

Reichs-Gesetzblatt.

№ 36.

Inhalt: Bekanntmachung, betreffend die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands. S. 691. — Bekanntmachung, betreffend die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten. S. 723. — Bekanntmachung, betreffend die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. S. 733. — Bekanntmachung, betreffend die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands. S. 747. — Bekanntmachung, betreffend die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands. S. 764.

(Nr. 2043.) Bekanntmachung, betreffend die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands. Vom 5. Juli 1892.

Gemäß der vom Bundesrath in der Sitzung vom 30. Juni 1892 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse tritt an die Stelle des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 nachstehende

Betriebsordnung

für die

Haupteisenbahnen Deutschlands.

I.

Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 1.

Fahrbarer Zustand der Bahn.

(1) Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß jede Strecke, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befindet, ohne Gefahr mit der von der Aufsichtsbehörde für die betreffende Strecke festgesetzten größten Geschwindigkeit (§. 26) befahren werden kann.

(2) Bahnstrecken, auf welchen zeitweise die sonst für dieselben zulässige Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale als solche zu kenn-

zeichnen, und unfahrbare Strecken, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

(3) Die Bahnhöfe und Haltestellen sind durch Signale geschlossen zu halten und nur für die Einfahrt oder Durchfahrt der Züge zu öffnen (§. 46⁽¹⁾).

§. 2.

Umgrenzung des lichten Raumes.

(1) Sämmtliche Gleise, auf denen Züge bewegt werden, sind von baulichen Anlagen und lagernden Gegenständen mindestens bis zu derjenigen Umgrenzung des lichten Raumes frei zu halten, welche für die freie Bahn, sowie innerhalb der Stationen für die Ein- und Ausfahrtsgleise der Züge mit Personenbeförderung auf Anlage A, für die sonstigen Gleise der Stationen auf Anlage B dargestellt ist. Dabei ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung und die Ueberhöhung der äußeren Schiene Rücksicht zu nehmen. Bei Gleisen, welche innerhalb der Stationen zur Ein- und Ausfahrt von Militärzügen dienen, ist eine Abweichung von der Umgrenzung des lichten Raumes — Anlage A — hinsichtlich der Höhe der obersten Stufe über das Maaß von 0,780 Meter zulässig.

(2) Die bis zu 50 Millimeter über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Gleises im Allgemeinen mindestens 150 Millimeter von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstände derselben von der Fahrchiene darf dies Maaß auf 135 Millimeter eingeschränkt werden. Innerhalb des Gleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 Millimeter betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen nach dem mittleren Theile hin allmählig bis auf 41 Millimeter eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Gleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maaße.

(3) An Ladegleisen kann nach der Art ihrer Benutzung eine Einschränkung der Umgrenzung des lichten Raumes von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(4) Inwieweit im Uebrigen Abweichungen von der vorgeschriebenen Umgrenzung des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

§. 3.

Vorrichtungen zur Sicherung der Weichen, beweglichen Brücken und Bahnkreuzungen, Schiebebühnen und Drehscheiben.

(1) Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe und Haltestellen liegen, sind durch Signale zu decken. Werden solche Weichen für gewöhnlich verschlossen gehalten, so muß mindestens ihre Stellung durch geeignete Signale kenntlich gemacht sein.

(2) Die innerhalb eines Bahnhofes oder einer Haltestelle liegenden Weichen, welche von ein- oder durchfahrenden Personenzügen im regelmäßigen Betriebe

gegen die Zungenspitze befahren werden, müssen durch Signalvorrichtungen gesichert sein, und zwar darf das Fahrsignal erst erscheinen können, nachdem die Weichen für den vorgeschriebenen Weg gestellt sind; auch müssen die Weichen in richtiger Lage festgelegt sein, solange das Fahrsignal steht.

(3) Alle übrigen in den Hauptgleisen der Bahnhöfe und Haltestellen liegenden Weichen müssen, sofern sie nicht ebenfalls mit den Signalen zur Sicherung der Spitz zu befahrenden Weichen in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, mit besonderen Signalen verbunden sein, welche die jedesmalige Stellung der Weichen kenntlich machen.

(4) Bewegliche Brücken, mit Ausschluß derjenigen, welche nur ausnahmsweise bei vorübergehender Außerbetriebsetzung der betreffenden Gleise geöffnet werden, sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschließen, welche mit der Verriegelungsvorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Feststellung der Brücke erscheinen kann.

(5) Die Hauptgleise dürfen nicht durch Schiebebühnen mit versenkten Gleisen unterbrochen sein; Drehscheiben in den Hauptgleisen sind nur in besonderen Fällen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde zulässig.

(6) Bahnkreuzungen in Schienenhöhe außerhalb der Bahnhöfe und Haltestellen sind durch Signale, welche in gegenseitiger Abhängigkeit von einander stehen, nach jeder Richtung zu sichern.

§. 4.

Einfriedigungen der Bahn.

(1) Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht hinreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

(2) Zwischen der Eisenbahn und Wegen, welche unmittelbar neben derselben in gleicher Ebene oder höher liegen, sind Schutzwehren erforderlich. Als solche können nach näherer Bestimmung der Landes-Polizeibehörde auch Gräben mit Seitenaufwurf angesehen werden.

(3) Die Uebergänge in Schienenhöhe müssen mit leicht sichtbaren Schranken in angemessener Entfernung von dem nächsten Gleise versehen sein. An Uebergängen für Fußgänger kann die Aufsichtsbehörde Drehkreuze oder andere in gleicher Weise sichernde Verschlüsse zulassen.

(4) Die Schranken dürfen auch während des Öffnens und Schließens nicht in die Umgrenzung des lichten Raumes der Bahngleise (§. 2⁽¹⁾) hineinreichen.

(5) Die Zugschranken müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder durch Zugschranken abzuschließende Uebergang muß mit einer Glocke versehen sein, mit welcher vor dem Schließen der Schranken zu läuten ist. Zugschranken in mehr als 50 Meter Entfernung von dem Standorte des bedienenden Wärters sind nur bei Uebergängen mit geringem Verkehr anzuwenden und müssen vom Standorte des Wärters aus zu übersehen sein.

(6) In angemessener Entfernung vor den Wegeübergängen in Schienenhöhe müssen Warnungstafeln aufgestellt sein, welche zugleich die Stelle des Weges bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehherden anhalten müssen, wenn die Schranken geschlossen sind.

§. 5.

Bewachung der Bahn.

(1) Die Bahn muß solange bewacht werden, als noch Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven zu erwarten sind.

(2) Sämmtliche Bahnstrecken müssen durch die Wärter täglich mindestens dreimal auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden. Ausnahmen hiervon können für einzelne Bahnlinien mit geringem Verkehr von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden. Gefahrdrohende Stellen sind ständig zu bewachen.

(3) Bei der Untersuchung ist insbesondere auch auf die Dienstfähigkeit der Weichen- und Signalvorrichtungen zu achten.

(4) Die Wegeschranken sind rechtzeitig vor Ankunft des Zuges zu schließen.

(5) Die Schranken an nicht besonders bewachten Uebergängen von Privatwegen sind unter Verschuß zu halten (§. 58).

(6) Die Schranken an Uebergängen mit geringem Verkehr können mit Genehmigung der Landes-Polizeibehörde geschlossen gehalten werden, müssen dann aber mit einem Glockenzug versehen sein, mittelst dessen der Wärter zum Oeffnen der Schranken aufgefordert werden kann. Auf Verlangen hat der Wärter die Schranken zu öffnen, sobald dies ohne Gefahr geschehen kann.

(7) Die Uebergänge in Schienenhöhe innerhalb der Stationen sind während der Dauer des Betriebes zu überwachen.

(8) Der Schrankendienst kann, wenn er von dem Dienst der Gleisüberwachung getrennt ist, auch weiblichen Personen anvertraut werden.

(9) Die Uebergänge der verkehrsreicheren öffentlichen Fahrstraßen müssen bei geschlossenen Schranken im Dunkeln beleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämmtlichen Zugschranken, soweit sie nicht unter Verschuß gehalten werden.

(10) Die Anfahrten auf den Stationen und die Bahnsteige sind bei Dunkelheit mindestens eine halbe Stunde vor Ankunft eines jeden zur Personenbeförderung bestimmten Zuges zu beleuchten. Auf den Anfangsstationen solcher Züge hat die Beleuchtung mindestens eine halbe Stunde vor deren Abfahrt zu beginnen.

§. 6.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger, Werkzeichen.

(1) Die Bahn muß mit Abtheilungszeichen versehen sein, welche Entfernungen von ganzen und zehntel Kilometern angeben.

(2) Die Neigungen der einzelnen Bahnstrecken und die Längen derselben zwischen den Wechelpunkten müssen neben den letzteren durch Neigungszeiger kenntlich gemacht sein.

(3) Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Merkzeichen angebracht sein, welches die Stelle anzeigt, über die hinaus auf dem einen Gleise Fahrzeuge mit keinem ihrer Theile vorgeschoben werden dürfen, ohne daß der Durchgang von Fahrzeugen auf dem anderen Gleise gehindert wird.

II.

Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel.

§. 7.

Zustand der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten für die letzteren zulässigen Geschwindigkeit (§. 26) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 8.

Einrichtung der Lokomotiven.

(1) Für jede Lokomotive ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben, welche in Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf. Diese Geschwindigkeit muß an der Lokomotive angezeichnet sein.

(2) Die zur Beförderung von Zügen mit mehr als 45 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde bestimmten Lokomotiven mit besonderem Tender, deren sämtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen, müssen mit Vorrichtungen zur Verhütung des Schlingerns versehen sein.

(3) An jedem Lokomotivkessel muß sich eine Einrichtung zum Anschluß eines Prüfungsmanometers befinden, durch welches die Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer geprüft werden kann.

(4) Jede Lokomotive muß versehen sein:

- a) mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß geeignet sein, auch beim Stillstande der Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen;
- b) mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des niedrigsten zulässigen Wasserstandes angebracht sein;
- c) mit wenigstens zwei Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampf nicht weggeschleudert

werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung derselben eintritt. Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß denselben eine senkrechte Bewegung von drei Millimeter gestatten;

- d) mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß der höchste zulässige Dampfüberdruck durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
- e) mit einer Dampfpfeife.

§. 9.

Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Lokomotiven und Tender.

(1) Neue oder mit neuen Kesseln versehene Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Abnahmeprüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Der hierbei als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck sowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

(2) Nach jeder umfangreicheren Ausbesserung des Kessels, im Uebrigen in Zeitabschnitten von höchstens drei Jahren, sind die Lokomotiven nebst den zugehörigen Tendern in allen Theilen einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, mit welcher eine Kesseldruckprobe zu verbinden ist. Diese Zeitabschnitte sind vom Tage der Inbetriebsetzung nach beendeter Untersuchung bis zum Tage der Außerbetriebsetzung zum Zweck der nächsten Untersuchung zu bemessen.

(3) Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um fünf Atmosphären übersteigen. Bei Lokomotiven, für welche ein geringerer Probedruck bis zum Inkrafttreten dieser Bestimmungen als zulässig erachtet worden ist, kann es mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde hierbei verbleiben.

(4) Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

(5) Bei jeder Kesselprobe ist gleichzeitig die Richtigkeit der Manometer und Ventilbelastungen der Lokomotiven zu prüfen.

(6) Der angewendete Probedruck ist mittelst eines Prüfungsmanometers zu messen, welches in angemessenen Zeitabschnitten auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

(7) Längstens acht Jahre nach Inbetriebsetzung eines Lokomotivkessels muß eine innere Untersuchung desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederöhre zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

(8) Ueber die Ergebnisse der Kesseldruckproben und der sonstigen mit den Lokomotiven und Tendern vorgenommenen Untersuchungen ist Buch zu führen.

§. 10.

Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

(1) An der Stirnseite der Lokomotiven und an der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven müssen Bahnräumer angebracht sein.

(2) Jede Lokomotive muß mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.

§. 11.

Bremsen der Lokomotiven und Tender.

(1) Tenderlokomotiven und Tender müssen ohne Rücksicht auf etwa vorhandene anderweite Bremsvorrichtungen mit einer Handbremse versehen sein, die jederzeit leicht und schnell in Thätigkeit gesetzt werden kann.

(2) Diejenigen Lokomotiven, welche zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde (§. 26) dienen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche es ermöglichen, daß ihre Bremse zugleich mit den Wagenbremsen vom Führerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§. 12.

Beschaffenheit der Fahrzeuge und Kuppelungen.

(1) Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen mit Tragfedern, sowie an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

(2) Sämmtliche Räder müssen Spurkränze haben, deren Höhe über den mittleren, 750 Millimeter von der Mitte der Achse entfernt anzunehmenden Laufkreisen der Räder (Absatz (3)) nicht weniger als 25 Millimeter, und auch im Zustande der größten Abnutzung der Radreifen nicht mehr als 36 Millimeter betragen darf.

(3) Die Stärke der Radreifen muß bei Lokomotiven und Tendern, Personen-, Post- und Gepäckwagen sowie bei Güterwagen, welche vorzugsweise zur Einstellung in Personenzüge bestimmt sind, mindestens 24 Millimeter, bei allen übrigen Fahrzeugen mindestens 20 Millimeter betragen, und zwar in der senkrechten Ebene des Laufkreises gemessen. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnuth unter der der Abnutzung unterworfenen Fläche geschwächt sind, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

(4) Sämmtliche Fahrzeuge müssen sich in doppelter, von einander unabhängiger Weise so mit einander verbinden lassen, daß beim Bruch irgend eines Theiles der angespannten Kuppelungsvorrichtung die Sicherheitskuppelung in Wirksamkeit tritt.

(5) Ob und unter welchen Bedingungen einzelne Theile der Hauptkuppelungsvorrichtung zugleich für die Sicherheitskuppelung verwendet werden dürfen, entscheidet die Landes-Aufsichtsbehörde nach Verständigung mit dem Reichs-Eisenbahn-Amt.

(6) Alle Kuppelungen und Verbindungsvorrichtungen müssen, wenn sie herabhängen, beim niedrigsten zulässigen Bufferstande noch mindestens 75 Millimeter von der Schienenoberkante entfernt bleiben.

(7) Jeder mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde fahrende Personenzug muß mit durchgehender Bremse versehen sein, welche folgenden Bedingungen zu entsprechen hat:

a) Die Bremse muß durch den Lokomotivführer, den Zugführer und den Wagenwärter, sowie von jeder Personenwagenabtheilung aus in Thätigkeit gesetzt werden können.

b) Die Bremse muß selbstthätig wirken, sobald der Zusammenhang der Bremsleitung aufgehoben wird.

Am Schlusse eines solchen Zuges dürfen einzelne Wagen ohne durchgehende Bremse mitgenommen werden, deren gesammte Achsenzahl jedoch nie mehr als sechs betragen darf. Sofern in diesem Falle der letzte Wagen nach Maßgabe des §. 33 ⁽¹⁾ eine bediente Bremse haben muß, hat die Bedienung derselben durch einen Bremsen zu erfolgen.

(8) Die Bremsen eines mit durchgehender Bremse versehenen Zuges müssen in der nach §. 13 erforderlichen Anzahl auch einzeln mit der Hand bedient werden können.

§. 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									
von	vom	25	30	35	40	45	50	60	70	80	90
..... ‰	Verhältniß	Kilometer in der Stunde 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	.	.
15,0	1 : 66	15	18	21	24	28	32	42	53	.	.
17,5	1 : 57	18	21	24	27	32	36	46	.	.	.
20,0	1 : 50	20	23	27	31	35	39	50	.	.	.
22,5	1 : 44	22	26	30	34	38	43
25,0	1 : 40	25	29	33	37	42	47

(2) Bei der hiernach auszuführenden Berechnung der Zahl der zu bremsenden Wagenachsen ist Folgendes zu beachten:

- a) Für Fahrgeschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in dem Verzeichnisse aufgeführten liegen, gilt jedesmal die größte der dabei in Frage kommenden Bremszahlen.
- b) Die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist für die stärkste, auf der fraglichen Strecke vorkommende Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche sich ununterbrochen auf eine Länge von 1 000 Meter oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1 000 Meter, so ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längenschnitts, welche bei 1 000 Meter Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, als stärkstgeneigte Strecke anzusehen.
- c) Als maßgebende Fahrgeschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, welche der Zug auf der betreffenden Strecke höchstens erreichen darf.
- d) Sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen, als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen, ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen.
- e) Der bei der Berechnung der erforderlichen Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchtheil ist stets als ein Ganzes zu rechnen.

(3) Bei Militärzügen sind mindestens die für eine Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometer angegebenen Bremszahlen anzunehmen.

(4) Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 25 ‰ (1:40) haben, sind für das Bremsen der Züge von der Landes-Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen.

(5) Den im äußeren Betriebsdienst beschäftigten Stationsbeamten sowie den Lokomotiv- und Zugführern ist bekannt zu geben, der wievielte Theil der Wagenachsen auf jeder Strecke bei den vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeiten muß gebremst werden können.

§. 14.

Verschluss und Erleuchtung der Personenwagen.

(1) Die Thüren, welche sich an den Langseiten der Personenwagen befinden, müssen mit mindestens doppelter, nur von der Außenseite zu schließender Verschlussvorrichtung versehen sein, deren einer Theil aus einem Vorreiber oder Einreiber besteht. Sämmtliche Thüren an den Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, daß das Öffnen derselben den Insassen des Wagens möglich ist.

(2) Im Innern der Personenwagen müssen an den Thüröffnungen Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger angebracht sein.

(3) In den Personenwagen mit einer äußeren Kastenbreite von mehr als 2,900 Meter muß an jedem zum Oeffnen eingerichteten Seitenfenster, sofern nicht durch besondere Vorrichtungen das Hinauslehnen aus demselben unmöglich gemacht ist, ein Anschlag angebracht sein, welcher dieses Hinauslehnen verbietet.

(4) Die Personenwagen müssen mit Vorrichtungen zur Erleuchtung im Innern versehen sein.

§. 15.

Signallaternenstützen.

(1) Sämmtliche Personen-, Post- und Gepäckwagen, sowie die als Schlusswagen laufenden Güterwagen müssen mit den erforderlichen Laternenstützen versehen sein, welche so anzubringen sind, daß die aufgesteckte Laterne entweder zur Seite des Wagens oder über die Decke desselben hervorragt.

(2) Der Abstand der Oberkante dieser Stützen über Schienenoberkante darf im ersteren Falle höchstens 3,000 Meter, im letzteren höchstens 3,600 Meter betragen, während die senkrechte Mittelachse der Stützen im ersteren Falle höchstens 1,400 Meter, im letzteren höchstens 1,200 Meter von der Mitte des Wagens entfernt sein darf.

(3) Die Laternenstützen müssen die Form einer abgestumpften Pyramide mit quadratischem Querschnitt von im Lichten 46 Millimeter oberer und 35 Millimeter unterer Länge und Breite bei 76 Millimeter Höhe derselben haben und diagonal zur Achse des Wagens gestellt werden. Der größte Querschnitt des Laternenkastens, dessen Seitenflächen parallel den Wagenflächen liegen müssen, darf nicht über 250 Millimeter Breite und 280 Millimeter Höhe betragen und derjenige des Laternenaufsatzes (Schornstein) nur 140 Millimeter Breite und 120 Millimeter Höhe haben.

§. 16.

Bedeckung der Güterwagen.

Alle mit leicht feuerfahrenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sicheren Bedeckung versehen sein, soweit nicht Ausnahmen durch die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands gestattet sind.

§. 17.

Untersuchung der Wagen.

(1) Neue Wagen dürfen erst in Gebrauch genommen werden, nachdem sie untersucht und als sicher befunden sind.

(2) Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Untersuchung hat spätestens drei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen, bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen jedoch spätestens nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 Kilometer.

§. 18.

Bezeichnung der Wagen.

- (1) Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu ersehen ist:
 - a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
 - b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten geführt wird;
 - c) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Ausrüstungsgegenstände;
 - d) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit;
 - e) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung;
 - f) der Radstand;
 - g) das etwaige Vorhandensein von Lenkachsen und die Verschiebbarkeit der Mittelachse;
 - h) bei Wagen, deren Achslager für periodische Schmierung eingerichtet sind, der Zeitpunkt der letzten Schmierung.

(2) Diese Bezeichnungen sind bei den im §. 17 vorgeschriebenen Untersuchungen der Wagen, sowie außerdem bei jeder geeigneten Gelegenheit, insbesondere nach umfangreicheren Ausbesserungen und bei Auswechselung von Achsen einer erneuten Prüfung und erforderlichenfalls der Berichtigung zu unterziehen.

(3) Jeder Personenwagen muß mit Merkmalen versehen sein, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse wie der benutzten Wagenabtheilung erleichtern.

(4) Außerdeutschen Bahnen zugehörige Wagen können von der Verwaltung der anschließenden deutschen Bahn, sofern letztere dieselben für betriebssicher erachtet, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der §§. 17 und 18 in den Betrieb genommen und auf andere deutsche Bahnen übergeführt werden. Durch Staatsverträge in dieser Beziehung getroffene Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

§. 19.

Mitführung von Geräthschaften zur Beseitigung von Schäden am Zuge.

In jedem Zuge müssen diejenigen Geräthschaften vorhanden sein, mittelst welcher die während der Fahrt an dem Zuge vorgekommenen Beschädigungen zum Zweck der Weiterfahrt thunlichst beseitigt werden können.

III.

Handhabung des Betriebes.

§. 20.

Stationsnamen und Uhren.

(1) Der Name der Station muß am Stationsgebäude oder an anderer geeigneter Stelle in einer für die Reisenden in die Augen fallenden Weise angebracht sein.

(2) Auf jeder Station muß an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr angebracht sein, welche nach der den veröffentlichten Fahrplänen entsprechenden Zeit täglich richtig gestellt werden muß. Auf größeren Bahnhöfen müssen die Zeitangaben sowohl von dem Zugange zum Bahnhofe, als von der Bahnseite bei Tage und auch im Dunkeln erkennbar sein.

(3) Die Zugführer, Lokomotivführer, Bahnmeister und Bahnwärter müssen im Dienst beständig eine richtig gehende Uhr bei sich tragen.

§. 21.

Rechtsfahren der Züge.

(1) Auf doppelgleisigen Bahnstrecken sollen die Züge und einzeln fahrende Lokomotiven das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Gleis befahren.

(2) Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf weiteres beibehalten werden.

(3) Von der bestehenden Fahrweise sind Ausnahmen zulässig:

a) nach vorgängiger Verständigung zwischen benachbarten Stationen:

1. bei Gleisperrungen,

2. für Arbeitszüge,

3. mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zwischen einer Station und einer auf der anschließenden freien Bahnstrecke liegenden Einmündungsweiche eines Anschlußgleises;

b) unter Verantwortlichkeit des dienstthuenden Stationsbeamten:

1. auf Stationen,

2. für Hilfszüge und Hilfslokomotiven,

3. für Lokomotiven, welche zum Nachschieben eines Zuges gedient haben.

§. 22.

Schieben der Züge.

(1) Das Schieben von Zügen, an deren Spitze sich eine führende Lokomotive nicht befindet, ist, sofern nicht von der Landes-Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen bestimmt werden, in folgenden Fällen gestattet:

a) Bei langsamen Rückwärtsbewegungen des Zuges auf den Stationen oder in Nothfällen auf freier Strecke.

b) Bei Arbeitszügen, dienstlichen Sonderzügen und — unter den von der Aufsichtsbehörde festgestellten Bedingungen — bei Zügen nach und von benachbarten Gruben und sonstigen gewerblichen Anlagen unter Innehaltung einer Geschwindigkeit von höchstens 25 Kilometer in der Stunde (§. 26⁽⁷⁾), wobei jedoch der vorderste Wagen mit einem wachthabenden Beamten oder verpflichteten Arbeiter zu besetzen ist.

(2) Bei Zügen mit einer führenden Lokomotive an der Spitze ist das Nachschieben nur zulässig:

- a) zum Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken;
- b) bei Ingangbringung der Züge in den Stationen oder in Nothfällen auf freier Strecke.

(3) Wird einem Zuge eine Schiebelokomotive mitgegeben, so ist dies entsprechend vorzumelden.

§. 23.

Stärke der Züge.

Mehr als 150 Wagenachsen sollen in keinem Eisenbahnzuge laufen. Personenzüge sollen nicht über 100 Wagenachsen stark sein. Militärzüge und solche Güterzüge, welche fahrplanmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen, sofern ihre Fahrgeschwindigkeit nicht über 45 Kilometer in der Stunde beträgt, bis 110 Wagenachsen stark sein.

§. 24.

Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran.

(1) Bei Zügen ist die Fahrt der an der Spitze befindlichen Lokomotive mit dem Tender voran nur dann gestattet, wenn die Geschwindigkeit des Zuges 45 Kilometer in der Stunde nicht übersteigt (§. 26⁽⁶⁾).

(2) Bei Tenderlokomotiven fällt die vorerwähnte Beschränkung fort.

§. 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 Station oder die nächste Blockstation erreicht hat. Einzelne fahrende Lokomotiven sind hierbei den Zügen gleich zu behandeln.

(2) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im veröffentlichten Fahrplan bekannt gegebenen Zeit die Station verlassen.

(3) Das Öffnen der nach außen aufschlagenden Thüren an den Langseiten der Wagen ist während der Fahrt nur in Fällen dringenden Bedürfnisses zulässig und darf bei zweigleisigen Bahnen nur nach der äußeren Seite des Gleises erfolgen.

§. 26.

Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die Fahrgeschwindigkeit darf niemals diejenigen Grenzen übersteigen, welche

- a) für die einzelnen Lokomotiven je nach ihrer Bauart gemäß §. 8⁽¹⁾ festgesetzt sind;
 b) der in den Zügen vorhandenen Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen nach §. 13 entsprechen;
 c) durch die Besonderheiten der einzelnen Bahnstrecken geboten sind.
 (2) Die Erfüllung vorstehender Bedingungen vorausgesetzt, ist als größte zulässige Fahrgeschwindigkeit in der Stunde anzunehmen:

a) für Personenzüge:

1. ohne durchgehende Bremse.....	60 Kilometer,
2. mit durchgehender Bremse:	
im Allgemeinen	80 " ,
unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde	90 " ;

b) für Güterzüge:

im Allgemeinen	45 " ,
unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde:	
bei einer Zugstärke	
bis zu höchstens 100 Wagenachsen .	50 " ,
" " " 80 " "	55 " ;
" " " 60 " "	60 " ;

c) für Arbeitszüge:

1. wenn die in denselben laufenden Wagen nicht durchweg den Bestimmungen im §. 12 ent- sprechen	30 " ,
2. andernfalls	45 " ;

- d) für einzeln fahrende Lokomotiven (abgesehen von Probefahrten, für welche keine Beschränkung stattfindet).. 50 "
 jedoch können für dieselben mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde größere Fahrgeschwindigkeiten bis zu der nach §. 8⁽¹⁾ festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze gestattet werden.

(3) Für jeden Zug ist diejenige Fahrzeit zu ermitteln, welche in Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse von Station zu Station mindestens verwendet werden muß. Diese kürzeste Fahrzeit sowie die Fahrgeschwindigkeit, nach welcher die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen berechnet werden soll, ist dem Zugpersonal und den im äußeren Betriebsdienst beschäftigten Stationsbeamten neben der planmäßigen Fahrzeit des Zuges anzugeben.

(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:

2,5 ‰	(1 : 400)	90	Kilometer in der Stunde,
5,0 ‰	(1 : 200)	85	" " " " "
7,5 ‰	(1 : 133)	80	" " " " "
10,0 ‰	(1 : 100)	75	" " " " "
12,5 ‰	(1 : 80)	70	" " " " "
15,0 ‰	(1 : 66)	65	" " " " "
17,5 ‰	(1 : 57)	60	" " " " "
20,0 ‰	(1 : 50)	55	" " " " "
22,5 ‰	(1 : 44)	50	" " " " "
25,0 ‰	(1 : 40)	45	" " " " "

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

1000 Meter	90	Kilometer in der Stunde,
900 "	85	" " " " "
800 "	80	" " " " "
700 "	75	" " " " "
600 "	70	" " " " "
500 "	65	" " " " "
400 "	60	" " " " "
300 "	55	" " " " "
250 "	50	" " " " "
200 "	45	" " " " "
180 "	40	" " " " "

c) für Gefälle und Krümmungen, welche zwischen den vorstehend aufgeführten liegen, gilt jedesmal die kleinere der dabei in Betracht kommenden Geschwindigkeitszahlen;

d) bei fallenden und zugleich gekrümmten Bahnstrecken ist die kleinere der nach a und b sich ergebenden Geschwindigkeiten als größte zulässige Fahrgeschwindigkeit anzusehen.

(5) Für die Fahrt durch Stationen, in welchen die Züge durch den krummen Strang einer Weiche oder gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche zu fahren haben, sowie auf Strecken, in welchen eine Drehbrücke liegt oder welche aus einem sonstigen Grunde stets mit besonderer Vorsicht befahren werden müssen, ist die größte zulässige Geschwindigkeit für die einzelnen Zugattungen besonders festzusetzen.

(6) Bei Zügen, an deren Spitze die Lokomotive mit dem Tender voran fährt, darf die Fahrgeschwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde nicht übersteigen (§. 24⁽¹⁾).

(7) Züge, welche geschoben werden, ohne daß sich an ihrer Spitze eine führende Lokomotive befindet, dürfen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer in der Stunde fahren (§. 22⁽¹⁾).

(8) Wird bei einem Zuge mit durchgehender Bremse letztere unterwegs ungangbar, so darf die Fahrt ohne Verminderung der sonst dafür zugelassenen Geschwindigkeit fortgesetzt werden, sofern die Bedienung der nach §. 13 erforderlichen Anzahl von Bremsen mit der Hand bewirkt wird und eine Zugleine entsprechend der Bestimmung im §. 48⁽²⁾ angebracht ist. Wird eine Zugleine nicht angebracht, so darf der Zug mit höchstens 45 Kilometer Geschwindigkeit weiter fahren.

(9) Die festgesetzten Fahrzeiten sind den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Strecke entsprechend zu verwenden.

(10) Wenn ein Signal zum Langsamfahren gegeben ist oder ein Hinderniß auf der Bahn bemerkt wird, muß die Fahrgeschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen Weise ermäßigt werden.

§. 27.

Ueberfahren von Bahnkreuzungen.

(1) Bahnkreuzungen in Schienenhöhe außerhalb der Stationen dürfen von den Zügen erst befahren werden, nachdem die letzteren vor dem Haltsignal zum Stillstand gebracht sind und sodann durch den Aufsichtsbeamten oder in dessen Auftrag das Fahrsignal gegeben ist.

(2) Bei der Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Nebeneisenbahn genügt es, wenn mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde die Verpflichtung des Anhaltens vor der Durchkreuzung lediglich den Zügen der letzteren Bahn auferlegt wird.

§. 28.

Beschaffenheit der Betriebsmittel in schnellfahrenden Personenzügen.

Bei denjenigen Personenzügen, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Außerdem müssen die Wagen so beschaffen sein, daß sie sowohl unter sich als auch mit dem Tender so fest sich verkuppeln lassen, daß sämtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind.

§. 29.

Vorrang von Sonder- und schnellfahrenden Zügen.

Die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften sowie die schnellfahrenden Züge haben behufs besonders pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den anderen Zügen.

§. 30.

Beförderung von Gütern mit Personenzügen.

(1) Die Beförderung von Gütern mit den Personenzügen ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

a) Das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso wie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung

des Aufenthalts auf den Stationen sein, sofern nicht als sicher angenommen werden kann, daß die entstehende Verspätung bis zur nächsten Anschluß- oder bis zur Endstation wieder beseitigt werden wird.

- b) Die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmäßigen Fahrzeit nicht herbeiführen.
- c) Die Reisenden dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern nicht belästigt werden.

(2) Inwieweit Eilgut mit Personenzügen befördert werden darf, bei welchen eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde zur Anwendung kommen soll, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§. 31.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

Im Bedürfnisfalle kann mit den Güterzügen auch Personenbeförderung stattfinden; jedoch darf deshalb keine Erhöhung der für den betreffenden Zug zugelassenen größten Fahrgeschwindigkeit eintreten.

§. 32.

Fahrbericht der Zugführer.

Jeder Zugführer hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Anhaltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§. 33.

Bildung der Züge.

(1) Bei Bildung eines Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß die im §. 13 vorgeschriebene Anzahl bedienter Bremsen sich in demselben befindet und daß letztere thunlichst gleichmäßig vertheilt sind. Kommt auf einer Strecke eine Neigung von mehr als 5 ‰ (1:200) ununterbrochen in einer Länge von 1000 Meter oder darüber vor, oder ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längenschnitts, welche bei 1000 Meter Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, stärker als 5 ‰ (1:200) geneigt (§. 13^(2) b)), so muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben; hinter demselben kann ausnahmsweise bei Güterzügen noch ein beschädigter leerer Wagen eingestellt werden, sofern derselbe zwar lauffähig ist, aber inmitten des Zuges nach Art seiner Beschädigung nicht eingestellt werden kann.

(2) Ferner sind die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen in doppelter Weise gehörig zu verkuppeln (§. 12^(4 und 5)), die Zugleine, soweit dieselbe nach §. 48⁽²⁾ erforderlich ist, anzubringen, die Verbindungen der etwa vorhandenen durchgehenden Bremse (§. 12⁽⁷⁾) herzustellen, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig zu vertheilen, die

nöthigen Signale anzubringen und das Innere der zur Beförderung von Personen benutzten Wagen während der Fahrt bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahung mehr als 2 Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

(3) In den Zügen, welche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 45 Kilometer in der Stunde fahren, müssen die Fahrzeuge so fest mit einander gekuppelt sein, daß, wenn der Zug im geraden Gleise steht, die gegenüberstehenden Bufferpaare sich berühren. Bei denjenigen Personenzügen, bei welchen eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde zur Anwendung kommen soll, müssen die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen so fest gekuppelt sein, daß sämtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind (§. 28).

(4) In Zügen, welche sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, dürfen Wagen, deren Ladung über zwei oder mehr Wagen reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor oder hinter Personenwagen gestellt werden.

(5) Bevor der Zug die Abgangsstation verläßt, ist derselbe sorgfältig zu untersuchen und darauf zu achten, daß die über die Bildung der Züge gegebenen Vorschriften gehörig befolgt sind. Diese Untersuchung ist unterwegs bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges und so oft der Aufenthalt es gestattet, zu wiederholen.

§. 34.

Schutzwagen und Postwagen.

(1) In jedem zur Beförderung von Personen bestimmten Zuge, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde übersteigt, hat der erste Wagen des Zuges als Schutzwagen zu dienen und darf als solcher nicht mit Reisenden besetzt werden. Bei den mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden derartigen Zügen ist letzteres unter der Beschränkung gestattet, daß mindestens die vordere Abtheilung des betreffenden Wagens von Reisenden freigehalten wird. In beiden Fällen kann jedoch die vorübergehende Benutzung eines im Schutzwagen befindlichen Abortes während der Fahrt den Reisenden gestattet werden. Die zur Bedienung oder Begleitung des Zuges berufenen Beamten des Eisenbahn- und Postdienstes, sowie die etwa im Zuge mitfahrenden Eisenbahnbeamten, welchen die Ueberwachung des haulichen Zustandes oder des Betriebes auf der betreffenden Strecke obliegt, endlich auch die Begleiter von Viehtransporten, welche in dem Viehtransportwagen Platz nehmen, sind nicht als Reisende anzusehen.

(2) Bei Zügen, welche 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 Geschwindigkeit verkehren, als für dieselben auf der Anschlußbahn zugelassen ist.

(3) Bei dienstlichen Sonderzügen kann von der Einstellung eines Schutzwagens Abstand genommen werden.

(4) Bei der dem Postwagen zu gebenden Stellung ist, soweit der Bahnbetrieb dies gestattet, auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen; auch ist die Verwendung des Postwagens als Schutzwagen thunlichst zu vermeiden.

§. 35.

Sonderzüge.

(1) Sonderzüge dürfen nur befördert werden, wenn die Bahn bewacht, der Zug den Bahnwärtern vorher angekündigt und der nächsten Station ordnungsmäßig gemeldet ist.

(2) Ausnahmen sind nur in den im §. 45 näher bezeichneten Fällen zulässig.

§. 36.

Arbeitszüge.

(1) Arbeitszüge dürfen nur auf bestimmte Anordnung der mit der Leitung des Betriebes betrauten verantwortlichen oberen Beamten oder deren Vertreter und in fest abgegrenzten Zeiträumen auf der Bahn fahren.

(2) Die Vorsteher der beiden angrenzenden Stationen müssen von der Anwesenheit solcher Züge auf freier Strecke Kenntniß erhalten. Dies gilt auch von einzelnen Fahrzeugen, welche auf der freien Strecke durch Menschenkräfte bewegt werden; dieselben müssen einem verantwortlichen Begleiter unterstellt sein und mindestens 15 Minuten vor der zu erwartenden Ankunft eines Zuges von dem Fahrgleise desselben entfernt werden.

§. 37.

Schneepflüge.

(1) Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, welche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 Kilometer in der Stunde fahren, nicht vor die Lokomotiven der Züge gestellt werden. Wo das Bedürfnis eintritt, sind diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge in Stationsbeziehungsweise Blockabstand (§. 25⁽¹⁾) mit besonderen Lokomotiven vorauszuschicken.

(2) Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind zulässig.

§. 38.

Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubniß der zuständigen Beamten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 39.

Stillstehende Lokomotiven und Wagen.

(1) Bei angeheizten Lokomotiven muß, solange sie stillstehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter Aufsicht stehen.

(2) Stehende, nicht mit einer Lokomotive verbundene Wagen sind zur Vermeidung unbeabsichtigter Bewegung mittelst Vorlagen, Bremsen oder anderer Vorrichtungen so festzustellen, daß sie nicht in Bewegung gesetzt werden können.

§. 40.

Zugsignale.

(1) Jeder geschlossen fahrende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit aber die Spitze und den Schluß desselben erkennen lassen; Gleiches gilt für einzeln fahrende Lokomotiven.

(2) Am Schlusse eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges muß außerdem ein nach hinten und nach vorn leuchtendes Laternensignal angebracht sein.

(3) Der Abfahrt eines jeden Zuges muß ein Achtungssignal vorhergehen.

(4) Einzelne Fahrzeuge müssen auf freier Bahn bei Dunkelheit durch Lichtsignale gekennzeichnet sein.

§. 41.

Signale auf freier Strecke.

Auf der Bahn müssen die Signale gegeben werden können:

der Zug soll langsam fahren und
der Zug soll halten.

§. 42.

Signale des Wagenpersonals.

Das Wagenpersonal muß ein Nothsignal an den Lokomotivführer geben können.

§. 43.

Signale des Lokomotivpersonals.

Das Lokomotivpersonal muß die Signale geben können:

Achtung,
Bremsen anziehen und
Bremsen loslassen.

§. 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 Stationen durch elektrische Signale von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

(2) Zum Herbeirufen von Hilfslokomotiven auf elektrischem Wege müssen entweder in den Zügen oder an geeigneten Stellen der Bahn entsprechende Vorrichtungen vorhanden sein.

§. 45.

Signalisirung der nicht fahrplanmäßigen Züge.

(1) Nicht fahrplanmäßige Züge oder Lokomotiven müssen in der Regel durch ein Signal an dem in der einen oder anderen Richtung zunächst vorhergehenden Zuge oder schriftlich den Bahnwärtern angekündigt werden.

(2) Kann eine solche Ankündigung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmäßige Züge oder Lokomotiven nur abgelassen werden, wenn eine bezügliche Verständigung der beiden betreffenden Stationen stattgefunden hat und die Wärter zeitig vorher von dem Abgang derselben durch elektrische Signale benachrichtigt sind.

(3) Von den vorstehenden Bestimmungen sowie von der Vorschrift im §. 35 kann — unter persönlicher Verantwortlichkeit des Stationsvorstehers oder des sonst zuständigen Betriebsbeamten — abgesehen werden bei Hilfszügen und Hilfslokomotiven, welche aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen außerordentlichen Ereignissen plötzlich erforderlich werden. Dieselben dürfen in solchen Fällen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 Kilometer in der Stunde fahren.

§. 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 genau zu prüfen, ob die Gleise, welche derselbe zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind (§. 1⁽³⁾).

(2) Das Einfahrtssignal für einen Zug darf nur durch den dienstthuenden Stationsbeamten selbst oder im jedesmaligen Auftrage desselben durch einen anderen Beamten oder verpflichteten Arbeiter gegeben werden. Kann dieser Auftrag nicht mündlich erteilt werden, so ist durch geeignete Einrichtungen eine zuverlässige Uebermittlung desselben zu ermöglichen.

(3) Falls die von einem Zuge zu durchfahrenden Weichen von einem Stellwerk aus gestellt oder verriegelt werden, muß dem dienstthuenden Stationsbeamten durch Signale, deren Stellung mit derjenigen der Weichen in gegenseitiger Abhängigkeit steht, oder auf andere geeignete Weise die Möglichkeit gewährt sein, sich bei Ertheilung der Erlaubniß zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt des Zuges von der richtigen Stellung jener Weichen zu überzeugen.

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

§. 47.

Signale an Wassertrahnen.

Die Stellung der drehbaren Ausgußröhren muß im Dunkeln durch Signale kenntlich gemacht sein.

§. 48.

Verständigung des Zugpersonals unter sich.

(1) Das Zugpersonal darf während der Fahrt nur einem, für die Ordnung und Sicherheit des Zuges vorzugsweise verantwortlichen Beamten untergeordnet und muß so vertheilt sein, daß dadurch die Uebersicht über den ganzen Zug mit Erkennung der Signale und die Verständigung des Wagenpersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird.

(2) Bei allen Zügen muß eine mit der Dampfpeife der Lokomotive oder mit einem Wecker an der Lokomotive verbundene Zugleine oder eine andere geeignete Vorrichtung angebracht sein, welche bei Personenzügen über den ganzen Zug und bei Güterzügen, wie bei Zügen, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie bei Militärzügen mindestens bis zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muß.

(3) Bei Personenzügen, die mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, welche bei einer Zugtrennung selbstthätig in Wirksamkeit treten und es außer dem Lokomotivführer auch dem wachthabenden Fahrbeamten und den Reisenden ermöglichen, den Zug zum Stehen zu bringen, darf von der Mitführung der Zugleine oder der dieselbe ersetzenden anderen Vorrichtung (Absatz (2)) Abstand genommen werden.

(4) Dasselbe gilt von Zügen, welche von einer anschließenden Nebeneisenbahn auf die Hauptbahn übergehen und daselbst mit keiner größeren Geschwindigkeit verkehren, als für dieselben auf der Anschlußbahn zugelassen ist.

§. 49.

Maßregeln bei betriebsstörenden Ereignissen.

Wenn in Folge eines betriebsstörenden Ereignisses ein Zug auf der Bahn liegen bleiben muß, sind in der Richtung, aus welcher andere Züge sich auf dem versperrten Gleise nähern könnten, sichere Maßregeln zu treffen, durch welche solche Züge zeitig genug von dem Orte, wo der Zug liegt, in Kenntniß gesetzt werden.

§. 50.

Signalordnung.

(1) Für die gemäß §§. 40 bis 49 erforderlichen Signale sind die Vorschriften der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands maßgebend.

(2) Führen mehrere Bahnlinien neben einander her, so ist den Signalen an denselben eine Stellung zu geben, welche der Lage der Bahnlinien zu einander entspricht.

§. 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.

(2) Den Weichenstellern an der Einfahrt in größere Stationen oder Zweigbahnen, sowie an den auf freier Bahn gelegenen Ausweichungen, ebenso den auf der Fahrt befindlichen Lokomotivführern, Heizern und Bremsern dürfen Geschäfte, durch welche die sorgfältige Wahrnehmung ihres Dienstes beeinträchtigt werden könnte, nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 52.

Bedienung und Führung der Lokomotiven.

(1) Jede angeheizte Lokomotive muß während ihrer Bewegung mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

(2) Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sind und ihre Befähigung als Lokomotivführer unter Beachtung der vom Bundesrath darüber erlassenen Vorschriften nachgewiesen haben.

(3) Die Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotiven mindestens soweit vertraut sein, um dieselben erforderlichenfalls still- oder zurückstellen zu können.

IV.

Bestimmungen für das Publikum.

§. 53.

Allgemeine Bestimmungen.

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 Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten (§. 66) Folge zu leisten.

§. 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 Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt zwischen den Schienen eines jeden Gleises zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach §. 55 zum Betreten der dem übrigen

Publikum nicht geöffneten Stations- und Diensträume berechtigten Beamten haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

(2) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur solange, als dieselben nicht durch Schranken geschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder anderen in gleicher Weise sichernden Verschlüssen versehenen Uebergänge (§. 4⁽³⁾) dürfen nur überschritten werden, wenn kein Zug in Sicht ist.

(3) In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden.

(4) Die Gewährung von Erlaubnißkarten zum Betreten der vorstehend bezeichneten Bahnanlagen bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

(5) Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

§. 55.

Betreten der Stationen.

(1) Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf niemand die Station ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im §. 54 gedachten und der Postbeamten.

(2) Den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Stationen sowie den Bahnkörper innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten.

(3) Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Ladegleisen und den Güterschuppen zu benutzen.

(4) Die Ueberwachung der Ordnung auf diesen für die Fuhrwerke bestimmten Plätzen steht den Bahnpolizeibeamten zu, insofern in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

§. 56.

Hinüberschaffen von Gegenständen über die Bahn.

Das Hinüberschaffen von Pflügen und Eggen, sowie von Baumstämmen und anderen schweren Gegenständen über die Bahn darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen.

§. 57.

Betreten der Bahn durch Vieh.

(1) Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen durch Vieh bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

(2) Das Treiben von größeren Viehherden über die Bahnübergänge ist innerhalb 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr gestattet.

§. 58.

Benutzung von Privatübergängen.

Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden (§. 5⁽⁵⁾).

§. 59.

Geschlossene Uebergänge.

Solange die Uebergänge geschlossen sind, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehherden und Führer von Lastthieren bei den aufgestellten Warnungstafeln halten. Das Gleiche gilt, sobald die Glocken an den mit Zugschranken versehenen Uebergängen ertönen. Fußgänger dürfen sich den geschlossenen Schranken nähern, dieselben aber nicht öffnen.

§. 60.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Jede Beschädigung der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen 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 Verstellung von Ausweichvorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller, den Betrieb störenden Handlungen.

§. 61.

Verhalten der Reisenden beim Ein- und Aussteigen und während der Fahrt.

(1) Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu, sowie das eigenmächtige Oeffnen der an den Gangseiten der Wagen befindlichen Thüren verboten.

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

§. 62.

Bestrafung von Uebertretungen.

Wer den Bestimmungen der §§. 53 bis 61 und den nachfolgenden Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zuwiderhandelt, welche also lauten:

„Feuergesährliche sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre,

Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, sind von der Mitnahme ausgeschlossen.

Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet."

wird mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§. 63.

Befugnisse der Bahnpolizeibeamten.

(1) Die Bahnpolizeibeamten (§. 66) sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der im §. 62 gedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

(2) Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

§. 64.

Verfahren im Falle einer Festnahme.

(1) Der Festgenommene ist unverzüglich, sofern er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde desjenigen Bezirks, in welchem die Festnahme erfolgt, vorzuführen.

(2) Erfolgt die Ablieferung des Festgenommenen nicht durch Bahnpolizeibeamte, so hat der die Ablieferung anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, auf welcher der Grund der Festnahme anzugeben ist.

§. 65.

Aushang von Vorschriften. Beschwerdebuch.

Ein Abdruck der §§. 53 bis 65 dieser Vorschriften und der §§. 13, 15, 18, 20, 21 und §. 29⁽⁵⁾ der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist in jedem Warteraum auszuhängen. Bei jedem Stationsvorstande ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch aufzulegen.

V.

Bahnpolizeibeamte.

§. 66.

Benennung.

(1) Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst berufen diejenigen Personen, welche mit den Einrichtungen betraut sind der:

1. Betriebsdirektoren und Oberingenieure,
2. Betriebsinspektoren und Bauinspektoren,
3. Baumeister und Ingenieure,
4. Bahnkontrollöre und Betriebskontrollöre,
5. Stationsvorsteher, Stationsaufseher und Stationsassistenten,
6. Rangirmeister,
7. Bahnmeister,
8. Haltestellenaufseher und Weichensteller,
9. Haltepunktwärter und Bahnwärter,
10. Zugführer,
11. Packmeister,
12. Schaffner,
13. Wagenwärter und Bremsler,
14. Stationsdiener,
15. Nachtwächter.

(2) Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

§. 67.

Dienstsanweisung.

Allen im §. 66 genannten Bahnpolizeibeamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu ertheilen.

§. 68.

Befähigung.

(1) Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können, und die sonst zu ihrem besonderen Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 66 Nr. 5 bis 15 aufgeführten Beamten den vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten entsprechen.

(2) Die Bahnpolizeibeamten werden von der zuständigen Behörde vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Auf die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden obige Vorschriften über das Alter und die Vereidigung keine Anwendung.

§. 69.

Pflichten gegen das Publikum. Personalakten.

(1) Die Bahnpolizeibeamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrschen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten.

(2) Unziemlichkeiten sind von den Vorgesetzten nöthigenfalls durch angemessene Strafen zu ahnden.

(3) Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Wahrnehmung polizeilicher Verrichtungen entfernt werden.

(4) Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 70.

Bezirk der Amtsthätigkeit.

Die Amtsthätigkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und soweit, als solches zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§. 71.

Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

VI.

Aufsichtsbehörden.

§. 72.

Welche Behörden in jedem Bundesstaate unter der Bezeichnung Landes-Aufsichtsbehörde und Aufsichtsbehörden im Sinne dieser Vorschriften zu verstehen

sind, wird von der Centralbehörde des Bundesstaates bestimmt und dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitgetheilt. Für die Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen erfolgt diese Festsetzung und Mittheilung durch die zuständige oberste Reichsbehörde.

VII.

Uebergangs- und Ausnahmbestimmungen.

§. 73.

(1) Sofern auf einer Bahn einzelne in diesen Vorschriften vorgesehene Einrichtungen noch nicht bestehen, auch ihre Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 74 bestimmten Zeitpunkt nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden.

(2) Befristungen, welche bereits auf Grund der bisher gültigen Vorschriften bewilligt sind, werden hiervon nicht berührt.

(3) Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Strecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen bezüglich dieser Vorschriften von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

(4) Das Reichs-Eisenbahn-Amt ist ferner ermächtigt, für gewisse Züge und Zuggattungen einer Hauptbahn auf Antrag der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde erleichternde Abweichungen von einzelnen Bestimmungen dieser Vorschriften zuzulassen.

VIII.

Schlussbestimmungen.

§. 74.

(1) Diese Betriebsordnung tritt mit dem 1. Januar 1893 in Kraft und findet Anwendung auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen, für welche nach der Entschlieung der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands maßgebend ist.

(2) Dieselbe wird durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.

(3) Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

(4) In der Betriebsordnung sind

a) unter der Bezeichnung Station folgende Unterarten zu unterscheiden:

1. Bahnhöfe als Stationen mit bedeutenderem Verkehr,

2. Haltestellen als Stationen mit geringerem Verkehr, welche mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr versehen sind,
 3. Haltepunkte als Stationen, welche mit Weichen für den öffentlichen Verkehr nicht versehen sind;
- b) als Hauptgleise der Bahnhöfe und Haltestellen diejenigen Gleise anzusehen, welche von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betriebe befahren werden.

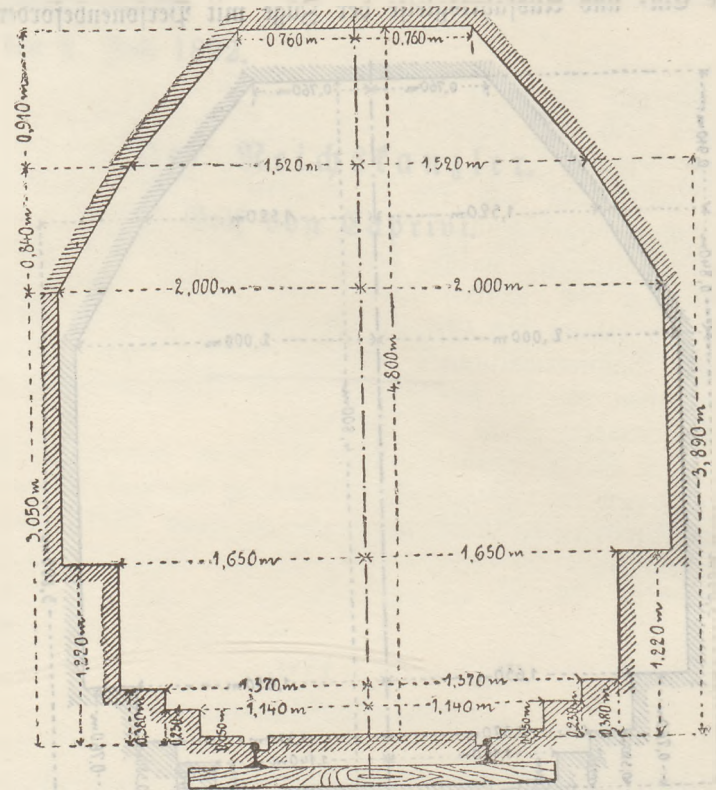
Berlin, den 5. Juli 1892.

Der Reichskanzler.

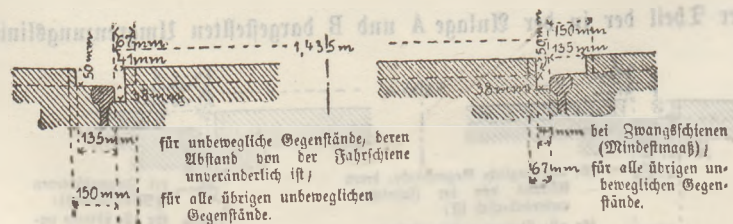
Graf von Caprivi.

Anlage B.

Umgrenzung des lichten Raumes für die Haupteisenbahnen Deutschlands für die sonstigen Gleise der Stationen.



Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Umgrenzungsklinien.



(Nr. 2044.) Bekanntmachung, betreffend die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten. Vom 5. Juli 1892.

Gemäß der vom Bundesrath in der Sitzung vom 30. Juni 1892 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an die §§. 52, 66 und 68 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands sowie an die §§. 36, 47 und 49 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse treten an die Stelle der Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern vom 12. Juni 1878 nachstehende

Bestimmungen

über die

Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten.

Für die selbständige Wahrnehmung der Dienstverrichtungen der hierunter aufgeführten Beamten sind außer den in den §§. 68 beziehungsweise 52 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, sowie in den §§. 49 beziehungsweise 36 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vorgesehenen allgemeinen Eigenschaften, die nachstehend bezeichneten Erfordernisse zu erfüllen:

A. Allgemeine Erfordernisse.

1. Die sämtlichen Beamten sollen bei ihrem ersten Dienst Eintritt nicht über 40 Jahre alt sein.

Ausnahmen sind nur bei besonderer körperlicher oder geistiger Rüstigkeit mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde zulässig (siehe auch §. 68⁽³⁾ der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und §. 49⁽³⁾ der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands).

2. Die sämtlichen Beamten müssen die für die Wahrnehmung der betreffenden Dienstverrichtungen erforderliche Gesundheit, Rüstigkeit und Gewandtheit, sowie ein ausreichendes Hör- und Sehvermögen besitzen.

B. Besondere Erfordernisse.

I.

Nachtwächter:

1. Kenntniß der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
2. Kenntniß der Vorschriften über die Behandlung gefundener Gegenstände.

II.

Stationsdiener:

1. Rechnen in den vier Grundarten, sowie Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu machen,
2. Kenntniß der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
3. Kenntniß der Dienstanweisungen für die Stationsdiener und die Gepäckträger,
4. Kenntniß der Eisenbahngeographie, soweit dieselbe für den Lokal- und Nachbarverkehr der betreffenden Bahn erforderlich ist,
5. Kenntniß der Vorschriften über die Behandlung gefundener Gegenstände und über die Aufbewahrung von Handgepäck,
6. Kenntniß der verschiedenen Arten von Fahrkarten und der besonderen Vorschriften über die Beförderung von Personen,
7. Kenntniß des jeweiligen Fahrplans der die betreffende Station berührenden Züge und ihre Anschlüsse an die Züge der Nachbarbahnen,
8. Kenntniß der für die Ankunft und Abfahrt der Züge vorgeschriebenen Signale.

III.

Bremser und Wagenwärter.

a. Bremser:

1. Rechnen in den vier Grundarten,
2. Kenntniß der beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Gattungen von Wagen und ihrer einzelnen Theile, insbesondere der Kuppelungs-, Brems-, Schmier- und Thürverschlußvorrichtungen, sowie der Behandlungsweise derselben,
3. Kenntniß der Bestimmungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren, und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den für den Dienst der betreffenden Bahn erlassenen Ausführungsbestimmungen, sowie der Vorschriften über den Rangirdienst,
4. Kenntniß der Dienstanweisungen für diese Beamtengattung, sowie derjenigen für Schaffner, Weichensteller und Bahnwärter, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
5. Kenntniß der Eigenthumsmerkmale der eigenen sowie der fremden Wagen,
6. sechsmonatliche Probezeit im Brems- und Rangirdienste, einschließlich der Beschäftigung in einer Wagenwerkstätte.

b. Wagenwärter:

1. Rechnen in den vier Grundarten,
2. Kenntniß der beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Gattungen von Wagen und ihrer einzelnen Theile, insbesondere der Kuppelungs- und Thürverschluß-

- vorrichtungen, der Achslager, der Handbremsen und der auf der betreffenden Bahn vorhandenen durchgehenden Bremsen, der Heizungs- und Beleuchtungs-vorrichtungen, sowie der Einrichtung und Behandlungsweise derselben, und der Vorschriften über das Reinigen der Wagen,
3. Fähigkeit, die an den Wagen während des Betriebes vorkommenden kleinen Schäden zu beseitigen,
4. Kenntniß der Bestimmungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren, und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den für den Dienst der betreffenden Bahn erlassenen Ausführungsbestimmungen, sowie der Vorschriften über den Rangirdienst,
5. Kenntniß der Dienstamweisungen für diese Beamtengattung, sowie derjenigen für Schaffner, Bremser, Weichensteller und Bahnwärter, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
6. Kenntniß der Eigenthumsmerkmale der eigenen sowie der fremden Wagen,
7. sechsmonatliche Beschäftigung in einer Wagenwerkstätte, einschließlich der Probezeit im Bremserdienste.

IV.

Rangirmeister:

außer den unter IIIa 1 bis 6 bezeichneten Erfordernissen:

7. Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge,
8. Kenntniß der Dienstamweisungen für die Bahnbewachungs-, Stations- und Fahrbeamten, soweit dieselben den Rangirdienst berühren,
9. Kenntniß der Bestimmungen der Militär-Eisenbahn-Ordnung, soweit sie ihren Dienstkreis berühren.

V.

Schaffner:

außer den unter IIIa 1 bis 5 bezeichneten Erfordernissen:

6. Kenntniß der Eisenbahngeographie, soweit dieselbe für den Lokal- und Nachbarverkehr der betreffenden Bahn erforderlich ist,
7. Fähigkeit, über einen ihren Dienstkreis betreffenden Vorgang eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten,
8. Kenntniß der besonderen Vorschriften über Personenbeförderung, sowie der Bestimmungen der Militär-Eisenbahn-Ordnung, der Vorschriften der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, soweit diese Bestimmungen und Vorschriften ihren Dienstkreis berühren,
9. Kenntniß der verschiedenen Fahrarten und ihrer Bedeutung, ferner der Bestimmungen über freie Fahrten, über Ersatzeleistungen für Beschädigungen

von Personenwagen und über gefundene Sachen, des jeweiligen Fahrplans der eigenen Bahn und der Anschlüsse der Nachbarbahnen, der Bestimmungen über das Verhalten bei Unglücksfällen, sowie Fertigkeit im Gebrauch der Hülfssignale,

10. Kenntniß der Dienstanweisungen für Zugführer, Packmeister, Lokomotivführer und der für den Fahrdienst erlassenen Vorschriften, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
11. sechsmonatliche Probezeit im Schaffnerdienste, unter Einrechnung einer etwaigen Beschäftigung im Bremserdienste und in einer Wagenwerkstätte bis zu höchstens drei Monaten.

VI.

Packmeister:

außer den unter IIIa 1 bis 5 und V 6 bis 10 bezeichneten Erfordernissen:

11. Rechnen mit Brüchen einschließlich der Dezimalbrüche,
12. Kenntniß der auf den Dienst des Packmeisters bezüglichen Bestimmungen der Dienstanweisungen für die Fahrkartenausgabe, Gepäck- und Güterabfertigung, sowie der bezüglichen Bestimmungen für Lademeister,
13. Kenntniß der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben den Dienstkreis eines Packmeisters und eines Zugführers berühren,
14. Kenntniß der Bestimmungen über Beförderung der Dienstschriften und des Dienstguts, insbesondere auch der dienstlichen Geld- und Werthsendungen,
15. Kenntniß der Vorschriften über die Benugung der Wagen und deren Zubehör,
16. Kenntniß der Bestimmungen des Eisenbahn-Zollregulativs sowie der Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, soweit diese Festsetzungen die Beschaffenheit der Betriebsmittel, den amtlichen Verschuß und die Behandlung der Begleitpapiere betreffen,
17. Kenntniß der in den direkten Verkehren der betreffenden Bahn in Bezug auf den Packmeisterdienst erlassenen Vorschriften,
18. sechsmonatliche Probezeit nach erlangter Befähigung zum Schaffner.

VII.

Zugführer:

außer den unter IIIa 1 bis 5, V 6 bis 10 und VI 11 bis 17 bezeichneten Erfordernissen:

18. Allgemeine Kenntniß der Organisation der betreffenden Eisenbahnverwaltung,
19. Kenntniß der Einrichtung und Handhabung der Läutewerke und der Hülfsignalvorrichtungen,

20. Kenntniß der Vorschriften über Führung der Fahrberichte,
21. Kenntniß der Bestimmungen über die telegraphischen Zugmeldungen und über die Handhabung des elektrischen Telegraphen,
22. Kenntniß der Dienstanweisungen für Stationsvorsteher, Lokomotivführer und Heizer, soweit sie den Zugdienst betreffen,
23. sechsmonatliche Probezeit nach dargelegter Befähigung zum Packmeister.

VIII.

Bahnwärter und Haltepunktwärter.

a. Bahnwärter:

1. Rechnen in den vier Grundarten mit benannten Zahlen,
2. Kenntniß aller bei der Bahnunterhaltung und insbesondere beim Verlegen und bei der Unterhaltung des Oberbaues vorkommenden Arbeiten, sowie der dazu erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Geräthe nach deren Beschaffenheit und Verwendung,
3. Kenntniß der verschiedenen, bei der betreffenden Bahn vorkommenden Arten der Schranken und deren Bedienung, sowie der für das Ueberschreiten der Wegeübergänge bestehenden Vorschriften,
4. Kenntniß der Vorschriften über Benutzung der verschiedenen Arten von Drahsinen, Bahnmeisterwagen und sonstigen Arbeitswagen auf den Gleisen,
5. Kenntniß des Zweckes und der Bedienung der Signalvorrichtungen und der Handhabung der Läutewerke, sowie der Bestimmungen über Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitungen,
6. Kenntniß der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren, sowie der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den für die betreffende Bahn erlassenen Ausführbestimmungen, ferner der Anweisung über das Verhalten bei Unfällen und der Bestimmungen über gefundene Sachen,
7. Kenntniß der Dienstanweisung für Weichensteller und Bahnwärter,
8. eine Probezeit, und zwar:
 - a) entweder durch dreimonatliche Beschäftigung bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und dreimonatliche Beschäftigung im Bahnbewachungs- und Signaldienste einer im Betriebe befindlichen Bahn,
 - b) oder neunmonatliche Beschäftigung beim Eisenbahnneubau, sofern der Dienstanfänger hierbei mit sämmtlichen zur Herstellung des Oberbaues und der Weichen erforderlichen Arbeiten sich vertraut gemacht hat, auch während dieser Zeit etwa drei Monate bei dem für Arbeitszüge eingerichteten Bahnbewachungs- und Signaldienste thätig gewesen ist.

b. Haltepunktwärter:

außer den unter VIIa bezeichneten Erfordernissen:

9. Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten,
10. Kenntniß der Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und der für den Fahrdienst erlassenen Bestimmungen, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren.

IX.

Weichensteller und Haltestellenaufseher.

a. Weichensteller:

außer den unter VIIa 1 bis 7 bezeichneten Erfordernissen:

8. Kenntniß der verschiedenen bei der betreffenden Bahn vorkommenden Arten von Weichen hinsichtlich ihrer wesentlichen Einrichtung, ihres Zweckes und ihrer Bedienung, sowie der damit verbundenen Signalvorrichtungen,
9. Kenntniß des Zweckes und der Bedienung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Centesimalwaagen und Wassertrahne,
10. Kenntniß der Vorschriften über den Rangirdienst,
11. Kenntniß der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
12. die unter VIIa 8a und b vorgeschriebene Probezeit mit der Maßgabe, daß an Stelle der dreimonatlichen Beschäftigung im Bahnbewachungs- und Signaldienste eine dreimonatliche Beschäftigung im Weichensteller-, Bahnbewachungs- und Signaldienste tritt.

b. Haltestellenaufseher:

außer den unter IXa bezeichneten Erfordernissen:

13. Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten,
14. Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniß der Vorschriften über die Behandlung der telegraphischen Apparate und Leitungen, sowie über den dienstlichen Gebrauch derselben,
15. Kenntniß der für die Verwaltung einer Haltestelle in Betracht kommenden Bestimmungen aus der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, den Vorschriften für die Fahrkartenausgabe und die Gepäck- und Güterabfertigung, der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, Kenntniß der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den für die betreffende Bahn erlassenen Ausführungsbestimmungen, sowie der

- für den Stations- und Fahrdienst der betreffenden Bahn erlassenen Verordnungen und sonstigen Vorschriften, sowie der Vorschriften über die zoll-sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr,
16. Kenntniß der besonderen Vorschriften für den Dienst auf Haltestellen,
 17. dreimonatliche Beschäftigung im Stationsdienste.

X.

Bahnmeister:

1. Fähigkeit, deutlich und richtig zu schreiben und einen Gegenstand aus dem Dienstkreise eines Bahnmeisters in angemessener Form schriftlich darzustellen,
2. Kenntniß der Organisation der eigenen Bahnverwaltung,
3. besondere Fachkenntnisse, namentlich
 - a) Berechnung geradliniger ebener Figuren, sowie des Kreises und seiner Theile,
 - b) Berechnung der beim Bau vorkommenden regelmäßigen Körper, Gewölbe und Gewölbeflächen, Inhaltsbestimmung ebenflächiger Körper, des Cylinders, des Kegels und der Kugel, sowie der Oberfläche derselben (ohne Beweisführung),
 - c) Kenntniß der gebräuchlichsten Mauer- und Zimmermaterialien und der Mörtelbereitung, sowie der gewöhnlichen Stein- und Holzverbände, und
 - d) sämmtlicher bei Unterhaltung der Bahn vorkommenden Arbeiten und der dazu erforderlichen Materialien und Geräthschaften, der Anlagen und der Verhältnisse des Bahnkörpers, der Herstellung der Bettung und des Oberbaues; der Anordnung und Einlegung von Weichen; der Einrichtung, des Zweckes und der Bedienung der Stellwerke,
 - e) Befähigung, einfache Zeichnungen und Handskizzen anzufertigen, sowie einfache Flächen- und Höhenmessungen auszuführen und aufzutragen,
4. Kenntniß der Vorschriften der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst zugehörigen Ausführungsbestimmungen, auch der sonstigen Vorschriften zur Sicherung des Betriebes, für den Signaldienst und für die Unterhaltung der elektrischen Telegraphenleitungen, der Dienstanweisungen für die Bahn- und Weichenwärter, der Vorschriften über die Führung der Arbeitszüge, der Bestimmungen über freie Fahrten, Versendung von Dienstgut und das Verhalten bei Unfällen und sonstigen außergewöhnlichen Ereignissen,
5. Fertigkeit in der Führung der Bücher und der Arbeiterlisten, Aufstellung von Rechnungen, Kostenanschlägen und Massenberechnungen dazu, Kenntniß der Vorschriften über die Verwaltung und Verrechnung der Bahnmateriale,
6. Fertigkeit in dem Gebrauch und der Handhabung elektrischer Telegraphen, insbesondere Fähigkeit, dienstliche Telegramme und elektrische Hülfssignale zu geben,

7. Kenntniß der Dienstanweisung für Zugführer und der Vorschriften über Führung der Fahrberichte,
8. einjährige Beschäftigung beim Bau oder bei der Unterhaltung des Oberbaues einer Bahn und auf einem bau- oder betriebstechnischen Bureau.

XI.

Stationsauffseher und Stationsassistenten:

1. Fähigkeit, deutlich und richtig zu schreiben und einen Vorgang aus dem Stationsdienste in angemessener Form schriftlich darzustellen,
2. Rechnen in den vier Grundarten, sowie mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen,
3. Kenntniß der Geographie, insbesondere Deutschlands und der benachbarten Länder,
4. Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniß der Vorschriften bei Annahme von Privattelegrammen, sowie der Bestimmungen über die Behandlung der telegraphischen Apparate und Leitungen,
5. Kenntniß des Fahrkarten-, Gepäck- und Güter-Abfertigungsdienstes, der allgemeinen Tarifbestimmungen und der für den Stations- und Abfertigungsdienst in Betracht kommenden Vorschriften des Rassen- und Rechnungswesens,
6. Kenntniß der Organisation der eigenen Bahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für deren Beamte,
7. Kenntniß der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen, der für den Stations- und Fahrdienst bei der betreffenden Bahn erlassenen Verordnungen und sonstigen Vorschriften, auch derjenigen für Kreuzungen und Abzweigungen auf freier Bahn, sowie für die Benutzung und Meldung eigener und fremder Wagen, Vertrautheit mit den dienstlichen Obliegenheiten der Stations- und Fahrbediensteten, Kenntniß der Vorschriften über die zoll-sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, sowie der Anweisung über die Benutzung der Rettungskasten,
8. Kenntniß der gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften über die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen,
9. Kenntniß der Bestimmungen der Militär-Eisenbahn-Ordnung, soweit sie ihren Dienstkreis berühren,
10. Fertigkeit in der Zusammensetzung von Zügen bei regelmäßigem und bei gestörtem Betriebe,
11. allgemeine Kenntniß der Einrichtung und der zur Betriebssicherheit notwendigen Beschaffenheit des Oberbaues, der Weichen, Stellwerke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Last- und Wasserkrane, Signalvorrichtungen und

der Betriebsmittel, sowie der für die Unterhaltung und Wiederherstellung des Oberbaues erforderlichen Geräthschaften, Werkzeuge und Arbeiten,

12. einjährige Beschäftigung im Stationsdienste.

XII.

Stationsvorsteher:

1. Kenntniß der Einrichtungen des Verbands- und Tarifwesens der eigenen Bahn und der betheiligten Nachbarbahnen, sowie des Verhältnisses der Eisenbahn zur Post- und Telegraphenverwaltung,
2. Kenntniß der Bestimmungen der Militär-Eisenbahn-Ordnung, soweit dieselben ihren Dienstkreis berühren,
3. zweijähriger Dienst in der unter XI bezeichneten Stellung.

XIII.

Lokomotivführer.

1. Fähigkeit, einen Vorgang aus dem Dienstkreise des Lokomotivführers schriftlich in angemessener Form darzustellen,
2. Rechnen in den vier Grundarten, sowie mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen,
3. allgemeine Kenntniß der Eigenschaften und der Behandlung der beim Maschinenbau und im Betriebe zur Verwendung kommenden Materialien,
4. allgemeine Kenntniß der einfachen physikalischen Gesetze, namentlich über den Wasserdampf und dessen Wirkungen,
5. Kenntniß der Lokomotive und ihrer einzelnen Theile, sowie
6. der Behandlung der Lokomotive während der Fahrt und im kalten Zustande,
7. Kenntniß der Einrichtung und Handhabung der auf der betreffenden Bahn vorkommenden durchgehenden Bremsen,
8. Kenntniß der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der Vorschriften über den Rangirdienst, der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und der zur Ausführung derselben auf der betreffenden Bahn erlassenen Bestimmungen, der Dienstanweisungen für Lokomotivführer und Heizer und derjenigen für Stationsvorsteher, Weichensteller, Bahnwärter, Zugführer und Wagenwärter, soweit sie den Dienstkreis eines Lokomotivführers berühren,
9. Kenntniß der zu befahrenden Strecken,
10. einjährige Beschäftigung als Handwerker in einer mechanischen Werkstatt und einjährige Lehrzeit im Lokomotivdienste. In Bezug auf Techniker, welche sich dem höheren Maschinenfach widmen, bleibt die Festsetzung dieser Zeiträume den einzelnen Bundesregierungen vorbehalten.

C. Schlußbestimmungen.

1. Wenn bei einzelnen Bahnen die Benennung einer Beamtenklasse von der unter I bis XIII — als zur Zeit meistentheils üblich — abweicht, so ist für die Anwendung der Befähigungsvorschriften nicht die Benennung, sondern die wirkliche Dienstverrichtung maßgebend.

Beamte, welchen die Dienstverrichtungen verschiedener Klassen zugleich übertragen sind, haben, auch wenn dieses Verhältniß durch die äußere Bezeichnung nicht ausgedrückt ist, die Erfordernisse für sämtliche in ihrer Person vereinigten Dienste nachzuweisen.

2. Unter Probezeit im Sinne obiger Bestimmungen ist die Zeit der praktischen Ausbildung und Vorbereitung unter Ueberwachung eines mit dem betreffenden Dienste vertrauten Beamten zu verstehen.

Auf die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden die Bestimmungen unter I bis XII über die Dauer der Probezeiten keine Anwendung.

3. Den einzelnen Verwaltungen bleibt — unbeschadet der Vorschriften über eine vorgängige Probezeit oder praktische Beschäftigung — hinsichtlich der unter I bis XII aufgeführten Beamten überlassen, in welcher Form sie sich die Ueberzeugung von dem Vorhandensein der vorgeschriebenen Befähigung verschaffen wollen; es kann dies je nach Umständen, entweder durch Zeugnisse oder durch schriftliche und mündliche Prüfungen, oder durch Beobachtung der praktischen Leistungen von Seiten eines vorgesetzten Beamten geschehen. Bezüglich der Lokomotivführer ist die Ablegung einer Prüfung vor einem höheren maschinentechnischen und einem betriebstechnischen Beamten, verbunden mit Probefahrten unter Aufsicht eines Beamten der ersteren Gattung, erforderlich.

4. Diese Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1893 in Kraft.

Dieselben werden durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.

Der Landes-Aufsichtsbehörde bleibt vorbehalten, bei der Anstellung wie bei dem Aufrücken der Beamten dieselben mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse von einzelnen Erfordernissen zu entbinden.

Die Landes-Aufsichtsbehörden sind ermächtigt, auf Nebeneisenbahnen für einzelne Stationen und Bahnstrecken mit einfachen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen eine Abweichung von den vorstehenden Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten dahin zuzulassen, daß Bahnpolizeibeamte der einen Klasse durch geeignete Beamte einer anderen Klasse ausbühlsweise vertreten werden, auch wenn letztere die formelle Befähigung dazu nicht besitzen.

Berlin, den 5. Juli 1892.

Der Reichskanzler.

Graf von Caprivi.

(Nr. 2045.) Bekanntmachung, betreffend die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
Vom 5. Juli 1892.

Gemäß der vom Bundesrath in der Sitzung vom 30. Juni 1892 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse tritt an die Stelle der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 nachstehende

Signalordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

I.

Signale mit elektrischen Läutewerken und Hornsignalen.

Die Signale mit elektrischen Läutewerken sind zu geben wie folgt:

1. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmeldefignal):
Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen.
2. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmeldefignal):
Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.
3. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhesignal):
Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Dieses Signal kann auch angewandt werden, um anzuzeigen, daß ein signalisirter Zug nicht kommt.

4. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Gefahrsignal):
Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Diese Signale können außerdem auch mit dem Horn gegeben werden wie folgt:

- 1 a. Einmal die Tonfolge lang, kurz, kurz, lang.

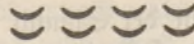
———— — — — —

- 2 a. Zweimal die Tonfolge lang, kurz, kurz, lang.

———— — — — —

3a. Einmal vier lange Töne.

4a. Zweimal vier kurze Töne.



II.

Handsignale der Wärter und Scheibensignale.

Die Handsignale der Wärter sind zu geben wie folgt:

5. Der Zug soll langsam fahren:

bei Tage:

Der Wärter hält irgend einen Gegenstand in der Richtung gegen das Gleis.

bei Dunkelheit:

Der Wärter hält die Handlaterne mit grünem Licht dem Zuge entgegen.

6. Der Zug soll halten (Haltsignal):

bei Tage:

Der Wärter schwingt einen Gegenstand im Kreise herum.

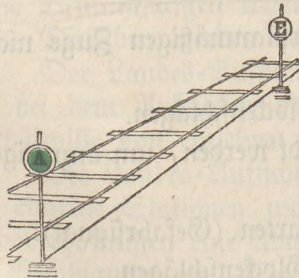
bei Dunkelheit:

Der Wärter schwingt seine Handlaterne im Kreise herum, welche, sofern es die Zeit erlaubt, roth zu blenden ist.

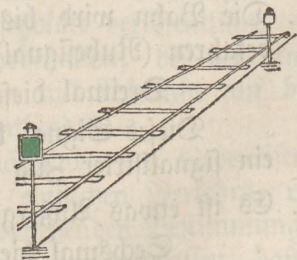
An Stelle dieser Signale können auch Scheibensignale gegeben werden wie folgt:

5a. Der Zug soll langsam fahren:

bei Tage:



bei Dunkelheit:

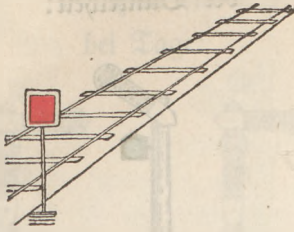


Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind runde Stockscheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Scheibe grün mit weißem Rande gestrichen und mit A bezeichnet, die letzte weiß gestrichen und mit E bezeichnet sein.

Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind Stocklaternen aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Laterne grünes, die letzte weißes Licht zeigen.

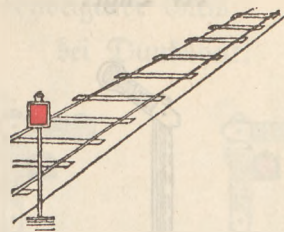
6a. Der Zug soll halten (Haltsignal):

bei Tage:



Vor einer unfahrbaren Gleisstrecke sind rechteckige Stockscheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die Scheibe roth mit weißem Rande gestrichen sein.

bei Dunkelheit:



Vor einer unfahrbaren Gleisstrecke sind Stocklaternen aufgestellt. Dem kommenden Zuge muß rothes Licht zugekehrt sein.

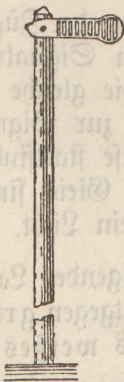
III.

Signale am Signalmaste.

Die Signale am Signalmaste sind zu geben wie folgt:

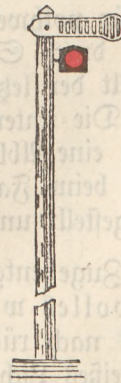
7. Halt:

bei Tage:



Signalarm nach rechts wagerecht gestellt.

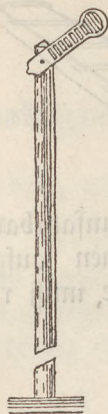
bei Dunkelheit:



Rothes Licht der Signallaterne.

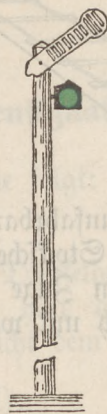
8. Freie Fahrt:

bei Tage:



Signalarm schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

bei Dunkelheit:



Grünes Licht der Signallaterne.

Erscheint es erforderlich, die Stellung des Signals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen, so zeigt die Laterne dorthin bei Haltstellung volles weißes Licht, bei Fahrtstellung theilweise geblendetes weißes Licht (Sternlicht oder mattweißes Licht).

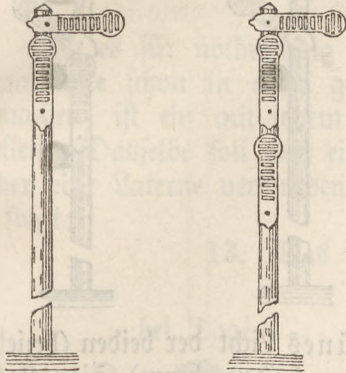
Wo es für nothwendig erachtet wird, die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Gleise durch Signale an einem und demselben Signalmaste kenntlich zu machen, erhält der letztere zwei oder drei Arme und die gleiche Zahl Laternen über einander. Die unteren Arme und Laternen werden zur Signalgebung nur verwendet, wenn eine Ablenkung vom durchgehenden Gleise stattfinden soll; beim Haltsignal und beim Fahrtsignal für das durchgehende Gleis sind die unteren Arme senkrecht gestellt und zeigen die unteren Laternen kein Licht.

Die dem Zuge entgegen rothes oder kein Licht zeigenden Laternen müssen nach rückwärts volles weißes Licht und die dem Zuge entgegen grün leuchtenden Laternen müssen nach rückwärts theilweise geblendetes weißes Licht (Sternlicht oder mattweißes Licht) zeigen.

Die Signale am Signalmaste mit mehreren Armen sind zu geben wie folgt:

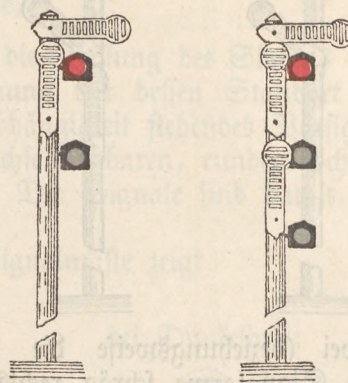
9. Halt für das durchgehende und abzweigende Gleis:

bei Tage:



Oberster Signalarm nach rechts waagrecht gestellt.

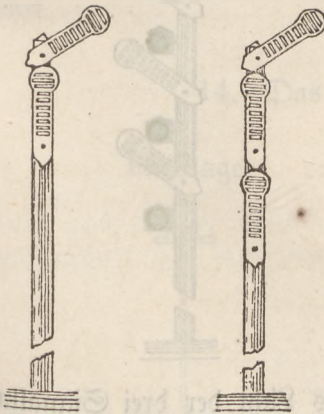
bei Dunkelheit:



Rothes Licht der obersten Signallaterne.

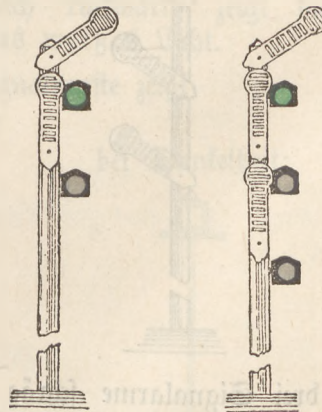
10. Fahrt frei für das durchgehende Gleis:

bei Tage:



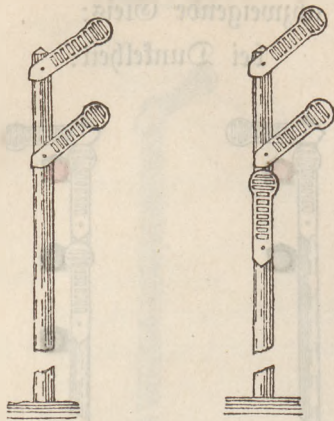
Oberster Signalarm schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

bei Dunkelheit:

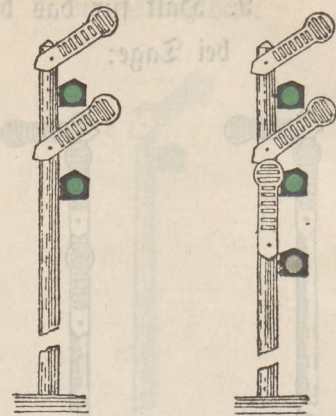


Grünes Licht der obersten Signallaterne.

11. Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis:
bei Tage: bei Dunkelheit:

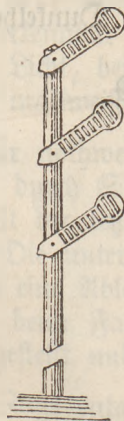


Zwei (beziehungsweise die beiden oberen) Signalarme schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

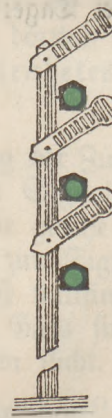


Grünes Licht der beiden (beziehungsweise der beiden oberen) Signallaternen.

12. Fahrt frei für ein anderes abzweigendes Gleis:
bei Tage: bei Dunkelheit:



Alle drei Signalarme schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



Grünes Licht der drei Signallaternen.

Die Signale 7 bis 12 dienen als Einfahrtsignale, Ausfahrtsignale, Blocksignale, sowie innerhalb der Stationen zur Deckung einzelner Gleise oder

Gleisbezirke und auf freier Bahn zur Deckung von Abzweigungen, Drehbrücken und sonstigen Gefahrpunkten.

Die Anbringung von Signalen für entgegengesetzte Fahrtrichtungen an ein und demselben Signalmaste ist gestattet.

IV. Vorsignale.

Wo es für nothwendig erachtet wird, die Stellung des Signals an einem Signalmaste schon in einer gewissen Entfernung vor dessen Standort kenntlich zu machen, ist ein mit jenem Signal in Abhängigkeit stehendes Vorsignal aufzustellen. Dasselbe soll aus einer um eine Achse drehbaren, runden Scheibe, mit welcher eine Laterne verbunden ist, bestehen. Die Signale sind damit zu geben wie folgt:

13. Das Signal am Signalmaste zeigt

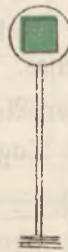
Halt:

bei Tage:



Die volle runde Scheibe dem Zuge zugekehrt.

bei Dunkelheit:



Grünes Licht dem Zuge entgegen.
Nach rückwärts zeigt die Laterne
volles weißes Licht.

14. Das Signal am Signalmaste zeigt

Freie Fahrt:

bei Tage:



Die Scheibe parallel zur Bahn oder
wagerecht gestellt.

bei Dunkelheit:



Weißes Licht der Laterne dem Zuge
entgegen.

Nach rückwärts zeigt die Laterne
theilweise geblendetes weißes Licht
(Sternlicht oder mattweißes Licht).

VII.

Signale am Zuge.

Die Signale am Zuge sind zu geben wie folgt:

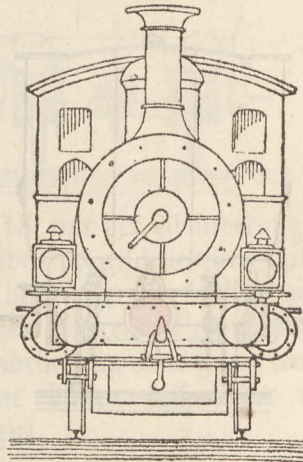
17. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

- a. wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt:

bei Tage:



bei Dunkelheit:

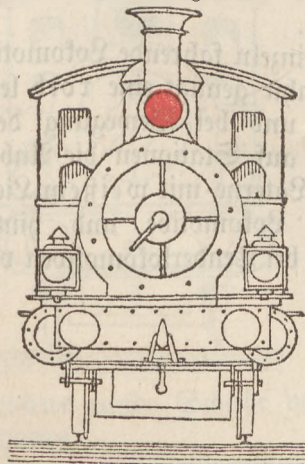


Kein besonderes Signal.

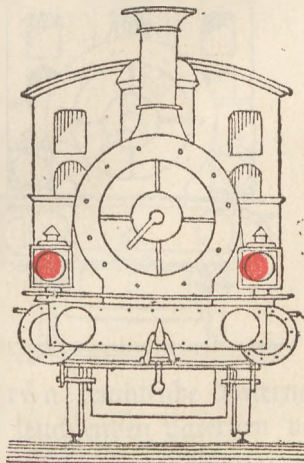
Zwei weiß leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

- b. wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt:

bei Tage:



bei Dunkelheit:



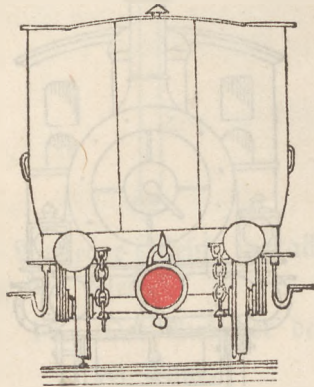
Eine roth und weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

Zwei roth leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

Befindet sich in Ausnahmefällen die Lokomotive nicht an der Spitze des Zuges oder fährt dieselbe mit dem Tender voran, so sind die Signale am Vordertheil des vordersten Fahrzeuges anzubringen.

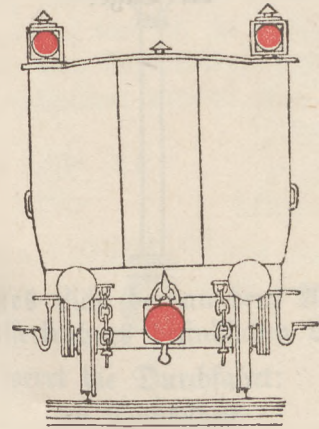
18. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal):

bei Tage:



An der Hinterwand des letzten Wagens eine roth und weiße runde Scheibe.

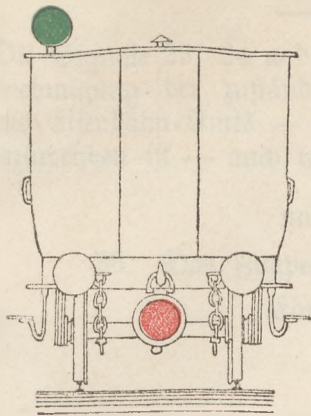
bei Dunkelheit:



An der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Buffer eine roth leuchtende Laterne (Schlußlaterne) und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen (Ober- Wagenlaternen).

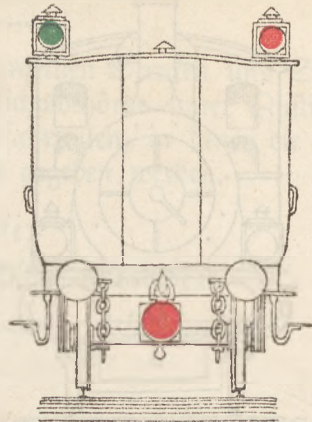
Für einzeln fahrende Lokomotiven auf freier Bahn genügt eine roth leuchtende Laterne und bei Bewegung der Lokomotiven auf Stationen die Anbringung je einer Laterne mit weißem Licht vorn an der Lokomotive und hinten am Tender, bei Tenderlokomotiven vorn und hinten.

19. Es folgt ein Sonderzug nach:
bei Tage:



Außer dem Schlusssignal eine grüne Scheibe oben auf dem letzten Wagen oder zu jeder Seite desselben.

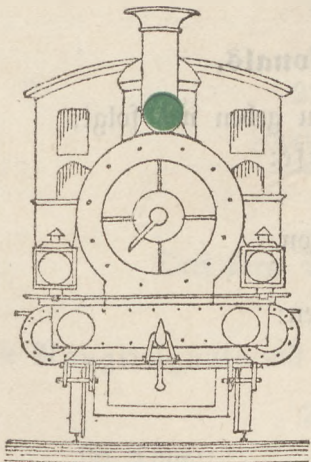
bei Dunkelheit:



Signal 18 mit der Abänderung, daß eine der beiden vorgeschriebenen Laternen auch nach hinten grünes Licht zeigt.

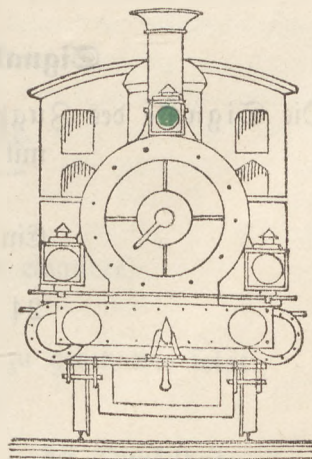
Für einzeln fahrende Lokomotiven genügt die Anbringung einer grün leuchtenden Laterne hinten außer der rothen Schlußlaterne.

20. Es kommt ein Sonderzug in entgegengesetzter Richtung:
bei Tage:



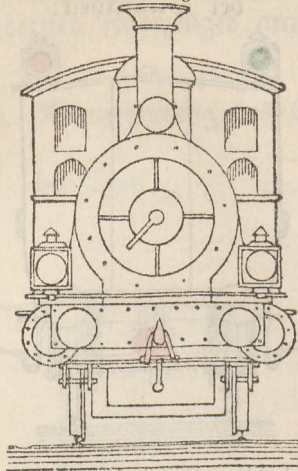
Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

bei Dunkelheit:



Eine grün leuchtende Laterne über den weiß leuchtenden Laternen vorn an der Lokomotive.

21. Die Telegraphenleitung ist zu untersuchen:
bei Tage: bei Dunkelheit:



Eine weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive oder an jeder Seite des Zuges.

Kein besonderes Signal.

22. Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke untersuchen:
bei Tage: bei Dunkelheit:

Ein Zugbediensteter schwingt seine Mütze oder einen anderen Gegenstand dem Wärter zugewendet.

Ein Zugbediensteter schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet.

VIII.

Signale des Zugpersonals.

Die Signale des Zugpersonals sind zu geben wie folgt:
mit der Dampfpfeife:

23. Achtung:

Ein mäßig langer Ton.

24. Bremsen anziehen:

a) mäßig:

Ein kurzer Ton.

b) stark:

Drei kurze Töne schnell hinter einander.

25. Bremsen loslassen:

Zwei mäßig lange Töne schnell hinter einander.

Die Signale 23, 24 und 25 können auf einzelnen Strecken und Stationen mit Genehmigung der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Ministers — abgesehen von Gefahrfällen, in denen die Dampfpfeife anzuwenden ist — auch mit Signalhörnern gegeben werden.

mit der Mundpfeife:

26. Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen:

Ein mäßig langer Ton.

27. Abfahrt:

Zwei mäßig lange Töne.

IX.

Rangirsignale.

Die Rangirsignale mit der Mundpfeife oder dem Horn sind zu geben wie folgt:

28. Vorziehen:

Ein langer Ton.

29. Zurückdrücken:

Zwei mäßig lange Töne.

30. Halt:

Drei kurze Töne schnell hinter einander.

Die Rangirsignale mit dem Arme sind zu geben wie folgt:

28 a. Vorziehen:

bei Tage:

Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten.

bei Dunkelheit:

Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten.

29 a. Zurückdrücken:

bei Tage: Wagerechte Bewegung des Armes hin und her.	bei Dunkelheit: Wagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.
--	--

30 a. Halt:

bei Tage: Kreisförmige Bewegung des Armes.	bei Dunkelheit: Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.
---	---

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die vorstehend für einen Zug gegebenen Bestimmungen finden auch auf einzeln fahrende Lokomotiven Anwendung, soweit für letztere nicht Ausnahmen zugelassen sind.
2. Eine Abweichung in der Darstellung der Signale von den beigegebenen Abbildungen ist zulässig, soweit der Wortlaut der einzelnen Signalbestimmungen nicht entgegensteht.
3. Diese Signalordnung tritt mit dem 1. Januar 1893 in Kraft; sie findet Anwendung auf allen Haupteisenbahnen Deutschlands und auf den Nebeneisenbahnen, soweit bei den letzteren Signale zur Anwendung kommen. Ausnahmen können unter besonderen Verhältnissen von der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes zugelassen werden.

Diese Signalordnung wird durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.

Die von den Aufsichtsbehörden oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

4. Sofern auf einzelnen Bahnen die Einführung der Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. Januar 1893 nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden. Bereits bewilligte Befristungen werden hiervon nicht berührt.
5. Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Bahnstrecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Abweichungen von dieser Signalordnung von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

Berlin, den 5. Juli 1892.

Der Reichskanzler.

Graf von Caprivi.

(Rr. 2046.) Bekanntmachung, betreffend die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands. Vom 5. Juli 1892.

Gemäß der vom Bundesrath in der Sitzung vom 30. Juni 1892 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse treten an die Stelle der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 die nachstehenden

Normen

für den

Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands.

I.

Bau der Eisenbahnen.

§. 1.

Bauentwurf.

(1) Bei der Anlage von Haupteisenbahnen, welche voraussichtlich späterhin mit einem zweiten Gleise zu versehen sind, ist im Bauentwurf auf Wahrung der Möglichkeit hierzu in angemessener Weise Bedacht zu nehmen.

(2) Sämmtliche Gleise, auf denen Züge bewegt werden, sind von baulichen Anlagen mindestens bis zu derjenigen Umgrenzung des lichten Raumes frei zu halten, welche für die freie Bahn, sowie innerhalb der Stationen für die Ein- und Ausfahrtsgleise der Züge mit Personenbeförderung auf Anlage A, für die sonstigen Gleise der Stationen auf Anlage B dargestellt ist. Dabei ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung und die Ueberhöhung der äußeren Schiene Rücksicht zu nehmen.

(3) Die bis zu 50 Millimeter über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Gleises im Allgemeinen mindestens 150 Millimeter von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstände derselben von der Fahrachse darf dies Maaß auf 135 Millimeter eingeschränkt werden. Innerhalb des Gleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 Millimeter betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen nach dem mittleren Theile hin allmähig bis auf 41 Millimeter eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Gleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maaße.

(4) An Ladegleisen kann nach der Art ihrer Benutzung eine Einschränkung der Umgrenzung des lichten Raumes von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(5) Inwieweit im Uebrigen Abweichungen von der vorgeschriebenen Umgrenzung des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

§. 2.

Bauwerke.

(1) Die Ausführung hölzerner, zum Tragen von Eisenbahngleisen bestimmter Brücken ist nur ausnahmsweise gestattet und bedarf in jedem Falle der Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde.

(2) Bei Brücken aus Eisen oder Stahl sind die tragenden Theile des Ueberbaues aus gewalztem oder geschmiedetem Material herzustellen.

§. 3.

Breite des Bahnkörpers.

Die Breite des Bahnkörpers auf freier Bahn — in Einschnitten und auf Dämmen — ist so zu bemessen, daß der Schnittpunkt einer durch die Unterkante der Schienen des nächstliegenden Gleises gelegten geraden Linie und der verlängerten Böschungslinie mindestens 2,000 Meter von der Mitte des Gleises entfernt liegt.

§. 4.

Trockenlegung der Bahn.

(1) Die Bahnkrone in Höhe der Schienenunterkante muß, außer bei eingedeichten Strecken, mindestens 600 Millimeter über dem höchsten Wasserstande liegen.

(2) Die Bettung soll unter den Schienenunterlagen mindestens 200 Millimeter stark und gehörig entwässert sein.

§. 5.

Spurweite.

(1) Die Spurweite, im Lichten zwischen den Schienenköpfen gemessen, soll in geraden Gleisen 1,435 Meter betragen.

(2) In Krümmungen mit einem Halbmesser unter 500 Meter soll die Spurweite angemessen vergrößert werden. Diese Vergrößerung darf jedoch das Maaß von 30 Millimeter nicht überschreiten.

§. 6.

Gleislage und Krümmungen.

(1) Die Schienen eines Gleises sind in sicherer Lage zu einander festzulegen.

(2) Die winkelrecht gegenüberliegenden Oberkanten der beiden Schienen eines Gleises sollen in geraden Strecken, mit Ausnahme der Ueberhöhungsrampen, in gleicher Höhe liegen.

(3) In Krümmungen, mit Ausnahme der Weichenkrümmungen, soll die äußere Schiene um so viel höher liegen als die innere, daß bei der größten für die betreffende Strecke zugelassenen Fahrgeschwindigkeit (Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands §. 26) die Krümmungen mit Sicherheit durchfahren werden können. Die Ueberhöhung soll in den Uebergangsbögen oder in den zunächst an die Krümmung anschließenden geraden Strecken auf eine Länge auslaufen, welche mindestens das 200fache der Ueberhöhung beträgt.

(4) Verschiedene Krümmungen und Querneigungen der Gleise sind stetig in einander überzuführen.

(5) Zwischen entgegengesetzten Krümmungen einer Bahnlinie ist ein gerades Stück von solcher Länge einzulegen, daß die Fahrzeuge sanft und stetig in die andere Krümmung einlaufen.

(6) Der kleinste Halbmesser der gekrümmten Gleise auf freier Bahn soll nicht unter 180 Meter lang sein.

(7) Die Anwendung eines Halbmessers unter 300 Meter für Krümmungen auf freier Bahnstrecke bedarf der Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes.

§. 7.

Längsneigung.

(1) Die Längsneigung einer Bahnlinie soll nicht stärker sein als 25‰ (1 : 40).

(2) Zur Anwendung einer stärkeren Neigung als 12,5‰ (1 : 80) ist die Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes erforderlich.

(3) Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf denen Ausweichgleise für das Kreuzen oder Ueberholen von Güterzügen angelegt werden, sollen, abgesehen von Ausziehgleisen nebst zugehörigen Vertheilungsweichen, in keiner stärkeren Neigung als 2,5‰ (1 : 400) liegen.

(4) Die Ausweichgleise dürfen in die stärkere Neigung der Bahn eingreifen.

§. 8.

Neigungswechsel.

(1) Die Neigungswechsel auf der freien Bahnstrecke sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5 000 Meter Halbmesser abzurunden; für Strecken unmittelbar vor Stationen kann dieses Maas auf 2 000 Meter herabgesetzt werden.

(2) Zwischen Gegenneigungen von mehr als 5‰ (1 : 200), sofern die Länge einer derselben 1 000 Meter übersteigt, ist eine weniger als 5‰ (1 : 200) geneigte Strecke von mindestens 500 Meter Länge einzulegen, welche zur Abrundung mitbenutzt werden kann.

§. 9.

Entfernung der Gleise.

(1) Die Doppelgleise auf der freien Bahnstrecke sollen von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,500 Meter von einander entfernt sein. Tritt zu einem Gleis-

paare noch ein Gleis hinzu, so ist dessen Entfernung von dem zunächst liegenden Gleise von Mitte zu Mitte zu mindestens 4,000 Meter anzunehmen.

(2) Werden mehrere Gleispaare neben einander gelegt, so muß die Entfernung von Mitte zu Mitte der benachbarten Gleise je zweier Gleispaare ebenfalls mindestens 4,000 Meter betragen.

(3) Die Gleise auf den Bahnhöfen und Haltestellen sollen 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.

(4) Beim Umbau von Stationen mit geringem Personenverkehr kann mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde von diesen Bestimmungen abgewichen werden.

§. 10.

Beschaffenheit, Form und Befestigung der Schienen.

(1) Die Schienen sollen aus gewalztem Eisen oder Stahl bestehen.

(2) Die innere seitliche Abrundung des Schienenkopfes soll mit einem Halbmesser von 14 Millimeter beschrieben sein.

(3) Die Befestigungsmittel, als Stühle, Schrauben, Nägel u. s. w., sollen an der Innenseite der Schienen eines Gleises in der Breite der Spurrinne auch bei größter Abnutzung der Schienen mindestens 38 Millimeter unter Schienenoberkante liegen.

(4) Bei Befestigung der Stoßverbindungen eines Gleises ist auf die durch Wärmewechsel entstehenden Veränderungen der einzelnen Theile Rücksicht zu nehmen.

§. 11.

Tragfähigkeit des Oberbaues.

Bei Gleisen, welche von Lokomotiven befahren werden, soll der Oberbau mindestens so stark sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene 7 000 Kilogramm rollende Last mit Sicherheit tragen kann.

§. 12.

Meldestationen und Ausweichstellen.

Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amtes sind telegraphische Meldestationen und an eingeleisigen 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 500 Meter zu rechnen. In geringerer Entfernung als 8 Kilometer kann die Einrichtung von Meldestationen und Ausweichstellen nicht gefordert werden. Soweit ausnahmsweise diese Ausweichstellen nicht mit den Bahnstationen zusammentreffen, ist ihre rechtzeitige Herstellung mindestens dadurch zu sichern, daß an den betreffenden Stellen der Bahnkörper und die Bettung in

einer für zwei Gleise ausreichenden Breite angelegt und der erforderliche Vorrath an Oberbau- und Telegraphenmaterialien bereit gehalten wird.

§. 13.

Gemeinschaftliche Bahnhofsanlagen und Bahnkreuzungen.

(1) Führen mehrere Eisenbahnen in einen und denselben Bahnhof, so sind sie derart mit einander in Verbindung zu bringen, daß der Uebergang von Zügen in der größten für die betreffenden Bahnen zugelassenen Achsenzahl rasch und leicht von Bahn zu Bahn erfolgen kann. Benachbarte Bahnhöfe sind nach Bedürfniß in gleicher Weise mit einander in Verbindung zu setzen.

(2) Die Kreuzung einer Bahn durch eine andere Bahn soll außerhalb der Stationen nicht in Schienenhöhe, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.

§. 14.

Weichen.

(1) Die Weichen in den Hauptgleisen müssen so eingerichtet sein, daß bei den ein Hauptgleis befahrenden Zügen auch bei falscher Stellung der Weiche ein Ablaufen der Räder der Fahrzeuge von den Schienen nicht stattfindet.

(2) Die Spitzen der Weichenzungen müssen mindestens 100 Millimeter weit aufschlagen.

§. 15.

Drehscheiben.

(1) Auf allen Lokomotivstationen muß, sofern nicht ausschließlich Tenderlokomotiven zur Verwendung kommen, mindestens eine Drehscheibe, deren Durchmesser nicht unter 12,000 Meter betragen darf, vorhanden sein.

(2) Die Hauptträger derselben sollen aus gewalztem oder geschmiedetem Eisen oder Stahl hergestellt sein.

§. 16.

Bahnsteige.

(1) Die Höhe der Bahnsteige für den Personenverkehr darf ohne Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes nicht mehr als 380 Millimeter über Schienenoberkante betragen.

(2) Alle auf den Bahnsteigen feststehenden Gegenstände, als Säulen u. s. w., müssen bis zu einer Höhe von 2,500 Meter über Bahnsteig, mindestens 3,000 Meter im Lichten von der Mitte desjenigen Gleises entfernt sein, für welches der Bahnsteig benutzt wird.

§. 17.

Bedürfnisanstalten.

Auf den Stationen sind in der Nähe der Bahnsteige Bedürfnisanstalten anzuordnen und die Zugänge zu denselben weithin sichtbar zu bezeichnen.

§. 18.

Rampen.

(1) Auf Bahnhöfen und Haltestellen, wo die Ein- und Ausladung von Vieh oder Fahrzeugen in größerem Umfange zu erwarten steht, sind feste Rampen für seitliche Verladung und nach Bedarf für Verladung vor Kopf herzustellen, deren Höhe über Schienenoberkante in den zur seitlichen Verladung dienenden Theilen nicht über 1,100 Meter beträgt.

(2) Für geringeren Verkehr genügt die Bereitstellung beweglicher Rampen.

(3) Die für seitliche Verladung eingerichteten Rampen, an welchen geschlossene Militärzüge be- oder entladen werden sollen, müssen so gelegen sein, daß mindestens 20 Fahrzeuge ohne Rückbewegung daran vorbeigeführt werden können. Ist auf den gedachten Bahnhöfen die Anlage eines durchlaufenden Rampengleises oder eines solchen für 20 Wagen nicht schon durch den gewöhnlichen Verkehr geboten, so genügt es, wenn die Laderampe so gelegen ist, daß das Rampengleis für die Vorführung von mindestens 20 Wagen anstandslos verlängert werden kann. Die Höhe dieser zu Militärverladungen bestimmten Rampen über Schienenoberkante soll in den zur seitlichen Verladung dienenden Theilen nicht über 1,000 Meter betragen.

§. 19.

Güterschuppen.

Die Höhe des Fußbodens der Güterschuppen und Ladebühnen an von Zügen zu befahrenden Gleisen soll 1,100 Meter über Schienenoberkante nicht übersteigen.

§. 20.

Lademaß.

Auf den größeren Güterstationen ist eine Vorrichtung anzubringen, mittelst welcher die Ladungen offener Güterwagen auf die Innehaltung der zugelassenen Umgrenzung geprüft werden können.

§. 21.

Wasserstationen.

(1) Die für eine Bahnstrecke innerhalb eines bestimmten Zeitraumes nach den jeweiligen Betriebsbedürfnissen erforderliche Wassermenge kann von der Landes-Aufsichtsbehörde festgesetzt werden. Die Wasserstationen sind angemessen zu vertheilen.

(2) Jeder Wasserkrahn muß in der Minute mindestens ein Kubikmeter Wasser liefern können.

(3) Die Ausgüsse der Wasserkrähne sollen mindestens 2,850 Meter über Schienenoberkante liegen.

§. 22.

Werksstätten.

Durch Anlage ausreichender Werksstätten ist für den sichern und schnellen Vollzug der Arbeiten zur Instandsetzung der Betriebsmittel Sorge zu tragen, sofern dies nicht in anderer Weise sichergestellt ist.

II.

Ausrüstung der Eisenbahnen.

§. 23.

Höhen- und Breitenmaaße der Lokomotiven und Wagen.

(1) Alle festen Theile der Lokomotiven, Tender, Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen, überhaupt der auf der Bahn verkehrenden Betriebsmittel dürfen bei der Stellung im geraden Gleise höchstens die auf Blatt C gezeichnete Umgrenzung erreichen (vergl. jedoch Absatz (2) und (3) dieses Paragraphen). Dieselbe hat in der Höhe von 0,130 Meter bis 0,430 Meter über Schienenoberkante überall einen Spielraum von 0,050 Meter gegen die im §. 2⁽¹⁾ der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands festgesetzte Umgrenzung des lichten Raumes und in der Höhe von 0,430 Meter bis 3,200 Meter über Schienenoberkante eine Gesamtbreite von 3,150 Meter oder eine Breite von 1,575 Meter zu jeder Seite der Gleismitte. Von 3,200 Meter über Schienenoberkante vermindert sich letztere Breite bei geradliniger Umgrenzung, und zwar bis 3,700 Meter über Schienenoberkante bis auf 1,300 Meter und von 3,700 Meter bis 4,150 Meter über Schienenoberkante bis auf 0,850 Meter. Ueber die Höhe von 4,150 Meter hinaus setzt sich die Umgrenzungslinie mit einer unteren Breite von 0,800 Meter oder einer Breite von 0,400 Meter zu jeder Seite der Gleismitte bis zur Höhe von 4,280 Meter über Schienenoberkante derart geradlinig fort, daß daselbst die Breite noch 0,400 Meter oder 0,200 Meter zu jeder Seite der Gleismitte beträgt.

(2) Ueber die obere Begrenzungslinie dürfen die Lokomotivschornsteine und überdeckten Schaffnersitze hinausragen, jedoch höchstens bis 4,570 Meter über Schienenoberkante. Dieselben müssen dann aber so hergestellt sein, daß sie auf die im Absatz (1) dieses Paragraphen bezeichneten Abmessungen eingeschränkt werden können. Die Breite der überdeckten Schaffnersitze darf nur so groß sein, daß überall ein Spielraum von mindestens 0,150 Meter gegen die Umgrenzung des lichten Raumes vorhanden ist.

(3) Für Schlaf- und Luxuswagen für den großen durchgehenden Verkehr in Schnellzügen und die zu gleichem Dienst bestimmten Gepäckwagen reicht die größte zulässige Breite von 3,150 Meter bis auf die Höhe von 3,540 Meter über Schienenoberkante und vermindert sich dann von beiden Seiten, geradlinig begrenzt, bis 3,820 Meter Höhe auf 2,820 Meter Breite und schließt in 4,570 Meter Höhe mit 1,530 Meter Breite ab.

(4) Mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen sind die angegebenen Breitenmaasse je nach Länge und Bauart der Fahrzeuge entsprechend einzuschränken. Hierbei ist der Krümmungshalbmesser von 180 Meter zur Grundlage zu nehmen.

(5) Die an den Eisenbahnfahrzeugen anzubringenden losen Theile, wie Signalscheiben, Laternen, Leinenhaspel müssen innerhalb der im Absatz (3) beschriebenen Umgrenzung verbleiben. Es können jedoch für bewegliche Theile Ausnahmen seitens der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Umts zugelassen werden.

(6) Die nach außen aufschlagenden Thüren der Personenwagen sollen bei der Stellung der Wagen im geraden Gleise noch innerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes verbleiben.

(7) Unter 130 Millimeter über Schienenoberkante dürfen, abgesehen von den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge, auch bei größter Abnutzung der Radreifen nur die nachbenannten Theile herabreichen, und zwar:

a) bei allen Eisenbahnfahrzeugen:

1. die durch den Radreifen gedeckten Theile, wie Bahnräumer, Bremsklöße, Sandstreuer, bis auf 50 Millimeter über Schienenoberkante;
2. die Kuppelungen und Sicherheitsketten bis auf 75 Millimeter über Schienenoberkante;

b) bei Lokomotiven außerdem:

1. die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Lokomotivtheile, wie Kurbel- und Kuppelstangenköpfe, bis auf 75 Millimeter über Schienenoberkante;
2. die übrigen Lokomotivtheile bis 100 Millimeter über Schienenoberkante.

(8) Von der seitlichen Begrenzung des lichten Raumes müssen alle im Absatz (7) dieses Paragraphen unter a und b gedachten Theile mindestens 50 Millimeter entfernt bleiben.

§. 24.

Lokomotiven- und Tender-Radstand.

Die Lokomotiven und Tender sollen einen nach den Bahnverhältnissen möglichst langen Radstand erhalten; derselbe ist für Güterzuglokomotiven mit festen Achsen höchstens zu 4,500 Meter anzunehmen.

§. 25.

Tender.

Die Höhe des Wassereinflaßes am Tender über Schienenoberkante darf nicht mehr als 2,750 Meter betragen.

§. 26.

Wagenradstand.

(1) Bei Wagen, welche mehr als zwei Achsen ohne Drehgestell haben, muß für die Mittelachsen eine entsprechende Verschiebbarkeit angeordnet werden, sofern der Radstand über 4,000 Meter beträgt.

(2) Für Güterwagen ist ein kleinerer Radstand als 2,500 Meter nicht anzuwenden und soll das Maasß von 4,500 Meter für den Radstand nicht überschritten werden, sofern die Güterwagen nicht mit Lenkachsen ausgestattet sind.

§. 27.

Wagengestelle.

Der Fußboden der Güterwagen, mit Ausnahme der für besondere Zwecke gebauten, soll mindestens 170 Millimeter über den Buffermitten liegen.

§. 28.

Bremsen.

(1) Die Bremsen der Fahrzeuge sollen so beschaffen sein, daß mit denselben eine annähernde Feststellung der Achsen erzielt werden kann.

(2) Bei Anwendung von Bremsfurbeln müssen dieselben beim Festbremsen stets nach rechts gedreht werden.

(3) Die für den Aufenthalt der Bremser bestimmten Sitze sind zu überdecken und mindestens an der Vorder- und Rückseite mit Schutzwänden zu versehen.

§. 29.

Radbdruck.

Bei sämtlichen Fahrzeugen soll der Druck eines Rades auf die Schiene bei voller Ausnutzung der festgesetzten Tragfähigkeit im Stillstand der Fahrzeuge nicht mehr als 7 000 Kilogramm betragen.

§. 30.

Zug- und Stoßvorrichtungen.

(1) Die Untergestelle müssen bei den Lokomotiven an der vorderen, bei den Tendern an der hinteren Stirnseite und bei Tenderlokomotiven und allen übrigen Fahrzeugen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein. Die Mitte der Zug- und Stoßvorrichtungen darf über Schienenoberkante bei leeren Fahrzeugen nicht höher als 1,065 Meter und bei beladenen Fahrzeugen nicht tiefer als 0,940 Meter liegen.

(2) Die Untergestelle der Wagen, mit Ausnahme der für besondere Zwecke gebauten, müssen mit durchgehenden Zugstangen versehen sein.

§. 31.

Zugvorrichtung.

(1) Die Zugvorrichtung der Fahrzeuge muß so eingerichtet sein, daß die Länge, um welche sie gegen die Kopfschwelle hervorgezogen werden kann, mindestens 50 Millimeter und höchstens 150 Millimeter beträgt.

(2) Die Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens soll von der Stoßfläche der nicht zusammengedrückten Buffer nicht weniger als 345 Millimeter und nicht mehr als 395 Millimeter entfernt sein.

§. 32.

Buffer.

(1) Die Entfernung der Buffer an den Kopfseiten der Wagen soll von Mitte zu Mitte 1,750 Meter betragen. Der Abstand der vorderen Bufferfläche von der Kopfschwelle des Wagens ist bei völlig zusammengedrückten Buffern mindestens zu 370 Millimeter anzunehmen.

(2) Vom Fahrzeuge aus gesehen muß die Stoßfläche des linken Buffers eben, die des rechten gewölbt sein. Die Höhe dieser Wölbung soll 25 Millimeter, der Durchmesser der Bufferscheiben mindestens 340 Millimeter betragen.

(3) Der freie Raum zwischen allen vor der Kopfschwelle vorspringenden Theilen und den vorderen Bufferflächen muß bei vollständig zusammengedrückten Buffern eine Breite von mindestens je 400 Millimeter zu beiden Seiten des Zughakens, eine Höhe von mindestens 2,000 Meter über Schienenoberkante und eine Tiefe von 300 Millimeter, in der Längsachse der Wagen gemessen, besitzen. Alle außerhalb dieses Raumes liegenden vorspringenden Theile der Bremsersitze, Bremshäuser, Geländer der Uebergangsbrücken u. s. w., mit Ausnahme der Laufbretter, müssen hinter der Stirnfläche der völlig zusammengedrückten Buffer mindestens 40 Millimeter zurückstehen.

(4) Die Enden der Laufbretter an den Gangseiten der Wagen sollen hinter der Stirnfläche der nicht zusammengedrückten Buffer 300 Millimeter zurückstehen.

§. 33.

Kuppelung.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen mit Schraubenkuppelungen versehen sein.

§. 34.

Radreifen.

Die Breite der Radreifen soll nicht weniger als 130 Millimeter und nicht über 150 Millimeter betragen.

§. 35.

Stellung der Räder.

(1) Die Räder jeder Achse der Fahrzeuge müssen in unverrückbarer Lage gegen einander festgestellt sein.

(2) Sämmtliche Räder müssen Spurfränze haben, deren Höhe über den mittleren, 750 Millimeter von der Mitte der Achse entfernt anzunehmenden Laufkreisen der Räder nicht weniger als 25 Millimeter betragen darf.

(3) Der lichte Abstand zwischen den Radreifen soll mindestens 1,357 Meter und höchstens 1,363 Meter betragen.

(4) Bis zur Höhe von 100 Millimeter über Schienenoberkante darf kein Theil über die innere Seitenfläche des Radreifens hervorragen.

§. 36.

Spielraum für die Spurfränze.

(1) Der Spielraum für die Spurfränze (nach der Gesamtverschiebung der Achse an dieser gemessen) darf bei der Spurweite von 1,435 Meter nicht unter 10 Millimeter und auch bei der größten zulässigen Abnutzung der Spurfränze nicht über 25 Millimeter betragen. Demgemäß soll — entsprechend der Anlage D — die Entfernung von Außenkante zu Außenkante der Spurfränze, gemessen 10 Millimeter außerhalb der Lauffläche der beiden Radreifen bei 1,500 Meter Entfernung der Laufkreise, nicht unter 1,410 Meter und nicht über 1,425 Meter betragen.

(2) Bei den Mittelrädern sechs- und mehrrädiger Lokomotiven ist jedoch ein Gesamtspielraum (bei übrigens gleichem lichten Abstände zwischen den Radreifen) bis 40 Millimeter zulässig.

§. 37.

Raddurchmesser.

(1) Der Raddurchmesser der Tender und Wagen mit Ausschluß der Radreifenstärke soll mindestens 800 Millimeter betragen.

(2) Der Durchmesser der Treibräder der Lokomotiven bei neuem Zustande der Radreifen im Laufkreis gemessen (§. 35⁽²⁾) soll so groß sein, daß nachstehende Rollbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen bei Anwendung der größten zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werden.

	Lokomotiven		
	mit ungekuppelten oder 2 gekuppelten Treibachsen.	mit 3 gekuppelten Treibachsen.	mit 4 gekuppelten Treibachsen.
Rollbengeschwindigkeit in Meter in der Minute	325	250	200
Umdrehungszahl der Treibachsen in der Minute	260	200	160

(3) Größere Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Treibräder in der Minute, als die im Absatz (2) dieses Paragraphen aufgeführten, können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei solchen Lokomotiven Anwendung finden, durch deren Bauart oder Kuppelung mit dem Tender die Schädlichkeit der störenden Bewegungen wesentlich herabgemindert ist.

§. 38.

Achsstärke.

(1) Bei Güterwagen- und Tenderachsen von gutem Flußstahl, bei denen die Entfernung der Achsfenkelmitten nicht über 2,000 Meter beträgt, sind für das Verhältniß ihrer Stärke und der zulässigen Gesamtbelastung nachstehende Zahlenreihen als maßgebend anzusehen:

Durchmesser der Achse in der Nabe mindestens Millimeter.	Des Achsfenkels		Größte zulässige Gesamtbelastung einer Achse Kilogramm.
	Durchmesser mindestens Millimeter.	Länge höchstens Millimeter.	
100	62	150	4 300
105	66	156	5 000
110	70	162	5 800
115	74	166	6 600
120	78	170	7 500
125	82	174	8 500
130	86	178	9 600
135	90	182	10 700
140	94	185	12 000
145	98	188	13 200

(2) Bei Anwendung von Schweißstahl sind die Belastungen um 16 vom Hundert zu verringern.

(3) Werden größere Schenkellängen angewendet, so sind auch die Durchmesser entsprechend zu vergrößern.

(4) Bei den Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen soll die Stärke in der Nabe nicht unter 115 Millimeter und die größte zulässige Gesamtbelastung um 20 vom Hundert geringer sein, als die betreffende Zahlenreihe im Absatz (1) dieses Paragraphen angiebt.

(5) Wagen- und Tenderachsen dürfen keine Absätze an den Naben haben, überhaupt sind an den Achsen und Achsfenkeln alle scharfen Absätze zu vermeiden.

III.

Schlußbestimmungen.

§. 39.

- (1) Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1893 in Kraft.
- (2) Dieselben werden durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.
- (3) Sie finden Anwendung auf die Vollspurbahnen, und zwar:

a) in ihrem Abschnitt I

1. auf alle Haupteisenbahnen, welche nach diesem Zeitpunkt in Angriff genommen werden;
2. auch auf die derzeit bereits im Bau oder Betriebe befindlichen Haupteisenbahnen, sofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. Januar 1893 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden;

b) in ihrem Abschnitt II

1. auf diejenigen Betriebsmittel der Haupteisenbahnen, welche nach diesem Zeitpunkt neu beschafft werden;
2. auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel der Haupteisenbahnen, welche nach dem 1. Januar 1893 eine vollständige Umänderung erleiden;
3. auf diejenigen Betriebsmittel der Nebeneisenbahnen, welche auf die Haupteisenbahnen übergehen oder in Züge, welche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 Kilometer in der Stunde laufen, eingestellt werden.

(4) Als Haupteisenbahnen sind alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken mit Ausnahme derjenigen anzusehen, für welche nach der Entschließung der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands maßgebend ist.

(5) Ausnahmen können in Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

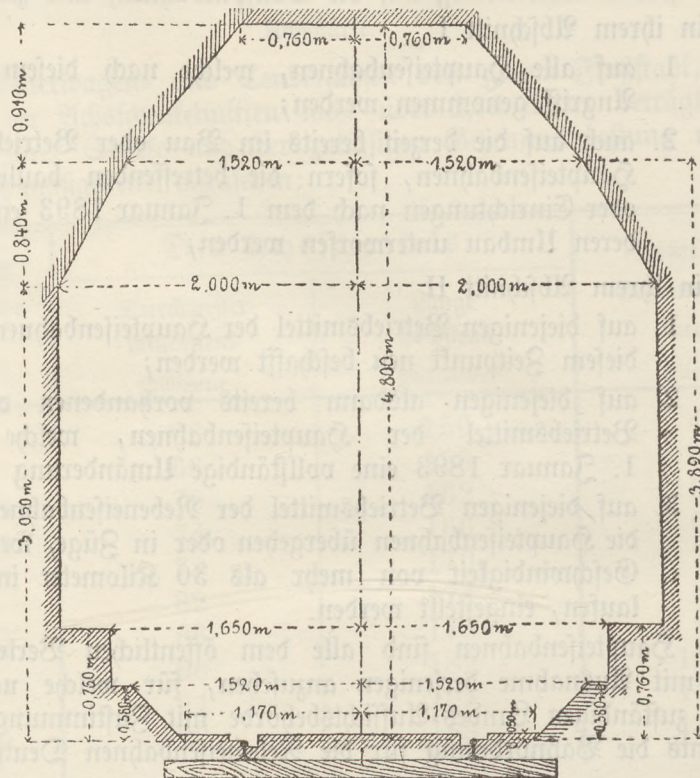
Berlin, den 5. Juli 1892.

Der Reichskanzler.

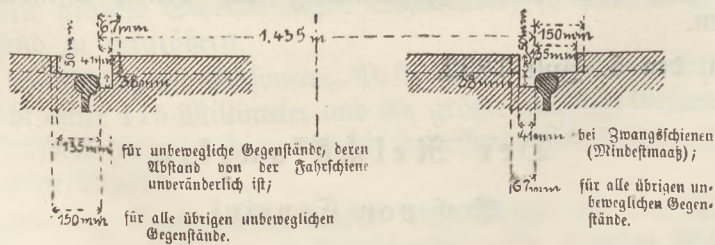
Graf von Caprivi.

Anlage A.

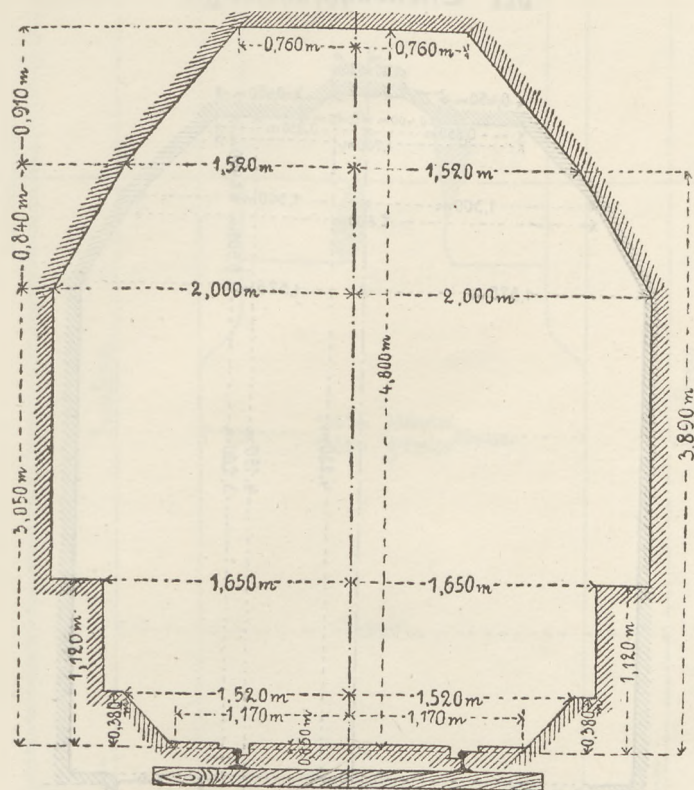
Umgrenzung des lichten Raumes für die Haupteisenbahnen Deutschlands für die freie Bahn, sowie innerhalb der Stationen für die Ein- und Ausfahrtsgleise der Züge mit Personenbeförderung.



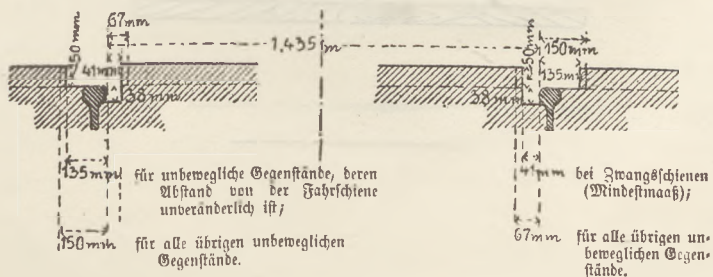
Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Umgrenzungslinien.



Umgrenzung des lichten Raumes
für die Hauptseisenbahnen Deutschlands
für die sonstigen Gleise der Stationen.

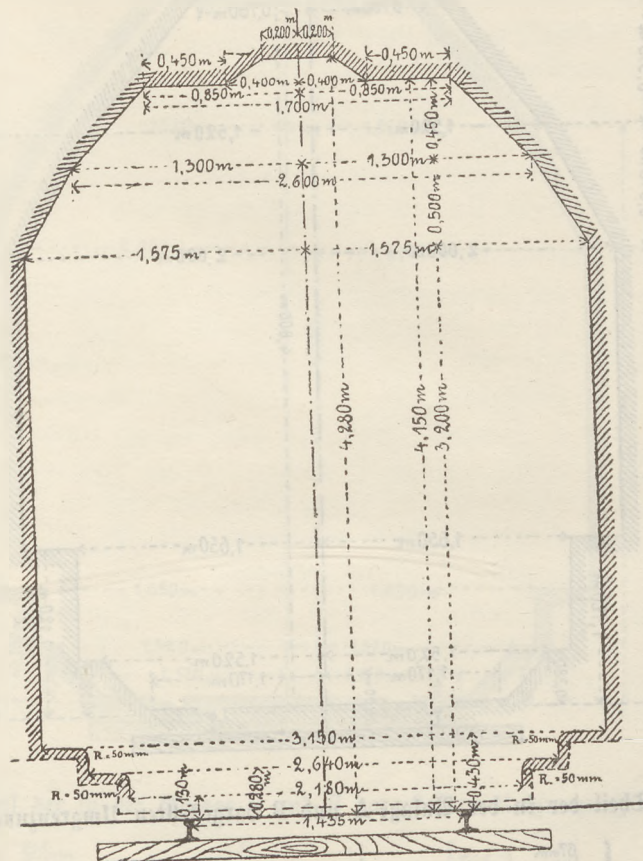


Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Umgrenzungslinien.

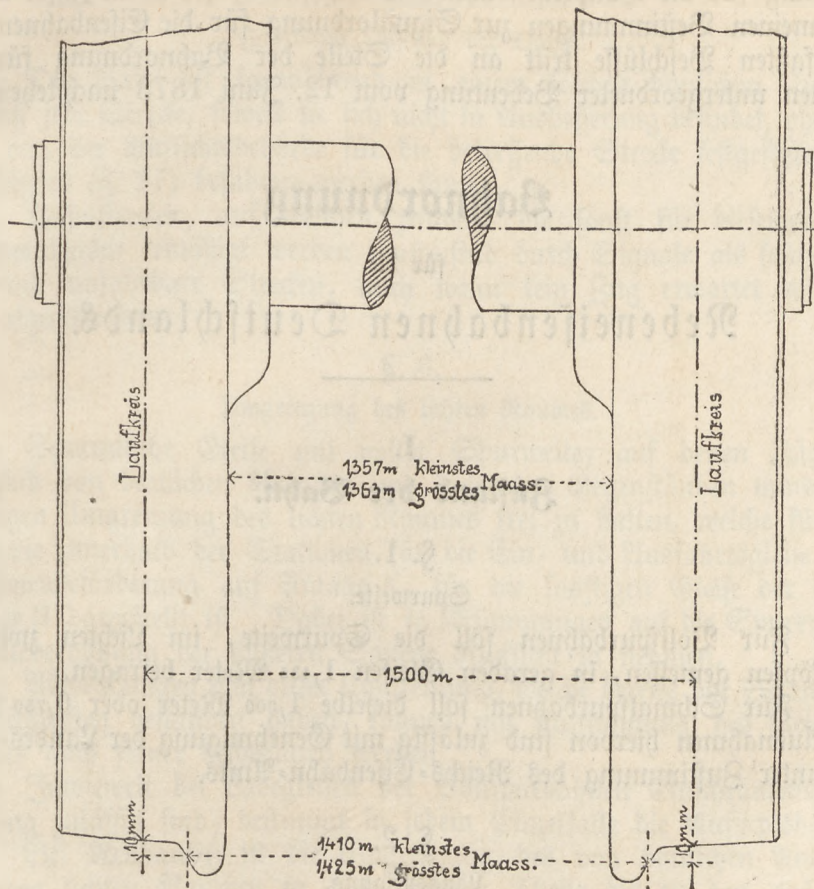


Anlage C.

Umgrenzung der größten zulässigen Breiten- und Höhenmaasse
der Eisenbahnfahrzeuge.



Spielraum für die Spuckkränze.



(Nr. 2047.) Bekanntmachung, betreffend die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands. Vom 5. Juli 1892.

Gemäß der vom Bundesrath in der Sitzung vom 30. Juni 1892 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an §. 74 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, sowie an Ziffer 3 Absatz 1 der Allgemeinen Bestimmungen zur Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse tritt an die Stelle der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 nachstehende

Bahnordnung

für die

Nebeneisenbahnen Deutschlands.

I.

Zustand der Bahn.

§. 1.

Spurweite.

(1) Für Vollspurbahnen soll die Spurweite, im Lichten zwischen den Schienenköpfen gemessen, in geraden Gleisen 1,435 Meter betragen.

(2) Für Schmalspurbahnen soll dieselbe 1,000 Meter oder 0,750 Meter betragen; Ausnahmen hiervon sind zulässig mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes.

§. 2.

Längsneigung.

Die Längsneigung der Bahn soll auf freier Strecke das Verhältniß von 40 ‰ (1 : 25) in der Regel nicht überschreiten. Für die Anwendung stärkerer Neigungen ist die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes erforderlich.

§. 3.

Krümmungen.

Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll bei Vollspurbahnen nicht kleiner als 100 Meter sein.

§. 4.

Spurerweiterung.

In Krümmungen darf die Spurerweiterung bei Vollspurbahnen das Maaß von 35 Millimeter nicht überschreiten.

§. 5.

Fahrbarer Zustand der Bahn.

(1) Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß jede Strecke, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befindet, ohne Gefahr mit der von der Aufsichtsbehörde für die betreffende Strecke festgesetzten größten Geschwindigkeit (§. 27) befahren werden kann.

(2) Bahnstrecken, auf welchen zeitweise die sonst für dieselben zulässige Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale als solche zu kennzeichnen und unfahrbare Strecken, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

§. 6.

Umgrenzung des lichten Raumes.

(1) Sämmtliche Gleise mit voller Spurweite, auf denen Züge bewegt werden, sind von baulichen Anlagen und lagernden Gegenständen mindestens bis zu derjenigen Umgrenzung des lichten Raumes frei zu halten, welche für die freie Bahn, sowie innerhalb der Stationen für die Ein- und Ausfahrtsgleise der Züge mit Personenbeförderung auf Anlage A, für die sonstigen Gleise der Stationen auf Anlage B dargestellt ist. Dabei ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung und die Ueberhöhung der äußeren Schiene Rücksicht zu nehmen.

(2) Abweichungen von dieser Umgrenzung, welche bereits vor Bekanntmachung dieser Vorschriften bestanden haben, können mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes auch ferner beibehalten werden.

(3) Inwieweit bei Ladegleisen der Vollspurbahnen Einschränkungen dieser Umgrenzung zulässig sind, bestimmt in jedem Einzelfalle die Aufsichtsbehörde.

(4) Bei Neubauten ist die Umgrenzung des von baulichen Anlagen frei zu haltenden lichten Raumes in dem unteren Theile bis zu den auf den Anlagen C und D dargestellten Umrisslinien auszudehnen.

(5) Bei vollspurigen Gleisen müssen die bis zu 50 Millimeter über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände außerhalb des Gleises im Allgemeinen mindestens 150 Millimeter von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstände derselben von der Fahrachse darf dies Maaß auf 135 Millimeter eingeschränkt werden. Innerhalb des Gleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 Millimeter betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen nach dem mittleren Theile hin allmähig bis auf 41 Millimeter eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Gleises her-

vortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maaße.

(6) Für Schmalspurbahnen bleibt die Festsetzung der Umgrenzung des lichten Raumes der Landes-Aufsichtsbehörde vorbehalten.

§. 7.

Einfriedigungen der Bahn.

(1) Ob und an welchen Stellen Schutzwehren oder andere Sicherheitsvorrichtungen an Wegen erforderlich sind, welche unmittelbar neben einer mit Lokomotiven befahrenen Bahn herlaufen oder über die letztere führen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

(2) In angemessener Entfernung vor verkehrsreichen Wegeübergängen in Schienenhöhe müssen Warnungstafeln aufgestellt sein.

(3) Werden zur Absperrung von Wegeübergängen Drahtzugschranken angewendet, so müssen dieselben auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder durch Zugschranken abzuschließende Uebergang muß mit einer Glocke versehen sein, mit welcher vor dem Schließen der Schranken zu läuten ist.

§. 8.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger, Merkzeichen.

(1) Die Bahn muß mit Abtheilungszeichen versehen sein, welche Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

(2) Neigungszeiger müssen neben den Enden der stärker als 6,66 ‰ (1 : 150) geneigten Strecken angebracht sein, sofern sich letztere ohne Unterbrechung durch eine flachere oder entgegengesetzte Neigung auf eine größere Länge als 500 Meter ausdehnen.

(3) Vor den in Schienenhöhe liegenden, unbewachten Wegeübergängen soll in genügender Entfernung auf der zur Fahrtrichtung rechts gelegenen Seite der Bahn ein Kennzeichen vorhanden sein, welches dem Lokomotivführer eines die Strecke befahrenden Zuges die Annäherung an einen derartigen Uebergang anzeigt. Inwieweit Abweichungen stattfinden können, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

(4) Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Merkzeichen angebracht sein, welches die Stelle anzeigt, über die hinaus auf dem einen Gleise Fahrzeuge mit keinem ihrer Theile vorgeschoben werden dürfen, ohne daß der Durchgang von Fahrzeugen auf dem anderen Gleise gehindert wird.

II.

Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel.

§. 9.

Zustand der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten für die letzteren zulässigen Geschwindigkeit (§. 27) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 10.

Einrichtung der Lokomotiven.

(1) Für jede Lokomotive ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Fahr-
geschwindigkeit vorzuschreiben, welche in Rücksicht auf die Sicherheit niemals
überschritten werden darf. Diese Geschwindigkeit muß an der Lokomotive an-
gezeichnet sein.

(2) An jedem Lokomotivkessel muß sich eine Einrichtung zum Anschlusse
eines Prüfungsmanometers befinden, durch welches die Belastung der Sicherheits-
ventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer geprüft werden kann.

(3) Jede Lokomotive muß versehen sein:

- a) mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des
Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden
können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande
sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine
dieser Vorrichtungen muß geeignet sein, auch beim Stillstande der
Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen;
- b) mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur
zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels.
Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes
vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend er-
kennbar und eine in die Augen fallende Marke des niedrigsten zu-
lässigen Wasserstandes angebracht sein;
- c) mit wenigstens zwei Sicherheitsventilen, von welchen das eine so
eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das
bestimmte Maas gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind
so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampfe nicht weggeschleudert
werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung derselben eintritt.
Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß denselben eine senkrechte
Bewegung von 3 Millimeter gestatten;
- d) mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes
zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend er-
kennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß der höchste
zulässige Dampfüberdruck durch eine in die Augen fallende Marke
bezeichnet sein;
- e) mit einer Dampfpfeife.

§. 11.

Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Lokomotiven und Tender.

(1) Neue oder mit neuen Kesseln versehene Lokomotiven dürfen erst in
Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Abnahmeprüfung
unterworfen und als sicher befunden sind. Der hierbei als zulässig erkannte höchste

Dampfüberdruck, sowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

(2) Nach jeder umfangreicheren Ausbesserung des Kessels, im Uebrigen in Zeitabschnitten von höchstens drei Jahren, sind die Lokomotiven nebst den zugehörigen Tendern in allen Theilen einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, mit welcher eine Kesseldruckprobe zu verbinden ist. Diese Zeitabschnitte sind vom Tage der Inbetriebsetzung nach beendeter Untersuchung bis zum Tage der Außerbetriebsetzung zum Zweck der nächsten Untersuchung zu bemessen.

(3) Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um fünf Atmosphären übersteigen. Bei Lokomotiven, für welche ein geringerer Probedruck bis zum Inkrafttreten dieser Bestimmungen als zulässig erachtet worden ist, kann es mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde hierbei verbleiben.

(4) Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

(5) Bei jeder Kesselprobe ist gleichzeitig die Richtigkeit der Manometer und Ventilbelastungen der Lokomotiven zu prüfen.

(6) Der angewendete Probedruck ist mittelst eines Prüfungsmanometers zu messen, welches in angemessenen Zeitabschnitten auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

(7) Längstens acht Jahre nach Inbetriebsetzung eines Lokomotivkessels muß eine innere Untersuchung desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

(8) Ueber die Ergebnisse der Kesseldruckproben und der sonstigen mit den Lokomotiven und Tendern vorgenommenen Untersuchungen ist Buch zu führen.

§. 12.

Läutevorrichtungen der Lokomotiven.

Sofern auf einer Bahnstrecke unbewachte Wegeübergänge vorkommen, sind die Lokomotiven, welche die Bahnstrecke befahren, mit einer Vorrichtung zum Läuten auszurüsten.

§. 13.

Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

(1) An der Stirnseite der Lokomotiven und an der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven müssen Bahnräumer angebracht sein.

(2) Jede Lokomotive muß mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.

§. 14.

Bremsen der Lokomotiven und Tender.

Tenderlokomotiven und Tender müssen ohne Rücksicht auf etwa vorhandene anderweite Bremsvorrichtungen mit einer Handbremse versehen sein, die jederzeit leicht und schnell in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§. 15.

Federn, Zug- und Stoßvorrichtungen.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen mit Tragsfedern, sowie an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

§. 16.

Spurkränze.

Sämmtliche Räder müssen Spurkränze haben.

§. 17.

Stärke der Radreifen.

(1) Auf Vollspurbahnen muß bei Lokomotiven und Tendern die Stärke der Radreifen mindestens 20 Millimeter betragen, bei Wagen können die Radreifen bis auf 16 Millimeter abgenutzt werden. Die Stärke der Reifen ist in der senkrechten Ebene des Lauffreises zu messen, welche 750 Millimeter von der Mitte der Achse entfernt anzunehmen ist. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnoth unter der der Abnutzung unterworfenen Fläche geschwächt sind, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maaße innegehalten werden.

(2) Auf Schmalspurbahnen muß die Stärke der Radreifen der Lokomotiven und Tender mindestens 12 Millimeter, die der Wagen mindestens 10 Millimeter betragen.

§. 18.

Untersuchung der Wagen.

(1) Neue Wagen dürfen erst in Gebrauch genommen werden, nachdem sie untersucht und als sicher befunden sind.

(2) Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Untersuchung hat spätestens drei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen.

§. 19.

Bezeichnung der Wagen.

(1) Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu ersehen ist:

a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;

b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten geführt wird;

- c) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Ausrüstungsgegenstände;
 - d) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit;
 - e) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung;
 - f) der Radstand;
 - g) das etwaige Vorhandensein von Lenkachsen und die Verschiebbarkeit der Mittelachse;
 - h) bei Wagen, deren Achslager für periodische Schmierung eingerichtet sind, der Zeitpunkt der letzten Schmierung.
- (2) Die Bezeichnungen unter f, g und h können bei Schmalspurbahnen fortfallen.

§. 20.

Uebergang der Betriebsmittel auf Hauptbahnen.

Betriebsmittel, welche auf Bahnen übergehen, für welche die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Geltung haben, müssen den für diese Bahnen erlassenen Vorschriften entsprechen, sofern dieselben in Züge der Hauptbahnen eingestellt beziehungsweise zur Beförderung solcher Züge benutzt werden.

III.

Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

§. 21.

Bewachung der Bahn.

(1) Die Bahnstrecke muß mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden, sofern die zulässige Geschwindigkeit mehr als 20 Kilometer in der Stunde beträgt.

(2) An Stellen, deren Befahrung in Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse besondere Vorsicht erfordert, insbesondere auch bei verkehrsreichen, in Schienenhöhe liegenden Wegeübergängen, ist bei Anwendung einer Geschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde eine Bewachung der Bahn erforderlich.

(3) Der Schrankendienst kann auch weiblichen Personen anvertraut werden.

(4) Bei Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Lokomotive an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergang hat der Lokomotivführer von der nach §. 8⁽³⁾ gekennzeichneten Stelle an bis nach Erreichung des Ueberganges die Läutevorrichtung in Thätigkeit zu halten. Außerdem ist die Läutevorrichtung in Thätigkeit zu setzen, wenn Menschen oder Fuhrwerke auf der Bahn oder in gefährdender Nähe derselben bemerkt werden.

(5) Beim Schieben der Züge (§. 31) liegt die Verpflichtung zum Läuten in den vorbezeichneten Fällen dem wachthabenden Beamten oder verpflichteten Arbeiter auf dem vordersten Wagen des Zuges ob.

§. 22.

Rechtsfahren der Züge.

Auf doppelgleisigen Strecken der freien Bahn sollen die Züge in der Regel das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Gleis befahren.

§. 23.

Stärke der Züge.

Mehr als 120 Wagenachsen sollen in keinem Zuge befördert werden.

§. 24.

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			
von	vom	15	20	30	40
..... ‰	Verhältniß	Kilometer in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen zu bremsen sein			
0	1 : ∞	6	6	6	10
2,5	1 : 400	6	6	9	14
5,0	1 : 200	6	7	12	18
7,5	1 : 133	8	10	15	21
10,0	1 : 100	10	13	18	25
12,5	1 : 80	13	15	21	29
15,0	1 : 66	15	18	24	32
17,5	1 : 57	18	21	27	36
20,0	1 : 50	20	23	31	39
22,5	1 : 44	22	26	34	43
25,0	1 : 40	25	29	37	47
30,0	1 : 33	30	34	43	54
35,0	1 : 28	34	39	49	62
40,0	1 : 25	39	45	56	70

(2) Bei der hiernach auszuführenden Berechnung der Zahl der zu bremsenden Wagenachsen ist Folgendes zu beachten:

- a) Für Fahrgeschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in dem Verzeichnisse aufgeführten liegen, gilt jedesmal die größte der dabei in Frage kommenden Bremszahlen.
- b) Die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist für die stärkste, auf der fraglichen Strecke vorkommende Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche sich ununterbrochen auf eine Länge von 1 000 Meter oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1 000 Meter, so ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längenschnitts, welche bei 1 000 Meter Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, als stärkstgeneigte Strecke anzusehen.
- c) Als maßgebende Fahrgeschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, welche der Zug auf der betreffenden Strecke höchstens erreichen darf.
- d) Sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen.
- e) Der bei der Berechnung der erforderlichen Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchtheil ist stets als ein Ganzes zu rechnen.

(3) Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 40‰ (1 : 25) haben, sind für das Bremsen der Züge von der Landes-Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen.

(4) Für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschließlich durch die Schwerkraft oder mit Hülfe stehender Maschinen sich bewegen, werden die erforderlichen Sicherheitsvorschriften von der Landes-Aufsichtsbehörde erlassen. Das Gleiche gilt auch für Bahnen von außergewöhnlicher Bauart.

(5) Den Stationsvorstehern sowie den Lokomotiv- und Zugführern ist bekannt zu geben, der wievielte Theil der Wagenachsen auf jeder Strecke bei den vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeiten muß gebremst werden können.

§. 25.

Bildung der Züge.

Bei Bildung der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen gehörig zusammengeschuppt sind, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt ist, die nöthigen Signalvorrichtungen angebracht und die nach §. 24 erforderlichen Bremsen bedient und thunlichst gleichmäßig im Zuge vertheilt sind.

§. 26.

Erleuchtung der Wagen.

Das Innere der zur Beförderung von Personen benutzten Wagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

§. 27.

Größte zulässige Fahrgeſchwindigkeit.

(1) Die größte zulässige Fahrgeſchwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven wird durch die Landes-Aufsichtsbehörde feſtgeſtellt. Größere Geſchwindigkeiten als 30 Kilometer in der Stunde bis zu der größten zuläſſigen Geſchwindigkeit von 40 Kilometer in der Stunde dürfen nur geſtattet werden auf vollſpurigen Bahnſtrecken mit eigenem Bahnkörper und nur für Perſonenzüge, welche nicht mehr als 26 Wagenachſen führen und mit durchgehender Bremsen verſehen ſind. Die Betriebsmittel, welche in dieſe ſchnellerfahrenden Züge eingeſtellt werden, müſſen den bezüglichlichen Beſtimmungen in den Normen für den Bau und die Ausrüſtung der Haupteisenbahnen Deutschlands entſprechen. Am Schluſſe eines ſolchen mit durchgehender Bremsen verſehenen Zuges dürfen innerhalb der vorbezeichneten Zugſtärke einzelne Wagen ohne durchgehende Bremsen bis zu höchſtens 12 Achſen angehängt werden; in dieſem Falle muß auf Neigungen von mehr als 5‰ (1 : 200) in einer ununterbrochenen Länge von 1000 Meter oder darüber der letzte Wagen eine bediente Bremsen haben.

(2) Wird bei einem Zuge mit durchgehender Bremsen letztere unterwegs ungangbar, ſo darf die Fahrt ohne Verminderung der ſonſt dafür zugelassenen Geſchwindigkeit fortgeſetzt werden, ſofern die Bedienung der nach §. 24 erforderlichen Anzahl von Bremsen mit der Hand bewirkt wird.

§. 28.

Langſamfahren.

(1) Wenn ein Signal zum Langſamfahren gegeben iſt oder ein Hinderniß auf der Bahn bemerkt wird, muß die Fahrgeſchwindigkeit in einer den Umſtänden angemessenen Weiſe ermäßigt werden.

(2) Auf Strecken, in welchen eine Drehbrücke liegt oder welche aus einem ſonſtigen Grunde ſtets mit beſonderer Vorſicht befahren werden müſſen, iſt die größte zuläſſige Geſchwindigkeit für die einzelnen Zuggattungen beſonders feſtzuſetzen.

§. 29.

Abfahrt der Züge.

(1) Kein Zug darf eine Station verlaſſen, bevor die Abfahrt von dem zuſtändigen Beamten geſtattet iſt.

(2) Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde darf ein Zug einem anderen in derselben Richtung abgelassenen Zuge nur in Stationsabstand folgen.

§. 30.

Sonderzüge.

(1) Sonderzüge und einzeln fahrende Lokomotiven, welche den betheiligten Stationen, sowie dem Bahnbewachungspersonal nicht vorher angekündigt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde befördert werden.

(2) Die Sonderzüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den anderen Zügen.

§. 31.

Schieben der Züge.

Das Schieben von Zügen, an deren Spitze sich eine führende Lokomotive nicht befindet, ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 50 Wagenachsen beträgt und die Geschwindigkeit 15 Kilometer in der Stunde nicht übersteigt. Der vorderste Wagen muß alsdann mit einem wachthabenden Beamten oder verpflichteten Arbeiter besetzt sein, welcher eine weithin tönende Glocke bei sich zu führen hat (§. 21).

§. 32.

Begleitpersonal.

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Beamten untergeordnet sein. Derselbe hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Anhaltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§. 33.

Stillstehende Lokomotiven und Wagen.

(1) Bei angeheizten Lokomotiven muß, solange sie still stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter Aufsicht stehen.

(2) Die ohne ausreichende Aufsicht, wie die über Nacht auf den Gleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

§. 34.

Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubniß der zuständigen Beamten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 35.

Gebrauch der Dampfpfeife.

(1) Der Gebrauch der Dampfpfeife, sowie das Oeffnen der Cylinderhähne ist auf die nothwendigsten Fälle zu beschränken.

(2) In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll unter möglichster Vermeidung des Gebrauchs der Dampfpfeife vorzugsweise die Läuteverrichtung zur Anwendung kommen (§. 12).

§. 36.

Führung der Lokomotive.

(1) Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sind und ihre Befähigung als Lokomotivführer unter Beachtung der vom Bundesrath darüber erlassenen Vorschriften nachgewiesen haben.

(2) Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotiven mindestens soweit vertraut sein, um dieselben erforderlichenfalls still- oder zurückstellen zu können.

IV.

Signalwesen.

§. 37.

Streckensignale.

(1) Auf der Bahn müssen die Signale gegeben werden können:

der Zug soll langsam fahren und

der Zug soll halten.

(2) Bewegliche Brücken, mit Ausschluß derjenigen, welche nur ausnahmsweise bei vorübergehender Außerbetriebsetzung der betreffenden Gleise geöffnet werden, sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschließen, welche mit der Verriegelungsvorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Feststellung der Brücke erscheinen kann.

§. 38.

Weichensignale.

Die jedesmalige Stellung der Einfahrtsweichen muß dem Lokomotivführer durch Signale kenntlich sein, wenn nicht die Weichen durch einen sicheren Beschluß unverrückbar festgestellt sind.

§. 39.

Zugsignale.

Jeder geschlossen fahrende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit aber die Spitze und den Schluß desselben erkennen lassen; Gleiches gilt für einzeln fahrende Lokomotiven.

§. 40.

Signale des Lokomotivpersonals.

Das Lokomotivpersonal muß die Signale geben können:

Achtung,
Bremsen anziehen und
Bremsen loslassen.

§. 41.

Elektrische Verbindungen.

Die Bahnhöfe und Haltestellen müssen zur Verständigung unter einander mit elektrischen Schreibtelegraphen oder Fernsprechern ausgerüstet sein. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

§. 42.

Signalordnung.

(1) Im Uebrigen bleibt die Einrichtung des Signalwesens von der Eigenart des Betriebes auf der betreffenden Bahn abhängig.

(2) Soweit Signale zur Anwendung kommen, müssen dieselben gemäß den Vorschriften in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands eingerichtet und gehandhabt werden.

V.

Bestimmungen für das Publikum.

§. 43.

Allgemeine Bestimmungen.

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 Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten (§. 47) Folge zu leisten.

§. 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 Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung

des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsendeten deutschen Offizieren, ferner innerhalb des Bereichs von Festungen bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden gestattet. Die bezeichneten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

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

(3) In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden.

(4) 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.

(5) Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren in angemessener Entfernung von der Bahn und zwar, sofern Warnungstafeln vorhanden sind, an diesen halten, beziehungsweise die Bahn schnell räumen.

(6) Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

(7) Jede Beschädigung der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, imgleichen 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 Verstellung von Ausweichvorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen.

(8) Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu, sowie das eigenmächtige Oeffnen der an den Gangseiten der Wagen befindlichen Thüren verboten.

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

§. 45.

Bestrafung von Uebertretungen.

Wer den Bestimmungen der §§. 43 und 44 und den nachfolgenden Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zuwiderhandelt, welche also lauten:

„Feuergesfährlche sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, sind von der Mitnahme ausgeschlossen.“

Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.¹¹ wird mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§. 46.

Aushang von Vorschriften. Beschwerdebuch.

Ein Abdruck der §§. 43 bis 46 dieser Vorschriften ist in jedem Warteraum auszuhängen. Bei jedem Stationsvorstande ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch aufzulegen.

VI.

Bahnpolizeibeamte.

§. 47.

Bezeichnung und Befugnisse der Bahnpolizeibeamten.

(1) Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst berufen diejenigen Personen, welche mit den Verrichtungen betraut sind der

1. Betriebsdirektoren und Oberingenieure,
2. Betriebsinspektoren und Bauinspektoren,
3. Baumeister und Ingenieure,
4. Bahnkontrollöre und Betriebskontrollöre,
5. Stationsvorsteher, Stationsaufseher und Stationsassistenten,
6. Rangirmeister,
7. Bahnmeister,
8. Haltestellenaufseher und Weichensteller,
9. Haltepunktwärter und Bahnwärter,
10. Zugführer,
11. Packmeister,
12. Schaffner,
13. Wagenwärter und Bremser,
14. Stationsdiener,
15. Nachtwächter.

(2) Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

(3) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der im §. 45 gedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

(4) Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

(5) Der Festgenommene ist unverzüglich, sofern er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, dem Richter oder der Polizeibehörde desjenigen Bezirks, in welchem die Festnahme erfolgt, vorzuführen.

(6) Erfolgt die Ablieferung des Festgenommenen nicht durch Bahnpolizeibeamte, so hat der die Ablieferung anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, auf welcher der Grund der Festnahme anzugeben ist.

§. 48.

Dienstanweisung.

Allen im §. 47 genannten Bahnpolizeibeamten sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu ertheilen.

§. 49.

Befähigung.

(1) Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 47 Nr. 5 bis 15 aufgeführten Beamten den vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten entsprechen.

(2) Die Bahnpolizeibeamten werden von der zuständigen Behörde vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Auf die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden obige Vorschriften über das Alter und die Vereidigung keine Anwendung.

§. 50.

Verhalten der Bahnpolizeibeamten. Personalakten.

(1) Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Wahrnehmung polizeilicher Verrichtungen entfernt werden.

(2) Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 51.

Bezirk der Amtsthätigkeit.

Die Amtsthätigkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich, ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz, auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und soweit, als solches zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§. 52.

Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

VII.

Aufsichtsbehörden.

§. 53.

Welche Behörden in jedem Bundesstaate unter der Bezeichnung Landes-Aufsichtsbehörde und Aufsichtsbehörden im Sinne dieser Vorschriften zu verstehen sind, wird von der Centralbehörde des Bundesstaates bestimmt und dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitgetheilt. Für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen erfolgt diese Festsetzung und Mittheilung durch die zuständige oberste Reichsbehörde.

VIII.

Uebergangsbestimmungen.

§. 54.

(1) Sofern auf einer Bahn einzelne in diesen Vorschriften vorgesehene Einrichtungen noch nicht bestehen, auch ihre Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 55 bestimmten Zeitpunkt nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden.

(2) Befristungen, welche bereits auf Grund der bisher gültigen Vorschriften bewilligt sind, werden hiervon nicht berührt.

IX.

Schlußbestimmungen.

§. 55.

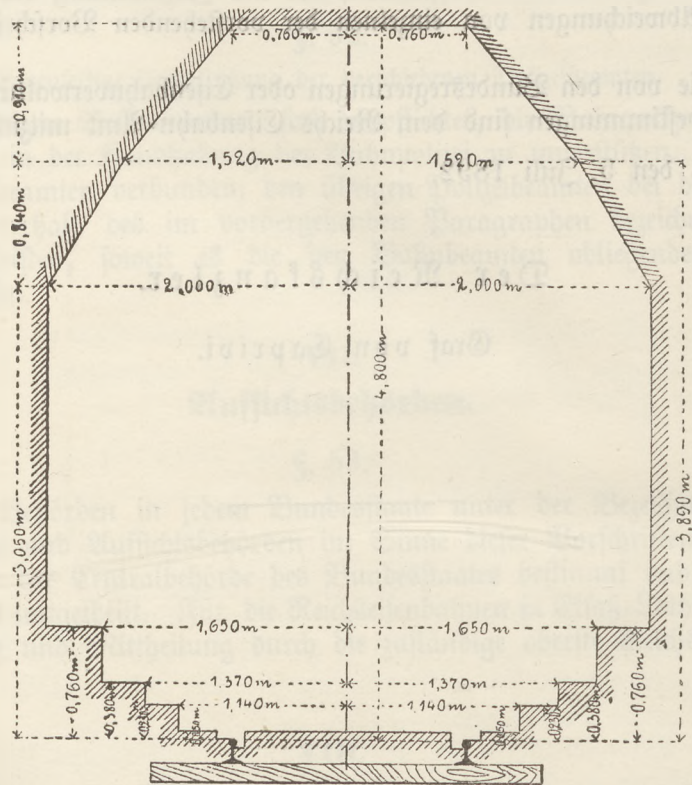
- (1) Diese Bahnordnung tritt mit dem 1. Januar 1893 in Kraft.
- (2) Dieselbe wird durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.
- (3) In Rücksicht auf besondere Verhältnisse eines Bahnunternehmens können von der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes Abweichungen von einzelnen der vorstehenden Vorschriften zugelassen werden.
- (4) Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzuthcilen.

Berlin, den 5. Juli 1892.

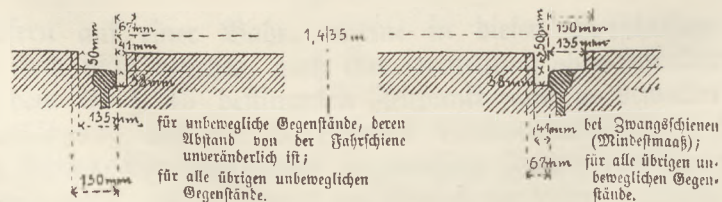
Der Reichskanzler.

Graf von Caprivi.

für die freie Bahn, sowie innerhalb der Stationen
für die Ein- und Ausfahrtsgleise der Züge mit Personenbeförderung.



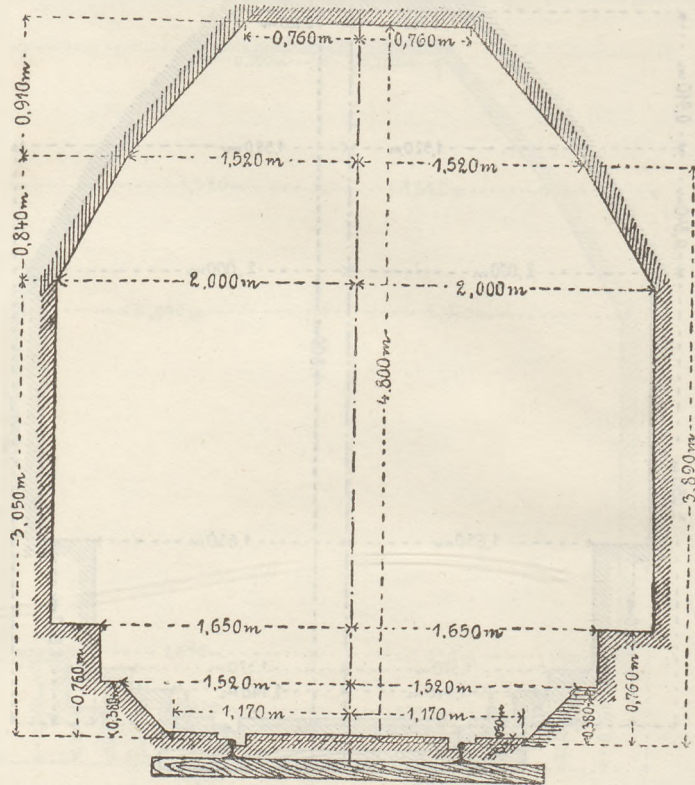
Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Umgrenzungslinien.



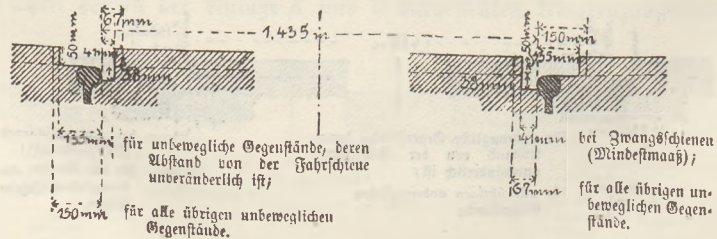
Anlage C.

Umgrenzung des lichten Raumes für die Nebeneisenbahnen Deutschlands mit voller Spurweite

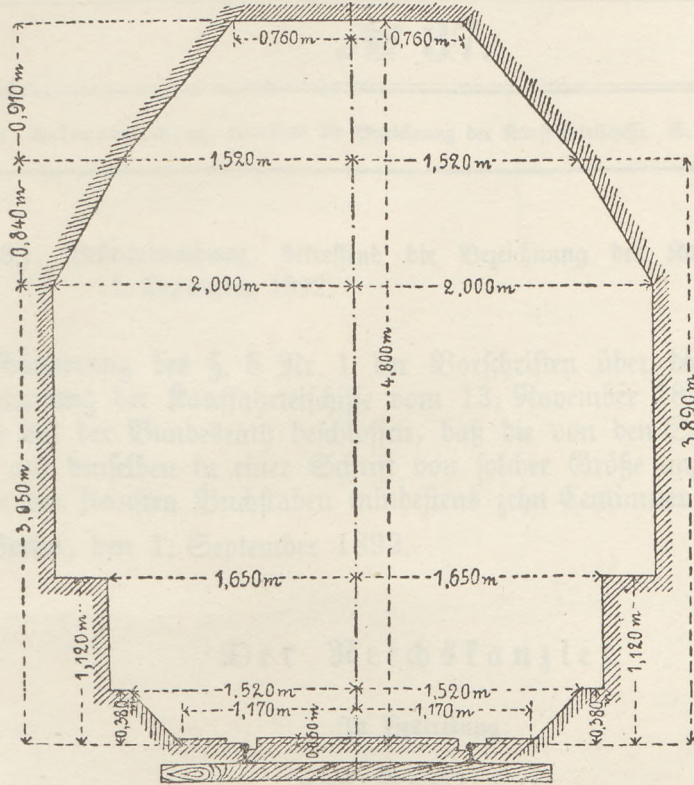
für die freie Bahn, sowie innerhalb der Stationen
für die Ein- und Ausfahrtsgleise der Züge mit Personenbeförderung.



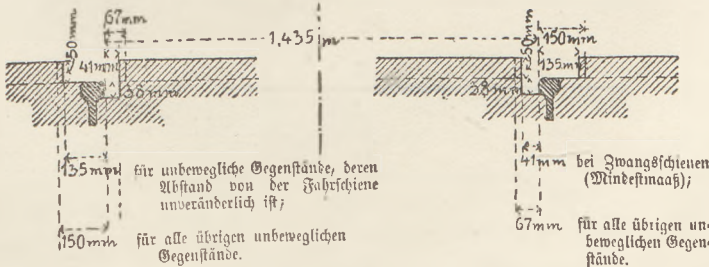
Unterer Theil der in der Anlage C und D dargestellten Umgrenzungslinien.



Umgrenzung des lichten Raumes
für die Nebeneisenbahnen Deutschlands
mit voller Spurweite
für die sonstigen Gleise der Stationen.



Unterer Theil der in der Anlage C und D dargestellten Umgrenzungslinien.



Herausgegeben im Reichsamt des Innern.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

