

Reichs = Gesetzblatt.

N^o 16.

Inhalt: Gesetz wegen Abänderung des Gesetzes, betreffend die Beschlagnahme des Arbeits- oder Dienstlohnes, und der Civilprozeßordnung. S. 159. — Bekanntmachung, betreffend Aenderung der Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. S. 161. — Bekanntmachung, betreffend Aenderung der Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. S. 164. — Bekanntmachung, betreffend Aenderung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. S. 166.

(Nr. 2375.) Gesetz wegen Abänderung des Gesetzes, betreffend die Beschlagnahme des Arbeits- oder Dienstlohnes, und der Civilprozeßordnung. Vom 29. März 1897.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen &c.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

Artikel 1.

Das Gesetz, betreffend die Beschlagnahme des Arbeits- oder Dienstlohnes, vom 21. Juni 1869 (Bundes-Gesetzbl. S. 242) wird dahin geändert:

1. Der §. 4 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

auf die Beitreibung der den Verwandten, dem Ehegatten und dem früheren Ehegatten für die Zeit nach Erhebung der Klage und für das diesem Zeitpunkte vorausgehende letzte Vierteljahr kraft Gesetzes zu entrichtenden Unterhaltsbeiträge;

2. Als §. 4a wird folgende Vorschrift eingestellt:

Auf die Beitreibung der zu Gunsten eines unehelichen Kindes von dem Vater für den im §. 4 Nr. 3 bezeichneten Zeitraum kraft Gesetzes zu entrichtenden Unterhaltsbeiträge findet dieses Gesetz nur insoweit Anwendung, als der Schuldner zur Bestreitung seines nothdürftigen Unterhalts und zur Erfüllung der ihm seinen Verwandten, seiner Ehefrau oder seiner früheren Ehefrau gegenüber gesetzlich obliegenden Unterhaltspflicht der Vergütung (§§. 1, 3) bedarf. Hierbei werden ausschließlich die Leistungen berücksichtigt,

welche vermöge einer solchen Unterhaltspflicht für den nämlichen Zeitraum oder, falls die Klage zu Gunsten des unehelichen Kindes nach der Klage eines Unterhaltsberechtigten erhoben ist, für die Zeit von dem Beginne des der Klage dieses Berechtigten vorausgehenden letzten Vierteljahrs ab zu entrichten sind.

Artikel 2.

Der §. 749 Absatz 4 der Civilprozessordnung erhält folgende Fassung:

In den Fällen der beiden vorhergehenden Absätze ist die Pfändung ohne Rücksicht auf den Betrag zulässig, wenn sie wegen der den Verwandten, dem Ehegatten und dem früheren Ehegatten für die Zeit nach Erhebung der Klage und für das diesem Zeitpunkt vorausgehende letzte Vierteljahr kraft Gesetzes zu entrichtenden Unterhaltsbeiträge beantragt wird. Das Gleiche gilt in Ansehung der zu Gunsten eines unehelichen Kindes von dem Vater für den bezeichneten Zeitraum kraft Gesetzes zu entrichtenden Unterhaltsbeiträge; diese Vorschrift findet jedoch insoweit keine Anwendung, als der Schuldner zur Bestreitung seines nothdürftigen Unterhalts und zur Erfüllung der ihm seinen Verwandten, seiner Ehefrau oder seiner früheren Ehefrau gegenüber gesetzlich obliegenden Unterhaltspflicht der Bezüge bedarf. Hierbei werden ausschließlich die Leistungen berücksichtigt, welche vermöge einer solchen Unterhaltspflicht für den nämlichen Zeitraum oder, falls die Klage zu Gunsten des unehelichen Kindes nach der Klage eines Unterhaltsberechtigten erhoben ist, für die Zeit von dem Beginne des der Klage dieses Berechtigten vorausgehenden letzten Vierteljahrs ab zu entrichten sind.

Urkundlich unter Unserer Höchstehändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insigne.

Gegeben Weimar, den 29. März 1897.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe.

(Nr. 2376.) Bekanntmachung, betreffend Aenderung der Betriebsordnung für die Haupt-eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. Vom 24. März 1897.

Gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 4. März 1897 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse erhalten die §§. 13 ⁽¹⁾ und ⁽²⁾, 17 ⁽²⁾, 25 ⁽¹⁾, 26 ⁽⁴⁾, 34 ⁽²⁾, 44 ⁽¹⁾, 46, 51 ⁽¹⁾, 54 ⁽¹⁾, 60 und 74 ⁽¹⁾ der Betriebsordnung für die Haupt-eisenbahnen Deutschlands nachstehende neue Fassung:

§. 13.

Zahl der Bremsen eines Zuges.

(1) In jedem Zuge müssen außer den Bremsen am Tender und an der Lokomotive so viele Bremsen bedient sein, daß durch die letzteren mindestens der aus nachstehendem Verzeichnisse zu berechnende Theil der im Zuge befindlichen Wagenachsen gebremst werden kann.

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von									
		25	30	35	40	45	50	60	70	80	90
von	vom	Kilometer in der Stunde									
.....%	Verhältniß	müssen von je 100 Wagenachsen zu bremsen sein									
0	1 : ∞	6	6	6	6	8	10	17	25	36	48
2,5	1 : 400	6	6	7	9	11	14	21	30	41	54
5,0	1 : 200	6	7	9	12	14	18	25	35	46	59
7,5	1 : 133	8	10	12	15	18	21	29	39	51	.
10,0	1 : 100	10	13	15	18	21	25	33	44	56	.
12,5	1 : 80	13	15	18	21	25	29	38	48	59	.
15,0	1 : 66	15	18	21	24	28	32	42	53	.	.
17,5	1 : 57	18	21	24	27	32	36	46	57	.	.
20,0	1 : 50	20	23	27	31	35	39	50	.	.	.
22,5	1 : 44	22	26	30	34	38	43	54	.	.	.
25,0	1 : 40	25	29	33	37	42	47

(3) Militärzüge sind auf der Ausgangsstation für die vorgesehene Fahrstrecke mit der für eine Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometer erforderlichen Anzahl Bremswagen auszurüsten. Für die Besetzung der Bremsen solcher Züge sind jedoch die gleichen Bestimmungen wie für andere Züge maßgebend.

§. 17.

Untersuchung der Wagen.

(2) Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, wobei die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Diese Untersuchung hat bei den vorzugsweise in Schnellzügen laufenden Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen spätestens sechs Monate, bei den übrigen Personen-, Gepäck- und Postwagen spätestens ein Jahr und bei den übrigen Güterwagen spätestens drei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen. Die Fristen von sechs Monaten und einem Jahre können bis zur Dauer von drei Jahren überschritten werden, wenn und solange ein Wagen noch nicht einen Weg von 30 000 Kilometer zurückgelegt hat.

§. 25.

Abfahrt der Züge.

(1) Kein Zug darf ohne Erlaubniß des dienstthuenden Stationsbeamten von einer Station abfahren. Diese Erlaubniß darf, abgesehen von Störungsfällen, nicht erteilt werden, solange nicht festgestellt ist, daß der letzte, in derselben Richtung vorausgefahrne Zug die nächste Zugfolgestation erreicht hat. Einzelne fahrende Lokomotiven sind hierbei den Zügen gleich zu behandeln.

§. 26.

Fahrtgeschwindigkeit.

(4) Bei Berechnung der kürzesten Fahrzeit ist die größte zulässige Geschwindigkeit auf fallenden und auf gekrümmten Bahnstrecken wie folgt anzunehmen:

a) beim Herabfahren von Gefällstrecken von:

	5,0 ‰	(1 : 200)	90	Kilometer	in der Stunde,
	7,5 =	(1 : 133)	85	"	"
	10,0 =	(1 : 100)	80	"	"
	12,5 =	(1 : 80)	75	"	"
	15,0 =	(1 : 66)	70	"	"
	17,5 =	(1 : 57)	65	"	"
	20,0 =	(1 : 50)	60	"	"
	22,5 =	(1 : 44)	55	"	"
	25,0 =	(1 : 40)	50	"	"

b) beim Durchfahren gekrümmter Bahnstrecken in Krümmungen mit einem Halbmesser von:

900 Meter	90	Kilometer	in der Stunde,
800 =	85	"	"
700 =	80	"	"
600 =	75	"	"
500 =	70	"	"
400 =	65	"	"
300 =	60	"	"
250 =	55	"	"
200 =	50	"	"
180 =	45	"	"

§. 34.

Schutzwagen und Postwagen.

(2) Bei Zügen, die von einer anschließenden Nebeneisenbahn auf die Hauptbahn übergehen, kann von der Freihaltung der vorderen Abtheilung des betreffenden Wagens abgesehen werden, sofern diese Züge auf der Hauptbahn mit keiner größeren als der für Nebeneisenbahnen zugelassenen Geschwindigkeit verkehren.

§. 44.

Elektrische Verbindungen.

(1) Die Bahnhöfe und Haltestellen müssen zur Verständigung unter einander mit elektrischen Telegraphen ausgerüstet sein. Auch müssen sämtliche Wärter zwischen je zwei am Zugmelddienste beteiligten Stationen durch elektrische Signale von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

§. 46.

Signale für die Ein- und Ausfahrt der Züge.

(1) Bevor das Signal zur Ein- oder Durchfahrt für einen Zug gegeben oder ein Zug von der Station abgelassen wird, ist zu prüfen, ob die Gleise, die er zu durchfahren hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind (§. 1⁽³⁾). Von der Prüfung der Weichenstellung kann abgesehen werden, falls Einrichtungen vorhanden sind, die die Gewähr bieten, daß die Signale für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges nur gegeben werden können, wenn die betreffenden Weichen richtig gestellt und in dieser Stellung festgelegt sind, solange das Fahrsignal gegeben ist.

(2) Das Einfahrtsignal für einen Zug darf nur durch den dienstthuenden Stationsbeamten selbst oder in seinem jedesmaligen Auftrage durch einen anderen Beamten oder verpflichteten Arbeiter gegeben werden. Kann dieser Auftrag nicht mündlich ertheilt werden, so muß seine zuverlässige Uebermittlung durch geeignete Einrichtungen möglich sein.

(3) Für die Weichen in den Hauptgleisen ist eine bestimmte Grundstellung als Regel vorzuschreiben.

§. 51.

Stellung und Bedienung spitzbefahrener Weichen.

(1) Jede Weiche, gegen deren Spitze fahrplanmäßige Züge fahren, muß während des Durchgangs des Zuges entweder verriegelt oder verschlossen gehalten werden oder von einem Weichensteller bewacht sein (§. 3⁽²⁾).

§. 54.

Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten der Bahn einschließlich der zugehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes

befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaft, des Forstschutzes und der Polizei, den in Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- und Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets begriffenen Beamten sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsandten deutschen Offizieren gestattet; u. s. w. (wie bisher).

§. 60.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Telegraphen und die Betriebsmittel zu beschädigen, feste Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrtshindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebsstörende Handlungen vorzunehmen.

§. 74.

(1) Diese Betriebsordnung tritt mit dem 1. Juli 1897 in Kraft und findet Anwendung u. s. w. (wie bisher).

Berlin, den 24. März 1897.

Der Reichskanzler.

Fürst zu Hohenlohe.

(Nr. 2377.) Bekanntmachung, betreffend Aenderung der Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. Vom 24. März 1897.

Gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 4. März 1897 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse erhalten die §§. 8⁽²⁾, 9⁽²⁾, 11, 12, 29 und 39⁽¹⁾ und ⁽³⁾ a² und b² der Normen für den Bau und die Ausrüstung der Hauptbahnen Deutschlands nachstehende neue Fassung:

§. 8.

Neigungswechsel.

(2) Zwischen Gegenneigungen von mehr als 5‰ (1 : 200) ist, sofern die Gesamtsteigung einer derselben mehr als 10 Meter beträgt, eine weniger als 5‰ (1 : 200) geneigte Strecke von mindestens 500 Meter Länge einzulegen, welche zur Ausrundung mitbenutzt werden kann.

§. 9.

Entfernung der Gleise.

(3) Auf den Bahnhöfen und Haltestellen sollen die Gleise nicht weniger als 4,500 Meter von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen und diejenigen, zwischen denen ein Bahnsteig anzulegen ist, eine Entfernung von mindestens

6,000 Meter von Mitte zu Mitte haben. Beim Umbau von Bahnhöfen und Haltestellen mit geringem Personenverkehre kann mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde von diesen Bestimmungen abgewichen werden.

§. 11.

Tragfähigkeit des Oberbaues.

Bei Gleisen, die von Lokomotiven befahren werden, soll der Oberbau mindestens so stark sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene 8 000 Kilogramm rollende Last mit Sicherheit tragen kann.

§. 12.

Meldestationen und Ausweichstellen.

Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amtes sind telegraphische Meldestationen und an eingleisigen Bahnen zugleich Ausweichstellen anzulegen, welche letztere die größten auf der Anschlußstrecke zulässigen Züge, bis zu 110 Wagenachsen, aufnehmen können. Für einen 110 Wagenachsen enthaltenden Zug ist eine nutzbare Gleislänge von 550 Meter zu rechnen u. s. w.

§. 29.

Raddruck.

Bei den Fahrzeugen soll der Druck eines Rades auf die Schiene bei voller Ausnutzung der festgesetzten Tragfähigkeit im Stillstande der Fahrzeuge nicht mehr als 7 000 Kilogramm betragen. Für Personenzug-Lokomotiven, die auf Strecken verkehren sollen, deren Oberbau den Anforderungen des §. 11 entspricht, kann ein Raddruck von höchstens 8 000 Kilogramm zugelassen werden.

§. 39.

- (1) Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Juli 1897 in Kraft.
- (2) auch auf die derzeit bereits im Baue oder Betriebe befindlichen Haupt-eisenbahnen, sofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. Juli 1897 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden, wobei bezüglich der Bestimmung im §. 11 jede Erneuerung des Oberbaues der Hauptgleise in zusammenhängenden Strecken zu den umfassenderen Umbauten zu rechnen ist;
- b) 2. auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel der Haupteisenbahnen, welche nach dem 1. Juli 1897 eine vollständige Umänderung erleiden;

Berlin, den 24. März 1897.

Der Reichskanzler.

Fürst zu Hohenlohe.

(Nr. 2378.) Bekanntmachung, betreffend Aenderung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. Vom 24. März 1897.

Gemäß dem vom Bundesrath in der Sitzung vom 4. März 1897 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlusse erhalten die §§. 44 ⁽¹⁾ und ⁽⁷⁾ und 55 ⁽¹⁾ der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands nachstehende neue Fassung:

§. 44.

Betreten der Bahnanlagen und der Stationen, Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen sowie Verhalten der Reisenden beim Ein- und Aussteigen und während der Fahrt.

(1) Das Betreten der Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, sowie das Betreten der zur Bahn gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaft, des Forstschutzes und der Polizei, den in Wahrnehmung u. s. w. (wie im §. 54 ⁽¹⁾ der Betriebsordnung).

(7) Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Telegraphen und die Betriebsmittel zu beschädigen, feste Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebsstörende Handlungen vorzunehmen.

§. 55.

(1) Diese Bahnordnung tritt mit dem 1. Juli 1897 in Kraft.

Berlin, den 24. März 1897.

Der Reichskanzler.

Fürst zu Hohenlohe.

Herausgegeben im Reichsamt des Innern.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.