

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

27. Stück, 13.02.1902

# Gesetzblatt

für das

## Herzogthum Oldenburg.

XXXIV. Band. (Ausgegeben den 13. Febr. 1902.) 27. Stück.

### Inhalt:

- N<sup>o</sup>. 62. Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 7. Januar 1902, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen.  
 N<sup>o</sup>. 63. Kleinbahnordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 25. Januar 1902.

### N<sup>o</sup>. 62.

Gesetz für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen.

Oldenburg, den 7. Januar 1902.

Wir **Friedrich August**, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen 2c. 2c., verkünden mit Zustimmung des Landtags als Gesetz für das Herzogthum Oldenburg, was folgt:

### I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

#### 1. Allgemeines.

##### Artikel 1.

Zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die für den öffentlichen Verkehr und für den Betrieb mit Maschinen-



kraft bestimmt sind und nicht vom Staate unternommen werden, bedarf es der Genehmigung des Staatsministeriums.

Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes.

#### Artikel 2.

Zu unterscheiden sind:

1. Eisenbahnen, welche dem Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung unterliegen, und zwar:
  - a. Hauptbahnen, nämlich Eisenbahnen, die der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands unterstellt sind;
  - b. Nebenbahnen, nämlich Eisenbahnen, die der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterstellt sind.
2. Kleinbahnen, nämlich Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung nicht unterliegen.

Unter welche der vorstehenden Klassen ein Bahnunternehmen falle, entscheidet das Staatsministerium, soweit erforderlich, mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts.

### 2. Genehmigung.

#### Artikel 3.

§. 1. Dem Antrage auf Ertheilung der Genehmigung sind die zur Beurtheilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen beizufügen.

§. 2. Soweit ein öffentlicher Weg oder ein Deich oder die Zubehörungen eines öffentlichen Weges oder eines Deiches für das Unternehmen benutzt werden sollen, kann dem Unternehmer aufgegeben werden, zunächst die nach Artikel 46 der Wegeordnung oder nach Artikel 230 der Deichordnung erforderliche Erlaubniß beizubringen.



## Artikel 4.

Die Amtsverbände, Bahnverbände, Gemeinden und Ortsgenossenschaften, für welche die Eisenbahn Bedeutung erlangen kann, sind vor Ertheilung der Genehmigung zu hören.

## Artikel 5.

Die Ertheilung der Genehmigung erfolgt durch Aus-  
händigung einer Urkunde (Concession), in der die besonderen Rechte und Pflichten des Unternehmers geregelt werden.

Die Genehmigung erfolgt unter dem Vorbehalte der Ergänzung und Abänderung bei Feststellung des Bauplans (Art. 14). Sie ist im Gesetzblatt bekannt zu machen.

## Artikel 6.

Die Genehmigung kann auf bestimmte Zeit beschränkt werden.

Auch kann dem Staate das Recht vorbehalten werden, die Bahn gegen Vergütung des Werthes (Art. 22) zu erwerben.

Von diesem Rechte darf aber in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung nur zum Beginn eines Kalenderjahres und nach mindestens ein Jahr vorher erfolgter Ankündigung der Erwerbsabsicht Gebrauch gemacht werden.

## Artikel 7.

Bei der Genehmigung ist die Feststellung der Beförderungsbedingungen und des Fahrplans, sowie deren Abänderung der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorzubehalten.

Der entsprechende, nach Artikel 46 §. 3 der Wegeordnung etwa gemachte Vorbehalt kommt in Wegfall.

## Artikel 8.

Bei der Genehmigung ist der Eisenbahnaufsichtsbehörde die Befugniß vorzubehalten, die im Interesse des



öffentlichen Verkehrs erforderlichen Ergänzungen oder Veränderungen der Anlagen und der Betriebsmittel anzuordnen.

#### Artikel 9.

§. 1. Der Unternehmer ist verpflichtet, an jedem Punkte der Bahn den Anschluß öffentlicher Bahnen zu gestatten.

§. 2. Bei der Genehmigung von Bahnen, auf denen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, den Unternehmer jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlußgleisen für den Privatverkehr anzuhalten.

§. 3. Die mit dem Anschluß verbundenen Kosten fallen dem Anschlußsucher zur Last; auch hat er, soweit die Grundstücke und Anlagen des den Anschluß gestattenden Unternehmens von ihm mitbenutzt werden, hierfür eine angemessene Vergütung zu leisten.

In Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung wird das Verhältniß zwischen dem Unternehmer und dem Anschlußsucher durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde geregelt; bei wesentlicher Veränderung der Umstände kann auf Antrag eine neue Regelung erfolgen.

#### Artikel 10.

Für die Ausführung der Bahn und für die Eröffnung des ordnungsmäßigen Betriebes ist eine Frist festzusetzen und für den Fall ihrer Nichteinhaltung die Erlegung von Geldstrafen, sowie Sicherheitsstellung hierfür zu fordern.

Desgleichen sind Geldstrafen und Sicherheitsstellung zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung sowie zur Sicherung der Durchführung der von der Eisenbahnaufsichtsbehörde auf Grund dieses Gesetzes getroffenen Anordnungen vorzusehen.



Die nach Vorstehendem zu erlegenden Geldstrafen werden im Verwaltungswege beigetrieben.

#### Artikel 11.

Der nach den Bestimmungen dieses Gesetzes und nach Artikel 46 §. 2 der Wegeordnung erforderlichen Sicherheitsstellung bedarf es nicht, wenn öffentliche Verbände Träger des Unternehmens sind.

Im Uebrigen hat die nach Artikel 46 §. 2 der Wegeordnung vorgeschriebene Sicherheitsstellung vor Ertheilung der Genehmigung zu erfolgen.

#### Artikel 12.

Die Genehmigungsurkunde, welche für eine Actiengesellschaft, eine Kommanditgesellschaft auf Actien oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zur Eintragung in das Handelsregister (§. 195 Abs. 2 Ziffer 6 und §. 320 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs — R.-G.-Bl. 1897 Seite 262 und 298 — sowie §. 8 Ziffer 4 des Reichsgesetzes vom  $\frac{20. \text{April } 1892}{20. \text{Mai } 1898}$  — R.-G.-Bl. Seite  $\frac{479}{848}$  —) ausghändigelt worden ist, tritt erst in Wirksamkeit, wenn die Eintragung in das Handelsregister erfolgt ist.

### 3. Einzelausführung.

#### Artikel 13.

Die Genehmigung der Einzelpläne für die Bahulinie mit ihren baulichen Anlagen und Einrichtungen, der Zahl und Lage der Stationen, sowie die Bestimmung über die Beschaffenheit und Anzahl der Betriebsmittel bleibt, soweit nicht bereits bei der Genehmigung des Unternehmens (Art. 5) Bestimmungen darüber getroffen sind, der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorbehalten.



#### 4. Planfeststellung.

##### Artikel 14.

Die Feststellung des Planes der Anlage erfolgt nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes und den nachfolgenden Bestimmungen.

Zur Einleitung des Enteignungsverfahrens bedarf es der im Artikel 2 des genannten Gesetzes vorgesehenen Verordnung nicht, soweit die Enteignung für Bahnen des öffentlichen Verkehrs erforderlich wird, zu denen nach diesem Gesetze die Genehmigung (Art. 5) erteilt ist.

##### Artikel 15.

§. 1. Dem Unternehmer ist bei der Planfeststellung (Art. 14) die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile oder im öffentlichen Interesse erforderlich sind, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit diese Last über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung bereits vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

§. 2. Die nach §. 1 herzustellenden Anlagen sind bei Einreichung des Planes (Art. 18 des Enteignungsgesetzes) mit anzugeben. Die Enteignungsbehörde hat die Angaben mit dem Plane zugleich auszulegen und davon den beteiligten Behörden, Gemeinden, Genossenschaften u. s. w. unter Hinweis auf die nach Artikel 18 §. 2 des Enteignungsgesetzes bestimmten Fristen Kenntniß zu geben.

§. 3. Im weiteren Verfahren sind die Vertreter öffentlicher Interessen den Eigenthümern der betroffenen Grundstücke gleich zu behandeln.

##### Artikel 16.

Ist für die Herstellung der Bahn die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigenthum nicht erforderlich, so hat



die Feststellung des Bauplans nach Artikel 18—21 des Enteignungsgesetzes und nach den Vorschriften dieses Gesetzes mit Rücksicht auf die nach Artikel 15 herzustellen den Anlagen zu erfolgen.

### 5. Betriebseröffnung.

#### Artikel 17.

§. 1. Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubniß der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

§. 2. Der Unternehmer hat die für den Betrieb erforderlichen Dienstanweisungen der Eisenbahnaufsichtsbehörde mindestens einen Monat vor der beabsichtigten Betriebseröffnung zur Genehmigung vorzulegen.

§. 3. Der Betriebseröffnung hat der Erlaß der im §. 2 genannten Dienstanweisungen und die technische Prüfung der baulichen Anlagen und der Betriebsmittel voranzugehen. Desgleichen ist die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der im äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten vorher nachzuweisen.

### 6. Aufsichtsführung und Erneuerungsfonds.

#### Artikel 18.

§. 1. Eisenbahnaufsichtsbehörde ist dasjenige Departement des Staatsministeriums, welchem auf Grund des Artikels 8 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums u. s. w., die Eisenbahnangelegenheiten zugewiesen sind.

§. 2. Der Eisenbahnaufsichtsbehörde steht die Ueberwachung des Baues, der Unterhaltung und des Betriebes der Eisenbahnen (Art. 1) zu.

§. 3. Bei Wahrnehmung dieser Obliegenheiten kann die Eisenbahnaufsichtsbehörde der Eisenbahndirection und anderen Behörden einzelne Befugnisse übertragen.



## Artikel 19.

Der Unternehmer hat nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde einen Erneuerungsfonds zu bilden.

## 7. Erlöschen der Genehmigung.

## Artikel 20.

Unterläßt der Unternehmer trotz wiederholter Erkennung von Geldstrafen (Art. 10) die Ausführung der Bahn, die Eröffnung oder die Wiederaufnahme des ordnungsmäßigen Betriebes, so kann die Genehmigung (Art. 5) durch Beschluß der Eisenbahnaufsichtsbehörde für verwirkt erklärt werden.

Diesem Beschlusse hat die Stellung einer angemessenen letzten Frist, unter gleichzeitigem Hinweis auf die vorstehend genannte Folge der Versäumung voranzugehen.

Ebenso kann die Genehmigung für verwirkt erklärt werden, falls der Unternehmer in Konkurs geräth oder trotz wiederholter Warnung gegen die wesentlichen Bedingungen der Genehmigung oder gegen die ihm gesetzlich obliegenden Verpflichtungen in wesentlicher Beziehung verstoßen hat.

## Artikel 21.

§. 1. Beim Erlöschen (Art. 6 Abs. 1 und Art. 20) der Genehmigung werden die nach den Artikeln 10 und 11 bestellten Sicherheiten herausgegeben, soweit sie für die Zwecke, denen sie dienen, nicht in Anspruch zu nehmen sind.

§. 2. Innerhalb Jahresfrist nach Erlöschen der Genehmigung können zur Fortführung des Unternehmens die gesammten Bahnanlagen entweder für den Staat erworben oder vom Staatsministerium unter Ertheilung der Genehmigung (Art. 5) einem Dritten übertragen werden. Vor Ablauf dieser Frist kann die Wiederherstellung des früheren Zustandes der öffentlichen Wege nur mit Genehmigung des Staatsministeriums verlangt werden.



§. 3. In den Fällen des §. 2 hat der Erwerber dem früheren Unternehmer denjenigen Werth zu erstatten, welchen die Bahnanlagen nach Wegfall der Genehmigung (Art. 5) noch haben würden.

Hinsichtlich der Benutzung der öffentlichen Wege übernimmt der Erwerber die Rechte und Pflichten des früheren Unternehmers.

#### Artikel 22.

§. 1. Wenn der Staat von dem ihm nach Artikel 6 Absatz 2 etwa vorbehaltenen Erwerbsrecht Gebrauch macht, so wird die Entschädigung des Unternehmers nach folgenden Grundsätzen festgestellt.

§. 2. Der Unternehmer kann binnen drei Monaten nach der Ankündigung der Erwerbsabsicht Entschädigung nach dem zeitigen Anlagewerthe, d. h. nach den für die Herstellung und Ergänzung der Anlage aufgewendeten Kosten unter Berücksichtigung des Abganges und der Abnutzung verlangen. Wenn die Bahn in den ersten fünfzehn Jahren des Betriebes erworben wird, so ist zu dem zeitigen Anlagewerthe ein Zuschlag zu machen. Dieser Zuschlag beträgt in den ersten sechs Jahren zwanzig vom Hundert und verringert sich mit jedem folgenden Jahre um zwei vom Hundert.

§. 3. Wenn der Unternehmer den nach §. 2 zugelassenen Antrag nicht stellt, so bemißt sich die Entschädigung nach dem Ertragswerth des Unternehmens in folgender Weise.

Bei unbefränkter Dauer der Genehmigung ist der nach den Ergebnissen der letzten fünf Jahre zu ermittelnde durchschnittliche Jahresreinertrag im fünfundzwanzigfachen Betrage zu erstatten.

Bei beschränkter Dauer der Genehmigung ist ein Betrag zu vergüten, der aus



- a. sämtlichen noch ausstehenden Jahresreinerträgen nach ihrem gegenwärtigen Werthe,
- b. dem bei Erlöschen der Genehmigung aus den Bahnanlagen erzielbaren Erlöse (Art. 21 §. 3) nach seinem gegenwärtigen Werthe

sich zusammensetzt. Auch hier ist der Jahresreinertrag nach dem Durchschnittsergebniß der letzten fünf Jahre zu ermitteln. Der gegenwärtige Werth ist durch Abzug von Zinsezinsen zu vier vom Hundert festzustellen.

§. 4. Ob und wieweit im Falle der Erwerbung des Unternehmens durch den Staat oder in den anderen Fällen des Artikels 21 verlorene Zuschüsse auf den Erwerbspreis in Anrechnung zu bringen seien, richtet sich nach den Bestimmungen, welche bei deren Gewährung oder bei der Genehmigung (Art. 5) getroffen sind.

#### Artikel 23.

§. 1. Im Falle der Entschädigung nach Artikel 21 §. 3 und nach Artikel 22 §. 2 bilden den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des früheren Unternehmers, die Forderungen und Schulden jedoch nur insoweit, als sie nach beiderseitigem Einverständnisse auf den neuen Unternehmer übergehen sollen. In die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge tritt der Uebernehmer ein, ebenso in solche Verträge, welche zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Materials abgeschlossen sind.

§. 2. Mangels einer Verständigung wird in den Fällen der Artikel 21 und 22 die Entschädigung des früheren Unternehmers unter Ausschluß des Rechtsweges durch ein aus drei Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht bestimmt, von denen die Parteien je eins und der Präsident des obersten Landesgerichts das dritte zu ernennen haben. Auf dieses Schiedsgericht sind die Bestimmungen der Civil-



proceßordnung über das schiedsrichterliche Verfahren entsprechend anzuwenden.

Die Uebergabe der Bahnanlagen erfolgt nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

## 8. Kleinbahnen.

### Artikel 24.

Die Verpflichtungen, welchen der Unternehmer von Kleinbahnen im Interesse der Landesvertheidigung und der Reichspostverwaltung zu genügen hat, sind bei der Genehmigung (Art. 5) festzustellen.

### Artikel 25.

Für Kleinbahnen werden die erforderlichen Betriebsvorschriften vom Staatsministerium erlassen.

### Artikel 26.

Für Kleinbahnen sind nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Fahrplan und die Beförderungsbedingungen, sowie deren Aenderungen vor ihrer Einführung zu veröffentlichen.

Die veröffentlichten Beförderungsbedingungen haben gleichmäßig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden.

Begünstigungen gegenüber den veröffentlichten Beförderungsbedingungen sind unzulässig.

## II. Privatanschlußbahnen.

### Artikel 27.

Eisenbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, aber mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs derart in unmittelbarer Gleisverbindung stehen, daß ein Uebergang der Betriebsmittel stattfinden kann, bedürfen,



wenn sie zum Maschinenbetrieb eingerichtet werden und nicht vom Staate betrieben werden sollen, zur Herstellung und zum Betriebe der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

Zur Sicherung der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften dieses Gesetzes kann die Erlegung von Geldstrafen, sowie Sicherheitsstellung hierfür vorgesehen werden.

#### Artikel 28.

Die der Genehmigung vorausgehende Prüfung der Eisenbahnaufsichtsbehörde beschränkt sich:

1. auf die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. auf die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
3. auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

#### Artikel 29.

Die Bestimmungen der Artikel 10 Absatz 3, 17 und 18 finden auf diese Bahnen entsprechende Anwendung.

#### Artikel 30.

Die Genehmigung kann durch Beschluß der Eisenbahnaufsichtsbehörde für verwirkt erklärt werden, wenn gegen die darin festgesetzten Bedingungen trotz wiederholter Warnung in wesentlicher Beziehung verstoßen ist.

### III. Bahnverbände.

#### Artikel 31.

Zum Bau und zum Betriebe von Eisenbahnen können sich Amtsverbände, Gemeinden und Ortsgenossenschaften,



letztere jedoch nur, falls das Ortsstatut es zuläßt, durch Vereinbarung eines Bahnverbandsstatuts zu einem Bahnverbande vereinigen.

Die Beschlußfassung der einzelnen Kommunalverbände erfolgt nach den Bestimmungen über die Errichtung von Gemeindestatuten und bedarf der Genehmigung des Staatsministeriums.

#### Artikel 32.

Die Bahnverbände bilden kommunale Verbände zur Selbstverwaltung ihrer Angelegenheiten mit den Rechten juristischer Personen.

Sie werden durch einen Bahnausschuß vertreten und durch einen Bahnvorstand verwaltet.

Die näheren Bestimmungen hierüber hat das Bahnverbandsstatut zu treffen.

#### Artikel 33.

Das Statut muß enthalten:

1. die Bezeichnung derjenigen Kommunalverbände, welche den Bahnverband bilden,
2. den Namen des Bahnverbandes und die Angabe des Orts, wo seine Verwaltung geführt wird,
3. die Bezeichnung des Unternehmens, welches den Zweck des Verbandes bildet,
4. Bestimmungen über die Wahl oder die anderweitige Bestellung des Bahnvorstandes und Bahnausschusses, sowie über die Vertretung des Verbandes nach Außen,
5. den Maßstab für die Vertheilung der Beiträge zu den gemeinsamen Ausgaben und der etwaigen Ueber-



- schüsse aus dem Verbandsunternehmen auf die Verbandsmitglieder,
6. Bestimmungen über die Art und Weise, in welcher über die gemeinsamen Angelegenheiten des Verbandes Beschluß gefaßt wird,
  7. Bestimmungen über die Abänderung des Statuts.

#### Artikel 34.

Die Auflösung eines Bahnverbandes kann nur durch eine Mehrheit von zwei Dritttheilen des Bahnausschusses gültig beschlossen werden. Der Beschluß muß unter Beobachtung der Bestimmungen des Artikels 27 der revidirten Gemeindeordnung in zweiter Lesung wiederholt werden und bedarf der Genehmigung des Staatsministeriums. Dieses hat die Genehmigung nur dann zu ertheilen, wenn es sich nach öffentlicher Ladung aller, welche etwa Ansprüche an den Bahnverband machen, überzeugt hat, daß der Bahnverband allen seinen Verbindlichkeiten nachgekommen ist oder für deren Erfüllung Sicherheit geleistet hat.

Nach Auflösung des Bahnverbandes haften, soweit im Statut nichts anderes bestimmt ist, die bisherigen Mitglieder für die Verbindlichkeiten des Bahnverbandes nach demselben Verhältnisse, nach welchem sie zu den gemeinsamen Ausgaben beizutragen hatten.

#### Artikel 35.

Auf die Bahnverbände finden die Artikel 7 §. 4, 38 §. 2 und 59 der revidirten Gemeindeordnung entsprechende Anwendung.

Die Aufsicht des Staates über die Verwaltung der



Bahnverbände wird unter entsprechender Anwendung der Artikel 94 §§. 2 und 3, 98 und 99 der revidirten Gemeindeordnung durch das Staatsministerium, Departement des Innern, und in zweiter Instanz durch das Staatsministerium als Gesamtministerium geführt.

#### Artikel 36.

Die Bahnverbände genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit der Gemeinden.

### IV. Schlußbestimmungen.

#### Artikel 37.

Auf die zum Betrieb mit Maschinenkraft bestimmten Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, welche bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes genehmigt sind, finden die Artikel 1 Absatz 2, 2, 9 §§. 1 und 3, 18, 25 und 26 dieses Gesetzes entsprechende Anwendung. Desgleichen gelten die Vorschriften des Artikels 18 des gegenwärtigen Gesetzes auch für früher angelegte, zum Maschinenbetrieb eingerichtete Privatananschlußbahnen.

Die Unternehmer sind jedoch berechtigt, sich durch eine der Eisenbahnaufsichtsbehörde gegenüber abzugebende Erklärung den sämtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes zu unterwerfen.

Die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder sonstigen wesentlichen Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes kann von der Unterwerfung des Unternehmens unter sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes abhängig gemacht werden.

Der Zeitpunkt der Unterstellung von Bahnen des



öffentlichen Verkehrs unter dieses Gesetz ist im Gesetzblatt bekannt zu machen. Wohlerworbene Rechte Dritter werden durch die Unterwerfung nicht berührt.

Artikel 38.

Die näheren Vorschriften zur Ausführung dieses Gesetzes werden im Verwaltungswege erlassen.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 7. Januar 1902.

(L. S.) **Friedrich August.**

Ruhstrat.

Stein.



**№ 63.**

Kleinbahnordnung für das Herzogthum Oldenburg.  
Oldenburg, den 25. Januar 1902.

Im Höchsten Auftrage erläßt das Staatsministerium auf Grund des Artikels 25 des Gesetzes vom 7. Januar 1902, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen, und auf Grund des Artikels 9 §. 6 des Gesetzes vom 5. Dezember 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums u. s. w., für das Herzogthum Oldenburg die nachfolgende

**Kleinbahnordnung.****I. Zustand der Bahn.**

Gleise.

**§. 1.**

Die Spurweite im Lichten zwischen den Schienenköpfen soll in geraden Gleisen für Vollspurbahnen 1,435 m, für Schmalspurbahnen entweder 1,00 m oder 0,75 m oder 0,60 m betragen. Die als zulässig zu erachtenden Abweichungen in Folge des Betriebes werden mit Rücksicht auf die Breite der Radreifen von der Eisenbahnaufsichtsbehörde so bestimmt, daß der Kopf der Schiene auch bei äußerster seitlicher Verschiebung der betreffenden Wagenachse gegen die andere Schiene durch den Radreifen noch in ganzer Breite gedeckt wird.



## Längsneigung.

## §. 2.

Die Längsneigung der Bahn soll das Verhältniß von 40<sup>0</sup>/<sub>00</sub> (1 : 25) in der Regel nicht überschreiten. Für stärkere Neigungen wird die Eisenbahnaufsichtsbehörde ergänzende Bestimmungen erlassen.

## Krümmungen.

## §. 3.

1. Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll in der Regel bei Vollspurbahnen nicht kleiner als 100 m sein, bei Schmalspurbahnen

mit 1,00 m Spurweite nicht kleiner als 50 m,

„ 0,75 m „ „ „ 40 m,

„ 0,60 m „ „ „ 30 m.

2. Kleinere Halbmesser sind mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde zulässig, sofern Maschinen und Wagen derartig gebaut sind, daß sie Krümmungen mit den zugelassenen Halbmessern anstandslos durchfahren können.

Ueberhöhungen und Spurerweiterungen  
in Krümmungen.

## §. 4.

1. In Krümmungen ist die äußere Schiene, entsprechend der mittleren Geschwindigkeit, mit welcher die Strecke befahren werden soll, zu überhöhen.

2. Die Spurerweiterung darf in Krümmungen bei Vollspurbahnen: das Maß von 35 mm und, sofern die Betriebsmittel nicht besonders für größere Spurerweiterungen eingerichtet sind,

bei Schmalspurbahnen:

mit 1,00 m Spurweite das Maß von 25 mm,

„ 0,75 m „ „ „ 20 mm,

„ 0,60 m „ „ „ 18 mm

nicht überschreiten.



## Fahrbarer Zustand der Bahn.

## §. 5.

1. Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß jede Strecke, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befindet, ohne Gefahr mit der für sie festgesetzten größten Geschwindigkeit (§. 24) befahren werden kann.

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

## Umgrenzung des lichten Raumes und der Betriebsmittel.

## §. 6.

1. Für Vollspurbahnen ist die Umgrenzung des lichten Raumes in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands nach den auf der **Anlage A.** dargestellten Umrißlinien einzuhalten.

2. Für solche Schmalspurbahnen, auf welchen Güterwagen der Vollspurbahnen mittels besonderer Fahrzeuge (Rollschemel) befördert werden sollen, ist die durch Ziffer 1 vorgeschriebene Umgrenzung des lichten Raumes in den Höhen- und Breiten-Abmessungen von der Unterkante der Radlaufkreise des auf dem Rollschemel stehenden Vollspurbahnwagens ab einzuhalten. Hierbei ist, je nach der Höhe und Breite der zu befördernden Wagen und der Art ihrer Beladung, eine Einschränkung der gesammten Höhe und Breite des lichten Raumes mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde zulässig.

3. Für Schmalspurbahnen, auf welche Fahrzeuge der Vollspurbahnen nicht übergeführt werden sollen, ist die Umgrenzung des lichten Raumes von Fall zu Fall zu bemessen. Die auf der **Anlage B.** dargestellten Abmessungen gelten als Mindestmaße.



4. Bei Anordnung der Umgrenzungen ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung der Gleise sowie auf die Ueberhöhung der äußeren Schiene Rücksicht zu nehmen. Insbesondere muß in gekrümmten Gleisen mit Spurerweiterung der Abstand der innerhalb des Gleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um das Maß der Spurerweiterung größer sein als die für gerade Strecken vorgeschriebenen Maße.

5. Bei Bahnen, welche nur dem Güterverkehr dienen sollen sowie an Ladegleisen der Stationen kann eine Einschränkung des lichten Raumes von der Eisenbahnaufsichtsbehörde zugelassen werden.

6. Bei vollspurigen Gleisen müssen die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände außerhalb des Gleises mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei fester Verbindung der erhöhten Theile mit der Fahrachse darf dies Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Gleises muß der Abstand der ersteren von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 mm betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen nach dem mittleren Theile hin allmählich bis auf 41 mm und können bei Gleisanlagen in Straßen die Maße der Spurrinne äußersten Falles auf 45 mm Breite und 35 mm Tiefe eingeschränkt werden.

7. Die Umrißlinien der Betriebsmittel und die Lademaße werden von der Eisenbahnaufsichtsbehörde für jede Bahn besonders so bestimmt, daß zwischen ihnen und der Umgrenzung des lichten Raumes ein angemessener Abstand bleibt.

#### Einfriedigungen der Bahn.

##### §. 7.

Einfriedigungen der Bahn sowie Sicherheitsvorrichtungen an Wegeübergängen und Wegen brauchen nur her-



gestellt zu werden, wenn und wo dies durch besondere örtliche Verhältnisse bedingt erscheint.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger,  
Merkzeichen.

§. 8.

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

2. Bei mehr als 500 m langen Neigungen von mehr als 10‰ (1 : 100) sind an den Gefällwechseln Neigungszeiger anzubringen.

3. Ob und wo vor Strecken, die aus besonderen Gründen stets mit besonderer Vorsicht befahren werden müssen, und ob und wo vor gefährdeten Stellen, vor welchen regelmäßig ein Anhalten der Züge erfolgen soll, Merkzeichen anzubringen sind, welche dem Maschinenführer die Annäherung an eine derartige Strecke oder Stelle der Bahn anzeigen, wird von der Eisenbahnaufsichtsbehörde besonders bestimmt.

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

**II. Zustand, Unterhaltung und Untersuchung  
der Betriebsmittel.**

Zustand der Betriebsmittel.

§. 9.

1. Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit (§. 24) ohne Gefahr stattfinden können.



2. Das Ladegewicht der Wagen, in Kilogramm ausgedrückt, soll durch 500 theilbar sein.

3. Für Schmalspurbahnen sollen die Betriebsmittel zentrale Buffer erhalten und derartig gebaut sein, daß sie Krümmungen der zulässig kleinsten Halbmesser anstandslos durchfahren können.

### Einrichtung der Maschinen.

#### §. 10.

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

2. An jedem Dampfkessel muß sich eine Einrichtung zum Anschlusse eines Prüfungsmanometers befinden, durch welches die Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer geprüft werden kann.

3. Jede Lokomotive muß versehen sein:

- a. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen;
- b. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des niedrigsten zulässigen Wasserstandes angebracht sein;
- c. mit wenigstens zwei Sicherheitsventilen, von welchen



daß eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampfe nicht weggeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung derselben eintritt. Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß denselben eine senkrechte Bewegung von 3 mm gestatten;

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

#### Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Dampf-Lokomotiven.

##### §. 11.

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

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



Tage der Außerbetriebsetzung zum Zweck der nächsten Untersuchung zu bemessen.

3. Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittels einer Druckpumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um fünf Atmosphären übersteigen.

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

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

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

7. Längstens acht Jahre nach Inbetriebsetzung eines Lokomotivkessels muß eine innere Untersuchung desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederöhre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

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

9. Die Abnahmeprüfung und die wiederkehrenden Untersuchungen werden von der Eisenbahnaufsichtsbehörde bewirkt.

#### Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

##### §. 12.

1. An der Stirnseite der Maschinen sowohl wie an der Rückseite müssen Bahnräumer angebracht sein.

2. Dampflokomotiven müssen mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.



## Bremsen der Maschine.

## §. 13.

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

## Federn, Zug- und Stoßvorrichtungen.

## §. 14.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen sowie der im reinen Güterverkehr mit nicht mehr als 20 km Fahrgeschwindigkeit laufenden, müssen mit Tragfedern sowie an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

## Spurkränze.

## §. 15.

Sämmtliche Räder müssen Spurkränze haben, mit Ausnahme der Räder an den Mittelachsen der dreiachsigen Maschinen und Wagen.

## Stärke der Radreifen.

## §. 16.

1. Auf Vollspurbahnen muß bei den Maschinen die Stärke der Radreifen mindestens 20 mm betragen, bei Wagen können die Radreifen bis auf 16 mm abgenutzt werden. Die Stärke der Reifen ist in der senkrechten Ebene des Laufkreises zu messen, welche 750 mm von der Mitte der Achse entfernt anzunehmen ist. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnuth unter der der Abnutzung unterworfenen Fläche geschwächt sind, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

2. Auf Schmalspurbahnen muß die Stärke der Rad-



reifen der Maschinen mindestens 12 mm, die der Wagen mindestens 10 mm betragen.

#### Untersuchung der Wagen.

##### §. 17.

1. Es dürfen nur solche Wagen in Gebrauch genommen werden, welche den nach Artikel 13 des Gesetzes vom 7. Januar 1902 getroffenen Bestimmungen entsprechen.

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

#### Bezeichnungen der Wagen.

##### §. 18.

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

- a. die Kleinbahn, zu welcher er gehört,
- b. das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Ausrüstungsgegenstände,
- c. bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit,
- d. der Zeitpunkt der letzten Untersuchung.

### III. Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

#### Bewachung der Bahn.

##### §. 19.

1. Die Bahnstrecke muß mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden, sofern die zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge mehr als 20 km in der Stunde beträgt. Anderenfalls ist die Untersuchung mindestens jeden dritten Tag vorzunehmen.



2. Bei Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Maschine an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergang hat der Maschinenführer von der etwa gekennzeichneten Stelle an oder, sofern Kennzeichen nicht angebracht sind, in angemessener Entfernung bis nach Erreichung des Ueberganges die Läutevorrichtung in Thätigkeit zu halten oder ein anderes Warnungszeichen zu geben. Gleiches gilt, wenn Menschen oder Fuhrwerke auf der Bahn oder in gefahrdrohender Nähe derselben bemerkt werden.

3. Von der Bedienung und Beleuchtung von Weichen kann in der Regel abgesehen werden, wenn sie unter Verschuß gehalten werden.

### Stärke der Züge.

#### §. 20.

1. Auf vollspurigen Bahnen sollen nicht mehr als 80 Wagenachsen, auf Schmalspurbahnen von 1,00 m Spurweite höchstens 60, von 0,75 m und 0,60 m Spurweite höchstens 50 Wagenachsen in einem Zuge laufen.

2. Außer der Maschine an der Spitze des Zuges und einer etwaigen Vorspannmaschine darf noch eine an seinem Schluß, jedoch nur bei Güterzügen, sowie zum Eingangsetzen von Personenzügen in den Stationen verwendet werden.

### Anzahl der Bremsen eines Zuges.

#### §. 21.

1. In jedem Zuge müssen, sofern nicht von der Eisenbahnaufsichtsbehörde Ausnahmen zugelassen werden, außer den Bremsen an der Maschine so viele Bremsen bedient oder auf andere Weise wirksam zu machen sein, daß mindestens der aus nachstehendem Verzeichnisse zu berechnende Theil der im Zuge befindlichen Wagenachsen gebremst werden kann.



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

2. Bei der hiernach auszuführenden Berechnung der Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist Folgendes zu beachten:

- a. für Fahrgeschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in dem Verzeichnisse aufgeführten liegen, gilt jedesmal die größte der dabei in Frage kommenden Bremszahlen;
- b. die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist für die stärkste, auf der fraglichen Strecke vorkommende Bahneigung (Steigung oder Gefälle), welche sich ununterbrochen auf eine Länge von 1000 m oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1000 m, so ist die gerade Verbindungslinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längsschnitts, welche bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, als stärkstgeneigte Strecke anzusehen;



- c. als maßgebende Fahrgeschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, welche der Zug auf der betreffenden Strecke höchstens erreichen darf;
- d. sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen, als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen;
- e. der bei Berechnung der Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchtheil ist, wenn er größer ist als ein Halb, stets als ein Ganzes zu rechnen, anderenfalls zu vernachlässigen.

3. Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 40 ‰ (1 : 25) haben, werden von der Eisenbahnaufsichtsbehörde für das Bremsen der Züge besondere Vorschriften erlassen.

4. Den Stationsbediensteten sowie den Zugbediensteten ist schriftlich bekannt zu geben, der wievielte Theil der Wagenachsen auf jeder Strecke bei der zugelassenen höchsten Fahrgeschwindigkeit zu bremsen ist.

### Bildung der Züge.

#### §. 22.

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

### Erleuchtung der Wagen.

#### §. 23.

Das Innere der zur Beförderung von Personen be-



nutzten Wagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit angemessen zu erleuchten.

### Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.

#### §. 24.

1. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzelne Maschinen darf in der Regel bei Bahnen mit

1,435 m	Spurweite	30 km,
1,00 m	"	30 "
0,75 m	"	25 "
0,60 m	"	20 "

in der Stunde nicht übersteigen.

2. Sofern der Verkehr es erfordert, können größere Geschwindigkeiten unter Ergänzung der Sicherheitsvorschriften von der Eisenbahnaufsichtsbehörde zugelassen werden.

### Halten und Langsamfahren.

#### §. 25.

1. Wenn in Gefahrenfällen oder aus Betriebsrücksichten ein Zeichen zum Halten gegeben ist, muß der Zug unbedingt vor dem Haltezeichen zum Stillstand gebracht werden. Wird ein Zeichen zum Langsamfahren gegeben, so muß die Fahrgeschwindigkeit des Zuges in angemessener Weise ermäßigt werden. Bemerkt der Maschinensführer ein Hinderniß auf der Bahn, so ist die Geschwindigkeit des Zuges derart zu ermäßigen, daß er nöthigenfalls vor dem Hinderniß angehalten werden kann.

2. Auf Strecken, welche aus besonderem Grunde stets mit besonderer Vorsicht befahren werden müssen, wird die größte zulässige Geschwindigkeit für die einzelnen Zuggattungen von der Eisenbahnaufsichtsbehörde besonders festgesetzt. Gleicherweise wird die Eisenbahnaufsichtsbehörde bestimmen, ob und wo vor solchen Strecken oder gefährdeten Stellen der Bahn regelmäßig ein Anhalten der Züge erfolgen soll.



## Abfahrt der Züge.

## §. 26.

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

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

3. Ein Zug mit einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 km in der Stunde darf einem anderen in derselben Richtung abgelassenen Zuge frühestens in Stationsabstand folgen. Beim Fehlen oder Versagen der Einrichtungen für die Rückmeldung der Züge ist die Zugfolge in Zeitabstand mit der Maßgabe gestattet, daß der zweite Zug mindestens den Ablauf der planmäßigen Fahrzeit eines vorausgefahrenen Zuges bis zur nächsten Station abzuwarten und seine Geschwindigkeit auf 15 km in der Stunde zu ermäßigen hat, sofern seine Abfahrt innerhalb 10 Minuten nach Ablauf des genannten Zeitraums erfolgt. Für unübersichtliche Strecken und für Strecken mit starken Neigungen sowie für ungünstige Witterungsverhältnisse können von der Eisenbahnaufsichtsbehörde weitere Einschränkungen vorgeschrieben werden.

4. Ohne vorausgegangene Verständigung auf schriftlichem oder elektrischem Wege dürfen fahrplanmäßige Kreuzungen von Zügen nicht verlegt und außerfahrplanmäßige Kreuzungen nicht angeordnet werden.

## Sonderzüge.

## §. 27.

Sonderzüge und einzelne Maschinen, welche dem beteiligten Dienstpersonal nicht vorher angekündigt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 10 km in der Stunde fahren.



## Schieben der Züge.

## §. 28.

Das Schieben von Zügen auf freier Strecke, an deren Spitze sich eine führende Maschine nicht befindet, ist nur dann zulässig, wenn ihre Stärke nicht mehr als 40 Wagenachsen beträgt und ihre Geschwindigkeit 15 km in der Stunde nicht übersteigt. Der vorderste Wagen muß alsdann mit einem wachthabenden Bediensteten besetzt sein, welcher vor unbewachten Uebergängen oder, wo sonst das Bedürfniß eintritt, ein weithin hörbares Warnungszeichen mittels Glocke, Horn oder dergleichen abzugeben hat.

## Zugpersonal.

## §. 29.

Das Zugpersonal darf während der Fahrt nur einem Bediensteten untergeordnet sein.

## Stillstehende Maschinen und Wagen.

## §. 30.

1. Stillstehende fahrfertige Maschinen müssen in Ruhe gesetzt und gebremst werden sowie stets unter Aufsicht stehen.
2. Die ohne ausreichende Aufsicht sowie die über Nacht auf den Gleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

## Mitfahren auf der Maschine.

## §. 31.

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



## Gebrauch der Signalpfeife u. f. w.

## §. 32.

1. Der Gebrauch der Dampfpfeife oder der Preßluftpfeife ist auf die im §. 38 vorgeschriebenen Signale sowie auf außergewöhnliche Fälle zu beschränken.

2. In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll vorzugsweise die Läutevorrichtung der Maschine oder ein anderes Warnungszeichen zur Anwendung kommen. Das Oeffnen der Cylinderhähne der Dampflokomotiven ist an solchen Stellen zu vermeiden.

## Führung der Maschine.

## §. 33.

1. Die Führung der Maschine darf nur solchen Personen übertragen werden, welche den von der Eisenbahnaufsichtsbehörde dafür aufgestellten Erfordernissen entsprechen. (Ministerialbekanntmachung vom 14. Dezember 1899.)

2. Die Bedienung der Maschine kann auf Antrag dem Führer allein übertragen werden, wenn die Betriebsmittel einen Uebergang zwischen der Maschine und den Wagen gestatten und außer dem Führer ein Zugbediensteter sich auf dem Zuge befindet, der es versteht, den Zug zum Stillstand zu bringen. Unter besonders einfachen Verhältnissen kann mit besonderer Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde auch von der Erfüllung dieser Bedingungen abgesehen werden.

## Außergewöhnliche Maschinen.

## §. 34.

Es bleibt der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorbehalten, für andere, als mit Dampfkraft betriebene Maschinen die für ihren Zustand, ihre Unterhaltung, Untersuchung und Handhabung zu beachtenden Sicherheitsvorschriften für jedes Unternehmen besonders festzusetzen.



#### IV. Signalwesen.

##### Verständigung zwischen den Stationen.

###### §. 35.

Sofern im regelmäßigen Betriebe gleichzeitig zwei oder mehrere Züge in entgegengesetzter Fahrtrichtung sich bewegen, sind elektrische Einrichtungen vorzusehen, welche die Verständigung der Stationen untereinander ermöglichen. Gleiche Einrichtungen können von der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorgeschrieben werden, sofern sonstige Rücksichten es erfordern.

##### Streckensignale.

###### §. 36.

Auf der Bahn müssen die Signale gegeben werden können:

der Zug soll langsam fahren und  
der Zug soll halten.

##### Zugsignale.

###### §. 37.

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

##### Signale des Maschinenführers.

###### §. 38.

Der Maschinenführer muß die Signale geben können:

Achtung,  
Bremsen anziehen und  
Bremsen loslassen,

oder er muß

die nach §. 21 vorgeschriebenen Bremsen des Zuges selbst wirksam machen und lösen können.



## Signalordnung.

## §. 39.

1. Soweit Farben-Signale zur Anwendung kommen, dürfen nur die Farben weiß, grün und roth verwendet werden, und zwar soll die rothe Farbe als Halt-Signal dienen.

2. Die Signalordnung bedarf der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

## V. Betriebsführung.

## Betriebsleitung.

## §. 40.

Die mit der Leitung der Bahnunterhaltung und des Betriebes betrauten Personen sind den Großherzoglichen Aemtern und Magistraten I. Kl. namhaft zu machen, in deren Bezirk sie ihren Dienst ausüben. Auch sind denselben Behörden alle eintretenden Aenderungen anzuzeigen.

## Dienstanweisungen, Befähigung und Dienstaufsicht.

## §. 41.

1. Den im äußeren Betriebsdienst angestellten Bediensteten sind über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu geben, welche der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde bedürfen. Auch kann diese eine Prüfung der Bediensteten des äußeren Betriebsdienstes in Bezug auf ihre technische Befähigung sowie die Entlassung derjenigen fordern, welche nicht als technisch fähig und zuverlässig anzusehen sind.

2. Die Anforderungen an die technische Befähigung der Bediensteten des äußeren Betriebsdienstes werden von der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Art der Bahn und ihres Betriebes angepaßt und nach dem Grade ihrer Einfachheit abgestuft.



3. Die Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörde sind in den Dienstverträgen vorzusehen.

## VI. Bahnpolizeibeamte.

### Bestellung.

#### §. 42.

In Bedürfnisfällen können den Angestellten des äußeren Betriebsdienstes von der Eisenbahnaufsichtsbehörde für die Dauer der betreffenden Beschäftigung durch Ausfertigung von jederzeit widerruflichen Bestellungsurkunden die Rechte und Pflichten von öffentlichen Polizeibeamten für den Bereich der bahnpolizeilichen Geschäfte übertragen werden.

### Befugnisse der Bahnpolizeibeamten.

#### §. 43.

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

2. Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der in den §§. 49 und 50 enthaltenen Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Wer eine angemessene Sicherheit stellt, ist mit der Festnahme zu verschonen. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

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

4. Der Festgenommene ist unverzüglich, sofern er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, dem Amtsrichter oder der



Polizeibehörde desjenigen Bezirks vorzuführen, in welchem die Festnahme erfolgt.

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

### Befähigung.

#### §. 44.

1. Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können sowie die sonst zu ihrem besonderen Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen und der Eisenbahnaufsichtsbehörde nachweisen.

2. Die Bahnpolizeibeamten werden durch die von der Eisenbahnaufsichtsbehörde zu bestimmende Behörde vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

### Verhalten der Bahnpolizeibeamten.

#### Personallisten.

#### §. 45.

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

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



## Bezirk der Amtsthätigkeit.

## §. 46.

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

Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen  
Polizeibeamten.

## §. 47.

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

**VII. Bestimmungen für das Publikum.**

## Geltungsbereich.

## §. 48.

Sofern im Einzelfalle von der Eisenbahnaufsichtsbehörde nicht etwas anderes vorgeschrieben und bekannt gemacht werden wird, finden auf das Publikum die nachfolgenden Bestimmungen Anwendung.

## Allgemeine Bestimmungen.

## §. 49.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche



von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und bei der Beförderung von Personen und Sachen getroffen werden, und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

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

§. 50.

1. Das Betreten der Bahn, soweit sie nicht zugleich als Weg dient, sowie das Betreten der zur Bahn gehörenden Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur den Aufsichtsbehörden und deren Vertretern, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaft, des Forstschutzes und der Polizei, den in Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebietes begriffenen Beamten, sowie den zu Besichtigungen dienstlich entsandten deutschen Offizieren, ferner innerhalb des Bereiches von Festungen bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze den Offizieren und in Uniform befindlichen Beamten der deutschen Festungsbehörden gestattet. Die bezeichneten Personen haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

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



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

4. Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörenden Anlagen, soweit sie nicht zugleich als Weg dienen, durch Vieh bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

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

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

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

8. So lange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Ein- und Aussteigen und der Versuch dazu sowie das eigenmächtige Oeffnen der an den Langseiten der Wagen befindlichen Thüren verboten.

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

10. Feuergefährliche sowie andere Gegenstände, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündliche Stoffe und dergleichen, dürfen in die zur Personenbeförderung bestimmten Wagen nicht mitgenommen und



auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen. Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist die Mitführung von Handmunition gestattet.

### Bestrafungen von Uebertretungen.

#### §. 51.

Wer den Bestimmungen der §§. 49 und 50 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis 100 *M.* bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

### Aushang von Vorschriften.

#### §. 52.

Ein Abdruck der §§. 48 bis 52 dieser Vorschriften ist in jedem Warteraum auszuhängen.

### VIII. **Schlusßbestimmungen.**

1. Diese Kleinbahnordnung tritt für die bereits bestehenden Kleinbahnen nur mit denjenigen Beschränkungen in Geltung, welche sich aus Artikel 37 des Gesetzes, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen, ergeben.

2. Das Staatsministerium behält sich vor, im Falle des Bedürfnisses erleichternde oder erschwerende Abweichungen von vorstehender Ordnung eintreten zu lassen.

3. Für Bahnen außergewöhnlicher Bauart und für Bahnen, welche nach Entscheidung des Staatsministeriums zu den Straßenbahnen zu rechnen sind, werden vorkommenden Falles besondere Betriebsvorschriften erlassen.



4. Die Ministerialbekanntmachung vom 29. Dezember 1899, betreffend die Kleinbahn Cloppenburg—Kleinenging, wird aufgehoben.

Oldenburg, den 25. Januar 1902.

Staatsministerium.

Willich.

Stein.

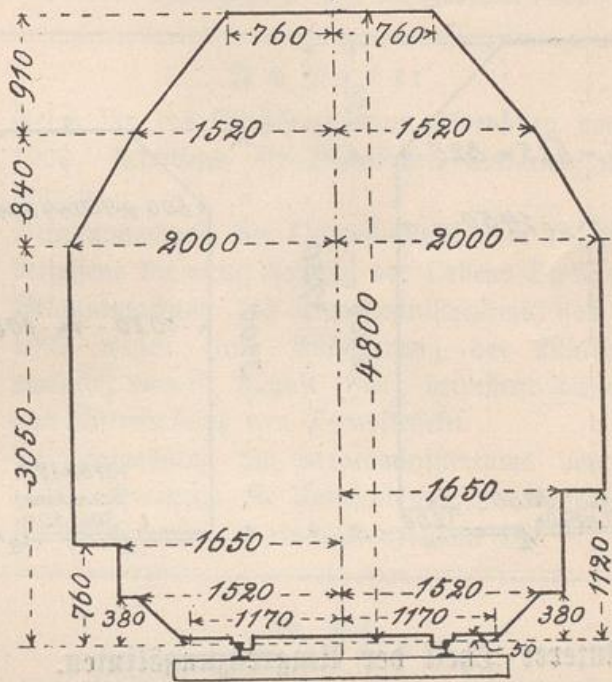


Kleinbahnordnung. Anlage A.

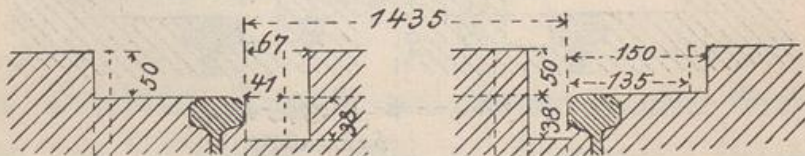
**Umgrenzung des lichten Raumes  
für  
Vollspurbahnen.**

Für die freie Bahn sowie  
innerhalb der Stationen  
für die Ein- und Aus-  
fahrtgleise der Züge mit  
Personenbeförderung.

Für die sonstigen Gleise  
der Stationen.



**Unterer Theil der Umgrenzungslinien.**



← 135 → Für unbewegliche  
Gegenstände, deren  
Abstand von der  
Fahrschiene unver-  
änderlich ist.

← 150 → Für alle übrigen un-  
beweglichen Gegen-  
stände.

← 41 → Bei Zwangsschienen  
(Mindestmaß).

← 67 → Für alle übrigen un-  
beweglichen Gegen-  
stände.

Maße in Millimeter.



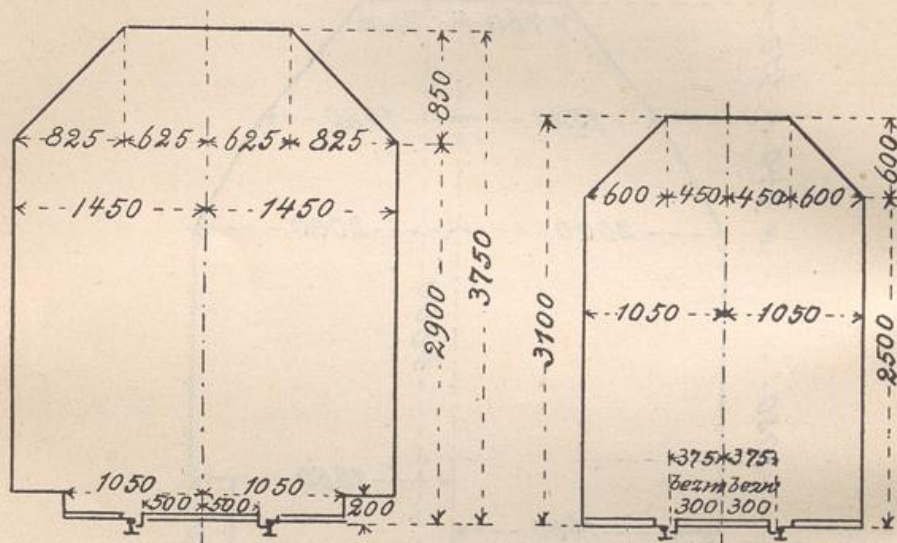
Kleinbahnordnung. Anlage B.

Umgrenzung des lichten Raumes

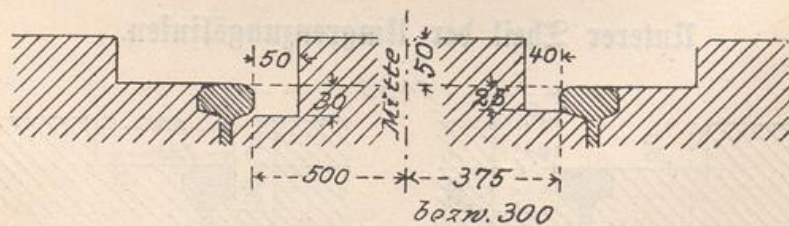
für

Schmalspurbahnen.

(Mindestmaße.)



Unterer Teil der Umgrenzungslinien.



Maße in Millimeter.