

Elektrische Kleinbahn
im Mausfelder Bergrevier.

Dienst-Vorschriften

für das

Fahr-Personal.



Erster Abschnitt.

Dienstverhältnisse und Dienstpflichten der Schaffner und Motorwagenführer.

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 1.

Vorbedingungen für Zulassung zum Fahrdienst.

Als Schaffner oder Motorwagenführer werden nur solche Personen angenommen und im Dienst verwendet:

1. welche eine ausdauernde Gesundheit, insbesondere ein gutes Seh- und Hörvermögen besitzen und sich darüber durch ein ärztliches Zeugnis ausweisen können,
2. von deren tadellosem Charakter, Nüchternheit und Besonnenheit man sich überzeugt hält,
3. welche des Lesens, Schreibens, Rechnens und der deutschen Sprache kundig, sowie mindestens 20 Jahre alt sind,
4. welche ihre Befähigung als Schaffner oder Führer durch Bestehen einer Prüfung gemäß § 16 oder 17 der Prüfungs-vorschriften für das Personal des äußeren Betriebsdienstes bekundet haben.

§ 2.

Vorgesetzte des Fahrpersonals.

Vorgesetzte des Fahrpersonals sind:

Außer den im § 1 der Allgemeinen Bestimmungen für sämtliche Betriebsbeamten genannten Personen
der Betriebsingenieur resp. Stellvertreter,
die Betriebskontrolleure " " "
die Stations-Expedienten " " "

Außer dem ist Vorgesetzter des Motorwagenführers der Betriebswerkmeister und der Leitungsaufseher, soweit es sich

um Angelegenheiten handelt, welche die Betriebsmittel oder die Oberleitung betreffen.

Während der Fahrt ist der Schaffner des Motowagens zugführender Schaffner und Vorgesetzter sowohl des Führers als auch des auf dem Anhängewagen befindlichen Schaffners. Die von ihm zur Regelung der Fahrt gegebenen Anordnungen sind unbedingt zu befolgen.

Wagenführer und Schaffner haben ihren sämtlichen Vorgesetzten in allen dienstlichen Anweisungen unbedingt Gehorsam zu leisten.

§ 3.

Betriebsvorschriften.

Die für den Fahrdienst maßgebenden, während Ausübung desselben stets zu befolgenden Vorschriften sind

- a) die Dienstvorschriften,
- b) der Fahrplan.

Außerdem hat das Fahrpersonal den Betriebsvorschriften für den Betrieb der Kleinbahn Folge zu leisten und das Interesse der Verwaltung und des Dienstes nach allen Richtungen gewissenhaft wahrzunehmen.

Unkenntnis der in diesen Verordnungen und Vorschriften enthaltenen Bestimmungen, sowie der von der Betriebsdirektion erlassenen besonderen Verfügungen wird bei Verstößen gegen dieselben als Entschuldigungsgrund nicht anerkannt.

§ 4.

Verhalten im Dienst.

Die Schaffner und Führer haben stets ein höfliches, zuvorkommendes, aber zugleich entschiedenes Benehmen gegen das Publikum zu beobachten.

Nach Uebernahme des Wagens bis zur Dienstbeendigung ist dem Fahrpersonal untersagt:

- 1) Tabak zu rauchen oder zu kauen,
- 2) in Schankwirtschaften einzukehren, außer an Endpunkten,

- 3) Speisen innerhalb des Wagens einzunehmen, wenn Fahrgäste anwesend sind,
- 4) sich nachlässig in Haltung und Kleidung zu zeigen,
- 5) sich gleichzeitig (Schaffner und Führer) von den Wagen, besonders an den Endpunkten zu entfernen,
- 6) sich über die Anwesenheit von Vorgesetzten auf der Strecke zu verständigen.

Sorgsame Beachtung der auf den Haltestellen wartenden Fahrgäste wird dringend zur Pflicht gemacht.

Wollen sich Fahrgäste beschweren, so ist auf Verlangen die Adresse der Betriebsdirektion anzugeben und die eigene Dienstnummer ohne weitere Zusatzbemerkung zu nennen.

Dem Fahrpersonal ist verboten sich mit der Mitnahme von Briefen für Privatpersonen zu befassen.

§ 5.

Dienstkleidung und Ausrüstung.

Schaffner und Motorwagenführer haben im Dienst stets Dienstkleidung und Mütze mit Nummer zu tragen; die Sachen müssen sich in reinem und ordentlichem Zustande befinden und der Uniformordnung entsprechen. Von den zur Dienstausrüstung der Schaffner gehörigen Gegenständen (Mundpfeife, Fahrplan, Dienstvorschriften, Fahrkartenblech, Lochzange, Geldtasche, Taschenuhr, Weichensteller, Feuerzeug, Schlüssel für Telephon und Beleuchtung) gilt dasselbe.

Außer Dienst ist das Tragen der Dienstkleidung gestattet.

Schaffner und Motorwagenführer haben stets eine richtig gehende Uhr bei sich zu führen. Dieselbe ist während des Dienstes auf der Fernlinie nach der Stationsuhr auf Bahnhof Mansfeld, auf der Bahnstrecke in Eisleben nach der Staatsbahnuhr Bahnhof Eisleben zu richten.

§ 6.

Strafen.

Zuwiderhandlungen gegen die Dienstvorschriften und sonstige Dienstverfügungen werden mit Verweis, entsprechender Geldstrafe, Kündigung oder sofortiger Entlassung geahndet.

Betrug oder Betrugsversuch hat sofortige Dienstentlassung und eventl. Kautionverlust zur Folge. Außerdem erfolgt Strafanzeige.

B. Ausübung des Fahrdienstes.

a. Obliegenheiten des Fahrpersonals vor Antritt der Fahrt.

§ 7.

Allgemeine Obliegenheiten.

Schaffner und Wagenführer haben sich pünktlich zu der im Dienstplan festgesetzten Zeit im Dienstanzuge am Dienstleistungsorte einzufinden, beim Stationsexpedienten zu melden und dürfen vor Beginn des Dienstes ohne Erlaubnis des diensthabenden Vorgesetzten das Depot nicht wieder verlassen.

Wer durch Krankheit oder durch sonstige Umstände verhindert ist, hat spätestens eine halbe Stunde vor dem festgesetzten Dienstbeginn den diensthabenden Vorgesetzten hiervon in Kenntnis zu setzen. Erkrankte haben sich am Tage der Erkrankung ärztlich untersuchen zu lassen und über die Krankheit und deren voraussichtlicher Dauer eine ärztliche Bescheinigung beizubringen, widrigenfalls der Anspruch auf Weiterzahlung des Gehaltes erlischt.

§ 8.

Obliegenheiten des Schaffners.

Der Schaffner hat mit Sorgfalt darauf zu achten, daß der ihm zugewiesene Wagen sich stets in allen Teilen in ordnungsmäßigem Zustande befindet. Er hat das Putzen der Messingteile des Wagens nach Anweisung des Werkmeisters bezw. dessen Stellvertreters auszuführen, auch das Innere des Wagens während des Dienstes stets rein und staubfrei zu erhalten. Der Schaffner ist für die richtige Abfahrt, sowie für alle Ausrüstungsgegenstände des Wagens verantwortlich.

Er hat ferner dafür Sorge zu tragen, daß:

der Stromabnehmer in richtiger Lage liegt und die
Seine vorschriftsmäßig angehängt ist,

alle Fenster Scheiben ganz sind,
die Wagenbeleuchtung in Ordnung ist, Signallaterne,
Blendscheibe und Fahne, Kupplungsbolzen, die
Kopflaterne, Richtungsschilder und der Geräte-
kasten vorhanden sind.

§ 9.

Obliegenheiten der Motorwagenführer.

Der Motorwagenführer hat sich vor Dienstbeginn zu überzeugen, daß:

die Hauptauschalter geschlossen sind,
die Bremsvorrichtungen auf beiden Seiten in Ord-
nung sind,
die Sandstreuer gefüllt sind und richtig wirken,
die Signalglocke gut funktioniert,
der Werkzeugbeutel vorhanden ist,
Reserveversicherungen vorhanden,
die Motore genügend geschmiert sind und
die Lichtleitung in Ordnung ist.

b. Obliegenheiten des Fahrpersonals während der Fahrt.

§ 10.

Signale.

In Bezug auf die Zugsignale sowie die Signale mit
der Signalglocke und der Mundpfeife wird auf die Signal-
ordnung im Anhang verwiesen.

Obliegenheiten des Schaffners.

§ 11.

**Besteigen und Verlassen des Wagens seitens der
Fahrgäste.**

Dem Schaffner liegt außer der Verausgabe der Fahr-
scheine und der Vereinnahmung des Fahrgeldes hauptsäch-
lich die Pflicht ob, darüber zu wachen, daß das die Bahn
benutzende Publikum vor Unfall bewahrt bleibt, aber auch
seinerseits die für dasselbe erlassenen, auf den Betrieb be-
züglichen Vorschriften gehörig beachtet.

Das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste soll nur im Halten und an den bekannt gemachten Haltestellen auf der hierfür bestimmten Gleisseite geschehen. Unter keinen Umständen darf während der Fahrt das Aussteigen gestattet werden, es sind deshalb die seitlichen Plattformtüren stets geschlossen zu halten, nur an den Haltestellen für aufsteigende bezw. absteigende Personen zu öffnen und gleich darauf wieder zu verschließen. Der Schaffner ist für alle aus Nichtbefolgung dieser Vorschrift entstehenden Unglücksfälle verantwortlich. Letzteres gilt auch für den Motowagenführer, sobald dieser ohne Wissen des Schaffners die Seitentüren geöffnet hat.

Mehr als die vorge schriebene Anzahl von Fahrgästen darf der Schaffner nur bei besonderem Verkehrsandrang im Wagen aufnehmen. Die Ueberfüllung hierdurch darf nicht derart sein, daß der Schaffner sowie der Führer in ihrer Diensttätigkeit behindert werden.

Von der Mitfahrt auszuschließen sind betrunkene, sich unanständig betragende, oder sonst durch Krankheit und körperliche Gebrechen Anstoß erregende Personen, sowie Gefangene.

Der Schaffner hat, auf der hinteren Plattform stehend, den ihm vorge schriebenen Platz einzunehmen, an den Teilstrecken, Haltestellen und in Ausweichen vom Wagen herunterzutreten, den Namen der Haltestelle, sowie Angaben über etwa erforderliches Aussteigen laut und deutlich auszurufen und den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen behilflich zu sein.

Das Zeichen zur Weiterfahrt darf erst gegeben werden, wenn der Einsteigende den Wagen völlig bestiegen, resp. der Aussteigende mit beiden Füßen die Erde erreicht und den Gefahrenbereich verlassen hat.

Ist kein Gepäckwa gen im Zuge, so ist die Mitnahme von Gepäckstücken nur auf den Plattformen und nur bei geringem, die Bequemlichkeit der Fahrgäste nicht beeinträch-

tigendem Umfange gestattet, niemals darf dadurch der bequeme Durchgang behindert werden. Ganz von der Beförderung auf dem Motorwagen sind ausgeschlossen Gegenstände von zu großem Umfange oder schmutziger und übelriechender Beschaffenheit, sowie Fahrräder, Kinderwagen, Nähmaschinen und dergl.

Die ihm übergebenen Dienstbriefe und Dienstfächer hat der Schaffner pünktlich zu besorgen, ferner das rechtzeitige Ein- und Ausschalten der Streckenbeleuchtung nach besonderem Bremskalender.

§ 12

Verausgabe der Fahrscheine.

Die Verausgabe der Fahrscheine während der Fahrt obliegt den Schaffnern.

Die Fahrscheineblöcke sind in der Reihenfolge zu verausgaben, welche in der Fahrscheinnachweisung verzeichnet steht.

Die Inhaber von Zeitkarten haben das Recht, jeden fahrplanmäßigen Wagen für die Mitfahrt zu benutzen.

Die Fahrscheine sind vor ihrer Ausgabe vor den Augen der betreffenden Fahrgäste vollständig vom Block zu trennen und mittels der Zange an derjenigen Stelle zu durchlöcheren, welche die Strecke und die Zeit bezeichnet, für welche der Fahrschein verausgibt wird.

Bereits benutzte Fahrscheine an andere Personen zur weiteren Benutzung zu verausgaben, wird mit sofortiger Entlassung und Strafanzeige bestraft.

Zum Wechseln des Geldes ist das Fahrpersonal verpflichtet, soweit sein Kassenbestand zureicht. Jeder Schaffner muß mindestens für Mk. 10.— Wechselgeld bei Dienstantritt bei sich führen.

Das empfangene Fahrgeld ist bei der Annahme stets hinsichtlich seines Wertes zu prüfen.

Fahrgäste, welche einen Zug irrtümlich bestiegen haben, sind bei schon begonnener Fahrt bis zur nächsten Haltestelle gegen Entrichtung des für die durchfahrene Strecke zu zahlenden Preises zu befördern und dort abzusetzen.

Der Betrag für irrtümlich verausgabte und deshalb wieder zurückgenommene Fahrscheine ist, sofern dieselben nicht schon durch einen Kontrolleur ungültig gemacht sind, seitens des betreffenden Schaffners zu reklamieren, niemals dürfen dieselben bei einer folgenden Fahrt etwa verausgabt werden.

Jeder Schaffner muß über die Bestimmungen über die Verausgabung von Zeit-, Schüler- und Arbeiterkarten genügend Bescheid wissen.

§ 13.

Beleuchtung des Wagens.

Vor Eintritt der Dunkelheit hat der Schaffner rechtzeitig die Signallaternen anzuzünden und die elektrische Wagenbeleuchtung einzuschalten. Der Vorderperron ist innen dunkel zu schalten. Siehe Signalordnung.

§ 14.

Aufenthalt auf den Endstationen.

An den Endstationen dürfen unter keinen Umständen Schaffner und Motorwagenführer zu gleicher Zeit vom Wagen abtreten und diesen ohne Aufsicht stehen lassen, vielmehr darf dies für ganz kurze Zeit nur abwechselnd geschehen.

Tritt der Motorwagenführer aus, so hat er den Wagen vorher festzubremsen und die abgenommenen Hebel dem Schaffner zum Aufbewahren zu übergeben.

Bei eintretender Ablösung hat das ablösende Personal, Schaffner und Motorwagenführer, sich von dem ordnungsmäßigen und betriebsfähigen Zustande des Wagens zu überzeugen.

§ 15.

Gefundene Gegenstände.

Auf jeder Endstation, ganz besonders nach Beendigung des Dienstes hat der Schaffner das Innere des ihm zugewiesenen Wagens nachzusehen und sind dabei etwa gefundene Gegenstände nach Anordnung der Betriebsdirektion zu behandeln.

Fahrberichte und Meldungen.

Während jeder Fahrt hat der Schaffner einen Fahrbericht nach dem hierzu bestimmten Vordruck zu führen und nach Beendigung der Fahrt abzuschließen. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind der Wirklichkeit (nicht dem Fahrplan) entsprechend einzutragen.

Da der Fahrbericht die Urkunde ist, welche den Nachweis über die betriebssichere Durchführung der Züge erbringt, dürfen die Angaben in den Fahrberichten, sowie in den besonderen Meldungen nur mit äußerster Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt geschehen, namentlich in Bezug auf die Zeitangaben.

Die Fahrcheinnachweisungen müssen stets sauber geführt und vorschriftsmäßig ausgefüllt werden. Radierungen sind nicht gestattet. Änderungen sind durch Ausstreichen der unrichtigen und Neben- oder Ueberschreiben der richtigen Zahlen auszuführen, die unrichtig geschriebene Zahl muß leserlich bleiben, Radiergummi darf nicht geführt werden.

Ergibt sich nach Abrechnung des Fahrberichts eine erheblich geringere Summe, wie der Bestand der abzuliefernden Tageseinnahme beträgt, so ist dies behufs Aufklärung sofort der Betriebsverwaltung zu melden.

Der Schaffner muß sich vergegenwärtigen, daß er sich durch fahrlässige oder gar wissentlich falsch eingetragene Daten und Meldungen strenger Bestrafung aussetzt. Besondere schriftliche Meldungen sind durch den Schaffner von jedem, vom regelmäßigen Betriebe abweichenden Betriebsereignis, insbesondere von Unfällen, Dienstwidrigkeiten, Wahrnehmungen über schlechte Gleisstellen, Wagenbeschädigungen, Zugverspätungen und eventl. verlegte Kreuzungen in ausführlicher und klarer Form zu machen. Unfallmeldungen haben zu enthalten:

1. Ort und genaue Zeit des Unfalles,

2. Fahrpersonal des verunglückten Zuges,
3. aus welchen Fahrzeugen der verunglückte Zug bestand,
4. Art des Unfalles (Zusammenstoß, Entgleisung oder Ueberfahren von Personen pp.)
5. Schilderung des Herganges des Unfalles,
6. Verletzung von Menschen und Beschädigungen der Fahrzeuge,
7. namentliche Aufführung der verletzten Personen,
8. Zeugen, die den Unfall mit angesehen haben,
9. Name des Arztes, der Hilfeleistung gebracht hat,
10. Mitteilung, daß die Polizei verständigt wurde und
11. mutmaßliche Ursache des Unfalles.

Bei Unfällen und Betriebsstörungen ist außerdem von der nächsten Telephonstelle aus durch den Schaffner das Stationsbureau zu verständigen.

Bei Beschädigungen der Wagen oder der Leitungen seitens der Fahrgäste oder seitens Dritter ist der Schaffner verpflichtet, den Beschädigenden festzustellen und darüber sofort zu berichten. Unterläßt er solches, so haftet er für den Schaden.

Im Uebrigen haftet der Schaffner mit seiner Kautions-, seinem Gehalt und Vermögen für jeden durch Vernachlässigung seiner Dienstpflichten erwachsenden Schaden.

Der Schaffner hat von allen Beschädigungen seines Wagens, die er nicht sogleich abzustellen vermag, auf kürzestem Wege dem Stationsbureau oder den Kontrolleuren Anzeige zu machen, und kann er bei Unterlassung einer solchen Anzeige für diejenigen Schäden, welche infolge des nicht ordnungsmäßigen Zustandes seines Wagens entstehen, verantwortlich gemacht werden.

§ 17.

Verfahren, wenn der Gegenzug auf einer Ausweiche ausbleibt.

Sobald ein Zug auf einer Ausweiche, wo Kreuzungen stattfinden, länger als 5 Minuten auf den kreuzenden Zug

warten muß, hat der Schaffner an das zunächst gelegene Telephon zu gehen und daselbst beim Stationsbureau das Ausbleiben des Zuges zu melden.

Als Beispiel, wie solche Meldung zu erstatten ist, diene folgender Fall:

Angenommen Zug 53, der von Helfta kommt, hätte auf Zug 54 von Hettstedt in Hergisdorf 5 Minuten gewartet, so würde die Meldung lauten:

„Schaffner X vom Zuge 53 auf der Fahrt nach Hettstedt wartet in Hergisdorf schon 5 Minuten auf den kreuzenden Zug.“

Das Stationsbureau wird dann die weiteren Anordnungen bezüglich der Weiterfahrt treffen und hat der Schaffner so lange am Telephon zu bleiben, bis er weiteren Bescheid erhält. Läuft nach Erstattung der Meldung der kreuzende Zug ein, so ist dies sofort dem Stationsbureau mitzuteilen.

Sollte ein Telephon defekt, oder die Verständigung nur unvollkommen sein, so ist zu versuchen, durch direktes Gespräch mit der Nachbarstation durch diese die Meldung zu besorgen. Ist auch hier eine Verständigung nicht möglich, und die Benutzung des Staatstelephons nicht zugänglich, so muß der Schaffner nach pflichtmäßigem Ermessen unter Beobachtung der für Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit erforderlichen Vorsichtsmaßregeln handeln. In diesem Falle darf der Zug nicht eher die Ausweiche verlassen, als bis der Schaffner die bestimmte Gewißheit hat, daß die Strecke bis zur nächsten Ausweiche frei ist. Auf welche Weise sich der Schaffner hierüber Gewißheit verschafft, bleibt seinem Ermessen in jedem einzelnen Falle anheim gestellt. Ist nur ein Schaffner auf dem Zuge, so wird es ihm möglich sein, einen etwa vorhandenen Streckenwärter oder eine andere zur Verfügung stehende Person als Deckungs- oder Signalposten vorzuschicken. In jedem Falle aber muß bei Weiterfahrt von der erwartenden Stelle aus der Schaffner

auf dem Bordperron des Wagens sein, um die Strecke mit zu übersehen. Die Fahrgeschwindigkeit auf den so gesicherten Strecken darf unter keinen Umständen mehr als 10 km in der Stunde betragen. Daß das auf dem Zuge befindliche Fahrpersonal auf die vorliegende zu durchfahrende Strecke seine größte Aufmerksamkeit und der Motorwagenführer unausgesetzt die Signalglocke zu betätigen hat, ist selbstverständlich. Beim Durchfahren durch unübersichtliche Gleisstrecken oder Krümmungen, sowie bei Brücken und Unterführungen hat vor der betreffenden Stelle in angemessener Entfernung jedesmal der Zug zu halten und dann erst die Fahrt fortzusetzen, wenn der Schaffner sich von dem ungehinderten Durchfahren persönlich überzeugt hat. Ist ein Kontrolleur auf dem Zuge, so trifft dieser die erforderlichen Maßnahmen.

Beim Ankommen auf der vorgelegenen Ausweichstelle hat sich der Schaffner wieder unverzüglich an das Telephon zu begeben und den Sachverhalt klar zu stellen mit dem ausdrücklichen Hinzufügen, daß eine telephonische Verständigung auf der vorhergehenden Ausweiche nicht möglich war, und daß daher der Zug bis hierher vorgeückt sei. Hier ist der weitere Befehl abzuwarten.

Sollte auch hier eine telephonische Verständigung nicht möglich sein, so ist, wie bereits geschildert, zu verfahren.

Obliegenheiten des Motorwagenführers während der Fahrt.

§ 18.

Achtungssignale.

Der Motorwagenführer darf während der Fahrt den ihm angewiesenen Platz nicht verlassen und die Regulierfurbel und den Bremshebel nur aus der Hand lassen, wenn dies zur Vornahme anderer dienstlicher Berrichtungen, Läuten mit der Signalglocke u. s. w. erforderlich wird. Vor jeder An- und Abfahrt des Wagens hat der Motorwagenführer das vorgeschriebene Achtungssignal mit der Glocke zu geben.

Ebenso hat er ein Warnungssignal mit der Glocke zu geben, wenn Menschen, Tiere oder Fuhrwerke sich auf dem Gleise bewegen, bezw. demselben so nahe sind, daß Gefahr im Verzuge ist. Dasselbe gilt bei Straßenübergängen, Straßenkreuzungen und bei Kreuzungen mit anderen Motorwagen und in Ortschaften. Alles unnötige und übermäßige Läuten ist zu unterlassen, insbesondere, wenn Fuhrwerke sich nahen, deren Zugtiere unruhig sind.

Unterhaltung mit Fahrgästen wird streng bestraft.

§ 19.

Beobachtung der Strecke und Fahrthindernisse.

Beim Befahren der Gleise muß der Motorwagenführer aufmerksam beobachten, ob der Fahrt Hindernisse entgegenstehen, namentlich, ob die etwa zu passierenden Weichen richtig gestellt und die zu befahrenden Gleise frei sind.

Der Motorwagenführer soll nicht über lose Drähte, Eisen- oder Holzstücke fahren, selbst wenn dabei keine Entgleisung zu befürchten steht, weil, abgesehen von sonstigen Beschädigungen, diese Gegenstände in das Triebwerk gelangen können. Durch Hochwasser oder infolge von Rohrbrüchen überflutete Gleise darf der Motorwagenführer nicht befahren, sondern er hat bei derartigen Vorkommnissen besondere Befehle abzuwarten.

§ 20.

Regelung der Fahrgeschwindigkeit.

Die für die einzelnen Strecken festgesetzten Fahrzeiten sind den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen entsprechend anzuwenden und es darf innerhalb der zulässigen Grenzen schneller gefahren werden, um Verspätungen einzuholen.

Zur Einholung von Zeitverlust darf jedoch niemals die allgemein oder für einzelne Strecken besonders festgesetzte Höchstgeschwindigkeit überschritten werden.

Die von der Aufsichtsbehörde zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten und die für einzelne Strecken erlassenen Einschränkungen sind folgende:

	Höchstgeschwindigkeit.	
1. in geschlossenen Ortschaften . . .	15 km in der Stunde,	
2. auf freien Kunststraßen, auf erhöhtem und eigenem Bahnkörper	30 " " " "	

Berminderte Geschwindigkeiten sind:

1. innerhalb der geschlossenen Ortschaft	
Selsta und von Boland bis Plan . . .	10 km i. d. Std
2. vom Bahnhof Eisleben bis Klosterplatz	7,5 " " " "
3. in Hergisdorf bei Thurm	6 " " " "
4. in Leimbach bei Fleischermeister Eigenberg	8 " " " "
5. in Hettstedt von der Post bis Markt	6 " " " "
6. in allen Gleiskrümmungen unter 50 m Radius	6 " " " "

Allgemein muß langsam und mit besonderer Vorsicht gefahren werden:

1. wenn ein Hindernis bemerkt wird, welches eine Störung der Fahrt befürchten läßt,
2. beim Einfahren und Durchfahren der Ausweichen und Haltestellen,
3. bei Annäherung an einen unbewachten Wege- oder Straßenübergang,
4. beim Passieren von Unter- und Ueberführungen, Kreuzung anderer Bahnen und Straßenkreuzungen,
5. bei der Fahrt durch Ortschaften auf stärkerem Gefälle (z. B. in Eisleben und Mansfeld),
6. in Gleis- und Straßenkrümmungen bei Unübersichtlichkeit der Strecke, beim Uebergang vom eigenen Planum auf die Straße, über Brücken und in den Wagenhallen,
7. bei großer Ansammlung von Menschen, namentlich beim Vorbeifahren an Schulgebäuden, wenn Kinder zur Schule gehen oder dieselbe verlassen,

8. beim Scheuen von Pferden oder Vieh,
9. besonders aber, wenn Menschen, Vieh oder Fuhrwerke auf der Bahn oder in gefahrdrohender Nähe bemerkt werden.

Wenn Zugtiere oder Großvieh vor dem Zuge scheuen, hat der Wagenführer erforderlichenfalls zu halten, bis die Tiere vorbei sind.

Nach einer und derselben Richtung fahrende Züge haben mindestens 100 Meter von einander zu bleiben. Die Annäherung an einen während der Fahrt haltenden Zug darf nur bis auf 40 Meter erfolgen. Ausgenommen ist hiervon die Annäherung in einer Ausweiche, auf welcher eine Kreuzung mit anderen Zügen stattfindet; die Annäherung ist in diesem Falle auf eine Entfernung bis zu 5 Meter gestattet.

Ohne vom Schaffner das Abfahrtsignal erhalten zu haben, darf der Motorwagenführer niemals eigenmächtig abfahren.

§ 21.

Anhalten und Befahren der Kurven.

Das Anhalten auf starken Steigungen und in Kurven ist, wenn irgend tunlich, zu vermeiden und soll nur in Fällen dringender Gefahr erfolgen. Das Anhalten muß stets so geschehen, daß weder kreuzende Straßen, noch Einfahrten oder Weichen gesperrt werden.

Die Kurven sind so zu befahren, daß das Schleudern der Wagen vermieden wird.

Vor dem Haltesignal der Eisenbahnkreuzung auf Bahnhof Mansfeld muß der Führer seinen Wagen halten und darf nicht eher weiter fahren, bis nicht der Schaffner auf die Kreuzung gegangen ist, nach beiden Seiten gesehen und dem Führer das Abfahrtsignal gegeben hat.

§ 22.

Kreuzungen.

Kreuzen zwei Züge, so dürfen dieselben nicht gleichzeitig in die Abzweigweiche, sondern nur nacheinander einfahren.

Die Einfahrt in die Ausweiche hat stets im Schritt zu erfolgen, sodaß der Wagen gegebenenfalls sofort zum Stehen gebracht werden kann. Während der Einfahrt in die Weiche ist die Fußglocke in Tätigkeit zu setzen und solange zu läuten, bis der Zug zum Stehen gekommen ist. In der Weiche selbst ist bis zum Merkstein vorzufahren, damit der Zugang und Abgang der Fahrgäste bei beiden Zügen ungefährdet erfolgen kann.

Bei der Ausfahrt hat der Wagenführer des abfahrenden Zuges ebenfalls die Fußglocke solange in Bewegung zu halten, bis der Zug die Weiche verlassen hat.

§ 23.

Rangierbewegungen.

Werden in einer Ausweiche oder Endstation zum Umsetzen von Anhängewagen oder aus anderem Anlaß Rangierbewegungen erforderlich, welche die freie und sichere Einfahrt eines ankommenden Zuges gefährden können, so dürfen sie nur dann vorgenommen werden, wenn sie 5 Minuten vor dem fahrplanmäßigen Eintreffen dieses Zuges beendet werden können.

Andernfalls dürfen derartige Rangierbewegungen erst nach Eintreffen dieses Zuges oder nachdem durch Ausstecken eines Haltesignals die Strecke gedeckt ist, vorgenommen werden.

§ 24.

Besteigen des Vorderperrons durch Fahrgäste.

Der Motowagenführer ist verpflichtet, wenn Fahrgäste die vordere Plattform besteigen, ohne daß solches vom Schaffner bemerkt worden, denselben durch die Signalglocke in Kenntnis zu setzen.

§ 25.

Meldungen über besondere Vorkommnisse.

Von jeder Beschädigung und irgendwelcher Abweichung vom normalen Zustande des Wagens hat der Motowagen-

führer tunlichst bald, spätestens bei Schluß des Dienstes oder Abgabe des Wagens dem Wagenmeister bezw. seinem Stellvertreter, oder dem Ablöser Anzeigle zu erstatten. Zu den Meldungen gehören auch solche Unregelmäßigkeiten, welche nicht direkt von der Wagenbeschaffenheit abzuhängen scheinen, sondern in dem Zustand der Stromleitung oder des Gleises ihren Grund haben können. Derartige Beobachtungen sind nach Dienstbeendigung in das Meldebuch der Wagenhalle einzutragen.



Zweiter Abschnitt.

Belehrung über die Wageneinrichtungen sowie Vorschriften über Handhabung und Instandhaltung des Motorwagens.

§ 26.

Belehrung über die Wageneinrichtungen.

Der zum Betrieb der Wagen erforderliche, in der Centrale erzeugte Strom bildet einen Kreislauf (etwa wie der Blutkreislauf des Menschen).

Von der Centrale fließt der Strom durch die Speisekabel in die Fahrdrähte, von welchem derselbe durch die Rolle entnommen wird und die Kontaktstange, den Boock, die Perronausschalter, die Bleisicherung, den Fahrshalter, die Widerstände und die Motoren durchfließt.

Hier verursacht der Strom eine Drehung des Ankers, dessen Geschwindigkeit auf die Motorwagenachse mittelst Zahnrädern übertragen wird. Von den Motoren nimmt der Strom seinen Lauf durch die Laufräder, Schienen und fließt zur Centrale zurück.

Beide Perronausschalter müssen auf E gestellt sein, wenn gefahren werden soll, hingegen genügt es, um die Stromzuführung zu unterbrechen, wenn nur ein Schalter ausgeschaltet wird. Ein Ausschalter darf nur dann eingeschaltet werden, wenn die Fahrkurbel in der „Nullstellung“ steht.

Die Bleisicherungen, welche sich unter dem Wagen im Sicherungskasten befinden und durch Flügelschrauben

festgehalten werden, sichern die Motore vor Stromüberlastung. Bevor eine Bleisicherung eingesetzt wird, ist ein Perronausschalter auszuschalten.

Die Fahrshalter sind Schalteinrichtungen, durch welche Fahrgeschwindigkeit, Fahrtrichtung, Fahrart sowie die elektrische Bremsung bewirkt wird. Die einzelnen Geschwindigkeits- bzw. Bremsstufen sind auf dem Fahrshalterdeckel durch Marken gekennzeichnet. Diese Bezeichnungen sind bei den Fahrshaltern der zweimotorigen großen Wagen, den viermotorigen großen Motorwagen und den kleinen Bahnhofswagen verschieden.

Sollen einzelne Motoren oder bei den viermotorigen Wagen einzelne Motorgruppen ausgeschaltet werden, so ist dies bei den viermotorigen Wagen und den kleinen Bahnhofswagen durch Einstellen des kleinen Hebels der rechten kleinen Walze, bei den zweimotorigen großen Wagen durch kleine Hebel innerhalb beider Fahrshalter möglich.

Die Motoren bestehen aus dem Motorgehäuse mit Deckel, 4 Magnetipulen, dem Anker mit dem Kollektor, der Ankerwelle, an deren Ende sich das kleine Zahnrad befindet, welches in das große auf der Achse aufgekeilte Zahnrad eingreift, den Kohlenbürstenhaltern mit Federn und den Kohlenbürsten, welche den elektrischen Strom durch den Kollektor dem Anker zuführen.

Um Lichtbogen zwischen Kohlenbürsten und Kollektor und hierdurch eine Stromunterbrechung zu verhindern, müssen die Kohlenbürsten fest aufliegen. Der Deckel des Motorgehäuses muß geschlossen sein, um Nässe und Fremdkörper abzuhalten. Die Schmierung der Motorlager geschieht durch Fettbüchsen, deren Bedienung besondere Sorgfalt erfordert, damit die Lager nicht heiß und die Anker nicht auflaufen, wodurch der Motor leicht defekt wird.

Der Stromabnehmer darf nicht verbogen sein und muß, um richtig und funkenfrei zu arbeiten, mit dem nötigen

Druck die Rolle an den Fahrdraht andrücken. Die Rolle muß rund und darf nicht ausgelaufen sein.

Zum Schutze der Wageninsassen und des Wagens selbst sind die Wagen mit Blitzableitern ausgerüstet, welche etwa einschlagende Blitze unschädlich machen und ableiten.

Der Lichtstrom zweigt vor dem Perronschalter ab, geht nach der Lichtsicherung, dem Lichtschalter und durch die einzelnen Glühlampen. Brennt der Kohlenfaden einer Birne durch, so verlöschen sämtliche 5 Lampen, die in demselben Stromkreis liegen.

Der Klingelzug dient zur Abgabe von Signalen zwischen Schaffner und Wagenführer.

Zum Ankuppeln des Personenanhängewagens dient der Buffer mittelst Kuppelbolzen, welcher mittelst Ueberwurfbügel stets zu sichern ist. Außerdem ist stets die Sicherheitskette einzuhängen und zwar so hoch, daß dieselbe die Spurstangen nicht berührt. Außerdem sind Bremsanschlußschläuche und Lichtboxen zur Verbindung mit dem Anhängewagen vorhanden.

An jedem Ende der Wagen sind Sandstreu-Vorrichtungen angebracht, welche trichterartig in einem Rohr auslaufen und von Hand oder mittelst Hebels betätigt, Sand auf den Schienenkopf fallen lassen, um die Bremswirkung zu erhöhen und bei schlüpfrigen Schienen und in Steigungen ein leichteres Anfahren zu ermöglichen.

Die Sandstreukasten sind stets vollgefüllt zu halten und nach Entnahme von Sand möglichst schnell wieder aufzufüllen, auch sind die Sandstreuer selbst fortgesetzt auf ihre gute Wirkung zu beobachten.

Als Bremsen besitzen die Wagen außer einer wirksamen Handbremse eine Luftdruckbremse und eine elektrische Bremse. Die Arbeitsweise der Luftdruckbremse beruht darauf, daß infolge Öffnen eines Ventiles zusammengepreßte Luft aus Luftbehältern in einen Bremszylinder eintritt. Dadurch werden die Bremsklötze gegen die Räder gepreßt. Die er-

förderliche Luft wird durch eine Luftpumpe eingesaugt und in die Luftbehälter gepreßt, wodurch der Druck allmählig bis zu der erforderlichen Höhe steigt. Ein Sicherheitsventil regelt den Druck. Bei der elektrischen Kurzschlußbremse, welche nur bei genügender Wagengeschwindigkeit wirkt, erzeugen die Motoren den erforderlichen Bremsstrom selbst unabhängig von der Oberleitung.

§ 27.

Prüfung des Wagens und Verantwortung für guten Zustand desselben.

Bei einer Uebernahme eines Wagens muß der Motorwagenführer eine sorgfältige Untersuchung desselben vornehmen und etwa vorgefundene Mängel entweder selbst abstellen oder beseitigen lassen. Es wird hier auf die bereits im § 9 gegebene Vorschrift verwiesen.

Nach erfolgter anstandslosen Uebernahme trägt der Motorwagenführer die Verantwortung für den betriebs-sicheren und betriebsfähigen Zustand des Wagens.

§ 28.

Instandhaltung des Wagens.

Die sachgemäße und sorgmäßige Bedienung und Unterhaltung des ihm anvertrauten Wagens, die Schonung der Inventarien ist Pflicht und Ehrensache des Motorwagenführers.

§ 29.

Ermittlung von Schäden.

Ein erfahrener Motorwagenführer erkennt schon nach dem Gehör, ob eine Abweichung vom normalen Zustande bei seinem Wagen vorhanden ist. Jeder Motorwagenführer muß sich daher mit dem während der Fahrt auftretenden Geräusch seines Wagens genau vertraut machen. Auf jedes ungewohnte Geräusch muß er seine Aufmerksamkeit richten und dessen Ursache zu erforschen suchen.

Der Motorwagenführer hat ferner darauf zu achten, ob der Wagen für jede Stellung der Regulier- wie Bremskurbel die der Stellung angemessene Geschwindigkeit annimmt.

Vorgefundene oder mutmaßliche Mängel, deren Beseitigung ihm nicht möglich, hat er möglichst bald zu melden.

Zeigt sich dieselbe Unregelmäßigkeit sowohl bei der Bedienung der einen wie auch der anderen Regulierkurbel, so hat der Motorwagenführer erst den einen und dann den anderen Motor auszuschalten. Arbeitet ein Motor nicht für alle Kurbelstellungen ordnungsmäßig, so ist der Wagen möglichst bald auszuwechseln.

§ 30.

Handgriffe des Motorwagenführers und Handhabung der Fahrshalter.

Vor Eintritt der Fahrt sind die Kurbeln und Hebel des Fahrhalters, der Luftbremse und der Handbremse ordnungsmäßig aufzusetzen, nachdem die Perronausschalter auf E gestellt sind.

Beim Anfahren ist folgendermaßen zu verfahren.

Nach erhaltenem Abfahrtsignal ist stets zunächst zu läuten, dann ist die Handbremse zu lösen, endlich auf Kontakt 1 einzuschalten. Nur in starken Steigungen wird, um eine Rückwärtsbewegung zu vermeiden, gleichzeitig gebremst und eingeschaltet. Die Bewegungen der Fahrkurbel sind vorschriftsmäßig langsam auszuführen. Auf jedem Kontakt soll die Kurbel eine kurze Zeit stehen bleiben.

Durch ungeschickte und vorschriftswidrige Handhabung des Fahrhalters findet ein übermäßiger Stromverbrauch sowie Beschädigung der Motoren statt. Es ist deshalb verboten, daß noch kurz vor Kurven, Haltestellen, Weichen u. s. w. stärkerer Strom gegeben wird, weil derselbe dann durch Anziehen der Bremse vernichtet, also nutzlos vergeudet wird, es muß daher rechtzeitig ausgeschaltet werden.

Zur Stromersparung ist es z. B. zweckmäßiger, kurze Zeit die Fahrkurbel

- a) bei den großen zweimotorigen Wagen auf Kontakt 5 oder 8,
- b) bei den großen viermotorigen Wagen auf Kontakt 5 oder 11,
- c) bei den kleinen Bahnhofswagen auf Kontakt 4, (5) oder 8 zu schalten und alsdann den Wagen auslaufen zu lassen weil auf den anderen Kontakten und Stellungen der Strom in den Widerständen nutzlos verzehrt wird.

Die einzelnen Kontakte sind genau einzustellen, ein Stehenbleiben zwischen zwei Kontakten verschmört die Fahr- schalterfinger.

Die Schaltung beim Anfahren geschieht ruckweise, es ist auf jeder Stellung so lange zu verweilen, als Zeit gebraucht wird, um eine zweistellige Zahl langsam auszusprechen. Ein schnelles Einschalten gleich auf höhere Stellungen ist verboten, weil der Wagen dadurch plötzlich vorwärts schießt.

Steigungen und schlüpfrige Gleise, sowie jedes Anfahren in Krümmungen bedingen ein ganz langsames Weiterfahren.

Die Einfahrt in Kurven und Kreuzungen geschieht stromlos und mit leicht angezogener Hand- oder Luftbremse. Ist der Wagen in die Kurve, Weiche oder Kreuzung eingefahren, so ist die Handbremse wieder zu lösen. Bei zu niedrig werdender Geschwindigkeit ist höchstens bis auf den letzten Kontakt der Hintereinanderschaltung zu gehen.

Bewegt sich der Wagen nicht der eingeschalteten Stellung entsprechend vorwärts, oder drehen sich die Räder auf der Stelle, so ist sofort auszuschalten und unter Benutzung des Sandstreuers langsam wieder einzuschalten und erst auf höhere Stellungen zu gehen, wenn der Wagen folgt.

Wird bei eingeschalteter Fahrkurbel die Fahrt des Wagens langsamer, dann ist sofort auszuschalten und nach der Ursache zu sehen.

Das Ausschalten zum Halten der Wagen hat mit einem Ruck zu geschehen. Wird während der Fahrt ausgeschaltet, so darf das erneute Einschalten entsprechend schneller vor sich gehen, jedoch sind die einzelnen Stellungen zu markieren. Das Anhalten in Krümmungen ist nur zur Vermeidung von Unfällen und Zusammenstößen gestattet.

Die Feststellung des Wagens muß so sanft erfolgen, daß z. B. eine freistehende Person auf dem Wagen nicht aus ihrer Stellung gerückt wird. Es ist deshalb auch erforderlich, kurz vor dem Stehenbleiben des Wagens die Handbremse etwas zu lösen.

Gleiten die Räder, so ist rechtzeitig Sand zu streuen. In Weichen ist das Sandstreuen, außer in Gefahrenfällen, verboten. Im Gefälle darf, wenn mit der Handbremse gebremst wird, die Sperrklinke nicht längere Zeit angelegt werden, es ist vielmehr abwechselnd die Bremskurbel anzuziehen und wieder zu lösen, damit ein Feststellen und Rutschen der Räder vermieden wird.

Betriebsbremsung.

Zum Bremsen der Wagen ist im allgemeinen die Luftdruckbremse anzuwenden. Auf längeren Gefällstrecken, wie Hafenswinkel vor Stadt Mansfeld, Ziegelröder Berg, Marktberg Gisleben, Bahnhofstraße Gisleben zc. ist die Handbremse anzuwenden. Das Anhalten oder die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit hat ohne Rucken und Stoßen zu erfolgen. Erfolgt das Anhalten auf Haltestellen mittelst Luftdruckbremse, so ist der Ventilhebel nach links bis zum Anschlag zu drücken und die Handbremse schnell fest anzuziehen. Sperrklinke feststellen. Sollten die Räder beim Bremsen festhängen und über die Schienen gleiten, so ist der Sandstreuer sofort zu bedienen und die Bremse schnell etwas zu lüften. Bei vorschriftsmäßiger Ausführung der Betriebsbremsung darf ein Gleiten der Räder nicht eintreten, zumal auf stärkeren Gefällstrecken, wenn dieselben von Anfang an

vorschriftsmäßig mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden.

Gefahrbremfung.

Bei drohender Gefahr ist die Gefahrbremfung vorzunehmen durch schnelle Bedienung der Luftdruckbremse, nachdem die Fahrkurbel auf Null gestellt ist. Berjagt die Luftdruckbremse, so ist nachstehende Gefahrbremfung anzuwenden und zwar in folgender Reihenfolge:

1. Elektrische Bremse Kontakt 3
2. Sandstreuer Sand
3. Handbremse fest Hand
4. Elektrische Bremse Kontakt 6

wodurch der Wagen schnellstens zum Stillstand kommt. Von vornherein darf die elektrische Bremse bei einiger Wagengeschwindigkeit nicht über Kontakt 3 geschaltet werden, um zu vermeiden, daß Fahrgäste durch den entstehenden Ruck verletzt werden. Das Gefälle Marktberg—Eisleben ist bei den viermotorigen Wagen stets mit eingestelltem Bremshebel zu befahren, damit im Gefahrsfalle das Handrad sofort bedient werden kann.

Läuft ein auf der Vorwärtsfahrt geschalteter Motorwagen auf einer Steigung infolge Stromunterbrechung oder Kollierens rückwärts, so ist die Luftdruckbremse und hierauf schnell die Handbremse fest anzuziehen — Hand. Sollte hierdurch der Wagen nicht zum Stehen zu bringen sein, so ist der Umkehrhebel auf rückwärts und die elektrische Bremse bis auf die letzte Kontaktstellung zu drehen. Der Schaffner hat in diesem Falle sofort vom Hinterron aus ohne weitere Aufforderung des Führers den Sandstreuer zu öffnen und andauernd Sand zu streuen.

Rückstrom darf nur zum Rückwärtsfahren bei Rangierfahrten gegeben werden.

Verlassen des Wagens.

Soll der Wagen in der Wagenhalle verlassen werden, so ist die Handbremse fest anzuziehen und die Sperrklinke

einzustellen; die Fahrkurbel und der Regulierhebel sind abzunehmen, ein Perronschalter ist zu öffnen.

Nennenswerte Fehler oder Beschädigungen an Wagen sind in das in der Wagenhalle ausliegende Meldebuch einzutragen.

§ 31.

Versagen beim Anfahren.

Im Falle des Versagens beim Anfahren d. h. wenn der Wagen auf der Stellung 1 nicht anläuft, ist die Regulierkurbel auf Null zurückzudrehen.

Alsdann ist die Lichtleitung einzuschalten, um nachzusehen, ob Strom vorhanden ist. Ist dies der Fall, so ist der Wagen zu untersuchen, ob die Bremse gelöst und die Sicherung durchgebrannt ist.

Kann der Motorwagenführer einen Fehler nicht finden, so versucht er bei brennenden Lampen nochmals anzufahren; erlöschen hierbei die Lampen, so ist der Wagen außer Dienst zu stellen und event. mit einem Motor zum Depot zu fahren.

§ 32.

Durchbrennen der Sicherung.

Ist die Sicherung durchgebrannt, so ist:

der Hauptschalter zu öffnen, die Bremse und die Motoren zu untersuchen, bei einem Fehler an einem Motor ist der betreffende Motor auszuschalten (Motor Nr. 1 liegt unter der III. Wagenklasse, Motor Nr. 2 unter der II. Wagenklasse);

die Sicherung vorsichtig zu ersetzen;

den Wagen außer Dienst zu stellen und nach dem Depot zu fahren.

§ 33.

Versagen der Bremse.

Arbeitet die Luftdruckbremse nicht richtig, d. h. ist der normale Druck zwischen 2 und 3 Atm. nicht vorhanden, so ist nur die Handbremse, im Gefahrsfalle die elektrische Bremse zu benutzen, und der Wagen bei nächster Gelegenheit außer Dienst zu stellen. (Weiteres siehe § 30.)

§ 34.

Verfagen der Beleuchtung.

Erlöschen im Wagen die Glühlampen, so ist die Lichtsicherung oder die durchgebrannte Glühlampe zu ersetzen. Brennt das Licht trotzdem nicht, so sind die Notlampen anzuzünden und der Wagen ist baldigst auszuwechseln.

§ 35.

Auspringen der Kontaktrolle.

Beim Herauspringen der Kontaktrolle hat der Schaffner sofort das Haltesignal zu geben, die Kontaktrolle wieder einzulegen und das Fahrsignal zu geben.

§ 36.

Ausbleiben des Stromes.

Hierbei hat der Schaffner zu beobachten, daß die Kontaktrolle sich nicht unter einem Streckenisolator befindet.

In diesem Falle ist die Kontaktrolle umzulegen und einige Meter zu fahren, alsdann die Stange wieder richtig einzulegen, oder man verfährt wie beim „Verfagen beim Anfahren“.

§ 37.

Verhalten und Vorkommnisse bei Gewitter.

Bei einem Gewitter sind stets die Glühlampen einzuschalten, da jeder Wagen zur Sicherung der Fahrgäste und des Fahrpersonals einen Blitzableiter führt, der die atmosphärische Elektrizität sofort zur Erde leitet.

§ 38.

Aufgleisen eines entgleisten Wagens.

Entgleist der Wagen, so soll der Motorwagenführer nicht eher versuchen, ihn unter Anwendung des elektrischen Stromes auf das Gleis zurückzubewegen, als bis er sich genau davon überzeugt hat, daß der Wagen frei laufen kann. Würde der Motorwagenführer einen Motor einschalten, ohne daß die Räder sich frei bewegen können, so könnte dies leicht zu einer Zerstörung der elektrischen Teile führen.

Ist das Vordergestell entgleist, so wird der Rollenarm umgelegt und rückwärts gefahren, wobei durch Hilfskräfte, die sich unter der Zahl der Passanten leicht finden werden, der Wagen nach den Schienen zu hinübergedrückt wird. Sind beide Drehgestelle entgleist, so legt der Motorwagenführer bezw. der Schaffner das Stück Arbeitsleitung, welches im Gerätekasten sich befindet, an die Schienen, indem er es gleichzeitig unter ein Vorderrad klemmt. Dann versucht er mit Strom vorsichtig auf das Gleis zurückzufahren, wobei wiederum Hilfskräfte schieben helfen. Vor dem Anlegen des Drahtes sind aber die Lampen auszuschalten, da sonst beim Anlegen des Drahtes der betreffende Motorwagenführer sich der Gefahr aussetzt, einen elektrischen Schlag zu erhalten.

Auf die Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften der Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft wird ausdrücklich hingewiesen.

Siehe Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen.



Anhang.

1. Signalordnung.

Im Fahrdienst sind folgende Signale zu beobachten:

I. Signale am Zug (gilt auch für einzelne Motowagen).

Die Signale am Zug sind zu geben wie folgt:

- a) Kennzeichnung der Spitze des Zuges bei Tage: kein Signal, bei Dunkelheit: die weiß leuchtende Kopf- und Perronlaterne (Perron selbst abblenden).
- b) Kennzeichnung des Schlusses des Zuges bei Tage: eine rote Schlußscheibe, bei Dunkelheit: eine rot leuchtende Laterne, (bei Personenwagen in der Wagenstirnwand, bei Gepäckwagen auf der Rückseite.) Die für die Dunkelheit bestimmten Signale sind bereits bei eintretender Dämmerung und bei Mondschein, aber auch am Tage bei dichtem Nebel zur Anwendung zu bringen.

II. Signale des Fahrpersonals.

1. Fußglockensignale.

- a) vor jedesmaligem Anfahren,
- b) als Warnungssignal.

2. Zugglockensignale.

a) Schaffner zum Führer:

1. einmaliges Glockenzeichen ist das Signal zum Abfahren,
2. zweimaliges Glockenzeichen ist das Signal an der nächsten Haltestelle zu halten,
3. dreimaliges kurzes Glockenzeichen ist das Signal sofort zu halten.

Bei Anhängewagenbetrieb wird das Signal des Anhängewagenschaffners vom Motowagenschaffner weiter gegeben.

b) Führer zum Schaffner:

1. einmaliges Glockenzeichen heißt: ein Fahrgast ist vorn aufgestiegen,
2. zweimaliges Glockenzeichen heißt für den Schaffner: vorkommen zur Rücksprache, Weichen umstellen zc.

3. Signale mit der Mundpfeife.

Der Schaffner kann erforderlichenfalls die Signale unter II. 2. a) 1—3 auch mit der Mundpfeife geben.

III. Streckensignale.

Der Führer erhält von der Strecke folgende Signale:

Bei Tage: rote Fahne — Strecke gesperrt, bezw. im Schritt zu durchfahren;

grüne Scheibe mit A. — Anfang der langsam zu durchfahrenden Gleisstrecke.

grüne Scheibe mit E. — Ende der langsam zu durchfahrenden Gleisstrecke.

Bei Dunkelheit: rotes Licht — Strecke gesperrt, bezw. im Schritt zu durchfahren.

2. Verhalten bei Unfällen.

Stößt irgend einem Zug ein Unfall zu, so ist folgendes zu beobachten:

Entgleist auf einer Ausweiche ein Wagen, so hat der Schaffner, nachdem er sich einen Ueberblick über die Situation und über die mutmaßliche Dauer der Behebung des Betriebsunfalles gebildet hat, unverzüglich dem Stationsbureau durch das Telephon Kenntnis zu geben.

Eine solche Meldung würde beispielsweise lauten:

„Hier Schaffner A. Bei meinem Zug Nr. 76 auf der Fahrt nach Gisleben ist in der Ausweiche Helbra die erste

Nache des Anhängewagens dermaßen entgleist, daß die Wieder-
einhebung ungefähr 25 Minuten beanspruchen wird. Ich
fahre mit dem Motorwagen weiter.“

Entgleist dagegen ein Wagen mitten auf der Strecke,
so ist folgendes zu beachten:

Entgleist ein Anhängewagen des Zuges, so ist derselbe
einfach abzukupplern und stehen zu lassen. Die Passagiere
müssen aussteigen und in dem Motorwagen untergebracht
werden. Der Zug setzt dann seine Fahrt fort.

Auf der nächsten Ausweiche hat der Schaffner den ent-
gegenkommenden Motorwagenführer und Schaffner mit-
zuteilen, daß und wo der Wagen auf der Strecke steht.
Am Telephon hat er unverzüglich dem Stationsbureau
Kenntnis zu geben und auch mitzuteilen, daß er den Wagen
auf der Strecke zurückgelassen hat. Das weitere wird dann
von der Direktion veranlaßt werden.

Ist ein zweiter Begleiter auf dem Zuge gewesen, so ist
derselbe bei dem Wagen zurückzulassen und hat durch viel-
leicht in der Nähe befindliche Kleinbahn-Angestellte den
Wagen möglichst auf das Gleis zu bringen.

Trifft der Schaffner unterwegs Vorgesetzte oder Bahn-
arbeiter, so hat er diesen von dem Vorkommnis Mitteilung
zu machen.

Entgleist dagegen der Motorwagen und ist der Schaden
nicht innerhalb einer Viertelstunde mit Sicherheit zu beheben,
so hat sich der Schaffner, nachdem er sich, falls der Unfall
ein größerer ist, Ueberzeugung verschafft hat, daß niemand
von den Mitreisenden oder von dem Personal verletzt wor-
den ist, unverzüglich an das nächstgelegene Telephon, oder
wenn ein Staatstelephon näher liegt, an dieses zu begeben
und Meldung nach dem Stationsbureau zu machen. Für
den Fall, daß eine telephonische Verständigung auf keine
Weise möglich sein sollte, hat der Schaffner dafür zu sor-
gen, daß der auf ihn in der nächsten Ausweiche wartende
Zug, sowie der hinter ihm fahrende Zug sofort verständigt

werden, daß sie bis zur Unfallstelle vorrücken können. Der auf der Strecke befindliche Kontrolleur hat die Pflicht, durch Umsteigen den Verkehr bis zum Eintreffen eines Hilfswagens möglichst aufrecht zu erhalten.

Pflicht des gesamten Personals ist es, bei allen eintretenden Betriebsstörungen mit möglichster Ruhe und Besonnenheit die zur Wiederaufnahme des regelmäßigen Verkehrs notwendigen Schritte zu veranlassen.

Vor allen Dingen muß jede Äußerung oder Kritik über den eingetretenen Unfall in Gegenwart der Passagiere sowie des sonstigen Publikums vermieden werden.

Der Schaffner hat sofort nach seiner Uhr die Stunde und Minute, zu der die Betriebsstörung entstanden ist, festzustellen, eventl. unter Zeugen. Ist die Entgleisung pp. derartig, daß zu befürchten ist, daß Passagiere, Passanten oder das eigene Zugpersonal verletzt worden ist, so hat sich der Schaffner vor allen Dingen hierüber Ueberzeugung zu verschaffen. Sind Personen verletzt worden, so ist es die erste Pflicht des Schaffners, falls nicht zufällig ein Arzt unter den Passagieren sein sollte, nach einem solchen zu schicken. Bis zur Ankunft des Arztes muß der Schaffner die erste Hilfeleistung bei Verunglückten selbst bringen. Erst wenn der Arzt eingetroffen und die Verletzten in Behandlung genommen hat, ist die Betriebsdirektion in Kenntnis zu setzen, falls nicht vorher schon durch einen anderen Beamten dies geschehen sein sollte.

liegt ein größerer Unfall vor, so ist es ganz zwecklos, durch die eigene Hilfe den Schaden beheben zu wollen, ebenso ist jede unnötige Hin- und Herlauferei, Schreierei und Wichtigmacherei verboten.

Das einzige, was der Schaffner bei einem solchen Unfall zu tun hat, ist:

1. die erste Hilfe bei den Verunglückten selbst zu bringen,

2. wenn sich Passagiere oder Passanten unter entgleisten Wagen befinden, durch die nächste Ortspolizei Hilfe zu verschaffen,
3. die möglichst schnelle Meldung an die Betriebsdirektion zu erstatten und
4. nach Möglichkeit für die Aufrechterhaltung des Betriebes von und bis zur Unfallstelle zu sorgen.

Um die Bewegung der entgleisten Fahrbetriebsmittel haben sich die Kontrolleure und Bahnpersonal dann zu kümmern, wenn diese Maßnahmen Erfolg versprechen. Im Uebrigen werden derartige Entgleisungen durch die Betriebswerkstatt behoben werden.

Bei geringen Entgleisungen, bei denen die am Zuge befindlichen Kräfte voraussichtlich genügen, um den Schaden in kurzer Zeit zu beseitigen, ist natürlich von allen Beamten kräftig mit Hand anzulegen und hierbei nach den in § 38 gegebenen Vorschriften zu verfahren.

Aufgabe des Schaffners oder Kontrolleurs ist es, auch etwaige Zeugen, die den Unfall mit angesehen haben, an Ort und Stelle festzustellen.

Wird eine Person von einem Zuge überfahren, oder verunglückte Passagiere durch Auf- und Abspringen auf die Züge während der Fahrt, so ist der Zug sofort anzuhalten. Der Verunglückte ist, wenn er unter dem Wagen eingeklemmt sein sollte, durch Hochheben der betreffenden Fahrzeuge herauszunehmen, und wenn angängig in ein benachbartes Haus zu bringen, sonst aber an einer sonstigen Stelle niederzulegen, die dem übrigen Publikum unzugänglich ist. Eventl. ist der Verletzte in das nächste Krankenhaus zu schaffen. Sofort ist nach einem Arzt zu schicken und nach der Polizei, in deren Bezirk der Unfall geschehen ist.

Ist ein zweiter Zugbegleiter auf dem Zuge, so bleibt dieser bei dem Verunglückten zurück, während der Schaffner, nachdem er sich die näheren Personalien des Verunglückten und die etwaigen Zeugen des Unfalles notiert hat, seine Fahrt

fortsetzt und von der nächsten Telephonstation aus dem Stationsbureau das Vorkommnis mitteilt.

Ist der Schaffner allein, so bleibt er an Ort und Stelle bis entweder die Polizei oder der Arzt eingetroffen ist. Jede unnötige Schimpferei über den Verunglückten, daß er die Gleise nicht rechtzeitig frei gemacht, oder jede sonstige Kritik über den Vorfall ist verboten. Kommt der Fall vor, daß ein Wagen unterwegs in Brand gerät, so ist der Zug sofort anzuhalten, die Passagiere aus dem Wagen zu entfernen, die Perronausschalter auszuschalten, die Kontaktstange herabzuziehen, der Wagen abzukuppeln, die übrigen Betriebsmittel von dem betreffenden Objekt weit genug zu entfernen und dann unter Hilfsnahme der nächsten Feuerwehr der Brand zu löschen. Als bestes Löschmittel empfiehlt sich Sand.

Wird ein eigener Beamter vom Zug während der Fahrt verlegt, so ist derselbe, wenn er noch transportfähig ist, von dem Zuge bis zum nächstgelegenen Krankenhaus mitzunehmen und hier für die Unterbringung zu sorgen.

Der Schaffner und der Kontrolleur sind für die Anordnungen, die sie treffen, hinsichtlich der Durchführung und Aufrechterhaltung des Betriebes verantwortlich.

Nach dem Eintreffen eines höheren Vorgesetzten wird dieser die weiteren Dispositionen treffen.

Bis dahin, oder bis zum Eintreffen weiterer Dispositionen von der Betriebsdirektion haben Schaffner und Kontrolleur nach bestem Erwägen und reiflicher Ueberlegung diejenigen Schritte zu tun, welche ihnen zur Versorgung etwaiger Verunglückter und zur Aufrechterhaltung des Betriebes am zweckmäßigsten erscheinen.

Vorschrift für den Verkehr auf der Bahnhofslinie Eisleben.

1. Regelung des Betriebes.

Auf der Strecke Bahnhof Eisleben—Plan wird umgekehrt verkehrt stets nur ein kleiner Motorwagen, (No. 21, 22 oder 23,) dem im Bedarfsfalle der kleine Anhängewagen No. 35 beigegeben wird.

Der kleine Anhängewagen ist Sonn- und Feiertags von 8³⁰ früh, wochentags von nachmittags 2³⁵ Uhr dem Motorwagen beigegeben, wenn mehr als 26 erwachsene Fahrgäste vorhanden sind.

Die fahrplanmäßige Fahrzeit auf der Gefällstrecke mit 7,2 km Geschwindigkeit in der Stunde ist genau einzuhalten, d. h. die Bahnhofstraße ist im Schritt bergab zu fahren.

Bei der Auffahrt auf die Bahnhofstraße zum Bahnhof bleibt eine Verkürzung der fahrplanmäßigen Zeit gestattet.

Die fahrplanmäßigen Anschlüsse von und zu den Staatsbahnzügen, sowie von und zur Fernlinie sind möglichst genau einzuhalten.

Verpätungen der Staatsbahn sind beim Stationsvorstand, Verpätungen der Fernlinie telephonisch im Stationsbureau festzustellen und diesen Verpätungen ist weitmöglichst Rücksicht zu tragen.

Nicht vermittelte Anschlüsse sind nach Dienstbeendigung schriftlich zu melden.

Der Schaffner hat so rechtzeitig die Ausgabe der Fahrscheine zu beginnen, daß dieselbe vor Beginn der Fahrt beendet ist, damit der Schaffner zur Unterstützung des Führers an der Bremse des Hinterperrons des Motorwagens

bezw. auf dem Vorderperron des Anhängewagens bereit steht, um erforderlichenfalls die Bremse, soweit nötig, anzuziehen.

2. Bedienung der Bahnhofswagen.

Auf der ganzen Gefällstrecke in der Bahnhofstraße ist in beiden Richtungen stets mit größter Vorsicht unter aufmerksamer Bedienung der Handbremse und des Sandstreuers zu fahren.

Dem Führer des Motowagens ist bei der Talfahrt bei schlüpfrigen Schienen gestattet, die elektrische Bremse bis auf Kontakt 3 zu stellen und in dieser Stellung zu belassen bis zum Kaiserhof. Wenn die Geschwindigkeit des Wagens zu groß wird, hat er die Handbremse anzuziehen, Sand zu streuen und bei zu großer Geschwindigkeit, wenn ein Durchgehen oder Rutschen des Wagens zu befürchten ist oder eintritt, ist die elektrische Bremse langsam ein- bezw. weiterzuschalten. Gewarnt wird vor zu festem Anziehen der Handbremse, da hierdurch die Räder festgehalten werden und der Wagen leicht ins Rutschen gerät.

Wird bei angezogener Handbremse ein Rutschen des Wagens wahrgenommen, so ist sofort die Handbremse etwas zu lösen und sofort Sand zu streuen.

Bereits morgens bei der ersten Fahrt zum Bahnhof ist sowohl seitens des Führers als auch seitens des Schaffners ausreichend Sand zu streuen, namentlich auf den stärksten Gefällstrecken.

Gerät der Wagen bei der Fahrt zum Bahnhof rückwärts ins Laufen oder Rutschen, so ist, falls mit der Hand- und Luftdruckbremse der Wagen nicht sofort zum Halten zu bringen ist, der kleine Hebel schnell auf rückwärts zu stellen und die elektrische Bremse einzuschalten.

Belehrung über die Oberleitung sowie über das Verhalten bei Drahtbrücken.

1. Erklärung der Oberleitung.

Maſte oder an den Häuſern befeſtigte Roſetten tragen ſtäblerne Spanndrähte von 5—6 mm Stärke; dieſe halten den Arbeitsdraht, der gewöhnlich aus 8 mm ſtarkem Kupferdraht beſteht. Um das „Abweichen“ der Elektrizität vom Arbeitsdraht durch den Spanndraht zur Erde zu verhindern, ſind ſämtliche Aufhängepunkte zweifach iſoliert.

Die Iſolatoren enthalten Stoffe, welche die Elektrizität nicht leiten. Nichtleitende Stoffe ſind z. B. Glas, Porzellan, Glimmer, Gummi, Schiefer, Marmor, Holz, Wolle, Seide, Hanf, alle Tuchſtoffe und Papier, ſoweit dieſe Stoffe aber Waſſer aufſaugen können, (Tuch, Holz, Papier) iſolieren ſie nur in trockenem Zuſtande.

Hingegen wird die Elektrizität geleitet von allen Metallen und Flüſſigkeiten, außer Oelen.

Wir unterſcheiden folgende Iſolatoren:

1. Wirbeliſolatoren zur Befeſtigung des Spanndrahtes an Maſten und Roſetten,
2. Halteiſolatoren zur Aufhängung des Arbeitsdrahtes,
3. Grubeniſolatoren bei Unterführung von Brücken oder Toreinfahrten,
4. Kugeliſolatoren an Auslegern und Stellen, wo Bäume mit den Spanndrähten in Berührung kommen können.

Bei Ueberführung von Fernſprechleitungen iſt der Arbeitsdraht auf der oberen Seite mit Holzleiſten verſehen, die eine metalliſche Berührung geriffener Fernſprechdrähte mit dem Arbeitsdraht verhindern ſollen.

Da, wo in der Gleisanlage Weichen oder Kreuzungen vorhanden sind, befinden sich bei einfachem Arbeitsdraht auch in der Oberleitung Weichen oder Kreuzungen.

An den Masten sind verschiedene Zeichen angebracht und zwar:

1. Rot und weiße Ringe bedeuten einen Streckenunterbrecher. An dieser Stelle ist der Fahrdrabt unterbrochen und erhält Strom durch die Kabel, welche durch den am Mast befindlichen Schaltkasten gehen.

2. Schwarz und weiße Ringe bedeuten einen Speisepunkt. An dieser Stelle ist ein Speisekabel an den Arbeitsdraht angeschlossen.

Um in die Oberleitung schlagende Blitze abzufangen, sind Blitzableiter eingebaut.

Weder Schaffner noch Führer dürfen an den Ausschaltern schalten mit folgender Ausnahme:

Beim Reißen eines Arbeitsdrahtes wird, wenn der gerissene Arbeitsdraht nicht sofort ohne Gefahr zusammengebunden werden kann, der nächste Streckenunterbrecher in der Richtung des auf der Erde liegenden Drahtes sofort geöffnet. Liegen beide Drähte auf der Erde, so sind in diesem Falle beide Streckenunterbrecher rechts und links von der Bruchstelle zu öffnen.

2. Verhalten bei Drahtbrüchen.

Bei Brüchen oder andern das Herunterfallen des Leitungsdrahtes veranlassenden Vorkommnissen sind folgende Vorsichtsmaßregeln zu beachten.

1. Alle unberufenen Personen sind von der Stelle zu entfernen, wo der Draht liegt oder herunterhängt.
2. Wenn der heruntergefallene Draht so lang ist, daß er mit der Straße resp. mit den Schienen Verbindung hat, so tritt sofort Kurzschluß ein, infolgedessen löst der selbsttätige Ausschalter in der Centrale aus. Da dieser Fall auch bei plötzlicher starker Ueberlastung eintritt, so prüft die Centrale mittelst Lampen zu

nächst, ob direkter Kurzschluß vorhanden ist. Sind die Zeichen hierfür nicht vorhanden, so schaltet die Centrale den für geringere Stromstärke eingestellten Ausschalter wieder ein. Fällt hierauf der Ausschalter wieder heraus, so schaltet die Centrale nicht wieder ein, bis entweder die eingeschalteten Lampen anzeigen, daß der Kurzschluß behoben ist oder bis von der Strecke Meldung kommt.

Um nun gefahrlos am Arbeitsdraht arbeiten zu können, schaltet man möglichst schnell den nächsten Streckenunterbrecher in der Längsrichtung des heraushängenden Drahtes durch Öffnen aus und beobachtet, daß der Draht mit den Schienen in Berührung bleibt.

Ist der Ausschalter geöffnet, so kann man ohne weiteres den Draht anfassen. Um die entstandene Verkehrsstörung zu beseitigen, wird jetzt der herunterhängende Draht an einem trockenen Strick angebunden und vom Dache eines benachbarten Motowagens oder von einer Leiter aus in die Höhe gezogen und so fest wie möglich gespannt, sei es an den Spanndraht oder an das andere Ende des abgebrochenen Drahtes. Sollte dies nicht möglich sein, so wird der Strick an nahestehende Bäume, Masten etc. festgebunden.

Man achte genau darauf, daß der Leitungsdraht selbst mit keinerlei fremden Gegenständen in Berührung kommt, sodaß er von dem vorläufigen Befestigungspunkt jedenfalls 1 Meter Entfernung hat oder isoliert aufgehängt ist.

Ist der Leitungsdraht so befestigt, so muß sofort der vorher geöffnete Streckenausshalter wieder geschlossen werden, jedoch möglichst durch einen Aufsicht führenden Beamten.

Um nun den unterbrochenen Verkehr möglichst bald wieder aufzunehmen, ist auf dem andern, nicht gerissenen Draht die Fahrt wieder aufzunehmen. Eventl. ist es gestattet, soweit andere Umstände dies nicht verbieten, mit mächtigem Schwung die gefährdete Stelle zu passieren.

(Eventl. wird es erforderlich sein, den Wagen durch Strom von den Kabeln über die Unfallstelle oder unter Zuhilfenahme von Brechstangen unter der Bruchstelle durchzuschieben.

Sofort nach Eintreten eines solchen Drahtbruches ist von der nächsten Telephonstelle das Stationsbureau zu verständigen.

Sollte der gerissene Draht nicht so lang sein, daß er die Schiene berührt und infolgedessen kein Kurzschluß entstehen können, so muß man sofort auf Hochbringen des Drahtes bedacht sein, da sonst Schäden an Fußgängern, fahrendem Publikum, rollendem Material u. eintreten können.

Ist keine Person vorhanden, welche bei dem provisorisch aufgehängten Draht bis zum Eintreffen des Turmwagens und der Oberleitungskolonne als Wache zurückbleibt, so ist seitens des betreffenden Fahrpersonals, das den gerissenen Draht provisorisch aufgehängt hat, in der nächsten Nähe der Drahtbruchstelle am Tage die zu diesem Zwecke mitgegebene rote Signalfahne anzubringen, zur Zeit der Dunkelheit, die zu diesem Zwecke mitgegebene kleine rote Signallaterne, nachdem dieselbe angezündet worden ist.

Durch die Mannschaften des Turmwagens wird Signalfahne, bezw. Signallaterne dem betreffenden Fahrpersonal wieder zurückgegeben.



Polizeiverordnung

betreffend den Betrieb und Verkehr der Elektrischen Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier.

Auf Grund der §§ 137, 139 des Gesetzes über die allgemeine Landes-Verwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195) und der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 (G. S. S. 265) wird im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Halle a. S. und unter Zustimmung des Bezirks-Ausschusses zu Merseburg für die Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier nachfolgende Polizei-Verordnung erlassen:

§ 1.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und bei der Beförderung von Personen und Sachen getroffen werden, und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnbeamten Folge zu leisten.

§ 2.

Das Betreten der vorgenannten Bahnstrecke, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, sowie das Betreten der zur Bahn gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubniskarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaft,

den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebietes berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren gestattet. Die bezeichneten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

§ 3.

Das Publikum darf die Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen betreten und zwar nur so lange, als dieselben nicht abgesperrt sind, oder sich kein Zug nähert.

§ 4.

Innerhalb der Ortschaften darf auch das etwa vorhandene Hochbordplanum ausnahmsweise bei starkem Verkehr als Fußweg benutzt werden.

§ 5.

Beim Er tönen des Glockenzeichens hat das Publikum sich überall von der Bahn zu entfernen. Reiter, Fuhrwerke und Viehtransporte müssen den entgegenkommenden Bahnwagen vollständig und so zeitig ausweichen, daß die Fahrt nicht gefährdet oder aufgehalten wird. Ebenso hat das in derselben Richtung mit dem Bahnwagen fahrende Fuhrwerk auf das Glockenzeichen des Wagenführers das Bahngleis sofort zu verlassen.

§ 6.

Das Hinüberschaffen von Pflügen und Eggen, sowie von Baumstämmen und anderen schweren Gegenständen über den besondern Bahnkörper darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder unterlegten Schleifen erfolgen.

§ 7.

In allen Fällen der § 3, 5 und 6 ist jeder unnötige Verzug zu vermeiden.

§ 8.

Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, soweit dieselben nicht zugleich als Weg dienen, durch Vieh bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

§ 9.

Es ist untersagt, die Schranken oder sonstige Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

§ 10.

Durch das Auf- und Abladen von Gütern sowie durch das Niederlegen von Baumaterialien, Kohlen und sonstigen Gegenständen darf der Betrieb der Straßenbahn nicht gehindert werden.

Es ist verboten, Fuhrwerke oder Vieh auf oder unmittelbar neben den Gleisen stehen zu lassen. Aufsichtslos dastehendes Fuhrwerk oder Vieh, sowie sonstige Gegenstände, die die freie Fahrt versperren, ist das Bahnpersonal soweit zu entfernen befugt, daß die freie Durchfahrt für die Kleinbahn nicht behindert wird.

§ 11.

Jede Beschädigung der Bahn oder der dazu gehörigen Anlagen mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, das Besteigen der Leitungsmasten, das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum oder das Anbringen sonstiger Fahrthindernisse ist verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmung von Signalen, die Verstellungen von Ausweichvorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen.

§ 12.

Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu, sowie das eigenmächtige Deffnen der Türen verboten.

§ 13.

Es ist untersagt, Gegenstände, durch welche Personen oder Sachen beschädigt werden können, während der Fahrt aus dem Wagen zu werfen.

§ 14.

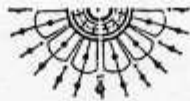
Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden, soweit nicht in anderen gesetzlichen Vorschriften höhere Strafen dafür angedroht sind, mit Geldstrafen von 3 bis 60 Mark bestraft.

§ 15.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung im Amtsblatte in Kraft.

Merseburg, den 16. Juni 1900.

Der Königliche Regierungs-Präsident.
J. W.: Vogge.



Auszug aus dem Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich
vom 15. Mai 1871.

§ 315.

Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§ 316.

Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre, und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

Gleiche Strafen trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§ 317.

Wer vorsätzlich und rechtswidrig den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage dadurch verhindert oder gefährdet, daß er Teile oder Zubehörungen derselben beschädigt oder Veränderungen daran vornimmt, wird mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

§ 318.

Wer jahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Betrieb einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage verhindert oder gefährdet, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu neunhundert Mark bestraft.

Gleiche Strafen trifft die zur Beaufsichtigung und Bedienung der Telegraphenanlagen und ihrer Zubehörungen angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten den Betrieb verhindern oder stören.

§ 319.

Wird einer der in den §§ 316 und 318 erwähnten Angestellten wegen einer der in den §§ 315 bis 318 bezeichneten Handlungen verurteilt, so kann derselbe zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienste oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste erklärt werden.



Eigene Telephonstellen.

1. Helftaer Endweiche.
2. Helftaer Feldweiche am Mast No. 69.
3. Eisleben, Landwehr.
4. " Bahnhof am Mast No. 4.
5. " Plani am Mast No. 42.
6. " Breiterweg Mast No. 150.
7. Wimmelburg vor Domäne.
8. Greisfeld, Feldweiche.
9. Hergisdorf, obere Weiche.
10. Hergisdorf, untere Weiche.
11. Ahlsdorf, Weiche.
12. Ziegelrode, am Nischengleis Mast No. 485.
13. Helbra, Weiche.
14. Bad Anna, Warthalle.
15. Benndorf, Weiche Mast No. 602.
16. Klostermansfeld, Weiche.
17. Stadt Mansfeld, Hasenwinkel Mast No. 762.
18. " " Friedhofsweiche.
19. Leimbach, Gasthof zur Sonne, Mast No. 890.
20. " Hohenleite Weiche.
21. Großörner, Weiche.
22. Gottesbelohnung, Weiche.
23. Molmeck, Haltestelle Mast No. 1101.
24. Hettstedt, am Postamt



Inhalt.

Erster Abschnitt.		
Dienstverhältnisse und Dienstpflichten der Schaffner und Motorwagenführer.		
A. Allgemeine Vorschriften.		
§ 1.	Vorbedingungen für Zulassung zum Fahrdienst	Seite 3
§ 2.	Vorgesetzte des Fahrpersonals	3
§ 3.	Betriebsvorschriften	4
§ 4.	Verhalten im Dienst	4
§ 5.	Dienstkleidung und Ausrüstung	5
§ 6.	Strafen	5
B. Ausübung des Fahrdienstes.		
Obliegenheiten des Fahrpersonals vor Eintritt der Fahrt.		
§ 7.	Allgemeine Obliegenheiten	6
§ 8.	Obliegenheiten des Schaffners	6
§ 9.	Obliegenheiten des Motorwagenführers	7
Obliegenheiten des Fahrpersonals während der Fahrt.		
§ 10.	Signale	7
	Obliegenheiten des Schaffners	"
§ 11.	Besteigen und Verlassen des Wagens seitens der Fahrgäste	7
§ 12.	Verausgabung der Fahrtscheine	9
§ 13.	Beleuchtung des Wagens	10
§ 14.	Aufenthalt auf den Endstationen	10
§ 15.	Gefundene Gegenstände	10

§ 16. Fahrberichte und Meldungen	Seite 11
§ 17. Verfahren, wenn der Gegenzug auf einer Weiche ausbleibt	12
§ 18. Obliegenheiten des Wagenführers während der Fahrt	14
§ 19. Achtungssignale	15
§ 20. Beobachtung der Strecke	15
§ 21. Regelung der Fahrtgeschwindigkeit	15
§ 22. Anhalten, Befahren der Kurven	17
§ 23. Kreuzungen	17
§ 24. Rangierbewegungen	18
§ 25. Besteigen des Bordperrons durch Fahrgäste	18
§ 25. Meldungen über besondere Vorkommnisse	18

Zweiter Abschnitt.

Belehrung über die Wageneinrichtungen sowie Vorschriften über Handhabung und Instandhaltung des Motorwagens.

§ 26. Wageneinrichtungen	Seite 20
§ 26. Prüfung des Wagens und Verantwortung für guten Zustand desselben	23
§ 28. Instandhaltung des Wagens	23
§ 29. Ermittlung von Schäden	23
§ 30. Handgriffe des Motorwagenführers	24
§ 31. Versagen beim Anfahren	28
§ 32. Durchbrennen der Sicherung	28
§ 33. Versagen der Bremse	28
§ 34. Versagen der Beleuchtung	29
§ 35. Auspringen der Kontaktrolle	29
§ 36. Ausbleiben des Stromes	29
§ 37. Verhalten und Vorkommnisse bei Gewitter	29
§ 38. Aufgleisen eines entgleisten Wagens	29

Anhang.

1. Signalordnung	31
2. Verhalten bei Unfällen	32

3. Vorschrift für Bahnhofstraße Eisleben . . .	Seite 37.
4. Belehrung über die Oberleitung	" 39
5. Regierungs-Polizei-Berordnung	" 43
6. Auszug aus dem Strafgesetzbuch	" 47
7. Eigene Telephonstellen	" 49

