

Vorschriften

über die

Dienst- und Ruhezeiten der Bediensteten der
preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.

— Abgekürzt: Dienstdauervorschriften —
(D. D. V.)

Gültig vom 1. Mai 1913.

Ausgabe 1913.

Gedruckt bei H. S. Hermann in Berlin
im Juni 1913.

Vorschriften

über die

Dienst- und Ruhezeiten der Bediensteten der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.

— Abgekürzt: **Dienstauervorschriften** —

(D. D. V.)

Gültig vom 1. Mai 1913.

Ausgabe 1913.

Gedruckt bei **H. E. Hermann** in Berlin
im Juni 1913.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite		Seite
A. Bestimmungen für die Eisenbahnbetriebsbeamten.		33. Verwendung desselben Ablösers in verschiedenen Gruppen	10
I. Dienstplan.		34. Ablöser aus den Bureau's	10
1. Planmäßiger Dienst der Dienstvorsteher	5	35. Kirchgangsfreiheit	11
2. Feststellung der Dienstpläne	5	36. Kirchgang bei Dienstverschiebungen	11
3. Nachbarliche Regelung	5	37. Unterricht	11
4. Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse und der Wünsche des Personals	5	X. Bahnbewachungspersonal.	
5. Verhütung tatsächlicher Überbürdung	6	38. Anrechnung des Weges zum Dienst	11
6. Dienstverkürzung und Pause	6	39. Früh- und Spätdienst der Schrankenwärtern	11
7. Vorhaltung von Ablösern	6	XI. Stationspersonal.	
8. Betriebsunregelmäßigkeiten	6	40. Stellwerksdienst und Weichenunterhaltung	11
9. Sicherstellung des Dienstplanes	6	XII. Zugpersonal.	
II. Betriebsbeamte	6	41. Dienstregelung auf Gemeinschaftsstationen	12
III. Aushilfe im Betriebsdienste.		42. Ausdehnung des Dienstes der Gruppen	12
10. Berechnung der Teilablösung	7	43. Bewertung des Schnellzugdienstes	12
IV. Planmäßige Dienstschicht.		44. Rangierdienstschichten des Lokomotivpersonals	12
11. Dienstpauzen	7	45. Vorbereitungs- und Abschlußdienst	12
V. Ruhezeit.		46. Dienst auf der Lokomotive	12
12. Ruhezeiten des Zugpersonals	7	47. Anrechnung der Lokotivbewegungen vor und nach dem Zugdienste	13
13. Ruhe in der Heimat	8	48. Untersuchung und Instandsetzung der Lokomotive	13
14. Ruhe außerhalb der Heimat	8	49/51. Auswaschen des Kessels	13
15. Gleichmäßige Verteilung von Dienst und Ruhe; übermäßige Ruhezeiten	8	52. Anrechnung des Kesselauswaschens	13
16. Auswärtige Nebenarbeit	8	B. Bestimmungen für das übrige Personal.	
17. Erholungseinrichtungen	8	53. Dienstpläne des übrigen Personals	13
VI. Ruhetag.		54. Sinngemäße Anwendung des Abschnitts A — Nachtdienst	13
18. Dienstfreier Tag zwischen dienstfreien Nächten	8	55. Ruhetage	13
19. Ruhetage bei eintägiger Folge von Nachtdienstschichten	8	56. Nachtdienst und Ruhetage der Nachtwächter	13
20. Sonntagsruhe im Güterverkehr	8	57. Dienstschicht	13
21. Ruhetage des Zugpersonals zu Festzeiten	9	58/60. Bureau- und Rangleipersonal	14
VII. Nachtdienst.		61/64. Abfertigungspersonal	14
22. Schrankenwärterinnen vom Nachtdienst ausgeschlossen	9	65/67. Weibliche Bedienstete	14
VIII. Dienstmaß	9	68/75 Arbeiter:	
IX. Planmäßige dienstliche Beanspruchung.		70/71 Rangierarbeiter	15
23. Einfache Dienstverhältnisse	9	72. Bahnunterhaltungsarbeiter	15
24. Regel des Dienstwechsels	10	73. Arbeiter der Betriebswerkstätten	15
25. Verhältnis von Tag- und Nachtdienst	10	74. Arbeiter der Haupt- und Nebenwerkstätten	15
26. Ruhe beim ungleichmäßigen Dienst des Zugpersonals	10	75. Arbeitschluß an Kaisers Geburtstag	16
27. Zeitpunkt des Dienstwechsels	10	C. Muster zu den Dienstplänen.	
28. Mindestruhe bei Selbstablösung	10	76/82. Erläuterungen	17
29. Früh- und Spätdienste für Nachtdienst	10	Anlage 1. Muster für die Dienstpläne an den Dienstwechseltagen	18
30. Regel der Tagesablösung	10	„ 2. Dienstplan für Zugbegleitpersonal	21
31. Gleichartige Ablösung	10	„ 3. „ „ Lokomotivpersonal	25
32. Verlegung des Dienstwechsels	10		

A. Bestimmungen für die Eisenbahnbetriebsbeamten*).

I. Der Dienst der Betriebsbeamten ist unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen im voraus durch eine Diensterteilung (D i e n s t p l a n) zu regeln.

Dienstplan.

1. Der Dienst der Dienstvorsteher ist durch Dienstplan nur insoweit zu regeln, als sie in den laufenden Dienst eingereiht und nicht nur dazu berufen sind, eine allgemeine, nicht an bestimmte Zeiten gebundene Dienstaufsicht auszuüben.

Planmäßiger Dienst der Dienstvorsteher.

2. Die Dienstpläne des Zugpersonals werden von den Eisenbahndirektionen, die übrigen Dienstpläne von den Amtsvorständen festgestellt, gegebenenfalls im Benehmen mit andern Amtsvorständen, in deren Geschäftsbereiche das Personal zugleich beschäftigt ist.

Feststellung der Dienstpläne.

3. Bezirks- und Zuständigkeitsgrenzen dürfen ein Hindernis für eine zweckmäßige Einteilung des Dienstes und für die wirtschaftliche Verwendung des Personals nicht bilden. Die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Nachbardirektionen sind zu beachten, und danach ist die Inanspruchnahme des Personals, soweit die Dienstleistungen ineinander greifen oder zweckmäßig im Zusammenhange bestimmt werden, gemeinschaftlich zu regeln.

Nachbarliche Regelung.

4. Die Dienstpläne sind den jeweiligen tatsächlichen und örtlichen Verhältnissen und den Wünschen des Personals möglichst anzupassen. Wegen des Verfahrens wird auf den Erlaß vom 3. Juli 1912, E. N.-Bl. S. 61, verwiesen**).

Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse und der Wünsche des Personals.

*) Die mit römischen Ziffern bezeichneten, fettgedruckten Bestimmungen beruhen auf Vereinbarung der deutschen Staatsbahnverwaltungen.

**) Der Erlaß sagt im maßgebenden Teile folgendes:

Indem ich auf die Dienstauervorschriften verweise, bemerke ich ergänzend, daß der Einteilung des Dienstes einer neuen Dienststelle eingehende örtliche Erhebungen voraus zugehen haben. Eine Zeitlang nach Einführung der Diensterteilung muß besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, ob die angenommenen Verhältnisse zutreffen und die Dienstpläne sich nach jeder Richtung bewähren.

Ferner setze ich voraus, daß allgemein die Entwürfe der Diensterteilungen für das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel den Dienstvorstehern mit dem Auftrage zugefertigt werden, sie nach Anhörung des Personals zu prüfen, die vorgebrachten Wünsche vorzutragen und zweckmäßig erscheinende Änderungen vorzuschlagen. Es ist Pflicht der Dienstvorsteher, sich dieser Aufgabe persönlich zu unterziehen und vermöge ihrer Erfahrungen und örtlichen Kenntnisse dazu beizutragen, daß die Diensterteilungen nicht bloß den Grenzen der Dienstauervorschriften entsprechen, sondern dabei auch der zweckmäßigsten Lebensführung des Personals in jeder möglichen Weise Rechnung tragen. Die Amtsvorstände haben die Dienstvorsteher in dieser Tätigkeit zu überwachen und zu belehren. Sie haben sich zu diesem Zwecke schon vor dem Fahrplanwechsel über die Ausführbarkeit und Zweckmäßigkeit des beabsichtigten Dienstplanes ein Urteil zu verschaffen und nachdrücklich darauf zu halten, daß über die Wünsche und Änderungsvorschläge, soweit sie zuständig sind, unverzüglich entschieden, im anderen Falle rechtzeitig vor dem Inkrafttreten des Planes an die Eisenbahndirektionen berichtet wird. Die Eisenbahndirektionen haben dafür zu sorgen, daß die Herausgabe der Diensterteilungen sich nicht verzögert. Es wird dies möglich sein, wenn im Bureau alle Vorbereitungen vorföhrlich getroffen werden, und wenn die leitenden Dezernenten sich über die beabsichtigten wichtigeren Änderungen schon vor der Aufstellung der Entwürfe die nötige Kenntnis der Wirkungen auf das Personal verschaffen. Zur Förderung der Sache kann es weiter beitragen, wenn die Amtsvorstände schon vor der Aufstellung der Entwürfe der neuen Diensterteilungen dem Personal Gelegenheit geben, seine Wünsche zu äußern und Verbesserungen anzuregen. Aber Vorschläge solcher Art wäre der Eisenbahndirektion so rechtzeitig zu berichten, daß sie, soweit sie berechtigt erscheinen, schon bei dem Entwurf der Diensterteilungen berücksichtigt werden könnten und alsdann die Ausstellungen gegen diese sich vermindern würden. Ich will es den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, solche Vorerhebungen anzuordnen. Sollte gleichwohl in einem Einzelfalle die Erörterung über vorgeschlagene, wichtige Änderungen des Ent-

Verhütung
tatsächlicher
Überbürdung.

Dienst-
verkürzung und
Pausen.

Vorhaltung
von Abblöjern.

Betriebs-
unregelmäßig-
keiten.

Sicherstellung
des
Dienstplanes.

Betriebsbeamte.

5. Die Dienstvorsteher und die Amtsvorstände sollen sich häufig von dem Zustande des Personals gegen das Ende der Dienstsicht oder nach beendetem Dienste überzeugen, um festzustellen, ob etwa eine Überbürdung der Bediensteten zu befürchten ist.
6. Stellt sich das Bedürfnis zu einer Dienst erleichterung heraus, so ist es nicht in jedem Falle erforderlich, die Dienstsichten zu verkürzen. Vielsach wird sich eine anderweite Verteilung der Dienstverrichtungen oder die Einschlebung oder Verlängerung von Pausen als zweckmäßiger erweisen.
7. Neben der sachgemäßen Ausgestaltung und Fortentwicklung der Dienstpläne muß es die Sorge der Dienstvorgesetzten sein, daß die Dienstpläne auch in Ausnahmefällen möglichst unter Beachtung der für die dienstliche Inanspruchnahme des Personals getroffenen Bestimmungen ausgeführt werden können. Auch außer den in den Dienstplänen vorgesehenen Abblöjern muß also für periodisches und plötzliches Anschwellen des Verkehrs, für Betriebsstörungen und Betriebserschwernisse, die eine erhöhte Inanspruchnahme des Personals bedingen, für zeitweilige Verminderung des ordentlichen Personals infolge von Urlaubs- und Erkrankungsfällen eine ausreichende Zahl von Stellvertretern bereitgehalten werden, die im Betriebsdienst voll verwendbar sind.
8. Die Betriebsbeamten müssen den ihnen aufgetragenen Dienst versehen, auch wenn bei Betriebsunregelmäßigkeiten die planmäßige Dienstsicht überschritten wird. Wird in solchen Fällen die planmäßige Dienstzeit des Zugpersonals oder bei außerplanmäßiger Fahrt die planmäßige Zeit des Bereitschaftsdienstes überschritten, so hat das Personal dies dem Dienstvorsteher oder Aufsichtsbeamten zu melden. Dieser hat die nötigen Anordnungen so zu treffen, daß, soweit irgend möglich, die zulässige Höchstdauer der Dienstsicht und beim Lokomotivpersonal auch die Höchstdauer der Fahrzeit auf der Lokomotive innegehalten und die Mindestdauer der folgenden Ruhezeit nicht verkürzt wird. Das Personal hat seinen Anordnungen in jedem Falle Folge zu leisten.
9. Abgesehen von den unter Ziffer 8 genannten Fällen ist es den Dienstvorgesetzten nicht gestattet, Abweichungen von den Dienstplänen anzuordnen oder zu dulden.

II. Betriebsbeamte im Sinne dieser Vorschriften sind alle Personen, die in den nachstehend bei Ziffer X bis XII aufgeführten Dienstzweigen mit der selbständigen Wahrnehmung des Dienstes betraut sind, auch wenn sie außerhalb des Beamtenverhältnisses stehen.

wurfs beim Inkrafttreten der Diensterteilung noch nicht abgeschlossen sein, so ist es unerlässlich, daß die Entscheidung auf Grund der angestellten Beobachtungen spätestens im ersten Monat des neuen Fahrplans getroffen wird.

Endlich ist die dauernde Beobachtung der festgesetzten Diensterteilungen aller Dienstklassen deshalb geboten, weil der Eisenbahnverkehr erheblichen Schwankungen unterliegt und auch andere Ursachen den Dienst des Personals derart beeinflussen können, daß sich Änderungen des Dienstmaßes als wünschenswert oder auch geboten erweisen. Wenn auch vertraut werden darf, daß in dieser Beziehung die Dienstvorsteher im unmittelbaren Verkehr mit dem Personal das Bedürfnis nach Änderungen des Dienstmaßes rechtzeitig erkennen und mit ihren Anträgen an die vorgesetzte Stelle herantreten werden, so ist es doch Pflicht der Amtsvorstände und der Direktionsdezenten, ihre Anwesenheit auf den Dienststellen und Bahnstrecken und ihre Fahrten in den Zügen und auf den Lokomotiven dazu zu benutzen, sich über den Umfang des Dienstes und über die Wünsche des Personals fortdauernd unterrichtet zu halten. Jedenfalls darf diese Prüfung und Feststellung auch bei den wiederkehrenden Vereisungen und Revisionen nicht unterbleiben, die den Amtsvorständen und Direktionsdezenten obliegen. Bei solchen Gelegenheiten werden insbesondere auch die Anregungen und Wünsche zu erörtern sein, die etwa von Beamtenvereinen und Verbänden oder ihren Vertrauensmännern vorgetragen werden. Überhaupt empfiehlt es sich, über die Durchführbarkeit und die Wirkung der Diensterteilungen häufiger Beamte zu hören, die erfahren und zuverlässig sind und dabei das Vertrauen des beteiligten Personals besitzen.

Ich behalte mir vor, die Beachtung der Vorschriften durch meine Kommissare nachprüfen zu lassen, und vertraue, daß die Herren Präsidenten, der Bedeutung der Angelegenheit entsprechend, wie bisher, der Durchführung der getroffenen Anordnungen ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden.

III. Werden zur Aushilfe im Betriebsdienste Personen aus anderen Zweigen des Eisenbahnwesens herangezogen, so ist bei der Bemessung der Dienstschichten die in der gewöhnlichen Beschäftigung verbrachte Zeit angemessen zu berücksichtigen. Aushilfe im Betriebsdienste.

10. Bei der Überweisung eines Bediensteten in eine andere Dienstgruppe derselben Dienststelle ist jedesmal festzustellen, wie lange er an demselben Tage bereits beschäftigt war, und wie weit er danach in der andern Dienstgruppe noch beschäftigt werden darf. Bei Überweisung in einen andern Dienstzweig hat die Anrechnung der an dem Tage bereits geleisteten Dienstzeit in der Weise zu geschehen, daß als volle Tagesleistung für die gewöhnliche Beschäftigung ein Zeitraum von längstens 10 Stunden (ausschließlich der Mittagsruhe) angenommen wird. Hiernach ist im Verhältnis zu der für die neue Beschäftigung vorgeschriebenen Dienstdauer zu berechnen, wie lange der Bedienstete noch zur Aushilfe herangezogen werden darf. Berechnung der Teillablösung.

Wenn z. B. ein Bahnunterhaltungsarbeiter 7 Stunden (ausschließlich der Mittagspause) in der Rote beschäftigt gewesen ist, und dann zum Dienst auf einem Bahnwärterposten, für den eine zwölfstündige Dienstzeit festgesetzt ist, herangezogen werden soll, so ist ihm die Rottenarbeit mit $\frac{7 \cdot 12}{10} = 8\frac{2}{5}$ Stunden anzurechnen, so daß er höchstens noch mit $3\frac{3}{5}$ Stunden im Bahnwärterdienste beschäftigt werden darf.

IV. Die planmäßige Dienstschicht umfaßt den gesamten Zeitraum, der zwischen zwei Ruhezeiten (Ziffer V und VI) liegt. In die Dienstschicht sind sonach außer den Zeiten des Dienstes und der Dienstbereitschaft auch sämtliche Pausen einzurechnen, die nicht nach Ziffer V als Ruhezeiten gelten, auch wenn sich der Beamte in diesen Pausen von der Beschäftigungsstelle entfernen darf. Planmäßige Dienstschicht.

11. Die im Dienstplan vorgesehenen Pausen sind von jeder dienstlichen Beanspruchung frei zu halten und so einzurichten, daß sie zeitlich und örtlich — innerhalb der Bahnhofslage — für die Bediensteten eine wirkliche Erholungszeit darstellen. Bei Dienstschichten von mittlerer und größerer Dauer sind Pausen möglichst so einzulegen, daß die Hauptmahlzeit zu angemessener Stunde eingenommen werden kann. Dienstpausen

In den Dienstplänen, wie in etwaigen Bahnhofsdienstankweisungen und Arbeitsplänen für den Rangierdienst ist gegebenenfalls ausdrücklich darauf hinzuweisen, ob und inwieweit diese Pausen je nach den Anforderungen des Dienstes der Verlegung und Einschränkung unterliegen.

V. (1) Ruhezeit ist jeder von Dienst und Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitt, der in ununterbrochener Folge beträgt: Ruhezeit.

beim Bahnbewachungs- und Stationspersonal mindestens 8 Stunden,
beim Zugpersonal mindestens 10 Stunden, wenn die Ruhe in der Heimat, mindestens 6 Stunden, wenn die Ruhe außerhalb der Heimat verbracht wird.

(2) Beim Zugpersonal kann auch eine Pause von mindestens 8 Stunden in der Heimat als Ruhezeit gerechnet werden, wenn sie zwischen Dienstschichten liegt, denen eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden vorangeht oder folgt.

(3) In besonderen Ausnahmefällen kann beim Zugbegleitpersonal, wenn dadurch eine für die Beamten günstigere Dienstenteilung erreicht wird, schon eine dreistündige Dienstpauze in einem Tagesdienst als eine zwei Dienstschichten trennende Ruhezeit gerechnet werden, sofern diese beiden Dienstschichten zusammen nicht mehr als 14 Stunden betragen und eine zehnstündige nächtliche Ruhezeit in der Heimat vorangeht und eine eben solche wieder folgt.

12. Die Ruhezeiten des Zugpersonals sollen nach Möglichkeit in die Heimat gelegt werden. Die Dienstpausen und Ruhezeiten auf den Unterwegstationen sind daher möglichst Ruhezeiten des Zugpersonals.

einzuschränken, damit die Dauer der Dienstsichten und der Abwesenheit von der Heimat abgekürzt und die Ruhe in der Heimat vermehrt werden kann.

Ruhe in der Heimat.

13. Die Vorschrift V (2) ist nur bei einfachen Betriebsverhältnissen anwendbar, wenn nach dem pflichtgemäßen Ermessen der Eisenbahndirektion eine Überanstrengung des Personals ausgeschlossen ist.

Ruhe außerhalb der Heimat.

14. Folgen mehrere Ruhezeiten außerhalb der Heimat aufeinander, so darf nur eine bis auf 6 Stunden eingeschränkt werden; die weiteren sind wie Ruhezeiten in der Heimat zu bemessen.

Gleichmäßige Verteilung von Dienst und Ruhe. Übermäßige Ruhezeiten.

15. Bei Aufstellung der Dienstpläne darf den Wünschen der Bediensteten, Dienstsichten behufs Erlangung ausgedehnter Ruhezeiten zu verlängern, nur stattgegeben werden, soweit vom Standpunkte der Betriebssicherheit keinerlei Bedenken vorliegen. Auch ist es nicht gestattet, die Dienstsichten lediglich zur Erzielung übermäßig langer Ruhezeiten (über 36 Stunden) zusammenzudrängen.

Auswärtige Nebenarbeit.

16. Wo die auswärtigen Dienstpauzen und Ruhezeiten des Zugpersonals mit Rücksicht auf den Fahrplan und andere Umstände länger sind, als es die Anstrengungen des Dienstes erfordern, bleibt es dem Ermessen der Eisenbahndirektionen überlassen, das Personal während der überschüssigen Zeit nach Maßgabe seiner dienstlichen Stellung und Fähigkeiten zu besonderen Dienstleistungen heranzuziehen, namentlich dann, wenn es zur Entlastung des übrigen Personals wünschenswert erscheint; beispielsweise zur Ablösung im Rangierdienst zwecks Gewährung von Mittags- usw. Pausen an das ständige Personal, zur Übernahme des Lokomotivabschlußdienstes bei bestimmten Zügen und dergleichen. Derartige Dienstleistungen sind in den Dienstplan aufzunehmen und bei der Berechnung der Dienstdauer zu berücksichtigen.

Erholungseinrichtungen.

17. Auf den Unterwegsstationen sind alle Einrichtungen (zweckmäßige Aufenthalts- und Übernachtungsräume, Möglichkeit zur Beschaffung guter und billiger Speisen und Getränke, sowie zur Zubereitung und zum Aufwärmen mitgebrachter Nahrungsmittel) zu treffen, die es dem Personal ermöglichen, die auswärtigen Dienstpauzen und Ruhezeiten ohne besonderen Zeitverlust zur Erfrischung und zum Ausruhen zu verwenden. Alle dazu berufenen Organe, in erster Linie also die Dienstvorsteher, haben in angemessener Weise darüber zu wachen, daß das Personal die Erholungs- und Ruhezeiten auf den Unterwegsstationen zweckentsprechend benützt.

Ruhetag.

VI. (1) Als Ruhetag gilt eine Ruhezeit von mindestens 32 zusammenhängenden Stunden.

(2) Monatlich sind mindestens zwei Ruhetage zu gewähren. Dem Stations- und Zugpersonal, das in regelmäßigem Wechsel Nachtdienst (Ziffer VII) leistet, sind monatlich mindestens drei Ruhetage zu gewähren, von denen einer durch zwei gekürzte Ruhetage von mindestens je 24 zusammenhängenden Stunden ersetzt werden kann.

(3) Die nach diesen Vorschriften zu gewährenden Ruhetage sollen in möglichst gleichmäßigen Abständen aufeinander folgen und, soweit möglich, zu einem Drittel auf Sonn- und Feiertage gelegt werden.

(4) Die Mindestzahl der Ruhetage muß auch bei Betriebsunregelmäßigkeiten — durch Nachgewährung etwa ausgefallener Ruhetage — gewahrt werden.

18. Es ist Bedacht darauf zu nehmen, daß möglichst ein Ruhetag im Monat ein dienstfreier Tag zwischen dienstfreien Nächten ist.

19. Bei jeder einwöchigen Aufeinanderfolge von Nachtdienstsichten ist vorher ein gekürzter Ruhetag von 24 Stunden und nachher ein Ruhetag von 32 Stunden zu gewähren.

20. Hängt die Gewährung der Ruhetage von der Einhaltung der Sonntagsruhe im Güterverkehr ab, so ist in den Dienstplänen zugleich zu bestimmen, in welcher Weise dem Personal bei Durchbrechung der Sonntagsruhe Ersatz für die ausfallenden Ruhesonntage und Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes zu geben ist. Die

Dienstfreier Tag zwischen dienstfreien Nächten.

Ruhetage bei einwöchiger Folge von Nachtdienstsichten.

Sonntagsruhe im Güterverkehr.

Dienstvorsteher haben mit besonderer Sorgfalt darüber zu wachen, daß das Personal jedenfalls die vorgeschriebene Mindestzahl der Ruhetage erhält.

21. Dem Zugpersonal ist zu Weihnachten, Ostern und Pfingsten, soweit nicht ohnehin in das Fest oder in dessen unmittelbare Nähe ein planmäßiger Ruhetag fällt, ein gekürzter Ruhetag von 24 Stunden zu gewähren. Ist dies trotz der Indienststellung von Ablösern im Feste nicht angängig, so soll die Gewährung des Ruhetages in der Regel in der Woche vor dem Feste (einschließlich des Sonntags) oder bis zum nächstfolgenden Sonntage einschließlich erfolgen; ausnahmsweise kann der Ruhetag auch in die nächstfolgende Woche, insbesondere vor Pfingsten auf den Himmelfahrtstag, gelegt werden.

Ruhetage des
Zugpersonals
zu Festzeiten.

Es entspricht aber der Absicht dieser Vorschrift und wird auch mit den Wünschen des Personals, die hinsichtlich der Wahl des Tages nach Möglichkeit zu berücksichtigen sind, im Einklang stehen, daß die Dienstbefreiungen, wenn nicht schon während der Feiertage, so doch in nicht zu großem Abstand von diesen eintreten.

- VII. Dienstsichten, die mit mehr als einer Stunde in die Zeit von 12 bis 4 Uhr nachts fallen (Nacht dienstsichten), dürfen nicht mehr als siebenmal hintereinander angelegt werden.

Nachtdienst.

22. Schrankenwärterinnen dürfen im Nachtdienste nicht beschäftigt werden.

Schranken-
wärterinnen
vom Nachtdienst
ausgeschlossen.

- VIII. Das Dienstmaß wird beim Bahnbewachungspersonal für den einzelnen Tag, beim übrigen Personal nach monatlichen Stundensummen bestimmt. Dabei gilt als Monat ein Zeitraum von 30 Tagen.

Dienstmaß.

- IX. (1) Die bei den einzelnen Beamtengruppen angegebenen Grenzen stellen das Höchstmäß der planmäßigen dienstlichen Beanspruchung dar.

Planmäßige
dienstliche
Beanspruchung.

(2) Innerhalb dieser Grenzen sind die Dienstsichten den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen und um so kürzer zu bemessen, je anstrengender eine Beschäftigung ist und je weniger sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen wird.

(3) Auch die zeitliche Lage des Dienstes, insbesondere das Maß und die Art des zu leistenden Nachtdienstes, ist bei der Bemessung der Dienstsichten zu berücksichtigen.

(4) Einfache Verhältnisse im Sinne der nachstehenden Bestimmungen liegen dann vor, wenn der Dienst nur geringe Anforderungen an die Arbeitskraft oder die Verantwortlichkeit des Personals stellt, insbesondere wenn längere Pausen oder reichliche Zeiten bloßer Dienstbereitschaft in die Dienstsicht fallen.

23. Die Frage, ob einfache Verhältnisse vorliegen, ist nicht danach zu entscheiden, ob der Dienst auf einer Strecke oder bei einer Dienststelle im allgemeinen als einfach angesehen werden kann, sondern sie ist aus den Verhältnissen des einzelnen Dienstes, der geregelt werden soll, zu beurteilen.

Einfache Dienst-
verhältnisse.

Für die Beurteilung, inwiefern einfache oder schwierige Verhältnisse vorliegen, bedarf es der Feststellung an Ort und Stelle, ob und inwieweit der Dienst häufigere und längere Ruhepausen gestattet, ob er ständig oder doch mit einer gewissen Regelmäßigkeit in dieselben Tagesstunden fällt oder häufiger Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst, Früh- und Spätdienst usw. stattfindet, ob eine regelmäßige Mittagspause gewährt werden kann, ob viel Nachtdienst zu leisten ist, ob die wahrzunehmenden Dienstverrichtungen mehr mechanischer Art sind, oder ob sie an die Umsicht und Entscheidungsfähigkeit des Beamten besondere Anforderungen stellen, ob mit dem Dienst erhöhte Verantwortlichkeit oder Gefahr verbunden ist, ob der Dienst ununterbrochen anstrengend oder zeitweise schwächer ist, ob er überwiegend im Freien oder in geschlossenen Räumen stattfindet, ob er besondere körperliche Kraftanstrengung erfordert, ob weite oder schwer gangbare Wege zu und von der Dienststelle zurückzulegen sind usw.

Regel des
Dienstwechsels.

Verhältnis von
Tag- und
Nachtdienst.

Ruhe beim
ungleichmäßigen
Dienste des
Zugpersonals.

Zeitpunkt des
Dienstwechsels.

Mindestruhe bei
Selbstablösung.

Früh- und
Spätdienste für
Nachtdienst.
Regel der
Tagesablösung.

Gleichartige
Ablösung.

Verlegung des
Dienstwechsels.

Verwendung
desselben Ab-
lösers in ver-
schiedenen
Dienstgruppen.

Ablöser aus
den Büreaus.

24. Das Tag- und Nachtdienst verrichtende Personal soll den Dienst in der Regel wöchent-
lich wechseln. Einen häufigeren Dienstwechsel können die Direktionen und Ämter
anordnen, wenn es den Wünschen des Personals entspricht.
25. Auf eine längere Reihe von Nachtdienstschichten soll tunlichst eine gleich lange Reihe
von Tagesdienstschichten folgen, wie sich dies überall da ohne weiteres ergibt, wo
der Dienst von einander ablösenden Bediensteten wahrgenommen wird. Wenn
ein gleichmäßiger Wechsel im Tag- und Nachtdienst nicht durchgeführt werden kann,
wie z. B. bei einem großen Teile des Zugpersonals, sowie im Bahnwärterdienste
auf solchen Strecken, auf denen der Schrankendienst bei Tage von Frauen versehen
wird, soll der Nacht- den Tagesdienst nicht zu sehr überwiegen.
26. Da der Dienst des Zugpersonals eine gleichmäßige Verteilung auf Tag und Nacht
meist nicht zuläßt, so ist jedenfalls dafür zu sorgen, daß diesem Personal in angemessenen
und möglichst gleichmäßigen Zeitabständen ausgiebige Ruhe gewährt wird. Ins-
besondere sind größere Ruhezeiten nach mehrmaligem Nachtdienste vorzusehen.
27. Der wöchentliche Dienstwechsel hat in der Regel in der Zeit vom Sonnabend bis zum
Montag stattzufinden, damit das Personal möglichst oft in den Genuß der Sonntags-
ruhe und der damit verbundenen Erleichterung des Kirchenbesuches gelangt.
28. Bei der Selbstablösung darf die Mindestruhe von 8 Stunden nur dann ange setzt
werden, wenn die vorhergehende und die folgende Dienstschicht zusammen weniger
als 16 Stunden betragen. Sonst muß die zwischen den Dienstschichten liegende
Ruhezeit unter entsprechender Verschiebung der Schichten mäßig verlängert werden.
Eine derartige Ruhezeit ist möglichst in die Nacht zu verlegen, so daß die anstoßenden
Schichten nicht eigentliche Nachtdienstschichten sind.
29. Soweit es angeht, sind eigentliche Nachtdienstschichten zu vermeiden und durch Früh-
und Spätdienste zu ersetzen.
30. Ablöser sind möglichst n u r t a g s ü b e r zur Stellvertretung heranzuziehen, damit
sie am Tage vor und nach diesem Dienste ihrer eigentlichen Beschäftigung ohne Ge-
währung besonderer, aus dem Rahmen der üblichen Arbeits- und Ruhezeiten fallen-
der Pausen nachgehen können. Auch ist es möglichst zu vermeiden, die Ablöser nur
wenige Stunden zur Stellvertretung bei anderen Dienststellen heranzuziehen, wenn
mit dem Übergang von der einen zur anderen Dienststelle ein unverhältnismäßig
großer Zeitverlust verbunden ist, zumal ein häufiger Dienstwechsel vornehmlich im
Betriebsdienst geeignet ist, die sichere und pünktliche Ausführung des Dienstes zu
beeinträchtigen.
31. Zum Ablöserdienste sind regelmäßig die gleichen Personen heranzuziehen, soweit
ihnen nicht durch die Ablösung an Sonntagen die Gelegenheit zum Kirchenbesuche
entgegen der Bestimmung Ziffer 35 beeinträchtigt wird.
32. Wo die Zahl der Ablöser derart beschränkt ist, daß derselbe Bedienstete in mehreren
Dienstgruppen die Stellvertretung an den Dienstwechseltagen übernehmen muß,
steht der Verlegung des Dienstwechsels in den einzelnen Dienstgruppen auf einen
andern als den in Ziffer 27 genannten Zeitraum nichts entgegen.
33. Die Verwendung desselben Ablösers in verschiedenen Dienstgruppen ist auch zweck-
mäßig, wenn anders die für den Ablöserdienst bestimmten Kräfte nicht voll ausgenutzt
werden könnten. In solchen Fällen können die gleichen Dienstgruppen eines Bahn-
hofes oder auch mehrerer benachbarter Bahnhöfe mit gleichartigen Dienstverhält-
nissen im Laufe der Woche nach und nach durch dieselben Stellvertreter vom Dienst
abgelöst werden.
34. Die in den Direktions- und Amtsbüreaus beschäftigten Beamten des Außendienstes
sind zur Vertretung im Bahnhof- und Abfertigungsdienst, namentlich an den Sonn-
und hohen Feiertagen, heranzuziehen, wenn die vorgeschriebene Dienstbefreiung des
ständigen Personals an diesen Tagen anders nicht erreicht werden kann, oder wenn
es zur Verstärkung der Dienststellen notwendig ist.

35. Dem Personal ist, soweit es auch an den Sonn- und Feiertagen zum Dienste herangezogen zu werden pflegt, an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste zu geben. Sofern hierzu die auf die Sonntage fallenden Ruhetage oder Ruhezeiten nicht ausreichen, ist die zum Besuche des Gottesdienstes erforderliche dienstfreie Zeit durch Ablösung vom Dienste zu gewähren, ohne daß es der Nachscheidung eines besonderen Urlaubs zu diesem Zwecke bedarf, und auch ohne daß eine Beeinträchtigung der Ruhezeiten eintritt. Dies gilt namentlich für das Zugpersonal, da die Dienstverschiebung in den Dienstgruppen eine vorherige Bestimmung der Kirchgangsfreiheit mit der Sicherheit des jedesmal dritten Sonntags nicht immer ermöglicht.

Kirchgangsfreiheit.

Eine Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes gilt als planmäßig gegeben, wenn das Personal zwischen dem Ende der letzten Dienstsicht oder Dienstleistung und dem Beginn des Gottesdienstes, sowie bis zum Beginn der nächsten Dienstsicht oder Dienstleistung so viel dienstfreie Zeit hat, daß es die Kirche in Ruhe besuchen kann. Dabei darf auch die Ruhezeit oder Dienstpause, die etwa mit Rücksicht auf den folgenden Dienst angeordnet ist, durch den Kirchenbesuch nicht in unzulässiger Weise beschränkt werden. Welche Ruhezeiten oder Dienstpausen im einzelnen anzuordnen seien, ist nach der Dauer und Schwere der vorangegangenen und folgenden Dienstleistungen, sowie nach der Verantwortlichkeit des Dienstes zu beurteilen.

36. Ist es mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Dienstes ausnahmsweise nicht möglich, die dem Personal durch den Dienstplan gegebenen Gelegenheiten zum Besuche des Gottesdienstes unverkürzt zu gewähren, so hat der Dienstvorsteher dafür zu sorgen, daß das Personal am nächsten Sonn- oder Feiertag Ersatz für die ihm entgangene Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes erhält.

Kirchgang bei Dienstverschiebungen.

37. Der vorgeschriebene regelmäßige Unterricht des Personals gilt als Dienst, der bei Berechnung des monatlichen Dienstmaßes zu berücksichtigen ist.

Unterricht.

X. Bahnbewachungspersonal.

(1) Die Dauer der täglichen Dienstsicht darf 14 Stunden nicht überschreiten. Bei einfachen Verhältnissen kann sie bis zu 15 Stunden ausgedehnt werden.

Bahn-
Bewachungs-
personal.

(2) Wenn die Beamten nur in größerer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, so ist die auf die Wege zum und vom Dienst entfallende Zeit angemessen zu berücksichtigen.

38. Die Bestimmung zu X (2) gilt im wesentlichen für Gegenden, in denen die freie Strecke zwischen den Stationen auf weite Entfernungen durch unbewohntes Gelände verläuft, z. B. Gebirge, geschlossene Forsten.

Anrechnung des
Weges zum
Dienste.

39. Schrankenwärterinnen dürfen im Früh- und Spätdienst nur beschäftigt werden, wenn nach Lage der örtlichen Verhältnisse eine Gefährdung der guten Sitte, der Gesundheit oder des Familienlebens nicht zu besorgen ist.

Früh- und
Spätdienst der
Schranken-
wärterinnen.

XI. Stationspersonal. (Die Vorsteher und Aufseher sowie die sonstigen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der Stationen, die Telegraphenbeamten des Betriebsdienstes, die Blockwärter, Rangiermeister, Rangierführer, Wagenmeister und Weichensteller.)

Stations-
personal.

(1) Wenn der Dienst eine ununterbrochene, angestrengte Tätigkeit erfordert, darf die durchschnittliche monatliche Dauer der Dienstsichten nicht mehr als 240 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstsicht nicht mehr als 10 Stunden betragen.

(2) Im übrigen kann die durchschnittliche monatliche Dauer der Dienstsichten bis zu 360 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstsicht bis zu 14 Stunden betragen.

(3) Bei einfachen Verhältnissen kann über diese Grenzen hinausgegangen werden; die Dauer einer einzelnen Dienstsicht darf jedoch 15 Stunden nicht übersteigen.

40. Bei der Anordnung des Dienstes der Stellwerksweichensteller ist zu prüfen, ob ihnen auch die örtliche Überwachung und Unterhaltung der Weichen und Signale ihres Bezirkes übertragen werden kann, derart daß das Personal nach der Beendigung

Stellwerksdienst
und Weichen-
unterhaltung.

des Dienstes im Weichenstellwerk oder vor dessen Beginn zur Weichenunterhaltung usw. herangezogen wird; dies wird insbesondere da angängig sein, wo der Dienst im Weichenstellwerk bei dreifacher Besetzung des Postens nur 8 Stunden beträgt, obwohl an sich eine längere Dienstdauer wohl zulässig wäre.

Zugpersonal.

XII. Zugpersonal.

(1) Die durchschnittliche monatliche Dauer der Dienstsichten darf betragen: beim Zugbegleitpersonal nicht mehr als 300, bei einfachen Verhältnissen nicht mehr als 330 Stunden, beim Lokomotivpersonal nicht mehr als 270, bei einfachen Verhältnissen nicht mehr als 300 Stunden.

(2) Die einzelne Dienstsicht darf 14 Stunden nicht überschreiten. Bei einfachen Verhältnissen kann sie bis zu 15 Stunden ausgedehnt werden. Bei Schlafwagenschaffnern ist eine Überschreitung dieser Grenze zulässig.

(3) Beim Lokomotivpersonal, sowohl im Zug- wie im Rangierdienste, soll die planmäßige Fahrzeit in einer Dienstsicht einschließlich derjenigen Aufenthalte auf den Stationen, während deren die Lokomotive nicht verlassen werden darf, keinesfalls mehr als 10 Stunden betragen.

(4) Auf eine längere Dienstsicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen, die soweit wie möglich in die Nachtzeit zu legen ist.

(5) Die Zeit, während deren das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Übernahme und Übergabe der Geschäfte usw. in oder außerhalb der Heimat dienstlich in Anspruch genommen wird, ist in die Dienstsicht einzurechnen, ebenso die Zeit, während deren das Personal zur Übernahme der Geschäfte mit einem Zuge befördert wird.

(6) Wird das Personal nach Beendigung der Dienstgeschäfte mit der Eisenbahn nach der Heimat zurückbefördert, so ist die auf diese Fahrt entfallende Zeit bei der Berechnung des Monatsdurchschnitts zu berücksichtigen; sie bleibt jedoch außer Ansatz bei der Ermittlung, ob die höchstzulässige Dauer einer einzelnen Dienstsicht überschritten ist; als Ruhezeit darf sie nicht gerechnet werden.

41. Auf Gemeinschaftsstationen sind die Dienstpläne tunlichst so zu gestalten, daß das Personal vornehmlich auf den Strecken nur einer Eisenbahndirektion Dienst verrichtet, auf den angrenzenden Linien aber streckenkundig bleibt.
42. Der Dienst einer Dienstgruppe soll nur in Ausnahmefällen mehr als 13 Tage umfassen.
43. Schnellzugsdienst braucht beim Zugbegleitpersonal nicht ohne weiteres als ein Dienst angesehen zu werden, der einfache Verhältnisse übersteigt.
44. Wo der Rangierdienst des Lokomotivpersonals eine ununterbrochene, angestrenzte Tätigkeit erfordert, wie der des in achtsündiger Schicht arbeitenden Rangierpersonals, sind die Dienstsichten zeitlich nach jenem Dienste einzurichten.
45. Die Dauer des Vorbereitungs- und Abschlußdienstes des Zugpersonals, die je nach den örtlichen Verhältnissen der einzelnen Stationen (Auskömmllichkeit der Gleisanlagen, Lage des Lokomotivschuppens, der Aufenthalts- und Übernachtungsräume usw.) sowie nach Art und Umfang der vor oder nach der Fahrt zu erledigenden Arbeiten hier mehr, dort weniger Zeit erfordert, ist nicht einheitlich für den ganzen Direktions- oder Amtsbezirk, sondern unter Berücksichtigung dieser Umstände für jeden einzelnen Fall besonders festzusetzen, auch in den Dienstplänen genau zu bezeichnen. Bei Änderungen des Fahrplans oder der baulichen und der Gleisanlagen ist die planmäßige Dauer des Vorbereitungs- und Abschlußdienstes den veränderten Verhältnissen anzupassen.
46. Die Zeit, während deren das Lokomotivpersonal auf den Unterwegstationen die Lokomotive nicht verlassen kann, gilt als planmäßige Fahrzeit auf der Lokomotive;

Dienstregelung
auf Gemein-
schaftsstationen.

Ausdehnung
des Dienstes
der Gruppen.

Bewertung des
Schnellzugs-
dienstes.

Rangierdienst-
sichten des
Lokomotiv-
personals.

Vorbereitungs-
und
Abschlußdienst.

Dienst auf der
Lokomotive.

auszunehmen ist jedoch die Zeit, während deren das Personal nicht unbedingt auf der Lokomotive bleiben muß, sondern sie — wenn auch nur abwechselnd — verlassen kann, sofern es sich um nennenswerte Zeitabschnitte handelt.

47. Zur planmäßigen Fahrzeit auf der Lokomotive gehört auch die Zeit, die das Lokomotivpersonal braucht, um die Lokomotive vom Schuppen usw. vor den zu befördernden Zug oder an den sonstigen Ort der Dienstleistung und nach beendetem Dienst auf ihren Standort zurückzubringen; es ist aber nur die Zeit in Anrechnung zu bringen, die unter gewöhnlichen Verhältnissen zur Zurücklegung der Fahrten erforderlich ist. Anrechnung der Lokomotivbewegungen vor und nach dem Zugdienste.
- Der sonstige Aufenthalt im Lokomotivschuppen, unterwegs und vor dem Zuge gehört lediglich zum Vorbereitungs- und Abschlußdienst.
48. Die in den Vorbereitungs- und Abschlußdienst fallende Untersuchung und Instandsetzung der Lokomotiven ist in der Regel vom Lokomotivpersonal auszuführen. Untersuchung und Instandsetzung der Lokomotive.
49. Das Auswaschen des Kessels ist dem Schuppenpersonal überall da zu übertragen, wo das Lokomotivpersonal in vollem Umfange durch den Fahrdienst in Anspruch genommen, wenn also die dadurch für das Lokomotivpersonal erübrigte Zeit derart nutzbar gemacht werden kann, daß der Vermehrung des Schuppenpersonals vermehrte Fahrdienstleistungen gegenüberstehen, die eine Verminderung des Personalbestandes zulassen oder eine Personalvermehrung entbehrlich machen. Auswaschen des Kessels.
50. Auf kleineren Bahnhöfen, wo geeignetes Schuppenaufsichts- und Arbeiterpersonal nicht vorhanden ist, muß das Kesselauswaschen jedoch von dem Lokomotivpersonal selbst besorgt werden, wenn die Arbeit nicht auf geeigneten Nachbarstationen unter Beobachtung des vorstehenden Grundsatzes ausgeführt werden kann.
51. Daß das Lokomotivpersonal derselben Dienststelle oder desselben Bahnhofes teils zum Auswaschdienst herangezogen wird, teils von ihm befreit ist, wird bei sorgfältiger Einteilung des Dienstes vermieden werden können. Eine unterschiedliche Behandlung einzelner Dienstgruppen desselben Bahnhofes ist aber zulässig, wenn anders eine zweckmäßige Einteilung des Dienstes nicht möglich ist.
52. Wird das Lokomotivpersonal zum Auswaschen von Lokomotivkesseln herangezogen, so ist ihm das Auswaschen je nach der Gattung der auszuwaschenden Lokomotiven angemessen als Dienst anzurechnen. Anrechnung des Kesselauswaschens.

B. Bestimmungen für das übrige Personal.

53. Durch Dienstplan ist auch der Dienst der übrigen Bediensteten zu regeln, sofern sich die Dienstdauer nicht wie beim Bureau- und Kanzleipersonal und beim Materialverwaltungs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättenpersonal ohne weiteres nach allgemeinen Anordnungen oder nach der Natur des Dienstes bestimmt. Dienstpläne des übrigen Personals.
54. Die im Abschnitt A für die Betriebsbeamten gegebenen Vorschriften finden sinn- gemäße Anwendung. Insbesondere gilt auch hier die Vorschrift VII. Sinn- gemäße Anwendung des Abschnitts A. Nachtdienst.
55. Monatlich sind zwei Ruhetage zu gewähren. Unter besonderen Umständen ist hier eine mäßige Einschränkung der unter VI (1) bestimmten Stundenzahl zulässig. Ruhetage.
56. Die Bestimmung unter VII über die Höchstzahl der aufeinander folgenden Nachtdienstschichten findet auf die Nachtwächter nach der Natur ihrer Dienstleistungen keine Anwendung. Dagegen ist für die Gewährung der bestimmungsmäßigen Ruhetage auch bei den Nachtwächtern Sorge zu tragen. Nachtdienst und Ruhetage der Nachtwächter.
57. Die Dauer einer Dienstschicht bemißt sich nach dem Grade der an die einzelnen Bediensteten gestellten Anforderungen und nach der Länge und Zahl der in der Schicht liegenden Pausen. Sie darf nicht mehr als 15 Stunden betragen. Dienstschicht.

Bureau- und
Kanzleipersonal.

Bureau- und Kanzleipersonal.

58. Beginn und Schluß der Bureaustunden des Eisenbahn-Zentralamts und der Eisenbahndirektionen bestimmt der Präsident; für die Amtsbureaus wird diese Bestimmung durch die Eisenbahndirektionen getroffen.
59. Es ist im allgemeinen nicht zweckmäßig, für die Bureaus durchgehende Dienstzeit festzusetzen. Dabei muß indes auf die Örtlichkeit, insbesondere auf die nähere oder entferntere Lage der Stadtteile, in denen die Beamten zu wohnen genötigt sind, gebührende Rücksicht genommen werden. Bei den Ämtern ist insbesondere zur Erleichterung des Verkehrs der Handels- und Gewerbetreibenden, der Unternehmer und Lieferanten und zum Zwecke einer möglichst raschen Erledigung der den Betrieb und Verkehr unmittelbar berührenden Geschäftssachen der Dienst im großen und ganzen an die Arbeitsstunden der Geschäftswelt anzulehnen.
60. Bei den Eisenbahndirektionen, bei denen durchgehender Bureaudienst besteht, müssen in den Betriebs- und Verkehrsbureaus, nötigenfalls auch in den anderen Bureaus (Kanzlei, Registratur usw.) nachmittags so viele Beamten im Dienste sein, daß besonders eilige Geschäftssachen, namentlich bei vorkommenden Betriebsstörungen und anderen Schwierigkeiten, in den Nachmittagsstunden erledigt werden können.

Abfertigungs-
personal.

Abfertigungspersonal.

61. Für die tägliche Dienstdauer des Abfertigungspersonals ist im allgemeinen die Norm durch die den Verkehrstreibenden gestellten Dienststunden gegeben.
62. Bei größeren Güterabfertigungen empfiehlt es sich nicht, einheitliche Dienststunden für das Gesamtpersonal vorzuschreiben. Vielmehr werden zweckmäßig für Beginn und Beendigung des Dienstes verschiedene Zeiten nach Gruppen festzusetzen sein, je nachdem die Arbeitsmenge nach der Erfahrung des Verkehrs zeitweise zu steigen oder zu sinken pflegt. Namentlich wird bei den Versandarbeiten im allgemeinen zwar ein späterer Dienstschiuß notwendig, zugleich aber auch die Möglichkeit gegeben sein, dem Personal durch die Bildung einer größeren Zahl von Schichten und durch eine dem dienstlichen Bedürfnis angepasste, verschieden starke Besetzung dieser Schichten Dienst erleichterungen zu gewähren.

Derartige Erleichterungen sind möglichst allen an demselben Orte beschäftigten Bediensteten (nötigenfalls durch den Wechsel des Personals unter den verschiedenen Dienststellen), in erster Linie aber den mit schwierigen Arbeiten und ohne Unterbrechung beschäftigten, sowie den im Nachtdienst tätigen Bediensteten zuzuwenden.

63. Der Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst kann auch in der Weise vorgenommen werden, daß täglich ein Teil des Personals aus dem Tagdienst in den Nachtdienst übertritt. Wenn dabei zur Vermeidung einer Einbuße an Arbeitszeit das in den Nachtdienst übergehende Personal Frühdienst und das aus dem Nachtdienst kommende Personal Spätdienst verrichten muß, also Selbstablösung eintritt, so gelten die Bestimmungen Ziffer 28.
64. Soweit es zweckmäßig ist, sind für die verkehrsschwächeren und die verkehrsstärkeren Zeiten besondere Dienstpläne aufzustellen.

Weibliche
Bedienstete.

Weibliche Bedienstete.

65. Im Fahrkartenausgabe-, Güterabfertigungs- und Telegraphendienst dürfen die weiblichen Arbeitskräfte auch im Nachtdienst beschäftigt werden, sofern er durch angemessene Dienstpauzen unterbrochen wird. Im übrigen dürfen unter den weiblichen Bediensteten nur die Dienstfrauen der D-Züge im Nachtdienst beschäftigt werden.
66. Die Beschäftigung weiblicher Bediensteten im Früh- und Spätdienste vor 6 Uhr morgens und nach 10 Uhr abends ist möglichst einzuschränken und nur da zuzulassen, wo sie sonst von der Beschäftigung ganz ausgeschlossen werden müßten oder nur in beschränkter Zahl zugelassen werden könnten. Sind die weiblichen Bediensteten bei solchem Spät- und Frühdienste darauf angewiesen, zwischen dem Spät- und Frühdienste im Dienst zu übernachten, ist der Dienst dem Nachtdienste gleich zu achten.

67. Jedenfalls sind zweckmäßige Vorkehrungen zu treffen, um Unzuträglichkeiten zu verhüten, die mit der Heranziehung weiblicher Personen zum Nachtdienst sowie zum Früh- und Spätdienst verbunden sein können; so sind, soweit ein Bedürfnis vorliegt, in Räumen der Eisenbahnverwaltung Wasch-, Koch- und Schlafeinrichtungen herzustellen, die es den weiblichen Bediensteten gestatten, während der Pausen im Nachtdienst sowie zwischen Spät- und Frühdienst sich Erfrischungen zu bereiten und in abgeschlossenen Räumen ungestört der Ruhe zu pflegen.

Für solche weibliche Bediensteten, die nicht in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes oder als Angehörige von Eisenbahnbeamten oder Arbeitern im Bahnhof selbst wohnen, ist der Sicherheit wegen nötigenfalls die Begleitung durch Eisenbahnbedienstete beim Antritt oder beim Verlassen des Dienstes in später Abendstunde oder in früher Morgenstunde anzuordnen.

Arbeiter.

Arbeiter.

68. Als Grundbestimmung gilt der § 8 der Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige, nämlich:

„Der Anfang und das Ende der regelmäßigen Beschäftigung, sowie der dazwischen fallenden Ruhepausen, wird in Berücksichtigung der Art der zu leistenden Arbeit festgesetzt und den Arbeitern in geeigneter Weise — in den Werkstätten und Gasanstalten durch die Arbeitsordnung, die an der dazu bestimmten Stelle auszuhängen ist — bekannt gemacht. Bei außerordentlichem Bedürfnisse ist indessen jeder Arbeiter verpflichtet, auch über die ein für allemal bestimmte Arbeitszeit hinaus, sowie auch zur ungewöhnlichen Zeit zu arbeiten.“

69. Im allgemeinen regelt sich die Arbeitsdauer nach den besonderen Bestimmungen, die für den Dienstzweig gelten, in dem die Arbeiter tätig sind.

70. Den im Nachtdienste beschäftigten Rangierarbeitern sind im Falle der Ziffer 19 die dort angeordneten Ruhetage zu gewähren. Das Gleiche gilt für die sonstigen Betriebsarbeiter, wenn der Nachtdienst an ihre Tätigkeit und Aufmerksamkeit besondere Anforderungen stellt und zugleich erheblich schwerer ist als der der andern Arbeiter derselben Klasse.

Rangierarbeiter.

71. Ist der Dienst der Rangierarbeiter weniger anstrengend als der des Rangierleiters, können insbesondere den Arbeitern — z. B. bei stundenweise schwächerem Dienst — Pausen gewährt werden, ohne daß der Dienst des leitenden Beamten eine Unterbrechung erfährt, so ist hierauf bei der Bemessung der Dienstdauer Rücksicht zu nehmen.

72. In der Bahnunterhaltung ist ständig zu überwachen, inwieweit es zweckentsprechend und ohne Beeinträchtigung des eisenbahnseitigen Interesses angängig ist, die Arbeitszeit der Bahnunterhaltungsarbeiter zu gewissen Jahreszeiten derjenigen der ländlichen Arbeiter der benachbarten Gegend anzupassen.

Bahnunterhaltungsarbeiter.

Um eine möglichst gleichmäßige Inanspruchnahme der Bahnunterhaltungsarbeiter während des ganzen Jahres zu erreichen, sind bestimmte Arbeiten (Nebenarbeiten der Bahnunterhaltung, Magazinarbeit usw.) zweckmäßig in die Wintermonate zu verschieben.

73. Die Arbeiter der Betriebswerkstätten gelten im Sinne dieser Vorschriften als Betriebsarbeiter.

Arbeiter der Betriebswerkstätten.

74. Für die Arbeiter der Haupt- und Nebenwerkstätten gelten folgende Sonderbestimmungen:

Arbeiter der Haupt- und Nebenwerkstätten.

(1) Die tägliche reine Arbeitszeit beträgt ohne Anrechnung von Pausen neun Stunden. Sie ist in eine Vormittags- und Nachmittagschicht derart zu teilen, daß die wirkliche Dauer der Arbeitszeit vormittags in der Regel 5 Stunden und nachmittags 4 Stunden beträgt. Es bleibt den Eisenbahndirektionen überlassen, nach Maßgabe besonderer örtlicher Verhältnisse von dieser Einteilung abzuweichen.

(2) Zwei Stunden nach Beginn der Vormittagschicht ist eine Frühstückspause von 15 bis 20 Minuten einzuschalten.

(3) Zwischen der Vormittags- und Nachmittagschicht soll eine Pause von nicht unter 1½ Stunden liegen.

(4) Ebenso wenig wie die Frühstück- und Mittagspausen dürfen die etwa gewährten Vesperpausen und die sogenannten Waschpausen am Schlusse der Arbeitsschichten als Arbeitszeit gerechnet werden.

(5) Der Beginn der Vormittags- und das Ende der Nachmittagschicht sind unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, gegebenenfalls für die Sommer- und Winterzeit verschieden festzusetzen.

(6) Ob an den nicht als gesetzliche Feiertage anerkannten katholischen Feiertagen gearbeitet wird oder nicht, richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Den katholischen Arbeitern darf aber an solchen katholischen Feiertagen, an denen der Werkstättenbetrieb aufrecht erhalten wird, keine Beschränkung in der Ausübung ihrer religiösen Pflichten auferlegt werden; auf Wunsch ist ihnen deshalb für einige Stunden oder den ganzen Tag Urlaub — ohne Lohnbezahlung — zu gewähren. Eine Einschränkung des beantragten Urlaubes ist nur dann zulässig, wenn dies nach dem Stand der Arbeiten unbedingt geboten ist, oder wenn Notfälle vorliegen, die auch Sonntagsarbeit erfordern würden. An den Orten, an denen sich mehrere Haupt- oder Nebenwerkstätten befinden, haben die Amtsvorstände bei der Beurlaubung der Arbeiter einheitlich zu verfahren.

(7) Bei Anwendung dieser Grundsätze sind die örtlichen Verhältnisse und die Wünsche der Arbeiterausschüsse zu berücksichtigen.

(8) Den Handwerkslehrlingen unter 16 Jahren ist vor- und nachmittags je eine halbstündige Pause zu gewähren; für die älteren Lehrlinge sind gleichfalls angemessene Pausen vorzusehen.

(9) Die Lehrlinge sind von der Sonntags- und Nachtarbeit, sowie von den Überstunden auszuschließen.

Arbeitschluß an
Kaisers
Geburtstag.

75. Arbeitschluß an Kaisers Geburtstag.

(1) Die Haupt- und Nebenwerkstätten sind der Regel nach nur für den Nachmittag zu schließen. Soweit einige besondere Bestimmungen getroffen sind, bleiben sie bestehen.

(2) In den Betriebswerkstätten ist der Dienst wie in den Hauptwerkstätten zu regeln. Ist die Betriebseinstellung ausnahmsweise nicht für den ganzen Nachmittag möglich, so bestimmt der Amtsvorstand von Fall zu Fall, bis zu welcher Stunde zu arbeiten ist.

(3) Bei allen übrigen Dienststellen ist alljährlich die Hälfte der Hilfsbeamten und Arbeiter am Nachmittage von der Arbeit zu entbinden, so daß jeder Arbeiter alle zwei Jahre einmal diese Vergünstigung genießt.

(4) Ausnahmsweise kann, statt am Nachmittage, am Vormittage gefeiert werden, wenn die Lage der festlichen Veranstaltungen, an denen das Personal teilnehmen will, das bedingt, und wenn die weitaus überwiegende Mehrzahl der Arbeiter der in Frage kommenden Dienststellen die Beurlaubung für den Vormittag ausdrücklich wünscht.

(5) Die vorstehenden Bestimmungen gelten in den Großherzogtümern Baden und Hessen auch für den Geburtstag des Landesherrn. Soweit sie auf die Geburtstage der Landesherrn in einigen anderen Bundesstaaten ausgedehnt worden sind, bleibt es dabei.

C. Muster zu den Dienstplänen nebst Erläuterungen.

76. Die dem einzelnen Bediensteten obliegenden Geschäfte sollen, soweit sie nicht an anderer Stelle, z. B. in den persönlichen Dienstabweisungen, den Bahnhofsdienstabweisungen, den Arbeitsplänen für den Rangierdienst, den Betriebsplänen für Nebenbahnen usw. nach Art und Umfang genau festgelegt sind, aus den Dienstplänen oder den in sie aufzunehmenden „Bemerkungen“ so bestimmt hervorgehen, daß über die Pflichten und die Verantwortlichkeit des Einzelnen Zweifel nicht aufkommen können.
77. Die durchschnittliche Dauer der Dienstschichten eines Monats wird derart ermittelt, daß die Gesamtdauer der Dienstschichten eines Zeitabschnitts, nach dessen Ablauf der Dienstplan sich wiederholt, auf 30 Tage zurückgeführt wird. Bei der Berücksichtigung des an einzelnen Tagen (z. B. infolge der Sonntagsruhe im Güterverkehr, infolge Ablösung des Personals an den Ruhetagen usw.) ausfallenden und hinzutretenden Dienstes ist zur Vereinfachung der Rechnung davon auszugehen, daß jeder Tag viermal im Monat wiederkehrt. Fallen also wöchentlich einmal, z. B. Sonntags, planmäßig zehn Züge mit einer Dienstdauer von zusammen 61 Stunden 24 Minuten aus, so sind von der Monatssumme des Dienstes $61 \text{ Stunden } 24 \text{ Minuten} \times 4 = 245 \text{ Stunden } 36 \text{ Minuten}$ abzuziehen.
78. Beim Zugpersonal ist diese Berechnung in den Dienstplänen niederzulegen, und zwar sowohl für den Fall der vollen wie der durchbrochenen Sonntagsruhe. Die Berechnungen müssen auf ihre rechnerische Genauigkeit, bei der Abrundungen des Ergebnisses auf volle Stunden oder Stundenteile unzulässig sind, besonders nachgeprüft werden.
79. Um die im ungünstigsten Falle verlangte Dienstdauer des Zugpersonals berechnen zu können, ist in den Dienstplänen auch anzugeben, welche Züge bei Durchbrechung der Sonntagsruhe gefahren werden müssen.
80. Tritt nach der Ziffer XII (6) der Fall ein, daß eine Dienstschicht nebst der Heimfahrt ohne Dienst mehr als 15 Stunden dauert, so ist die Heimfahrt im Dienstplan als besondere Dienstschicht — ohne Dienst — darzustellen.
81. Die Muster der Anlage 1 geben einen systematischen Anhalt für die Aufstellung der Dienstpläne. Es bleibt den Eisenbahndirektionen und Amtsvorständen überlassen, je nach den örtlichen Dienstverhältnissen und den Wünschen des Personals andere Muster zu wählen.
Für mehrere Bedienstete derselben Dienststelle, die regelmäßig zu gleichen Zeiten den gleichen Dienst versehen, genügt es, den Dienst einmal im Muster darzustellen.

Zu den Mustern 2 und 3.

82. (1) Für die Dienstpläne des Zugpersonals ist stets die *t a b e l l a r i s c h e* Darstellungsweise anzuwenden.
- (2) Den Dienstplänen für das Lokomotivpersonal darf aber, sofern dies zur besseren Übersicht über die Verwendung der Lokomotiven und die Reihenfolge ihrer Besetzung zweckmäßig erscheint, eine bildliche Darstellung nach Art des Beispiels angefügt werden.

Muster

für den Dienstplan an den Dienstwechselftagen.*

Beispiel A.

(2 Bedienstete mit 12-stündigem Tag- und Nachtdienst im wöchentlichen Wechsel.)

	Sonnabend	Sonntag	Montag	Dienstag	usw.
1. Woche .	(12) $\frac{T.}{6^{00} \quad 6^{00}}$	(24) $\frac{N.}{6^{00} \quad 6^{00}}$	(12) $\frac{N.}{6^{00} \quad 6^{00}}$	(12) $\frac{N.}{6^{00}}$	
2. Woche .	$\frac{N.}{6^{00}}$ (12) $\frac{N.}{6^{00} \quad 6^{00}}$	(32)	$\frac{S.}{2^{00} \quad 6^{00}}$ (12) $\frac{T.}{6^{00} \quad 6^{00}}$ (12)		
Ablöser		$\frac{T.}{6^{00} \quad 6^{00}}$ (12) $\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$			

	Sonnabend	Sonntag	Montag	usw.
3. Woche	(12) $\frac{T.}{6^{00} \quad 6^{00}}$	(24)	$\frac{N.}{6^{00} \quad 6^{00}}$ (12) $\frac{N.}{6^{00}}$	
4. Woche	$\frac{N.}{6^{00}}$ (12) $\frac{S.}{6^{00} \quad 10^{00}}$	(32)	$\frac{6^{00} \quad 6^{00}}$ (12)	
Ablöser . . .		$\frac{T.}{10^{00} \quad (6^{00}) \quad 6^{00}}$		

In 4 Wochen 296 Stunden Dienst, monatlich also $\frac{296}{4} \times \frac{52}{12} = \text{rund } 321 \text{ Stunden Dienst.}$

In 4 Wochen 2 Ruhetage von 32 Stunden und 2 gefürzte von 24 Stunden, monatlich also deren mindestens ebenso viele.

*) In der Darstellung bedeutet T. = Tagesdienst, N. = Nachtdienst, F. = Frühdienst und S. = Spätdienst. Die am Anfang und Ende der die Dienstsichten darstellender wagerechten Striche angegebenen Zahlen bezeichnen Anfangs- und Schlußzeit des Dienstes. Die zwischen den Strichen in Klammern stehenden Zahlen bezeichnen die Dauer der Ruhezeiten nach Stunden.

Beispiel B.

(2 Bedienstete in anstrengendem 12-stündigen Tag- und Nachtdienst mit kürzerem als wöchentlichen Dienstwechsel.)

	Sonn- abend	Sonntag		Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Sonn- abend
	6 ⁰⁰	12 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰	6 ⁰⁰
1. Woche. 1. Beamter				(24)								(24)		
2. Beamter				(24)								(24)		
Ablöser .														
2. Woche. 1. Beamter			(36)					(24)						
2. Beamter								(32)		2 ⁰⁰				
Ablöser .														
3. Woche. 1. Beamter				(24)								(24)		
2. Beamter				(24)								(24)		
Ablöser .														
4. Woche. 1. Beamter								(32)		2 ⁰⁰				
2. Beamter			(36)					(24)						
Ablöser .														

In 4 Wochen 280 Stunden Dienst, monatlich also $\frac{280}{4} \times \frac{52}{12} = \text{rund } 303 \text{ Stunden Dienst.}$

In 4 Wochen erhält jeder Beamte 1 Ruhetag von 36 Stunden zwischen zwei dienstfreien Nächten, ferner 1 Ruhetag von 32 Stunden und 5 gekürzte Ruhetage von 24 Stunden, monatlich also mindestens ebenso viele.

Wo es dem Personal bei besonders ungünstigen örtlichen Verhältnissen nicht möglich sein sollte, den sonntäglichen Gottesdienst während der zwölfstündigen Tagesruhe zu besuchen, muß ihm hierzu durch entsprechende Ablösung vom Tagesdienst in den Grenzen der §. 35 D. D. B. Gelegenheit gegeben werden.

Beispiel C.

(3 Bedienstete mit 8-stündigem, Früh-, Spät- und Nachtdienst im wöchentlichen Wechsel.)

	Sonntagabend	Sonntag	Montag	Dienstag	usw.
1. Woche .	(16) $\frac{F.}{6^{00} \quad 3^{00}}$	(32)	$\frac{N.}{11^{00} \quad 6^{00}}$ (16) $\frac{N.}{10^{00} \quad 6^{00}}$ (16) $\frac{N.}{10^{00}}$		
2. Woche .	$\frac{N.}{6^{00}}$ (15) $\frac{N.}{9^{00} \quad 6^{00}}$	(32)	$\frac{S.}{2^{00} \quad 10^{00}}$	(16) $\frac{S.}{2^{00} \quad 10^{00}}$	
3. Woche .	(17) $\frac{S.}{3^{00} \quad 9^{00}}$	(9) $\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$	(16) $\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$ (16) $\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$ (16)		
Ablöser		$\frac{S.}{2^{00} \quad 11^{00}}$			
4. Woche .	$\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$	(24) $\frac{S.}{2^{00} \quad 10^{00}}$	(24)	$\frac{N.}{10^{00} \quad 6^{00}}$ (16) $\frac{N.}{10^{00}}$	
5. Woche .	$\frac{N.}{6^{00}}$ (16) $\frac{N.}{10^{00} \quad 6^{00}}$	(16) $\frac{N.}{10^{00} \quad 6^{00}}$	(32)	$\frac{S.}{2^{00} \quad 10^{00}}$	
6. Woche .	(16) $\frac{S.}{2^{00} \quad 10^{00}}$	(32)	$\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$ (16) $\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$ (16)		
Ablöser		$\frac{F.}{6^{00} \quad 2^{00}}$	(24) $\frac{S.}{2^{00} \quad 10^{00}}$		

Nur Fortführung des wöchentlichen Dienstwechsels in dieser Reihenfolge in den Turnus der 1. bis 3. Woche einzureihen.

In 6 Wochen 311 Stunden Dienst, monatlich also $\frac{311}{6} \times \frac{52}{12} = \text{rund } 225 \text{ Stunden Dienst.}$

In 6 Wochen 4 Ruhetage von 32 und 2 gekürzte von 24 Stunden, monatlich also $2\frac{8}{9}$ von 32 und $1\frac{1}{9}$ von 24 Stunden.

Wo der Turnus nur 3 Wochen (nämlich die 1./3. Woche) umfaßt, muß das Personal halbjährlich mindestens einmal vom Sonntagsfrühdienst der 3. Woche abgelöst werden, damit es die vorgeschriebene Zahl der Ruhetage erhält.

Dienstplan

für die

Zugbegleitpersonale.

Gültig vom 191.... ab.

.....

....., den 191....

Königliche Eisenbahndirektion.

Vorbemerkungen:

1. Sofern Spalte 8 nichts anders vorschreibt, ist gerechnet
als Vorbereitungsdienst: 30 Min., bei Fahrten ohne Dienst (o. D.) 10 Min.
als Abschlußdienst: 15 Min.
2. Die Zeiten von 6⁰⁰ nachm. bis 5⁵⁹ vorm. sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.
3. Wo die Zeit und Entfernungsangaben mit denen des Fahrplanbuches nicht übereinstimmen sollten,
gelten die des letzteren.
4. usw.

1	2	3				4	5			
Tag	Zug Gattung und Nr.	Art des Dienstes				km	Dauer des			
		Fahrt (bei Zugdienst)					a. im Personenzugdienst auf Hauptbahnen			
		von	Ab- fahrts- zeit	bis	An- kunfts- zeit		Fahrdienst mit Einschluß des Vorbereitungs- und des Ab- schlußdienstes	Dienstpausen auf der eigenen oder fremden Station (als Dienst zu rechnen)		
		Station		Station			Std.	Min.	Std.	Min.
Betriebsamt										
1. Station A.										
1	105	A	7 ¹⁰	C	8 ⁴⁷	64	2	22	1	02
	114	C	10 ³⁴	D	3 ⁰²	176	5	13	2	31
	178	D	6 ¹⁸	B	7 ⁴⁰	31	2	07	.	.
2	105	B	3 ¹⁴	A	7 ⁰¹	143	4	32	.	.
2. 3	103	A	10 ²⁸	E	5 ⁵⁵	260	8	12	.	.
3. 4	106	E	2 ²⁰	A	9 ¹²	260	7	37	.	.
4	104	A	5 ¹²	B	9 ³⁶	143	5	09	1	39
4. 5	119	B	12 ⁰⁰	A	3 ⁵⁰	143	4	35	.	.
5	104/330	A	5 ⁰⁸	F	6 ⁵⁰	68	2	07	.	25
	337	F	8 ⁰⁰	G	9 ¹⁵	47	2	00	.	.
6	324	G	8 ⁰⁰	F	8 ⁵⁷	47	1	42	.	42
	339/1	F	10 ⁰⁴	A	11 ⁵⁶	68	2	17	.	19
		Bereitschaftsdienst	12 ³⁰	bis 7 ²⁰	.	.	7	00	.	.
7	112	A	10 ³⁰	B	2 ³⁸	143	4	43	2	25
	113	B	5 ⁴⁸	A	10 ³⁵	143	5	32	.	.
8		Ruhe								
9		A	8 ¹⁰	H	11 ³⁵	131	4	10	1	57
		H	2 ¹⁷	A	6 ⁰⁸	131	4	36	.	.
10 wie 1					Zusammen		73	54	11	00

				6				7		8	
Dienstes				Ruhezeit				Abwesenheit vom Dienort während der Zeit von 11 ^{<u>00</u>} abends bis 5 ^{<u>00</u>} morgens		Bemerkungen:	
b. im Güterzugdienst und bei den Zügen auf Nebenbahnen				a.				b.			
Jahresdienst mit Einschluß des Vorbereitungs- und des Abschlusssdienstes				in				außerhalb			
Dienstopausen auf der eigenen oder fremden Station (als Dienst zu rechnen)				der Heimat							
Estd.	Min.	Estd.	Min.	Estd.	Min.	Estd.	Min.	Estd.	Min.	Estd.	Min.
.
.
.	.	.	.	13	15	.	.	6	49	6	.
.	.	.	.	4	32	14	42	.	.	.	.
.	.	.	.	8	12	.	.	7	40	6	.
.	.	.	.	7	37	19	15	.	.	.	.
.
.	.	.	.	11	23	12	53	.	.	4	50
.
.	.	.	.	4	32	.	.	10	.	6	.
.
.
.	.	.	.	12	.	14	40	.	.	.	.
.
.	.	.	.	12	40	32	50	.	.	.	.
.
.	.	.	.	10	43	12	17	.	.	.	.
.	.	.	.	84	54	106	37	24	29	22	50

personale (je 1 Zugführer und 1 Schaffner).

Bei 105 ein 2. Schaffner der Stat. C.
(Bei 105/104 ein Packmeister der Stat. C
(und ein Wagenwärter der Stat. A.

Ab M ein 2. Schaffner der Stat. C.

{ Bei 103/106 ein Packmeister der Stat. C
(und ein Wagenwärter der Stat. A.

Bei 119 ein Packmeister der Stat. A.

Von A—G o. D.

Bei 337/324 ein 2. Schaffner der Stat. F.

Von F—G o. D.

20 Minuten Vorbereitungsdienst.

{ Bei 112/113 ein Packmeister und ein
(Wagenwärter der Stat. A.

Monatlich 84 Estd. 54 Min. $\times \frac{30}{9} = 283$ Stunden Dienst.

Eisenbahndirektionsbezirk

Maschinenamt

Betriebswerkmeisterei

Bahnhof

Anlage 3.

Lokomotivdienstplan Nr.

für 12 Personale 6 Stück Lokomotiven der Gruppe S. 6 an Werk- und Sonntagen.

Schnell-, Personen- und Güterzugdienst auf der Strecke A bis D

Gültig vom ten ab.

Aufgestellt

Genehmigt

....., den 19.....

....., den 19.....

Maschinenamt

Königliche Eisenbahndirektion.

Darfverbrauchsätze an Brenn- und Schmiermaterial für 1000 Lokkm, 14 t Steinkohlen, 20 kg Schmieröl, 3 kg Zylinderöl.

Vorbemerkungen:

1. Sofern in Spalte 9 nicht anders angegeben, ist gerechnet:

Für Bahnhof	Vorbereitungsdienst		Abschlußdienst
	bei Übernahme der Lokomotive aus dem Schuppen	beim Ablösen des Personals auf der Lokomotive	
A	1 Std. 30 Min.	..... Min.	1 Std. — Min.

2. Die Zeiten von 6²² nachm. bis 5²² vorm. sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.
3. Wo die Zeit- und Entfernungsangaben mit denen des Fahrplans nicht übereinstimmen sollten, gelten die des letzteren.

(Fortsetzung f. S. 28.)

1	2					3	4						5		6					
Tag	Art des Dienstes					Ge- lei- stete km	Dauer des Dienstes						Summe der Fahrzeit auf der Lokomotive innerhalb der einzelnen Dienst- schicht		Ruhezeit					
	Fahrt (bei Zugdienst)						Davon entfallen								in		außer- halb			
	Zug Nr.	von Sta- tion	Ab- fahrts- zeit	bis Sta- tion	An- kunfts- zeit		ins- gesamt	a.		b.		c.		der Heimat						
Std.						Min.		Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.			
1	304	A	955	B	1225	130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	307	B	132	A	402	130	8	37	.	.	1	35	.	.	12	58	.	.	.	.
2	308	A	730	B	1000	130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	309	B	1122	A	152	130	8	52	.	.	1	42	.	.	15	56	.	.	.	.
3	10	A	818	C	1024	168	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	11	C	152	A	400	168	10	12	.	.	3	08	5	04	13	00	.	.	.	.
4	Bereit- schaftsdienst	A	600	A	500	.	11	00	.	.	.	.	.	.	14	00	.	.	.	.
5	312	A	830	B	1100	130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	9	B	1232	A	212	130	8	12	.	.	1	27	.	.	13	48	.	.	.	.
6	2	A	630	C	835	168	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1	C	1100	A	100	168	9	00	.	.	1	05	.	.	28	02	.	.	.	.
7/8	6006	A	732	B	947	130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	6023	B	1047	A	102	130	8	00	.	.	.	35	.	.	14	43	.	.	.	.
8/9	8	A	615	D	920	256	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	7	D	140	A	442	256	12	57	.	.	4	00	6	57	12	48	.	.	.	.
9/10	324	A	800	C	1105	168	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	301	C	130	A	430	168	11	00	.	.	2	20	6	40	11	30	.	.	.	.
10/11	Bereit- schaftsdienst	A	500	A	400	.	11	00	.	.	.	.	.	.	11	12	.	.	.	.
11	22	A	442	B	622	130	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	21	B	742	A	912	130	7	00	.	.	.	40	.	.	34	13	.	.	.	.
12	Ruhe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen						2820	105	50							182	10				
						+	1	36	Unterricht						—	1	36	Unterricht		
							107	26								180	34			

Monatlich: a) bei Sonntagsruhe $\frac{107 \text{ Std. } 26 \text{ Min.} \times 30 - 4 \times 8}{12} = 265 \text{ Std. } 55 \text{ Min. Dienst.}$

7				8				9				10																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Bergütet werden				Bemerkungen				Dienst der Lokomotiven																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
				(Ausfall von Zügen, Abweichungen von den allgemeinen Zeiten für Vorbereitungs- und Abschlußdienst usw.)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Ruhe im Feuer				Vor- bereitungs- dienst				Ab- schluß- dienst				mit Pol- des Ta- ges				Meldung beim Dienstantritt erfolgt bei dem Bwm. oder durch Meldebuch				Sonstiges				Tag				1. Personal				Tag				2. Personal																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
im Zug- dienst				als Fahr- gaß				Über- nach- tun- gen				Std.				Std.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.				Min.			

4. Die Spalte 4 b ist nur auszufüllen, wenn der Rangierdienst vergütet oder innerhalb des Zugdienstes geleistet wird.
5. Die Spalte 5 ist nur auszufüllen, wenn die Dienstschrift bei einfacher Besetzung mehr als 11 und bei mehrfacher Besetzung mehr als 10 Stunden dauert.
6. Das Lokomotivpersonal ist vom Auswaschdienst befreit.
7. Für den Bahnhof A besteht ein besonderer Rangierarbeitsplan für das Lokomotivpersonal des Rangierdienstes.
8. Die Meldung der Lokomotivführer zum Dienstantritt erfolgt nach den Angaben in Spalte 9.
9. Die Heizer melden sich bei den Lokomotivführern.
10. Das Personal hat wöchentlich 1 Stunde dem Prüfungs- oder Fortbildungsunterricht beizuwohnen.
11. Das Auswaschen der Lokomotiven erfolgt jeden 6. Tag zwischen den Diensten des 6. und 7./8. Tages.
Besondere Hilfs-Lokomotiven sind nicht erforderlich.
12. Die Lokomotiven dieses Dienstplanes erhalten täglich 4 ganze und 6 halbe Rationen.



