vorschrift bestimmt..

Einzelne leere Triebwagen sind wie Lokomotiven zu behandeln.

§ 79. Sicherung des Personals

(1) Der Rangierleiter hat über die Sicherheit des Rangierpersonals zu wachen und deshalb dafür zu sorgen, daß alle Beteiligten die Vorschriften in § 83 bis 85, die Unfallverhütungsvorschriften und die Sicherheitsvorschriften für die elektrische Zugförderung befolgen. Zu diesem Zweck hat er sich so aufzustellen, daß er das Rangiergeschäft möglichst gut übersehen und sich mit dem Lokomotivpersonal leicht verständigen kann.

(2) Dieselbe Aufgabe hat auch der Aufsichtsbeamte zu erfüllen, soweit es seine anderen Dienstgeschäfte zulassen.

§ 80. Rangieren auf und neben den Hauptgleisen

(1) Hauptgleise (§ 3 (12)) dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zum Rangieren, besonders auch zum Aufstellen und Stehenlassen von Fahrzeugen benutzt werden; sie sind rechtzeitig vor den zu erwartenden Zugfahrten zu räumen; damit der Zugverkehr keinen Aufenthalt erleidet.

In der Zeit, in der der Dienst ruht, müssen auf Zwischenbahnhöfen die durchgehenden Hauptgleise von Fahrzeugen jeder Art freigehalten sein (§ 21(2)).

(2) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis ist

auf Bahnhöfen mit Einfahrsignalen

über eine Rangierhaltetafel oder, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus verboten. Läßt es sich im einzelnen Falle nicht vermeiden, so hat der Rangierleiter hierzu die ausdrückliche schriftliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen (BO § 52 (1)). Hierzu ist der Vordruck Befehl A d zu verwenden (Die für den Rangierleiter bestimmten Befehle A d hat der Bahnhof monatlich an das Betriebsamt einzusenden). Der Lokomotivführer erhält Durchschrift. Der Fahrdienstleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn er sich vergewissert hat, daß die benachbarte Zugfolgestelle keinen Zug abgelassen hat.

Die benachbarte Zugfolgestelle hat, sobald sie zugestimmt hat, am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktafeln oder Stellwerkhebeln ein Schild anzubringen mit der Aufschrift:

Gleis besetzt

Das Ende der Besetzung ist ihr mitzuteilen.

Zu diesen Mitteilungen darf der Fernsprecher benutzt werden.

Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignale ist das Rangieren über die Einfahrweiche hinaus gestattet bis 10 Minuten, bei unsichtigem Wetter nur bis 15 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zugs. Erfordert die Betriebsicherheit eine andere Regelung, so ist sie vom Betriebsamt zu treffen.

Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken ist, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, soweit irgend tunlich, auf dem Ausfahr Gleis auszuweichen. Es darf nur auf die zum Rangieren unbedingt notwendige Länge ausgezogen werden.

(3) Ein Hauptgleis muß von Wagen und Rangierabteilungen geräumt sein, bevor die Erlaubnis zur Ein- und Ausfahrt eines Zugs für dieses Gleis erteilt wird.

Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal muß das Hauptgleis 10 Minuten, bei unsichtigem Wetter 15 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zugs geräumt sein. Erfordert die Betriebsicherheit eine andere Regelung, so ist sie vom Betriebsamt zu treffen.

(4) Solange das Signal für Einfahrt oder Ausfahrt eines Zugs auf Fahrt steht, darf das Fahr Gleis des Zugs beim Rangieren nicht mehr berührt werden. Wo Signale fehlen oder vorhandene Signale nicht auf Fahrt gestellt werden können, darf das Fahr Gleis 10 Minuten, bei unsichtigem Wetter 15 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zugs nicht mehr berührt werden. Auf den der Fahrstraße benachbarten Gleisen dürfen nur solche Rangierbewegungen ausgeführt werden, welche die Zugfahrt nicht gefährden können (BO § 51 (2)).

Was bei den einzelnen Gefahrstellen als gefährdende Rangierbewegung anzusehen ist, bestimmt das Betriebsamt (vgl. auch § 84 (17)).

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung (Schutzweiche, Gleissperre, Gleisperrsignal usw.) und der Einmündungsweiche dürfen keine Fahrzeuge aufgestellt werden.

(5) Das Betriebsamt bestimmt, ob und auf welchen Bahnhöfen

- a) beim Rangieren im Einfahrweg hinter dem Einfahrsignal eine Durchrutschlänge für den Zug freizuhalten ist;
- b) *während der Einfahrt planmäßig haltender Züge* durch Signale gedeckte Abschnitte der Einfahrgleise oder Weichenstraßen, in die die Einfahrsignale münden, zum Rangieren oder Aufstellen von Fahrzeugen benutzt werden dürfen; es ordnet an, wie weit jedes Gleis über die Stelle hinaus freigehalten werden muß, bis zu der der einfahrende Zug vorrücken darf.

§ 81. Bedienen der Weichen und Gleissperren

(1) Weichen und Gleissperren, deren Bedienung einem Weichensteller übertragen ist, sind auch beim Rangieren in der Regel von ihm *selbst* zu bedienen; die Rangierer dürfen sie *eigenmächtig* nicht umlegen. Nur *solche* Weichen und Gleissperren deren Bedienung keinem Weichensteller übertragen ist, dürfen durch Rangierer oder durch das Zugpersonal, das die Rangierarbeiten ausführt, bedient werden (§ 21 (3)). Der Rangierleiter ist in diesem Falle dafür verantwortlich, daß die Weichen und Gleissperren nach Beendigung der Rangierbewegung wieder in die Grundstellung gebracht (§ 21 (4)) und, wo vorgeschrieben, wieder verschlossen werden.

Bei unbegleiteten Lokomotivfahrten (§ 78 (9)) kann solche Weichen und Gleissperren auf Anordnung des Betriebsamts der Heizer (Beimann) bedienen; verantwortlich ist der Lokomotivführer. In besonderen Fällen kann hierbei der Führer einmännig besetzter Lokomotiven und Triebwagen zur Bedienung der Weichen herangezogen werden. § 39 (10) darf in diesem Fall unbeachtet bleiben.

(2) Zunächst ist die in der Fahrtrichtung der Rangierabteilung entfernteste Weiche und zuletzt die von der Rangierabteilung zuerst zu befahrende Weiche zu stellen. Für Rangierfahrten von Ablaufbergen gilt diese Bestimmung nicht.

(3) In einem Stellwerksbezirk dürfen Weichen nicht umgestellt werden, wenn ausnahmsweise ohne Sicherung der Fahrstraße entweder Züge ein-, aus- oder durchfahren müssen oder Wagen, die mit Reisenden besetzt sind, bewegt werden. Das Betriebsamt kann für regelmäßig wiederkehrende Fahrten Ausnahmen zulassen, wenn es zur pünktlichen Durchführung des Betriebs erforderlich ist. Diese Ausnahmen sind in das Merkbuch einzutragen.

(4) Beim Rangieren hat der Rangierleiter den Weichensteller über jede beabsichtigte Bewegung zu verständigen. Zum Stellen einer fernbedienten Weiche (Stellwerkweiche) darf der Wärter, außer beim Ablaufbetrieb, erst aufgefordert werden, wenn sie frei ist. Unter Fahrzeugen dürfen Weichen und Gleissperren nicht umgestellt werden.

(5) Zu jeder Vorbeifahrt von Rangierabteilungen und einzeln fahrenden Lokomotiven an einem gestörten Gleisperr- oder Vorrücksignal (§ 53 (5)) muß der zuständige Weichensteller den Auftrag mündlich erteilen. Der Rangierleiter oder der alleinfahrende Lokomotivführer muß den Auftrag wiederholen.

(6) Der Aufforderung eines Weichenstellers, ein Gleis zu räumen oder zu meiden, ist unweigerlich nachzukommen.

(7) Das Auffahren der Weichen ist verboten. Ist eine Weiche dennoch aufgefahren worden, so darf sie erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand festgestellt ist (siehe auch § 23 (8)).

§ 82. Rangiersignale

(1) Den Befehl, eine Rangierbewegung auszuführen, erteilt der Rangierleiter mündlich, durch Rangiersignale oder Abdrucksignale. Zum Geben der Rangiersignale hat er sich in der Regel auf der Führerseite der Lokomotive aufzustellen. Muß er die Signale ausnahmsweise auf der Seite des Heizers geben, so gibt sie dieser an den Lokomotivführer weiter.

(2) Bestimmt die Direktion zur Bezeichnung der Gleise im Rangierdienst Zeichen mit dem Horn, so werden diese aus kurzen und langen Tönen, der Morseschrift entsprechend, gebildet.

(3) Wenn die Länge der Rangierabteilung oder andere Gründe dem Lokomotivführer die Aufnahme der Signale erschweren, so bestimmt der Rangierleiter einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe; der Lokomotivführer ist hiervon zu verständigen.

(4) Bei Dunkelheit leuchtet der am Schluß einer Rangierabteilung befindliche Rangierer mit seiner Laterne in der Fahrtrichtung.

§ 83. An- und Abkuppeln

(1) Gleichzeitig bewegte Wagen, soweit sie nicht abgestoßen werden oder ablaufen sollen, sowie die zu einer Gruppe gehörenden abzustoßenden oder ablaufenden Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein; die Hauptkupplung genügt.

(2) Während des Rangierens gelöste Kupplungsteile müssen aufgehängt werden, ausgenommen beim Abkuppeln mit Gabel oder Stange.

(3) Bei Dunkelheit muß sich neben dem Wagen, an den anzufahren ist, ein Rangierbediensteter mit weiß leuchtender Handlaterne aufstellen, soweit nicht das Betriebsamt Ausnahmen zuläßt.

(4) Nach dem An- und Abkuppeln dürfen Rangiersignale erst gegeben werden, wenn der Rangierer wieder aus dem Gleis getreten ist.

(5) Unter einfachen dienstlichen Verhältnissen kann der Heizer (Beimann) zum An- und Abkuppeln der Wagen herangezogen werden.

§ 84. Bewegen der Fahrzeuge

A Allgemeines

(1) Alle Bewegungen sind so vorsichtig auszuführen, daß Verletzungen von Personen und Beschädigungen der Fahrzeuge, Ladungen, Prellböcke, Rampen usw. vermieden werden.

Die Geschwindigkeit darf im allgemeinen 25 km/h nicht übersteigen.

(2) Bevor Fahrzeuge in Gang gesetzt werden, müssen die Bremsen gelöst, hemmschuhe und Vorrichtungen zum Feststellen beseitigt, die Bremshaustüren geschlossen, seitwärts aufschlagende Wagentüren und Klappen geschlossen und durch ihre Feststellvorrichtungen gesichert, aufgelegte Wagendecken beseitigt, an leeren Holzwagen die Drehschemelungen hochgestellt, gesichert und durch die Spannketten verbunden sein. Leute, die sich zur Be- und Entladung in den Wagen befinden, sind zum Aussteigen zu veranlassen; bei Güterwagen, in denen sich während der Bewegung Leute aufhalten, z.B. Viehbegleiter, müssen die Türen durch die Verschußüberwürfe ordnungsgemäß festgestellt sein und die Mitfahrenden gewarnt werden.

(3) Die beim Rangieren Beteiligten oder an den Rangiergleisen sonst Beschäftigten müssen von der beabsichtigten Bewegung verständigt werden. An den Ladegleisen und Rampen sind Fuhrwerke, Ladebrücken und dergleichen vorher zurückzuziehen und andere in die Umgrenzung des lichten Raums hineinragende Einrichtungen (Krane u. dgl.) einzuziehen und festzulegen.

(4) Bei jeder Rangierbewegung ist festzustellen, daß die Rangierwege frei, die Weichen, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen und die sonstigen rangiertechnischen Einrichtungen, wie Gleisbremsen, Antriebe und dgl. richtig gestellt sind und daß bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaussteht. Es ist darauf zu achten, daß kein Wagen unbeabsichtigt über das Grenzzeichen der Weiche am anderen Ende des Gleises gelangt. Vor Einfahrt einer elektrischen Rangierlokomotive in Gleise mit Fahrleitung muß der Rangierer feststellen, ob die Fahrleitung eingeschaltet ist 0,

(5) Für den Lokomotivführer und den Heizer (Beimann) gelten die Bestimmungen in § 51.

(6) Vor dem Befahren von Wegübergängen sind die Schranken zu schließen.

Sind keine Schranken vorhanden, so ist wiederholt das Achtungssignal mit der Pfeife zu geben.

Die Sicherung

verkehrsreicher oder unübersichtlicher, unbeschränkter Wegübergänge und

der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, regelt das Betriebsamt durch das Merkbuch.

Das Betriebsamt kann anordnen, daß bei geschobenen Wagengruppen in besonderen Fällen ein Bediensteter auf dem vordersten Wagen Platz zu nehmen oder ihm voranzugehen und mit einer Handglocke zu läuten hat (§ 58 (4)).

Öffentliche Wege dürfen nicht zu lange gesperrt werden. Wo längere Zeit über öffentliche Wege rangiert werden muß, sind sie für den Straßenverkehr in angemessenen Pausen frei zu machen.

(7) Gleisbrückenwaagen dürfen nur befahren werden, wenn sie festgestellt sind. Waagen mit Gleisunterbrechungen dürfen, wenn es überhaupt zugelassen ist, von Lokomotiven nur langsam befahren werden.

(8) Wenn der Rangierleiter die Bewegung einer geschobenen Wagengruppe nicht vollständig übersehen kann, muß sich vor oder auf dem ersten der geschobenen Wagen ein Mann befinden, der auf die Fahrbahn achtet und den Rangierleiter durch Zuruf oder Signale verständigt. Dies gilt auch beim Schieben ganzer Züge.

(9) Auf Betriebsstellen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ (1:400) liegen oder an die sich ein solches anschließt, sind die Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen. Diese Betriebsstellen sind im AzFV angegeben. Im Merkbuch der Betriebsstellen ist darauf hinzuweisen.

(10) Besonders vorsichtig zu bewegen und vor jedem Anprall zu behüten sind alle Wagen, in denen sich Leute befinden oder an denen Leute beschäftigt sind, ferner Wagen, die mit Pferden, Vieh, Fahrzeugen, leicht zerbrechlichen Gegenständen beladen sind, sowie die in (20) a) bis c) im einzelnen aufgeführten Wagen.

(11) Schlaf- und Speisewagen, Gepäckwagen mit Küche, Bahnpostwagen, Postbeiwagen und Gefangenenwagen, in denen sich Leute aufhalten, werden während eines Stillagers durch die gelbe Flagge an beiden Langseiten gekennzeichnet. Schlaf- und Speisewagen, Gepäckwagen mit Küche, Bahnpostwagen und Gefangenenwagen sind außerdem bei Dunkelheit im Innern zu beleuchten (SB).

B Bewegen durch Menschen, Tiere und Straßenkraftfahrzeuge

(12) Wagen dürfen gleichzeitig nur in solcher Zahl und nur mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, daß sie durch Menschenkraft, durch die Wagenbremsen oder andere Bremsmittel in der Gewalt behalten werden.

(13) Fremde Leute dürfen zum Rangieren von Wagen nur mit Zustimmung des Rangierleiters und nur dann zugelassen werden, wenn es unumgänglich notwendig ist. Der Rangierleiter hat sie über die Bestimmungen der UVV zu belehren.

(14) Zugtiere müssen von einem Führer geleitet werden, der nicht zugleich als Rangierleiter oder Rangierer tätig sein darf.

Straßenkraftfahrzeuge dürfen zum Rangieren nicht verwendet werden. In Sonderfällen kann bei bahneigenen Kraftwagen die Direktion Ausnahmen zulassen, wenn sie dafür besondere Verhaltensmaßregeln angeordnet hat.

C Bewegen durch Lokomotiven und Ablaufen

(15) Dampflokomotiven müssen bei Rangierbewegungen mit einem Führer und einem Heizer, elektrische Lokomotiven mit einem Führer und einem Beimann besetzt sein. Bei Rangierbewegungen einfachster Art kann die Aufsichtsbehörde die Besetzung der Lokomotive mit nur einem Mann zulassen; Kleinlokomotiven können einmännig besetzt sein (BO § 63 (2)).

Bei kürzeren Bewegungen kann ein mit der Handhabung der Bremse vertrauter Mann den Heizer (Beimann) ersetzen.

(16) Befinden sich Ladungen von leicht feuerfangenden Gegenständen, wie Heu, Stroh und dgl., unmittelbar vor oder hinter der Lokomotive, so hat der Rangierleiter den Lokomotivführer darauf aufmerksam zu machen. Dieser hat dann das Feuer mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

(17) Es ist verboten, Wagen abzustoßen oder ablaufen zu lassen:

in Gleise, die in Hauptgleise münden oder sie kreuzen, wenn auf diesen Züge erwartet werden und die Hauptgleise nicht durch abweisende Weichen oder

in einer vom Betriebsamt angeordneten Weise gesichert sind;

in Gleise, wo Wagen stehen, an denen gearbeitet wird, wenn nicht das Betriebsamt besondere Sicherungsmaßnahmen getroffen hat.

(18) Sollen abzustoßende oder vom Ablaufberg abzulassende Wagengruppen mit Hemmschuhen aufgehalten werden, so dürfen leere Wagen nicht *vor* beladenen laufen; die leeren Wagen müssen alsdann für sich abgelassen werden.

(19) *Nur mit Genehmigung des Betriebsamts* darf abgestoßen werden oder dürfen Wagen ablaufen:

in Gleise, die in der Fahrrichtung mehr als $2,5 \frac{0}{00}$ (1:400) fallen,
in Stumpfgleise mit weniger als 100m Länge,
in Werkgleise,
in Gleise, die auf Drehscheibe, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen mit Gleisunterbrechung, in oder gegen Gebäude oder gegen Abschlußstore führen.

Die Gleise, in die Wagen nicht abgestoßen werden oder nicht ablaufen dürfen, sind im Merkbuch aufzuführen.

(20) Beim Rangieren mit *besonderer Vorsicht* (10) sind zu unterscheiden:

a) *Fahrzeuge, für die das Abstoßen und Ablaufen überhaupt verboten ist und auf die auch andere Fahrzeuge weder abgestoßen werden noch ablaufen dürfen:*

mit Reisenden besetzte Personen-, Speise-, Schlaf- und Gefangenewagen,
mit Reisenden - ausgenommen Begleitern von Fahrzeugen, Leichen und Tieren und sonstigen einzelnen Personen (§ 44 (2)) - besetzte Güter- und Gepäckwagen,
Wagen mit gelber Flagge (Signal Fz 2),
Wagen mit Pulverflagge,
Kesselwagen mit Giftflagge,
Wagen ohne Drehschemel mit Ladung aus langen Schienen oder Betonrundeisen, die auf zwei oder mehr Wagen aufliegt,
Kranwagen,
Triebwagen und Anhängewagen,
kalte Lokomotiven,
Schwerfahrzeuge mit mehr als 90 t Gesamtgewicht.

Personen, Gepäck- und Postwagen mit Drehgestellen, Speise- und Schlafwagen, auch wenn sie nicht besetzt sind, dürfen nicht über den Ablaufberg laufen. Ausnahmen bestimmt die Direktion. Schemelwagen, die durch die Ladung oder beladen durch einen Zwischenwagen verbunden sind, und Tiefladewagen dürfen

wenn sie mit dem Zeichen  bezettelt oder beschriftet sind,

keinen Ablaufberg befahren,

wenn sie mit dem Zeichen  bezettelt oder beschriftet sind,

keinen Ablaufberg mit einem Ausrundungshalbmesser unter 300 m befahren. Diese sind im Merkbuch aufzunehmen.

b) *Fahrzeuge, die nur abgestoßen werden oder ablaufen dürfen, wenn sie mit Handbremse angehalten werden können:*

Güterwagen, in denen sich Leute befinden,
Wagen, die mit Pferden beladen sind,
Wagen, die noch nicht fertig beladen oder entladen sind,
Wagen mit verschobener Ladung,
kurz gekuppelte Doppelwagen für Leig.
Vor dem Anfahren an eine andere Wagengruppe werden diese Wagen, um den Anprall zu vermeiden, zunächst angehalten und dann erst angeschoben oder zusammengedrückt. Der Aufprall nachfolgender Wagen ist in gleicher Weise zu verhüten.

c) *Fahrzeuge, die nur abgestoßen werden oder ablaufen dürfen, wenn sie mit Handbremse angehalten werden können oder mit zwei Hemmschuhen aufgefangen werden (§ 85 (8)):*

Wagen, die mit Vieh oder Fahrzeugen beladen sind,
Schemelwagen, die durch die Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind,
Wagen, die die Aufschrift: "Vorsichtig rangieren" tragen, und Wagen mit zerbrechlichen Gegenständen (gefüllte Säurewagen, gefüllte und leere Topfwagen), soweit sie nicht zu den unter a) und b) aufgeführten Wagen gehören,
Gaswagen, Milchwagen, Gewichtswagen.

(21) Beim Ablaufen und Abstoßen dürfen sich die Wagen nur in solchen Abständen folgen, daß die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können und die Wagen das Grenzzeichen überschritten haben, bevor nachfolgende Wagen auf den benachbarten Gleisen eintreffen.
Vor und nach allen unter (20) b) und c) aufgeführten Wagen muß ein größerer Abstand als bei anderen bleiben.

(22) Bei starkem Wind ist das Abstoßen je nach den örtlichen Verhältnissen mit besonderer Vorsicht auszuführen oder ganz zu unterlassen.

(23) Wenn die Direktion nicht ausdrücklich Ausnahmen zuläßt, ist es verboten, während der Fahrt abzukuppeln, mit der Lokomotive oder dem vorderen Zugteil vorzufahren und zwischen diesem und den nachfahrenden hinteren Teil eine Weiche umzustellen.

§ 85. Aufhalten der Wagen

A Mit Bremsen

(1) Es dürfen nur brauchbare Bremsen besetzt werden. Jeder Bedienstete, der eine schadhafte Bremse vorfindet, hat sie als solche zu bezeichnen oder davon Anzeige zu machen.

(2) Eine von einer Lokomotive bewegte Rangierabteilung ohne bediente Bremse darf enthalten in einer maßgebenden Neigung

bis $5 \frac{0}{00}$ (1:200) höchstens 16 Achsen,
bis $10 \frac{0}{00}$ (1:100) höchstens 10 Achsen,
in stärkeren Neigungen höchstens 6 Achsen.

In Gruppen mit mehr Achsen müssen Bremsen bedient werden, und zwar eine Bremse bei einer maßgebenden Neigung

bis $5 \frac{0}{00}$ (1:200) für je 29 Achsen,
bis $6 \frac{0}{00}$ (1:166) für je 25 Achsen,
bis $7 \frac{0}{00}$ (1:143) für je 22 Achsen,
bis $8 \frac{0}{00}$ (1:125) für je 20 Achsen,
bis $10 \frac{0}{00}$ (1:100) für je 17 Achsen,
bis $12 \frac{0}{00}$ (1: 83) für je 14 Achsen,
bis $14 \frac{0}{00}$ (1: 71) für je 12 Achsen,

bis 16 ‰ (1: 62) für je 11 Achsen,

bis 18 ‰ (1: 55) für je 10 Achsen,

bis 20 ‰ (1: 50) für je 9 Achsen.

Wenn nicht anders bestimmt, darf bei dieser Bremsbesetzung die Geschwindigkeit 25 km/h nicht überschreiten.

Wird die Geschwindigkeit auf 20 km/h festgesetzt, so kann die Direktion für einzelne Bahnhöfe zulassen, daß auf einer maßgebenden Neigung

bis 5 ‰ (1:200) höchstens 30 Achsen,

bis 10 ‰ (1:100) höchstens 20 Achsen,

in stärkeren Neigungen höchstens 10 Achsen

ohne bediente Wagenbremse durch eine Lokomotive bewegt werden.

(3) Nach den maßgebenden Neigungen gibt das Betriebsamt Ausführungsbestimmungen für die einzelnen Betriebstellen.

(4) Werden Wagen abgestoßen, so müssen in dem an der Lokomotive bleibenden Teil bediente Bremsen nach (2) enthalten sein. Dabei ist möglichst die vorderste Bremse zu bedienen und wie bei einem geschobenen Zug (6) zu verfahren.

In der abgestoßenen Wagengruppe muß mindestens der zehnte Teil der Achsen bediente Bremsen haben, doch dürfen Gruppen bis zu 10 Achsen ohne bediente Bremse abgestoßen werden. Die Bestimmungen in § 84 (20) sind dabei zu beachten.

Erfordern örtliche Verhältnisse eine stärkere Bremsbesetzung, so ordnet sie das Betriebsamt an.

(5) Ohne bediente Bremse dürfen höchstens 6 Achsen gleichzeitig ablaufen; unter geeigneten Verhältnissen kann die Direktion für einzelne Rangierbahnhöfe die Zahl bei Leervagengruppen auf 10 erhöhen. Ist eine ablaufende Wagengruppe stärker, so muß mindestens der zehnte Teil der Achsen bediente Bremsen haben.

Erfordern örtliche Verhältnisse eine stärkere Bremsbesetzung, so ordnet sie das Betriebsamt an.

Bei Gleisbremsanlagen kann die Direktion die Zahl der Achsen, die ohne bediente Bremse gleichzeitig ablaufen dürfen, je nach der Wirkungsweise der Gleisbremse unter Berücksichtigung der darauf folgenden Neigungen erhöhen.

(6) Wird das Signal zum Halten gegeben, so hat, wenn gezogen wird, der hinterste, wenn geschoben wird, der vorderste Bremser die Bremse besonders rasch anzuziehen.

(7) Wird beim Rangieren statt der Handbremsen die durchgehende Bremse benutzt, so muß die Bremsprobe gemacht werden, wenn die einzusetzende Wagengruppe mehr als 30 Achsen hat.

B Mit Hemmschuhen

(8) Hemmschuhe sind in solchem Abstand vor den im Gleis stehenden Wagen auszulegen, daß die bewegten Wagen mit Sicherheit *vor* diesen zum Stillstand kommen. Das Ansetzen hat durch Schieben oder späteres Zusammendrücken zu geschehen.

Werden zwei Hemmschuhe verwendet, so sind sie in angemessenem Abstand hintereinander, entweder auf einer Schiene oder auf beiden Schienen des Gleises auszulegen. Der hintere Hemmschuh ist möglichst zu entfernen, wenn der vordere wirkt.

(9) Hemmschuhe mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze und anderen Beschädigungen, die die sichere Wirkung beeinträchtigen, dürfen nicht verwendet werden.

(10) Hemmschuhe mit beiderseitiger fester Führung dürfen nicht auf breitgefahrenen Schienen und nicht vor anliegenden Weichenzungen oder vor Herzstücken, ausgenommen Bremsherzstücke, aufgelegt werden.

(11) Hemmschuhe sollen nicht unmittelbar vor Schienenstößen aufgestellt werden.

In gekrümmten Gleisen sind die Hemmschuhe in der Regel auf den inneren Schienenstrang zu legen.

Die Gleitflächen der Hemmschuhe sind vor dem Gebrauch, namentlich bei trockenem Wetter, einzufetten, damit sie gut gleiten und das Überspringen der Räder vermieden wird.

(12) Nach Beendigung des Rangiergeschäfts haben die Hemmschuhleger die Hemmschuhe von den Schienen zu entfernen und wieder an den vorgeschriebenen Aufbewahrungsort zu bringen. Der Rangierleiter ist hierfür mitverantwortlich.

§ 86. Sicherung stillstehender Fahrzeuge

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeaufsichtigte Bewegung zu sichern (BO § 52 (1)), wenn sie nicht etwa im weiteren Verlauf des Rangiergeschäfts noch bewegt werden müssen. Sie sind stets festzulegen, wenn die Neigungsverhältnisse der Gleise, die Bauart der Wagen (Rollenschlager) oder starker Wind befürchten lassen, daß die Fahrzeuge in Bewegung geraten.

(2) Lokomotiven und Triebwagen müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind (BO § 52 (2)), siehe auch § 61 (13) und 81 (1), zweiter Absatz.

(3) Solange unter Dampf stehende Lokomotiven oder Dampftriebwagen stillstehen, muß der Regler geschlossen, die Steuerung ist einzuklinken, die Zylinderhähne sind geöffnet zu halten.

Stillstehende elektrische Lokomotiven sind dadurch zu sichern, daß der Richtungshebel in die Mittellage gebracht wird und die Handbremsen angezogen werden, bei längerem Stillstehen außerdem die Bügel gesenkt werden. Verläßt der Lokomotivführer die Lokomotive, so muß er den Richtungshebel mitnehmen und sämtliche Zugänge der Lokomotive abschließen.

(4) Die Wagen werden festgelegt durch die Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen, durch Radvorleger und durch Sperrhölzer, die durch die Speichen eines Räderpaares gesteckt werden. Es darf nicht geschehen durch Anlegen der durchgehenden Bremse, durch Auflegen von Hemmschuhen, Steinen, Holzstücken, Eisenteilen und dgl. auf die Schienen. Nur vorübergehend dürfen Wagen während des Rangiergeschäfts auch durch Hemmschuhe festgelegt werden.

(5) Beim Aufstellen von Wagen und Wagengruppen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einer sonst freizuhaltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß die Wagen sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Wagen anstoßen.

(6) Gleissperren und Sperrbäume sind nach Beendigung der Rangierbewegung, für die sie geöffnet waren, wieder zu schließen, auch wenn in dem abgesperrten Gleisabschnitt keine Wagen stehen.

(7) Für die Beachtung der Vorschriften in (4) bis (6) ist neben den Rangierern der Rangierleiter und der Aufsichtsbeamte verantwortlich. Auch der Weichensteller hat innerhalb seines Bezirks auf die Einhaltung dieser Vorschriften zu achten und gegebenenfalls das Erforderliche zu veranlassen. Stellwerkwärter kann das Betriebsamt von dieser Verpflichtung befreien.

(8) Auf Bahnhöfen, wo der Rangierdienst durch die Zugbegleiter wahrgenommen wird, hat sich der Aufsichtsbeamte nach Beendigung des Rangiergeschäfts, vor dem Dienstschluß und auch sonst, besonders bei stürmischer Witterung, zu überzeugen, daß den Bestimmungen (1) bis (7) genügt ist.

6. Abschnitt. Bilden der Züge

§ 87. Bilden der Züge im allgemeinen

(1) Bei der Zusammensetzung eines Zugs ist darauf zu achten, daß

- a) nur Wagen eingereiht werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind (§ 88),
- b) die zulässige Achsenzahl nicht überschritten wird (§ 90),
- c) die Wagen nach Vorschrift eingereiht werden,
- d) die erforderlichen Bremsen vorhanden, in gutem Zustand und auf den Zug richtig verteilt sind (§ 89 bis 92),
- e) die Wagen vorschriftsmäßig gekuppelt werden (§ 93),
- f) der Pufferstand innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen liegt (Puffermitte über Schienenoberkante höchstens 1065 mm, mindestens 940 mm, bei Wagen mit Übergangsbrücken mindestens 980 mm),
- g) die Fahrzeuge lauffähig sind. Hält der Zugführer einen Wagen nicht für lauffähig und kann keine Entscheidung eines technischen Beamten herbeigeführt werden, so muß der Wagen zurückbleiben,
- h) die Wagen ausreichend geschmiert sind (Anlage 16),
- i) die Wagen gereinigt und, wenn erforderlich, entseucht oder, wenn sie zum Entseuchen versandt werden, geschlossen sind (vgl. die Entseuchungsvorschriften),
- k) die seitwärts ausschlagenden Türen und Klappen der Güterwagen sicher verschlossen, die seitlichen Schiebetüren unbeladener gedeckter Wagen geschlossen und festgestellt, Klapprungen hochgestellt, gesichert und durch Spannketten verbunden, und die Luken der gedeckten Wagen gegen das Eindringen von Nässe verschlossen sind,
- l) die Vorschriften über die Beladung befolgt sind (vgl. Ladevorschriften) und besonders bei elektrischem Betrieb das Berühren der Fahrleitung durch herausragende Teile der Ladung oder durch ihre Abdeckung ausgeschlossen ist,
- m) die Gepäckwagen mit den im Geräteverzeichnis aufgeführten Ausrüstungsgegenständen versehen sind.

(2) Bei der Stellung des Postwagens sind die Bedürfnisse des Postdienstes zu berücksichtigen, soweit es der Bahnbetrieb gestattet.

Der Postwagen ist möglichst nicht unmittelbar hinter die Lokomotive zu stellen

(BO § 56 (5)).

(3) Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst oder in beladenem Zustand durch einen Zwischenwagen verbunden sind, sind an den Schluß des Zugs zu stellen (BO § 56 (1)).

Ein besonderer Schlußbremswagen darf folgen.

Die Direktion kann das Einstellen an anderer Stelle auf kurze Entfernungen gestatten.

(4) Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen nur in beschränkter Zahl eingestellt werden.

Die höchst zulässige Zahl beträgt:

- a) bei reinen Güterzügen
 - auf Strecken mit Neigungen bis 10 ‰ (1:100) 8 Paare
 - auf Strecken mit stärkeren Neigungen, wenn die Direktion nicht weitere Einschränkungen vorschreibt 5 Paare
- b) bei den für Schemelwagen von der Direktion freigegebenen Personenzügen (§ 88 (1) k))
 - auf Strecken mit Neigungen bis 10 ‰ (1:100) 3 Paare
 - auf Strecken mit stärkeren Neigungen 2 Paare.

Wegen der Abbremsung vgl. § 92 (5), (13) und (14).

Im übrigen ist bei derartigen Wagen besonders darauf zu achten, daß die Beladevorschriften (VWÜ/RIV Anlage II) befolgt sind.

(5) Wird die nach (4) zulässige Zahl der Schemelwagenpaare nicht erreicht, so dürfen für jedes weniger eingestellte Schemelwagenpaar 4 andere Wagenachsen hinter den eingestellten Schemelwagen laufen.

(6) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, Wagen mit Ladung, die sich in der Längsrichtung leicht verschieben kann, und Wagen, mit ungewöhnlicher Kupplung dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen eingestellt werden (BO § 56 (2)).

Wagen ohne Drehschemel mit Ladung aus langen Schienen oder Betonrundeisen, die auf zwei oder mehr Wagen aufliegt, sind möglichst an den Schluß des Zugs zu stellen und dürfen nur in Güterzüge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 65 km/h eingestellt werden.

(7) An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt werden, an denen die Schlußsignale ordnungsgemäß angebracht werden können (BO § 56 (7)).

(8) Verbrennungs- und Speichertriebwagen mit oder ohne Beiwagen dürfen außer Dienst nur am Schluß eines Zugs mitgeführt werden. Die Verwendung einer Schiebelokomotive darf dabei von der Direktion je nach Bauart des Triebwagens zugelassen werden.

(9) Mit Genehmigung der Direktion dürfen einer Schiebelokomotive Wagen bis zu 10 Achsen, aber nicht mehr als 3 Wagen angehängt werden; der letzte von ihnen muß eine bediente Bremse haben.

(10) Zwischen Wagen mit leicht feuerfangender Ladung und unter Dampf laufenden Lokomotiven, Heizwagen, Triebwagen mit Feuerung oder mit Öfen geheizten Wagen sollen möglichst vier andere Wagen eingestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein (BO § 56 (3)). Zugschlußlaternen oder sonstige brennenden Signallaternen dürfen an Wagen mit solcher Ladung nicht angebracht werden. Feuertgutwagen und bahneigene Gasbehälterwagen gehören nicht zu den Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen. Gasbehälterwagen sind in der Regel nur in Güterzügen zu befördern. Reisezüge dürfen sie nur auf kurzen Entfernungen mitführen. Sie sind in Züge mit Beförderung von Reisenden nicht unmittelbar hinter der Lokomotive, auch nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen zu stellen.

(11) Für die Stellung der Wagen mit sprenggefährlichen Gegenständen gilt Anlage 24 (10) bis (12).

(12) Die Beförderung von Schwerfahrzeugen richtet sich nach Anlage 29.

§ 88. Beschränkung in der Verwendung von Wagen

(1) Es sind auszuschließen:

- a) Wagen, deren Achsdruck, Metergewicht oder fester Achsstand für die zu befahrende Strecke zu groß ist und Wagen, deren Begrenzung oder Ladung die für die zu befahrenden Strecken maßgebenden Begrenzungslinien oder Lademaße überschreitet. Ausnahmen kann nur die Direktion zulassen. Die zulässigen Achsdrücke, Achsstände, Metergewichte, Begrenzungslinien und Lademaße sind aus dem Achsdruckverzeichnis (VAchSV) zu entnehmen.
- b) Wagen ohne Drehgestelle mit einem Achsstand von weniger als 2,5 m bei allen Zügen.
- c) Wagen ohne Drehgestelle mit einem Achsstand von weniger als 3,0 m, mindestens aber 2,5 m, bei Reisezügen, ferner bei Güterzügen mit mehr als 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.
- d) Wagen ohne Drehgestelle mit einem Achsstand von weniger als 3,5 m, mindestens aber 3,0 m, bei allen Zügen mit mehr als 60 km/h Höchstgeschwindigkeit

- e) Drehgestellwagen, bei denen der Achsstand der Drehgestelle weniger als 1,5 m beträgt, bei allen der Beförderung von Reisenden dienenden Zügen, ferner bei Güterzügen mit mehr als 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.
- f) Wagen *mit Bremse* und mit Hartgußrädern oder Stahlgußrädern, deren Radkörper und Reifen aus einem Stück gegossen sind, bei allen Zügen.
- g) Wagen *ohne Bremse* und mit Hartgußrädern oder Stahlgußrädern, deren Radkörper und Reifen aus einem Stück gegossen sind, bei allen der Beförderung von Reisenden dienenden Zügen, ferner bei Güterzügen mit mehr als 55 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Wo reine Güterzüge nicht gefahren werden, kann die Direktion zulassen, daß solche Wagen in bestimmte Personenzüge eingestellt werden.

- h) Güterwagen, deren Gewicht einschließlich der Ladung mehr als 36 t beträgt, wenn sie nicht Bremswagen mit bedienter durchgehender Bremse sind, bei Reisezügen bei Reisezügen mit mehr als 40 km/h Höchstgeschwindigkeit
- i) Schemelwagen, die durch Steifkupplung, in beladenem Zustand durch einen Zwischenwagen oder durch die Ladung selbst verbunden sind, bei Zügen, die nachgeschoben werden. Solche Wagen dürfen jedoch gemäß § 87 (9) *hinter* einer Schiebelokomotive mitgeführt werden
- k) Wagenpaare, die durch die Ladung selbst verbunden sind, bei den der Beförderung von Reisenden dienenden Zügen. Wo reine Güterzüge nicht gefahren werden oder zur Beförderung derartiger Wagen nicht ausreichen, kann die Direktion zulassen, daß sie in bestimmte Personenzüge eingestellt werden.
- l) Triebwagen bei Zügen, die eine höhere Geschwindigkeit haben, als für diese Triebwagen zugelassen ist.

(2) Wegen der Einschränkung bei der Beförderung von Schwerwagen und kalten Lokomotiven siehe Anlage 29.

(3) Wagen außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie den Bestimmungen des VPÜ/RIC und VWÜ/RIV entsprechen. Sonst ist die Genehmigung der Direktion nötig; diese darf nur erteilt werden, wenn alle an der Beförderung beteiligten Verwaltungen der Einstellung zustimmen (BO § 56 (9)).

Fremde Wagen mit einem Achsstand von weniger als 3 m und Wagen mit Hartgußrädern werden an den Grenzübergangsbahnhöfen durch Bezeichnung gekennzeichnet.

(4) Weitere Beschränkungen in der Verwendung von zwei- und dreiachsigen Wagen in Reisezügen siehe § 94 (1) bis (4).

§ 89. Ausrüsten der Züge mit Bremsen

(1) Ein Zug muß soviel brauchbare Bremsen haben, daß mindestens das nach § 91 A sich ergebende Bremsgewicht vorhanden ist. Es sind jedoch immer alle brauchbaren durchgehenden Bremsen einzuschalten, sofern nicht andere Bestimmungen entgegenstehen.

(2) Es werden unterschieden:

- a) die *durchgehende* Bremse, die auf alle angeschlossenen Fahrzeuge wirkt und von einer Stelle aus bedient wird,
- b) die *Handbremse*, die nur auf das mit einem Bremser besetzte Fahrzeug wirkt.

Rangierbremsen gelten nicht als Bremsen im Sinne dieser Bestimmung.

(3) Bei *durchgehenden* Bremsen wird nach der Schnelligkeit der Wirkung unterschieden zwischen:

- I. schnell wirkenden Bremsen - Bremsart I - und
- II. langsam wirkenden Bremsen - Bremsart II -.

Bei gewissen Bremsbauarten kann die Bremsart I oder II eingestellt werden.

Die *Handbremsen* - H - zählen zu den langsam wirkenden Bremsen.

Bei den durchgehenden Bremsen gibt es folgende Bremsstellungen, die nicht sämtlich bei ein und demselben Wagen möglich zu sein brauchen:

I. Schnell wirkende Bremsen

- | | |
|------------------|--------------------------------------|
| Bremsstellung P | schnell wirkend |
| Bremsstellung S | schnell und stärker wirkend |
| Bremsstellung SS | sehr schnell und sehr stark wirkend. |

Bei einlösiggen Bremsen kann die Schnelligkeit des Bremsens durch Umstellen eines Hahnes etwas herabgemindert werden (Betriebsbremsung statt Schnellbremsung). Diese Bremse zählen auch in der Bremsstellung B noch zu den schnell wirkenden Bremsen.

II. Langsam wirkende Bremsen

a) langsam wirkende Bremsen, die für Güterzüge besonders gebaut sind:

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Bremsstellung "Leer" | langsam und schwach wirkend |
| Bremsstellung "Beladen" | langsam und stark wirkend |

b) Bremsen mit GP-Wechsel- oder Steuerventilumsteller:

- | | |
|-----------------|------------------|
| Bremsstellung G | langsam wirkend. |
|-----------------|------------------|

Die einzelnen Bremswirkungen der schnell wirkenden und der langsam wirkenden, durchgehenden Bremsen werden durch die Einstellung besonderer Umstellhebel (GP-Wechsel, Last-Wechsel usw.) erreicht. Jeder Hebelstellung entspricht ein bestimmtes Bremsgewicht, das an jedem Wagen angeschrieben ist.

(4) Nach ihrer Bauart werden die durchgehenden Bremsen wie folgt unterschieden:

- | | |
|-------------------------------|--------------|
| Hildebrand-Knorr-Bremse (Hik) | } mehrlössig |
| Kunze-Knorr-Bremse (Kk) | |
| Knorr-Bremse (K) | } einlössig |
| Westinghouse-Bremse (W) | |

Bremsen ausländischer Verwaltungen siehe Bremsvorschriften.

(5) Alle unmittelbar hinter dem letzten Bremswagen eines durchgehend gebremsten Zugs laufenden Leitungswagen müssen an die durchgehende Bremse angeschlossen werden, auch wenn dahinter noch handgebremste Wagen folgen; sie zählen für die Bremsberechnung zum handgebremsten Zugteil.

(6) In einem mit durchgehender Bremse gefahrenen Zug müssen soviel Handbremsen vorhanden sein, daß beim Schadhaftwerden der durchgehenden Bremse noch

die nach den Vorbemerkungen zum Buchfahrplan angegebenen Bremsleistung erreicht werden. Auf die Beistellung eines Schlußbremswagens mit Handbremse kann verzichtet werden, wenn dadurch Schwierigkeiten entstehen.
Für Strecken mit besonders ungünstigen Neigungsverhältnissen gibt die Direktion die Maßnahmen bekannt, die beim Fehlen von Handbremsen zu treffen sind.

(7) Wegen der Bestimmungen über Hilfsleitungen und Bremsleitungsverbindungen für Schemelwagen siehe Brevo II § 19 und 20.

§ 90. Achsenzahl und Bremsverhältnisse der Züge

I. Allgemeines

(1) Die Achsenzahl richtet sich

- a) nach der Zuggattung,
- b) nach der im Fahrplan zugelassenen Höchstgeschwindigkeit (§ 38 (1)),
- c) nach der Art der Bremsen (BO § 54 (3) und (4)),
- d) nach den Strecken- und Bahnhofsverhältnissen.

(2) Die nachstehenden Höchstachsenzahlen für die Züge gelten *ausschließlich* der Achsen der arbeitenden Triebwagen und Lokomotiven nebst ihren Tendern.

(3) *Reisezüge* müssen durchgehend gebremst gefahren werden (Ausnahmen siehe (7)). Am Schluß darf innerhalb der zulässigen Achsenzahl eine Handbremsgruppe mit höchsten 10 Achsen und nicht mehr als 100 t Gesamtgewicht dem letzten durchgehend gebremsten Wagen folgen. In Zügen, die mit mehr als 90 km/h fahren, dürfen handgebremste Wagen nicht mitgeführt werden.

Güterzüge müssen in der Regel ebenfalls durchgehend gebremst gefahren werden. Ist im Einzelfalle die Achsenzahl des Handbremssteils größer als die Hälfte der Gesamtachsenzahl des Zugs, so gilt der Zug als handgebremst (vgl. § 92 (9)). Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h und mehr dürfen handgebremste Wagen nur wie bei Reisezügen mitgeführt werden.

(4) Wenn die Strecken- oder die Bahnhofsverhältnisse Einschränkungen der nach (5) bis (9) zulässigen Achsenzahl notwendig machen, gibt sie die Direktion im AzFV bekannt.

II. Reisezüge

(5) Bei durchgehend gebremsten Reisezügen beträgt die höchstzulässige Achsenzahl

60 Achsen.

In Zügen, die nach Bremsart I in der Bremsstellung S gefahren werden, dürfen bis zu 3 Wagen mit Bremsen in Stellung P eingestellt werden. Dabei muß die Zahl der Wagen mit Bremsen in Stellung S stets größer sein, als die Zahl der Wagen mit Bremsen in Stellung P.

Werden Reisezügen, die nach Bremsart I gefahren werden, Güterwagen beigelegt, die nur mit durchgehender Bremse nach Bremsart II ausgerüstet sind, dürfen solche Wagen nur bis zu einem Gesamtgewicht von höchstens 130 t eingestellt werden (§ 91 (10)).

Wenn einem Reisezug Fahrzeuge mit langsamwirkender durchgehender Bremse - Bremsart II - im Gesamtgewicht von mehr als 130 t beigelegt werden müssen, sind die Steuerventile aller Wagen in Stellung G und, wenn diese Stellung nicht vorhanden ist, in Stellung B zu legen. Die Bremsgewichte sind diesen Bremsstellungen entsprechend anzurechnen (§ 91 (8) und (9)).

Als Mindestbremsleistung gelten die Bremsleistung nach Bremsart II der Bremsarten. Die Höchstgeschwindigkeit des Zugs darf dann in der Regel nicht mehr als 75 km/h betragen. Wegen Angabe der Mindestbremsleistung im Fahrplan für beide Bremsarten I und II vgl. § 91 (4).

(6) Für einen nach Bremsart I fahrenden Reisezug darf die Direktion von Fall zu Fall ausnahmsweise mehr als 60 Achsen dann zulassen, wenn die Ausnahme zur Bewältigung eines Massenverkehrs zwingend nötig ist. Die Achsenzahl darf dann höchstens 80 betragen bei einer Geschwindigkeit bis zu 85 km/h. In diesen Zügen dürfen jedoch

- a) mehrlössige Bremsen nur in Bremsstellung $\begin{matrix} P \\ E \\ P \end{matrix} \}$ wirken
- b) einlössige Bremsen nur in Bremsstellung $\begin{matrix} P \\ E \\ P \end{matrix} \}$ wirken
- c) nicht mehr als 60 Achsen gebremst werden, die ungebremsten Achsen müssen über den ganzen Zug verteilt sein.

Für die Mitführung von Handbremsgruppen gilt (3) und für die Mitführung von Fahrzeugen mit langsamwirkender Bremse - Bremsart II - (5) zweiter Absatz.

(7) In Ausnahmefällen kann die Direktion genehmigen, daß ein Reisezug mit durchgehenden Bremsen in Stellung G oder mit Handbremsen verkehrt. Die Achsenzahl darf dann betragen

$160 - M^*)$, höchstens 120, stets jedoch 60 Achsen

bei Geschwindigkeiten bis zu 75 km/h für durchgehend gebremste Züge und 50 km/h für handgebremste Züge.

*) M = Die für den Zug vorgeschriebenen Mindestbremsleistung.

III. Güterzüge

(8) Bei durchgehend gebremsten Güterzügen (3) darf die Achsenzahl betragen

120 Achsen, bei Geschwindigkeiten bis 75 km/h

und mit besonderer Genehmigung der Direktion

150 Achsen.

Innerhalb der zugelassenen Achsen dürfen bis zu 10 gebremste Achsen mit einlössiger Bremse ohne GP-Wechsel in Bremsstellung B mit nicht mehr als 100 t Gesamtgewicht wirken. Für jede weitere Achse mit einlössiger Bremse ohne GP-Wechsel in Bremsstellung B muß der durchgehend gebremste Zug oder Zugteil um eine Achse vermindert werden, jedoch nicht unter 80 Achsen; 60 Bremsachsen dürfen aber in allen Fällen wirken. Wegen Abschaltung einlössiger Bremsen vgl. § 92

(1) zweiter Absatz.

Bei handgebremsten Güterzügen darf die Achsenzahl betragen

$190 - 2M$, höchstens 120 Achsen.

Wegen der Geschwindigkeit vgl. § 38 (2) a).

(9) Güterzüge mit mehr als 75 km/h Höchstgeschwindigkeit sollen in der Regel nach Bremsart I gebremst werden (§ 38 (2) c)).

Die Achsenzahl und die Zahl der beizustellenden Wagen mit Bremsart II regelt sich nach (5).

Werden die Züge nur aus Wagen mit Ringfederpuffern *) gebildet, so darf die Achsenzahl bis zu

90 Achsen

betragen.

*) Die Puffer mit Ringfedern sind auf der Pufferhülse gekennzeichnet.

(10) Für die Achsenzahl der Güterzüge, die regelmäßig zur Beförderung von Reisenden benutzt werden, gelten die Bestimmungen wie für Reisezüge (BO § 54 (8)).

§ 91. Bremsgewichte

A erforderliches Bremsgewicht

(1) Das erforderliche Bremsgewicht errechnet sich aus:

(2) Die Brems Hundertstel, die in einem Zug mindestens vorhanden sein sollen, werden jeweils im Kopf seines Fahrplans als Mindestbrems Hundertstel angegeben. Sie werden den Brems tafeln entnommen.

(3) Die Brems tafeln geben getrennt nach Brems art I und II die Brems Hundertstel an, die jeweils erforderlich sind, damit ein bestimmter Bremsweg bei den verschiedenen Neigungen und Geschwindigkeiten nicht überschritten wird.

Brems Hundertstel für Geschwindigkeiten und Neigungen, die zwischen den in den Brems tafeln angeführten liegen, werden durch Zwischenschaltung ermittelt.

Es gibt Brems tafeln für 400, 700 und 1000 m Bremsweg. Welche dieser Brems tafeln für die einzelne Strecke gültig ist, gibt die Direktion im AzFV (Abschnitt 21) an. Die Brems tafeln gelten für alle Züge im Sinne des § 5.

(4) Bei Reisezügen, die für Güterbeförderung zugelassen sind, sind bei Bedarf Mindestbrems Hundertstel für die Brems arten I und II im Fahrplan anzugeben, z.B. I 48, II 60. Wo Zahlen für 2 Brems arten angegeben sind, gilt für die Berechnung des erforderlichen Brems gewichts entweder nur die Zahl I oder nur die Zahl II entsprechend der Brems art, mit der der Zug gefahren wird.

(5) Für eine Strecke, die ohne Wechsel in der Brems besetzung durchfahren wird, ergeben sich die erforderlichen Brems Hundertstel aus der maßgebenden Neigung.

(6) Für Fahrten in der Waagerechten und in den Gefällen gelten die Brems Hundertstel für die größte Geschwindigkeit, die der Zug jeweils erreichen darf.

Für Fahrten in Steigungen sind zu ermitteln

a) die Brems Hundertstel für eine Gefällefahrt auf der tatsächlich vorhandenen *maßgebenden* Neigung und einer Geschwindigkeit von

20 km/h

15 km/h,

b) die Brems Hundertstel für die Waagerechte und die in der Steigung jeweils zugelassene Geschwindigkeit

Für die Bedienung der Bremsen gilt der größere der beiden Werte a) oder b)..

B Vorhandenes Bremsgewicht

(7) Das Bremsgewicht eines Zugs setzt sich zusammen aus den Brems gewichten der einzelnen zu befördernden Fahrzeuge ((8) und (9)) und den Brems gewichten der arbeitenden Triebwagen und Lokomotiven nebst ihrer Tender. Das Bremsgewicht von Schiebelokomotiven ist nur dann mitzuzählen, wenn die Schiebelokomotiven an die durchgehende Bremse angeschlossen sind.

Die Brems gewichte der zu befördernden Fahrzeuge sind in dem Wagenzettel (§ 47) zusammengestellt.

Die Brems gewichte der Triebwagen und Lokomotiven nebst Tender sowie das Gesamtbremsgewicht des Zugs sind im Fahrtbericht einzutragen (§ 48).

(8) An jedem Fahrzeug ist das Bremsgewicht angeschrieben. Wenn an einem Fahrzeug verschiedene Bremsstellungen möglich sind, ist für jede Bremsstellung das entsprechende Bremsgewicht angeschrieben. Bei einlösig Bremsen ist die Bremsstellung in Bruchform angegeben,

z.B. $\frac{E}{P}$ oder $\frac{E}{B}$.

(9) Wenn die Brems gewichte nicht aus den Anschriften an den Fahrzeugen zu ersehen sind, sind folgende Durchschnittswerte anzunehmen:

a) bei durchgehender Bremsung:

Personenwagen (Personen- einschl. Speise-, Schlaf-, Post-, Bahndienst- und Reisezuggepäckwagen)

Gebremste Achsen an	Stellung der Umstellvorrichtung oder des Steuerventils	Bremsgewicht
Wagen, bei denen alle Achsen gebremst werden	SS	wird später bekanntgegeben
	S	1,25 mal Eigengewicht
	$P \frac{E}{P} \frac{E}{B}$	1,00 mal Eigengewicht
	$G \frac{G}{P}$	0,8 mal Eigengewicht
3-achsigen Wagen mit ungebremster Mittelachse und sechsachsigen Wagen mit nur 4 gebremsten Achsen	S	0,8 mal Eigengewicht
	$P \frac{E}{P} \frac{E}{B}$	0,7 mal Eigengewicht
	$G \frac{E}{G}$	0,5 mal Eigengewicht

Güterwagen mit mehrlössiger Bremse Stellung "beladen"

15 t

alle übrigen Güterwagen und Güterzuggepäckwagen

10 t

für jede gekuppelte und gebremste Treibachse einer kalt laufenden Lokomotive (Drehgestellbremsen werden nicht berücksichtigt)

10 t

für jede gebremste Tenderachse

6 t

b) bei Handbremsung für Personen-, einschl. Speise- und Schlaf-, Post-, Bahndienst- und Reisezuggepäckwagen, deren sämtlichen Achsen gebremst werden

Eigengewicht des Wagens, jedoch höchstens 26 t

für 3-achsige Personen-, Post-, Bahndienst- und Reisezuggepäckwagen mit ungebremster Mittelachse und für 6-achsige Personen-, einschl. Speise- und Schlaf-, Post-, Bahndienst- und Reisezuggepäckwagen, bei denen nur 4 Achsen gebremst werden

0,7 des Eigengewichts des Wagens, jedoch höchstens 26 t

für Güterwagen aller Art und Güterzuggepäckwagen

das Gesamtgewicht des Wagens einschl. der Ladung, jedoch höchstens 26 t

für jede gebremste Tenderachse eines nicht zu den arbeitenden Lokomotiven gehörenden Tenders

6 t.

(10) Bei Zügen, deren erforderliche Brems gewichte nach Brems art I berechnet werden, dürfen die nach (8) und (9) ermittelten Brems gewichte der Wagen mit Brems art II nur mit 0,8 ihres Wertes angerechnet werden.

§ 92. Verteilung der Bremsen im Zug

(1) Die Bremswagen sind möglichst gleichmäßig im Zug zu verteilen (BO § 56 (6)).

Bei Güterzügen sind alle brauchbaren mehrlössigen Bremsen einzuschalten; einlössige Bremsen ohne GP-Wechsel in Bremsstellung B nur, soweit dies nach § 90 (8) zugelassen ist.

Die einlössigen Bremsen ohne GP-Wechsel in Bremsstellung B und die ungebremsten Achsen müssen möglichst gleichmäßig über den Zug verteilt sein.

(2) In einem Handbremsteil muß ohne Rücksicht auf die vorhandenen Bremsgewichte im Luftbremsteil mindestens $\frac{3}{4}$ des nach § 91 A für den Handbremsteil erforderlichen Bremsgewichts bedient sein. (Ausnahme (9) Schlußsatz).

Eine an einen Reisezug gemäß § 90 (3) angehängte Wagengruppe, die mit Reisenden besetzt werden soll (§ 44 (2)), muß in sich das nach § 91 A erforderliche Handbremsgewicht *voll* besitzen.

(3) Ist auf einer Strecke die maßgebende Neigung größer als 5 ‰ (1:200), so muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben (siehe auch (4), (11) und (12)). Die Strecken werden im Fahrplan gekennzeichnet.

(4) Bei Zügen mit höchstens 3 Wagen ist auf Strecken, die ständig eine Neigung im gleichen Sinne von mindestens 5 ‰ (1:200) haben, eine bediente Schlußbremse nicht erforderlich, wenn sich die Lokomotive an der unteren Seite des Gefälles befindet.

(5) Läuft am Schluß des Zugs ein durch Steifkupplung oder durch die Ladung verbundenes Schemelwagenpaar, so genügt es, wenn einer der beiden Wagen des Schemelwagenpaares eine bediente Bremse hat.

(6) Der letzte Wagen eines Zugs, der Wagen mit Pulverflagge befördert (Anlage 24 (14)), muß stets ein Bremswagen sein, dessen Bremse sich auch von Hand bedienen läßt.

(7) Auch auf Strecken, für die keine bediente Schlußbremse vorgeschrieben ist, ist ein Bremswagen an den Schluß zu stellen, wenn dadurch nicht die Zugbildung erschwert, die Wagenachszahl erhöht oder Verspätungen verursacht werden.

(8) Die Bremse einer mit dem Zug gekuppelten Schiebelokomotive gilt als Schlußbremse.

(9) Wo eine bediente Schlußbremse nicht erforderlich ist, darf dem letzten Bremswagen nur soviel ungebremstes Gewicht folgen, als sich aus nachstehender Formel ergibt:

$$\frac{1}{2} \text{ Bremsgewicht des letzten Bremswagens} \times 100 \\ \text{Mindestbrems Hundertstel}$$

Fahrzeuge mit einem ungebremsten Gesamtgewicht bis zu 60 t, aber im ganzen nicht mehr als 6 Achsen, dürfen jedoch in diesem Fall bei Zügen, die auf den betreffenden Strecken mit höchstens 90 km/h fahren,

dem letzten Bremswagen innerhalb der zulässigen Achszahl stets angehängt werden. In diesen Fällen gilt (2) erster Absatz nicht.

(10) Der letzte mit Reisenden besetzte Wagen muß entweder selbst eine bediente Bremse oder einen Wagen mit bedienter Bremse hinter sich haben ((2) zweiter Absatz).

(11) Ist die maßgebende Neigung der Strecke nicht größer als 10 ‰ (1:100), so darf bei allen Zügen ein leerer oder beladener, nicht mit Reisenden besetzter Wagen ohne Bremse hinter dem Schlußbremswagen angehängt werden. Die in § 44 (2) zweiter Absatz genannten Personen gelten auch im Sinne dieser Bestimmungen nicht als Reisende.

Die Strecken, auf denen kein Wagen angehängt werden darf, sind im Fahrplan gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung gilt nicht für das Einstellen eines Wagens nach (12) a).

(12) Hinter einem nach (3) erforderlichen Schlußbremswagen darf

- bei Zügen mit höchstens 65 km/h ein leerer, beschädigter, aber lauffähiger Wagen angehängt werden, der inmitten des Zugs nicht eingestellt werden kann. Die an dem beschädigten Wagen etwa vorhandene Bremse darf nicht benutzt werden.
- auf Hauptbahnen bei Güterzügen mit höchstens 50 km/h eine nicht arbeitende Kleinlokomotive mit Kettenantrieb von mindestens 2500 mm Achsstand und 850 mm Raddurchmesser angehängt werden. Die Ketten sind vorher abzunehmen.

(13) Eine Gruppe von mehr als 3 Schemelwagenpaaren (§ 87 (3) bis (5)) muß in sich das erforderliche Bremsgewicht enthalten.

(14) Schemelwagen müssen an die durchgehende Bremse angeschlossen werden.

§ 93. Kuppeln der Fahrzeuge

(1) In allen Reisezügen und in Güterzügen mit mehr als 65 km/h werden die Fahrzeuge so fest gekuppelt, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind. Die Lokomotive ist mit dem ersten Wagen so zu kuppeln, daß sich die Puffer nur leicht berühren.

(2) In Güterzügen mit höchstens 65 km/h werden die Fahrzeuge so gekuppelt, daß sich die Puffer berühren, wenn die Wagen im geraden Gleis stehen. Wagen ohne Drehschemel mit Ladung aus langen Schienen oder Betonrundeisen, die auf zwei oder mehr Wagen aufliegt, sind so zu kuppeln, daß die Puffer etwas zusammengedrückt sind, wenn die Wagen im geraden Gleis stehen. Züge mit Schwerfahrzeugen werden nach Anlage 29 (24) gekuppelt.

(3) Durchgehend gebremste Reise- und Güterzüge sind einfach nur durch die Hauptkupplung zu kuppeln.

Handgebremste Züge und Zugteile sind doppelt zu kuppeln.

Zwischen dem letzten durchgehend gebremsten und dem ersten handgebremsten Wagen wird doppelt gekuppelt.

Das doppelte Kuppeln darf bei Güterzügen auf kurzen Strecken unterbleiben, und zwar

- bei Zügen oder Zugteilen, die handgebremst beginnen, aber unterwegs durchgehend gebremst fahren können, oder die durchgehend gebremst beginnen, aber unterwegs handgebremst bis zu einem geeigneten Bahnhof weiterfahren müssen,
- bei Übergabezügen und Anschlußbedienungen,
- im Vorortgüterverkehr.

(4) Zuerst werden die Hauptkupplungen, dann wenn vorgeschrieben, die Sicherheitskupplungen und die Heizschläuche verbunden und zuletzt die Absperrhähne geöffnet. Zwischen je zwei Fahrzeugen ist nur eine Bremsschlauchverbindung herzustellen, auch wenn zwei Verbindungsmöglichkeiten vorhanden sind. Gelöst wird in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Lösen der Brems- und Heizschläuche werden die Absperrhähne geschlossen. Beim Öffnen und Schließen der Bremshähne dürfen keine Schnellbremsungen eintreten.

(5) Die unbenutzten Kupplungen und Notketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein (BO § 61 (2)). Die entkuppelten Schläuche werden in die Halter eingehängt oder mit der Leerkupplung abgeschlossen.

§ 94. Bilden der Reisezüge

(1) Zwischen Drehgestellwagen und zwischen Lokomotiven und Drehgestellwagen dürfen in Reisezüge zwei- und dreiachsige Personen-, Gepäck-, Post- und Postbeiwagen nicht eingestellt werden, soweit nicht Abweichungen allgemein nach (2) zugelassen oder von der Direktion ausnahmsweise nach (3) und (4) genehmigt sind; für Güterwagen und Heizwagen gelten (5) und (7).

(2) Reisezüge sind in der Regel aus gleichartigen Wagen zusammenzusetzen, d.h. nur aus Drehgestellwagen oder nur aus Lenkachswagen (zwei- und dreiachsig) und nach Möglichkeit aus Wagen gleicher Festigkeit. Maßgebend für die Zusammensetzung ist die Höchstgeschwindigkeit.

In Züge, die mit mehr als 120 km/h fahren, dürfen nur eiserne Wagen eingestellt werden. Bei allen Schnell- und Eilzügen ist die Einstellung besetzter hölzerner Wagen unmittelbar hinter der Lokomotive nach Möglichkeit zu vermeiden.

In Reisezüge mit mehr als 85 km/h sind nur Personenwagen mit Drehgestellen einzustellen. Abweichungen sind nur nach (3) zulässig.

Lenkachswagen, die ausnahmsweise von der Direktion in Reisezügen mit mehr als 85 km/h zugelassen worden sind oder die in Reisezügen bis 85 km/h eingestellt werden, die auch Drehgestellwagen enthalten, sollen in der Regel mindestens 16 t Eigengewicht und mindestens 6 m Achsstand haben, außerdem soll das Verhältnis des Achsstands zur Gesamtlänge in der Regel mindestens 0,5 betragen; dreiachsige Wagen dieser Art haben stets den Vorzug.

Die Lenkachswagen sollen allgemein so ausgewählt werden, daß Eigengewicht und Achsstand um so größer sind, je größer die Höchstgeschwindigkeit ist. Unter gleichwertigen Wagen sind solche neuerer Bauart auszuwählen.

Falls Reisezüge aus Drehgestell- und Lenkachswagen gebildet werden, müssen die Drehgestellwagen an der Spitze laufen (1). Berührt der Zug unterwegs Kopfbahnhöfe, so sind die Lenkachswagen so einzustellen, daß sie auf der längsten vom Zug zurückgelegten Strecke am Schluß des Zugs laufen. In diesem Fall dürfen mit Reisenden besetzte Lenkachswagen zwischen einem ersten Drehgestellwagen, z.B. Gepäckwagen, und den übrigen Drehgestellwagen oder nicht mit Reisenden besetzte Lenkachswagen zwischen Lokomotive und Drehgestellwagen laufen; wenn möglich, ist aber der erste Drehgestellwagen an die neue Zugschleife umzustellen.

(3) Abweichungen zu (1) und (2) darf die Direktion ausnahmsweise, aber nur aus zwingenden Gründen, zulassen.

(4) In Reisezüge, die Drehgestellwagen enthalten, sollen in der Regel nur vierachsige Gepäck- und Postwagen eingestellt werden.

Dreiachsige Gepäck-, Post- und Postbeiwagen dürfen bei diesen Zügen am Schluß fahren, wenn sie mindestens 16 t Eigengewicht und mindestens 6 m Achsstand haben.

In besonderen Ausnahmefällen kann die Direktion die Einstellung derartiger Dreiachsler zwischen Lokomotive und Drehgestellwagen zulassen.

Zweiachsige Gepäck-, Post- und Postbeiwagen mit mindestens 16 t Eigengewicht und mindestens 6m Achsstand dürfen in Reisezüge mit mehr als 85 km/h nur

ausnahmsweise aus zwingenden Gründen mit Genehmigung der Direktion eingestellt werden. Für ihre Stellung im Zug gelten die gleichen Bestimmungen wie für die dreiachsigen Gepäck-, Post- und Postbeiwagen.

(5) Zum Einstellen in Reisezüge sind Güterwagen auszuwählen, die möglichst hohes Eigengewicht, großen Achsstand, Bremse und Hülsenpuffer haben.

Güterwagen dürfen in Reisezüge mit mehr als 85 km/h nur aus zwingenden Gründen mit Genehmigung der Direktion eingestellt werden.

Zwischen Drehgestellwagen dürfen Güterwagen in Reisezüge nicht eingestellt werden.

In Reisezügen sollen Güterwagen möglichst an den Schluß des Zugs gestellt werden. In Reisezügen mit mehr als 85 km/h dürfen sie nicht zwischen Lokomotive und Drehgestellwagen laufen (siehe auch Schlußsatz (5)).

Berührt der Zug unterwegs Kopfbahnhöfe, so sind die Güterwagen so einzustellen, daß sie auf der längsten vom Zug zurückzulegenden Strecke am Schluß des Zugs laufen. Nur in diesem Fall dürfen an die Zugschleife gelangende Güterwagen in Reisezügen mit mehr als 85 km/h zwischen Lokomotive und Drehgestellwagen laufen.

(6) Der Beförderung von Reisenden dienende ausgerüstete Güterwagen dürfen in Züge mit mehr als

60 km/h

40 km/h

nicht eingestellt werden.

(7) Heizwagen mit mindestens 16 t Eigengewicht, mindestens 6 m Achsstand und mit einem Verhältnis des Achsstands zur Gesamtlänge von mindestens 0,5 dürfen zwischen Drehgestellwagen laufen.

Das Einstellen von sonstigen Bahndienstwagen in Reisezüge regelt die Direktion oder das Betriebsamt von Fall zu Fall, wenn nicht allgemein Anordnungen für bestimmte Bahndienstwagen bestehen, z. B. für Gasbehälterwagen (§ 87 (10)) usw.

(8) Soweit die Direktion nach diesen Bestimmungen ausnahmsweise Abweichungen zulassen darf oder die Genehmigung ausdrücklich zu erteilen hat, entscheidet die Direktion, die Wagen von fremden Bahnen übernimmt, für die ganze im Reichsbahngebiet zu durchlaufende Strecke über die Mitführung im Zug, gegebenenfalls nach vorherigem Benehmen mit den beteiligten Direktionen.

(9) Die regelmäßige Anzahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen für die Reisezüge wird durch den Zugbildungsplan vorgeschrieben. Die Bestimmungen über Abweichen vom Zugbildungsplan, über die Unterscheidung und Beschilderung der Personenwagen, die Verteilung und Kennzeichnung der Abteile usw. sind in den Personenwagenvorschriften (PWV) enthalten.

§ 95. Außergewöhnliche Verstärkung der Reisezüge

(1) Reichen die Plätze in einem Zug nicht aus, so sind unter Beachtung der Bestimmungen über die Achsenzahl der Züge (§ 90) Bereitschaftswagen einzustellen oder es ist das Einstellen bei einem geeigneten Bahnhof zu beantragen.

(2) Eine Verstärkung der Züge ist möglichst zu vermeiden, wenn dadurch ein Anschluß zweifelhaft oder Vorspann erforderlich wird.

(3) Wegen des Mangels an Plätzen für Raucher dürfen die Züge nicht verstärkt werden, solange noch Plätze für Nichtraucher frei sind, ebenso auch nicht im umgekehrten Fall.

(4) Bei außerplanmäßiger Verstärkung hat der einstellende Bahnhof die Verstärkungswagen telegraphisch oder durch Fernsprecher zu melden

- a) dem Bahnhof, bis zu dem die Verstärkungswagen voraussichtlich laufen,
- b) den Bahnhöfen, wo eine Vermehrung der Zugkraft in Frage kommt
- c) den Übergangsbahnhöfen, wo die Wagen auf einen andern Zug oder auf eine fremde Bahn übergehen, und
- d) den Lokomotivwechselbahnhöfen.

Ist die Notwendigkeit der Verstärkung vorauszusehen, so ist dies der vorgesetzten Direktion anzuzeigen, die alsdann die erforderlichen Meldungen veranlaßt.

(5) Postwagen, die im Zugbildungsplan nicht vorgesehen sind, dürfen in Reisezüge nur mit Genehmigung der Direktion eingestellt werden. Bei plötzlich eintretendem Bedarf ist das Einstellen auch ohne die Genehmigung zulässig, wenn es die Belastung des Zugs ohne Gestellung weiterer Zugkraft zuläßt; es ist jedoch der Direktion zu melden.

§ 96. Aussetzen von Wagen, Ausfallen von Kurswagen

(1) Für die Meldungen über das Aussetzen reichsbahneigener Wagen gelten die Personenwagenvorschriften.

Meldungen über das Aussetzen fremder Wagen haben die von der Direktion bestimmten Bahnhöfe nach dem VPÜ/RIC zu erstatten; werden die Wagen auf anderen Bahnhöfen ausgesetzt, so fordern diese den nächstgelegenen, im Merkbuch genannten Bahnhof zur Meldung auf.

(2) Ausgesetzte Wagen sind, wenn nötig, durch Bereitschaftswagen zu ersetzen. Sind keine geeigneten Wagen vorhanden, so ist dies dem Bahnhof, der den Wagen stellte (in der Regel der Heimatbahnhof), dem nächsten Bahnhof, der einen Ersatz stellen kann, und dem Endbahnhof telegraphisch zu melden.

(3) Fällt ein Speisewagen aus oder wird er aus einem Zug ausgesetzt, so ist dies an alle Haltbahnhöfe des Zugs telegraphisch zu melden; diese benachrichtigen die Bahnhofswirte.

(4) Muß ein unbesetzter Post- oder Postbeiwagen ausgesetzt werden, so benachrichtigt der Bahnhof die nächste Postanstalt (siehe auch § 63 (3) und (4)).

(5) Fällt ein Kurswagen aus, weil er den Anschluß versäumt hat, so ist dies dem Bahnhof, der den Wagen stellt, dem Endbahnhof des Wagenlaufs und dem

Betriebsbüro der wagenstellenden Direktion telegraphisch zu melden.

Wenn Ersatz für den ausfallenden Kurswagen erforderlich ist, so ist mit dem nächsten geeigneten Bahnhof durch Fernsprecher oder telegraphisch die Einstellung eines Ersatzwagens zu vereinbaren. Wird Ersatz gestellt, so sind die oben genannten Stellen zu benachrichtigen; sonst sind über den Ausfall des Wagens auch alle Bahnhöfe, auf denen der Kurswagen auf andere Züge überzugehen hätte, telegraphisch zu verständigen.

(6) Die Bestimmungen über die Rückgabe und Beförderung leerer Personen- und Gepäckwagen sind in den PWV enthalten.

§ 97. Bilden der Güterzüge

(1) Bei der Zusammenstellung der Güterzüge sind die Vorschriften über die Stellung der Wagen (§ 87) und über die Verteilung der Bremsen im Zug (§ 92) zu beachten.

Die Stellung des Gepäckwagens richtet sich nach dem betrieblichen Bedürfnis. Bei Zügen, die nach § 39 (5) mit nur einem Zugbegleiter gefahren werden, ist der Gepäckwagen in der Regel an den Schluß des Zugs zu stellen.

(2) Die Zusammenstellung der Güterzüge richtet sich ferner nach den Bestimmungen der Güterzugbildungsvorschriften (GZV) und den Beförderungsbüchern.

(3) Der Güterzugverkehr an Sonntagen ist durch die Vorschriften über den Güterzugverkehr an Sonntagen (SGV) geregelt.

§ 98. Befördern von Schwerfahrzeugen

Bei der Beförderung von Schwerfahrzeugen sind die in Anlage 29 enthaltenen Vorschriften zu beachten.

7. Abschnitt. Kleinwagenfahrten (§ 4 (4))

§ 99. Allgemeines

(1) Kleinwagenfahrten sind auf das notwendigste zu beschränken. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter sollen Kleinwagen nur in *dringenden* Fällen fahren.

(2) Zugfahrten dürfen durch Kleinwagenfahrten nicht aufgehalten werden.

(3) Auf zweigleisigen Strecken sollen Kleinwagen nur aus besonderen Gründen auf dem falschen Gleis fahren.

(4) Das Anhängen von Kleinwagen an Regelfahrzeuge ist verboten, soweit es nicht bei Rangierbewegungen von der Direktion ausdrücklich angeordnet ist.

§ 100. Bereitstellen und Begleiten der Kleinwagen, Ausrüstung der Begleiter

(1) Zu Fahrten auf der freien Strecke stellt die Bahnmeisterei (Fahrleitungsmeisterei) in der Regel den Wagen und die Begleiter ((3) bis (5)). Ist deren Vorsteher abwesend, so stellt in dringenden Fällen der Bahnhof den Kleinwagen und veranlaßt alles, was sonst der Bahnmeisterei obliegt. Diese ist sobald wie möglich zu verständigen.

(2) Über die Benutzung der den Bahnhöfen überwiesenen Kleinwagen innerhalb des Bahnhofs verfügt dessen Vorsteher; er hat zu solchen Fahrten auch die Begleiter zu stellen.

(3) Kleinwagen müssen während der Fahrt von einem zur Führung berechtigten streckenkundigen Betriebsbeamten (Kleinwagenführer) begleitet werden (BO § 72 (2)). Dieser Beamte ist für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich und muß mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sein.

(4) Kraftkleinwagen müssen mit einem in der Bedienung des ausgebildeten und geprüften Bediensteten (Fahrer) besetzt sein. Fahrer und Führer können dieselbe Person sein, wenn der Fahrer die Befähigung zum Führer hat. Schwere Gleiskraftwagen sollen in der Regel mit Fahrer *und* Führer besetzt sein.

(5) Sollen Kleinwagen auf freier Strecke ausgesetzt werden, so muß die am Wagen angeschriebene Mindestbesetzung vorhanden sein; hierfür ist der Führer verantwortlich. Benutzt ein leitender oder aufsichtsführender Betriebsbeamter oder der Vorsteher der Bahnmeisterei ein Gleiskraftwagen allein ohne Begleiter und ist das Gleiskraftwagen so schwer, daß er es nicht allein aus dem Gleis entfernen kann, so muß es auf freier Strecke stets an Stellen ausgesetzt werden, wo ihm Streckenbedienstete beim Aussetzen helfen.

(6) Der Führer muß ein Horn, 6 Knallkapseln, eine Signalfolge, bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine rot blendbare Handlaterne, neben der Laterne zur Kennzeichnung des Kleinwagens, und einen Vierkantschlüssel mit sich führen.

Die Signalfolge muß zur sofortigen Benutzung entfaltet bereit gehalten werden; die Handlaterne muß brennfertig sein.

Vor der Abfahrt hat der Führer seine Uhr nach der Bahnhofuhr zu richten.

(7) Wenn der Vorsteher der Bahnmeisterei oder Fahrleitungsmeisterei einen Kleinwagen begleitet, hat er die Führung zu übernehmen. Ist er dabei durch Dienstgeschäfte an der Führung behindert, so beauftragt er einen anderen Beamten ausdrücklich mit der Führung und vermerkt dies in der Fahrtenweisung (§ 103 (1)).

(8) Ein leitender oder aufsichtsführender Betriebsbeamter (BO § 45 (1) 1, siehe Anlage 1) ist zur Führung des Kleinwagens berechtigt. Übernimmt er sie, so muß er dies ausdrücklich erklären und auf der Fahrtenweisung mit seiner Unterschrift vermerken.

§ 101. Vorbereiten der Fahrt

(1) Die Fahrten sollen in der Regel auf einer Zugmeldestelle beginnen; sie bedürfen der Zustimmung des Fahrdienstleiters.

Zu jeder Fahrt auf die freie Strecke, die sich auch über mehrere Zugmeldestellen ausdehnen kann, muß eine *Fahrtenweisung* nach Anlage 30 ausgestellt werden. Für Fahrten innerhalb des Bahnhofs wird die Zustimmung mündlich erteilt.

(2) Die Fahrtenweisung wird von der Bahnmeisterei (Fahrleitungsmeisterei), gegebenenfalls vom leitenden oder aufsichtsführenden Betriebsbeamten, ausnahmsweise vom Fahrdienstleiter, in Stamm und Abschnitt, Teil A, ausgefertigt. Der Führer übergibt die Fahrtenweisung dem Fahrdienstleiter.

(3) Bestehen keine Bedenken gegen die Fahrt, so hat sich der Fahrdienstleiter mit der *vorgelegenen* Zugmeldestelle über die Fahrt zu verständigen. Beim Einsetzen auf freier Strecke (8) übernimmt die *rückgelegene* Zugmeldestelle die Verständigung.

(4) Nachdem sich die vorgelegene Zugmeldestelle mit der Fahrt einverstanden erklärt hat, füllt der Fahrdienstleiter oder in seinem Auftrag der Aufsichtsbeamte die Spalten 1 und 4 bis 6 der Fahrtenweisung, Teil B, aus. In Spalte 5 sind alle Umstände, die die Fahrt beeinflussen können, wie Zugverspätungen, vorzeitiges Verkehren von Güterzügen, Ausfall von Zügen, Verkehren von Sonderzügen, Arbeiten von Stopfmaschinen- oder Tunnelroten auf der freien Strecke und dergleichen, in die Fahrtenweisung einzutragen. Der Führer ist hierüber zu unterrichten. Hierauf wird die Fahrt den beteiligten Zugfolgestellen, Stellwerken, Schrankenwärtern und den an die Fernsprecher angeschlossenen Rotten (§ 24 (15)) durch Fernsprecher angekündigt.

Die Ankündigung ist mit Angabe der Zeit bei den beteiligten Zugmelde- und Zugfolgestellen in der Spalte "Bemerkungen" des Zugmeldebuchs, bei den übrigen Betriebsstellen im Fernsprechbuch einzutragen.

(5) Kann ein Schrankenwärter am Fernsprecher nicht erreicht werden, so unterrichtet der Fahrdienstleiter den Führer und vermerkt dies in Spalte 5 der Fahrtenweisung.

(6) Bei Fahrten über mehrere Zugmeldestellen sollen, soweit möglich, alle von der Fahrt berührten Zugmeldestellen bis zum nächsten größeren Bahnhof von der beabsichtigten Fahrt unterrichtet werden. Durch diese Unterrichtung werden die Verständigung von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle (3) und die sonstigen für die Fahrt zu treffenden Anordnungen (4) und (5) nicht ersetzt.

(7) Nachdem die Kleinwagenfahrt allen beteiligten Stellen angekündigt ist (4), füllt der Fahrdienstleiter die Spalte 3 der Fahrplanweisung, Teil B, aus und beauftragt den Führer zur Fahrt (siehe auch § 103 (1)).

(8) Soll eine Kleinwagenfahrt ausnahmsweise (2) auf der freien Strecke beginnen (3), so ist auch eine Fahrplanweisung erforderlich. Der Kleinwagen darf erst eingesetzt werden, nachdem der Führer das Einverständnis der rückgelegenen Zugmeldestelle durch Telegraph, Fernsprecher oder Boten eingeholt hat. Das Einverständnis und die Weisungen der Zugmeldestelle nach (4) und (5) trägt er mit dem Namen des Fahrdienstleiters in die Fahrplanweisung ein und setzt seinen eigenen Namen mit abgekürzter Dienstbezeichnung und dem Vermerk "I A" (im Auftrag) darunter.

(9) Muß ein Kleinwagen auf Strecken mit unterbrochenem Dienst während der Dienstruhe eingesetzt werden, so muß der Führer die von der Direktion bestimmten Zugmeldestellen verständigen.

(10) Müssen zwischen zwei Zugmeldestellen *mehrere* Kleinwagen auf demselben Gleis gleichzeitig verwendet werden, so sind sie nach Möglichkeit zu kuppeln oder während gleichzeitiger Bewegung mindestens 300 Meter voneinander entfernt zu halten. Im letzten Fall erhält *jedes* Fahrzeug eine Fahrplanweisung und *jedes* Fahrzeug ist von einem besonderen Führer zu begleiten, wobei auf die Mindestbesetzung jedes Fahrzeugs zu achten ist (§ 100 (5)).

(11) Die Schranken sind bei Kleinwagenfahrten wie bei Zügen zu bedienen. Unbewachte Wegübergänge werden bei solchen Fahrten nur dann bewacht, wenn ausnahmsweise von der Bestimmung im § 102 (1) dritter Absatz abgewichen werden soll.

§ 102. Verhalten auf und nach der Fahrt

(1) Die zulässige Geschwindigkeit auf der freien Strecke ist in Neigungen:

	0 ⁰ /00 (1:00) bis 10 ⁰ /00 (1:100)	stärker als 10 ⁰ /00 (1:100) bis 40 ⁰ /00 (1:25)	stärker als 40 ⁰ /00 (1:25)
a) bei Gleiskraftwagen	50	40	20 km/h
b) bei Rottenkraftwagen und sonstigen Kraftkleinwagen und bei handbewegten Hebelwagen und Gleiskrafträdern	30	20	10 km/h
c) bei den übrigen handbewegten Kleinwagen	5	5	5 km/h

Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ist die Geschwindigkeit der Kleinwagen unter a) und b) auf die Hälfte zu ermäßigen.

Bei der Einfahrt in Bahnhöfe, bei Fahrten in starken Krümmungen, bei Begegnen mit Zügen und bei Annäherung an Hauptsignale ist so langsam zu fahren, daß der Kleinwagen vor plötzlich auftretenden Hindernissen rechtzeitig angehalten werden kann (siehe auch (2)). Ebenso ist zu verfahren bei unbewachten Wegübergängen und Wegübergängen mit Warnlichtanlagen, sofern ihre Zugänge nicht vollständig übersehen werden können.

In Kreuzungen, Kreuzungsweichen und Weichen mit beweglichen Knieschienen sowie mit Kippschienen ist höchstens 10 km/h zu fahren. Kleinwagen mit Kraftantrieb sollen an diesen Stellen nicht bremsen und möglichst auch nicht den Gang wechseln.

(2) Wo Menschen am Gleis beschäftigt sind, ist die Geschwindigkeit so zu ermäßigen, daß das Fahrzeug rechtzeitig angehalten werden kann. Erforderlichenfalls sind Achtungssignale zu geben.

(3) Die Kleinwagenfahrten in Bahnhöfen sind mit Vorsicht und nach den jedesmaligen Weisungen der einzelnen Betriebstellen auszuführen. Die Fahrten sind, wenn möglich, durch Umliegen des Fahrstraßenhebels zu sichern.
Wo es für Lokomotivfahrten vorgeschrieben ist (§ 78 (9) und (10)), sind auch Fahrten von Kleinwagen von Stellwerk zu Stellwerk weiterzuleiten und gegebenenfalls durch einen Rangierer zu begleiten.

(4) *Hauptsignale* werden für die Fahrten mit Kleinwagen nicht bedient.

Darf der Kleinwagen an einem Hauptsignal vorbeifahren, so gibt der Fahrdienstleiter (Blockwärter) oder Stellwerkswärter bei Annäherung dem Kleinwagen Rangiersignal nach ESO, AB 188. Soll der Kleinwagen am Hauptsignal halten, so wird das Rangiersignal "Halt" und nach dem Halten, nötigenfalls der Hornruf "Warten" gegeben.

Ist ausnahmsweise eine Verständigung zwischen einem am Einfahrsignal haltenden Kleinwagen und dem Stellwerk durch Wärtersignale oder Fernsprecher nicht möglich, so darf sich der Kleinwagen dem Stellwerk vorsichtig nähern.

(5) Die Schranken sollen bei Annäherung eines Kleinwagens geschlossen sein. Wird von einem Kleinwagen aus bemerkt, daß die Schranken eines Wegübergangs nicht geschlossen sind,

sowie vor unbeschränkten Wegübergängen,

ist mehrmals das Achtungssignal zu geben.

(6) Der Kleinwagen ist bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter (§ 99(1)) durch das Kleinwagensignal zu kennzeichnen; der Führer hat erhöhte Aufmerksamkeit anzuwenden.

In Tunneln ist dieses Signal auch bei Tag anzuwenden, und zwar bei geraden Tunneln von 400 Meter Länge an, bei gekrümmten Tunneln schon bei geringerer Länge. Näheres hierüber bestimmt das Betriebsamt.

(7) Beim Halten auf der freien Strecke ist die Bremse fest anzuziehen und das Fahrzeug zu überwachen.

(8) Kleinwagen dürfen auf der freien Strecke nur an den hierfür besonders bestimmten oder an geeigneten Stellen, wie Wärterhäuschen und Wegübergängen, ausgesetzt werden. Nur wenn Gefahr im Verzug ist, darf es an anderen Stellen geschehen. Stets sind dabei benachbarte Hauptgleise freizuhalten.
Wenn das Gefahrssignal ertönt oder sonst etwas Außergewöhnliches angezeigt wird, müssen Kleinwagen aus jedem *durchgehenden* Hauptgleis so schnell wie möglich ausgesetzt werden.

Ein Kleinwagen, der nach Vereinbarung mit dem Fahrdienstleiter auf der freien Strecke längere Zeit halten soll, ist durch einen Begleiter nach § 61 (5) nach hinten, auf eingleisiger Strecke auch nach vorn zu sichern.

Muß ein Kleinwagen auf freier Strecke aus besonderem Anlaß längere Zeit halten, ohne daß das Halten mit dem Fahrdienstleiter vereinbart ist, so ist er nach Möglichkeit auszusetzen. Kann der Kleinwagen wegen seiner Ladung oder aus anderen Gründen nicht ausgesetzt werden, so ist nach § 61 B (7) bis (15) wie bei einem Zug zu verfahren, wobei der Führer des Kleinwagens die Aufgaben des Zugführers übernimmt. Haltscheiben brauchen nur aufgestellt zu werden, wenn ein Streckenposten in der Nähe ist.

(9) Auf jeder Zugmeldestelle ist anzuhalten und die Erlaubnis zur Weiterfahrt vom Fahrdienstleiter (Aufsichtsbeamten) einzuholen. Sie wird durch Eintrag in die Fahrplanweisung, Teil B, erteilt.

(10) Auf jeder Zugmeldestelle hat sich der Führer sofort beim Fahrdienstleiter (Aufsichtsbeamten) zu melden. Dieser trägt die Ankunftszeit in die Fahrplanweisung (Teil B, Spalte 2) ein und meldet den Kleinwagen zurück (§ 103 (3)).

Bei der Weiterfahrt des Kleinwagens verfährt der Fahrdienstleiter nach § 101 (3) bis (7). Die Verständigung über die Weiterfahrt (§ 101 (3)) und die Ankündigung der Fahrt an die beteiligten Betriebstellen bis zur nächsten Zugmeldestelle (§ 101 (4) und (5)) ist soweit als möglich vorzubereiten.

(11) Endet die Fahrt auf freier Strecke, oder wird der Kleinwagen zeitweilig dort ausgesetzt, so ist nach § 103 (3) zu verfahren.

(12) Der Kleinwagenführer gibt die Fahrplanweisung an seine Dienststelle zurück. Die von einem Fahrdienstleiter ausgestellten Fahrplanweisungen gibt die Dienststelle an die Betriebsstelle, die die Fahrplanweisung ausstellte, zurück.
Die Fahrplanweisungen sind den Stämmen beizufügen und mit ihnen bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufzubewahren.

§ 103. Kleinwagenfolge und Meldungen

- (1) In einen besetzten Blockabschnitt dürfen Kleinwagen nur bei Tag und sichtigem Wetter nachfahren, nachdem der Führer über die Besetzung des Blockabschnittes durch Fahrplanweisung verständigt ist.
Ein Zug darf einem Kleinwagen nur im Abstand der zugmeldestellen folgen, wenn das Aussetzen von Kleinwagen vereinbart ist, erst nach Eingang der Meldung über die Aussetzung bei der rückgelegenen Zugmeldestelle.
- (2) Kleinwagenfahrten werden von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgemeldet; abgeläutet werden sie nicht.
- (3) Die Fahrt ist von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle zurückzumelden, wobei die dazwischengelegenen Zugfolgestellen mitlesen. Wo der Telegraph fehlt, ist der Fernsprecher zu benutzen.
Das Aussetzen eines Kleinwagens auf freier Strecke ist der rückgelegenen Zugmeldestelle durch Fernsprecher zu melden; die Zugmeldestelle verständigt die vorgelegene Zugmeldestelle und die dazwischengelegenen Zugfolgestellen (siehe auch (5)).
- (4) Zu allen Meldungen, mit Ausnahme der Rückmeldung, darf der Fernsprecher benutzt werden.
- (5) Bleibt die Meldung über das Eintreffen oder Aussetzen des Kleinwagens aus und kann sich der fahrdienstleiter nicht durch Nachfrage Gewißheit über seinen Aufenthalt verschaffen, oder ist die Meldung nicht möglich, so erteilt der Fahrdienstleiter dem ersten das Gleis befahrenden Zug Vorsichtsbefehl und verständigt hierüber die vorgelegene Zugmeldestelle und die dazwischenliegenden Zugfolgestellen.
- (6) Bei der Abfahrt oder beim Einsetzen eines Kleinwagens haben beide Zugmeldestellen und nach Vorbeifahrt auch die dazwischengelegenen Zugfolgestellen am Telegraph oder Fernsprecher und an den betreffenden Blocktafeln oder Stellwerkhebeln ein Schild anzubringen mit der Aufschrift

Kleinwagen

Das Schild ist zu entfernen, wenn die Rückmeldung des Kleinwagens von der vorgelegenen Zugmeldestelle eingetroffen ist oder ein Zug mit Vorsichtsbefehl dem Kleinwagen nachgefahren ist.

Befinden sich gleichzeitig mehrere Kleinwagen mit verschiedenen Fahrplanweisungen (§ 101 (10)) auf der freien Strecke, so ist für jeden Kleinwagen ein Schild anzubringen.

Sinngemäß ist auf dem Bahnhof zu verfahren, wenn die Erlaubnis erteilt ist, ein Hauptgleis mit einem Kleinwagen innerhalb des Bahnhofs zu besetzen.

(7) In das Zugmeldebuch der Zugfolgestellen ist wie bei Zugfahrten einzutragen:

- a) die von der rückgelegenen Zugmeldestelle gemeldete Abfahrtszeit,
- b) die Ankunft- und Abfahrtszeit (auf Blockstellen die Zeit der Durchfahrt),
- c) die Zeit der Rückmeldung (4) oder des Aussetzens des Kleinwagens.

In Spalte "Bemerkungen" ist der Wortlaut der Meldung über Ankündigung und das Aussetzen der Kleinwagenfahrt an die Betriebsstellen (§ 17 (5) und § 101 (4)) einzutragen.

Statt der Zugnummer ist die telegraphische Abkürzung für Kleinwagen (Kl) anzuwenden.

Bei mehreren Kleinwagen in einem Blockabschnitt ist für jeden Kleinwagen eine Zeile zu verwenden und jeder Kleinwagenfahrt eine Nummer zu geben.

Anlagen

Anlage 1 Auszug aus der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung Abschnitt IV, V und VI (zu § 2)

Anlage 2 Fahrplanmuster (zu § 6 (6))

Anlage 3 Streckenfahrplan (zu § 6 (6))

Anlage 4 Merkkalender (zu § 6 (10))

Anlage 5 Befehl A (zu § 10 (2))

Anlage 6 Befehl B (zu § 10 (3))

Anlage 7 Vorsichtsbefehl (zu § 10 (5))

Anlage 8 Abkürzungen (zu § 11 (4))

Anlage 9 Zugmeldebuch für eingleisige Strecken (zu § 17 (1))

Anlage 10 Zugmeldebuch für Zugmeldestellen zweigleisiger Strecken (zu § 17 (1))

Anlage 11 Zugmeldebuch für Blockstellen zweigleisiger Strecken (zu § 17 (1))

Anlage 12 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken (zu § 17 (1))

Anlage 13 Zugmeldebuch für mehrere ineinander übergehende zweigleisige Strecken (zu § 17 (1))

Anlage 14 Bahnhoffahrordnung (zu § 20 (3))

Anlage 15 Lokomotivfahrordnung (zu § 20 (5))

Anlage 16 Schmieren der Wagen und Behandlung warmgelaufener Wagenachsen (zu § 43 (4))

Anlage 17 Bremszettel (zu § 46 (12))

Anlage 18 Wagenzettel (zu § 47 (1))

Anlage 19 Fahrtbericht (zu § 48 (1))

Anlage 20 Meldekarte (zu § 52 (1))

Anlage 21 Meldekartenliste (zu § 52 (4))

Anlage 22 Meldezettel des Zugführers (zu § 61 (5))

Anlage 23 Bemängelungszettel (zu § 63 (2))

Anlage 24 Vorschriften für das Befördern sprenggefährlicher Gegenstände (zu § 65)

Anlage 25 Laufzettel (zu § 68 (7))

Anlage 26 Bremsstafel für 400 m Bremsweg (zu § 91 (3))

Anlage 27 Bremsstafel für 700 m Bremsweg (zu § 91 (3))

Anlage 28 Bremsstafel für 1000 m Bremsweg (zu § 91 (3))

Anlage 29 Vorschriften für das Befördern von Schwerfahrzeugen (zu § 98)

Anlage 30 Fahrplanweisung für Kleinwagen (zu § 101 (1))

Aufzählung der Paragraphen der FV, die bestimmte Beamtengruppen für ihren Dienst kennen müssen
