

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

47. Stück, 24.03.1875

Gesetzblatt  
für das  
Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 24. März 1875.) 47. Stück.

I n h a l t.

№ 86. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 3. März 1875,  
betreffend die Publication des Bahnpolizei-Reglements für die  
Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875.

№ 86.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Publication des  
Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom  
4. Januar 1875.

Oldenburg, den 3. März 1875.

Nachdem das vom Bundesrathe des Deutschen Reiches  
in Gemäßheit der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung  
an Stelle des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen  
im Norddeutschen Bunde vom 3. Juni 1870 (Bundes-Gesetz-  
blatt pro 1870 Seite 461) und des Nachtrages zu demselben  
vom 29. December 1871 (Reichs-Gesetzblatt pro 1872 Seite  
34) beschlossene Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen  
Deutschlands vom 4. Januar 1875 in № 2 des diesjährigen

Central-Blattes für das Deutsche Reich veröffentlicht worden, wird dasselbe in Nachstehendem für das Oldenburgische Staatsgebiet hierdurch publicirt.

Oldenburg, den 5. März 1875.

**Staatsministerium.**

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttell.

## **Bahnpolizei-Reglement**

für die  
**Eisenbahnen Deutschlands.**

### **I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.**

#### **§ 1.**

Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß dieselbe ohne Gefahr und, mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken, mit der im § 26 festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Strecken, welche nicht mit dieser Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

Die Bahnhöfe sind durch Signale geschlossen zu halten und nur für die Einfahrt der Züge zu öffnen (siehe § 46 Nr. 3).

Strecken, welche wegen Ausführung von Auswechslungen, Reparaturen, geöffneter Drehbrücken u. oder aus sonstigem Grunde unfahrbar sind, müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der ganzen Dauer

der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen werden.

## § 2.

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

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

An Ladegleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benützung 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 Hauptgleisen für durchgehende Züge sind Drehscheiben und Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig.

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 Schutzwegen 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 Barrieren in angemessener Entfernung von der Mitte des nächsten Bahngleises zu versehen.

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

Zugbarrieren sind auf Uebergänge für wenig frequente Straßen zu beschränken und müssen von den bedienenden Wärtern übersehen werden können.

Die Zugbarrieren müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder Uebergang mit Zugbarrieren 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 Barrieren 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.

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

Die Uebergangs-Barrieren sind spätestens 3 Minuten vor Ankunft des Zuges zu schließen. Ausnahmen werden durch die Aufsichtsbehörde unter Zustimmung der Landespolizeibehörde festgestellt.

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

Die Barrieren 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 Barrieren, einschließlich der Zugbarrieren, einen Glockenzug, mittelst dessen das Öffnen von den Passanten verlangt wird.

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

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

Im Dunkeln sollen, so lange die Barrieren geschlossen sind, die Uebergänge von Chaussees, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen erleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämtlichen Zugbarrieren.

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.

#### § 6.

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

An den Wechsellpunkten der Gefälle sind Neigungszeiger aufzustellen, an denen die Neigungen der Bahn und die Längen der betreffenden Strecken deutlich erkennbar anzugeben sind.

Zwischen zusammenlaufenden Schienenstrengen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze angiebt, wie weit in jedem Bahngelise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem andern Geleise zu hindern.

## II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

## § 7.

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

## § 8.

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

In dem Bereiche jeder Haupt-Reparaturwerkstatt ist ein offenes Quecksilber-Manometer so anzubringen, daß der Dampfraum geheizter Lokomotiven durch ein kurzes Ansaßrohr damit in Verbindung gebracht werden kann, um die Richtigkeit der Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer an den Lokomotiven zu prüfen.

## § 9.

Ueber die von den Lokomotiven zurückgelegten Wege sind Register zu führen. Jede Lokomotive ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Die erste Revision hat zu erfolgen, wenn die Lokomotive einen Weg von höchstens 100,000 Kilometer, jede folgende, nachdem sie höchstens weitere 80,000 Kilometer zurückgelegt hat, sowie 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 von 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.

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 Siederöhre zu entfernen sind. Nach spätestens 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 Normalwasserstandes angebracht sein;

3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maas 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 Ziffernblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
5. mit einer Dampfpfeife.

## § 10.

Jede Lokomotive muß mit Bahnräumern, sowie mit einem verschließbaren, an dem Feuerkasten dicht anliegenden Aschkasten und mit einer Vorrichtung versehen sein, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornstein wirksam verhütet wird.

## § 11.

Tender-Lokomotiven und Tender müssen mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen versehen sein.

## § 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 jedes

eiserner Radreifen mindestens 22, diejenige stählerne mindestens 19 Millimeter betragen; bei Wagen können schmiedeeiserne Radreifen bis auf 19 Millimeter, stählerne bis auf 16 Millimeter abgenutzt werden.

Es müssen außer den gewöhnlichen Kuppelungen noch Sicherheits-Ketten oder Kuppelungen auf beiden Enden jedes Wagens angebracht und so befestigt sein, daß sie im Zustande der vollen Belastung desselben beim freien Herabhängen nicht tiefer als 75 Millimeter über Schienenoberkante herabhängen.

## § 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 $\frac{1}{500}$ . . . .	der 8. Theil,	der 12. Theil,
" " $\frac{1}{300}$ . . . .	" 6. "	" 10. "
" " $\frac{1}{200}$ . . . .	" 5. "	" 8. "
" " $\frac{1}{100}$ . . . .	" 4. "	" 7. "
" " $\frac{1}{60}$ . . . .	" 3. "	" 5. "
" " $\frac{1}{40}$ . . . .	" 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 " " " " 1:40 " " 5. " 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 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.

#### § 14.

Die Thüren, welche sich an den Langseiten der Personenwagen befinden, müssen mit mindestens doppelter, nur von der Außenseite zu schließender Verschlussvorrichtung versehen werden, von denen eine aus einem Vorreiber besteht. Sämmtliche Thüren an den Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, daß das Öffnen derselben den im Wagen befindlichen Passagieren möglich ist.

Um das Einklemmen der Finger in die Spalten der Thüren zu verhüten, sind die letzteren mit Schutzvorrichtungen zu versehen.

Das Innere der Personenwagen ist während der Fahrt in der Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als 2 Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

#### § 15.

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

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.

## § 16.

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

## § 17.

Jeder Wagen und jeder Tender ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Die Revision hat jedesmal zu erfolgen, sobald der Wagen 30,000 Kilometer durchlaufen hat, oder falls diese Strecke noch nicht zurückgelegt wäre, sobald zwei Jahre seit der letzten Revision verflossen sind.

## § 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 Revisions-Registern 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 Wagenabtheilung erleichtern.

## § 19.

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

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

## § 20.

Auf jeder Station ist an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr anzubringen, welche nach der mittleren Zeit des Ortes gestellt ist und täglich regulirt werden muß. Auf größeren Bahnhöfen müssen die Zeitangaben sowohl von dem Zugange zu denselben, als von den Zügen bei Tage wie auch im Dunkeln erkennbar sein.

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

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

## § 21.

Auf doppelgleisigen Bahnstrecken sollen die Züge das in ihrer Richtung rechts liegende Geleise befahren.

Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf Weiteres beibehalten werden.

Auch sind Ausnahmen zulässig bei Geleispsperungen nach vorgängiger Verständigung der benachbarten Stationen, sowie bei Doppelstrecken in den Bahnhöfen unter Verantwortlichkeit des Vorstehers der Station und sodann auch bis höchstens zur nächsten Station (Blockstation) für Lokomotiven, welche durch Schieben Hülfe geleistet haben und zurückzubefördern sind (siehe § 22).

## § 22.

Das Schieben der Züge durch Lokomotiven ist, sofern nicht von der Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen bestimmt werden, nur in folgenden Fällen gestattet:

- a) bei langsamen Rückwärtsbewegungen des Zuges auf den Bahnhöfen, oder in Nothfällen;  
 b) bei Arbeitszügen und — unter den von der Aufsichtsbehörde festzustellenden Bedingungen — bei Zügen nach benachbarten Gruben oder sonstigen gewerblichen Etablissements, wenn die Geschwindigkeit 24 Kilometer pro Stunde (400 Meter pro Minute) nicht übersteigt.

Das Nachschieben der Züge mit Lokomotiven an der Spitze ist nur zulässig:

beim Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken, und bei Ingangbringung der Züge in den Stationen.

§ 23.

Mehr als 150 Wagenachsen sollen in keinem Eisenbahnzuge gehen. Solche Züge, in welchen auch Personen befördert werden, sollen nicht über 100 Wagenachsen stark sein. Militärzüge dürfen mit Rücksicht auf ihr geringe Fahrgeschwindigkeit ausnahmsweise bis 120 Wagenachsen stark sein.

§ 24.

Die Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran ist bei fahrplanmäßigen Zügen nur in Ausnahmefällen, bei Arbeitszügen und bei Güterzügen zwischen den Stationen und benachbarten gewerblichen Etablissements, sowie auf Bahnhöfen nur gestattet, wenn die Fahrgeschwindigkeit nicht mehr als 24 Kilometer pro Stunde (400 Meter pro Minute) beträgt.

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

§ 25.

Kein Personenzug darf vor der im Fahrplan angegebenen 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.

An solchen Zügen, welchen andere, nicht fahrplanmäßige nachfolgen, ist dies zu signalisiren (siehe auch § 35 und § 45).

## § 26.

Die größte Fahrgeschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Neigungen von nicht mehr als 1 : 200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Radius:

für Schnellzüge auf 75 Kilometer pro Stunde oder 1250 Meter pro Minute,

für Personenzüge auf 60 Kilometer pro Stunde oder 1000 Meter pro Minute,

für Güterzüge auf 45 Kilometer pro Stunde oder 750 Meter pro Minute

festgesetzt; auf stärker geneigten oder mehr gekrümmten Strecken muß diese Geschwindigkeit angemessen verringert und das Fahrpersonal unter Bezeichnung dieser Strecken mit Instruction versehen werden.

Ausnahmsweise können größere Geschwindigkeiten für Schnellzüge bis 90 Kilometer pro Stunde unter besonders günstigen Verhältnissen zugelassen werden; sie bedürfen aber der ausdrücklichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Leer fahrende Lokomotiven dürfen nur mit einer Geschwindigkeit befördert werden, welche um mindestens 15 Kilometer pro Stunde hinter der regelmäßigen Fahrgeschwindigkeit zurückbleibt, die zur Beförderung der betreffenden Zuggattung vorgeschrieben ist.

Langsamer muß gefahren werden:

- a) wenn Menschen, Thiere oder andere 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 passiert werden, nachdem die letzteren vorher zum Stillstande gebracht sind und von den Aufsichtsbeamten die Erlaubniß zum Passiren ertheilt ist.

## § 28.

Bei denjenigen Schnell- und Personenzügen, bei welchen die im § 26 angegebene höchste Fahrgeschwindigkeit 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 sämtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind;

b) die nach § 13 (siehe auch § 33) erforderlichen Bremsen um eine vermehrt sein.

## § 29.

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

Inwieweit Eilgut mit Schnellzügen befördert werden darf, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

## § 30.

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

a) das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso wie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein, insofern nicht als sicher angenommen werden kann, daß die entstehende Verspätung

durch rascheres Fahren innerhalb der festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze bis zur nächsten Station wieder beseitigt werden wird;

b) die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmäßigen Fahrzeit nicht herbeiführen;

c) die Passagiere der Personenzüge dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden.

### § 31.

Wenn es im Interesse des Lokalverkehrs wünschenswerth erscheint, kann mit den Güterzügen auch Personenbeförderung stattfinden; jedoch darf deshalb keine Beschleunigung der Güterzüge eintreten.

### § 32.

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

### § 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 befinden und daß letztere angemessen vertheilt sind. Bei Neigungen von mehr als 1 : 200 soll der letzte Wagen eine Bremse haben.

Bevor der Zug die Abgangstation verläßt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen fest verkuppelt, die Sicherheitsketten oder Kuppelungen (siehe § 12) eingehangen, die Verbindung zwischen den Schaffnerstößen und der Dampfseife (§ 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 unter-

wegs bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges und so oft der Aufenthalt es gestattet, zu wiederholen.

In den Personenzügen müssen die Zughaken so weit 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.

Bei der den 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.

## § 35.

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

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

## § 36.

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

Die Vorsteher der beiden angrenzenden Stationen müssen von der Bewegung solcher Züge Kenntniß erhalten. Letzteres gilt auch von einzelnen Materialien-Transportwagen und Dräfsinen, welche durch Menschenkräfte bewegt werden. Dieselben müssen von einem verantwortlichen Beamten begleitet sein.

Die von Zügen zu befahrenden Geleise müssen auf der freien Bahnstrecke mindestens  $\frac{1}{4}$  Stunde vor der Ankunft, auf Bahnhöfen vor Ertheilung der Erlaubniß zum Einfahren, von allen Fahrzeugen geräumt sein.

## § 37.

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

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

## § 38.

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

## § 39.

Bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie vor dem Zuge halten oder in Ruhe stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter spezieller Aufsicht stehen.

Die auf den Bahnhöfen stehenden Wagen sind zur Vermeidung unbeabsichtigter Bewegung mittelst Vorlagen, Bremsen oder anderer Vorrichtungen so festzustellen, daß sie nicht in Bewegung gesetzt werden können.

## § 40.

Jeder im Dunkeln sich bewegende Zug, sowie jede einzeln fahrende Lokomotive muß vorn mit zwei in der Richtung der Fahrt weit leuchtenden Laternen und hinten mit mindestens einer nach rückwärts roth leuchtenden Schlußlaterne versehen sein.

Am Schlusse eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges

ist außerdem ein dem Lokomotivführer und dem Zugpersonal sichtbares, nach hinten und nach vorn leuchtendes Laternensignal anzubringen.

Jeder Bewegung der Lokomotiven auf Bahnhöfen muß ein Achtungssignal vorhergehen.

Einzeln fahrende Lokomotiven und Arbeitszüge werden wie andere Züge signalisirt.

Auch Dräsen und Materialien-Transportwagen (§ 36) auf freier Bahn müssen im Dunkeln angemessen beleuchtet sein.

#### § 41.

Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

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

#### § 42.

Die Zugführer, Schaffner und Bremser müssen das Signal zum Halten an den Lokomotivführer geben können.

#### § 43.

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

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

#### § 44.

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

## Die Signale

1. der Zug geht nicht ab,
  2. es soll eine Hilfslokomotive kommen,
- dürfen nicht mittelst optischer, sondern müssen mittelst elektrischer Telegraphen erfolgen.

Zum Herbeirufen von Hilfslokomotiven müssen die Züge mit portativen Apparaten versehen oder an geeigneten Stellen elektrische Apparate aufgestellt sein.

## § 45.

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

Kann eine solche Signalisirung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmäßige Züge oder einzelne Lokomotiven nur abgelassen werden, wenn eine bezügliche Verständigung der beiden betreffenden Stationen stattgefunden hat, und die Wärter vorher von dem Abgang derselben durch den elektromagnetischen Telegraphen zeitig benachrichtigt sind.

Von den vorstehenden Bestimmungen kann — unter persönlicher Verantwortlichkeit des Stations-Vorstehers oder des sonst zuständigen Betriebsbeamten — abgesehen werden bei Hilfszügen, welche aus Anlaß von Eisenbahn-Unfällen, Feuerbrünsten oder sonstigen schweren Kalamitäten plötzlich erforderlich werden. Dieselben dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 24 Kilometer pro Stunde (400 Meter pro Minute) gefahren werden.

## § 46.

Die jedesmalige Stellung der Weichen in den Hauptgleisen der Bahnhöfe muß dem Lokomotivführer auf 150 Meter Entfernung kenntlich sein. Die dazu dienenden Zeichen müssen durch die Bewegung der Weichenzungen gestellt werden.

Auf die württembergischen Bahnen finden diese Bestim-

mungen 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 Bahnhof-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 Hauptgleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben.

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

#### § 47.

Die Stellung der Ausgüßröhren der Wassertrahne soll im Dunkeln kenntlich gemacht sein.

#### § 48.

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur eine in Beamten untergeordnet sein, welcher als vorzugsweise verantwortlich für die Ordnung und Sicherheit des Zuges derart placirt sein muß, daß er den ganzen Zug übersehen, die Bahnsignale erkennen und mit dem Lokomotivführer in Verbindung treten kann. Dasselbe gilt bezüglich der Placirung auch von den Bremsern und Schaffnern, soweit letzteren die Beaufsichtigung des Zuges oder die Bedienung der Bremsen obliegt. Zur Verständigung zwischen Zugpersonal und Loko-

motivführer 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 sämtliche besetzte Personenzüge und bei Güterzügen mindestens bis zum wachhabenden Fahrbeamten geführt sein muß.

## § 49.

Bei Unfällen und wenn sonst aus irgend einer Veranlassung Züge auf der Bahn stehen bleiben oder halten müssen, die fahrplanmäßig ihren Lauf fortzusetzen hätten, müssen in der Richtung aus welcher andere Züge sich möglicherweise nähern könnten, sichere Maßregeln getroffen werden, durch welche solche Züge zeitig genug von dem Orte, wo der Zug anhält, in Kenntniß gesetzt werden.

## § 50.

Für die gemäß §§ 40 bis 49 erforderlichen Signale sind die Vorschriften der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands maßgebend.

Führen mehrere Bahnlinsen neben einander her, so ist den optischen Signalen an denselben eine Stellung zu geben, welche der Lage der Bahnlinsen zu einander entspricht.

## § 51.

Jede Weiche, gegen deren Spitze fahrplanmäßige Züge fahren, muß während des Durchgangs des Zuges entweder verschlossen gehalten werden oder von einem Weichensteller bedient sein.

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

## § 52.

Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Führern übertragen werden, welche wenigstens ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet haben und nach mindestens einjähriger Lehrzeit im Lokomotivdienst durch eine, von dem Maschinenmeister und einem technischen Betriebsbeamten abzuhaltende Prüfung und durch Probefahrten ihre Befähigung nachgewiesen haben.

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

## IV. Bestimmungen für das Publikum.

## § 53.

Die Eisenbahn-Reisenden müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung bezuhs 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 Bahnpolizei-Beamten (§ 66) Folge zu leisten.

## § 54.

Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur der Aufsichtsbehörde und deren Organen, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- beamten, den Beamten der Staatsanwaltschaften und den zur Rekognoszirung dienstlich entsendeten Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt innerhalb der Fahr- und Rangirgeleise zu vermeiden. Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen

bestimmten Stellen überschreiten und zwar nur so lange, als die letzteren nicht durch Barrieren verschlossen sind. Es ist dabei jeder unnöthige Verzug zu vermeiden.

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

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

#### § 55.

Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf Niemand den Bahnhof ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im § 54 gedachten und der Postbeamten.

Den Festungs-Kommandanten, Fortifikations-Offizieren und den durch ihre Uniform als solche kenntlichen Fortifikations-Beamten ist gestattet, auch den Bahnkörper wie die Bahnhöfe innerhalb des Festungsrayons zu betreten.

Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder daher abholen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen auffahren.

Die Ueberwachung der Ordnung auf den für diese Wagen bestimmten Vorplätzen, soweit dies den Verkehr mit Reisenden und deren Gepäck betrifft, steht den Bahnpolizei-Beamten zu, insofern in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

#### § 56.

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

## § 57.

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

Das Treiben von größeren Viehheerden über die Bahnübergänge ist innerhalb zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr gestattet.

## § 58.

Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

## § 59.

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

## § 60.

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

## § 61.

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

## § 62.

Wer den Bestimmungen der §§ 53–61 und den nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 zuwiderhandelt, welche also lauten:

Feuergesährliche 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.

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

## § 63.

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

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

Jeder Festgenommene ist ungefäumt an die nächste Polizeibehörde oder an den Staats- oder Polizeianwalt abzuliefern.

## § 64.

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

## § 65.

Ein Abdruck der §§ 53—65 dieses Reglements und der §§ 13, 14, 22 Al. 2 und 5 und 23 des Betriebs-Reglements ist in jedem Passagierzimmer auszuhängen und ferner auf jedem Bahnhofe ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch im Stationsbureau auszulegen.

## V. Bahnpolizei-Beamte.

## § 66.

Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst verpflichtet folgende Eisenbahnbeamte:

1. Der Betriebsdirektor und der Ober-Ingenieur,
2. der Ober-Betriebs-Inspektor,
3. die Betriebs-Inspektoren, Betriebs-Bauinspektoren, Betriebs-Kontrolöre und Ober-Zugmeister,
4. die Eisenbahn-Baumeister und Abtheilungs-Baumeister und Ingenieure,
5. die Bahnmeister und die Ober-Bahnwärter,
6. die Bahn- und Hülfsbahnwärter,
7. der Bahnkontrolör,
8. die Stationsvorsteher beziehungsweise Bahnhof-Inspektoren und Bahnhof-Berwalter,

9. die Stations-Aufseher und Bahnhof-Aufseher,
10. die Stations-Assistenten und Bahnhof-Inspektions-Assistenten.
11. die Weichensteller, Weichenwärter, Stationswärter und Hilfsweichenwärter,
12. die Zugführer, Packmeister, Schaffner, Zugmeister, Konduktöre und Wagenwärter,
13. die Portiers und Nachtwächter.

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

## § 67.

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

## § 68.

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 Bahnpolizei-Beamten werden von der zuständigen Behörde vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

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

## § 69.

Die Bahnpolizei-Beamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Be-

nehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten.

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

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

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

#### § 70.

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

#### § 71.

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

### VI. Beaufsichtigung.

#### § 72.

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

- a. bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahn-Direktionen,

- b. bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebs-Dirigenten oder den Eisenbahn-Direktionen und  
 c. den Aufsichtsbehörden.

#### VII. Uebergangsbestimmungen.

##### § 73.

Insofern auf einer Bahn einzelne in diesem Reglement vorgeschriebene Einrichtungen noch nicht bestehen, auch ihre Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im § 74 bestimmten Termin nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden. Desfallige Anträge sind bis zum 1. März 1875 einzureichen.

#### VIII. Schlußbestimmung.

##### § 74.

Dieses Reglement tritt mit dem 1. April 1875 in Kraft und findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands. Ausgenommen von demselben sind diejenigen Eisenbahnen, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes eine Abweichung für zulässig erkannt wird.

Dasselbe wird durch das „Central-Blatt für das Deutsche Reich“ und außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

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

Berlin, den 4. Januar 1875.

Der Reichskanzler.

Fürst v. Bismarck.



