

Amtsblatt

der

Königlichen Regierung zu Liegnitz.

Nr. 9.

Liegnitz, den 27. Februar

1886.

Inhalt der Gesetz-Sammlung.

119. Die Nummer 4 der Gesetz-Sammlung enthält unter

Nr. 9106 die Verfügung des Justiz-Ministers, betreffend die Anlegung des Grundbuchs für einen Theil der Bezirke der Amtsgerichte Zeide und Melborf. Vom 6. Februar 1886.

120. Die Nummer 3 des Reichs-Gesetzblatts enthält unter

Nr. 1632 das Gesetz, betreffend die Controle des Reichs-Haushalts und des Landes-Haushalts von Elbisch-Bohringen für das Etatsjahr 1885/86. Vom 8. Februar 1886, und unter

Nr. 1633 die Bekanntmachung, betreffend eine Abänderung des Verzeichnisses der gewerblichen Anlagen, welche einer besonderen Genehmigung bedürfen. Vom 15. Februar 1886.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königlichen Regierung.

121. Polizeiverordnung.

Nachdem das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands nach der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 30. November 1885 in Nr. 32 des Reichsgesetzblattes (S. 289 ff.) sowie in Nr. 50 des Centralblattes für das Deutsche Reich (S. 541 ff.) durch Beschluß des Bundesrathes vom 26. November 1885 verschiedene Aenderungen erfahren hat, wird dasselbe in seiner veränderten Fassung auf Grund der §§ 136 und 140 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S., S. 195 ff.) mit dem Bemerkten hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß das Bahnpolizei-Reglement vom 4. Januar 1875 nebst den Abänderungen vom 12. Juni 1878 und 17. Mai 1881 mit dem 1. April 1886 außer Kraft tritt.

Berlin den 31. December 1885.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Vorstehende Polizei-Verordnung bringe ich hierdurch mit dem Bemerkten zur öffentlichen Kenntniß, daß vom 1. April 1886 ab die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nebst Abänderung vom 12. Juni 1878 und 20. Juni 1880, sowie die Normen für die Construction und Ausrüstung

der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1876 außer Kraft treten.

Liegnitz, den 22. Februar 1886.

Der Königliche Regierungs-Präsident.

122. Auf den Bericht vom 16. Januar d. J. will Ich dem Comité für den Zuchtmarkt für edlere Pferde zu Neubrandenburg (im Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz) hiermit die Erlaubniß erteilen, Loose zu der mit Genehmigung der Großherzoglichen Landesregierung bei Gelegenheit des diesjährigen Zuchtmarktes von ihm zu veranstaltenden Auspielung von Pferden, Equipagen, Reit-, Fahr- und Stall-Utensilien auch im dieseitigen Staatsgebiete zu vertreiben.

Berlin, den 27. Januar 1886.

(gez.) Wilhelm.

(gegr. von Buttamer.

An den Minister des Innern.

Vorstehenden Allerhöchsten Erlaß bringe ich hierdurch zur öffentlichen Kenntniß.

Liegnitz, den 13. Februar 1886.

Der Königliche Regierungs-Präsident.

Verordnungen und Bekanntmachungen verschiedener Behörden.

123. General-Versammlung

des
Wilhelm- und Augusta-Stifts, Ibioten-Bildungs- und Pflege-Anstalt für den Reg. Bez. Liegnitz am 9. März 1886, Vormittags 10 Uhr, im Sitzungs-Saale der Stadtverordneten-Versammlung zu Liegnitz.

Tages-Ordnung.

- 1) Feststellung des Etats pro 1886/7.
- 2) Rechargirung der Anstalts-Cassen-Rechnung pro 1884/5.
- 3) Die Entgegennahme des Geschäfts-Berichts pro 1884/5.
- 4) Verschiedene Mittheilungen.

Zu dieser General-Versammlung werden hierdurch Alle, welche nach § 9 des Statuts an derselben Theil zu nehmen berechtigt sind, eingeladen.
Liegnitz, den 23. Februar 1886.

Der Vorsitzende des Vorstandes.

Prinz Handjery,
Regierungs-Präsident.

124. Mit dem 1. April d. J. gelangen die für den directen Personen- und Gepäcckverkehr zwischen Meichenberg, Cottbus, Görlitz und Zittau einer- und Hamburg andererseits über Berlin = Stendal = Wetzlar bestehenden Tarife der geringen Frequenz wegen zur Aufhebung.

Berlin, den 15. Februar 1886.

Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung.

125. Oberlausitzer Eisenbahn.

Nachstehende unterm 30. December v. J. veröffentlichte Bekanntmachung:

„In Gemäßheit des Allerhöchsten Privilegiums vom 22. Februar 1875 über 1800 000 Mark 4 1/2 %ige Prioritäts-Obligationen kündigen wir hiermit die zufolge dieses Privilegiums emittirten Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft, soweit dieselben bis dahin nicht durch Auslösung amortisirt sind, zur Rückzahlung am 1. Juli 1886.

Durch den Allerhöchsten Erlaß vom 28. December 1885 ist genehmigt worden, daß die vorerwähnten Obligationen nach vorgängiger Kündigung in Prioritäts-Obligationen mit einem Zinsfuß von 4% convertirt werden.

Wir stellen daher den Inhabern der vorgenannten Obligationen frei, an Stelle der Baareinlösung der Obligationen die letzteren in Obligationen convertiren zu lassen, welche vom 1. Juli 1886 ab mit 4% fürs Jahr verzinslich sind.

Bezugs Anmeldung zur Convertirung ist eine Präklusivfrist vom 15. Januar bis 15. Februar 1886 (einschließlich) festgesetzt. Die zur Convertirung eingereichten Stücke nebst dazu gehörigen Talons werden kostenfrei abgestempelt und mit dem Vermerke der Zinsreduction versehen.

Die bis zum 1. Juli 1886 einschl. fälligen Coupons werden dem Inhaber der convertirten Obligationen belassen, während die später fälligen Coupons (für 2. Januar 1887 und folgende) bei der Convertirung eingegeben und von der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft in Gemäßheit weiterer Bekanntmachung gegen Aushäudigung der abgestempelten Talons durch neue Coupons nebst Talons kostenfrei ersetzt werden. Für jeden etwa fehlenden 4 1/2 %igen Zinscoupon ist dessen Werthbetrag von dem Obligations-Inhaber baar zu erstatten.

Diejenigen Obligations-Inhaber, welche mit der Zinsherabsetzung auf 4% einverstanden sind, haben ihre Obligationen mit Talons und den für 2. Januar 1887 und weiter fälligen Coupons in der Zeit vom 15. Januar bis einschl. 15. Februar 1886 in den üblichen Geschäftsstunden einzuwenden

bei unserer Hauptcasse hier, oder bei den Eisenbahn-Betriebscassen zu Berlin,

Alscanischer Platz 5, Dessau, Halle, Weiskels, Cassel

zur Anmeldung und Convertirung zu bringen.

Von denjenigen Inhabern der Obligationen, welche diese innerhalb der Präklusivfrist bis 15. Februar 1886 bei einer der gedachten Stellen nicht eingereicht haben, wird angenommen, daß sie auf die Zinsherabsetzung nicht eingehen wollen, vielmehr die Rückzahlung des Capitals vorziehen. Dieselben fordern wir daher hierdurch auf, die Obligationen, sowie die am 2. Januar 1887 und weiter zahlfälligen Zinscoupons und Talons vom 1. Juli 1886 ab bei einer der oben bezeichneten Stellen eingureichen und dagegen das Capital der Obligationen Zug um Zug in Empfang zu nehmen.

Mit dem 1. Juli 1886 hört die Verzinsung der nicht convertirten Obligationen auf.

Werden die am 2. Januar 1887 und später zahlfälligen Zinscoupons mit den Obligationen nicht eingereicht, so wird für jeden fehlenden Coupon der Betrag desselben von dem Obligationscapitale in Abzug gebracht.

Den Obligationen, sowohl denjenigen, welche zur Convertirung, wie denjenigen, welche zur Rückzahlung eingereicht werden, ist ein doppeltes, mit Namensunterschrift, und Wohnungsangabe des Einlieferers versehenes Nummernverzeichnis beizufügen, welches nach der Nummernfolge geordnet ist. Formulare hierzu können bei den vorgenannten Stellen kostenfrei in Empfang genommen werden.“

bringen wir nochmals mit dem Bemerken zur Kenntniß, daß die **Präklusivfrist zur Convertirung** vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten **bis zum 1. März (einschließlich) dieses Jahres verlängert ist.**

Nach diesem Zeitpunkte können Anmeldungen zur Convertirung nicht mehr berücksichtigt werden.

Erfurt, den 19. Februar 1886.

Königliche Eisenbahn-Direction.

126. Bekanntmachung.

Die Inhaber der nachbezeichneten, von dem Königlichen Credit-Institut für Schlesien ausgefertigten 4% Pfandbriefe Lit. B., hastend auf den in Schlesien im Fraustädt'schen und Sprottau'schen Kreise belegenen Fürstlich Carolath = Deuthen'er Majorats = Gütern u. und zwar:

Nr. 1 438. 1 451. 1 452 à 500 Thlr.,

„ 3 835 und 3 836 à 200 Thlr.,

„ 6 749 à 100 Thlr.,

werden hierdurch wiederholt aufgefordert, diese Pfandbriefe in coursfähigen Zustande an die Königliche Institutencasse hier selbst zum Umtausch gegen andere Pfandbriefe Lit. B. von gleichem Betrage, denen die zugehörigen Zinscheine werden beigelegt sein, einzureichen.

Sollte die Präsentation nicht

bis zum 15. August 1886

erfolgen, so werden die Inhaber dieser Pfandbriefe nach § 50 der Verordnung vom 8. Juli 1835 mit ihrem Realrechte auf die in den Pfandbriefen ausgedrückte Special-Hypothek präcludirt, die Pfandbriefe für vernichtet erklärt, in unserem Register, sowie im Grundbuche gelöscht und die Inhaber mit ihren Ansprüchen lediglich an die in unserem Gewahrsam befindlichen Umtausch-Pfandbriefe verwiesen werden.

Breslau, den 15. Februar 1886.

Königliches Credit-Institut für Schlesien.
Delriehs.

127. Bekanntmachung.

Die Inhaber der nachbezeichneten, in der 38. Verloosung gezogenen und in Folge dessen durch die öffentliche Bekanntmachung vom 26. Mai v. J. zur Baarzahlung am 2. Januar 1886 gekündigten 4% schlesischen Pfandbriefe Lit. B. und zwar:

- Nr. 50 110 Cantersdorf und Klein-Neudorf,
 - 50 448 Herrsch. Groß-Stein,
 - 52 156 Mediat. Herz. Ratibor,
 - 52 298 dto.
 à 200 Thlr.
- Nr. 6 740 Carolath-Deuthen'er Maj.-Güter zc.,
 - 8 065 Roschentin und Tworog s. p.,
 - 61 237 Glend,
 - 63 473 Maj. u. Erbl. Herrsch. Fürstenstein zc.,
 - 64 344 D. und N. Michowiß,
 - 64 776 Poln.-Krawarn und Macau,
 - 64 913 Med. Herz. Ratibor,
 - 65 085 dto.
 - 65 095 dto.
 - 65 548 Giesmannsdorf c. p. und Zentsch.
 à 100 Thlr.
- Nr. 82 226 Herrsch. Groß-Stein,
 - 82 226 Herrsch. Groß-Stein,
 à 25 Thlr.

werden hierdurch wiederholt aufgefordert, diese Pfandbriefe bei der königlichen Instituten-Casse hierjelsbst (im Regierungsgebäude) zu präsentiren und dagegen die Baluta derselben in Empfang zu nehmen.

Sollte die Präsentation nicht bis zum

15. August d. J.

erfolgen, so werden die Inhaber der fraglichen Pfandbriefe nach § 50 der Allg. Verordnung vom 8. Juni 1835 mit ihrem Realrechte auf die in den Pfandbriefen ausgedrückte Special-Hypothek präcludirt und mit ihren Ansprüchen lediglich an die bei der königlichen Instituten-Casse hierjelsbst deponirte Capitals-Baluta verwiesen werden.

Aus früheren Verloosungen sind Pfandbriefe Lit. B. noch rückständig und bereits präcludirt:

à 3 1/2 %.

aus der 20. Verloosung:

- Nr. 18 581 Hausdorf à 100 Thlr.

à 4%.

aus der 35. Verloosung:
à 200 Thlr.

- Nr. 50 410 Groß-Stein zc.,
 - 51 570 D. und N. Michowiß,
 - 52 659 Giesmannsdorf zc.
- à 100 Thlr.
- Nr. 61 240 Glend,
 - 62 452 Cantersdorf zc.,
 - 62 797 Groß-Stein zc.,
 - 64 866 Poln.-Krawarn zc.
- à 50 Thlr.
- Nr. 11 627 Roschentin zc.,
 - 11 634 dto.
 - 12 498 Siemianowiß zc.,
 - 79 246 Groß-Stein zc.,
 - 79 276 Fürstenstein zc.,
 - 79 462 Poln.-Krawarn,
 - 79 467 Med. Herz. Ratibor.
- à 25 Thlr.
- Nr. 23 607 Siemianowiß zc.,
 - 23 673 dto.
 - 82 020 Bonoschau c. p.,
 - 82 082 Mbr.-Schönau,
 - 82 257 Herrsch. Fürstenstein.
- aus der 36. Verloosung:
à 200 Thlr.
- Nr. 52 094 Med. Herz. Ratibor,
 - 52 279 dto.
- à 100 Thlr.
- Nr. 62 383 Pogarell zc.,
 - 64 388 D. und N. Michowiß.
- à 50 Thlr.
- Nr. 79 465 Med. Herz. Ratibor,
 - 79 468 dto.
- à 25 Thlr.
- Nr. 22 685 Roschentin zc.,
 - 82 457 Med. Herz. Ratibor.
- aus der 37. Verloosung:
à 1000 Thlr.
- Nr. 210 Carolath-Deuthener Maj.-Güter,
 - 41 140 Poln.-Krawarn zc.,
 - 41 228 Med. Herz. Ratibor.
- à 50 Thlr.
- Nr. 79 232 Groß-Stein zc.,
 - 79 248 dto.
- à 25 Thlr.
- Nr. 22 336 Grzybowiß,
 - 22 674 Roschentin zc.,
 - 83 225 Groß-Stein zc.,
 - 82 256 Fürstenstein zc.,
 - 82 265 dto.
 - 82 319 D. und N. Michowiß,
 - 82 466 Med. Herz. Ratibor,
 - 82 498 Giesmannsdorf zc.
- Breslau, den 17. Februar 1886.
Königliches Credit-Institut für Schlesien.
Delriehs.

128. Bekanntmachung.

Der Bundesrath hat in der Sitzung vom 28. Januar d. J., § 49 der Protocolle, beschlossen: die Nummer 19 a der Ausführungsvorschriften zu dem Gesetz, betreffend die Erhebung von Nichtstempelabgaben, erhält folgenden Zusatz:

„Bei solchen Lotterien oder Auspielungen, bei welchen nach der obrigkeitlichen Erlaubniß nicht von vornherein eine bestimmte planmäßige Anzahl von Loosen festgesetzt, dem Unternehmer vielmehr nur gestattet ist, Loose bis zu einer gewissen Maximalzahl auszugeben, darf die Besteuerung der Loose nach Maßgabe des Bedarfs bewirkt werden. Für die Anmeldung des ersten Theils der auszugebenden Loose gelten die Bestimmungen im ersten und zweiten Absatz dieser Nummer. Die Vorlegung einer weiteren Anzahl von Loosen zur Abstempelung ist mittelst besonderer Anmeldung zu bewirken, in welcher unter Angabe der Zahl und der Nummern der zu versteuernden Loose auf die erste Anmeldung Bezug zu nehmen ist.“

Vorstehender Beschluß des Bundesraths wird hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Breslau, den 18. Februar 1886.

Der Provinzial-Steuer-Director.

129. Vorlesungen

an der Königlichen Thierarzneischule in Hannover.

Sommer-Semester 1886.

Beginn 1. April.

Director, Medicinalrath Dr. Dammann: Allgemeine Chirurgie, Seuchenlehre und Veterinärpolizei, Diätetik.

Prof. Dr. Lustig: Arzneimittellehre und Toxikologie, Allgemeine Therapie, Spitalklinik für große Hausthiere.

Prof. Dr. Kabe: Histologie und Embryologie, Allgemeine Pathologie und allgemeine pathologische Anatomie, Histologische Uebungen, Spitalklinik für kleine Hausthiere, Obduktionen und pathologisch-anatomische Demonstrationen, Thierische und pflanzliche Parasiten.

Prof. Dr. Kaiser: Operationslehre, Geburtshilfe mit Uebungen am Phantom, Geschichte der Thierheilkunde, Ambulatorische Klinik.

Lehrer Terag: Allgemeine Anatomie, Osteologie und Chondrologie, Physiologie I.

Lehrer Dr. Arnold: Organische Chemie, Receptirkunde, Pharmaceutische Uebungen, Uebungen im chemischen Laboratorium.

Prof. Dr. Feh: Botanik.

Lehrer Weiß: Uebungen am Huf.

Zum Eintritt in das Studium der Thierheilkunde ist der Nachweis der Reife für die Prima eines Gymnasiums oder eines Realgymnasiums bei welchem das Latein obligatorischer Unterrichtsgegenstand ist, oder einer durch die zuständige Centralbehörde als gleichstehend anerkannten höheren Lehranstalt erforderlich. Der Nachweis ist durch Schulzeugnisse oder durch das Prüfungsattest einer der bezeichneten Schulen zu führen.

Ausländer können mit geringeren Kenntnissen aufgenommen werden, wenn sie die Zulassung zu den thierärztlichen Prüfungen in Deutschland nicht beanspruchen.

Nähere Auskunft ertheilt.

Hannover, den 9. Februar 1886.

Die Direction der Königlichen Thierarzneischule.

Dr. Dammann.

130. In Gemäßheit des § 2 Absatz 4 der Städte-Ordnung vom 30. Mai 1853 und des § 1 des Gesetzes vom 14. April 1856 wird hierdurch bekannt gemacht, daß durch Beschluß des Bezirks-Ausschusses vom 8. Februar 1886, das dem Maurer Louis Schüller zu Alt-Beckern gehörige, im Grundbuch von Carthaus auf Blatt Nr. 273 eingetragene Grundstück von 2 Ar 59 Quadratmeter Fläche von dem Stadtbezirk Viegniß abgetrennt und mit dem Gemeindebezirk Alt-Beckern vereinigt worden ist.

Viegniß, den 19. Februar 1886.

Namens des Kreis-Ausschusses.

Der königliche Landrath.

Hoffmann-Scholtz.

Personal-Chronik öffentlicher Behörden.

131. Der Herr Regierungs-Präsident hat die erfolgten Wiederwahlen des Kammerers Lecht in Markflissa und des unbedenkten Stadtrathes Wersched in Fauer bestätigt.

132. Die königliche Regierung hat dem Pastor prim. Plasgar in Freistadt die Local-Schul-Inspection über die Privatschule des Fräuleins Broeger dortselbst und dem Pastor Faust in Reisdorf die Local-Schul-Inspection über die Schulen der katholischen Pfarodie (Reisdorf, Nimmersath und Stredenbach) übertragen.

133. Der Forst-Aufscher Gärtner ist zum königlichen Förster ernannt und ihm die Försterstelle zu Albenborn in der Oberförsterei Allersdorf vom 1. April cr. ab verliehen worden.

Der bisherige Inhaber dieser Stelle, Förster Dommel, ist von dem gleichen Zeitpunkte ab auf die Hegemeisterstelle zu Neustadt in der Oberförsterei Soyerswerda versetzt worden.

Extra-Beilage zum Amtsblatt.

Bekanntmachung,

betreffend

das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 30. November 1885.

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. J. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse lautet der Text des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Bahnpolizei-Reglement

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

1. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 1.

Fahrbarer Zustand der Bahn.

(1) Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß dieselbe ohne Gefahr und, mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken, mit der für die einzelnen Bahnstrecken fest gestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Bahnstrecken, welche zeitweise nicht mit der sonst für dieselben zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

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

(3) Strecken, welche wegen Ausführung von Auswechsellungen, Reparaturen, geöffneter Drehbrücken u. s. w. oder aus sonstigem Grunde unfahrbar sind, müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der ganzen Dauer der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen werden.

§. 2.

Freihaltung der Geleise und Normalprofil.

(1) Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen und lagernden Gegenständen frei zu halten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für die Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

(2) Die bis zu 50 Millimeter über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 Millimeter von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstände derselben von der Fahrchiene darf dies Maß auf 135 Millimeter eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 Millimeter betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen allmähig bis auf 41 Milli-

meter eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maße.

(3) Inwiefern Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

(4) An Ladegleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benutzung eine Einschränkung des Normalprofils von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§. 3.

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

(1) Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe und Haltestellen liegen und nicht für gewöhnlich verschlossen gehalten werden, 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 Stellvorrichtung der ersten am Eingange eines Bahnhofes oder einer Haltestelle liegenden Weiche, welche von ankommenden Zügen gegen die Zungen Spitze befahren wird, muß mit der Vorrichtung zum Stellen der Signale am Abflußtelegraphen in einer derartigen gegenseitigen Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal an letzterem nur gegeben werden kann, nachdem diese Weiche für den vorgeschriebenen Weg gestellt ist, und daß die Weiche nicht umgestellt werden kann, so lange das Fahrsignal steht.

(3) Alle übrigen in den Hauptgleisen der Bahnhöfe und Haltestellen (§. 46 Abs. 4) liegenden Weichen müssen, sofern sie nicht ebenfalls mit den optischen Fahrsignalen in gegenseitigem Abhängigkeitsverhältniß stehen, mit besonderen Signalen verbunden sein, welche die jedesmalige Stellung der Weichen kenntlich machen.

(4) Auf die württembergischen Bahnen findet die Bestimmung im Absatz 3 bis auf Weiteres nur mit den Modifikationen Anwendung, welche das dort bestehende Weichensystem nach dem Ermessen der königlichen württembergischen Aufsichtsbehörde erfordert.

(5) Die Landesaufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes Abweichungen von der Bestimmung im Absatz 2, namentlich für Bahnhöfe mit weniger bedeutendem Verkehr und Haltestellen zuzulassen.

(6) Bewegliche Brücken sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschließen, welche mit der Verriegelungs-Vorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Feststellung der Brücke erscheinen kann.

(7) In den Hauptgleisen sind Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig, Drehscheiben nur in besonderen Fällen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

(8) Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen sind durch Signale 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 Landespolizeibehörde auch Gräben mit Seitenaufwurf angesehen werden.

(3) Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn müssen mit starken, leicht sichtbaren Barrierennutzung durch Fußgänger können neben den Barrieren Drehkreuze angebracht sein. Für isolirt gelegene, lebige Uebergänge kann die Landesaufsichtsbehörde anstatt der Barrieren Drehkreuze oder sich selbst verschließende Fallthüren zulassen.

(4) Für den Abstand der geöffneten Barrierenflügel von den Geleisen sind die Bestimmungen des §. 2 zu beachten.

(5) Die Zugbarrieren müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder Uebergang mit Zugbarrieren erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Schließen der Sperrbäume zu läuten

ist. Zugbarrieren mit einem mechanischen Zuge von mehr als 50 Meter Länge sind auf Uebergänge für wenig frequente Straßen zu beschränken und müssen von dem bedienenden Wärter übersehen werden können.

(6) In angemeßener Entfernung vor den Wegetübergängen müssen Warnungstafeln aufgestellt sein, welche zugleich die Stelle des Weges bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehherden anhalten müssen, wenn die Barrieren geschlossen sind.

§. 5.

Bewachung der Bahn.

(1) Die Bahn muß so lange bewacht werden, als noch Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven zu erwarten stehen.

(2) Sämmtliche Bahnstrecken müssen durch die Wärter täglich mindestens dreimal revidirt werden. Ausnahmen hiervon können für einzelne Bahnlirien mit geringer Frequenz von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden. Gefahrdrohende Stellen sind ständig zu bewachen.

(3) Bei Revision ist insbesondere auch auf die Dienstfähigkeit der Weichen zu achten.

(4) Die Uebergangsbarrieren sind spätestens drei Minuten vor Ankunft des Zuges zu schließen. Eine Abkürzung dieser Frist bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde und der Zustimmung der Landespolizeibehörde.

(5) Die Barrieren von Privatwegen, welche nicht besonders bewacht werden, sind unter Verschluss zu halten (siehe §. 58).

(6) Die Barrieren der Niveauübergänge mit geringem Verkehr können mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden und sind auf Verlangen der Passanten zu öffnen. Zu diesem Behufe erhält jede dieser Barrieren, einschließlich der Zugbarrieren, einen Blockenzug, mittelst dessen das Öffnen von den Passanten verlangt wird.

(7) Die Uebergänge in gleicher Höhe der Schienen über Stationsgeleise sind zu bewachen.

(8) Der Barrierendienst kann, wenn derselbe von dem Dienst der Geleisüberwachung getrennt ist, auch weiblichen Personen anvertraut werden.

(9) Im Dunkeln sollen, so lange die Barrieren geschlossen sind, die Uebergänge von Chaussees, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen erleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämmtlichen Zugbarrieren, soweit sie nicht mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden.

(10) Auf den Stationen sind bei Dunkelheit mindestens eine halbe Stunde vor Ankunft und beziehungsweise Abfahrt eines jeden zur Personenbeförderung bestimmten Zuges die Perrons und Anfahrten zu erleuchten.

§. 6.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

(1) Die Bahn muß mit Abtheilungszeichen versehen sein, welche bei Tage vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind und Entfernungen von ganzen und $\frac{1}{10}$ Kilometer angeben.

(2) An den Wechelpunkten der Gefälle müssen Neigungszeiger aufgestellt sein, an denen die Neigungen der Bahn und die Längen der betreffenden Strecken deutlich erkennbar anzugeben sind.

(3) Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Markirzeichen angebracht sein, welches die Grenze anzeigt, wie weit in jedem Bahngeleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem anderen Geleise zu hindern.

II. Zustand, Unterhaltung und Revision der Betriebsmittel.

§. 7.

Zustand der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten für dieselben zulässigen Geschwindigkeit (§. 8 Abs. 1 und §. 26) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 8.

Einrichtung der Lokomotiven.

(1) Für jede Lokomotive ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Geschwindigkeit vorzuschreiben, welche

in Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf. Diese Maximalgeschwindigkeit muß an der Maschine angezeichnet sein.

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

(3) Jede Lokomotive muß versehen sein:

1. 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 außerdem geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;
2. 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 zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;
3. mit wenigstens zwei vorchriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Konstruktion dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß denselben eine vertikale Bewegung von 3 Millimeter möglich ist;
4. mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
5. mit einer Dampfpfeife.

§. 9.

Revision der Lokomotiven und Tender.

(1) Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äußeren Atmosphäre, 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) Ueber die von den Lokomotiven und den Tendern zurückgelegten Wege sind Register zu führen. Jede Lokomotive und jeder Tender ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Diese Revision hat bei neuen oder mit neuen Kesseln versehenen Lokomotiven zu erfolgen, bevor sie in Betrieb genommen werden. Die Revision ist nach jeder größeren Kesselreparatur, niemals jedoch später als nach 3 Jahren zu wiederholen. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Lokomotivkessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittelst einer Druckpumpe zu probiren.

(3) Hinsichtlich der bei diesen Proben anzuwendenden Größe des Druckes wird bestimmt, daß die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, von mehr als fünf Atmosphären mit einem Betrage, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt, stattfinden soll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits vorhanden sind, verbleibt es bei dem Maximaldruck, welcher bei der ersten Prüfung Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist, als der vorstehend vorgeschriebene.

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

(5) Bei jeder Probe ist zugleich die Ventillastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

(6) Längstens 8 Jahre nach Inbetriebstellung des Lokomotivkessels muß eine innere Revision desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederöhre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

(7) Ueber die Lokomotivrevisionen sind Verhandlungen aufzunehmen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen sind.

(8) In jedem Verwaltungsbezirke muß eine Vorrichtung vorhanden sein, mittelst welcher die Kontrolmanometer jeder Zeit durch Wasserdruck geprüft werden können.

§. 10.

Wahrräume, Aschkasten, Funkenfänger.

(1) An der Stirnseite der Lokomotiven und an der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven müssen Wahrräume 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 mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen versehen sein.

(2) Diejenigen Lokomotiven, welche zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute dienen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche es ermöglichen, daß die Tenderbremse sowohl vom Heizer mit der Hand bedient, als auch 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 auf Federn ruhen, mit elastischen Zugapparaten und an jedem Ende mit elastischen Puffern versehen sein.

(2) Sämmtliche Räder müssen mit Spurrändern versehen sein.

(3) Die Stärke der Radreifen muß bei Lokomotiven und Tendern, Personen-, Post- und Gepäckwagen mindestens 24 Millimeter, bei allen übrigen Fahrzeugen mindestens 20 Millimeter betragen, und zwar bei einer Entfernung von 66 Millimeter von der Innenkante des Radreifens gemessen. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnuth in der Vertikalebene des Laufkreises geschwächt ist, 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, unterliegt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

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

(7) Die mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute fahrenden Personenzüge müssen mit durchgehenden Bremsen, d. h. solchen Bremsen versehen sein, welche gleichzeitig vom Lokomotivführerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden können.

(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 oder an der Lokomotive so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen bedient sein, daß durch die letzteren

bei Personenzügen, bei Güterzügen.

auf Horizontalen								
wie auf Neigungen bis 1:500 einschl. mindestens	der	8. Theil,	der	12. Theil,				
auf Neigungen								
von 1:500 auschl.	=	1:300	=	"	=	6.	=	10.
"	=	1:300	=	"	=	5.	=	8.
"	=	1:200	=	"	=	4.	=	7.
"	=	1:100	=	"	=	3.	=	5.
"	=	1:60	=	"	=	2.	=	4.

der Räderpaare gebremst werden kann. Bei dieser Berechnung sich ergebende überschießende Bruchtheile sind hierbei als ein Ganzes zu rechnen. Züge, welche jahrplannmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie Militärzüge sind wie Personenzüge zu behandeln, wenn ihre Fahrge- schwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute übersteigt, anderenfalls dagegen wie Güterzüge.

(2) Bei Feststellung der zu brennenden Räderpaare eines Güterzuges ist bezüglich der Gesamtzahl der Achsen wie der Bremsachsen eine unbeladene Achse als halbe Achse zu rechnen.

(3) Erstreckt sich zwischen zwei Stationen die stärkste Neigung auf eine Bahnlänge von weniger als 1 000 Meter und kommt diese Neigung in derselben Richtung nur einmal vor, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung dieser Strecke maßgebend.

(4) Die Landesaufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Bemessung der Zahl der zu brennenden Räderpaare anderweite Grundsätze zuzulassen.

(5) Bei Güterzügen kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen

auf Neigungen bis 1:60 einschließlich auf den 6. Theil und

auf Neigungen von 1:60 ausschließlich bis 1:40 einschließlich auf den 5. Theil

der Räderpaare herabgesetzt werden, wenn

1. die Fahrge- schwindigkeit von 18 Kilometer in der Stunde oder 300 Meter in der Minute nicht überschritten wird,
2. die Stärke des Zuges 80 Achsen nicht übersteigt und
3. bei der Hahlfahrt durch geeignete Kontrollapparate die Fahrge- schwindigkeit des Zuges genau festgestellt wird.

(6) Bei Personenzügen von mehr als 60 Kilometer Fahrge- schwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute sind die nach Obigem erforderlichen gebremsten Räderpaare um eines zu vermehren.

(7) Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1:40 haben, sind für das Bremsen der Züge von den Aufsichtsbehörden besondere Vorschriften zu erlassen.

§. 14.

Verschluss und Beleuchtung 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, von denen eine aus einem Vorreiber besteht. Sämmtliche Thüren an den Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, daß das Öffnen derselben den im Wagen befindlichen Passagieren möglich ist.

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

(3) Die Personenwagen müssen mit Vorrichtungen zur Beleuchtung derselben 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 Mitte (Vertikalachse) 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 0,046 Meter oberer und 0,035 Meter unterer Länge und Breite bei 0,076 Meter Höhe derselben haben und diagonal zur Achse des Wagens gestellt werden. Der größte Querschnitt des Laternen- lastens, dessen Seitenflächen parallel den Wagenflächen liegen müssen, darf nicht über 0,250 Meter Breite und 0,280 Meter Höhe betragen und derjenige des Laternenaufsatzes (Schornstein) nur 0,140 Meter Breite und 0,120 Meter Höhe haben.

§. 16.

Bedeckung der Güterwagen.

Alle mit leicht feuerfängenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sicheren Bedeckung versehen sein, soweit nicht Ausnahmen durch das Betriebs-Reglement gestattet sind.

§. 17.

Revision der Wagen.

Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Revision hat spätestens zwei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision 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 und Revisionsregistern geführt wird;
- c) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Inventarstücke;
- d) das Ladegewicht und die Tragfähigkeit;
- e) die Länge des Radstandes;
- f) das Datum der letzten Revision.

(2) Die Bezeichnungen zu a bis d sind bei der im §. 17 vorgeschriebenen periodischen Revision der Wagen, sowie außerdem bei jeder geeigneten Gelegenheit, insbesondere nach größeren Reparaturen und bei Auswechslung von Wagenachsen einer erneuten Prüfung und erforderlichen Falles 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 dieselben von der übernehmenden Verwaltung 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, vermittelt welcher die während der Fahrt an dem Zuge vorgekommenen Beschädigungen zum Zwecke 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 (Orts- oder Normal-) Zeit gestellt ist und täglich regulirt werden muß. Auf größeren Bahnhöfen müssen die Zeitangaben sowohl von dem Zugange zu denselben, als von den Zügen bei Tage und auch im Dunkeln erkennbar sein.

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

§. 21.

Rechtsfahren der Züge.

- Rechts in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Ge-
leise befahren.
- (1) Auf doppelgleisigen Bahnstrecken sollen die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.
 - (2) Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf Weiteres beibehalten werden.
 - (3) Von der bestehenden Fahrweise sind Ausnahmen zulässig:
 1. nach vorgängiger Verständigung zwischen benachbarten Stationen:
 - a) bei Geleisperrungen,
 - b) für Arbeitszüge,
 - c) mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zwischen einer Station und einer auf der anschließenden freien Bahnstrecke liegenden Einmündungsweiche eines Anschlußgleises;
 2. unter Verantwortlichkeit des dienstthuenden Stationsbeamten:
 - a) auf Stationen,
 - b) für Hilfslokomotiven,
 - c) für Lokomotiven, welche zum Nachschieben eines Zuges gebient haben.

§. 22.

Schieben der Züge durch Lokomotiven.

- nicht von der Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen bestimmt werden, in folgenden Fällen gestattet:
- (1) Das Schieben von Zügen, an deren Spitze sich eine führende Lokomotive nicht befindet, ist, sofern nicht von der Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen bestimmt werden, in folgenden Fällen gestattet:
 - a) bei langsamen Rückwärtsbewegungen des Zuges auf den Stationen oder in Nothfällen;
 - b) bei Arbeitszügen und — unter den von der Aufsichtsbehörde festgestellten Bedingungen — bei Zügen nach benachbarten Gruben oder sonstigen gewerblichen Anlagen unter Innehaltung der im §. 26 dafür zugelassenen Geschwindigkeit.
 - (2) Das Nachschieben der Züge mit Lokomotiven an der Spitze ist nur zulässig:
zum Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken und
bei Ingangbringung der Züge in den Stationen.

§. 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 mit Rücksicht auf ihre geringe Geschwindigkeit ausnahmsweise bis 110 Wagenachsen stark sein.

§. 24.

Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran.

- (1) Die Fahrt mit dem Tender voran ist nur unter Beobachtung der im §. 26 Absatz 7 dafür zugelassenen Geschwindigkeit bei allen Zügen gestattet.
- (2) Bei Tenderlokomotiven fällt die vorerwähnte Beschränkung fort.

§. 25.

Abfahrt der Züge.

- (1) Züge, zu welchen auch einzeln fahrende Lokomotiven zu rechnen sind, dürfen nur mit Erlaubnis des dienstthuenden Stationsbeamten von einer Station abfahren und einander nur in Stationsabstand folgen.
- (2) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im veröffentlichten Fahrplan bekannt gegebenen Zeit die Station verlassen.
- (3) Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle auf den Langseiten der Wagen befindlichen Wagenthüren geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.
- (4) 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 Geleises erfolgen.

§. 26.

Fahrtgeschwindigkeit

(1) Die größte zulässige Fahrtgeschwindigkeit der Züge wird für horizontale wie für Strecken mit Neigungen bis 1:200 einschließlich und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Radius im Allgemeinen:

für Personenzüge auf 75 Kilometer in der Stunde oder 1250 Meter in der Minute,
für Güterzüge auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute,
für Arbeitszüge:

- a) im Allgemeinen auf 30 Kilometer in der Stunde oder 500 Meter in der Minute;
- b) wenn die sämtlichen in denselben laufenden Wagen den Bestimmungen im §. 25 entsprechen, auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute

festgesetzt.

(2) Unter besonders günstigen Verhältnissen kann für Personenzüge mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine größere Geschwindigkeit bis zu 90 Kilometer in der Stunde oder 1500 Meter in der Minute zugelassen werden.

(3) Auf Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1:200 und Krümmungen von weniger als 1000 Meter Halbmesser haben, müssen die Geschwindigkeiten angemessen vermindert werden. Dem Zusatze sind diese Strecken unter Angabe der zulässigen Geschwindigkeiten zu bezeichnen.

(4) Personenzüge, welche durch Lokomotiven befördert werden, deren sämtliche Achsen vor der Feuerbüchse liegen und welche nicht mit Vorrichtungen zur Vorhütung des Schlingens versehen sind, dürfen im Allgemeinen nicht schneller als 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute fahren, jedoch sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde größere Geschwindigkeiten zulässig.

(5) Züge, welche geschoben werden, ohne daß sich an ihrer Spitze eine führende Lokomotive befindet, dürfen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 24 Kilometer in der Stunde oder 400 Meter in der Minute fahren.

(6) Die größte Geschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven mit dem Schenkeln voran wird im Allgemeinen auf 40 Kilometer in der Stunde oder 666,67 Meter in der Minute und für Lokomotiven, welche für Beförderung von Personenzügen konstruiert sind, sofern deren Achsen nicht sämtlich vor der Feuerbüchse liegen, auf 50 Kilometer in der Stunde oder 833,33 Meter in der Minute festgesetzt. Größere Geschwindigkeiten können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet werden.

(7) Lokomotiven mit dem Tender voran dürfen nicht schneller als 36 Kilometer in der Stunde oder 600 Meter in der Minute fahren, einerlei, ob dieselben Züge befördern oder einzeln fahren (siehe §. 24).

(8) Bei den Probefahrten der Lokomotiven kann von den die Fahrtgeschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven beschränkenden Vorschriften Abstand genommen werden.

(9) Langsamer muß gefahren werden:

- a) wenn Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;
- b) durch Weichen, wenn dieselben gegen die Spitze befahren werden und nicht verriegelt oder verschlossen sind, und über Drehbrücken;
- c) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird;
- d) bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt bei dem Uebergange aus einem Geleise in das andere.

In allen diesen Fällen muß so langsam gefahren werden, als die Umstände zur Vorbeugung einer möglichen Gefahr es erfordern.

§. 27.

Uebersahren von Bahnkreuzungen.

(1) Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen dürfen von den Zügen erst passiert werden, nachdem die letzteren vorher zum Stillstand gebracht sind und von den Aufsichtsbeamten die Erlaubnis zum Passiren erteilt ist.

(2) Bei der Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Bahn untergeordneter Bedeutung genügt es, wenn im Einverständnis mit der Aufsichtsbehörde die Verpflichtung des Anhaltens vor der Durchkreuzung bezüglich den Zügen der letzteren Bahn aufgelegt wird

§. 28.

Beschaffenheit der Betriebsmittel in schnellfahrenden Personenzügen.

Bei denjenigen Personenzügen, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Außerdem müssen die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so fest gekuppelt sein, daß sämmtliche Zug- und Puffersebern etwas angepannt sind.

§. 29.

Vorrang der schnellfahrenden und Extrazüge.

Die schnellfahrenden Züge, sowie die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften 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 Abschleppen von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein, insofern nicht als sicher angenommen werden kann, daß die entstehende Verspätung durch rascheres Fahren innerhalb der festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze 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 in keiner Weise belästigt werden.

(2) Inwieweit Güter mit den Personenzügen befördert werden darf, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute zur Anwendung kommen soll, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§. 31.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

Wenn es im Interesse des Lokalverkehrs wünschenswerth erscheint, kann mit den Güterzügen auch Personenbeförderung stattfinden; jedoch darf deshalb keine Beschleunigung derselben über die für solche zugelassene Geschwindigkeit 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 und Revision der Züge.

(1) Bei Bildung eines Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß die im §. 13 vorgeschriebene Anzahl bedienter Bremsen sich in selbigem befindet und daß letztere angemessen vertheilt sind. Bei einer stärkeren Neigung als 1:200 in einer zusammenhängenden Länge von über 1 000 Meter muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben; hinter demselben kann ausnahmsweise bei Güterzügen noch ein reparaturbedürftiger 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 Abs. 4 und 5), die Zugleine, soweit dieselbe nach §. 48 Absatz 2 erforderlich ist, anzubringen, die Verbindungen der etwa vorhandenen durchgehenden Bremse (§. 12 Abs. 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 für die Fahrt in der Dunkelheit und in den Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als 2 Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

(3) In den Personenzügen müssen die Zughaaken soweit zusammengezogen sein, daß die Federbuffer der Wagen im Zustande der Ruhe sich berühren (§. 28). In Zügen, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, dürfen beladene Langholzwagen und sonstige Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor und auch nicht unmittelbar hinter die Personenzüge gestellt werden.

(4) Bevor der Zug die Abgangstation verläßt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die über die Bildung der Züge gegebenen Vorschriften gehörig befolgt sind. Diese Revision 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 oder 750 Meter in der Minute 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 berartigen Zügen ist letzteres mit der Beschränkung gestattet, daß mindestens die vordere Abtheilung des betreffenden Wagens von Reisenden freigehalten wird.

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

§. 35.

Extrazüge.

(1) Extrazüge dürfen nicht befördert werden, wenn die Bahn nicht vollständig bewacht, der Zug den Bahnwärtern nicht vorher signalisirt und der nächsten Station ordnungsmäßig gemeldet ist.

(2) Ausnahmen sind nur in den in §. 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 Bewegung solcher Züge Kenntniß erhalten. Dies gilt auch von einzelnen Materialien-Transportwagen und Dräsen, welche durch Menschenkräfte bewegt werden; dieselben müssen einem verantwortlichen Begleiter unterstellt sein und mindestens $\frac{1}{4}$ Stunde vor der zu erwartenden Ankunft eines Zuges von dem Fahrgeleise desselben entfernt werden. Auf Stationen müssen die Fahrgeleise vor Ertheilung der Erlaubniß zum Einfahren von allen Fahrzeugen geräumt sein.

§. 37.

Schneepflüge.

(1) Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniß eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge in entsprechendem Abstände mit besonderen Lokomotiven vorausgeschickt.

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

§. 38.

Mitfahren auf der Lokomotive.

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

§. 39.

Stillstehende Lokomotiven und Wagen.

(1) Bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie still stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter spezieller 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 Laternenignal angebracht sein.

(3) Jeder Zugangsehung der Lokomotiven muß ein Achtungssignal vorhergehen.

(4) Einzeln fahrende Lokomotiven und Arbeitszüge werden wie andere Züge signalisirt.

(5) Auch Dräfsinen und Materialien-Transportwagen (§. 36 Abs. 2) auf freier Bahn müssen im Dunkeln angemessen beleuchtet sein.

§. 41.

Signale auf freier Strecke.

Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

1. die Bahn ist fahrbar,
2. der Zug soll langsam fahren,
3. der Zug soll halten.

§. 42.

Signale des Zugpersonals.

Die Zugführer, Schaffner und Bremsen müssen ein Nothsignal an den Lokomotivführer geben können.

§. 43.

Signale des Lokomotivpersonals.

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1. Achtung geben,
2. Bremsen anziehen,
3. Bremsen loslassen.

§. 44.

Elektrische Verbindungen.

(1) Der Dienst mit dem elektromagnetischen Telegraphen wird nach besonderer von der Eisenbahnverwaltung oder Aufsichtsbehörde erlassenen Instruktion gehandhabt; es müssen durch denselben Depeschen von Station zu Station gegeben und sämtliche Wärter zwischen je 2 Stationen von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

(2) Die Signale

1. der Zug geht nicht ab,
2. es soll eine Hülslokomotive kommen,

dürfen nicht mittelst optischer, sondern müssen mittelst elektrischer Telegraphen erfolgen.

(3) Zum Herbeirufen von Hülslokomotiven müssen die Züge mit tragbaren Apparaten versehen oder an geeigneten Stellen elektrische Apparate aufgestellt sein.

§. 45.

Signalisirung nicht fahrplanmäßiger Züge.

(1) Nicht fahrplanmäßige Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven müssen in der Regel durch ein Signal an dem in der einen oder anderen Richtung zunächst vorhergehenden Zuge den Bahnwärtern, Arbeitern und den in Seitenbahnen haltenden Zügen zur Nachachtung angefündigt werden.

(2) Kann eine solche Signalisirung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmäßige Züge oder einzelne Lokomotiven nur abgelassen werden, wenn eine bezügliche Verständigung der beiden betreffenden Stationen benachrichtigt sind.

(3) Von den vorstehenden Bestimmungen kann — unter persönlicher Verantwortlichkeit des Stations-Vorstehers oder des sonst zuständigen Betriebsbeamten — abgesehen werden bei Hülfszügen, welche aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen derartigen Ereignissen plötzlich erforderlich werden. Dieselben dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 Kilometer in der Stunde (500 Meter in der Minute) gefahren werden.

§. 46.

Weichen in Hauptgeleisen und Signalisirung einfahrender Züge.

(1) Bevor das Signal zur Ein- oder Durchfahrt für den ankommenden Zug gegeben wird und vor der Abfahrt eines jeden Zuges ist nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche der Zug zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind (siehe §. 1 Abs. 2).

(2) Auf denjenigen Stationen, auf welchen eine direkte mündliche Verständigung zwischen dem dienstthuenden Stationsbeamten und dem Wärter am Abschlusstelegraphen nicht möglich ist, oder auf welchen eine Verbindung des Wärterpostens am Abschlusstelegraphen mit der Station durch elektrische Blockapparate oder Sprechapparate oder auf irgend einem anderen mechanischen oder elektrischen Wege nicht besteht, sind von dem dienstthuenden Stationsbeamten für die Einfahrt der Züge optische Signale am Perrontelegraphen zu geben.

(3) Für die Weichen in den Hauptgeleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben.

(4) Zu den Hauptgeleisen sind alle diejenigen Geleise zu rechnen, welche in Ausführung des fahrplanmäßigen Fahrdienstes von Bahnzügen durchfahren oder benutzt werden.

§. 47.

Signale an Wasserkränen.

Die Stellung der drehbaren Ausgüßröhren der Wasserkräne soll 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 Dampfpeise 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 solchen durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, welche bei einer Zuggtrennung selbstthätig in Wirksamkeit treten, und die 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 (Abs. 2) Abstand genommen werden.

§. 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 Geleise 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 optischen 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 verschlossen gehalten werden oder von einem Weichensteller bedient 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 ihrer Funktionen beeinträchtigt werden könnte, nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 52.

Bedienung und Führung der Lokomotiven.

- (1) Zur Bedienung der Lokomotive muß dieselbe mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.
- (2) Die Führung der Lokomotive 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 Bahngeländes und beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten (§. 66) Folge zu leisten.

§. 54.

Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur der Aufsichtsbehörde und deren Organen, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen- und Polizeibeamten, sowie den zur Rekognosizirung dienstlich entsendeten Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt innerhalb der Fahr- und Rangirgeleise 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 als solche kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

(2) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als die letzteren nicht durch Barrieren verschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder sich selbst verschließenden Fallthüren versehenen Uebergänge (§. 4 Abs. 3) dürfen nur passiert werden, wenn kein Zug in Sicht ist.

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

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

(5) Es ist untersagt, die Barrieren 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 Festungs-Kommandanten, Fortifikations-Offizieren und den durch ihre Uniform als solche kenntlichen Fortifikationsbeamten ist gestattet, auch den Bahnkörper wie die Stationen innerhalb des Festungsrayons 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 Räumen für die Lagerung der Güter 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.

Sinüberschaffen von Gegenständen über die Bahn.

Das Sinüberschaffen 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 zehn 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.

§. 59.

Geschlossene Uebergänge.

So lange 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 Zugbarrieren versehenen Uebergängen ertönen. Fußgänger dürfen sich den geschlossenen Barrieren nähern, dieselben aber nicht öffnen.

§. 60.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Alle Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auslegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum, oder das Anbringen sonstiger Fahrhindernisse sind verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmungen von Signalen, die Verstellung von Ausweichvorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller, den Betrieb störenden Handlungen.

§. 61.

Verbot des Ein- und Aussteigens während der Bewegung der Züge.

Das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug, der Versuch, sowie die Hülfeleistung dazu, ingleichen das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren oder Aussteigen, während der Zug sich noch in Bewegung befindet, ist verboten.

§. 62.

Bestrafung von Uebertretungen.

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

„Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen

in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahndienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nötige Ueberzeugung zu verschaffen.

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

§. 63.

Befugnisse der Bahnpolizeibeamten.

(1) Die Bahnpolizeibeamten 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 angebotenen 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.

(3) Jeder Festgenommene ist ungesäumt an die nächste Polizeibehörde oder an den Staats- oder Polizeianwalt abzuliefern.

§. 64.

Verfahren im Fall einer Festnahme.

Den Bahnpolizei-Beamten ist gestattet, die festgenommenen Personen durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonal in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizei-Beamte eine mit seinem Namen und mit seiner Dienstqualität bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Verhandlung vertritt, die in der Regel an demselben Tage, an dem die Uebertretung konstatiert wurde, spätestens aber am Vormittage des folgenden Tages an die Polizeibehörde oder den Staats- oder Polizeianwalt eingeschendet werden muß.

§. 65.

Aushang der Vorschriften für den Personenverkehr. Beschwerdebuch.

Ein Abdruck der §§. 53 bis 65 dieses Reglements und der §§. 13, 14, 22 Absatz 2 und 5 und §. 23 des Betriebs-Reglements ist in jedem Warteraum auszuhängen und ferner auf jeder Station ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch im Stationsbüroau auszulegen.

V. Bahnpolizei-Beamte.

§. 66.

Bezeichnung der Bahnpolizei-Beamten.

- (1) Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst folgende Eisenbahnbeamte berufen:
1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
 2. Ober-Betriebs-Inspektoren,
 3. Betriebs-Inspektoren und Betriebs-Bau-Inspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
 4. Eisenbahn-Baumeister, Abtheilungs-Baumeister und Ingenieure,
 5. Bahnkontrollöre und Betriebskontrollöre,
ferner:
 6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhof-Inspektoren, Bahnhof-Verwalter),
 7. Stationsaufseher (Bahnhof-Aufseher) und Stations-Assistenten (Bahnhof-Assistenten-Inspektoren),
 8. Bahnmeister und Hilfsbahnmeister,
 9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hilfsweichenwärter),
 10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hilfsbahnwärter (Beiwärter),
 11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
 12. Packmeister (Güter-Schaffner, Gepäck-Schaffner),

13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Ober-Koppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugköfer),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

(2) Die Bahnpolizei-Beamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 67.

Instruktion.

Allen im §. 66 genannten Bahnpolizei-Beamten, 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 Instruktionen 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 Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 66 Nr. 6 bis 17 aufgeführten Bahnpolizei-Beamten den vom Bundesrath darüber erlassenen Bestimmungen entsprechen.

(2) Die Bahnpolizei-Beamten 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) Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Vereidigung ausgeschlossen.

§. 69.

Pflichten gegen das Publikum. Personalakten.

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

(2) Unziemlichkeiten sind von dem Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch angemessene Disziplinarstrafen zu ahnden.

(3) Diejenigen Bahnpolizei-Beamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Berrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

(4) Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizei-Beamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 70.

Bezirk der Amtsthätigkeit.

Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizei-Beamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-Verordnungen erforderlich ist.

§. 71.

Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die Staats- und Gemeinde-Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizei-Beamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizei-Beamten 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. Beaufsichtigung.

§. 72.

Aufsichtsbehörden.

Die Aufsicht über die Ausführung der im Vorstehenden zur Sicherung des Betriebes gegebenen Vorschriften liegt ob:

- a) bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahndirektionen,
- b) bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebsdirigenten oder den Eisenbahndirektionen und
- c) den Aufsichtsbehörden.

VII. Ausnahmebestimmungen.

§. 73.

(1) Insofern auf einer Bahn einzelne in diesem Reglement vorgeschriebene Einrichtungen noch nicht bestehen, auch ihre Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 74 bestimmten Termin nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden.

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

(3) Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Strecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen bezüglich dieses Reglements von der betreffenden Landesregierung 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 Landesregierung erleichternde Abweichungen von einzelnen Bestimmungen dieses Reglements zuzulassen.

VIII. Schlußbestimmungen.

§. 74.

(1) Dieses Reglement tritt mit dem 1. April 1886 an Stelle des bisher geltenden Bahnpolizei-Reglements in Kraft und findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen, für welche nach der Entscheidung der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung maßgebend ist.

(2) Dasselbe wird durch das Reichs-Gesetzblatt und das Central-Blatt für das Deutsche Reich, sowie außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

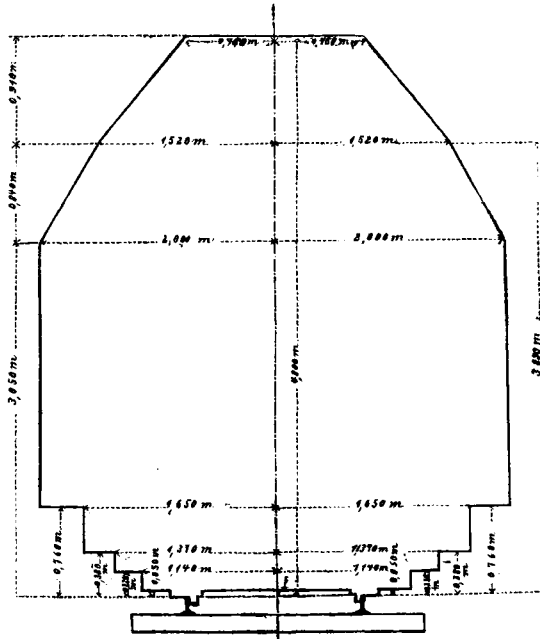
(3) Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

v. Boetticher.

Normalprofil des lichten Raumes für die Eisenbahnen Deutschlands für die freie Bahn.



*)

*) Bemerkung. Siehe auch die umstehende Zeichnung des unteren Profiltheiles.

Bekanntmachung,
 betreffend die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
 Vom 30. November 1885.

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. J. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse lautet der Text der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Signalordnung
 für die
Eisenbahnen Deutschlands.

I. Signale auf der freien Bahnstrecke.

a. Die akustischen Signale sind für das Bahnbewachungspersonal mittelst elektrischer Läutewerke 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. |
| Anmerkung zu 3. Dieses Signal kann auch angewandt werden, um anzuzeigen, daß ein signalisirter Zug nicht kommt. | |
| 4. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Alarmsignal). | Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen. |

Außer den elektro-akustischen Signalen können auch Hornsignale gegeben werden wie folgt:

1a. langer, kurzer, kurzer, langer Ton, einmal zu geben,



2a. das vorhergehende Signal zweimal zu geben,



3a. langer, langer, langer, langer Ton,



4a. kurzer, kurzer, kurzer, kurzer Ton, zweimal zu geben,



b. Die optischen Signale sind wie folgt zu geben:

5. Der Zug darf ungehindert passieren (Fahrtsignal).

bei Tage:

Der Bahnwärter macht Front gegen den Zug.

bei Dunkelheit:

Der Bahnwärter macht Front gegen den Zug und hält die Handlaterne mit weißem Licht dem Zuge entgegen.

6. Der Zug soll langsam fahren.

bei Tage:

Der Bahnwärter hält irgend einen Gegenstand in der Richtung gegen das Geleise.

Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind Scheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Scheibe mit A und die letzte mit B bezeichnet sein.

bei Dunkelheit:

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

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.

7. Der Zug soll halten (Haltsignal).

bei Tage:

Der Bahnwärter schwingt einen Gegenstand im Kreise herum.

bei Dunkelheit:

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

Außer den Signalen Nr. 5 bis 7 können auch Signale am Telegraphenmast wie folgt gegeben werden:

5 a. Der Zug darf ungehindert passieren (Fahrtsignal).

bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45 Grad.)



bei Dunkelheit:

Weißes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.



6 a. Der Zug soll langsam fahren.

bei Tage:

Außer dem vorhergehend angegebenen Signalzeichen ein Stab mit runder Scheibe am Telegraphenmast befestigt.



bei Dunkelheit:

Grünes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.



7 a. Der Zug soll halten (Haltsignal).

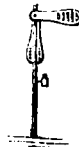
bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht gestellt.



bei Dunkelheit:

Rotes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.



Die optischen Signale am Blockstationstelegraphen, welche in der Aufstellung „Halt“ zeigen müssen, sind wie folgt zu geben:

8. Freie Fahrt.

bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:

Weißes Licht der Signallaterne.



9. Halt.

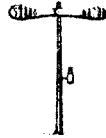
bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm waagrecht.



bei Dunkelheit:

Rotbes Licht der Signallaterne.



II. Signale auf und vor den Stationen.

a. Die akustischen Signale mit der Stationsglocke.

- 10. Die Abfahrt des Zuges naht, eventuell auch Erlaubniß zum Einsteigen. Kurztes Läuten und ein deutlich markirter Schlag.
- 11. Einsteigen. Zwei markirte Schläge.
- 12. Abfahrt. Drei markirte Schläge.

b. Die optischen Signale am Abschlußtelegraphen der Bahnhöfe und Haltestellen sind folgende:

13. Einfahrt ist gesperrt.

bei Tage:

Der Telegraphenarm muß nach rechts waagrecht gestellt sein.



bei Dunkelheit:

Die Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen rothes Licht und nach Innen (der Station zugelehrt) grünes Licht.



14. Einfahrt ist frei.

bei Tage:

Der Telegraphenarm muß schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:

Die Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen grünes Licht und nach Innen (der Station zugelehrt) weißes Licht.



Wo es für notwendig erachtet wird, die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Geleise durch Signale am optischen Telegraphen kenntlich zu machen, gelten folgende Bestimmungen:

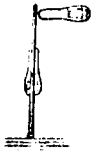
1. Die Ablenkung in ein abweigendes Geleise ist stets an demselben Telegraphenmast zu signalisiren, an welchem sich das Signal für das Verbleiben im durchgehenden Geleise befindet.
2. Die Anwendung von Ausfahrtsignalen auf den Bahnhöfen und Haltestellen ist gestattet; in der Regel sind dieselben vor dem zu bedeckenden Punkte aufzustellen. In Ausnahmefällen können die Signalzeichen für die Ausfahrt an einem und demselben Telegraphenmast mit den Signalzeichen für die Einfahrt angebracht werden, sofern ihre Erkennung dem verantwortlichen Stationsbeamten direkt möglich ist, oder durch Nachahmungssignale möglich gemacht wird.
3. Die Signale sind, in der Richtung des fahrenden Zuges gesehen, folgende:

13. Einfahrt ist gesperrt.

a. Für das durchgehende und das abweigende Geleise (Ablenkung)

bei Tage:

Der obere Telegraphenarm muß nach rechts wagerecht gestellt sein.



bei Dunkelheit:

Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen rothes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) grünes Licht. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

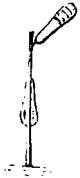


14. Einfahrt ist frei.

a. Für das durchgehende Geleise (Hauptgeleise)

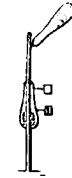
bei Tage:

Der obere Telegraphenarm muß schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:

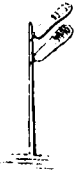
Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen grünes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)



b. Für das abweigende Geleise (Ablenkung)

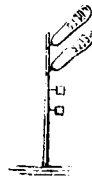
bei Tage:

Beide Telegraphenarme müssen schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:

Beide Signallaternen am Telegraphenmast zeigen nach Außen grünes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht.

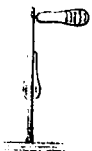


A. Ausfahrt ist gesperrt.

a. Für das durchgehende und abweigende Geleise (Ablenkung)

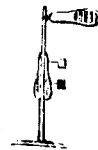
bei Tage:

Der obere Telegraphenarm muß nach rechts wagerecht gestellt sein.



bei Dunkelheit:

Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Innen (der Station zugekehrt) rothes Licht und nach Außen (der freien Bahnstrecke zugekehrt) weißes Licht. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)



B. Ausfahrt ist frei.

a. Für das durchgehende Signal (Einfahrt ist frei).

bei Tage:

Der obere Telegraphenarm muß schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:

Zur oberen Telegraphenlampe muß ein Telegraphenarm schräg nach oben rechts angebracht sein, unter einem Winkel von etwa 45 Grad unter dem oberen Telegraphenarm.



b. Für das abweigende Gleis (Ablenkung)

bei Tage:

Beide Telegraphenarme müssen schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:

Beide Telegraphenarme müssen schräg nach oben rechts angebracht sein, unter einem Winkel von etwa 45 Grad unter dem oberen Telegraphenarm.



Die Herstellung hiervon abweichender Signale am Telegraphenarm für die Ausfahrt ist nur mit Genehmigung der zuständigen Landesbehörde unter Zustimmung des Eisenbahn-Amtes im Einzelfalle zulässig.

Die Anwendung der in der Signalordnung für die Ein- und Ausfahrt vorgeschriebenen Signale im Innern der Bahnhöfe und Haltestellen zur Abklickung einzelner Gleise ist zulässig.

Anmerkung: Wo eine Ablenkung vom durchgehenden Gleis durch ein abweigendes Gleis gemacht ist, finden einflügelige Ausfahrtstelegraphen Anwendung.

15. In angemessener Entfernung vor dem Abklicktelegraphen ist auf Eisenbahnen der Hauptgleise ein Vorignal aufzustellen. Dasselbe soll aus einer, um eine Achse drehbaren Laterne, bestehend aus einer Laterne verbunden sein, bestehen.

Zeigt der Abklicktelegraph das Signal

„Einfahrt ist gesperrt“,

so ist die senkrechtstehende volle runde Schibe und bei Dunkelheit die in derselben befindliche Laterne mit grünem Licht dem kommenden Zuge zugekehrt. Das Signal am Abklicktelegraphen

„Einfahrt ist frei“

wird am Vorignal dadurch kenntlich gemacht, daß die Schibe wagerecht liegt oder parallel zur Bahnlinie steht, und die Laterne bei Dunkelheit weißes Licht zeigt. Demgemäß ist die Bewegung des Vorsignals in entsprechende Abhängigkeit von der Stellung der Signalfugel am Abklicktelegraphen zu bringen.

c. Die optischen Signale am Perrontelegraphen werden wie folgt gegeben:

(1. Ein zur Ein- oder Durchfahrt zugelassener Zug soll halten.

bei Tage:

Nichtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen wagerecht gestellt.



bei Dunkelheit:

Rotbes Licht der Signalfugel des Perrontelegraphen.



D. Der Zug darf einfahren.



bei Tage:
Rechtsseitiger Telegraphenarm des
Perrontelegraphen schräg nach oben
gerichtet (unter einem Winkel von
etwa 45 Grad).



bei Dunkelheit:
Grünes Licht der Signallaterne
des Perrontelegraphen.

d. Die optischen Signale an den Wasserkränen.

Der Ausleger des Wasserkranes ist am Ausgusse desselben bei Dunkelheit mit einer Laterne zu versehen.

16. Der Ausleger des Wasserkranes läßt die Durchfahrt frei.

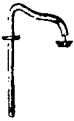


bei Tage:
Der Ausleger steht parallel zur Richtung des
Geleises.



bei Dunkelheit:
Weißes Licht der an dem Ausleger des
Wasserkranes befindlichen Laterne.

17. Der Ausleger des Wasserkranes sperrt die Durchfahrt.



bei Tage:
Der Ausleger steht quer (winkrecht) zur
Richtung des Geleises.



bei Dunkelheit:
Roths Licht der an dem Ausleger des
Wasserkranes befindlichen Laterne.

Soweit ein Bedürfnis vorliegt, können die unter I und II aufgeführten Signale sowohl auf Stationen als auf der freien Strecke angewandt werden.

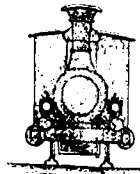
III. Signale am Zuge.

Für die optischen Signale am Zuge sind folgende Anordnungen zu beachten:

18. Kennzeichnung der Spitze des Zuges.

a. wenn der Zug auf eingeleisiger Bahn oder auf den für die Fahrtrichtung bestimmten Geleisen einer zweigeleisigen Bahnstrecke fährt

bei Tage:
Kein besonderes Zeichen.

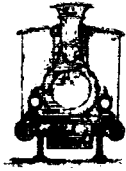


bei Dunkelheit:
Zwei weiß leuchtende Laternen vorn
an der Lokomotive.

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

bei Tage:

Kein besonderes Zeichen.



bei Dunkelheit:

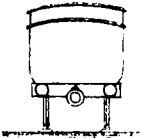
Zwei roth leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

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

19. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlussignal).

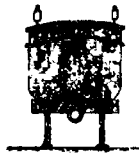
bei Tage:

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



bei Dunkelheit:

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

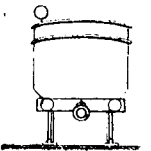


Für einzeln fahrende Lokomotiven auf der freien Bahnstrecke genügt eine roth leuchtende Laterne und bei Bewegung der Lokomotiven auf Stationen die Anbringung einer Laterne mit weißem Licht am Anfange der Lokomotive und am Ende des Tenders, bei Tenderlokomotiven an beiden Enden derselben.

20. Es folgt ein Extrazug nach.

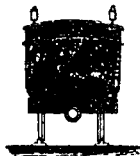
bei Tage:

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



bei Dunkelheit:

Signal 19 mit der Abänderung, daß eine der beiden vorgeschriebenen Laternen auch nach hinten grünes Licht zeigt.

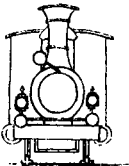


Für einzeln fahrende Lokomotiven genügt die Anbringung einer grün leuchtenden Laterne.

21. Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung.

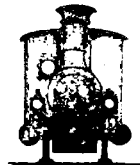
bei Tage:

Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.



bei Dunkelheit:

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



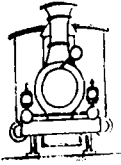
22. Die Telegraphenleitung ist zu revidiren.

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Kein besonderes Signal.



23. Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke revidiren.

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Ein Schaffner schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet.

IV. Signale des Zugpersonals.

Die akustischen Signale des Zugpersonals sind zu geben wie folgt:

a. mit der Dampfpeife:

24. Achtung geben (Achtungssignal).

Ein mäßig langer Pfiff,

25. Bremsen anziehen.

a. mäßig.

Ein kurzer Pfiff,

b. stark.

Drei kurze Pfiffe schnell hintereinander,

26. Bremsen loslassen.

Zwei mäßig lange Pfiffe schnell hintereinander,

b. mit der Mundpeife:

27. Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen.

Ein mäßig langer Pfiff,

28. Abfahrt.

Zwei mäßig lange Pfiffe,

V. Klugirsignale.

a. Akustische, mit der Mundpeife oder dem Horn, sind in folgender Weise zu geben.

29. Vorziehen.

Ein langer Pfiff oder Ton,

30. Zurückdrücken.

Zwei mäßig lange Pfiffe oder Töne,

31. Halt.

Drei kurze Pfiffe oder Töne schnell hintereinander,

b) Optische sind in nachstehender Weise mit dem Arm zu geben
bei Tage:

29 a. Vorziehen.

Senkrechte Bewegung des Armes
von oben nach unten.

29 a. Zurückdrücken.

Wagerechte Bewegung des Armes
hin und her.

31 a. Halt.

Kreisförmige Bewegung des Armes.

bei Dunkelheit:

Senkrechte Bewegung der Hand-
laterne von oben nach unten.

Wagerechte Bewegung der Hand-
laterne hin und her.

Kreisförmige Bewegung der Hand-
laterne.

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. Diese Signalordnung tritt mit dem 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden Signalforschriften in Kraft; sie findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands. Ausgenommen von derselben sind diejenigen Eisenbahnen, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs Eisenbahn-Amtes eine Ausnahme für zulässig erkannt wird.

Dieselbe wird durch das „Central Blatt für das Deutsche Reich“ und außerdem von den Landesregierungen publizirt.

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

3. Insofern auf einzelnen Bahnen die Einführung der Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. April 1886 nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden. Bereits bewilligte Befristungen werden hiervon nicht berührt.
4. Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Bahnhöfen, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen von dieser Signalordnung von der betreffenden Landesregierung unter Zustimmung des Reichs Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers:

v. Boetticher.

Be k a n n t m a c h u n g,

betreffend

die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

Num 30. November 1885.

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. Js. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse lautet der Text der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Normen

für die

Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

1. Konstruktion der Eisenbahnen.

§. 1.

Bauprojekt.

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

(2) Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen freizuhalten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

(3) Die bis zu 50 mm über Schienoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichen Abstände derselben von der Fahrchiene darf das Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienkopfes mindestens 67 mm betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen allmähig bis auf 41 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maße.

(4) Inwiefern Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

(5) An Ladegleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benutzung eine Einschränkung des Normalprofils von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§. 2.

Bauwerke.

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

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

§. 3.

Breite des Bahnkörpers.

Die Breite des Bahnkörpers in der freien Bahnstrecke, in Einschnitten und auf Dämmen ist so zu bemessen, daß der Schnittpunkt einer durch die Unterkante der Schienen des nächstliegenden Geleises ge-

legten geraden Linie und der verlängerten Böschungslinie mindestens 2 m von der Mitte des Geleises entfernt liegt.

§. 4.

Trockenlegung des Planums.

- (1) Die Bahnkronen in Höhe der Schienenunterkante muß, außer bei eingedeichten Strecken, mindestens 0,600 m über dem höchsten Wasserstande liegen.
- (2) Die Bettung soll unter den Schienenunterlagen mindestens 0,200 m stark und gehörig entwässert sein.

§. 5.

Spurweite.

Die normale Spurweite der Eisenbahnen soll im Lichten (zwischen den Köpfen der Schienen gemessen) 1,435 m betragen. In stärker als nach 1 000 m Halbmesser gekrümmten Bahngeleisen soll diese Spurweite im Verhältnis zur Abnahme der Länge der Halbmesser angemessen vergrößert werden. Die Vergrößerung darf jedoch das Maß von 0,030 m nicht übersteigen.

§. 6.

Geleislage und Krümmungen.

- (1) Die Schienen eines Geleises sind in sicherer Lage zu einander festzulegen.
- (2) Die winkelmäßig gegenüberliegenden Oberflächen der beiden Schienen eines Geleises sollen in gerader Strecke in gleicher Höhe liegen.
- (3) In Krümmungen, mit Ausnahme der Weichenkrümmungen, soll die äußere Schiene um so viel höher liegen als die innere, daß die mit der größten Geschwindigkeit die Bahn passierenden Züge die Krümmungen mit Sicherheit durchfahren können.
- (4) Verschiedene Krümmungen und Querneigungen der Geleise 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 Geleise auf freier Bahn darf nicht unter 180 m lang sein.
- (7) Die Anwendung eines Halbmessers unter 300 m für Krümmungen auf freier Bahnstrecke bedarf der Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes.

§. 7.

Gefälle.

- (1) Das Längengefälle einer Bahnlinie soll nicht stärker sein als 1 : 40.
- (2) Zur Anwendung einer stärkeren Neigung als 1 : 80 ist die Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes erforderlich.

§. 8.

Gefällwechsel.

- (1) Die Gefällwechsel auf der freien Bahnstrecke sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5 000 m Halbmesser abzurunden; für Strecken unmittelbar vor Bahnhöfen kann dieses Maß auf 2 000 m herabgesetzt werden.
- (2) Zwischen Gegenneigungen von mehr als 1 : 200, sofern die Länge einer derselben 1 000 m übersteigt, ist eine weniger als 1 : 200 geneigte Strecke von mindestens 480 m Länge einzulegen, welche zur Abrundung benutzt werden kann.

§. 9.

Entfernung der Geleise.

- (1) Die Doppelgeleise auf der freien Bahnstrecke sollen von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,500 m von einander entfernt sein. Tritt zu einem Geleispaaire noch ein Geleise hinzu, so ist dessen Entfernung von dem zunächst liegenden Geleise von Mitte zu Mitte zu mindestens 4 m anzunehmen.
- (2) Werden mehrere Geleispaaire neben einander gelegt, so muß die Entfernung von Mitte zu Mitte der benachbarten Geleise je zweier Geleispaaire ebenfalls mindestens 4 m betragen.
- (3) Die Geleise auf den Stationen sollen nicht weniger als 4,500 m von Mitte zu Mitte von

einander entfernt liegen und diejenigen, zwischen denen Perrons anzulegen sind, eine Entfernung von mindestens 6 m von Mitte zu Mitte haben.

(4) Bei Stationen mit geringem Personenverkehr kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von diesen Bestimmungen abgewichen werden.

§. 10.

Form, Beschaffenheit und Befestigung der Schienen.

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

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

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

(4) Bei Befestigung der Stoßverbindungen eines Geleises ist auf die durch die Temperatur entstehenden Veränderungen der Konstruktionsteile Rücksicht zu nehmen.

§. 11.

Tragfähigkeit des Oberbaues.

Bei Geleisen, welche von Lokomotiven befahren werden, soll der Oberbau mindestens so stark sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene 7 000 kg Belastung mit Sicherheit tragen kann.

§. 12.

Entfernung der Bahnhöfe von einander und Länge derselben.

(1) Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf denen Ausweichegeleise für das Kreuzen und Ueberholen von Güterzügen angelegt werden, sollen, abgesehen von Rangirköpfen und Abzweigegeleisen, in keiner stärkeren Neigung als 1 : 400 liegen.

(2) Die Ausweichegeleise dürfen in die stärkere Neigung der Bahn eingreifen.

(3) Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amtes sind telegraphische Meldestationen und an eingeleisigen Bahnen zugleich Ausweichestellen 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 Geleislänge von 500 m zu rechnen. In geringerer Entfernung als 8 Kilometer kann die Einrichtung von Meldestationen und Ausweichestellen nicht gefordert werden. Soweit ausnahmsweise diese Ausweichegeleise nicht mit den Bahnstationen zusammentreffen, ist mindestens ihre jederzeitige schnelle Herstellung durch Doppelgeleisigkeit des Planums und der Bettung an den betreffenden Stellen, sowie durch ausreichende zur Hand befindliche Vorräthe an Oberbaumaterialien und Telegraphenapparaten sicherzustellen.

§. 13.

Gemeinschaftliche Bahnhofsanlage 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 für die betreffenden Bahnen zulässigen Maximalstärke 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 gleicher Ebene der Schienen, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.

§. 14.

Konstruktion der Weichen.

(1) Die Weichen in den von durchgehenden Zügen zu befahrenden Geleisen müssen so konstruirt sein, daß, wenn sie auch auf eine andere Fahrtrichtung gestellt sind, ein Abspringen der Räder der Fahrzeuge von den Schienen nicht stattfindet.

(2) Die Spitzen der Weichenzungen müssen mindestens 100 mm weit ausschlagen.

§. 15.

Drehweiben.

(1) Auf allen Lokomotiv-Wechsel- und Reservestationen muß, sofern nicht ausschließlich Tender-

maschinen zur Verwendung kommen, mindestens eine Drehscheibe, deren Durchmesser nicht unter 12 m betragen darf, vorhanden sein.

(2) Die Hauptträger derselben sollen aus Schmiedeeisen oder Stahl hergestellt sein.

§. 16.

Perrons.

(1) Die Höhe der Perrons für den Personenverkehr darf ohne Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes nicht mehr als 0,380 m über Schienenoberkante betragen.

(2) Alle auf den Perrons feststehenden Gegenstände, als Säulen u., müssen bis zu einer Höhe von 2,500 m über Perron mindestens 3 m im Lichten von der Mitte desjenigen Geleises entfernt sein, für welches der Perron benutzt wird.

§. 17.

Bedürfnisanstalten.

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

§. 18.

Rampen.

(1) Auf Bahnhöfen und Haltestellen, wo die Ein- und Ausladung von Fahrzeugen oder Vieh in größerem Umfange zu erwarten steht, sind feste Rampen herzustellen, deren Höhe über Schienenoberkante nicht über 1,120 m beträgt. Diese Rampen müssen zur Verladung von der Seite und wenigstens eine derselben zur Verladung vor Kopf eingerichtet sein.

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

(3) Die Ladeweise müssen bei der Ladeweise von der Seite entweder die Vorbeiführung aller Fahrzeuge ohne Rückbewegung auf diesen Geleisen oder aber die successive Vorführung von je 20 Fahrzeugen vor eintretender Rückbewegung gestatten.

(4) Ist auf den gebachten Bahnhöfen die Anlage eines durchlaufenden Rampengeleises oder eines solchen für 20 Wagen nicht schon durch den gewöhnlichen Verkehr geboten, so genügt es, wenn die Einrichtung der Laderampe in der Art erfolgt, daß das Rampengeleise für die Vorführung von mindestens 20 Wagen anstandslos verlängert werden kann.

§. 19.

Güterschuppen.

Die Höhe des Fußbodens der Güterschuppen und Ladebühnen an von Zügen zu befahrenden Geleisen soll 1,120 m über Schienenoberkante nicht übersteigen.

§. 20.

Lademaß.

Auf den größeren Güterstationen ist eine Vorrichtung anzubringen, mittelst welcher die Ladungen auf offenen Güterwagen bezüglich der größten zulässigen Ausladungen kontrollirt werden können.

§. 21.

Wasserstationen.

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

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

(3) Die Ausgüsse der Wassertrahne sollen mindestens 2,850 m über Schienenoberkante liegen.

§. 22.

Werstätten.

Von jeder Eisenbahnverwaltung ist Sorge zu tragen, daß Reparaturen an den Betriebsmitteln sicher und schnell ausgeführt werden können.

II. Ausrüstung der Eisenbahnen.

§. 23.

Höhen- und Breitenmaße der Lokomotiven und Wagen.

(1) Alle festen Theile der Lokomotiven, Tender, Personen-, Post-, Gepäc- und Güterwagen, überhaupt der die Bahn passirenden Betriebsmittel dürfen höchstens die Grenzen des nachstehend beschriebenen Profils erreichen (siehe Anlage C). Dasselbe hat in der Höhe von 0,130 m bis 0,430 m über Schienenoberkante überall einen Spielraum von 0,050 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes und in der Höhe von 0,430 m bis 3,200 m über Schienenoberkante eine Gesamtbreite von 3,150 m oder eine Breite von 1,575 m zu jeder Seite der Geleismitte. Von 3,200 m über Schienenoberkante vermindert sich letztere Breite bei geradliniger Begrenzung des Profils, und zwar bis 3,700 m über Schienenoberkante bis auf 1,300 m und von 3,700 m bis 4,150 m über Schienenoberkante bis auf 0,850 m.

(2) Ueber die Höhe von 4,150 m über Schienenoberkante dürfen nur die Lokomotivschornsteine und überbauten Schaffnerstöße hinausragen, und zwar höchstens bis 4,570 m über Schienenoberkante. Dieselben müssen dann jedoch so konstruirt sein, daß sie auf die im Absatz 1 dieses Paragraphen bezeichneten Abmessungen eingeschränkt werden können. Die Breite der überbauten Schaffnerstöße darf nur so groß sein, daß überall ein Spielraum von mindestens 0,150 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

(3) Für Schlaf- und Kuruswagen für den großen durchgehenden Verkehr in Schnellzügen und die zu gleichem Dienst bestimmten Gepäcwagen reicht die vorhergezeichnete Breite des Profils von 3,150 m bis auf die Höhe von 3,540 m über Schienenoberkante und vermindert sich dann von beiden Seiten, geradlinig begrenzt, bis 3,820 m Höhe auf 2,820 m Breite und schließt in 4,570 m Höhe mit 1,580 m Breite ab.

(4) Die an den Eisenbahnfahrzeugen anzubringenden losen Theile, wie Signalfcheiben, Laternen, Leinenhaspel, müssen innerhalb des in Absatz 3 beschriebenen Begrenzungsprofils verbleiben.

(5) Die nach Außen aufliegenden Thüren der Personenwagen sollen in jeder Stellung noch innerhalb des Normalprofils des lichten Raumes verbleiben.

(6) Unter 0,130 m über Schienenoberkante dürfen, abgesehen von den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge, auch bei größter Abnutzung der Radreifen nur die nachbenannten Theile herabreichen, und zwar:

1. bei allen Eisenbahnfahrzeugen:

a) die durch das Profil des Rades gedeckten Konstruktionstheile, wie Bahnräumer, Bremsklötze, Sandstreuer, bis auf 0,050 m über Schienenoberkante;

b) die Kuppelungen und Sicherheitsketten bis auf 0,075 m über Schienenoberkante;

2. bei Lokomotiven außerdem:

a) die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Lokomotivtheile, wie Pleuel- und Kuppelstangenköpfe, bis auf 0,075 m über Schienenoberkante;

b) die übrigen Lokomotivtheile bis auf 0,100 m über Schienenoberkante.

(7) Von der seitlichen Begrenzung des Normalprofils des lichten Raumes müssen alle im Absatz 6 dieses Paragraphen unter 1 und 2 gedachten Theile mindestens 0,050 m entfernt bleiben.

§. 24.

Lokomotiven- und Tender-Radstand.

(1) Die Lokomotiven und Tender sollen einen nach den Bahnverhältnissen möglichst langen Radstand erhalten; derselbe ist für die Güterzugmaschinen mit festen, seitlich nicht verschiebbaren Achsen höchstens auf 4,500 m anzunehmen.

(2) Bei Krümmungen in der freien Bahn, welche weniger als 250 m Halbmesser haben, sind für drei- oder mehrachsige Lokomotiven von mehr als 3 m Radstand bewegliche Radgestelle oder verschiebbare Achsen anzuwenden.

§. 25.

Tender.

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

§. 26.

Wagen-Radstand.

(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 m beträgt.

(2) Für Güterwagen ist ein kleinerer Radstand als 2,500 m nicht anzuwenden und soll das Maß von 4,500 m für den Radstand nicht überschritten werden.

§. 27.

Wagengestelle.

Die normale Höhe des Fußbodens der unbeladenen Güterwagen über Schienenoberkante beträgt 1,220 m.

§. 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 Bremskurbeln müssen dieselben beim Festbremsen stets nach rechts gedreht werden.

§. 29.

Raddruck.

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

§. 30.

Zug- und Stoßapparate.

(1) Die Untergestelle müssen bei den Lokomotiven an der vorderen, bei den Tendern an der hinteren Stirnseite und bei Tender-Lokomotiven und allen übrigen Fahrzeugen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, an beiden Stirnseiten mit elastischen Zug- und Stoßapparaten versehen sein. Die Mitte der Zug- und Stoßapparate darf über Schienenoberkante bei leeren Fahrzeugen nicht höher als 1 065 mm und bei beladenen Fahrzeugen nicht tiefer als 940 mm 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 konstruiert sein, daß die Länge, um welche sie gegen die Kopfschwelle hervorgezogen werden kann, mindestens 50 mm und nicht mehr als 150 mm beträgt.

(2) Die Angriffsfläche des nicht angesogenen Zughakens soll von der Stoßfläche der nicht zusammengedrängten Buffer nicht weniger als 345 mm und nicht mehr als 395 mm entfernt sein.

§. 32.

Buffer.

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

(2) An jeder Kopfseite des Wagens muß die Stoßfläche des einen Buffers eben, die des anderen abgerundet sein, und zwar so, daß, vom Wagen aus gesehen, die Scheibe des linken Buffers eben, die des rechten rund erhöht ist. Der Durchmesser der Bufferscheiben soll mindestens 340 mm und die Höhe der Wölbung der abgerundeten Scheiben in der Mitte 25 mm betragen.

§. 33.

Kuppelung.

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

§. 34.

Radreifen.

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

§. 35.

Stellung der Räder.

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

(2) Die Räder sind mit Spurfränzen zu versehen, deren Höhe über dem mittleren Laufkreis des Rades nicht weniger als 25 mm und auch im Zustand der größten Abnutzung der Radreifen nicht mehr als 35 mm betragen darf.

(3) Der lichte Abstand zwischen den Radreifen soll mindestens 1357 mm und höchstens 1363 mm betragen.

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

§. 36.

Spielraum für die Spurfränze.

Der Spielraum für die Spurfränze (nach der Gesamtverschiebung der Achse an dieser gemessen) darf bei normaler Spurweite nicht unter 10 mm und auch bei der größten zulässigen Abnutzung der Spurfränze nicht über 25 mm betragen; bei den Mittelrädern sechsrädriger Lokomotiven ist jedoch ein Gesamtspielraum (bei übrigens gleichem lichten Abstände zwischen den Rädern) bis 40 mm zulässig.

§. 37.

Rad Durchmesser.

(1) Der Rad Durchmesser der Tender und Wagen mit Ausschluß der Radreifenstärke soll mindestens 800 mm betragen.

(2) Der normale Durchmesser der Triebäder der Lokomotiven, in der Lauffläche gemessen, soll so groß sein, daß nachstehende Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebäder in der Minute nicht überschritten werden:

	Lokomotiven mit		
	ungekuppelten oder 4 gekuppelten Rädern	6 gekuppelten Rädern	8 gekuppelten Rädern
Kolbengeschwindigkeit in der Minute	300 m	250 m	200 m
Umdrehungszahl der Triebäder in der Minute	260	200	160

(3) Größere Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebäder in der Minute, als die im Absatz 2 dieses Paragraphen aufgeführten, können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei solchen Lokomotiven Anwendung finden, durch deren Konstruktion 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 Achschenkeln nicht über 2 m beträgt, ist für das Verhältniß zwischen ihrer Stärke und der zulässigen Bruttobelastung nachstehende Zahlenreihe als maßgebend anzusehen:

Durchmesser der Achse in der Nabe mindestens	Des Achsschenkels		Größte zulässige Brutto- belastung einer Achse
	Durchmesser mindestens	Länge höchstens	
mm	mm	mm	kg
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 Schweißeisen sind die Belastungen um 16 Prozent 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 mm und die größte zulässige Bruttobelastung um 20 Prozent geringer sein, als die Tabelle im Absatz 1 dieses Paragraphen angiebt.

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

III. Schlußbestimmungen.

§. 39.

(1) Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden in Kraft.

(2) Sie finden Anwendung auf die Bahnen von normaler Spurweite, und zwar:

1. in ihrem Abschnitt I

- a) auf alle Bahnen, welche nach diesem Zeitpunkte in Angriff genommen werden,
- b) auch auf die derzeit bereits im Bau oder Betriebe befindlichen Bahnen, insofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. April 1886 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden;

2. in ihrem Abschnitt II

- a) auf diejenigen Betriebsmittel, welche nach diesem Zeitpunkte neu beschafft werden,
- b) sowie auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel, welche nach dem 1. April 1886 eine vollständige Umänderung erleiden.

(3) Bezüglich einzelner Bestimmungen dieses Reglements können Ausnahmen in Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

§. 40.

Auf Bahnen, welche nach der übereinstimmenden Erklärung der Landesregierung und des Reichs-Eisenbahn-Amtes zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören, finden die Vorschriften der §§. 1 bis 38 einschließlich allgemein keine Anwendung.

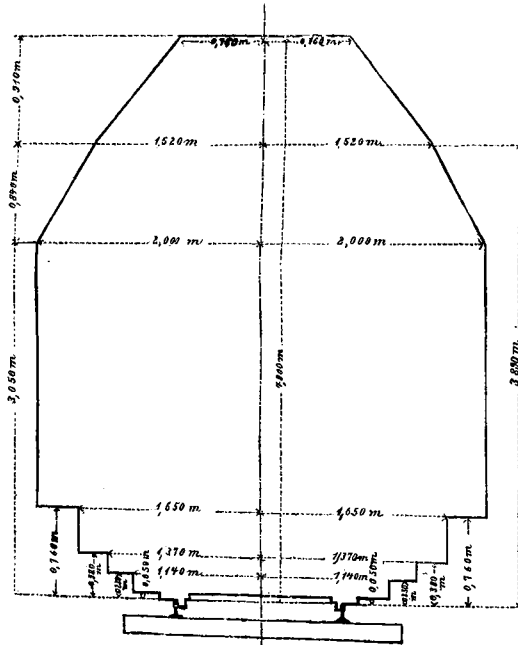
Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

v. Boetticher.

Anlage A.

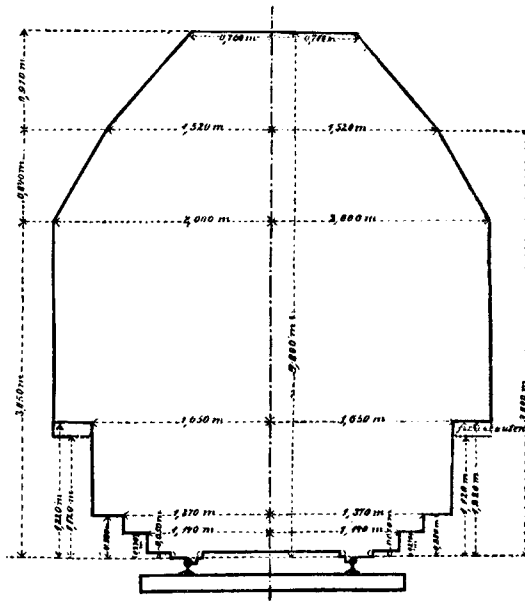
Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die freie Bahn.



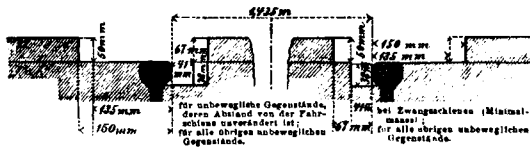
*)

*) Bemerkung. Siehe auch die nebenstehende Zeichnung des unteren Profilbaldes.

Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die Bahnhöfe und Haltestellen.



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



Anlage C.**Begrenzungsprofil der Betriebsmittel.**