Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Gesetz- und Verordnungsblätter - digitalisiert

Land Baden

Karlsruhe, 1803 - 1952

Juni

urn:nbn:de:bsz:31-33161

Visual Library

Nr. XVII.

Gesetzes- und Verordnungs-Blatt
für das Großherzogthum Baden.

Karlsruhe, Donnerstag den 27. Juni 1878.

Inhalt.

Verordnungen und Bekanntmachungen des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der Justiz: die Maaß- und Gewichtsvisitation betreffend; des Ministeriums des Innern: die Gebühren der Sanitätsbeamten für amtliche Verrichtungen betreffend; die Deutsche Wehr-Ordnung betreffend; des Handelsministeriums: die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betreffend.

Berichtigung.

Verordnung.

Die Maaß- und Gewichtsvisitation betreffend.

Im Einverständniß mit Großherzoglichem Ministerium des Innern wird die diesseitige Verordnung vom 20. März 1873, das Verfahren bei Einziehungen betreffend, (Gesetzes- und Verordnungsblatt von 1873 Nr. VIII. Seite 49) auch auf Einziehungen für anwendbar erklärt, welche bei Uebertretungen, gerichtlich oder durch eine vollzugsreif gewordene Polizeianklage, ausgesprochen werden.

Karlsruhe, den 18. Juni 1878.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der Justiz.
Grimm.

Vdt. Eisenlohr.

Verordnung.

Die Gebühren der Sanitätsbeamten für amtliche Verrichtungen betreffend.

Im Einverständniß mit Großherzoglichem Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der Justiz wird zum Vollzuge des §. 16 der landesherrlichen Verordnung vom 23. Dezember 1874 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 631) verordnet:

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, Rechtspolizeisachen, sowie in den Fällen II. 8 des der Verordnung angeschlossenen Gebührenverzeichnisses wird die Gebühr auf Vorlage des Kostenverzeichnisses des Sanitätsbeamten durch die zur Verhandlung des Falles zuständige Behörde geprüft und auf die Amtskasse zur Zahlung angewiesen. Die Amtskasse hat den angewiesenen Betrag vom Zahlungspflichtigen einzuziehen und sodann an den Forderungsberechtigten auszubezahlen.

Karlsruhe, den 25. Mai 1878.

Großherzogliches Ministerium des Innern.
Stösser.

Vdt. von Bodman.

Bekanntmachung.

Die Deutsche Wehr-Ordnung betreffend.

Im Einverständniß mit dem Königlichen Kriegsministerium wird bekannt gemacht:

Maßgebender Entscheidung zufolge sind unter den nach §. 2, 4 der Kontrolordnung zur Mitwirkung bei der Kontrole berufenen Gerichten auch die Bezirkspolizeibehörden zu verstehen und haben sich die den Ersatz- oder Landwehrbehörden zu machenden Mittheilungen der Gerichte, beziehungsweise die Eintragungen in die Rekrutirungs-Stammrollen auf sämmtliche Bestrafungen — einschließlich derjenigen wegen Uebertretungen — zu erstrecken.

Ferner sind in die Rekrutirungs-Stammrolle im Sinne der Anmerkung 1 zu Schema 6 zu §. 45 der Ersatzordnung alle Bestrafungen, mögen sie vor oder nach dem Eintritt der Betroffenen in das militärpflichtige Alter erfolgt sein, einzutragen, soweit sie zur Kenntniß der mit Führung der Stammrollen betrauten Behörden gelangen; auch liegt letzteren die Verpflichtung ob, die in einzelnen Fällen etwa hervortretenden Zweifel durch die nöthigen thatsächlichen Erörterungen aufzuklären und das Ergebniß in der Stammrolle zu vermerken.

Karlsruhe, den 11. Juni 1878.

Großherzogliches Ministerium des Innern.
A. A. d. Pr.
L. Cron.

Vdt. Nebe.

Bekanntmachung.

Die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betreffend.

Nachstehend wird die vom Bundesrathe unterm 6. Juni d. J. beschlossene, in Nr. 24 des Centralblattes für das Deutsche Reich veröffentlichte Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gemäß §. 55 Absatz 2 daselbst zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Karlsruhe, den 19. Juni 1878.

Großherzogliches Handelsministerium.
Turban.

Vdt. Panther.

Bekanntmachung,

betreffend die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath im Anschluß an §. 74 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 57) und an die Signalordnung von demselben Tage Nr. 2 der Allgemeinen Bestimmungen (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 73) nachfolgende

Bahnordnung

für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung

beschlossen:

I. Zustand der Bahn.

§. 1.

Spurweite.

Die normale Spurweite beträgt 1,435 Meter.

Für Bahnen mit schmalerer Spur soll dieselbe 1,0 Meter oder 0,75 Meter betragen; Ausnahmen hiervon sind zulässig mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts.

§. 2.

Längengefälle.

Das Längengefälle der Bahn darf auf freier Strecke das Verhältniß von 1 : 25 in der Regel nicht überschreiten. Für die Anwendung stärkerer Gefälle ist die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts erforderlich.

§. 3.

Krümmungen.

Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll bei Bahnen mit normaler Spur nicht kleiner als 100 Meter und bei Bahnen mit schmaler Spur ein der Spurweite angemessener sein.

§. 4.

Spurerweiterung.

In Krümmungen darf die Spurerweiterung bei normalspurig gebauten Bahnen das Maß von 0,035 Meter und bei schmalspurig gebauten Bahnen ein den Krümmungen angemessenes Maß nicht überschreiten.

§. 5.

Fahrbarkeit.

Die Bahn ist mit ihren sämmtlichen Nebenanlagen fortwährend in gutem baulichen Zustand zu erhalten, dergestalt, daß dieselbe ohne Gefahr mit der für dieselbe gestatteten größten Geschwindigkeit (vergl. §. 27) befahren werden kann.

§. 6.

Normalprofil des lichten Raumes.

Sämmtliche Geleise mit normaler Spurweite, auf denen Züge bewegt werden, sind in solcher Breite frei zu halten, daß für dieselben mindestens das in der Anlage dargestellte Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

Abweichungen von diesem Profil, welche bereits vor Bekanntmachung dieser Vorschriften bestanden haben, können mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts auch ferner beibehalten werden.

Inwieweit bei Ladegeleisen normalspuriger Bahnen Einschränkungen dieses Profils zulässig sind, bestimmt in jedem Einzelfalle die Landes-Aufsichtsbehörde.

Für schmalspurige Bahnen bleibt die Festsetzung des Normalprofils der Landes-Aufsichtsbehörde vorbehalten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 7.

Einfriedigungen und Barrièren.

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

In angemessener Entfernung vor den in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden frequenten Wegeübergängen sind Warnungstafeln aufzustellen.

Werden zur Absperrung von Wegeübergängen Drahtzugbarrièren verwendet, so müssen dieselben so eingerichtet sein, daß sie mit der Hand geschlossen und geöffnet werden können. Jeder mit Drahtzugbarrière versehene Uebergang erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Niederlassen der Sperrbäume zu läuten ist.

§. 8.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

Die Gefällverhältnisse von mehr als 1:200 sind in geeigneter Weise und in angemessenen Abständen kenntlich zu machen.

Zwischen zusammenlaufenden Geleisen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze angiebt, bis zu welcher in jedem Bahngeleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang von Fahrzeugen auf dem anderen Geleise zu hindern.

II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§. 9.

Zustand der Betriebsmittel im Allgemeinen.

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

§. 10.

Prüfung der Lokomotiven vor Inbetriebnahme derselben.

Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äußeren Atmosphäre, sowie der Name des Fabrikanten, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 11.

Periodische Lokomotiv-Revisionen.

Jede Lokomotive ist nach jeder größeren Kesselreparatur, mindestens alle drei Jahre, einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Mindestens alle drei Jahre ist auch jeder Tender einer Revision zu unterziehen.

Hinsichtlich des bei diesen Proben anzuwendenden Druckes wird bestimmt, daß die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf Atmosphären mit einem Drucke, 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 Maximaldrucke, welcher bei der ersten Prüfung Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist, als der vorstehend vorgeschriebene.

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

Bei jeder Probe ist zugleich die Ventilbelastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

Längstens acht Jahre nach Inbetriebstellung der Lokomotive muß eine innere Revision des Kessels vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

Die Ergebnisse der Lokomotiv-Revisionen sind in besonderen Verhandlungen zu verzeichnen.

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 auch 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 vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von denen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß eine vertikale Bewegung derselben von 3 Millimeter eintreten kann;
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 vom Stande des Führers aus zu handhabenden Dampfpfeife.

§. 12.

Läutewerke der Lokomotiven.

Sofern auf einer Bahnstrecke unbewachte Wegeübergänge vorkommen, sind die Lokomotiven, welche die Bahnstrecke befahren, mit helltönenden Läutewerken auszurüsten.

§. 13.

Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

Jede Lokomotive und jeder Tender muß mit Bahnräumern, sowie erstere mit einem verschließbaren, an dem Feuerkasten dicht anliegenden Aschkasten versehen sein. Wenn die Beschaffenheit des zu benutzenden Brennmaterials es erfordert, sind die Lokomotiven mit Vorrichtungen auszurüsten, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornstein wirksam verhütet wird.

§. 14.

Tenderbremsen.

Tenderlokomotiven und Tender müssen mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen ausgerüstet sein.

§. 15.

Federn, Zugapparate, Buffer.

Alle in geschlossenen Zügen, mit Ausnahme der Arbeitszüge, gehenden Wagen müssen auf Federn ruhen und alle Personenwagen mit elastischen Zugapparaten und an beiden Enden mit elastischen Buffern versehen sein.

§. 16.

Spurkränze.

Sämmtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

§. 17.

Stärke der Radreifen.

Auf Bahnen mit normaler Spurweite muß bei Lokomotiven und Tendern die Stärke schmiedeeiserner Radreifen mindestens 19, diejenige stählerner mindestens 15 Millimeter be-

tragen; bei Wagen dagegen können schmiedeeiserne und stählerne Radreifen bis auf 16 bezw. 12 Millimeter abgenutzt werden.

Auf schmalspurigen Bahnen muß die Stärke der schmiedeeisernen und stählernen Radreifen der Lokomotiven und Tender mindestens 12 Millimeter, die der Wagen mindestens 10 Millimeter betragen.

§. 18.

Revision der Wagen.

Jeder Wagen ist mindestens alle zwei Jahre einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsenlager und Federn abgenommen werden müssen.

§. 19.

Bezeichnungen an den Wagen.

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;
d. das größte zulässige Ladegewicht;
e. das Datum der letzten Revision.

§. 20.

Uebergang der Betriebsmittel auf Hauptbahnen.

Betriebsmittel, welche auf Bahnen übergehen, für welche das Bahnpolizei-Reglement und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Geltung haben, müssen den für diese Bahnen erlassenen Vorschriften entsprechen.

III. Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

§. 21.

Bahnbewachung.

Die Bahnstrecke ist mindestens einmal an jedem Tage zu revidiren, sofern die zulässige Geschwindigkeit mehr als 20 Kilometer in der Stunde beträgt.

An Stellen, deren Befahrung in Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse besondere Vorsicht erfordert, insbesondere auch bei frequenten Niveauübergängen, ist bei Anwendung einer Geschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde eine Bewachung der Bahn erforderlich.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Der Barrièrendienst kann auch weiblichen Personen anvertraut werden.

Bei der Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Lokomotive an einen in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden Wegeübergang, dessen Bewachung nicht vorgeschrieben ist, hat der Lokomotivführer das Läutewerk der Lokomotive in Thätigkeit zu setzen und darin bis nach Passiren des Wegeüberganges zu erhalten.

§. 22.

Rechtsfahren.

Auf doppelgeleisigen Strecken der freien Bahn müssen die Züge in der Regel das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.

§. 23.

Stärke der Züge.

Mehr als 120 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden.

§. 24.

Vertheilung der Bremsen.

In jedem Zuge, welcher mit Lokomotiven bewegt wird, müssen außer den Maschinen- und Tenderbremsen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht und bedient sein, daß durch die letzteren bei Neigungen der Bahn:

bis einschließlich		1/500	der	12.	Theil,
"	"	1/300	"	10.	"
"	"	1/200	"	8.	"
"	"	1/100	"	7.	"
"	"	1/60	"	5.	"
"	"	1/40	"	4.	"

und bei stärkeren Neigungen die Hälfte der Räderpaare gebremst werden kann.

Erstreckt sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1000 Meter, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung der Strecke maßgebend.

Für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschließlich durch die Schwerkraft oder mit Hülfe stehender Maschinen sich bewegen, werden die erforderlichen Sicherheitsvorschriften von der Landes-Aufsichtsbehörde erlassen. Das Gleiche gilt auch für Bahnen, welche nach einem außergewöhnlichen System gebaut sind und gemäß desselben betrieben werden.

§. 25.

Revision der Züge vor der Abfahrt.

Kein Zug darf die Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem zuständigen Beamten

gestattet worden ist. Bei der insbesondere auf der Ausgangsstation vorzunehmenden Revision der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen fest zusammengekuppelt und die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt wird, die nöthigen Signalvorichtungen angebracht und die erforderlichen Bremsen angemessen vertheilt und besetzt sind (§. 24).

§. 26.

Beleuchtung der Personenwagen.

Das Innere der Personenwagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

§. 27.

Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven wird durch die Landes-Aufsichtsbehörde festgestellt. Größere Geschwindigkeiten als 30 Kilometer in der Stunde dürfen nicht gestattet werden.

§. 28.

Langsamfahren.

Die Fahrgeschwindigkeit muß in dem zur Verhütung einer möglichen Gefahr erforderlichen Maß vermindert werden:

a. wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,

b. wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird,

c. bei der Fahrt über Drehbrücken.

Bei der Einfahrt in Hauptbahnen, beim Einfahren in Bahnhöfe und überhaupt beim Uebergange aus einem Geleise in das andere muß so langsam gefahren werden, daß der Zug auf eine Länge von 200 Meter zum Stillstand gebracht werden kann.

§. 29.

Abfahrt der Züge.

Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde darf ein Zug einem andern in derselben Richtung abgelassenen Zuge nur in Stationsdistanz folgen.

§. 30.

Extrazüge.

Extrazüge und einzeln fahrende Maschinen, für welche den betheiligten Beamten nicht vorher Fahrpläne mitgetheilt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde befördert werden. Bei Anwendung einer größeren Geschwindigkeit müssen die betheiligten Stationen vorher von dem Abgange der Züge verständigt sein.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den andern Zügen.

§. 31.

Schieben der Züge.

Das Schieben der Züge, an deren Spitze sich keine führende Lokomotive befindet, ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 50 Achsen beträgt, der vorderste Wagen gut bewacht ist und die Geschwindigkeit 15 Kilometer in der Stunde nicht übersteigt.

§. 32.

Begleitpersonal.

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

§. 33.

Behandlung stillstehender Lokomotiven und Wagen.

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 Aufsicht stehen.

Die ohne ausreichende Aufsicht, wie die über Nacht auf den Geleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

§. 34.

Mitfahren auf der Lokomotive.

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

§. 35.

Gebrauch der Dampfpfeife.

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

In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll unter möglichster Vermeidung des Gebrauchs der Dampfpfeife vorzugsweise das Läutewerk zur Anwendung kommen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 36.

Führung der Lokomotive.

Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestes ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet und nach mindestens einjähriger Lehrzeit im Lokomotivdienst ihre Befähigung durch ein von einer Deutschen Eisenbahnverwaltung ausgestelltes Attest nachgewiesen haben.

Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotive mindestens soweit vertraut sein, um dieselbe erforderlichen Falls zum Stillstand bringen zu können.

IV. Signalwesen.

§. 37.

Streckensignale.

Auf der Bahn müssen die optischen Signale:
der Zug soll langsam fahren
und
der Zug soll halten
gegeben werden können.

Zu diesem Zwecke müssen die auf den einzelnen Strecken oder an frequenten Wegeübergängen postirten Bahnwärter mit Signalfahnen und Laternen versehen sein (§. 21).

Der Stand beweglicher Brücken muß in einer Entfernung von mindestens 300 Metern erkennbar sein. So lange diese Brücken geöffnet sind, müssen die Zugänge zu denselben, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen sein.

Es sind Einrichtungen zu treffen, welche die richtige Stellung dieser Signale für die Dauer der Unfahrbarkeit sichern.

§. 38.

Weichensignale.

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

§. 39.

Zugsignale.

Jeder sich bewegende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage dessen Schluß und bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß desselben erkennen lassen. Dasselbe gilt von einzeln fahrenden Lokomotiven.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 40.

Signale des Lokomotivpersonals.

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:
1. Achtung,
2. Bremsen anziehen,
3. Bremsen loslassen.

§. 41.

Elektrische Verbindung der Stationen.

Die Bahn muß mit einer elektrisch-telegraphischen Verbindung und mit Sprechapparaten auf den Stationen ausgerüstet sein. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

§. 42.

Signalordnung.

Im übrigen bleibt die Einrichtung des Signalwesens von der Eigenartigkeit der Betriebes auf der betreffenden Bahn abhängig.

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

V. Bestimmungen für das Publikum.

§. 43.

Aufrechthaltung der Ordnung.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechthaltung der Ordnung 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 Folge zu leisten.

§. 44.

Halten vor den Niveauübergängen.

Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren bei den an den Wegeübergängen aufgestellten Warnungstafeln halten, resp. die Bahn räumen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 45.

Mitführen gemeinschädlicher Gegenstände und Geldstrafen für Bahnpolizei-Kontraventionen.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften in den §§. 43 und 44 und gegen die sonstigen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Sicherheit des Betriebes von den Verwaltungen getroffenen Anordnungen, sowie gegen die nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, 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 Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

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

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden",

werden mit einer Geldstrafe bis zu dreißig Mark geahndet, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§. 46.

Beschwerdebuch.

Auf jeder Station ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch auszulegen.

VI. Bahnpolizeibeamte und Beaufsichtigung.

§. 47.

Bezeichnung der Bahnpolizeibeamten:

Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst berufen diejenigen Personen, welche mit den Verrichtungen betraut sind der:

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebsinspektoren,
3. Betriebsinspektoren und Betriebs-Bauinspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
4. Eisenbahnbaumeister, Abtheilungsbaumeister und Ingenieure,
5. Bahnkontroleure und Betriebskontroleure,
6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofsinspektoren, Bahnhofsverwalter),

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

7. Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten),
8. Bahnmeister und Hülfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter),
10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter),
11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Oberschaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner)
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugsöler),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 48.

Instruktion der Bahnpolizeibeamten.

Den Bahnpolizeibeamten sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Instruktionen zu ertheilen.

§. 49.

Qualifikation zum Bahnpolizeibeamten.

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.

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

Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Beeidigung ausgeschlossen.

§. 50.

Verhalten der Bahnpolizeibeamten.

Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 51.

Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten.

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

§. 52.

Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

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

§. 53.

Aufsichtsbehörde.

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. Uebergangsbestimmung.

§. 54.

Soweit bei bereits bestehenden Bahnen die anzustellende Prüfung ergiebt, daß einzelne der in diesen Vorschriften angeordneten Einrichtungen noch nicht vorhanden sind, auch deren Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 55 bestimmten Termin sich nicht bewirken läßt, kann für dieselbe von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts angemessene Befristung bewilligt werden.

VIII. Schlußbestimmungen.

§. 55.

Diese Vorschriften treten mit dem 1. Juli 1878 in Kraft.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Dieselben werden durch das Centralblatt für das Deutsche Reich und außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

In Rücksicht auf besondere Verhältnisse eines Bahnunternehmens können von der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts Abweichungen von einzelnen der vorstehenden und der im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874 enthaltenen Vorschriften zugelassen werden.

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

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

(gez.) von Bismarck.

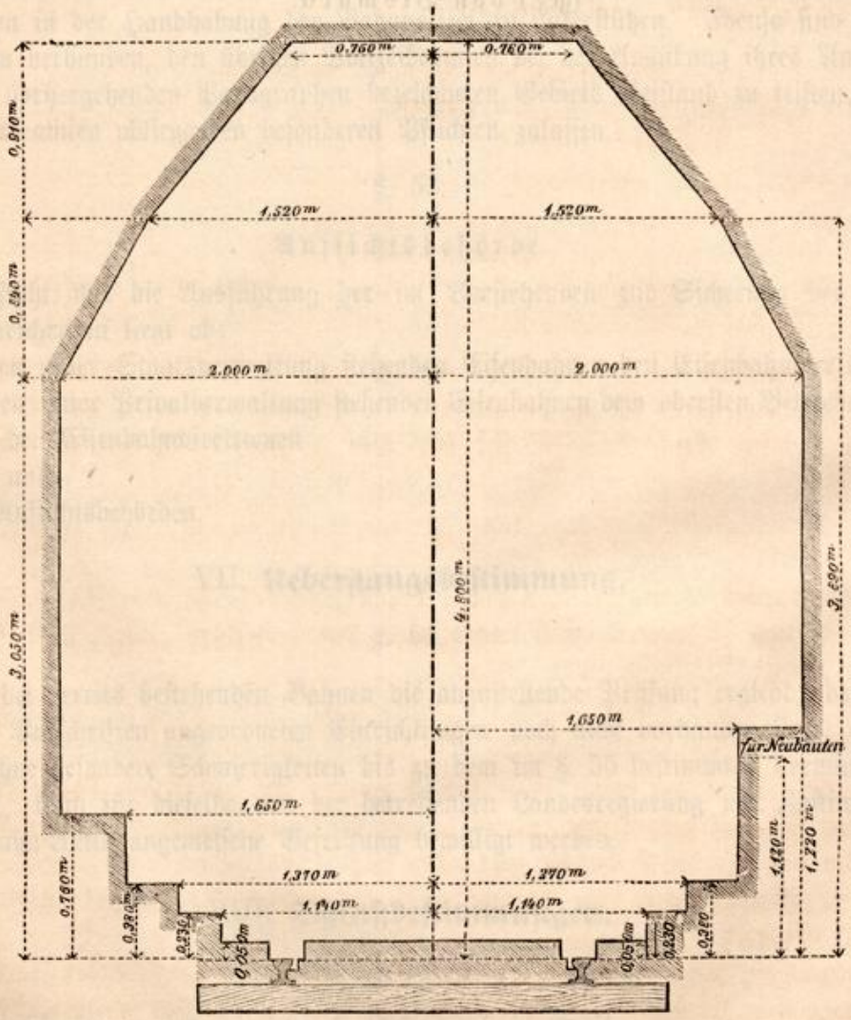
Anlage.
(Zu §. 6 S. 96)

Normalprofil des lichten Raumes

für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite

für

die freie Bahn. **die Bahnhöfe.**



Bekanntmachung.

Das Bahnpolizeireglement und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands betreffend.

Nachstehend werden die unterm 6. Juni l. J. vom Bundesrathe beschlossenen und in Nr. 24 des Centralblatts für das Deutsche Reich veröffentlichten Abänderungen des Bahnpolizeireglements und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 (Centralblatt für das Deutsche Reich 1875 S. 57 ff. und Badisches Gesetzes- und Verordnungsblatt 1875 S. 97 ff.) nach Maßgabe des §. 74 Absatz 2 obigen Reglements und Ziffer 2 Absatz 2 der allgemeinen Bestimmungen der Signalordnung bekannt gemacht.

Karlsruhe, den 19. Juni 1878.

Großherzogliches Handelsministerium.
Turban.

Vdt. Dr. Pfaff.

Bekanntmachung,

betreffend Abänderungen von Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Nach dem Beschlusse des Bundesrathes vom 6. Juni d. J. treten in den Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 (Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 57 ff.) mit dem 1. Juli d. J. folgende Abänderungen in Kraft.

I.

Die Paragraphen 2 bis 5, 9, 12, 13, 15, 17, 18, 21, 23 bis 29, 33, 34, 42, 46, 48, 52, 53, 66 und 68 werden durch nachstehende, den bisherigen Zifferzahlen entsprechende Paragraphen ersetzt:

§. 2.

Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind in solcher Breite freizuhalten, daß mindestens das auf beigefügtem Blatte dargestellte Normalprofil des lichten Raums für die freie Bahn und für die Bahnhöfe vorhanden ist.

Inwieweit Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raums zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

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

§. 3.

Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß die Stellung derjenigen Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe liegen, in einer Entfernung von 300 Metern zu erkennen ist.

Die Weichen außerhalb der Bahnhöfe müssen, so lange sie nicht bewacht sind, verschlossen gehalten werden.

Bei beweglichen Brücken sind Einrichtungen zu treffen, welche die richtige Stellung der im §. 1 gedachten Signale für die Dauer der Unfahrbarkeit sichern.

In den Hauptgeleisen sind Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig, Drehscheiben nur in besonderen Fällen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

Die Kreuzung einer Bahn durch eine andere Bahn soll außerhalb der Stationen thunlichst nicht in gleicher Ebene der Schienen, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.

§. 4.

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

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.

Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrièren in angemessener Entfernung von der Mitte des nächsten Bahngeleises zu versehen.

Für den Abstand der geöffneten Barrièrenflügel von den Geleisen sind die Bestimmungen des §. 2 zu beachten.

Zugbarrièren 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.

Die Zugbarrièren müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder Uebergang mit Zugbarrièren erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Niederlassen der Sperrbäume zu läuten ist.

In angemessener Entfernung vor den Wegeübergängen sind Warnungstafeln aufzustellen, welche zugleich die Stelle des Weges bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehheerden anhalten müssen, wenn die Barrièren geschlossen sind.

§. 5.

Die Bahn muß so lange bewacht werden, als noch Züge oder einzelne Lokomotiven zu erwarten stehen.

Sämmtliche Bahnstrecken müssen durch die Wärter bei Tage mindestens dreimal und bei Dunkelheit, sowie auf Tunnelstrecken, soweit es thunlich ist, vor **jedem** Zuge revidirt werden. Ausnahmen hiervon können für einzelne Bahnlinien mit geringer Frequenz von der Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts zugelassen werden.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Die Uebergangsbarrièren sind spätestens drei Minuten vor Ankunft des Zuges zu schließen. Ausnahmen werden durch die Aufsichtsbehörde unter Zustimmung der Landespolizeibehörde festgestellt.

Die Barrièren von Privatwegen, welche nicht besonders bewacht werden, sind unter Verschluß zu halten (cfr. §. 58).

Die Barrièren der Niveau-Uebergänge 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 Barrièren, einschließlich der Zugbarrièren, einen Glockenzug, mittelst dessen das Oeffnen von den Passanten verlangt wird.

Bei Niveau-Uebergängen können Drehkreuze für Fußgänger angebracht werden, welche jedoch nur passirt werden dürfen, wenn kein Zug in Sicht ist.

Der Barrièrendienst kann, wenn derselbe von dem Dienst der Geleisüberwachung getrennt ist, auch weiblichen Personen anvertraut werden.

Im Dunkeln sollen, so lange die Barrièren geschlossen sind, die Uebergänge von Chausseen, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen erleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämmtlichen Zugbarrièren, soweit sie nicht mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden.

Auf den Bahnhöfen sind bei Dunkelheit mindestens eine halbe Stunde vor der Ankunft und beziehungsweise Abfahrt der Züge, welche Personen befördern, die Perrons und Anfahrten zu erleuchten.

§. 9.

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 jedesmal zu erfolgen, wenn dieselben einen Weg von höchstens 100,000 Kilometer zurückgelegt haben, sowie auch bei den Lokomotiven nach jeder größeren Kesselreparatur, niemals jedoch später als nach 3 Jahren. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu probiren.

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, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf Atmosphären mit einem Drucke, 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 (§. 8) Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist als der vorstehend vorgeschriebene.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Bei jeder Probe ist zugleich die Ventilbelastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

Längstens 8 Jahre nach Inbetriebstellung der Lokomotive muß eine innere Revision des Kessels vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

Ueber die Lokomotiv-Revisionen sind Verhandlungen aufzunehmen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen sind.

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 vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung 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.

§. 12.

Alle nicht in Arbeitszügen gehende Wagen sollen auf Federn ruhen, mit elastischen Zugapparaten und an beiden Enden mit elastischen Buffern versehen sein.

Sämmtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

Bei Lokomotiven und Tendern muß die Stärke schmiedeeiserner Radreifen mindestens 22, diejenige stählerner mindestens 19 Millimeter betragen; bei Wagen können schmiedeeiserne Radreifen bis auf 19 Millimeter, stählerne bis auf 16 Millimeter abgenutzt werden.

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.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Ob und unter welchen Bedingungen einzelne Theile der Hauptkuppelungsvorrichtung zugleich für die Sicherheitskuppelung verwendet werden dürfen, unterliegt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

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

§. 13.

In jedem Zuge müssen außer den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht und bedient sein, daß durch die letzteren bei Neigungen der Bahn

		bei Personenzügen,	bei Güterzügen,
bis einschließlich	1/500	der 8. Theil,	der 12. Theil,
" "	1/300	" 6. "	" 10. "
" "	1/200	" 5. "	" 8. "
" "	1/100	" 4. "	" 7. "
" "	1/60	" 3. "	" 5. "
" "	1/40	" 2. "	" 4. "

der Räderpaare gebremset werden kann. Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind hierbei als Personenzüge zu behandeln.

Erstreckt sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1000 Meter, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung dieser Strecke maßgebend.

Bei Güterzügen kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen
auf Neigungen bis einschließlich 1 : 60 auf den 6. Theil und
auf Neigungen bis einschließlich 1 : 40 auf den 5. Theil
der Räderpaare herabgesetzt werden, wenn

1. die Fahrgeschwindigkeit von 18 Kilometer pro Stunde Fahrzeit nicht überschritten wird,
2. die Stärke des Zuges 80 Achsen nicht übersteigt,
3. durch geeignete Kontrol-Apparate die Fahrgeschwindigkeit des Zuges genau festgestellt wird.

Bei Berechnung der Zahl der Bremsen wird hierbei eine unbeladene Achse gleich einer halben beladenen Achse gerechnet.

Für Bahnstrecken mit Neigungen von mehr als 1 : 40 sind für das Bremsen der Züge von den Aufsichtsbehörden besondere Vorschriften zu erlassen.

§. 15.

Sämmtliche Personen-, Post- und Gepäckwagen, sowie die als Schlußwagen laufenden Güterwagen sind mit den erforderlichen Signallaternenstützen zu versehen, welche so anzubringen sind, daß dieselben entweder zur Seite des Wagens oder über die Decke desselben hervorragen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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.

Die Laternenstützen müssen einen quadratisch konischen Querschnitt im Lichten von 0,046 Meter oberer und 0,035 Meter unterer Länge und Breite bei 0,076 Meter Höhe derselben erhalten und diagonal zur Achse des Wagens gestellt werden. Der größte Querschnitt des Laternenkastens, 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.

§. 17.

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.

Jeder Wagen muß Bezeichnungen erhalten, 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;
d. das größte Ladegewicht, mit welchem er belastet werden darf;
e. das Datum der letzten Revision.

Jeder Personenwagen soll Merkmale erhalten, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse wie der benutzten Wagenabtheilungen erleichtern.

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.

§. 21.

Auf doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.

Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf weiteres beibehalten werden.

Auch sind Ausnahmen zulässig bei Geleissperrungen und für Arbeitszüge nach vorgängiger Verständigung der benachbarten Stationen, sowie unter Verantwortlichkeit des dienstthuenden

Stationsbeamten bei Doppelstrecken in den Bahnhöfen, für Hülfslokomotiven und für Lokomotiven, welche zum Nachschieben eines Zuges gedient haben (siehe §. 22).

§. 23.

Mehr als 150 Wagenachsen sollen in keinem Eisenbahnzuge gehen. Personenzüge sollen nicht über 100 Wagenachsen stark sein. Militärzüge und solche Güterzüge, welche streckenweise zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen mit Rücksicht auf ihre geringe Geschwindigkeit ausnahmsweise bis 120 Wagenachsen stark sein.

§. 24.

Unter Beobachtung der im §. 26 vorgeschriebenen Geschwindigkeit ist die Fahrt mit dem Tender voran bei fahrplanmäßigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen nur in Ausnahmefällen, im übrigen aber allgemein gestattet.

Entsprechend konstruirte Tenderlokomotiven dürfen bei allen Zügen auch auf freier Bahn vor- und rückwärts laufen.

§. 25.

Kein Zug darf vor der im veröffentlichten Fahrplan bekanntgegebenen Zeit von einer Station abfahren.

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.

Züge, wohin auch leer gehende Lokomotiven zu rechnen, dürfen einander nur in Stationsdistanz folgen.

§. 26.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit wird bei Neigungen von nicht mehr als 1:200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Halbmesser:

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 sämmtlichen in demselben laufenden Wagen den Bestimmungen im §. 12 entsprechen, auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute

festgesetzt.

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.

Auf Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1:200 und Krümmungen von weniger als 1000 Meter Halbmesser haben, müssen die Geschwindigkeiten angemessen verringert werden.

Dem Fahrpersonal sind diese Strecken unter Angabe der zulässigen Geschwindigkeiten zu bezeichnen.

Personenzüge, welche durch Lokomotiven befördert werden, deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen, 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.

Die größte Geschwindigkeit leer fahrender Lokomotiven mit dem Schornstein voran wird im allgemeinen auf 40 Kilometer in der Stunde und für Lokomotiven, welche für Beförderung von Personenzügen konstruirt sind, sofern deren Achsen nicht sämmtlich vor der Feuerbuchse liegen, auf 50 Kilometer festgesetzt. Größere Geschwindigkeiten können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet werden.

Lokomotiven mit dem Tender voran dürfen nicht schneller als 30 Kilometer in der Stunde fahren, einerlei, ob dieselben Züge befördern oder leer fahren (cfr. §. 24).

Bei den Probefahrten der Lokomotiven kann von den die Fahrgeschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven beschränkenden Vorschriften Abstand genommen werden.

Langsamer muß gefahren werden:

a. wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;

b. durch Weichen gegen die Spitzen derselben und über Drehbrücken;

c. wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird.

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

§. 27.

Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt bei dem Uebergange aus einem Geleise in das andere muß so langsam gefahren werden, daß der Zug auf einer Länge von 200 Meter zum Stillstand gebracht werden kann.

Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen (§. 3) dürfen von den Zügen erst passirt werden, nachdem die letzteren vorher zum Stillstande gebracht sind und von den Aufsichtsbeamten die Erlaubniß zum Passiren ertheilt ist.

Bei der Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Bahn von untergeordneter Bedeutung genügt es, wenn im Einverständniß mit der Aufsichtsbehörde die Verpflichtung des Anhaltens vor der Durchkreuzung lediglich den Zügen der letzteren Bahn auferlegt wird.

§. 28.

Bei denjenigen Personenzügen, bei welchen eine Geschwindigkeit von 60 Kilometer in der Stunde und darüber zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Außerdem müssen:

a. die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so fest gekuppelt sein, daß sämmtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind;

b. die nach §. 13 (siehe auch §. 33) erforderlichen gebremsten Räderpaare um eines vermehrt sein.

§. 29.

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

Inwieweit Eilgut mit den im §. 28 näher bezeichneten Zügen befördert werden darf, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§. 33.

Bei Bildung eines jeden Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß die im §. 13 (siehe auch §. 28) vorgeschriebene Anzahl von Bremsen sich in selbigem befindet und daß letztere angemessen vertheilt sind. Bei Neigungen von mehr als 1:200 soll der letzte Wagen eine Bremse haben.

Bevor der Zug die Abgangsstation verläßt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen in doppelter Weise gehörig verkuppelt (siehe §. 12), die Verbindung zwischen den Schaffnersitzen und der Dampfpfeife (§. 48) hergestellt, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt, die nöthigen Fahrsignale und Laternen angebracht und die vorgeschriebenen Bremsen angemessen vertheilt sind. Diese Revision ist unterwegs bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges und so oft der Aufenthalt es gestattet, zu wiederholen.

In den Personenzügen müssen die Zughaken soweit zusammengezogen sein, daß die Federbuffer der Wagen im Zustande der Ruhe sich berühren (siehe übrigens §. 28). In gemischten Zügen sind Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor und auch nicht unmittelbar hinter die Personenwagen zu stellen.

§. 34.

In jedem zur Beförderung von Passagieren bestimmten Zuge muß mindestens **ein** Wagen ohne Passagiere zunächst auf den Tender folgen. Unter besonderen Verhältnissen kann hiervon in einzelnen Fällen mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts Abstand genommen werden.

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

§. 42.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

§. 46.

Die jedesmalige Stellung der Weichen in den Hauptgeleisen der Bahnhöfe muß dem Lokomotivführer auf 150 Meter Entfernung kenntlich sein. Die hierzu dienenden Signale müssen dergestalt mit den Weichen verbunden sein, daß sie entweder mit denselben zugleich ihre Stellung ändern, oder nur nach richtiger Einstellung der Weichen als Fahrsignal erscheinen können.

Auf die württembergischen Bahnen finden diese Bestimmungen bis auf weiteres nur mit den Modifikationen Anwendung, welche das dort bestehende Weichensystem nach dem Ermessen der Königlich württembergischen Aufsichtsbehörde erfordert.

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 al. 2).

Auf denjenigen Stationen, auf welchen eine Verbindung des Wärterpostens am Bahnhofs-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 Telegraphenmast zu geben.

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

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

§. 48.

Das Begleitpersonal 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 Begleitpersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird. Zur Verständigung zwischen Zugpersonal und Lokomotivführer soll bei allen Zügen eine mit der Dampfpfeife 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, bei gemischten Zügen über sämmtliche besetzte Personenwagen und bei Güterzügen mindestens bis zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muß.

§. 52.

Zur Bedienung der Lokomotive muß dieselbe mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

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

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

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

§. 53.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets 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.

§. 66.

Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst folgende Eisenbahnbeamte berufen:

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebsinspektoren,
3. Betriebsinspektoren und Betriebs-Bauinspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
4. Eisenbahnbaumeister, Abtheilungsbaumeister und Ingenieure,
5. Bahnkontroleure und Betriebskontroleure,

ferner:

6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofsinspektoren, Bahnhofsverwalter),
7. Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten),
8. Bahnmeister und Hülfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter),
10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter),
11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner),
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugsöler),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 68.

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 beson-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

deren Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 66 Nr. 6—17 aufgeführten Bahnpolizeibeamten den vom Bundesrath darüber erlassenen Bestimmungen entsprechen.

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

Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Beeidigung ausgeschlossen.

II.

Der §. 74 erhält folgenden Zusatz als Alinea 4:

Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Strecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen bezüglich dieses Reglements und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der betreffenden Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.

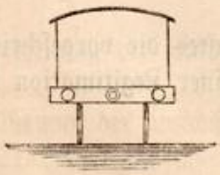
Bekanntmachung,

betreffend Abänderung der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Nach dem Beschlusse des Bundesraths vom 6. Juni d. J. tritt bezüglich der in der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 (Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 73 ff.) unter III. 19 und 20 aufgeführten Signale mit dem 1. Juli d. J. eine Abänderung dahin in Kraft, daß daselbst Folgendes zu setzen ist:

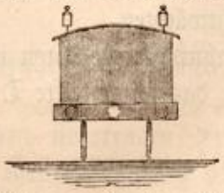
19. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

bei Tage:



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

bei Dunkelheit:



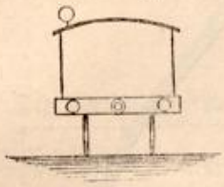
An der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Buffer eine roth leuch-

tende 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 Bahnhöfen die Anbringung einer Laterne mit weißem Lichte am Anfange der Lokomotive und am Ende des Tenders, bei Tender-Lokomotiven an beiden Enden derselben.

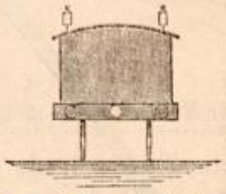
20. Es folgt ein Extrazug nach.

bei Tage:



Außer dem Schlußsignal 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 hinten.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.

Berichtigung.

In der Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 18. April 1872, die Handhabung der Baupolizei betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1872 Nr. XXI.), ist auf Seite 228 Zeile 4 von unten zu lesen statt: „mit eisernen Enden": „mit **ihren** Enden".

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

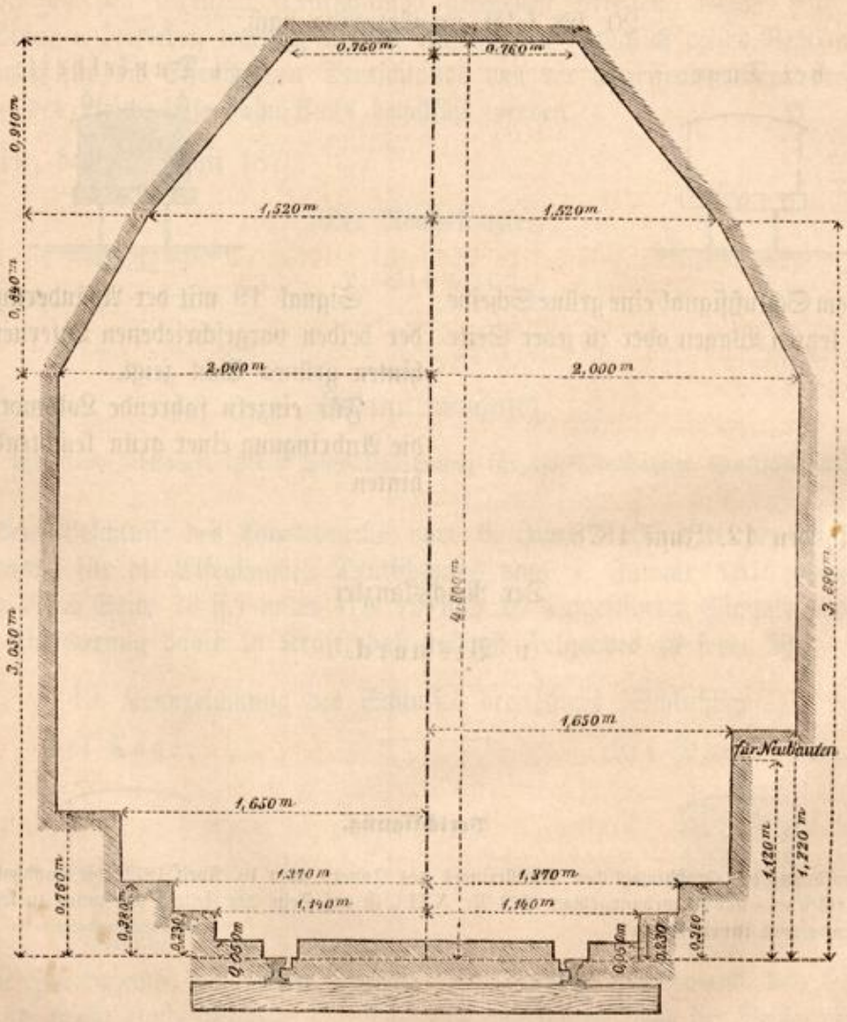
Anlage.
(Zu §. 2 S. 111)

Normalprofil des lichten Raumes

für die Eisenbahnen Deutschlands

für

die freie Bahn. **die Bahnhöfe.**



Druck und Verlag von **Malsch & Vogel** in Karlsruhe.