

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

Bekanntmachung, betreffend Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

# **Bekanntmachung,**

betreffend

## **Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.**

Auf Grund des Artikel 42 der Reichsverfassung hat  
der Bundesrath nachstehende

### **Normen**

für die

### **Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands**

beschlossen:

#### **I. Konstruktion der Eisenbahnen.**

§. 1.

##### **Bauprojekt.**

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

§. 2.

##### **Bauwerke.**

Die Ausführung hölzerner, zum Tragen von Eisen-  
bahngeleisen bestimmter Brücken ist mit Genehmigung der  
Landesaufsichtsbehörde nur ausnahmsweise gestattet. Bei

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

§. 3.

**Breite des Bahnkörpers.**

Die Breite des Bahnkörpers in der freien Bahnstrecke, in Einschnitten und auf Dämmen, ist so zu bemessen, daß der Schnittpunkt einer durch die Unterkante der Schienen des nächstliegenden Geleises gelegten geraden Linie und der verlängerten Böschungsneigung mindestens 2 m von der Mitte des Geleises entfernt liegt.

§. 4.

**Trockenlegung des Planums.**

Die Bahnkrone in Höhe der Schienenunterkante muß, außer bei eingedeichten Strecken, mindestens 0,600 m über dem höchsten Wasserstande liegen.

Die Bettung soll unter den Schienenunterlagen mindestens 0,200 m stark und gehörig entwässert sein.

§. 5.

**Spurweite.**

Die normale Spurweite der Eisenbahnen soll im Lichten (zwischen den Köpfen der Schienen gemessen) 1,435 m betragen. In stärker als nach 1000 m Halbmesser gekrümmten Bahngeleisen soll diese Spurweite im Verhältniß zur Abnahme der Länge der Halbmesser angemessen vergrößert werden. Diese Vergrößerung darf jedoch das Maß von 0,030 m nicht übersteigen.

§. 6.

**Geleislage und Krümmungen.**

Die Schienen eines Geleises sind in sicherer Lage zu einander festzulegen.

Die winkelrecht gegenüberliegenden Oberflächen der beiden Schienen eines Geleises sollen in gerader Strecke genau in gleicher Höhe liegen.

In Krümmungen, mit Ausnahme der Weichenkrümmungen, soll die äußere Schiene um so viel höher liegen als die innere, daß die mit der größten Geschwindigkeit die Bahn passirenden Züge die Krümmungen mit Sicherheit durchfahren können.

Verschiedene Krümmungen und Querneigungen der Geleise sind stetig in einander überzuführen.

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

Der kleinste Halbmesser der gekrümmten Geleise auf freier Bahn darf nicht unter 180 m lang sein.

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

#### §. 7.

##### Gefälle.

Das Längengefälle einer Bahnlinie soll nicht stärker sein als 1 : 40.

Zur Anwendung einer stärkeren Neigung als 1 : 80 ist die Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amtes erforderlich.

#### §. 8.

##### Gefällwechsel.

Die Gefällwechsel auf der freien Bahnstrecke sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5000 m Halbmesser abzurunden; für Strecken unmittelbar vor Bahnhöfen kann dieses Maß auf 2000 m herabgesetzt werden.

Zwischen Gegenneigungen von mehr als 1:200, sofern die Länge einer derselben 1000 m übersteigt, ist eine weniger als 1:200 geneigte Strecke von 480 m Länge einzulegen, welche zur Ausrundung benutzt werden kann.

### §. 9.

#### Entfernung der Geleise.

Die Doppelgeleise auf der freien Bahnstrecke sollen von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,500 m von einander entfernt sein. Tritt zu einem Geleispaare noch ein Geleise hinzu, so ist dessen Entfernung von dem zunächst liegenden Geleise von Mitte zu Mitte zu mindestens 4 m anzunehmen.

Werden mehrere Geleispaare neben einander gelegt, so muß die Entfernung von Mitte zu Mitte der benachbarten Geleise je zweier Geleispaare ebenfalls mindestens 4 m betragen.

Die Geleise auf Bahnhöfen sollen nicht weniger als 4,500 m von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen, und diejenigen, zwischen denen Perrons anzulegen sind, eine Entfernung von mindestens 6 m von Mitte zu Mitte haben.

Bei Haltestellen, d. h. Stationen mit beschränktem Betriebsdienst, kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von diesen Bestimmungen abgewichen werden.

### §. 10.

#### Form, Beschaffenheit und Befestigung der Schienen.

Die Schienen haben aus gewalztem Eisen oder Stahl zu bestehen.

Die seitliche Abrundung des Schienenkopfes muß mit einem Halbmesser von 0,014 m beschrieben sein.

Die Neigung der Schienen nach innen muß mindestens  $\frac{1}{20}$  der Schienenhöhe betragen.

Die Befestigungsmittel, als: Stühle, Schrauben, Nägel u. s. w. sollen an der Innenseite der Schienen eines Geleises in der Breite der Spurrinne mindestens 0,038 m unter Schienenoberkante liegen.

Bei Befestigung der Stoßverbindungen eines Geleises ist auf die durch die Temperatur entstehenden Veränderungen der Schienen Rücksicht zu nehmen.

#### §. 11.

##### Tragfähigkeit der Schienen.

Die Schienen, welche von Locomotiven befahren werden, müssen so stark konstruirt und unterlagert sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene mindestens 7000 kg (140 Zollcentner) ruhende oder bewegte Last mit Sicherheit tragen kann.

#### §. 12.

##### Entfernung der Bahnhöfe von einander und Länge derselben.

Die Bahnhöfe sollen, abgesehen von Rangirköpfen und Abzweiggeleisen, in keiner stärkeren Neigung als 1:400 liegen und mit Ausweichegeleisen für das Kreuzen und Ueberholen der die anschließenden Strecken befahrenden Güterzüge versehen sein.

Die Ausweichegeleise dürfen in die stärkere Neigung der Bahn eingreifen.

Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amtes sind telegraphische Meldestationen und an eingleisigen Bahnen zugleich Ausweichstellen anzulegen, welche letztere die größten auf der Anschlußstrecke zulässigen Züge, bis zu 120 Achsen, aufnehmen können. In geringerer Entfernung als 8 km kann die Einrichtung der Meldestationen und Ausweichstellen nicht gefordert werden. Soweit ausnahmsweise diese Ausweichegeleise nicht mit den Bahnstationen zusammentreffen,

ist mindestens ihre jederzeitige schnelle Herstellung durch Doppelgeleisigkeit des Planums und Kies- resp. Steinbettes an den betreffenden Stellen, sowie durch ausreichende zur Hand befindliche Vorräthe an Oberbaumaterialien und Telegraphenapparaten sicher zu stellen.

## §. 13.

**Gemeinschaftliche Bahnhofsanlage.**

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

## §. 14.

**Konstruktion der Weichen.**

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

Die Spitzen der Weichenzungen müssen mindestens 0,100 m weit aufschlagen.

## §. 15.

**Drehscheiben.**

Auf allen Lokomotiv-Wechsel- und Reservestationen muß, sofern nicht ausschließlich Tendermaschinen zur Verwendung kommen, mindestens eine Drehscheibe, deren Durchmesser nicht unter 12 m betragen darf, vorhanden sein.

Die Hauptträger derselben sollen aus Schmiedeeisen oder Stahl hergestellt sein.

## §. 16.

**Perrons.**

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

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

## §. 17.

**Abtritte und Pissoirs.**

Auf den Bahnhöfen in der Nähe der Perrons sind weithin sichtbare Abtritte und Pissoirs anzuordnen.

## §. 18.

**Rampen.**

Auf Bahnhöfen, wo die Ver- oder Entladung von Fahrzeugen oder Vieh in größerer Zahl zu erwarten steht, sind feste oder transportable Rampen, deren Höhe über Schienenoberkante nicht über 1,120 m beträgt, herzustellen oder zur schleunigen Benutzung bereit zu halten.

Die Rampen sollen zur Entladung oder Beladung vor Kopf und nach der Seite benutzbar sein.

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

Ist auf den gedachten Bahnhöfen die Anlage eines durchlaufenden Rampengeleises oder eines solchen für 20 Wagen nicht schon durch den gewöhnlichen Verkehr geboten, so genügt es, wenn die Situierung der Laderampe



in der Art erfolgt, daß das Rampengeleise für die Vorführung von mindestens 20 Wagen anstandslos verlängert werden kann.

#### §. 19.

##### Güterschuppen.

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

#### §. 20.

##### Lademaß.

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

#### §. 21.

##### Wasserstationen.

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

Jeder Wasserkrahn muß in der Minute mindestens einen Kubikmeter Wasser liefern können.

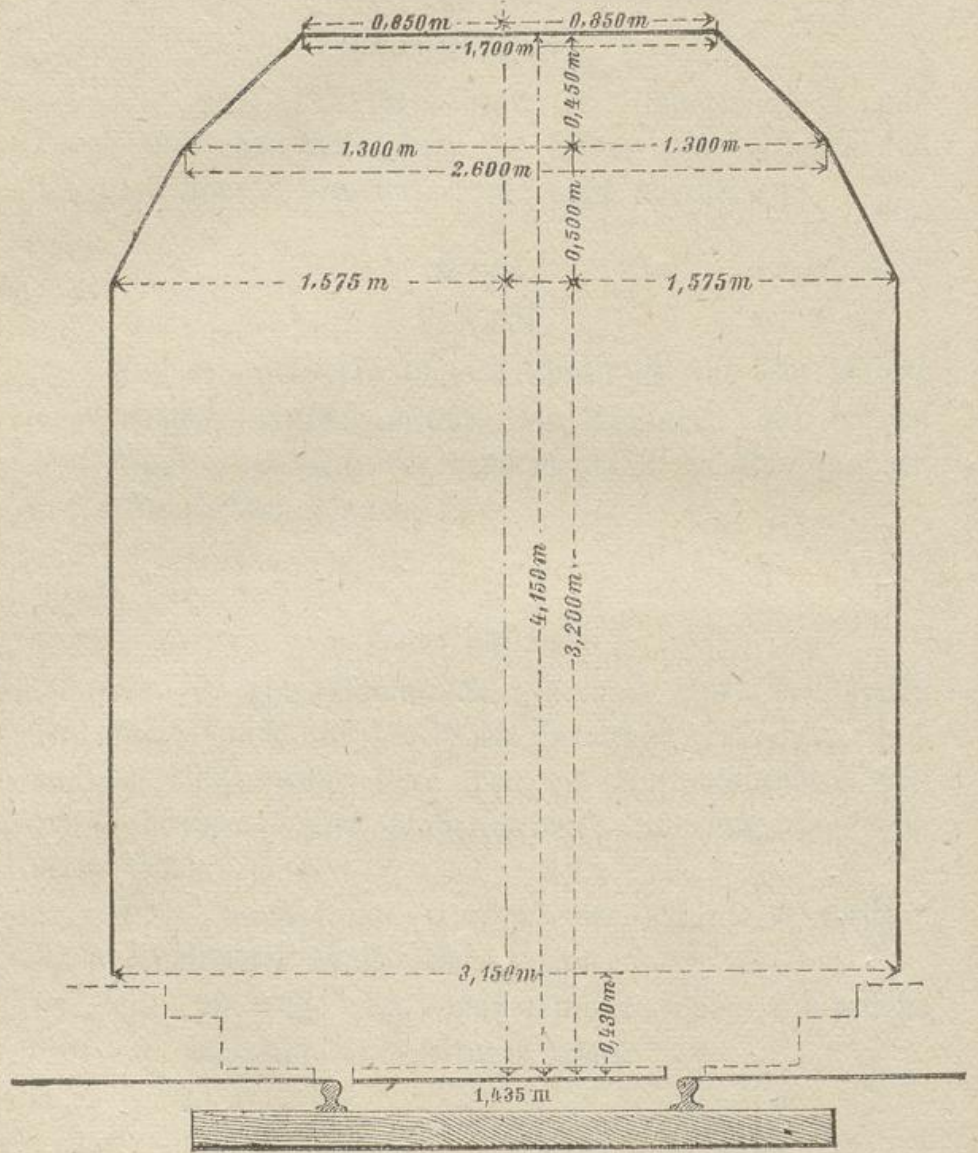
Die Ausgüsse der Wasserkrähne sollen mindestens 2,850 m über Schienenoberkante liegen.

#### §. 22.

##### Werkstätten.

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





Pieg

## II. Ausrüstung der Eisenbahnen.

### §. 23.

#### Höhen- und Breitenmaße der Lokomotiven und Wagen.

liegt an.

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

Ueber die Höhe von 4,150 m über Schienenoberkante dürfen nur die Lokomotivschornsteine und überbauten Schaffnersitze hinausragen und zwar höchstens bis 4,570 m über Schienenoberkante. Dieselben müssen dann jedoch so konstruirt sein, daß diese Höhe mindestens auf das Maß von 4,150 m eingeschränkt werden kann.

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

Unter 0,130 m über Schienenoberkante dürfen, abgesehen von den Rädern der Eisenbahn-Fahrzeuge, nur die Bahnräumer, Sandstreuer, Sicherheitsketten und Kuppelungen herabreichen, und zwar die Bahnräumer und Sandstreuer nur in der Breite des Schienenkopfes bis auf 0,050 m Entfernung von letzterem, die Sicherheitsketten und Kuppelungen bis auf 0,075 m über Schienenoberkante.

## §. 24.

**Lokomotiven- und Tender-Radstand.**

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

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

## §. 25.

**Tender.**

Die Höhe des Wasserbehälters der Tender über den Schienen darf bis zu 2,750 m betragen.

## §. 26.

**Wagen-Radstand.**

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

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

## §. 27.

**Wagengestelle.**

Die mittlere Höhe des Fußbodens der Güterwagen soll über Schienenoberkante 1,220 m betragen.

## §. 28.

**Bremsen.**

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

Bei Anwendung von Bremskurbeln müssen dieselben beim Festbremsen stets nach rechts gedreht werden.

## §. 29.

**Gewichtsdruck.**

Bei sämtlichen Betriebsmitteln soll das Gewicht, welches die Achse eines Fahrzeuges einschließlich des Gewichts der Achsen und Räder aufnehmen darf, 14 000 Kilogramm (280 Zollzentner) nicht übersteigen.

## §. 30.

**Zug- und Stoß-Apparate.**

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

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

## §. 31.

**Zugvorrichtung.**

Die Zugvorrichtung der Fahrzeuge muß so konstruiert sein, daß die Länge, um welche sie gegen die Kopfschwelle hervorgezogen werden kann, mindestens 0,050 m. und nicht mehr als 0,150 m beträgt.

Die Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens soll von den äußersten Stoßflächen der Buffer nicht weniger als 0,345 m und nicht mehr als 0,395 m entfernt sein.

## §. 32.

**Buffer.**

Die horizontale Entfernung der Buffer an den Kopfseiten der Wagen soll von Mitte zu Mitte 1,750 m betragen. Der Abstand der vorderen Bufferfläche von der Kopfschwelle des Wagens ist bei völlig zusammengedrängten Buffern mindestens zu 0,370 m anzunehmen.

An jeder Kopfseite des Wagens muß die Stoßfläche des einen Buffers eben, die des anderen abgerundet sein und zwar so, daß vom Wagen aus gesehen, die Scheibe des linken Buffers eben, die des rechten rund erhöht ist. Der Durchmesser der Bufferscheiben soll mindestens 0,340 m und die Höhe der Wölbung der abgerundeten Scheiben in der Mitte 0,025 m betragen.

## §. 33.

**Kuppelung.**

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

## §. 34.

## Radreifen.

Die normalen Laufflächen der Radreifen sämtlicher Fahrzeuge müssen eine konische Form von mindestens  $\frac{1}{20}$  Neigung haben.

Die Breite der Radreifen soll bei Lokomotiven und Tendern nicht weniger als 0,130 m und nicht über 0,150 m und bei Wagen nicht weniger als 0,130 m und nicht über 0,145 m betragen.

## §. 35.

## Stellung der Räder.

Die Räder jeder Achse der Fahrzeuge müssen in unverrückbarer Lage gegen einander festgestellt, auch mit Spurkränzen versehen sein, deren Höhe von der Oberkante der Schienen gemessen bei mittlerer Stellung des Rades nicht weniger als 0,025 m und im Zustande der größten Abnutzung nicht mehr als 0,035 m betragen darf.

Der lichte Abstand zwischen den Radreifen soll mindestens 1,357 m und höchstens 1,363 m betragen. Bis zur Höhe von 0,100 m über Schienenoberkante darf kein Theil über die innere Seitenfläche des Radreifens hervorragen.

## §. 36.

## Spielraum für die Spurkränze.

Der Spielraum für die Spurkränze (nach der Gesamtverschiebung der Achse an dieser gemessen) darf bei normaler Spurweite nicht unter 0,010 m und auch bei der größten zulässigen Abnutzung nicht über 0,025 m betragen; bei den Mittelrädern sechsrädriger Lokomotiven ist jedoch ein Gesamtspielraum (bei übrigens gleichem lichten Abstände zwischen den Rädern) bis 0,040 m zulässig.



## §. 37.

## Naddurchmesser.

Der Naddurchmesser der Tender und Wagen mit Ausschluß der Nadreifenstärke soll mindestens 0,850 m betragen.

Der Durchmesser der Triebräder der Lokomotiven ist anzunehmen:

für Züge, welche bis zu 25 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren, mindestens zu	0,900 m
desgl. bis zu 30 km . . . . .	1,100 m
"    "    "    45 km . . . . .	1,200 m
und bei mehr als 45 km . . . . .	1,500 m

## §. 38.

## Achsstärke.

Die Stärke der Achsen der Personenzüge soll nicht unter 0,115 m betragen. Im übrigen ist die Stärke der Wagenachsen und Achsschenkel für die Bruttobelastung festzusetzen.

Achsen vom besten Eisen müssen bei einer Belastung von 3 800 k mindestens eine Stärke von 0,100 m in der Nabe und 0,065 m im Schenkel,  
 von 5 500 k mindestens eine Stärke von 0,115 m in der Nabe und 0,075 m im Schenkel,  
 von 8 000 k mindestens eine Stärke von 0,130 m in der Nabe und 0,085 m im Schenkel,  
 von 10 000 k mindestens eine Stärke von 0,140 m in der Nabe und 0,095 m im Schenkel haben.

Die Schenkellängen sind hierbei zum  $1\frac{3}{4}$  bis  $2\frac{1}{4}$  fachen des Durchmessers angenommen.

Bei Anwendung von Gußstahl können diese Belastungen um 20 Prozent erhöht werden.

Bei Lendern und Wagen sollen die Achsen keine scharfen Ansätze zwischen den Naben erhalten.

### III. Schlußbestimmungen.

#### §. 39.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Oktober 1878 in Kraft.

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

1. in ihrem Abschnitt I.

- a) auf alle Bahnen, welche nach diesem Zeitpunkte in Angriff genommen werden,
- b) auch auf die derzeit bereits im Bau oder Betriebe befindlichen Bahnen, insofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. Oktober 1878 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden;

2. in ihrem Abschnitt II.

- a) auf diejenigen Betriebsmittel, welche nach diesem Zeitpunkte neu beschafft werden,
- b) sowie auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel, welche nach dem 1. Oktober 1878 eine vollständige Umänderung erleiden.

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

#### §. 40.

Für Bahnen, welche nach der übereinstimmenden Erklärung der Landesregierung und des Reichs-Eisenbahn-

Amts zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören,  
bleibt die Anwendung der §§. 1 bis 38 einschließlich all-  
gemein ausgeschlossen.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.

---

## Bekanntmachung,

betreffend

### die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath im Anschluß an §. 74 des Bahnpolizeireglements vom 4. Januar 1875 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 57) und an die Signalordnung von demselben Tage No. 2 der Allgemeinen Bestimmungen (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 73) nachfolgende

## Bahnordnung

für

deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung

beschlossen:

### I. Zustand der Bahnen.

§. 1.

#### Spurweite.

Die normale Spurweite beträgt 1,435 m.

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

## §. 2.

## Längengefälle.

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

## §. 3.

## Krümmungen.

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

## §. 4.

## Spurerweiterungen.

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

## §. 5.

## Fahrbarkeit.

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

## §. 6.

## Normalprofil des lichten Raumes.

Sämtliche Geleise mit normaler Spurweite, auf denen Züge bewegt werden, sind in solcher Breite frei zu halten,

# Normalprofil

des lichten Raumes

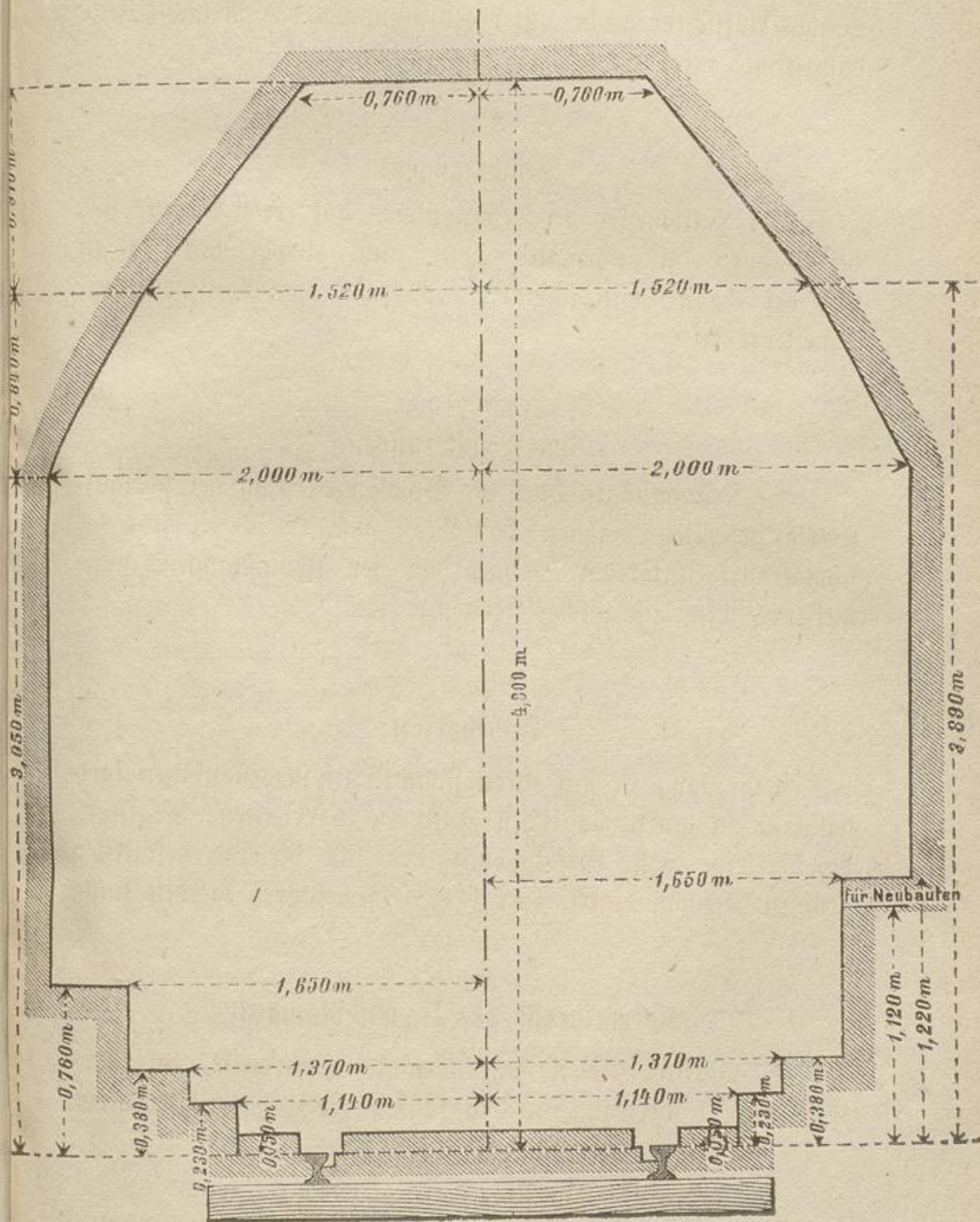
für

deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite

die freie Bahn

für

die Bahnhöfe



1771

1771

1771

1771

1771



daß für dieselben mindestens das in der Anlage dargestellte Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

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

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

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

### §. 7.

#### Einfriedigungen und Barrieren.

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

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

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

### §. 8.

#### Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

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



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

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

## II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

### §. 9.

#### Zustand der Betriebsmittel im Allgemeinen.

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

### §. 10.

#### Prüfung der Lokomotiven vor Inbetriebnahme derselben.

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

### §. 11.

#### Periodische Lokomotiv-Revisionen.

Jede Lokomotive ist nach jeder größeren Kesselreparatur, mindestens alle drei Jahre, einer gründlichen Revision zu

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

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

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

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

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

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

Jede Lokomotive muß versehen sein:

1. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zu-

zuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem auch geeignet sein, beim Stillstand der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;

2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers, ohne besondere Proben, fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;
3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von denen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß eine vertikale Bewegung derselben von 3 mm eintreten kann;
4. mit einer Vorrichtung (Manometer) welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
5. mit einer vom Stande des Führers aus zu handhabenden Dampfpfeife.

#### §. 12.

#### Läutewerke der Lokomotiven.

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

## §. 13.

**Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.**

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

## §. 14.

**Tenderbremsen.**

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

## §. 15.

**Federn, Zugapparate, Buffer.**

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

## §. 16.

**Spurkränze.**

Sämmtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

## §. 17.

**Stärke der Radreifen.**

Auf Bahnen mit normaler Spurweite muß bei Lokomotiven und Tendern die Stärke schmiedeeisener Radreifen mindestens 19, diejenige stählerner mindestens 15 mm betragen; bei Wagen dagegen können schmiedeeiserne und

stählerne Radreifen bis auf 16 bzw. 12 mm abgenutzt werden.

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

#### §. 18.

##### Revision der Wagen.

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

#### §. 19.

##### Bezeichnungen an den Wagen.

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

- a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
- b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten- und Revisionsregistern geführt wird;
- c) das eigene Gewicht, einschließlich der Achsen und Räder;
- d) das größte zulässige Ladegewicht;
- e) das Datum der letzten Revision.

#### §. 20.

##### Uebergang der Betriebsmittel auf Hauptbahnen.

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

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

#### §. 21.

##### Bahnbewachung.

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

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

Der Barrièrendienst kann auch weiblichen Personen anvertraut werden.

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

#### §. 22.

##### Rechtsfahren.

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

#### §. 23.

##### Stärke der Züge.

Mehr als 120 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden.

## §. 24.

## Vertheilung der Bremsen.

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

bis einschließlich  $\frac{1}{500}$  der 12. Theil,

" "  $\frac{1}{300}$  " 10. "

" "  $\frac{1}{200}$  " 8. "

" "  $\frac{1}{100}$  " 7. "

" "  $\frac{1}{60}$  " 5. "

" "  $\frac{1}{40}$  " 4. "

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

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

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

## §. 25.

## Revision der Züge vor der Abfahrt.

Kein Zug darf die Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem zuständigen Beamten gestattet worden ist. Bei der insbesondere auf der Ausgangsstation vorzunehmenden Revision der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen fest zusammengekuppelt und die Belastung in den

einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt wird, die nöthigen Signalvorrichtungen angebracht und die erforderlichen Bremsen angemessen vertheilt und besetzt sind (§. 24).

## §. 26.

**Beleuchtung der Personenwagen.**

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

## §. 27.

**Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.**

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

## §. 28.

**Langsamfahren.**

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

- a) wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,
- b) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird,
- c) bei der Fahrt über Drehbrücken.

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



## §. 29.

**Abfahrt der Züge.**

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

## §. 30.

**Extrazüge.**

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

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

## §. 31.

**Schieben der Züge.**

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

## §. 32.

**Begleitpersonal.**

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Beamten untergeordnet sein. Derselbe hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und

Ankunftszeiten auf den einzelnen Haltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§. 33.

**Behandlung stillstehender Lokomotiven und Wagen.**

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

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

§. 34.

**Mitfahren auf der Lokomotive.**

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

§. 35.

**Gebrauch der Dampfpfeife.**

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

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

§. 36.

**Führung der Lokomotive.**

Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet und nach minde-

stens einjähriger Lehrzeit im Lokomotivdienst ihre Befähigung durch ein von einer deutschen Eisenbahnverwaltung ausgestelltes Attest nachgewiesen haben.

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

#### IV. Signalwesen.

##### §. 37.

##### Streckensignale.

Auf der Bahn müssen die optischen Signale:

der Zug soll langsam fahren

und

der Zug soll halten

gegeben werden können.

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

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

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

##### §. 38.

##### Weichensignale.

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

## §. 39.

**Zugsignale.**

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

## §. 40.

**Signale des Lokomotivpersonals.**

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

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

## §. 41.

**Elektrische Verbindung der Stationen.**

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

## §. 42.

**Signalordnung.**

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

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

## V. Bestimmungen für das Publikum.

### §. 43.

#### Aufrethaltung der Ordnung.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrethaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

### §. 44.

#### Halten vor den Niveauübergängen.

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

### §. 45.

#### Mitführen gemeinschädlicher Gegenstände und Geldstrafen für Bahnpolizei-Kontraventionen.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften in den §§. 43 und 44 und gegen die sonstigen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Sicherheit des Betriebes von den Verwaltungen getroffenen Anordnungen, sowie gegen die nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, welche also lauten:

„Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver,

leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden.

Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

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

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden“,  
werden mit einer Geldstrafe bis zu dreißig Mark geahndet, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

#### §. 46.

#### Beschwerdebuch.

Auf jeder Station ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch auszulegen.

### VI. Bahnpolizeibeamte und Beaufsichtigung.

#### §. 47.

#### Bezeichnung der Bahnpolizeibeamten.

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

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

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

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

#### §. 48.

##### Instruktion der Bahnpolizeibeamten.

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

#### §. 49.

##### Qualifikation zum Bahnpolizeibeamten.

Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen

Kufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

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

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

#### §. 50.

##### Verhalten der Bahnpolizeibeamten.

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

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

#### §. 51.

##### Unterschiedlichkeit der Bahnpolizeibeamten.

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

#### §. 52.

##### Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

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



die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

## §. 53.

**Aufsichtsbehörde.**

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

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

**VII. Uebergangsbestimmungen.**

## §. 54.

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

**VIII. Schlußbestimmungen.**

## §. 55.

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

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

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

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

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.

# Bekanntmachung,

betreffend

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

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

### I.

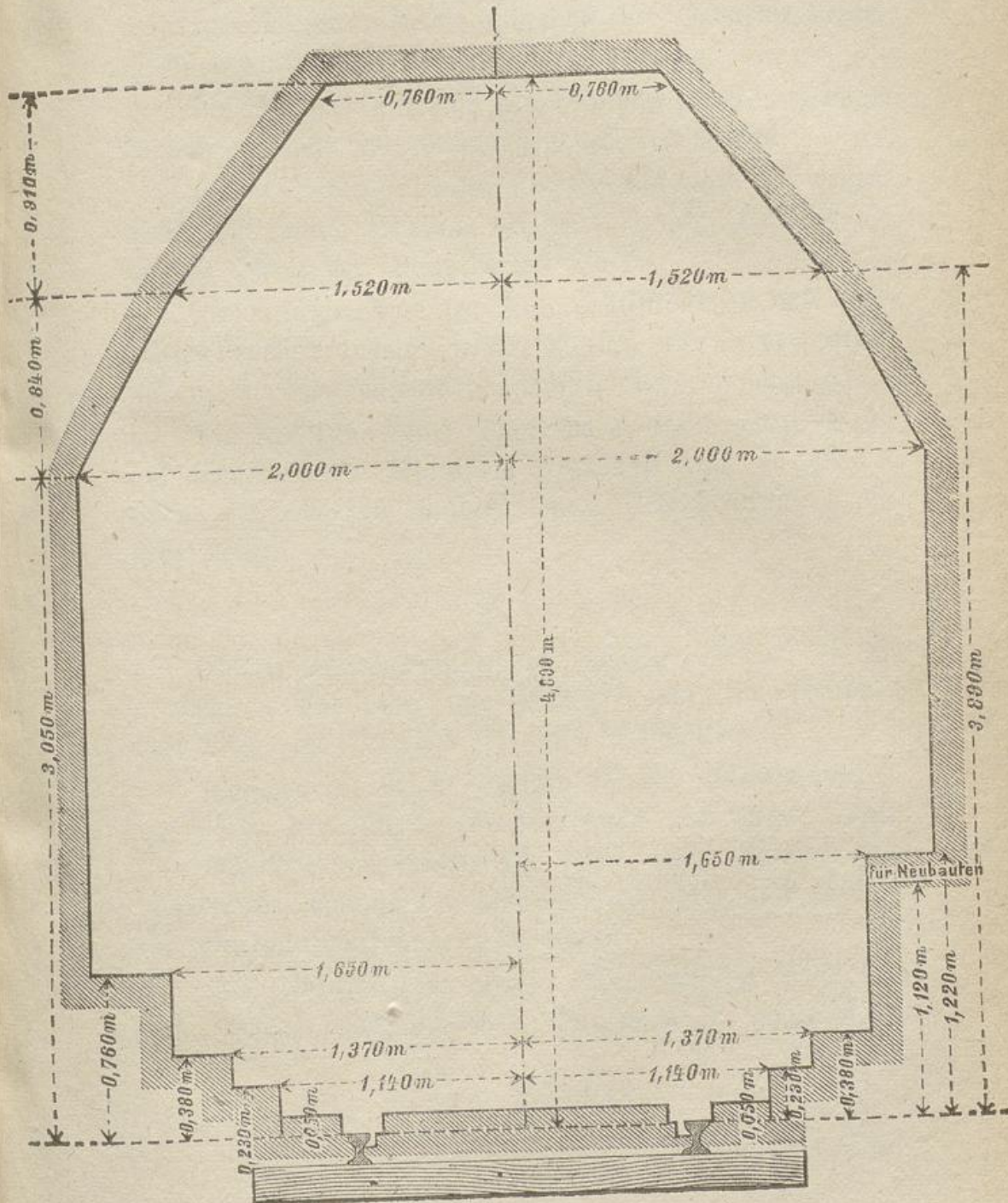
Die Paragraphen 2 bis 5, 9, 12, 13, 15, 17, 18, 21, 23 bis 29, 33, 34, 42, 46, 48, 52, 53, 66 und 68 werden durch nachstehende, den bisherigen Zifferzahlen entsprechende Paragraphen ersetzt:

### §. 2.

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

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

**Normalprofil**  
 des lichten Raumes  
 für  
**die Eisenbahnen Deutschlands**  
 für  
 die freie Bahn      die Bahnhöfe



1774

11

STADT-UND  
UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK

DES SAARLÄNDISCHEN  
KÖNIGREICHES

AN DER UNIVERSITÄT  
ZU SÄNDERSHAUSEN

IN  
SÄNDERSHAUSEN

AN DER UNIVERSITÄT  
ZU SÄNDERSHAUSEN



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

### §. 3.

Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß die Stellung derjenigen Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe liegen, in einer Entfernung von 300 m 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 sind Schiebebühnen mit versenkten Gleisen unzulässig, Drehscheiben nur in besonderen Fällen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

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

### §. 4.

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

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

Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrièren in angemessener

Entfernung von der Mitte des nächsten Bahngleises zu versehen.

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

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

Die Zugbarriären müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder Uebergang mit Zugbarriären 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 Viehherden anhalten müssen, wenn die Barriären geschlossen sind.

#### §. 5.

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

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

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

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

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

Die Barriären der Niveau-Übergänge 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 Barriären, einschließlich der Zugbarriären, einen Glockenzug, mittelst dessen das Öffnen von den Passanten verlangt wird.

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

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

Im Dunkeln sollen, so lange die Barriären geschlossen sind, die Übergänge von Chaussees, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen erleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämtlichen Zugbarriären, soweit sie nicht mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden.

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

#### §. 9.

Ueber die von den Lokomotiven und den Tendern zurückgelegten Wege sind Register zu führen. Jede Lokomotive und jeder Tender ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Diese Revision hat jedesmal zu erfolgen, wenn dieselben einen Weg von höchstens 100 000 km zurückgelegt haben, sowie auch bei den Lokomotiven nach jeder größeren Kesselreparatur, niemals jedoch später als nach 3 Jahren. Bei Gelegenheit dieser Revision,



welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu probiren.

Hinsichtlich der bei diesen Proben anzuwendenden Größe des Druckes wird bestimmt, daß die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf Atmosphären mit einem Drucke, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt, stattfinden soll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits vorhanden sind, verbleibt es bei dem Maximaldruck, welcher bei der ersten Prüfung (S. 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 Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

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

Jede Lokomotive muß versehen sein:

1. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem geeignet

- sein, beim Stillstand der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;
2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers, ohne besondere Proben, fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;
  3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß denselben eine vertikale Bewegung von 3 mm möglich ist.
  4. mit einer Vorrichtung (Manometer) welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
  5. mit einer Dampfpfeife.

## §. 12.

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

Sämmtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

Bei Lokomotiven und Tendern muß die Stärke schmiedeeiserner Radreifen mindestens 22, diejenige stählerner mindestens 19 mm betragen; bei Wagen können schmiedeeiserne

Radreifen bis auf 19 mm, stählerne bis auf 16 mm abgenutzt werden.

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

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

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

### §. 13.

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

	bei Personenzügen,	bei Güterzügen,
bis einschließlich $\frac{1}{500}$	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 m, so ist für die

Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung dieser Strecke maßgebend.

Bei Güterzügen kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen

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

auf Neigungen bis einschließlich 1 : 40 auf den 5. Theil

der Räderpaare herabgesetzt werden, wenn

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

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

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

#### §. 15.

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

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

Die Laternenstützen müssen einen quadratisch konischen

Querschnitt im Lichten von 0,046 m oberer und 0,035 m unterer Länge und Breite bei 0,076 m 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 m Breite und 0,280 m Höhe betragen, und derjenige des Laternenauflages (Schornstein) nur 0,140 m Breite und 0,120 m Höhe haben.

## §. 17.

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

## §. 18.

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

- a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
- b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten- und Revisionsregistern geführt wird;
- c) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder;
- d) das größte Ladegewicht, mit welchem er belastet werden darf;
- e) das Datum der letzten Revision.

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

Außerdeutschen Bahnen zugehörige Wagen können von der Verwaltung der anschließenden deutschen Bahnen, sofern dieselben von der übernehmenden Verwaltung für betriebs-

sicher erachtet, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der §§. 17 und 18 in den Betrieb genommen und auf andere deutsche Bahnen übergeführt werden. Durch Staatsverträge in dieser Beziehung getroffene Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

#### §. 21.

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

Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf weiteres beibehalten werden.

Auch sind Ausnahmen zulässig bei Geleisperrungen und für Arbeitszüge nach vorgängiger Verständigung der benachbarten Stationen, sowie unter Verantwortlichkeit des dienstthuenden Stationsbeamten bei Doppelstrecken in den Bahnhöfen, für Hilfslokomotiven und für Lokomotiven, welche zum Nachschieben eines Zuges gedient haben (siehe §. 22).

#### §. 23.

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

#### §. 24.

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

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

## §. 25.

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

Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle auf den Langseiten der Wagen befindlichen Wagenthüren geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

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

## §. 26.

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

für Personenzüge auf 75 km in der Stunde oder 1250 m in der Minute;

für Güterzüge auf 45 km in der Stunde oder 750 m in der Minute;

für Arbeitszüge:

a) im allgemeinen auf 30 km in der Stunde oder 500 m in der Minute;

b) wenn die sämtlichen in demselben laufenden Wagen den Bestimmungen im §. 12 entsprechen, auf 45 km in der Stunde oder 750 m in der Minute

festgesetzt.

Unter besonders günstigen Verhältnissen kann für Personenzüge mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine größere Geschwindigkeit bis zu 90 km in der Stunde oder 1500 m in der Minute zugelassen werden.

Auf Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1 : 200 und Krümmungen von weniger als 1000 m Halbmesser haben, müssen die Geschwindigkeiten angemessen verringert werden. Dem Fahrpersonal sind diese Strecken unter Angabe der zulässigen Geschwindigkeiten zu bezeichnen.

Personenzüge, welche durch Lokomotiven befördert werden, deren sämtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen, dürfen im allgemeinen nicht schneller als 45 km in der Stunde oder 750 m in der Minute fahren, jedoch sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde größere Geschwindigkeiten zulässig.

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

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

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

Langsamer muß gefahren werden:

- a) wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;
- b) durch Weichen gegen die Spitzen derselben und über Drehbrücken;
- c) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird.

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

#### §. 27.

Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt bei dem Uebergange aus einem Geleise in das andere muß so langsam gefahren werden, daß



der Zug auf einer Länge von 200 m zum Stillstand gebracht werden kann.

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

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

#### §. 28.

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

- a) die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so festgekuppelt sein, daß sämtliche Zug- und Bufferfedern etwas gespannt sind;
- b) die nach §. 13 (siehe auch §. 33) erforderlichen gebremsten Räderpaare um eines vermehrt sein.

#### §. 29.

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

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

## §. 33.

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

Bevor der Zug die Abgangstation verläßt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen in doppelter Weise gehörig verkuppelt (siehe §. 12), die Verbindung zwischen den 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 unterwegs bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges und so oft der Aufenthalt es gestattet, zu wiederholen.

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

## §. 34.

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

Bei der dem Postwagen zu gebenden Stellung ist, soweit der Bahnbetrieb dies gestattet, auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, ebenmäßig ist die Ver-

wendung des Postwagens als Schutzwagen thunlichst zu vermeiden.

§. 42.

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

§. 46.

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

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

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

Auf denjenigen Stationen, auf welchen eine Verbindung des Wärterpostens am Bahnhofs-Abschlußtelegraphen mit der Station durch elektrische Blockapparate oder Sprechapparate oder auf irgend einem anderen mechanischen oder elektrischen Wege nicht besteht, sind von dem dienstthuenden Stationsbeamten für die Einfahrt der Züge optische Signale am Telegraphenmast zu geben.

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

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

§. 48.

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem, für die Ordnung und Sicherheit des Zuges vorzugsweise verantwortlichen Beamten untergeordnet und muß so vertheilt sein, daß dadurch die Uebersicht über den ganzen Zug mit Erkennung der Signale und die Verständigung des Begleitpersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird. Zur Verständigung zwischen Zugpersonal und Lokomotivführer soll bei allen Zügen eine mit der Dampfpfeife der Lokomotive oder mit einem Becker an der Lokomotive verbundene Zugsleine 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.

§. 52.

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

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

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

## §. 53.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten (§. 66) Folge zu leisten.

## §. 66.

Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst folgende Eisenbahnbeamte berufen:

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebsinspektoren,
3. Betriebsinspektoren und Betriebs-Bauinspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
4. Eisenbahnbaumeister, Abtheilungsbaumeister und Ingenieure,
5. Bahnkontroleure und Betriebskontroleure,  
ferner:
6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofsinspektoren, Bahnhofsverwalter),
7. Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten),
8. Bahnmeister und Hilfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hilfsweichenwärter),
10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hilfsbahnwärter (Beiwärter),

11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner),
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugböler),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

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

#### §. 68.

Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 66 Nr. 6—17 aufgeführten Bahnpolizeibeamten den vom Bundesrath darüber erlassenen Bestimmungen entsprechen.

Die Bahnpolizeibeamten werden von der zuständigen Behörde 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.

#### II.

Der §. 74 erhält folgenden Zusatz als Alinea 4:

Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Strecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen bezüglich dieses Regle-

ments und der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der betreffenden Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.

## Bekanntmachung,

betreffend

### Abänderung der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

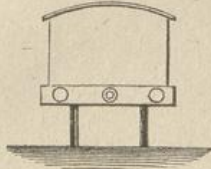
Nach dem Beschlusse des Bundesraths vom 6. Juni d. J. tritt bezüglich der in der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 (Central-Blatt für das Deutsche Reich Seite 73 ff.) unter III. 19 und 20 aufgeführten Signale mit dem 1. Juli d. J. eine Abänderung dahin in Kraft, daß daselbst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





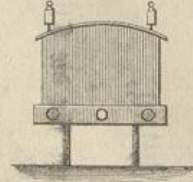
## 19. Kennzeichen des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

bei Tage:



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

bei Dunkelheit:

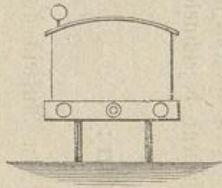


An der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Buffer eine roth leuchtende Laterne (Schlußlaterne) und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen (Ober-Wagenlaternen).

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

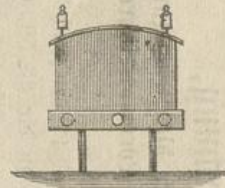
20. Es folgt ein Extrazug nach.

bei Tage:



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

bei Dunkelheit:



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

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

Berlin den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.  
v. Bismarck.

## **Bekanntmachung,** betreffend Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Locomotivführern.

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath im Anschluß an die §§. 52, 66 und 68 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands nachfolgende

### **Bestimmungen**

über die

Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern beschlossen:

Für die Zulassung zu den Dienstverrichtungen der hierunter aufgeführten Beamten ist, außer den in den §§. 68 und bezw. 52 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vorgesehenen allgemeinen Eigenschaften, die Erfüllung der nachstehend bezeichneten Vorbedingungen erforderlich:

#### **I. Nachwächter :**

1. körperliche Rüstigkeit,
2. Kenntniß des telegraphischen Rufzeichens der betreffenden Station.

#### **II. Thürhüter (Portiers, Perrondiener):**

1. relative körperliche Rüstigkeit,
2. Kenntniß des Rechnens mit den vier Spezies, sowie

Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu machen,

### 3. Kenntniß

- a) des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, soweit dieselben den Dienstkreis der Portiers betreffen,
- b) der Instruktion für die Portiers und die Gepäckträger,
- c) der Eisenbahngeographie, soweit dieselbe für den Lokal- und Nachbarverkehr der betreffenden Bahn erforderlich ist,
- d) der Bestimmungen über die Behandlung gefundener Gegenstände und über die Aufbewahrung von Handgepäck,
- e) der verschiedenen Arten von Personenbillets und Freifahrkarten, der reglementarischen Vorschriften über die Beförderung von Personen,
- f) des jeweiligen Fahrplans der die betreffende Station berührenden Züge und ihrer Anschlüsse an die Züge der Nachbarbahnen,
- g) der für die Ankunft und Abfahrt der Züge vorgeschriebenen Signale.

### III. Wagenwärter, Bremser (Schmierer, Jugsöler):

1. körperliche Gewandtheit und Klüftigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
2. Kenntniß des Rechnens mit den vier Spezies,
3. Kenntniß der beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Gattungen von Wagen und ihrer einzelnen Theile, insbesondere der Kuppelungs-, Brems-, Schmier- und Thürverschlußvorrichtungen, sowie der Konstruktion und Behandlungsweise derselben,
4. Kenntniß der Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements, soweit dieselben den Dienstkreis der Wagen-

wärter betreffen, und der Signalordnung nebst den für den Dienst der betreffenden Bahn erlassenen Ausführungsinstruktionen, sowie der Vorschriften über den Rangirdienst,

5. Kenntniß der Instruktionen für diese Dienstkategorie, sowie derjenigen für Schaffner, Weichensteller und Bahnwärter,
6. Kenntniß der Eigenthumsmerkmale der eigenen, sowie der fremden Wagen,
7. 6monatliche Probezeit im Bremsen- und Rangirdienst, einschließlich der Beschäftigung in einer Wagenreparatur-Werkstätte.

#### IV. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister)

außer den unter III No. 1—7 bezeichneten Eigenschaften:

8. Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge,
9. Kenntniß der Dienstanweisungen für die Bahnbewachungs-, Stations- und Fahrbeamten, soweit dieselben den Rangirdienst berühren.

#### V. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure)

außer den unter III No. 1—6 bezeichneten Erfordernissen:

7. Kenntniß der Eisenbahngeographie, soweit dieselbe für den Lokal- und Durchgangsverkehr der betreffenden Bahn erforderlich ist,
8. Fähigkeit, über einen ihren Dienstkreis betreffenden Vorgang eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten,
9. Kenntniß der reglementarischen Vorschriften über Personenbeförderung, sowie der Bestimmungen über den Transport von Truppen und Heeresmaterial, der Vorschriften des Bahnpolizei- und des Betriebs-

- Reglements, soweit dieselben auf den Dienstkreis eines Schaffners sich beziehen,
10. Kenntniß der verschiedenen Personenbillets und ihrer Bedeutung, ferner der Bestimmungen über freie Fahrten, über die Taxen für Beschädigungen von Personenwagen und über gefundene Sachen, des jeweiligen Fahrplans der eigenen Bahn und der Anschlüsse der Nachbarbahnen, der Bestimmungen über das Verhalten bei Unglücksfällen, sowie Fertigkeit im Gebrauch der Hülfssignale und der Rettungsapparate,
  11. Kenntniß der Instruktionen für Packmeister, Zugführer, Lokomotivführer und der für den Fahrdienst erlassenen Vorschriften,
  12. 6monatliche Probezeit im Schaffnerdienste.

#### VI. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner)

außer den unter V. bezeichneten Erfordernissen:

13. Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Packmeisters eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten;  
ferner Kenntniß:
14. des Rechnens mit Brüchen einschließlich der Dezimalbrüche,
15. der auf den Dienst des Packmeisters bezüglichen Bestimmungen der Instruktionen für die Billet-, Gepäck- und Gütererpeditionen, sowie für etwaige Lademeister,
16. des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, soweit dieselben den Dienstkreis eines Packmeisters und eines Zugführers betreffen,
17. der Bestimmungen über Beförderung der Dienstkorrespondenz und des Dienstguts, insbesondere auch der dienstlichen Geld- und Werthsendungen,

18. der Vorschriften über die Benutzung der Wagen und deren Zugehör, sowie der Eigenthumsmerkmale der Wagen,
19. der Bestimmungen des Regulativs über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effectentransports auf den Eisenbahnen, soweit diese Festsetzungen die Beschaffenheit der Transportmittel, den amtlichen Verschluß und die Behandlung der Begleitpapiere betreffen,
20. der in den direkten Verkehren der betreffenden Bahn in Bezug auf den Packmeisterdienst erlassenen Vorschriften,
21. 6monatliche Probezeit nach erlangter Befähigung zum Schaffner.

#### VII. Oberzugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Oberschaffner)

außer den unter V. und VI. bezeichneten Erfordernissen:

22. Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Zugführers in angemessener Form eine schriftliche Anzeige zu erstatten,
23. allgemeine Kenntniß der Organisation der betreffenden Eisenbahnverwaltung;  
ferner Kenntniß:
24. der Einrichtung der Läutewerke und der Hülfssignalapparate,
25. der Vorschriften über Führung der Fahrprotokolle, Meilenbücher (Kilometerbücher) u.,
26. der Bestimmungen über die telegraphische Ab- und Rückmeldung der Züge und über die Handhabung des elektrischen Telegraphen,
27. Uebung im Telegraphiren,

28. der Instruktionen für Stationsvorsteher, Lokomotivführer und Heizer,
29. 6monatliche Probezeit nach dargelegter Befähigung zum Packmeister.

**VIII. Oberbahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hilfsbahnwärter (Beiwärter):**

1. körperliche Rüstigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
2. Kenntniß des Rechnens mit den 4 Spezies in benannten Zahlen,
3. eine Probezeit, und zwar:
  - a) entweder durch viermonatliche Beschäftigung bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und zweimonatliche im Bahnbewachungs- und Signaldienst einer im Betriebe befindlichen Bahn,
  - b) oder neunmonatliche Beschäftigung beim Eisenbahn-Neubau, sofern der Dienstanfänger hierbei mit sämmtlichen zur Herstellung des Oberbaues und der Weichen erforderlichen Arbeiten sich vertraut gemacht hat, auch während dieser Zeit etwa zwei Monate bei dem für Arbeitszüge eingerichteten Bahnbewachungs- und Signaldienst thätig gewesen ist,
4. Kenntniß
  - a) aller bei der Bahnunterhaltung und insbesondere beim Verlegen und bei der Unterhaltung des Oberbaues vorkommenden Arbeiten, sowie der dazu erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Geräthe nach Beschaffenheit und Verwendung,
  - b) der verschiedenen bei der betreffenden Bahn vorkommenden Arten der Barrièren und deren Be-



- dienung, sowie der für das Passiren der Wege-  
übergänge bestehenden Vorschriften,
- e) der Vorschriften über Benutzung der verschiedenen Arten von Arbeitswagen (Drafsinen, Bahnmeisterwagen 2c.) auf den Geleisen,
  - d) des Zweckes und der Bedienung der optischen Telegraphen und der Handhabung der elektromagnetischen Läutewerke, sowie sämtlicher Bahnausrüstungsgegenstände und der Bestimmungen über Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitung,
  - e) des Bahnpolizei-Reglements, soweit es den Dienstkreis eines Bahnwärters betrifft, und der Signalordnung nebst den für die betreffende Bahn erlassenen Ausführungs-Instruktionen, insbesondere auch der Anweisung zur Hülfeleistung bei Lebensgefahr und plötzlichen Unfällen und der Bestimmungen über gefundene Sachen,
  - f) der Instruktion für Weichensteller und Bahnwärter.

#### IX. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter)

außer den unter VIII. bezeichneten Erfordernissen, jedoch mit der Maßgabe, daß statt im Bahnbewachungs- und Signaldienste eine zweimonatliche Beschäftigung im Weichenstellerdienste vorherzugehen hat,

die Kenntniß:

- g) der verschiedenen bei der betreffenden Bahn vorkommenden Arten von Weichen hinsichtlich ihrer wesentlichen Konstruktion, ihres Zweckes und ihrer Bedienung, sowie der damit verbundenen Signalanordnungen,

- h) der Konstruktion, des Zweckes und der Bedienung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Zentesimalwaagen und Wasserkrähne,
- i) der Instruktion über den Rangirdienst,
- k) des Bahnpolizei-Reglements, soweit dasselbe den Dienstkreis eines Weichenstellers betrifft.

#### X. Bahnmeister und Hilfsbahnmeister:

1. körperliche Mäßigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
2. vorherige Beschäftigung beim Bau oder der Unterhaltung des Oberbaues einer Bahn und auf einem bau- oder betriebstechnischen Bureau von zusammen einjähriger Dauer,
3. allgemeine Vorbildung, insbesondere orthographische und geläufige Schrift und Fähigkeit, einen Gegenstand aus dem Dienstkreise eines Bahnmeisters in angemessener Form schriftlich darzustellen,
4. Kenntniß der Organisation der betreffenden Eisenbahnverwaltung,
5. spezielle Fachkenntnisse, insbesondere
  - a) Berechnung gradliniger ebener Figuren, sowie des Kreises und seiner Theile,
  - b) Berechnung der beim Bau vorkommenden regulären Körper, Gewölbe und Gewölbeflächen, Inhaltsbestimmung ebenflächiger Körper, des Cylinders, des Kegels und der Kugel, sowie der Oberfläche derselben (ohne Beweisführung);  
ferner Kenntniß:
    - c) der gebräuchlichsten Maurer- und Zimmer-Materialien und der Mörtelbereitung, sowie der gewöhnlichen Maurer- und Zimmerverbände,
    - d) sämmtlicher bei Unterhaltung der Bahn vorkommenden Arbeiten, insbesondere beim Oberbau:

Kenntniß der dazu erforderlichen Materialien nach Qualität und Verwendung, der Anlage und der Verhältnisse des Bahnkörpers, der Herstellung der Bettung, der Konstruktion des Oberbaues und der Unterhaltung desselben, der Konstruktion und der Einlegung von Weichen, der einfacheren zur Ausführung von Erd- und Oberbau-Ausführungen erforderlichen Instrumente, Kenntniß der Berechnung von Profilen und Erdkörpern,

- e) Kenntniß der Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements und der Signal-Ordnung nebst zugehörigen Ausführungs-Instruktionen, sowie der sonstigen Vorschriften zur Sicherung des Betriebes, des Signaldienstes, der Unterhaltung der elektrischen Telegraphenleitungen und des dienstlichen Gebrauchs derselben, der Instruktion für die Bahn- (Barrièren-, Brücken- &c.) und Weichenwärter, der Vorschriften über die Führung der Arbeitszüge, der Bestimmungen über freie Fahrten, Versendung von Dienstgut und das Verhalten bei außergewöhnlichen Vorfällen, Entgleisungen, Unfällen &c.,
- f) Fertigkeit in der Führung der Bücher und der Listen zur Kontrolle der Arbeiter, Aufstellung von Rechnungen (Einnahme- und Ausgabe-Nachweisungen und Rapporten), Kostenanschlägen und Massenberechnungen dazu, Kenntniß der Vorschriften über die Verwaltung und Verrechnung der Bahnmateriale,
- g) Befähigung, kleine Zeichnungen und Handskizzen anzufertigen, einfache Flächen aufzumessen und zu kartiren, Nivellements auszuführen und aufzutragen,
- h) Fertigkeit in dem Gebrauche und der Handhabung elektrischer Telegraphen-Apparate, insbesondere

- Fähigkeit, dienstliche Depeschen und elektrische Hilfssignale selbst ohne Fehler zu geben,
6. Kenntniß der Instruktion für Zugführer und der Vorschriften über Führung der Fahrprotokolle und Meilenbücher.

### XI. Stationsaufseher (Bahnhofs-aufseher) und Stations-assistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten):

1. mindestens einjährige Beschäftigung im Stationsdienst. Behufs Zulassung zu dieser ist erforderlich:
  - a) körperliche Rüstigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
  - b) allgemeine Vorkenntnisse, als:
    1. Fähigkeit, deutlich, sowie orthographisch und grammatikalisch richtig zu schreiben,
    - 2) Rechnen in den 4 Spezies, sowie mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen,
    3. Kenntniß der Geographie, insbesondere Deutschlands und der benachbarten Länder.
2. Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniß der Vorschriften bei Annahme von Privatdepeschen, sowie der Instruktion über die Behandlung der Apparate und Leitungen,
3. Fähigkeit, ein Thema aus dem Stationsdienst schriftlich in angemessener Form darzustellen,
4. Kenntniß der Organisation der eigenen Bahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für deren Beamte,
5. Kenntniß des Betriebs-Reglements, der allgemeinen Tarifbestimmungen und des Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienstes, des Bahnpolizei-Reglements und der Signal-Ordnung, sowie der in Beziehung auf den Stations-, Fahr- und äußeren

Betriebsdienst bei der betreffenden Bahn erlassenen Reglements, Instruktionen und allgemeinen Vorschriften, namentlich auch derjenigen für Kreuzungen und Abzweigungen auf offener Bahn, Benutzung, Rapportirung und Vertheilung eigener und fremder Wagen, Vertrautheit mit den Funktionen und Obliegenheiten des gesammten Stations- und Fahrpersonals,

6. Kenntniß der Bestimmungen über die militärische Benutzung der Eisenbahnen,
7. Fertigkeit in Formirung von Zügen bei regelmäßigem und bei gestörtem Betriebe,
8. allgemeine Kenntniß der Konstruktion und der im Interesse der Betriebssicherheit nothwendigen Erfordernisse für die Unterhaltung des Oberbaues, der Betriebsmittel, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen und der für die Unterhaltung und Wiederherstellung des Oberbaues (bezw. zerstörter Geleise) erforderlichen Geräthschaften, einfachen Instrumente und Arbeiten.

## XII. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofsinpektoren, Bahnhofsverwalter):

1. mindestens zweijähriger Dienst als Stations-Assistenten (Nr. XI.),
2. Kenntniß der für den Stations und Expeditionsdienst in Betracht kommenden Vorschriften des Kassen- und Rechnungswesens,
3. Kenntniß der Einrichtungen des Verbands- und Tarifwesens der betreffenden Bahn und der betheiligten Nachbarbahnen, sowie des Verhältnisses der Eisenbahn zur Post- und Telegraphenverwaltung,
4. Kenntniß der Bestimmungen hinsichtlich der Eisenbahnen im Gesetze über die Kriegisleistungen.

### XIII. Lokomotivführer:

1. körperliche Rüstigkeit, insbesondere auch normales Hör- und Sehvermögen,
2. Kenntniß der Gegenstände des Volksunterrichts, insbesondere Lesen und Schreiben, sowie Rechnen der 4 Spezies, auch mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen — und Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Lokomotivführers eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten,
3. allgemeine Kenntniß der Bearbeitung der verschiedenen beim Maschinenbau zu verwendenden Metalle und Hölzer,
4. allgemeine Kenntniß der einfachen physikalischen Gesetze, namentlich über den Wasserdampf und dessen Wirkungen,
5. spezielle Kenntniß der Lokomotive und ihrer einzelnen Theile, sowie
6. der Behandlung der Lokomotive während der Fahrt und im kalten Zustande,
7. Kenntniß des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, der Vorschriften über den Rangirdienst, der Signal-Ordnung und der zur Ausführung derselben auf der betreffenden Bahn erlassenen Instruktion, der Dienstinstruktionen für Lokomotivführer und Heizer, für Stationsvorsteher, Zugführer, Weichensteller, Bahnwärter und Bremser, soweit diese Reglements u. den Dienstkreis des Lokomotivführers betreffen,
8. Kenntniß der zu befahrenden Strecken,
9. mindestens einjährige Beschäftigung in einer mechanischen Werkstatt und mindestens einjährige Lehrzeit im Lokomotivdienst. In Bezug auf Techniker, welche sich dem höheren Maschinensach widmen, bleibt die

Festsetzung dieser Zeiträume der Landesregierung vorbehalten.

Die sämtlichen

unter I. bis XIII.

vorstehend aufgeführten Beamten sollen bei ihrem ersten Eintritt in den Eisenbahndienst nicht über 40 Jahre alt sein. Ausnahmen sind nur bei besonderer körperlicher oder geistiger Rüstigkeit mit Genehmigung der Landesregierung zulässig.

### Allgemeine Bemerkungen.

A. Ist bei einzelnen Bahnen die Benennung einer Beamtenkategorie eine von der unter I. bis XIII. — als zur Zeit meistens üblich — vorgesehenen abweichende, so ist für die Anwendung der Qualifikationsvorschriften nicht die Benennung, sondern die wirkliche Dienstverrichtung maßgebend. Derartige Abweichungen in der Bezeichnung sind thunlichst zu vermeiden.

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

B. Unter Probezeit im Sinne der obigen Bestimmungen ist die Zeit der praktischen Ausbildung und Vorbereitung unter Aufsicht und Leitung eines für den betreffenden Dienst verantwortlichen Beamten zu verstehen.

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

- C. Den einzelnen Verwaltungen bleibt — unbeschadet der Vorschriften über eine vorgängige Probezeit oder praktische Beschäftigung — hinsichtlich der Bahnpolizei-Beamten überlassen, in welcher Form sie sich die Ueberzeugung von dem Vorhandensein der vorgeschriebenen Qualifikation verschaffen wollen; es kann dies je nach Umständen entweder durch Zeugnisse, oder durch schriftliche und mündliche Prüfungen, oder durch Beobachtung der praktischen Leistungen seitens eines vorgesetzten Beamten geschehen. Bezüglich der Lokomotivführer ist die Ablegung einer Prüfung vor einem Maschinenmeister und einem technischen Betriebsbeamten verbunden mit Probefahrten erforderlich.
- D. Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Juli 1878 in Kraft. Der Landesregierung bleibt es vorbehalten, bei der Anstellung wie bei dem Aufücken der Beamten mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse von einzelnen Erfordernissen für jeden einzelnen Fall Dispensation zu ertheilen.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.



Das zweite Buch (S. 1-100) enthält die Geschichte  
des Reiches von den Anfängen bis zur  
Krone Karls des Großen. Die dritte  
Abtheilung (S. 101-200) handelt von  
den Königen Ludwig dem Frommen bis  
Carl dem Gutfürstlichen. Die vierte  
Abtheilung (S. 201-300) enthält die  
Geschichte von Ludwig dem Heiligen bis  
Philippe dem Schönen. Die fünfte  
Abtheilung (S. 301-400) handelt von  
Philippe dem Schönen bis Louis dem  
Eilften. Die sechste Abtheilung (S. 401-500)  
enthält die Geschichte von Louis dem  
Eilften bis Charles dem Neunten.

Das vierte Buch (S. 501-600) enthält die  
Geschichte von Charles dem Neunten bis  
Henry dem Zweifften. Die fünfte  
Abtheilung (S. 601-700) handelt von  
Henry dem Zweifften bis Louis dem  
Zehnfifften. Die sechste Abtheilung  
(S. 701-800) enthält die Geschichte  
von Louis dem Zehnfifften bis  
Charles dem Zehnfifften. Die  
siebente Abtheilung (S. 801-900)  
enthält die Geschichte von Charles dem  
Zehnfifften bis Louis dem Elfften.  
Die achte Abtheilung (S. 901-1000)  
enthält die Geschichte von Louis dem  
Elfften bis Louis dem Dreizehnten.

Druckort: Paris, 1765.

