Dienstanweisung

für die Ausstellungsbahn der IGA 73 Hamburg

I. Allgemeine Anweisungen

1.) Fahrdienstleiter, Fahrer (Zugführer), Schaffnerinnen und Aufsichtsbeamte sind verpflichtet, sich mit dem Inhalt dieser Dienstanweisung und deren Ergänzungen zu befassen, um über alle Bestimmungen dauernd unterrichtet zu sein.

2.) Außer dieser Dienstanweisung mit ihren etwaigen Anhängen und Nachträgen sind für den Dienst noch maßgebend:

a) der Dienst - und Fahrplan; dieser Plan hängt an der Tafel in der Fahrzeughalle und muß stets bei Dienstende zum pünktlichen Dienstantritt am nächsten Tag eingesehen werden. Der Dienst darf ohne vorherige Zustimmung der Betriebsleitung oder des Fahrdienstleiters nicht getauscht werden.

b) die Unfallverhütungsvorschriften und

c) Vorschriften, Verfügungen und Bekanntmachungen der Betriebsleitung.
Unkenntnis der Vorschriften usw. gilt nicht als Entschuldigung. Bei Zweifeln über die Auslegung einer Vorschrift usw. hat sich jeder Beschäftigte zur Klärung an die Betriebsleitung zu wenden. Werden Anordnungen getroffen, die im Widerspruch zur BOStrab, zum Zustimmungsbescheid der Technischen Aufsichtsbehörde, zu den Unfallverhütungsvorschriften, zur Betriebsanweisumg oder zu dieser Dienstanweisung stehen, ist hiervon dem Betriebsleiter Kenntnis zu geben.

3.) Wichtige Anordnungen werden vom Fahrdienstleiter durch das Befehlsbuch bekanntgegeben. Das Befehlsbuch ist vor Antritt des täglichen Dienstes beim Fahrdienstleiter auf etwaige Neuerungen einzusehen.

4.) Jeglicher Alkoholgenuß während der Dienstzeit und der Zeit der Dienstbereitschaft sowie das Rauchen in der Fahrzeughalle sind untersagt. Durch Rauchen im Zuge während des Fahrgastverkehrs darf niemand belästigt werden. Etwa durch das Rauchen entstehende Beeinträchtigung hat das betreffende Mitglied des Zugpersonals voll zu verantworten und zu vertreten. --- Das Betreiben von Rundfunkgeräten im Zuge während des Fahrgastverkehrs ist untersagt.

5.) Von der sicheren Durchführung des Betriebes und von der genauen Beachtung der hierfür erlassenen Betriebsanweisung durch Fahrdienstleiter, Fahrer (Zugführer), Schaffnerinnen und Aufsichtsbeamten hängt Leben und Gesundheit der Fahrgäste ab. Sicherheit und Ordnung im Betrieb sind daher oberstes Gebot. --- Der Fahrdienst ist eine Gemeinschaftsleistung.

6.) Erkrankungen oder Verletzungen durch Betriebsunfall sind unverzüglich zu melden. Dienstunfähigkeit ist spätestens zwei Stunden vor Dienstbeginn zu melden. Auf Verlangen des Unternehmers haben sich Dienstunfähige, Erkrankte usw. durch einen Arzt zum Feststellen der Dienstuntauglichkeit untersuchen zu lassen.

7.) Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Dienstanweisung können strafrechtlich geahndet werden. Ungeeignete oder unzuverlässige Beschäftigte werden aus dem Fahrdienst entfernt.

8.) Ist einem Fahrgast oder einem sonstigen Verkehrsteilnehmer ein Unfall im Bahnbereich zugestoßen, ist Hilfe zu leisten, gleichgültig durch wessen Verschulden der Unfall verursacht wurde.

9.) Jeder Zug ist mit einem Fahrer (Zugführer) und einer Schaffnerin zu besetzen; bei Rangierfahrten genügt irgendeine Begleitperson. Für die ordnungsmäßige Führung des Zuges ist der Zugführer verantwortlich. --- Lok bzw. Züge dürfen nur von den zugelassenen Fahrern in Bewegung gesetzt werden (auch innerhalb des Bereiches der Fahrzeughalle).

1o.) Die Weichen sind durch das Haltestellenpersonal oder die Schaffnerin zu bedienen, im Bereich der Fahrzeughalle können sie ausnahmsweise durch das Hallenpersonal bedient werden. Jede Weiche ist nach ihrer Benutzung stets sofort wieder in Fahrbetriebsstellung zu sichern. Jede Störung an den Weichen ist sofort dem Fahrdienstleiter zu melden.

11.) Streckenteile, bei denen sich Schlingern und Stoßen zeigt, sind sofort der Betriebsleitung zu melden. --- Wird eine unbefahrbare Stelle festgestellt, so ist der Zugverkehr sofort einzustellen. Schienenbrücke sind durch Notlaschenverbindungen, die in der Fahrzeughalle bereitgehalten werden, zu sichern und können dann auf Anordnung des Betriebsleiters langsam befahren werden. --- Über Hindernisse auf den Schienen oder innerhalb der Fahrbahn darf nicht hinweggefahren werden; das Hindernis ist zu entfernen, auch wenn versehentlich darüber hinweggefahren wurde. --- Die Beschäftigen haben in oder außer Dienst wahrgenommene Schäden an den Gleisanlagen, Streckeneinrichtungen oder Fahrzeugen unverzüglich zu melden. Kann eine bestehende Gefahr nicht sofort behoben werden, ist die Gefahrstelle zu sichern, erforderlichenfalls ist der Betrieb einzustellen.

II. A. Besondere Anweisungen für den Fahrdienstleiter:

1.) Der Fahrdienstleiter leitet und überwacht den gesamten Betriebsdienst einschl. Zugeinsatz. Er aht sich für die Dienstantrittsmeldung sowie für die Meldungen des Zugpersonals über die ordnungsmäßige Abstellung der Züge nach ihrer Einfahrt in die Fahrzeughalle rechtzeitig zur Verfügung zu halten.

2.) Der Fahrdienstleiter gibt wichtige Anordnungen durch das Befehlsbuch allgemein bekannt, und zwar gleichgültig, ob diese Anordnungen von ihm selbst oder nach Verfügung vorgesetzter Dienststellen getroffen werden. Darüber hinaus hat der Fahrdienstleiter das Personal über die Vorschriften sachgemäß und regelmäßig zu unterweisen und darauf zu achten, daß die Vorschriften gewissenhaft befolgt werden.

3.) Der Fahrdienstleiter führt in einfacher Form Aufschreibungen über besondere Vorkommnisse, z.B. profileinengende Zweige, Weichenstörungen sowie über ihren Beginn und ihr Ende.

4.) Bei Sturm oder der Gefahr von Gewitterböen mit Windstärken von mehr als Stärke 9 ist der Betrieb einzustellen.

II. B. Besondere Anweisungen für den Fahrer (Zugführer)

1.) Der jeweilige Fahrer ist auch der verantwortliche Zugführer. An den Haltepunkten (nicht am Hauptbahnhof) führt der Fahrer alle Betriebsaufgaben verantwortlich durch.

2.) Sein Dienst einschl. Dienstbereitschaft beginnt in der Fahrzeughalle. Der Fahrer hat sich bei Dienstbeginn und -ende beim Fahrdienstleiter zu melden. Er darf seinen Dienst erst beenden, wenn er von seinem Nachfolger abgelöst ist oder der Fahrdienstleiter den Zug übernommen hat.

3.) Der Fahrer hat alle Unregelmäßigkeiten, Störungen, Unfälle usw. stets unverzüglich dem Fahrdienstleiter zu melden, und zwar unbeschadet der späteren schriftlichen Meldung. Die Züge müssen ohne Mängel und mit Zugbuch den Bereich der Fahrzeughalle verlassen. Betriebsunsichere Fahrzeuge, also vor allem Fahrzeuge mit mangelhafter Bremse oder versagendem Sandstreuer dürfen nicht eingesetzt werden.

4.) Vor Inbetriebsetzung der Motoren in der Fahrzeughalle muß das Hallentor geöffnet sein. Vor Eintritt einer Fahrt muß der Fahrer alle Sicherheitseinrichtungen und den Motor (Ölstand, Öldruck usw.) prüfen, also auch prüfen, ob genügend Sandvorrat, Luftdruck und Kraftstoff in der Lok vorhanden sind und der Sandstreuer einwandfrei arbeitet.

5.) Durch sachgemäßes Sandstreuen wird beim Anfahren das Schleudern der Räder vermieden und beim Bremsen der Bremsweg verkürzt. Auf Weichen ist nur im Notfalle Sand zu streuen; wurde bei Notbremsung in einer Weiche Sand gestreut, so muß der Fahrer (Zugführer) für sofortige Reinigung der versandeten Weichen sorgen. Es darf nur der vom Bahnbetrieb bereitgestellte Sand verwendet werden. Geht der Sand im Lók-Behälter zu Ende oder ist er feucht geworden, dann hat der Fahrer dieses umgehend dem nächsterreichbaren Aufsichtsdienst zu melden. Kann eine Störung am Sandstreuer nicht sofort auf der Strecke beseitigt werden, muß die Lok ausgewechselt werden.

6.) Außerdem ist vor Antritt der Fahrt im Benehmen mit der Schaffnerin die Bremsfähigkeit des Zuges zu prüfen (mind. eine Probebremsung). Nach jedem Trennen der Lok vom Zuge oder jedem Trennen bzw. Ergänzen der Zuganhänger ist die Bremsprobe zu wiederholen.

7.) Beim Aus und Einfahren der Züge im Bereich der Fahrzeughalle darf sich nur der Fahrer (also kein sonstiges Zug oder Hallenpersonal) auf dem Zuge befinden. Der Fahrer muß dabei sitzen und darf sich nicht seitlich hinauslehnen. Niemand darf sich in der Toröffnung aufhalten. Es ist besonders vorsichtig aus- und einzufahren. Höchstgeschwindigkeit dabei 5 Km/Std.

8.) Der Fahrer darf den Zug nur nach ausdrücklicher Genehmigung durch die Schaffnerin in Bewegung setzen, im Bereich der Fahrzeughalle genügt die Abfahrtsgenehmigung durch das Hallenpersonal. Das Abfahrtssignal besteht aus einem einmaligen kurzen Summer-oder Pfeifensignal.

9.) Der Fahrer hat die richtige Endlage der Weichenzungen zu beobachten. Bei zusammenlaufenden Gleisen darf kein Fahrzeug über die Grenzzeichen hinausstehen. Weichen sind besonders vorsichtig zu befahren.

1o.) Der Fahrer hat seinen Zug vor der Abfahrt in beiden Rückspiegeln zu beobachten.

11.) Die Abwicklung des Fahrbetriebes erfolgt nach den Regeln des Fahrens auf Sicht. Dabei hat der Fahrer die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß er den Zug vor plötzlich auftretenden Hindernissen sicher zum Stehen bringen kann. Er muß während der Fahrt besonders die Überwege beachten und mit dem plötzlichen Betreten des durch weiße Linien gekennzeichneten Bahnkörpers durch Fußgänger,insbes. durch Kinder rechnen. Ggf. sind bei der Annäherung an den Übergang Warnsignale zu geben und die Fahrgeschwindigkeit zu mäßigen. Besondere Vorsicht ist in der Nähe der Kinderspielplätze geboten, hier hat der Fahrer besonders auf dort spielende Kinder zu achten. Er muß damit rechnen, daß Warnsignale nicht wahrgenommen werden. Der Fahrer muß ständig auf das Hören des Notsignals und zu einer Schnellbremsung bereit sein.

12.) Die Tachometerscheibe darf während der Fahrt nicht verdeckt sein. Die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten (insbes. in Gefällstrecken) dürfen auf keinen Fall überschritten werden. Auf den Streckenabschnitten mit Geschw.beschränkungen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit (je nach Angabe der Geschwindigkeitsschilder rechts neben der Strecke unbedingt einzuhalten. Die absolute Höchstgeschwindigkeit auf Strecken ohne Querverkehr und in ebenem, übersichtlichen Gelände beträgt 18 kmh. Das Manometer ist während der Fahrt ständig zu beobachten, bei Druckabfall ist sofort zu halten.

13.) Bei Bremsstörungen irgendwelcher Art müssen die Fahrgäste aussteigen; der Zug ist in Schrittgeschwindigkeit auf das nächste Ausweichgleis zu fahren und die Betriebsleitung ist unverzüglich zu benachrichtigen.

14.) Rückwärtsfahren ist im Regelbetrieb verboten. Muß z.B. bei Einsatzfahrten ausnahmsweise rückwärts gefahren werden, so sind rechtzeitig und ausreichend Warnsignale zu geben. Hierbei muß der in Fahrtrichtung vordere Hänger mit der Schaffnerin besetzt sein, die von dort aus Signale geben und die Bremse (Druckluft-oder Handbremse) bedienen kann. Bei Rückwärtsfahrten ist vor jeder Bahnkreuzung mit Parkwegen zu halten. Die Schaffnerin gibt das entsprechende Signal. Die Kreuzungen dürfen erst befahren werden, wenn das Freisignal der Schaffnerin ertönt. Werden bei der Rückwärtsfahrt Weichen gegen die Spitze befahren, hat sich der Fahrer vorher vom ordnungsgemäßen Anliegen der Weichenzungen zu überzeugen.

15. Bei Übergabe des Zuges oder einer Lok sind dem ablösenden Fahrer Mängel und Beschädigungen am Zuge mitzuteilen. Der ablösende Fahrer hat sich vom ordnungsmäßigen Zustand des Zuges oder der Lok (vgl. vorstehende Ziff. 4,5) zu überzeugen, auch davon, daß noch genügend Sandvorrat in der Lok vorhanden ist und der Sandtreuer einwandfrei arbeitet. Sofort nach Ablösung und Abfahrt (auch auf der Strecke) ist mind. eine Probebremsung vorzunehmen.

16. Betriebsstörungen oder -unregelmäßigkeiten (vor allem Liegenbleiben eines Zuges oder Entgleisen von Zugfahrzeugen) sind unverzüglich dem Fahrdienstleiter zu melden und später in das Zugbuch einzutragen oder anderweitig schriftlich zu melden. --- Der entgleiste Wagen ist von Fahrgästen zu räumen und von den übrigen Fahrzeugen abzukuppeln sowie festzubremsen. Sind die Vorderräder entgleist, ist bei genügend tragfähigem Untergrund durch vorsichtiges Rückwärtsfahren, sind die Hinterräder entgleist, durch vorsichtiges Vorwärtsfahren die Eingleisung zu versuchen. Ein entgleistes Fahrzeug ist nach seiner Aufgleisung während der anschließenden Fahrt besonders genau zu beachten. Über die Lauffähigkeit eines Fahrzeuges auf der Strecke entscheidet der Betriebsleiter.

17. Fundsachen sind auf dem Bahnhof oder nach Dienstschluß im Büro abzugeben. Nichtablieferung von Fundsachen gilt als Fundunterschlagung und ist strafbar.

18. Der Fahrer hat bei Beendigung seiner Fahrt am Betriebsende die im Zugbuch geforderten Angaben einzutragen und die ordnungsgemäße Abstellung des Zuges (auch das Anziehen der Handbremse) in der Fahrzeughalle dem Fahrdienstleiter zu melden.

II. C. Besondere Anweisungen für die Schaffnerin:

1. Die Beachtung der Fahrgast-Sicherheit ist erste Pflicht der Schaffnerin. Diese Beachtung ist wichtiger als andere Dienstverrichtungen.

2. Zur Ausrüstung der Schaffnerin gehört eine Signalpfeife, die während des Dienstes stets griffbereit zu tragen ist. Bei Dunkelheit muß die Schaffnerin auch eine Handlaterne griffbereit haben.

3. Der Dienst einschl. Dienstbereitschaft beginnt [redacted] in der Fahrzeughalle. Die Schaffnerin hat sich bei Dienstbeginn und -ende beim Fahrdienstleiter zu melden. Sie darf ihren Dienst erst dann beenden, wenn sie von ihrer Nachfolgerin abgelöst ist, oder ihr Zug vom Fahrdienstleiter übernommen wurde.

4. Bei Beginn des Dienstes ist die Schlußbeleuchtung zu prüfen und die Anhänger müssen sauber sein. Ferner muß sich das Schild "Schaffnerinnenplatz" an dem für die Schaffnerin vorgesehenen Sitz befinden. Der Sitz ist im letzten Wagenabteil des letzten Wagens, gegenüber dem Notbremshebel. Wird der Sitz beim Halten des Zuges von einem Fahrgast besetzt, dann hat die Schaffnerin den Fahrgast um Räumung des Platzes zu bitten und notfalls (unter Zuhilfenahme des Aufsichtsbeamten oder des Fahrers) den Fahrgast von der Mitfahrt auszuschließen. Sie darf das Abfahrtzeichen erst dann dem Fahrer geben, wenn ihr Platz frei ist.

5. Die Signaleinrichtung im Zuge (Summer) ist bei Dienstbeginn zu prüfen. Beim Versagen des Summers hat die Schaffnerin zum Signalgeben ihre Signalpfeife zu benutzen. Das Versagen des Summers ist von der Schaffnerin möglichst bald dem Fahrdienstleiter zu melden.

6. Bevor die Schaffnerin dem Fahrdienstleiter den Zug zur Abfahrt von der Fahrzeughalle meldet, muß sie im Benehmen mit dem Fahrer eine Bremsprobe durchgeführt haben. Betriebsunsichere Fahrzeuge dürfen nicht ausfahren.

7. Die Bremsprobe ist jedesmal zu wiederholen, wenn die Lok vom Zug getrennt wird oder der Zug sonstwie getrennt oder ergänzt wird.-- Zum Trennen der Lok vom Zug sind die Handbremsen der Anhänger von der Schaffnerin anzuziehen. Bei abgestellten Fahrzeugen müssen die Handbremsen angezogen bleiben. --- Es ist langsam, vollständig und sorgfältig anzukuppeln. Besonders ist auf die Sicherung für das Festhalten des Kupplungsbolzens zu achten. Gewissenhaft ist die Verbindung der Bremse zwischen den Fahrzeugen herzustellen sowie die Kabelverbindung für das Schlußlicht und die Signaleinrichtung. Beim Ankuppeln sind stets zuerst die mechanische Kupplung, dann die elektrische Kupplung und schließlich die Bremsschläuche zu verbinden; das Abkuppeln erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. --- Es ist darauf zu achten, daß die unbenutzten Bremsschläuche und losen Kabelenden vorschriftsmäßig eingesteckt werden. Kupplungskabel sind vorsichtig zu behandeln (nicht werfen!).

8. Das Abfahrtzeichen gibt die Schaffnerin dem Fahrer mit dem Summer oder ihrer Signalpfeife, und zwar durch ein einmaliges Zeichen. Das Abfahrtzeichen bei Dienstbeginn darf die Schaffnerin erst geben, nachdem sie sich davon überzeugt hat, daß die Bremshebel (Druckluft- und Handbremse) in den Anhängern richtig stehen und die Fahrzeugkupplungen richtig verbunden sind. --- Beim Fahrgastverkehr darf die Schaffnerin das Abfahrtsignal (auf dem Hauptbahnhof im Benehmen mit dem Aufsichtsbeamten) erst geben, nachdem das Aus- und Einsteigen beendet ist.

9. Während des Betriebes hat die Schaffnerin zu überwachen, daß die Bremshebel und Kupplungen an den Fahrzeugen in Ordnung sind und daß die Sicherungsketten an den Ein- und Ausstiegöffnungen ordnungsgemäß eingehängt sind. --- Fragen der Fahrgäste sind zwar höflich, aber auch möglichst kurz und sachgemäß zu beantworten. Im übrigen sind die Bestimmungen über das Verhalten der Fahrgäste (ausgehängt an den Kassenhäuschen des Hauptbahnhofes und der Haltepunkte) zu beachten.

10. In jedem Wagenabteil dürfen höchstens 6 Erwachsene sitzen. Während der Fahrt darf niemand im Zuge stehen oder auf einer Sitzlehne sitzen.

11. Auf- und Abspringen während der Fahrt ist verboten; nach Möglichkeit sind Fahrgäste durch den Zuruf "zurückbleiben" zu warnen. Einen Fahrgast, der während der Fahrt etwa aufgesprungen ist, schließt die Schaffnerin beim nächsten Halt des Zuges von der Weiterfahrt aus.

- Blatt 7 -

12. An den Bedarfshaltestellen übernimmt die Schaffnerin den Dienst des Aufsichtsbeamten. Dabei sorgt sie dafür, daß die Fahrgäste schnell und reibungslos sowie auf der richtigen Seite des Zuges aus- und einsteigen.

13. Im Falle einer von der Schaffnerin wahrgenommenen Gefahr bringt die Schaffnerin den Zug durch Betätigen des Notbremshebels und anschließend durch Geben des Notsignals zum Halten. Das Notsignal besteht in einem mindestens dreimaligen Signalgeben mittels Summer oder Signalpfeife. --- Jede Schaffnerin muß die Notbremse bedienen können und hierzu auch die Notbremse schon selbst einmal bedient haben. --- Gibt der Fahrer Notsignal, so hat die Schaffnerin unverzüglich die Handbremse zu betätigen. --- Beim Abreißen eines Zugteiles ist der fahrerlose Teil sofort durch die Handbremse festzubremsen, um ein Auflaufen in der Ebene und bei Gefällfahrt bzw. ein Rückwärtsrollen bei Bergfahrt zu verhüten. Wenn abgetrennte Zugteile in der Fahrtrichtung weiterrollen, muß der vordere Teil des Zuges bis zum Anhalten des abgerissenen Zugteiles weiterfahren. Deshalb darf die Schaffnerin keinesfalls vorzeitig Notsignal geben; im Gegenteil, sie muß, wenn nötig, den Fahrer veranlassen, weiterzufahren, an Haltepunkten, sogar am Bahnhof durchzufahren. Hierbei hat der Fahrer Warnsignale zu geben.

14. Soll ein Zug aus irgendeinem anderen Grunde auf der Strecke anhalten, so gibt die Schaffnerin Notsignal mit dem Summer oder der Signalpfeife.

15. Beim Rückwärtsfahren muß sich die Schaffnerin überzeugen, daß genügend Raum hinter dem Zug frei ist.

16. Fundsachen hat die Schaffnerin dem Fahrer zu übergeben. Nichtablieferung von Fundsachen gilt als Fundunterschlagung und ist strafbar.

II. D. Besondere Anweisungen für die Aufsichtsbeamten:

1. Der Aufsichtsbeamte ist regelmäßig am Bahnhof tätig. An den Haltepunkten versieht die Schaffnerin den Dienst des Aufsichtsbeamten.

2. Der Aufsichtsbeamte hat insbesondere darauf zu achten, daß das Aus- und Einsteigen schnell und reibungslos vor sich geht und die Fahrgäste auf der richtigen Seite des Zuges aus- bzw. einsteigen.

3. Der Aufsichtsbeamte gibt entsprechend der Anordnung des Fahrdienstleiters dem Zugpersonal und den Fahrgästen bekannt, an welchen Haltepunkten der Zug etwa zum Aussteigen und vielleicht auch zum Einsteigen von Fahrgästen halten darf.

Der Unternehmer: Die Betriebsleitung:

G. Wennemann

Aschen