

Auszug

aus den

Dienst-Vorschriften

für die

Durchführung des Fahrplanes

und über die

Behandlung außerfahrplanmäßiger
Fahrten.

Für Bahn-, Weichen- und Güterwärter.

Sitzig vom 1. December 1897.

Druck von Berthold Stallag, Cölnberg.



Auszug

aus den

Dienst-Vorschriften

für die

Durchführung des Fahrplanes

und über die

Behandlung außerfahrplanmäßiger
Fahrten.

Für Bahns, Weichen- und Güterwärter.

Gültig vom 1. November 1887.



Druck von Gerhard Stalling, Oldenburg.

J. v. L. Grube

I. Durchführung des Fahrplanes.

Zugattungen.

§ 1.

Es sind zu unterscheiden:

A. Regelmäßig verkehrende Züge, die nach dem für eine bestimmte Zeitdauer gültigen Fahrplan täglich oder an bestimmten Tagen gefahren werden. Dierher gehören auch regelmäßig verkehrende, einzeln fahrende Lokomotiven.

B. Nicht regelmäßig verkehrende Züge, und zwar:

- a) Bedarfszüge, die nach dem für eine bestimmte Zeitdauer gültigen dienstionstägig aufgestellten Fahrplan nur im Bedarfsfalle gefahren werden,
- b) Sonderzüge, d. h. im Dienstfahrplan nicht enthaltene Züge, für die im einzelnen Falle ein besonderer Fahrplan aufzustellen ist.

(2) Die einzelnen Züge werden durch Nummern, theilweise auch durch Buchstaben oder noch ihren besonderen Zwecke bezeichnet.

Der Fahrplan.

§ 2.

(1) Der Fahrplan wird von der Eisenbahn-Direktion mit besondern Vorkaufsangehörigkeiten herausgegeben, und zwar:

- a) für den Dienstgebrauch in der Form
- b) eines Buches (Fahrplan-Buch), welches an das im Fahrdienste verwendete Personal abgegeben wird.

Für Bahnhöfe, die dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, werden Fahrpläne nur im Bedarfsfalle herausgegeben.

(2) Sämmtliche Dienst-Fahrpläne sind bei Veränderungen, die während der Fahrplanbauer eintreten, sofort zu berichtigen. Für die Richtigkeit der in den Wartehäusern, Becken u. s. w. der Stationen angebrachten, dem öffentlichen Gebrauch dienenden Wandfahrpläne ist der Stationsvorsteher verantwortlich.

Inhalten des Fahrplanes.

§ 3.

(1) Kein zur Personenbeförderung bestimmter Zug darf vor der im veröffentlichten Fahrplan bekannt gegebenen Zeit die Station verlassen. Dagegen dürfen andere Züge bis 15 Minuten vor der fahrplannmäßigen Abfahrtszeit abfahren, wenn

hierdurch für die Zugabfertigung auf der nächstfolgenden Station Vorteile zu erzielen sind.

(2) Im Uebrigen muß der Fahrplan genau eingehalten werden. Alle mit der Leitung und Ausführung des Fahrdienstes befaßten Beamten haben daher mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, daß die Abfertigung und Führung der Züge genau nach dem im Fahrplan angegebenen Zeiten und unter Beachtung aller für die Regelung und Sicherheit des Fahrdienstes bestehenden Vorschriften erfolgt.

Außerfahrplanmäßiges Halten und Durchfahren und Halten nach Bedarf.

§ 4.

(1) Die dienstthuenden Stationsbeamten sind, wenn es die Sicherheit des Fahrdienstes erfordert, ermächtigt und verpflichtet, Züge aller Art auch auf Stationen anhalten zu lassen, für die im Fahrplan kein Anhalten vorgesehen ist.

(2) Das Durchfahren einer fahrplanmäßigen Station ist nur bei Güterzügen zulässig, wenn der Zug beschließ Transporte weder absetzen noch aufnehmen hat.

(3) Personenzüge dürfen Stationen, auf welchen nach Bedarf anzuhalten ist, nur durchfahren, wenn für diese Stationen Fahrgäste sich nicht im Zuge befinden und der Zug auf den betreffenden Stationen

nicht durch das Signal Nr. 9 „Halte“ am Signal-
maße oder durch das Signal Nr. 6^a zur Aufnahme
von Fahrgästen angehalten wird.

Verlegung von Kreuzungen.

§ 6.

(3) Auf der neuen Kreuzungsstation sind beide
Sätze anzuhalten, auch wenn sie fahrplanmäßig
durchfahren werden dürfte.

(4) Der dienstthuende Stationsbeamte hat be-
sonders zu sorgen, daß das beteiligte Stationspersonal
von Kreuzungsverlegungen verständigt wird.

Verlegung von Überholungen.

§ 9.

(2) Der dienstthuende Stationsbeamte hat be-
sonders zu sorgen, daß das beteiligte Stationspersonal
mit der Lokomotiv- und Zugführer des zu über-
holenden Zuges von der Verlegung von Über-
holungen verständigt werden.

II. Außerfahrplanmäßige Züge.

Zuständigkeit.

§ 13.

Zur Einlegung von Sonder- und Scherfzügen
aller Art sind zuständig:

- a) die Mitglieder der Eisenbahn-Direktion,

- b) der Betriebsinspektor,
 - c) die Betriebskontrolleur,
 - d) die Gewalter der Station Oldenburg;
- ferner außerdem von

- e) Sondergüter-, Revisions- und Hülfszüge, sowie für Verfahrten auch: die End- und Anschließstationen bis zur nächsten Maschinenwerkstation.

Sonderzüge.

§ 15.

Zugbewilligung sind alle im Fahrplan vorgesehenen Sonderzüge, sofern nicht für einen bestimmten Zeitraum ein regelmäßiges Verkehren besonders festgesetzt ist, als Sonderzüge zu behandeln. Ein Gleiches gilt für die in den Fahrplan aufgenommenen, aber nicht regelmäßig auszuführenden Lokomotivfahrten.

Sonderzüge auf Hauptbahnen.

§ 16.

Auf Hauptbahnen dürfen Sonderzüge nur besichert werden, wenn die Bahn besetzt, der Zug den Bahnhofsarten vorher angemeldet und der nächsten Station schunungsmäßig gemeldet ist. (Siehe in dessen § 24.)

§ 17.

Der Fahrplan eines Sonderzuges ist bei besetzten Stationen unter ausdrücklicher Gewar-

hebung der Abzweigungen und Ueberholungen rechtzeitig zur Kenntniß zu bringen. Bei Scharfbögigen genügt die Angabe der Zugnummer und der Fahrstraße.

§ 18.

(1) Sonderzüge müssen in der Regel durch ein Signal an dem in der einen oder andern Richtung zunächst vorhergehenden Zuge oder schriftlich dem Bahnwärtern angekündigt werden.

(2) Sonderzüge, deren Ausführung und Fahrplan frühzeitig genug bekannt ist, sollen schriftlich angekündigt werden; schriftlich angekündigte Sonderzüge werden durch vorhergehende Züge nicht signalisirt.

(3) Findet die Ankündigung nicht schriftlich statt, so geschieht sie durch die Signale 19 und 20 der Signaleinrichtung.

(4) Wenn auch eine solche Ankündigung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmäßige Züge oder Lokomotiven nur abgelaufen werden, wenn eine begünstigte Verstärkung der beiden betreffenden Stationen stattgefunden hat, und die Wärter 15 Minuten vorher von dem Abgang des Sonderzuges durch elektrische Signale benachrichtigt werden können.

Von diesem Verfahren dürfen nur die hierzu besonders ermächtigten Stellen Gebrauch machen (siehe § 13).

Sonderzüge auf Nebenbahnen.

§ 19.

Auf Nebenbahnen dürfen Sonderzüge aus
einem fahrende Lokomotiven, die den beteiligten
Stationen sowie dem Bahnbewachungspersonal nicht
weiter angeflücht sind, mit keiner größeren Ge-
schwindigkeit als 15 km in der Stunde befördert
werden.

Arbeitszüge.

§ 21.

(1) Arbeitszüge, die durch Lokomotiven bewegt
werden, sind als Sonderzüge zu behandeln.

(2) Arbeitszüge, die auf der freien Bahn
einfahren, sind von der zuletzt berührten Station ab
weder durch vorausgehende Züge zu signalisieren,
noch durch das Stationspersonal anzuflüchten.

Die Bahnen der betreffenden Strecken sind zu
verflüchten.

(3) Andere Züge sollen durch die Arbeitszüge
nicht gestört werden.

(4) Auf den Materialtransportwagen dürfen
in der Regel nur die Arbeiter, denen vom Zug-
führer die Bedienung einer Wache übertragen ist,
Platz nehmen. Die übrigen Arbeiter haben sich
während der Fahrt in dem hierzu bestimmten Abzug
aufzuhalten.

Die Arbeiter dürfen auf vorgelassenen Strecken nur auf der dem zweiten Gleise entgegengesetzten Seite aussteigen.

Fahrten nach Anschlußgleisen.

§ 23.

Für Fahrten nach den von der freien Strecke abweigenden Anschlußgleisen sind mindestens die gleichen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, wie für die auf freier Strecke eintreffenden Arbeitszüge.

Die näheren Bestimmungen werden von der Eisenbahn-Direktion getroffen.

Hilfszüge.

§ 24.

(1) Hilfszüge und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahn-Unfällen, Feuerbedrohungen, sonstigen außerordentlichen Ereignissen oder zur Beförderung bewaffneter Mächte plötzlich erforderlich werden, dürfen ohne die für Sonderzüge vorgeschriebene Verschuldigung der Stationen und der Bahnmänner und auch, wenn die Bahn nicht besetzt ist, abgelaufen werden.

(2) In solchen Fällen darf auf Hauptisenbahnen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km, auf Nebenisenbahnen von höchstens 15 km in der Stunde gefahren werden.

Einführungsbestimmung.

§ 23.

Diese Vorschriften treten mit dem 1. November 1897 in Kraft, alle älteren Vorschriften und Verfügungen über denselben Gegenstand, insbesondere die Vorschriften über Zugfreizugungen und Ueberholungen vom 1. Dezember 1885 werden damit aufgehoben.

Oldenburg, 1. September 1897.

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.





