

Eisenbahn= Bau- und Betriebsordnung

Vom 17. Juli 1928

In Übereinstimmung mit dem im Reichsgesetzblatt
veröffentlichten Wortlaut

Siebente Auflage

Mit 7 Abbildungen



Berlin 1928

Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 8

Inhalt.

	Seite
I. Allgemeines	1
II. Bahnanlagen	3
III. Fahrzeuge	22
IV. Bahnbetrieb	39
V. Bahnpolizei	69
VI. Bestimmungen für das Publikum	71

Anlagen: A, B, C, D, E, F, G.

Auf Grund des Artikel 91 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 (Reichsgesetzbl. S. 1383) verordnet nach Zustimmung des Reichsrats die Reichsregierung:

Artikel 1

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichsgesetzbl. Nr. 47) wird durch nachstehend veröffentlichte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ersetzt.

Artikel 2

Die Verordnung tritt am 1. Oktober 1928 in Kraft.

Berlin, den 17. Juli 1928.

Der Reichskanzler.

Müller.

Der Reichsverkehrsminister.

v. Guérard.

Eisenbahn-Bau- und Betriebs- ordnung. (BÖ).

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

I. Allgemeines.

§ 1.

Geltungsbereich.

(1) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung: Betriebsordnung; BÖ) gilt für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands. Diese sind Hauptbahnen oder Nebenbahnen. Die Entscheidung darüber, ob eine dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahn Hauptbahn oder Nebenbahn ist, trifft der Reichsverkehrsminister.

(2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen dieser Ordnung gelten für Haupt- und Nebenbahnen, die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen.

die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.

(3) Für Schmalspurbahnen gelten die auf die Nebenbahnen anzuwendenden Bestimmungen der Abschnitte II und III nur, soweit dies besonders bemerkt ist. Im übrigen kann der Reichsverkehrsminister allgemeine Vorschriften über Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen erlassen.

(4) Die Bestimmungen für Neubauten gelten auch für umfassendere Umbauten bestehender Bahnanlagen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 2.

Befristungen.

(1) Fehlen auf einer Bahn einzelne der im folgenden vorgeseheneu Einrichtungen oder sind sie abweichend von den Vorschriften dieser Ordnung ausgeführt, so können für ihre Ausführung oder Änderung vom Reichsverkehrsminister Fristen bewilligt werden.

(2) Befristungen, die auf Grund der bisherigen Vorschriften bewilligt sind, behalten ihre Gültigkeit.

§ 3.

Ausnahmen.

(1) Der Reichsverkehrsminister kann in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse für einzelne Bahnanlagen, Fahrzeuge, Züge oder Zuggattungen Abweichungen zulassen. Diese Ermächtigung erstreckt sich in Kriegszeiten auch auf solche Abweichungen, die das ganze Gebiet einer Eisenbahnverwaltung betreffen.

(2) Für Fahrzeuge, die nur in Nebenbahnzügen laufen, kann, auch wenn die Züge streckenweise Hauptbahnen benutzen, der Reichsverkehrsminister Ausnahmen von den Bestimmungen des Abschnitts III zulassen.

(3) Wird durch außergewöhnliche Verhältnisse der Eisenbahnbetrieb stillgelegt oder erschwert, so kann der Reichsverkehrsminister vorübergehend auch in weiterem Umfang Abweichungen zulassen, soweit dies zur Aufrechterhaltung des Betriebs oder Verkehrs erforderlich ist.

§ 4.

Aufsichtsbehörden.

Aufsichtsbehörden im Sinne dieser Ordnung sind:

a) bei den Reichseisenbahnen die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Sie kann die Aufgaben der Aufsichtsbehörde auf die Gruppenverwaltung Bayern und auf die Vorstände der Reichsbahndirektionen und der zentralen Ämter übertragen. Die hierüber

Hauptbahnen.**Nebenbahnen.**

zu erlassenden Bestimmungen sind dem Reichsverkehrsminister mitzuteilen.

- b) bei den sonstigen dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen der Reichsbevollmächtigte für Privatbahnaufsicht.

Durch die Entscheidungen der Aufsichtsbehörden werden die Aufsichtsbefugnisse des Reichsverkehrsministers nicht berührt.

§ 5.

Erläuternde und ergänzende Bestimmungen.

Erläuternde und ergänzende Bestimmungen der Eisenbahnverwaltungen sind dem Reichsverkehrsminister mitzuteilen.

II. Bahnanlagen.

§ 6.

Begriffserklärungen.

(1) Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Bau und zum Betriebe einer Bahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge. Unterschieden werden die Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstige Bahnanlagen.

(2) Auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen sind zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebes Betriebstellen vorhanden.

(3) Haltepunkte sind Bahnanlagen der freien Strecke ohne Weichen, wo Züge für Zwecke des Verkehrs planmäßig halten.

(4) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen.

Bemerkung: Unter »kreuzen« wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betriebe verstanden, im Unterschiede von der Begegnung zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

(5) Abzweigstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein Gleis der freien Strecke unter Freigabe desselben für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis einfahren können.

(6) Anschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angegeschlossenenes Gleis bedienen

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

können, ohne daß das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird.

(7) Deckungstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke zur Deckung einer Drehbrücke, einer Kreuzung von Bahnen, einer Gleisverschlingung, einer Baustelle usw.

(8) Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrne Zug verlassen hat.

(9) Blockstellen sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind. Eine Blockstelle kann zugleich als Haltepunkt (3) oder als Anschlußstelle (6) oder als Deckungsstelle (7) eingerichtet sein.

(10) Zugmeldestellen sind diejenigen Zugfolgestellen, durch welche die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen, andere Zugfolgestellen kann die Aufsichtsbehörde zu Zugmeldestellen erklären.

(11) Hauptgleise sind die Gleise, die von Zügen (§ 54 (1)) im regelmäßigen Betriebe befahren werden, mit Ausnahme der nur von einzeln fahrenden Lokomotiven benutzten Gleise. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise.

§ 7.

Richtungs- und Neigungsverhältnisse bei Neubauten.

(1) In durchgehenden Hauptgleisen sind,

wenn Fahrzeuge der Hauptbahnen übergehen sollen,

Strümmungen von weniger als 180 m Halbmesser,

im übrigen von weniger als 100 m Halbmesser

nicht zulässig.

(2) Die Anwendung eines Halbmessers unter 300 m in durchgehenden Hauptgleisen bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(3) In den durchgehenden Hauptgleisen sind zwischen geraden und gekrümmten Strecken Übergangsbogen einzulegen.

(4) Entgegengesetzte Krümmungen der durchgehenden Hauptgleise sind durch eine Gerade zu verbinden, die zwischen den Endpunkten der Überhöhungsrampen (§ 10 (2))

mindestens 30 m		mindestens 10 m
lang sein muß.		

(5) Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel

25 ‰ (1 : 40)		40 ‰ (1 : 25)
nicht überschreiten.		

(6) Die Anwendung einer stärkeren Neigung als

12,5 ‰ (1 : 80)		40 ‰ (1 : 25)
auf freier Strecke bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.		

(7) Das Neigungsverhältnis von Bahnhofsgleisen darf, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) betragen. Das gleiche gilt bei Neuanlagen für alle Gleise, auf denen Wagen ohne angekuppelte Lokomotive stehen bleiben sollen, Ausweichgleise dürfen in die stärkere Neigung der freien Strecke eingreifen.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(8) Steigt von zwei in entgegengesetztem Sinne und stärker als 5 ‰ (1 : 200) geneigten, aneinanderstoßenden Strecken die eine mehr als 10 m an, so ist eine mindestens 500 m lange, höchstens 3 ‰ geneigte Zwischenstrecke einzuschalten. In die Länge von 500 m dürfen die Tangenten der Ausrundungsbogen (§ 10 (3)) eingerechnet werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 8.

Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone.

(1) Der Bahnkörper muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer Wagerechten, die durch die Unterkante der nicht überhöhten Schiene des nächstgelegenen Gleises gelegt ist, mindestens 2 m von der Mitte dieses Gleises entfernt ist.

(2) Bei Neubauten ist, abgesehen von eingedeckten Strecken, die Schienenunterkante mindestens 0,6 m über den höchsten Wasserstand zu legen.

§ 9.

Spurweite.

(1) Die Spurweite ist das lichte Maß zwischen den Schienenköpfen, 14 mm unter der Schienenoberkante und senkrecht zur Gleisachse gemessen.

(2) Das Grundmaß der Spurweite der Vollspurbahnen beträgt 1,435 m.

(3) Das Grundmaß der Spurweite der Schmalspurbahnen beträgt 1,00 oder 0,75 m.

(4) In Krümmungen kann zum Grundmaße Spurverweiterung gegeben werden; in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m muß sie gegeben werden. Sie darf

30 mm | 35 mm

nicht übersteigen.

(5) Als Folge des Betriebs sind Verengerungen der vorgeschriebenen Spurweiten bis zu 3 mm, Erweiterungen bis zu 10 mm zulässig, niemals aber darf das Maß von

1,465 m | 1,470 m

überschritten werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 10.

Gleislage.

(1) Die winkelfrecht gegenüberliegenden Punkte der Schienenoberkanten müssen in geraden Strecken, mit Ausnahme der Überhöhungsrampen (2), gleich hoch liegen.

(2) Die Überhöhung des äußeren Stranges gekrümmter Gleise muß auf eine möglichst große Länge, mindestens aber auf das 300fache ihres Betrags auslaufen.

(3) Neigungswechsel in durchgehenden Hauptgleisen sind nach einem Kreisbogen von mindestens

5000 m Halbmesser

2000 m Halbmesser

auszurunden.

Bei Neigungswechseln in und vor Bahnhöfen und Haltepunkten kann bis auf 2000 m herabgegangen werden.

§ 11.

Umgrenzung des lichten Raumes.

(1) Bei bestehenden Bahnanlagen ist an den durchgehenden Hauptgleisen und den sonstigen Ein- und Ausfahrtsgleisen von Personenzügen (§ 54 (2)) ein lichter Raum mindestens nach der in Anlage A links, an allen übrigen Gleisen nach der in Anlage A rechts mit ausgezogenen Linien gekennzeichneten Umgrenzung frei zu halten.

Bei Neubauten und umfassenderen Umbauten sind die in Anlage B dargestellten Umgrenzungsklinien maßgebend. Die in Anlage B mit ausgezogenen Linien dargestellte Umgrenzung gilt für gerade Strecken und für Bogen herab bis zu 250 m Halbmesser. Die Breitenmaße dieser Umgrenzung können in Geraden und bei Bogen über 250 m Halbmesser entsprechend dem Bogenhalbmesser verkleinert werden; bei Bogen von weniger als 250 m Halbmesser müssen die Breitenmaße der Umgrenzung entsprechend dem Bogenhalbmesser vergrößert werden. In beiden Fällen bestimmt der Reichsverkehrsminister das Maß der Verkleinerung oder Vergrößerung.

Auf elektrisch betriebenen Strecken mit Stromzuführung über den Fahrzeugen für 15 kV Nennspannung ist über dem lichten

Anlage A.

Anlage B.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Anlage C. Räume nach den Anlagen A oder B die in Anlage C mit starken Linien dargestellte Umgrenzung für die Unterbringung der Fahrleitung frei zu halten. Diese Umgrenzung kann bei Umwandlung des Dampfbetriebes bestehender Strecken in elektrischen Betrieb für die vorhandenen Überbauten und Tunnel auf das durch die strichpunktierte Linie gekennzeichnete Höhenmaß der Anlage C eingeschränkt werden. Für die Verkleinerung oder Vergrößerung der Breitenmaße dieser Umgrenzung gelten dieselben Vorschriften wie für Anlage B.

Die Höhe des Fahrdrahtes über Schienenoberkante darf nicht weniger als 4950 mm betragen.

(2) Außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes (1) sind an den durchgehenden Hauptgleisen und den sonstigen Ein- und Ausfahr- gleisen von Personenzügen in einer Höhe von 1,00 bis 3,05 m, an allen übrigen Gleisen in einer Höhe von 1,12 bis 3,05 m über Schienenoberkante noch seitliche, in den Anlagen A und B mit gestrichelten Linien angegebene Spielräume frei zu halten. Ihre Breite beträgt:

a) auf der freien Strecke:

bei Kunstbauten mindestens 0,2 m,

im übrigen mindestens 0,5 m;

b) innerhalb der Bahnhöfe:

mindestens 0,2 m.

(3) Bei Spurerweiterung sind die Breitenmaße von der Mitte des Schienenabstandes aus zu messen. In Bogen und in Überhöhungsrampen ist auf die durch die Überhöhung geänderte Lage der Umgrenzungslinie Rücksicht zu nehmen.

(4) Für Zahnstangenbahnen wird die Umgrenzung nach (1) zwischen den Schienen nach der in den Anlagen A und B punktiert gezeichneten Linie in einer Breite von 0,5 m und einer Höhe von 50 mm eingeschränkt.

(5) Der Abstand von 150 mm (Anlagen A und B) zwischen Schieneninnenkante und Gegenständen, die außerhalb des Gleises bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervorragen, kann auf 135 mm eingeschränkt werden, wenn der Gegenstand mit der Fahrschiene fest verbunden ist.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(6) Der Abstand von 67 mm (Anlage A) oder 70 mm (Anlage B) zwischen Schieneninnenkante und festen Gegenständen innerhalb des Gleises kann gegen die Mitte von Zwangsschienen bei Weichen und Kreuzungen bis auf 41 mm, im übrigen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bis auf 45 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Gleisen ist auf die Spurerweiterung, soweit erforderlich, Rücksicht zu nehmen.

(7) Die Tiefe von 38 mm des freien Raumes neben der Schieneninnenkante (Anlagen A und B) muß bei stärkster Abnutzung der Schienen voll vorhanden sein.

(8) Tore von Lokomotiv- und Wagenschuppen müssen mindestens 3,35 m im Lichten weit sein. Bei Neubauten ist die Lichtweite mit mindestens

4,00 m

|

3,80 m

zu bemessen.

(9) Ausnahmen kann zulassen

der Reichsverkehrsminister von den Bestimmungen in (2),
die Aufsichtsbehörde

für Ladegleise von den Bestimmungen in (1) und (2),

für Kreuzungen in Schienenhöhe von den Bestimmungen in (6),

für Zugbeeinflussungs- und Rangiervorrichtungen von den Bestimmungen in (1) sowie

für elektrisch betriebene Bahnen mit 15 kV Nennspannung von den Umgrenzungsklinien der Anlage C.

§ 12.

Gleisabstand.

(1) Auf der freien Strecke müssen die entgegengesetzt im Rechtsbetriebe befahrenen Gleise derselben zweigleisigen Bahnstrecke unter sich mindestens 3,5 m, alle anderen Gleise mindestens 4,0 m Mittenabstand haben.

(2) Auf Bahnhöfen muß der Abstand der Gleise, abgesehen von Überladegleisen, mindestens 4,5 m betragen. Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen von dieser Bestimmung

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

für durchgehende Hauptgleise, zwischen denen ein Bahnsteig nicht anzulegen ist, und für bestehende Gleise

zulassen.

(3) Bei Neubauten müssen Gleise, zwischen denen ein Bahnsteig anzulegen ist, mindestens 6 m Abstand erhalten. Beim Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten mit geringem Personenverkehr kann die Aufsichtsbehörde kleinere Abstände zulassen.

§ 13.

Kreuzungen von Bahnen.

(1) Kreuzungen von den dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen miteinander dürfen in Schienenhöhe außerhalb der Einfahrtsignale der Bahnhöfe oder der Deckungssignale der Abzweigstellen nicht angelegt werden. Kreuzungen solcher Bahnen innerhalb der Deckungssignale der Abzweigstellen dürfen nur mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers angelegt werden.

(2) Die Kreuzung in Schienenhöhe zwischen einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahn und einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn kann der Reichsverkehrsminister auch außerhalb der Einfahrtsignale der Bahnhöfe zulassen.

(3) Vorübergehend anzulegende Kreuzungen nach (1) und (2) kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

§ 14.

Entfernung der Zugfolgestellen und Kreuzungsbahnhöfe sowie Länge der Kreuzungsgleise.

(1) Die zulässige größte Entfernung der Zugfolgestellen und Kreuzungsbahnhöfe sowie die Länge der Kreuzungsgleise neuer

Inwieweit die für die Hauptbahnen getroffenen Vorschriften aus Rücksichten der Landesverteidigung auf Nebenbahnen an-

Hauptbahnen.

und umzubauender, für die Beförderung von Militärzügen in Betracht kommender Bahnen werden von dem Reichsverkehrsminister festgesetzt. Entfernungen von weniger als 8 km zwischen benachbarten Kreuzungsbahnhöfen und nutzbare Gleislängen von mehr als 550 m können jedoch nicht vorgeschrieben werden.

Bemerkung: Die Länge von 550 m entspricht einem ganzen Militärzuge; für einen halben Zug sind 290 m Gleislänge zu rechnen.

(2) Können die nach (1) geforderten Kreuzungsbahnhöfe für den öffentlichen Verkehr nicht nutzbar gemacht werden, so genügt es, Bahnkörper und Bettung für die Ausweichgleise anzulegen. Die Oberbaustoffe und Signalteile aber an geeigneter Stelle bereit zu halten.

Nebenbahnen.

zuwenden sind, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

§ 15.

Wasserstationen und Wasserkrane.

(1) Wasserstationen sind in solchen Abständen und von solcher Leistungsfähigkeit anzulegen, daß der von dem Reichsverkehrsminister festzustellende Bedarf an Speisewasser jederzeit reichlich gedeckt werden kann.

(2) Wasserkrane zur Speisung der Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge müssen in der Minute mindestens 1 cbm Wasser liefern können.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(3) Die Ausflußöffnungen der Wasserkrane müssen mindestens 2,85 m, bei neuzubeschaffenden Wasserkranen mindestens 3,10 m über Schienenoberkante liegen.

(4) Wasserkrane mit drehbaren Auslegern müssen mit Signalen versehen sein, die die Querstellung der Ausleger bei Dunkelheit anzeigen.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(5) Diese Bestimmungen (1 bis 4) gelten auch für Strecken, die nicht mit Dampflokomotiven betrieben werden.

§ 16.

Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken.

(1) Gleise und Brücken, die von Lokomotiven befahren werden, müssen Fahrzeuge von 16 t Achsdruck (im Stillstande gemessen) mit Sicherheit aufnehmen können.

(2) Der Oberbau der Hauptgleise muß beim Neubau wie bei der in zusammenhängenden Strecken erfolgenden Erneuerung eine Tragfähigkeit

a) im allgemeinen für mindestens 18 t,

b) auf besonders stark beanspruchten Strecken für mindestens 20 t Achsdruck (im Stillstande gemessen) erhalten.

(3) Die Tragfähigkeit neuer und zu erneuernder Brücken ist mindestens für die in Anlage D dargestellte Verkehrslast zu bemessen.

Inwieweit die in (1) und (3) für die Hauptbahnen getroffenen Vorschriften aus Rücksichten der Landesverteidigung auf Nebenbahnen anzuwenden sind, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

Anlage D.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 17.

Abteilungszeichen. Neigungszeiger.

- | | |
|--|---|
| (1) Die Bahn ist in Abschnitten von 100 m mit Abteilungszeichen zu versehen. | von 1000 m |
| (2) Das Verhältnis der Neigungen und ihre Länge ist an den Neigungswechseln | ist an den Enden der Strecken, wo die Verbindungslinie zweier 500 m voneinander entfernter Punkte der Bahn stärker als $6,66\text{‰}$ (1 : 150) geneigt ist, ersichtlich zu machen. |

§ 18.

Einfriedigungen. Wegübergänge. Schranken. Warnkreuze.

(1) Einfriedigungen zwischen der Bahn und ihrer Umgebung sind anzulegen, wo die Gestaltung der Bahn oder die gewöhnliche Bahnbewachung (§ 46(s)) nicht hinreichend erscheint, vom Betreten der Bahn abzuhalten.

(2) An Wegen, die unmittelbar neben der Bahn und gleich hoch oder höher liegen, sind Schutzwehren anzulegen.

(3) Die Wegübergänge sind mit Schranken zu versehen.

Der Reichsverkehrsminister kann den Ersatz von Schranken durch andere Vorrichtungen zur Sicherung der Wegübergänge genehmigen.

Ob und in welchem Umfang an Wegen Schutzwehren anzulegen sind, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

Verkehrsreiche Wegübergänge sind mit Schranken zu versehen oder in anderer Weise zu sichern. Bei übersichtlichen Wegübergängen ist dies nicht erforderlich, wenn dort die Eisenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km in der Stunde fahren. Auch in anderen Fällen kann die Aufsichtsbehörde

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

beim Vorliegen besonderer Verhältnisse Ausnahmen zulassen.

Bestehen Zweifel darüber, ob ein Wegübergang verkehrreich, oder ob ein Wegübergang überflüssig ist, oder ob die Zulassung einer Ausnahme nach Abs. 1 Satz 3 gerechtfertigt ist, so entscheidet die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizeibehörde; kommt hierbei keine Einigung zustande, so entscheidet der Reichsverkehrsminister.

Das gleiche gilt, wenn Zweifel darüber bestehen, ob ausnahmsweise ein verkehrsarmer Wegübergang mit einer Schranke oder einer sonstigen Sicherung zu versehen ist.

Welche Vorrichtungen zur Sicherung eines Wegüberganges als ausreichend anzusehen sind, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

Die Schranken müssen bei jeder Stellung mindestens 0,5 m von der Umgrenzung des lichten Raumes abstehen.

Schienengleiche Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen (§ 46 (6)), gelten nicht als Wegübergänge.

(4) Schranken müssen vom Standorte des bedienenden Wärters aus übersehen werden können. Bedienung der Schranken aus einer größeren Entfernung als 50 m ist nur bei Übergängen mit schwächerem Verkehr zulässig.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(5) Fernbediente Schranken müssen auch unmittelbar von Hand geöffnet und geschlossen werden können und mit einer Läutevorrichtung versehen sein, die vom Standorte des Wärters aus bedient werden kann (§ 46 (8)). Außerdem muß eine Vorrichtung vorhanden sein, die dem Wärter jedes unbefugte Öffnen der Schranken bemerkbar macht (§ 46 (7)).

(6) Schranken an Wegen, die mit Zustimmung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden (§ 46 (9)), sind mit einer zum Aufenthaltsorte des Wärters führenden Läutevorrichtung zu versehen.

(7) Schranken an unbedienten Übergängen von Privatwegen müssen verschließbar sein (§ 46 (10)).

(8) Für Fußwege kann die Aufsichtsbehörde Drehkreuze oder ähnlich wirkende Abschlüsse zulassen.

(9) Die Wegübergänge müssen mit Warnkreuzen versehen sein. Diese sind an allen unmittelbar am Übergang einmündenden Wegen da aufzustellen, wo Fuhrwerke einschließlich Kraftfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen (§ 79 (4)), wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nähert.

Bei übersichtlichen oder verkehrssarmen Wegübergängen kann von der Aufstellung von Warnkreuzen abgesehen werden.

(10) Vor Wegübergängen ohne Schranken sind Kennzeichen für den Lokomotivführer anzubringen (§ 58 (2)). Bei einfachen Verhältnissen kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen zulassen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 19.

Telegraph. Fernsprecher. Läutewerke.

(1) Die Zugfolgestellen

der Strecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden,

sind durch Telegraph,

die Zugfolgestellen der sonstigen Strecken durch Telegraph oder Fernsprecher

zu verbinden.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(2) Auf Linien mit Streckenblockeinrichtungen (§ 22) dürfen in den Blockstellen statt Telegraphen Fernsprecher verwendet werden.

(3) Die Bahnen

Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden,

sind mit Läutewerken oder anderen Vorrichtungen zu versehen, wodurch die Schrankenwärter von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(4) Wenn nicht die Züge mit Vorrichtungen zum Herbeirufen von Hilfe ausgerüstet sind, müssen solche auf der freien Strecke in Entfernungen von höchstens 2 km vorhanden sein.

§ 20.

Drehscheiben. Schiebebühnen.

(1) Wo nicht ausschließlich Lokomotiven ohne Schlepptender verwendet werden, müssen die Lokomotivstationen mit einer

Hauptbahnen.

Drehscheibe ausgerüstet sein, auf der die Lokomotiven samt Tender gedreht werden können.

(2) Neue Lokomotivdrehscheiben, die bei der Beförderung von Militärzügen benutzt werden müssen, dürfen nicht unter 20 m Durchmesser erhalten.

(3) Schiebebühnen mit versenkten Gleisen und Drehscheiben sind in Hauptgleisen nur an stumpfen Enden zulässig.

Nebenbahnen.

Inwieweit diese Vorschrift aus Rücksichten der Landesverteidigung auf Nebenbahnen anzuwenden ist, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

§ 21.

Signale und Signalficherung.

(1) Die Form der Signale muß, soweit es sich um Signale der Eisenbahn-Signalordnung handelt, deren Vorschriften entsprechen. Zur Erteilung von Signalen, die in der Signalordnung nicht vorgesehen sind, dürfen die Formen der Signalordnung nicht benutzt werden.

(2) Die Bahnhöfe

Die Kreuzungsbahnhöfe von Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden,

sind mit Einfahrsignalen zu versehen. Ausnahmen kann der Reichsverkehrsminister zulassen.

Inwieweit die Kreuzungsbahnhöfe von Strecken, die mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km in der Stunde befahren werden, mit Einfahrsignalen zu versehen sind, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

(3) Die Einfahrsignale sind so einzurichten, daß sie entweder von dem Fahrdienstleiter (Bemerkung zu § 45 (1)) selbst oder aber nur unter dessen Mitwirkung auf Fahrt gestellt werden können.

Hauptbahnen.

(4) Zugfolgestellen (§ 6 (8)) müssen zur Deckung der vorliegenden Blockstrecke mit Hauptsignalen versehen sein.

(5) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale zu decken und mit ihnen derart in Abhängigkeit zu bringen, daß das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, wenn die Brücke geschlossen und verriegelt ist, und daß die Brücke nicht entriegelt werden kann, solange das Signal auf Fahrt steht.

(6) Die in Schienenhöhe gelegenen Kreuzungen der dieser Ordnung unterstellten Bahnen sind durch Hauptsignale zu decken, die in gegenseitiger Abhängigkeit stehen (vgl. § 13). Über die Sicherung der Kreuzung einer solchen Bahn mit einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn hat die zulassende Behörde (§ 13) Bestimmung zu treffen.

(7) Auf der freien Strecke liegende Weichen oder damit zusammenhängende Gleiskreuzungen sind durch Hauptsignale zu decken. Anschlußstellen können auch durch Hauptsignale benachbarter Betriebstellen gedeckt werden, wenn die erforderlichen Abhängigkeiten vorhanden sind.

(8) Auf der freien Strecke liegende Weichen müssen mit ihren Deckungsignalen, die Weichen innerhalb der Bahnhöfe die in regelmäßigem Betriebe von Personenzügen (§ 54 (2)) gegen die Spitze befahren werden, mit den für die Fahrt gültigen Signalen derart in Abhängigkeit gebracht sein, daß die Signale erst auf Fahrt gestellt werden können, wenn die Weichen richtig stehen,

Nebenbahnen.

Hauptbahnen.

und daß diese verschlossen sind, solange die Signale auf Fahrt stehen (§ 65 (2)). Außerdem sind die von Personenzügen gegen die Spitze befahrenen ferngestellten Weichen durch Fahrstraßenfestlegung oder Einzelsicherung gegen Umstellen unter dem Zuge zu schützen.

(9) Für den Flankenschutz der Personenzüge ist nach Möglichkeit durch entsprechende Vorkehrungen und Abhängigkeiten zu sorgen.

(10) Mit den Einfahrtsignalen (2), den Blocksignalen, den Hauptsignalen vor beweglichen Brücken(5), vor den auf der freien Strecke gelegenen Bahntreuzungen (6) und Weichen sowie vor den mit solchen Weichen zusammenhängenden Gleiskreuzungen (7) sind Vorsignale zu verbinden. Werden zur Deckung beweglicher Brücken Haltscheiben verwendet, so sind diese in der Regel durch Langsamfahrtscheiben anzukündigen. Inwieweit die Ausfahrtsignale mit Vorsignalen zu verbinden sind, hat die Aufsichtsbehörde zu bestimmen.

(11) Hauptsignale sind womöglich auf der rechten Seite oder über der Mitte, Vorsignale stets auf der rechten Seite der zugehörigen Gleise aufzustellen. Die Signale benachbarter Gleise sind so aufzustellen, daß sie von den Zügen aus nicht miteinander verwechselt werden können.

Nebenbahnen.

Hauptbahnen.

(12) Die Weichen in den Hauptgleisen

müssen mit Weichensignalen versehen sein, wenn sie nicht mit den Fahrsignalen in gegenseitiger Abhängigkeit stehen (8)

oder für gewöhnlich verschlossen gehalten werden. Ausnahmen kann der Reichsverkehrsminister zulassen.

(13) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Merkzeichen angebracht sein, das angibt, bis wohin ein Gleis besetzt werden kann, ohne daß die Bewegungen auf dem anderen gefährdet würden. Der Abstand der Gleise muß am Merkzeichen mindestens 3,5 m betragen.

§ 22.

Streckenblock- und Zugbeeinflussungseinrichtungen.

(1) Auf Bahnen mit besonders dichter Zugfolge muß das Signal für die Einfahrt in eine Blockstrecke unter Verschluß der nächsten Zugfolgestelle liegen.

(2) Für Bahnen mit besonders dichter Zugfolge kann der Reichsverkehrsminister Zugbeeinflussung vorschreiben, durch die beim Überfahren eines Haltsignals der Zug selbsttätig zum Halten gebracht wird.

§ 23.

Bahnsteige.

(1) Die Stanten der Personenbahnsteige sind in der Regel 0,76 oder 0,38 m über Schienenoberkante zu legen, jedoch sind Bahnsteige von weniger als 0,38 m Höhe zulässig. In Gleiskrümmungen ist auf die Überhöhung des äußeren Stranges Rücksicht zu nehmen.

(2) Die festen Gegenstände auf den Personenbahnsteigen (Säulen und dergleichen) müssen bis zu einer Höhe von 3,05 m über Schienenoberkante mindestens 3 m von Gleismitte entfernt sein.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 24.

Rampen.

(1) Bahnhöfe, wo Tiere oder Fahrzeuge in größerem Umfange zu verladen sind, müssen mit festen Rampen ausgerüstet werden. Für geringen Verkehr genügen bewegliche Rampen.

(2) Bei Neubauten sind Seitenrampen, an denen geschlossene Militärzüge beladen oder entladen werden sollen, so zu legen, daß halbe Züge (Bemerkung zu § 14 (1)) ohne Rückbewegung und ohne Sperrung der durchgehenden Hauptgleise und der Kreuzungsgleise daran vorbeigeführt werden können. Ist eine Gleisanlage, die dies gestattet, für den allgemeinen Verkehr nicht erforderlich, so genügt es, Vorkehrung zu treffen, daß die Anlage jederzeit in kürzester Frist dieser Anforderung entsprechend eingerichtet werden kann.

(3) Seitenrampen dürfen nicht höher als 1,1 m und, wenn sie auch zur Verladung von Mannschaften benutzt werden müssen, nicht höher als 1,0 m über Schienenoberkante sein.

Inwieweit diese Vorschrift aus Rücksichten der Landesverteidigung auf Nebenbahnen anzuwenden ist, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

§ 25.

Güterschuppen. Ladebühnen. Lademaße. Gleisbrückenwaagen.

(1) Der Fußboden der Güterschuppen und Ladebühnen an den von Zügen zu befahrenden Gleisen darf nicht höher als 1,1 m über Schienenoberkante liegen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(2) Größere Güterbahnhöfe sind mit Lademaßen und Gleisbrüdenwaagen auszurüsten.

§ 26.

Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten. Uhren.

(1) Auf den dem Personenverkehre dienenden Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Name in einer den Reisenden ins Auge fallenden Weise anzubringen.

(2) Jeder Bahnhof ist mit einer für die Reisenden sichtbaren Uhr auszustatten. Auf größeren Bahnhöfen muß die Zeitangabe sowohl von der Zugang- als von der Bahnseite zu erkennen sein.

III. Fahrzeuge.

§ 27.

Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß sie mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 28.

Umgrenzung der Fahrzeuge.

(1) Die festen Teile der Fahrzeuge dürfen bei Mittelstellung im geraden Gleise im allgemeinen höchstens die in Anlage E mit ausgezogenen Linien gezeichnete Umgrenzung I erreichen.

Die festen Teile der Fahrzeuge mit Stromzuführung durch Oberleitung dürfen bei Mittelstellung im geraden Gleise die in Anlage F mit ausgezogenen Linien gekennzeichnete Umgrenzung II erreichen. Für andere Fahrzeuge sind die Umgrenzungen nach Anlage F nur mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers zulässig.

(2) Schornsteine und andere Teile von Lokomotiven und Triebwagen, die nach den auf Anlage E gezeichneten Umgrenzungen gebaut sind, dürfen über diese bis zu den Umgrenzungen nach Anlage F hinausragen; sie müssen dann aber so eingerichtet sein, daß

Anlage E

Anlage F

Hauptbahnen

Nebenbahnen

sie auf die Umgrenzungen nach Anlage E zurückgeführt werden können.

Die Stromabnehmer elektrischer Fahrzeuge dürfen die Umgrenzungslinie nach den Anlagen E und F überschreiten, müssen sich dann aber auf diejenige Umgrenzungslinie einziehen oder durch Abnehmen herausragender Teile zurückführen lassen, nach welcher das Fahrzeug gebaut ist.

(3) Für die an den Fahrzeugen anzubringenden losen Teile gelten ebenfalls die Umgrenzungen nach (1); Signalscheiben, Signallaternen und Leinenhaspel können jedoch die auf den Anlagen E und F besonders angegebenen Umgrenzungen erreichen.

(4) Die nach (1) und (3) zulässigen Breitenmaße müssen im allgemeinen so weit eingeschränkt werden, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser auch unter Berücksichtigung der Spurerweiterung anstandslos durchfahren werden können. Sofern die Strecken- und Bahnhofsverhältnisse es erlauben, brauchen bei Lokomotiven die zulässigen Breitenmaße nur so weit eingeschränkt zu werden, daß Krümmungen von 250 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können.

(5) In der durchgehenden Flucht der Langwände von Personen-, Post- und Packwagen liegende offen stehende Türen dürfen bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleise die Umgrenzung des lichten Raumes seitlich (senkrecht zur Mittellinie gemessen) äußerstenfalls um 50 mm überschreiten. Andere Türen solcher Wagen müssen bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleise noch innerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes verbleiben.

(6) Unter die bei Lokomotiven und Triebwagen 100 mm und bei Wagen 130 mm über Schienenoberkante liegenden Umgrenzungslinien (vgl. die Anlagen E und F) dürfen bis 70 mm über Schienenoberkante reichen:

- a) bei allen Fahrzeugen die Kuppelungen und Sicherheitsketten mit der in § 33 (5)d gegebenen Einschränkung. Dieser Abstand muß auch bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeuges vorhanden sein;
- b) bei Lokomotiven und Triebwagen außerdem die dem Federspiele nicht folgenden Teile.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(7) Durch die Radreifen gedeckte Teile, wie Wahnräumer, Bremsflöße, Sandstreuer, Fahradschutzkästen, müssen bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeugs noch 50 mm von Schienenoberkante abstehen; soweit sie bei Wagen sich an den Außenseiten der Endachsen befinden, müssen sie bei tiefstem Pufferstande mindestens 150 mm von Schienenoberkante abstehen (vgl. § 52 a).

§ 29.

Achstdruck.

(1) Der Achstdruck stillstehender Fahrzeuge darf, abgesehen von den Fällen unter (2), bei der größten Belastung nicht mehr als 16 t betragen.

(2) Auf neuen Strecken und auf Strecken mit erneuertem Oberbau (vgl. § 16 (2)) darf der Achstdruck im allgemeinen 18 t, auf besonders stark gebauten Strecken 20 t betragen. Diese Maße dürfen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde um höchstens 5 v. H. überschritten werden. Fahrzeuge mit größerem Achstdruck dürfen nur mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers gebaut werden.

§ 30.

Achstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen.

(1) Der feste Achstand muß, abgesehen von Drehgestellen,
mindestens 2 500 mm
betragen und darf bei neuen Wagen und
Wagendrehgestellen 4 500 mm
nicht übersteigen.

(2) Bei Wagen und Wagendrehgestellen mit einem Achstand über 4 500 mm sowie bei Lokomotiven müssen die Achsen derart beschaffen und gelagert sein, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser aufstandslos durchfahren werden können (bezüglich der Wagen vgl. § 42 (1) f).

(3) Sind bei Wagen und Drehgestellen mehr als 2 Achsen in einem gemeinsamen Rahmen gelagert und beträgt der Achstand über 4 000 mm, so müssen die mit Spurkränzen versehenen Zwischenachsen quer zur Wagenlängsachse verschiebbar sein, derart, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser aufstandslos durchfahren werden können.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(4) Spurkranzlose Achsen dürfen nicht quer verschiebbar sein (vgl. § 31 (4)).

§ 31.

Räder.

(Anlage G.)

(1) Die Räder müssen so auf die Achswellen aufgedreht sein, daß sie unverrückbar festsitzen.

(2) Der lichte Abstand der Räder einer Achse beträgt zwischen den Radreifen 1360 mm. Abweichungen sind nur bis zu 3 mm über oder unter dieses Maß zulässig.

(3) Die Radreifen der Schlepptender und Wagen müssen in abgenutztem Zustande im Laufkreise einen Durchmesser von mindestens 850 mm haben.

Bemerkung: Der Laufkreis ist der Kreis, in dem eine zur inneren Stirnfläche des Radreifens parallele Ebene im Abstand von 70 mm von dieser Stirnfläche die Lauffläche des Rades schneidet.

(4) Die Räder müssen Spurkränze haben. Sind aber drei oder mehr Achsen in demselben Rahmen gelagert, so können die Spurkränze unverschiebbarer Zwischenachsen weggelassen werden, wenn diese unter allen Umständen eine genügende Auflage auf den Schienen finden (vgl. § 30 (4)).

(5) An den Rädern müssen folgende Maße eingehalten werden:

- | | |
|---|---------|
| a) Breite der Radreifen | |
| mindestens | 130 mm, |
| höchstens | 150 mm; |
| b) Stärke der Radreifen, in der Ebene des Laufkreises gemessen, | |
| mindestens | 25 mm; |
| c) Höhe des Spurkranzes über dem Laufkreise; | |
| mindestens | 25 mm, |
| höchstens | 36 mm; |
| d) Stärke des Spurkranzes, gemessen 10 mm außerhalb des Laufkreises, | |
| mindestens | 20 mm; |
| e) Spielraum der Spurkränze im Gleise von 1,435 m Spurweite, gemessen nach Verschiebung | |

Anlage G.

Hauptbahnen.		Nebenbahnen.
der Achse bis zum Anlauf an der einen Schiene (Gesamtverschiebung) und 10 mm außerhalb der Laufkreise,		
mindestens		10 mm,
höchstens		25 mm
und bei den Zwischenachsen von drei oder mehr in demselben Rahmen gelagerten Achsen, wenn sie überhaupt mit Spurkränzen versehen sind (4),		
höchstens		40 mm
und die Entfernung zwischen den Anlaufstellen der Spurkränze		
höchstens		1 425 mm,
mindestens		1 410 mm
und bei den Zwischenachsen von drei oder mehr in demselben Rahmen gelagerten Achsen		
mindestens		1 395 mm.

§ 32.

Achswellen.

(1) Die größte zulässige Inanspruchnahme durch ruhende Belastung beträgt

a. für Achswellen aus Flußstahl

bei Güterwagen:

im Schenkel	700 kg/qcm,
im Nabenfuß	560 kg/qcm;

bei Personenwagen, Postwagen, Packwagen und Tendern:

im Schenkel	580 kg/qcm,
im Nabenfuß	450 kg/qcm.

b. für Achswellen aus Schweißstahl

bei Güterwagen:

im Schenkel	590 kg/qcm,
im Nabenfuß	470 kg/qcm;

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

bei Personenwagen, Postwagen, Packwagen
und Tendern:

im Schenkel	470 kg/qcm,
im Nabenfuß	380 kg/qcm.

(2) Neue Achswellen müssen aus Flußstahl bestehen.

§ 33.

Zug- und Stoßvorrichtungen.

(1) Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßvorrichtungen haben. Ausnahmen sind nur bei Triebwagen zulässig. Zwei oder drei Fahrzeuge, die im Betriebe dauernd verbunden bleiben, gelten als ein Fahrzeug.

(2) Die Wagen müssen mit durchgehender Zugstange versehen sein. Ausnahmen sind zulässig bei den für besondere Zwecke gebauten Wagen.

(3) Die Fahrzeuge müssen mit Schraubentuppelungen versehen sein; andere Tuppelungen sind nur an Fahrzeugen, die für besondere Zwecke gebaut sind, zulässig. Die allgemeine Einführung einer anderen Tuppelungsart bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

(4) Schraubentuppelungen müssen sich in doppelter Weise so miteinander verbinden lassen, daß die zweite Tuppelung in Wirksamkeit tritt, wenn die Haupttuppelung bricht.

(5) An den Zug- und Stoßvorrichtungen müssen die folgenden Maße eingehalten werden:

- a) Höhe der Mittelebene über Schienenoberkante

mindestens	940 mm,
höchstens	1 065 mm;
- b) Abstand von Mitte zu Mitte der Puffer

als Regel	1 750 mm,
mindestens	1 740 mm,
höchstens	1 770 mm;
- c) Länge der Schraubentuppelung von der Stirn der nicht eingedrücktten Puffer bis zum Angriffspunkt des Einhängebügels bei ganz ausgeschraubter und gestreckter Tuppelung

Hauptbahnen.		Nebenbahnen.
mindestens		450 mm,
höchstens		550 mm;
d) Abstand über Schienenoberkante, auf den herabhängende Kuppelungsteile beim tiefsten Pufferstande müssen eingeschraubt werden können (vgl. § 28 (6) a),		
wenn ein Aufhängen der Teile möglich ist,		
mindestens		70 mm,
wenn ein Aufhängen der Teile nicht möglich ist,		
mindestens		130 mm;
e) Länge, um die die Zugvorrichtung aus der Kopfschwelle herausgezogen werden kann,		
mindestens		50 mm,
höchstens		150 mm;
und bei Wagen mit Übergangsbriicken für die Reisenden		
höchstens		65 mm;
f) Abstand des Zughakens von den Puffern, gemessen vom Angriffspunkt des nicht angezogenen Hakens bis zur Ebene der nicht eingedrückten Puffer,		
mindestens		345 mm,
höchstens		395 mm;
g) Abstand der vorderen Pufferfläche von der Kopfschwelle bei völlig eingedrückten Puffern		
mindestens		425 mm;
h) Durchmesser der Zugstangen		
mindestens		42 mm;
i) Durchmesser des Bügels der Schraubenkuppelung am Berührungspunkte mit dem Zughaken		
mindestens		30 mm;
k) Pufferscheiben müssen so bemessen sein, daß die Puffer beim Durchfahren von Krümmungen von 180 m Halbmesser nicht hintereinandergreifen können. Der Durchmesser darf nicht kleiner sein als		340 mm.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(6) Die Stoßfläche des linken Puffers, vom Fahrzeug aus gesehen, muß eben, die des rechten Puffers gewölbt sein. Die Höhe der Wölbung muß bei nicht abgenutzten Puffern 25 mm betragen.

§ 34.

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge.

(1) An den Stirnseiten jedes Fahrzeuges muß auf jeder Seite der Zugvorrichtung (bei ausschwenkbaren Zugvorrichtungen, wenn sie voll ausgeschwenkt sind) ein Raum von folgenden Abmessungen frei gehalten werden:

Breite, von den äußersten Teilen der Zugvorrichtung ab gemessen,	
mindestens	400 mm,
Tiefe, in der Längsrichtung der Fahrzeuge von der Stoßfläche der völlig eingedrückt Puffer ab gemessen,	
mindestens	300 mm,
Höhe über Schienenoberkante	
mindestens	2 000 mm.

Fahrzeuge, die im Betrieb dauernd verbunden bleiben, gelten hierbei als ein Fahrzeug.

(2) Außerhalb dieser Räume vorspringende Teile müssen hinter der völlig eingedrückt Pufferscheibe

mindestens	40 mm
----------------------	-------

zurückstehen.

(3) Laufbretter an den Langseiten der Wagen müssen von der Stirn der nicht eingedrückt Puffer

mindestens	300 mm
----------------------	--------

abstehen.

§ 35.

Bremsen.

(1) Handbremsen müssen so eingerichtet sein, daß beim Drehen der Kurbel im Sinne der Uhrzeigerbewegung die Bremsen angezogen werden.

(2) Bremsersitze neuer Wagen müssen allseitig umschlossene Bremserschäuser haben. Bei Arbeitswagen und Wagen, deren Bremsen

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

nur bei Verschiebebewegungen benutzt werden, sind offene Bremsstände zulässig.

Handbremsen neu zu bauender Wagen, die für Bahnen mit elektrischem Fahrdrabt bestimmt sind oder auf solche übergehen, müssen so angeordnet werden, daß der Bremsler gegen Gefährdung durch den elektrischen Strom genügend gesichert ist.

(3) Lokomotiven ohne Tender, Tender und Triebwagen müssen mit einer Handbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben.

(4) Neu zu bauende Lokomotiven und Triebwagen, die mit Druckluft gebremste Züge befördern, müssen eine Treibradbremse erhalten, die zusammen mit der durchgehenden Druckluftbremse betätigt werden kann.

(5) Die durchgehende Bremse eines Zuges, der eine Geschwindigkeit von mehr als

60 km in der Stunde | 40 km in der Stunde
erreicht, muß so eingerichtet sein, daß sie

- a) vom Stande des Lokomotiv- oder Triebwagenführers,
- b) von den einzelnen Abteilungen der Personenzüge,
- c) von den Post- und Packwagen,
- d) von den mit Handbremse versehenen Güterwagen aus in Tätigkeit gesetzt werden kann und
- e) selbsttätig wirkt, sobald die Bremsleitung unterbrochen wird.

(6) Mit durchgehender Bremse versehene Wagen müssen in einer den Vorschriften des § 55 entsprechenden Anzahl auch für die Bedienung der Bremsen von Hand eingerichtet sein.

§ 36.

Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen.

- (1) Dampfkessel müssen folgende Ausrüstung erhalten:
 - a) Zwei voneinander unabhängige Speisevorrichtungen, von denen jede für sich imstande ist, dem Kessel die erforderliche Wassermenge zuzuführen. Mindestens eine Vorrichtung muß auch beim Stillstande des Fahrzeugs arbeiten können.
 - b) An jeder Einmündung einer Speiseleitung in den Kessel ein Speiseventil, das den Wasser- oder Dampfabfluß aus

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

dem Kessel selbständig verhindert. Die Speiseventile müssen auch von Hand geschlossen werden können, oder es muß zwischen Kessel und selbsttätigem Speiseventil eine besondere, von Hand zu betätigende Absperrvorrichtung eingeschaltet werden.

- c) Wenigstens zwei voneinander unabhängige Vorrichtungen zum zuverlässigen Erkennen des Wasserstandes. Mindestens eine dieser Vorrichtungen muß ein Wasserstandsglas sein.
- d) Am Wasserstandsglas und an der Kesselwand Marken für den festgesetzten niedrigsten Wasserstand, die mindestens 100 mm über den höchsten wasserbenetzten Punkt der Feuerbüchse liegen.
- e) Zwei Sicherheitsventile, die so eingerichtet sein müssen, daß ihre Belastung nicht ohne Lösen des Bleisiegelverschlusses oder Verändern der Kontrollhülse über das bestimmte Maß hinaus gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile müssen so ausgestaltet sein, daß sie vom strömenden Dampf nicht fortgeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung eintritt.
- f) Einen Kesseldruckmesser, der den Dampfdruck des Kessels fortwährend anzeigt und auf dessen Zifferblatt der festgesetzte höchste Dampfüberdruck durch eine unverstellbare, in die Augen fallende Marke bezeichnet ist.
- g) Eine Einrichtung zum Anschließen eines Prüfungsdruckmessers.
- h) Ein Fabrik Schild aus Metall, auf dem der jeweils festgesetzte höchste Dampfüberdruck, der Name des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung angegeben sind und das so am Kessel befestigt ist, daß es auch nach der Bekleidung des Kessels sichtbar bleibt.

Bei feuerlosen Lokomotiven können die Aufsichtsbehörden Ausnahmen von den Bestimmungen unter (1) a) bis e) zulassen. Es muß jedoch mindestens ein Sicherheitsventil vorhanden sein, das den Bestimmungen unter (1) e) entspricht und imstande ist, die volle Dampfmenge abzuführen, die der Lokomotive bei normalem Betrieb im ungünstigsten Falle aus dem Zuleitungsnetz zuströmen kann.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(2) Gas- und Flüssigkeitsgetriebe der Lokomotiven und Triebwagen müssen Sicherheitsventile besitzen und mit einem Schild versehen sein, aus dem Höchstdruck, Lieferer und Lieferjahr zu ersehen sind.

(3) Lokomotiven und Triebwagen müssen folgende Aufschriften tragen:

- a) den Namen der Eigentumsverwaltung,
- b) die Betriebsnummer oder den Namen,
- c) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,
- d) die größte zulässige Geschwindigkeit,
- e) Angaben über die letzte Untersuchung je am Fahrgestell und Kessel (vgl. § 43 (1), (2) und (4)),
- f) die Art der Bremse.

(4) Tender müssen folgende Aufschriften tragen:

- a) die Betriebsnummer oder den Namen,
- b) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung.

An Tenderlokomotiven und Tendern müssen außerdem der Inhalt der Wasserkästen in cbm und die Fassung des Kohlenraumes in t angeschrieben sein.

(5) Lokomotiven und Triebwagen müssen mit einer Dampfpfeife oder einer anderen zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein.

(6) Lokomotiven mit Tendern müssen vorn an der Lokomotive und hinten am Tender Bahnräumer haben. Alle übrigen Lokomotiven sowie Triebwagen müssen vorn und hinten mit Bahnräumern versehen sein.

(7) Lokomotiven und Triebwagen, auf denen feste Brennstoffe verfeuert werden, müssen mit verschließbaren Aschkästen und mit Funkenfängern ausgerüstet sein.

(8) Der Wassereinflaß an Vollspurtendern und vollspurigen Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen. Dieses Maß darf bis zu 3000 mm betragen, wenn in Höhe von 2750 mm über Schienenoberkante ein Noteinflaß vorhanden ist.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(9) Lokomotiven und Triebwagen, die auf Strecken verkehren, auf welchen gemäß § 58 (2) vor Wegübergängen zu läuten ist, müssen mit einer Läutevorrichtung ausgerüstet sein.

(10) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

§ 37.

Tragsfedern der Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge müssen abgefedert sein.

§ 38.

Wagenausrüstungen für militärische Zwecke.

Die für Militärbeförderungen vorgesehenen Wagen müssen mit den auf Grund der Militär-Eisenbahn-Ordnung vorgeschriebenen festen Einrichtungen ausgerüstet sein.

§ 39.

Verschluß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personentwagen.

(1) Einsteigtüren der Personentwagen müssen sicher wirkende Verschlußvorrichtungen erhalten. Nach außen aufschlagende Einsteigtüren an den Langseiten der Personentwagen müssen doppelt wirkende Verschlüsse haben, wobei der eine Verschluß als Vorreiber oder Einreiber wirkt. Bei neuen Wagen müssen die Verschlußvorrichtungen durch Zuschlagen der Tür selbsttätig einen doppelten Verschluß herstellen.

(2) Türöffnungen müssen im Innern der Personentwagen mit Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger versehen sein.

(3) An den zum Öffnen eingerichteten Fenstern an den Langseiten der Personentwagen von mehr als 2900 mm. äußerer Kastenbreite muß eine Warnung vor dem Hinauslehnen angeschrieben sein.

(4) Personentwagen müssen mit Einrichtung zur Beleuchtung, die im Winter zu benutzenden auch mit Einrichtung zur Heizung versehen sein.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 40.

Bodenhöhe der Güterwagen.

Der Fußboden der Güterwagen muß mindestens 170 mm über Puffermitte liegen.

Ausnahmen sind bei den für besondere Zwecke gebauten Wagen zulässig.

§ 41.

Signalstützen, Laternenkasten und Signalscheiben.

(1) Mindestens an einer Stirnseite aller dafür geeigneten Wagen, mit Ausnahme der Trieb- und Beiwagen für den Ortsverkehr, müssen Stützen zur Aufnahme der Schlußsignale (Scheiben und Laternen) so angebracht sein, daß die Signale entweder über die Seite oder die Decke des Wagens hervorragen (vgl. § 28 (3)).

(2) Die Stützen müssen die Form einer abgestumpften Pyramide mit quadratischem Querschnitt von 46 mm oberer und 35 mm unterer lichter Seitenlänge und 76 mm Höhe besitzen. Ihre Seiten müssen unter 45 Grad zur Wagenachse stehen.

(3) Die Oberkante der Signalstützen darf,

- a) wenn die Signale seitlich hervorragen sollen, höchstens 3100 mm,
- b) wenn sie über die Decke ragen sollen, höchstens 3600 mm über Schienenoberkante liegen.

Der Abstand der Mittelachse der Stützen von der Wagenmitte beträgt

- zu a) mindestens 1400 mm,
- höchstens 1500 mm,
- zu b) höchstens 1200 mm.

Bemerkung zu b: Die Maße von 3600 mm Höhe und 1200 mm Abstand von der Wagenmitte schließen einander aus. Bei einer Höhe von 3600 mm darf der Abstand höchstens 1160 mm, bei einem Abstände von 1200 mm die Höhe höchstens 3550 mm betragen (vgl. § 28 (3)).

(4) Die Seitenflächen der Oberwagenlaternen müssen gleichlaufend zur Wagenachse stehen.

Die Höhe des Laternenkastens darf

- höchstens 280 mm,

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

die Breite	
höchstens	250 mm,
die Höhe des Laternenauflages (Schornsteins)	
höchstens	120 mm,
die Breite	
höchstens	140 mm

betragen.

Dieselben Maße gelten entsprechend für die Signalscheiben.

(5) An jedem mit Signalstützen versehenen Wagen müssen Aufsteigtritte angebracht sein.

§ 42.

Anschriften an den Wagen.

(1) An beiden Langseiten der Wagen müssen folgende Anschriften angebracht sein:

- a) eine Kennzeichnung der Eigentumsverwaltung,
- b) die Ordnungsnummer,
- c) das Eigengewicht einschließlich der Achsen und der dauernd im Wagen mitgeführten Ausrüstungsgegenstände. Bei Wagen, die auf Strecken von verschiedener Spurweite verkehren und beim Übergange die Achsen wechseln, ist es jedoch zulässig, das Gewicht des gefederten Teiles am Wagentasten, das Gewicht der Achsen und Achsbüchsen aber an den Achsbüchsen anzuschreiben,
- d) bei Güter- und Packwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit.

Bemertung: Die Tragfähigkeit gibt die höchste zulässige Belastung an, die keinesfalls überschritten werden darf, auch nicht infolge von Witterungseinflüssen während der Beförderung. Im allgemeinen ist das Ladegewicht etwas geringer und für die Beladung der Wagen maßgebend.

- e) das auf 1 m Wagenlänge einschließlich der Buffer entfallende Gesamtgewicht (Eigengewicht und Tragfähigkeit), wenn es 3,6 t/m übersteigt,
- f) der Achsstand und bei Drehgestellwagen der Abstand der Drehzapfen und der Achsstand der Drehgestelle; bei Wagen und Drehgestellen mit mehr als 4500 mm Achsstand das

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Zeichen $\langle \ominus \rangle$, wenn die Achsen eine solche Verschiebbarkeit besitzen, daß Krümmungen von 150 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können,

- g) die Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse,
 - h) der Inhalt der Gasbehälter oder die Art der elektrischen Beleuchtung,
 - i) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung (vgl. § 44),
 - k) bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmierfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
 - l) bei Personenwagen und den für Militärbeförderung vorgesehenen gedeckten Güterwagen die Anzahl der für Truppenbeförderung benutzbaren Sitzplätze, bei letzteren Wagen auch die Anzahl der unterzubringenden Pferde,
 - m) bei den zur Viehbeförderung geeigneten Wagen der Inhalt der Bodenfläche,
 - n) bei Privatwagen hinter der Ordnungsnummer das Zeichen P.
- (2) Personenwagen müssen mit Merkmalen versehen sein, die den Reisenden das Auffinden der Wagenklasse erleichtern.

§ 43.

Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen.

(1) Neue Lokomotiven, Tender und Triebwagen sowie Lokomotiven und Triebwagen, die andere Dampfkessel erhalten haben, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie amtlich geprüft und sicher befunden worden sind.

(2) Fahrgestelle mit Treibwerk der Lokomotiven und der Triebwagen sowie die Tender müssen mindestens alle drei Jahre gründlich untersucht werden.

(3) Die Untersuchung nach (2) muß sich auf alle Teile erstrecken. Dabei müssen die Lager und die Federn abgenommen und die Achsen herausgenommen werden.

(4) Lokomotiv- und Triebwagen-Dampfkessel müssen spätestens acht Jahre nach der ersten Inbetriebnahme im Innern untersucht werden, wobei die Heiz- und Rauchrohre zu entfernen sind.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Spätestens alle sechs Jahre muß diese Untersuchung wiederholt werden.

Zwischenzeitlich müssen Untersuchungen in Zeiträumen von längstens vier Jahren vorgenommen werden, wobei jedoch die Heiz- und Rauchrohre nicht entfernt zu werden brauchen. Bei feuerlosen Dampflokomotiven müssen sich diese zwischenzeitlichen Untersuchungen auch auf das Innere der Kessel erstrecken.

(5) Bei der Abnahmeprüfung nach (1) und den wiederkehrenden Untersuchungen nach (4) sowie nach jeder umfangreichen Ausbesserung muß der von der Bekleidung entblößte Dampfkessel durch Wasserdruck geprüft werden. Bei einem zulässigen Dampfüberdruck p müssen als Probedruck bei Kesseln, die für einen Betriebsdruck von höchstens 22 kg/qcm Überdruck bestimmt sind, $(p + 5)$ kg/qcm Überdruck angewendet werden. Bei Kesseln für höheren Betriebsdruck p muß der Probedruck mindestens $(1,3 p + 3)$ kg/qcm Überdruck betragen. Der Probedruck ist mit einem Prüfungsdruckmesser zu messen, der von Zeit zu Zeit auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

Bei feuerlosen Lokomotiven können bei den zwischenzeitlichen Untersuchungen nach (4) die Wasserdruckprobe und das Freilegen des Kesselmantels entfallen, wenn die innere Besichtigung der Kessel und der sonstige Befund keine Anstände ergeben haben.

(6) Die Fristen für Untersuchung der Fahrgestelle, Tender und Kessel nach (2) und (4) sind vom Tage der Inbetriebnahme nach beendeter Untersuchung bis zum Tage der Außerdienststellung zum Zwecke der nächsten Untersuchung zu rechnen. Sie dürfen um die Zeiten etwaiger Abstellungen einschließlich der Ausbesserungen dieser Teile verlängert werden, wenn die Abstellung jeweils zusammenhängend länger als zwei Monate gedauert hat, insgesamt jedoch höchstens um zwei Jahre.

(7) Kessel, die länger als zwei Jahre außer Betrieb gesetzt waren, dürfen erst nach Vornahme einer Wasserdruckprobe wieder in Betrieb genommen werden.

(8) Kessel, die bei den Wasserdruckproben nach (5) und (7) ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht in Dienst genommen werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(9) Bevor die nach (5) und (7) geprüften Kessel in Betrieb genommen werden, müssen auch die Kesseldruckmesser und Ventilbelastungen geprüft werden.

(10) Der bei der Untersuchung festgesetzte höchste Dampfüberdruck muß auf dem Fabrikschild (vgl. § 36 (1) h) leicht sichtbar verzeichnet werden.

(11) Über die Untersuchungen nach (1), (2) und (4) muß Buch geführt werden.

(12) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

§ 44.

Abnahme und Untersuchung der Wagen.

(1) Neue Wagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie untersucht und sicher befunden worden sind.

(2) Die Wagen müssen von Zeit zu Zeit gründlich untersucht werden. Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken. Dabei müssen die Achslager und die Federn ab- und die Achsen herausgenommen werden.

(3) Die Untersuchung muß bei den Personen-, Pack-, Post- und Güterwagen, die vorzugsweise in Personenzügen mit einer Geschwindigkeit über 75 km in der Stunde laufen, spätestens sechs Monate, bei den übrigen Personen-, Pack- und Postwagen spätestens ein Jahr, bei den übrigen Güterwagen spätestens drei Jahre nach der Inbetriebnahme oder nach der letzten Untersuchung erfolgen.

Die Untersuchung muß spätestens drei Jahre nach der Inbetriebnahme oder nach der letzten Untersuchung erfolgen.

Die Frist von sechs Monaten darf einmalig um einen Zeitraum von höchstens sechs

Hauptbahnen.

Monaten, die Frist von einem Jahr einmalig um einen Zeitraum von höchstens einem Jahr überschritten werden, falls der Zustand des Wagens dies zuläßt. Die Verlängerung der Untersuchungsfrist muß am Wagen kenntlich gemacht werden.

Nebenbahnen.

(4) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

IV. Bahnbetrieb.

§ 45.

Eisenbahnbetriebsbeamte.

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte im Sinne dieser Ordnung sind die Beamten, Bediensteten und Arbeiter und ihre Vertreter, die bestellt sind als:

1. Leitende oder Aufsichtsführende in der Unterhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn,
2. Bahnkontrolleure und Betriebskontrolleure,
3. Vorsteher und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen, Haltepunkten, Abzweig- und Anschlussstellen sowie Fahrdienstleiter¹⁾ (einschließlich der Blockwärter²⁾),
4. Vorsteher der Bahnmeisterei, der Betriebswerkmeisterei, der Fahrleitungsmeisterei und der Telegraphenmeisterei,
5. sonstige Beamte im Bahnunterhaltungsdienst,
6. Weichensteller,
7. Beamte des Rangierdienstes,
8. Bahn- und Schrankenwärter²⁾,

Bemerkung:

¹⁾ Der Fahrdienstleiter ist der Beamte, der die Zugfolge innerhalb seines Bereiches, unter eigener Verantwortung regelt.

²⁾ Auch Bahnagenten, soweit sie betriebsdienstliche Aufgaben haben.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

9. Zugbegleiter,
10. Lokomotiv- und Triebwagenführer, Heizer sowie Weismänner für Lokomotiven und Triebwagen ohne Feuerung,
11. sonstige Beamte des maschinen- und elektrotechnischen Außendienstes.

(2) Die Betriebsbeamten müssen mindestens einundzwanzig Jahre alt und unbescholten sein, auch die Eigenschaften und die Befähigung besitzen, die ihr Dienst erfordert. (Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten.)

Für die fachwissenschaftlich gebildeten Maschinentechniker, die zur Ausbildung im Lokomotivdienst beschäftigt werden, entfällt die Vorschrift über das Alter.

(3) Die Betriebsbeamten sind in der zur gesicherten Durchführung des Betriebs erforderlichen Anzahl anzustellen.

(4) Den Betriebsbeamten sind schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten einzuhändigen.

(5) Über jeden Betriebsbeamten sind Personalakten zu führen.

(6) Die Betriebsbeamten haben im Dienste eine richtiggehende Uhr zu tragen.

§ 46.

Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn.

Schrankendienst.

(1) Die Bahn ist so zu unterhalten, daß jede Strecke ohne Gefahr mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden kann. (Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Gleisstrecken siehe § 48 (2)).

(2) Die Bahn muß mindestens einmal
jeden Tag | jeden zweiten Tag
auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden.

(3) Zur Untersuchung der Bahn (2) dürfen Frauen nicht verwendet werden.

(4) Gefahrdrohende Stellen sind während
der Dauer des Betriebs | des Verkehrs der Züge
zu beaufsichtigen.

Hauptbahnen.

(5) Die Wegübergänge — abgesehen von denen mit dauernd geschlossenen Schranken (9) und (10) —

müssen rechtzeitig vor der Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen und Rangierabteilungen

bewacht werden,

Nebenbahnen.

Die verkehrreichen Wegübergänge und sonstige Stellen, wo besondere Vorsicht geboten ist,

— falls daselbst mit mehr als 15 km Geschwindigkeit in der Stunde gefahren wird —

ebenso außerdem alle nicht mit Schranken versehenen Wegübergänge der Bahnstrecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden, bei den Zügen, die daselbst eine solche Geschwindigkeit erreichen.

Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizeibehörde zulassen. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Reichsverkehrsminister.

Der Reichsverkehrsminister kann genehmigen, daß von der Bewachung abgesehen wird, wenn Vorrichtungen zur ausreichenden Sicherung der Wegübergänge vorhanden sind (§ 18 (3)).

Schranken müssen, solange Gefahr vorhanden ist, geschlossen sein.

(6) Übergänge in Schienenhöhe, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, müssen überwacht oder geschlossen gehalten werden, solange sie von Zug- und Rangierbewegungen berührt werden. Übergänge, die nur dem dienstlichen Verkehr dienen, fallen

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

nicht unter diese Bestimmung
(§ 18 (3)).

(7) Ein Wegübergang gilt als bewacht, wenn am Übergange selbst oder bei Wegübergängen mit fernbedienten Schranken in unmittelbarer Nähe der Bedienungsvorrichtung der Wärter steht und diesem jedes unbefugte Öffnen der Schranken bemerkbar gemacht wird (§ 18 (5)). Wegübergänge auf Bahnhöfen und Haltepunkten können bei einfachen Verhältnissen als bewacht gelten, wenn ihre örtlich bedienten Schranken gegen unbefugtes Öffnen gesichert sind.

(8) Vor dem Schließen fernbedienter Schranken ist zu läuten (§ 18 (5)).

(9) Schranken an Wegübergängen mit geringem Verkehr dürfen mit Zustimmung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden (§ 18 (6)). Sie müssen auf Verlangen geöffnet werden, wenn es ohne Gefahr geschehen kann.

(10) Schranken an unbedienten Übergängen von Privatwegen (§ 18 (7)) sind verschlossen zu halten.

(11) Bahn- und Schrankentwärter müssen mit den Mitteln zur Erteilung von Langsamfahr- und Haltsignalen an die Züge ausgerüstet sein.

§ 47.

Freihalten des Bahnkörpers.

Die Gleise der Vollspurbahnen, auf denen Fahrzeuge durch Lokomotiven oder Triebwagen bewegt werden, sind von lagernden Gegenständen mindestens bis zu der Umgrenzung des lichten Raumes und den im § 11 (2) vorgeschriebenen Spielraumgrenzen frei zu halten.

§ 48.

Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Bahnstrecken.

(1) Bahnstrecken, wo die für gewöhnlich zugelassene Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale kenntlich zu machen.

(2) Unbefahrbare Strecken sind, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 49.

Beleuchtung der Bahnanlagen.

(1) Für die Beleuchtung der Bahnanlagen sind die Betriebs- und Verkehrsbedürfnisse maßgebend. Auf unbefetzten Haltepunkten mit einfachen Verkehrsverhältnissen kann mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde von einer Beleuchtung abgesehen werden.

(2) Die Übergänge der verkehrreichen öffentlichen Wege sind bei Dunkelheit zu beleuchten, solange die Schranken geschlossen sind.

(3) Die Uhren (§ 26 (2)) größerer Bahnhöfe sind bei Dunkelheit zu beleuchten.

§ 50.

Grundstellung der Fahrsignale und Weichen. Sicherung der Weichen.

(1) Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung auf »Halt«. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig für Hauptsignale an Deckungstellen sowie an solchen Blockstellen, Bahnhöfen und Abzweigstellen, die ihrer im § 6 bezeichneten Aufgaben für längere Dauer oder für regelmäßig wiederkehrende Zeitabschnitte entkleidet sind.

(2) Für alle Weichen in den Hauptgleisen und für die Weichen in den Nebengleisen, durch die Fahrten auf den Hauptgleisen gefährdet werden könnten, ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben.

(3) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen (§ 21 (8)) oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben ist, müssen, wenn ein Zug (§ 54 (1)) gegen ihre Spitze fährt, durch Verriegelung oder Bewachung gegen fremden Eingriff gesichert werden

§ 51.

Rangieren auf und neben den Hauptgleisen.

(1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über das Einfahrtsignal hinaus ist der Regel nach verboten. Läßt es sich im ein-

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

zelnen Fälle nicht vermeiden, so ist dazu die ausdrückliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen.

(2) Rangierbewegungen, gegen welche die Fahrstraße eines Zuges nicht zwangsweise gesichert ist, dürfen nicht ausgeführt werden, solange sie die Zugfahrt gefährden können.

§ 52.

Stillstehende Fahrzeuge.

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

(2) Lokomotiven und Triebwagen müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind.

§ 52a.

Aufhalten von Wagen im Rangierdienst mit Bremschuhen.

Die Höhe der Bremschuhe darf das Maß von 130 mm über Schienenoberkante nicht übersteigen (vgl. § 28 (7)).

§ 53.

Fahrordnung.

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren.

(2) Ausnahmen sind zulässig:

- a) in Bahnhöfen und bei der Einführung von Strecken in Bahnhöfe,
- b) bei Gleissperungen,
- c) für Arbeitszüge, Arbeitswagen und Kleinwagen,
- d) für Hilfszüge und Hilfslokomotiven,
- e) für zurückkehrende Schiebelokomotiven,
- f) zwischen einem Bahnhof und einer benachbarten Anschlussstelle.

(3) Über die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge sind für Bahnhöfe, wo in einer Richtung mehrere Fahrstraßen vorkommen, bestimmte Vorschriften (Bahnhoffahrordnung) zu erlassen, von denen nur in Ausnahmefällen unter Verantwortlichkeit des Fahrdienstleiters abgewichen werden darf.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(4) Die Personenzüge (§ 54 (2)) der Vollspurbahnen dürfen in der Regel nur auf Gleise verwiesen werden, deren lichter Raum der in den Anlagen A und B links gezeichneten Linie entspricht. Für Militärzüge gilt diese Beschränkung nicht.

§ 54.

Begriff, Gattung und Stärke der Züge.

(1) Züge im Sinne dieser Ordnung sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Fahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven. Kleinwagen (§ 72) gelten nicht als Züge.

(2) Im Sinne dieser Ordnung gelten als Personenzüge alle der Personenbeförderung dienenden Züge, ohne Rücksicht auf ihre Geschwindigkeit. Die der Güterbeförderung dienenden Züge gelten als Güterzüge. Züge, die sowohl Personen als auch Güter befördern, gelten, je nachdem die Personen- oder die Güterbeförderung vorwiegt, als Personenzüge oder als Güterzüge. In den Dienstfahrplänen ist ersichtlich zu machen, zu welcher Gattung ein Zug gerechnet wird.

(3) Die Stärke der Züge (ausschließlich der Achsen der arbeitenden Lokomotiven und ihrer Tender) darf bei der im Fahrplan zugelassenen größten Geschwindigkeit (§ 66 (11)) von V km in der Stunde betragen:

A. bei Personenzügen

1) mit durchgehender Bremsung

170 — V | 170 — 2 V

höchstens 120 Achsen,

2) mit Handbremsung

170 — 2 V, höchstens 120 Achsen,

B. bei Güterzügen

250 — 2 V — H, höchstens 150 Achsen.

H ist die 10 übersteigende Zahl der Achsen in etwa vorhandenem handgebremsten Zugteil oder Zug. Ist H größer als V, so wird statt H der Wert V gesetzt.

(4) Bei Zügen, die verschiedene Bauarten durchgehender Bremsen enthalten, ist die Stärke der Züge entsprechend zu verringern.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(5) Am Schlusse eines durchgehend gebremsten Personenzuges dürfen innerhalb der vorgesehenen Stärke der Züge (3 A) einzelne an die Bremse nicht angeschlossene Wagen mitgeführt werden; ihre Achszahl darf höchstens betragen $46 - \frac{1}{2} V$, ihr Gesamtgewicht in Tonnen höchstens das 10fache dieser Zahl.

In Züge, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als
80 km in der Stunde | 50 km in der Stunde
fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden.

(6) Mit Reisenden dürfen die in (5) erwähnten Wagen bei Zügen mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km in der Stunde nur dann besetzt werden, wenn sie den nach § 55 (9) erforderlichen Bremswert enthalten.

Die in § 57 (1) letzter Absatz bezeichneten Personen gelten nicht als Reisende im Sinne der Bestimmungen unter (6) und (7).

(7) Für die Stärke der Güterzüge, die Reisende befördern, gelten dieselben Bestimmungen wie für Personenzüge.

Die größte Stärke der Militärzüge wird in den Bestimmungen für Militärtransporte festgesetzt.

§ 55.

Ausrüstung der Züge mit Bremsen.

(1) In den Zügen müssen so viele bediente Bremsen vorhanden sein, daß ein Bremsweg von

700 m | 400 m
nicht überschritten wird.

Als bedient gilt eine Bremse, wenn sie von einem Zugbegleiter oder (bei durchgehender Bremse) vom Lokomotivführer (Triebwagenführer) in Tätigkeit gesetzt werden kann. Unter Bremsweg ist der Weg zu verstehen, welcher von der Einleitung des Bremsvorganges bis zum Stillstand des Zuges zurückgelegt wird.

(2) Die Bedingung unter (1) ist als erfüllt anzusehen, wenn mindestens die gemäß den nachfolgenden Bremsstafeln A bis D erforderlichen Bremswerte im Zuge vorhanden sind und im übrigen die Bestimmungen (3) bis (14) beachtet werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Bremstafel A
für Sandbremsen auf Hauptbahnen.

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu									
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
von	vom Ver-	Kilometer in der Stunde Bremswerte in Tonnen									
‰	hältnis	vorhanden sein:									
0	1:∞	6	6	6	6	7	10	13	17	21	26
1	1:1000	6	6	6	6	8	11	15	19	23	28
2	1:500	6	6	6	7	10	13	16	20	24	29
3	1:333	6	6	6	9	11	15	18	22	26	31
4	1:250	6	6	7	10	13	16	20	24	28	33
5	1:200	6	6	9	11	14	18	22	26	30	35
6	1:166	7	7	10	13	16	19	23	28	34	39
7	1:143	8	8	11	14	17	21	25	30	36	42
8	1:125	9	9	12	15	19	23	27	32	38	44
10	1:100	10	12	14	18	22	26	31	36	41	47
12	1:83	12	14	17	20	25	29	34	39	45	51
14	1:71	14	16	19	23	28	32	38	44	50	56
16	1:62	16	18	22	26	30	35	41	47	54	61
18	1:55	18	20	24	28	33	39	45	51	58	65
20	1:50	20	22	26	31	36	42	49	56	63	70
22	1:45	22	24	29	34	39	45	52	59	67	—
25	1:40	25	27	32	38	44	50	57	64	—	—

(3) Als Bremswerte der einzelnen Fahrzeuge sind in Anrechnung zu bringen:

a) bei Sandbremsung:

1. für Personen-, Post-, Bahndienst- und Personenzugpackwagen, bei denen sämtliche Achsen gebremst werden: das Eigengewicht des Wagens in Tonnen, jedoch höchstens 24 Tonnen;
2. für dreiachsige derartige Wagen mit ungebremster Mittelachse: $\frac{2}{3}$ des Eigengewichts des Wagens in Tonnen, jedoch höchstens 24 Tonnen;
3. für Güterwagen aller Art und Güterzugpackwagen: das Gesamtgewicht des Wagens einschließlich der Ladung in Tonnen, jedoch höchstens 24 Tonnen;

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Bremstafel B

für durchgehende Bremsen auf Hauptbahnen.

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu																			
von	vom Ver-	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
%o	hältnis	Kilometer in der Stunde Bremswerte in Tonnen vorhanden sein:																			
0	1:∞	6	6	6	6	7	10	13	17	22	27	31	37	43	50	57	65	73	82	91	100
1	1:1000	6	6	6	6	8	12	15	19	23	28	33	39	46	53	60	68	76	86	97	—
2	1:500	6	6	6	7	9	13	16	20	24	30	35	41	48	55	63	71	79	89	100	—
3	1:333	6	6	6	8	10	14	17	22	26	32	37	43	50	58	65	74	82	93	—	—
4	1:250	6	6	7	9	11	15	18	23	28	34	39	45	52	60	68	77	85	97	—	—
5	1:200	7	7	8	10	12	16	19	24	29	35	40	47	54	62	70	79	88	100	—	—
6	1:166	8	8	9	11	13	17	21	26	31	36	42	49	56	65	73	83	94	—	—	—
7	1:143	9	9	10	12	15	18	22	27	32	38	44	51	58	67	76	86	97	—	—	—
8	1:125	10	10	11	13	16	19	24	28	34	40	46	53	60	69	79	89	—	—	—	—
10	1:100	12	12	13	15	18	21	25	30	36	42	49	56	63	73	84	—	—	—	—	—
12	1:83	14	14	15	17	20	24	28	33	39	46	53	60	68	79	—	—	—	—	—	—
14	1:71	16	16	17	20	23	27	31	36	42	49	57	64	73	—	—	—	—	—	—	—
16	1:62	18	18	19	22	25	29	34	39	45	52	60	68	—	—	—	—	—	—	—	—
18	1:55	20	20	21	24	28	32	37	42	48	55	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	1:50	22	22	23	27	31	35	40	44	50	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	1:45	24	24	26	30	34	38	43	48	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	1:40	27	27	29	33	37	42	47	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Die in dem umranderten Teile obiger Bremstafel angegebenen Bremswerte können bei Güterzügen um je 2 Tonnen vermindert werden.

4. für jede gebremste Achse eines nicht zu den arbeitenden Lokomotiven gehörigen Tenders: 6 Tonnen;
- b) bei durchgehender Bremsung:
 1. für Personen-, Post-, Bahndienst- und Personenzugpackwagen, deren sämtliche Achsen gebremst werden: bei Bremsstellung für Personenzüge (§ 51(2)): das Eigengewicht,

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Bremstafel C
für Sandbremsen auf Nebenbahnen.

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu									
		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
von	vom Ver- hältnis	Kilometer in der Stunde Bremswerte in Tonnen vorhanden sein:									
%											
0	1:∞	6	6	6	8	11	15	20	26	33	42
1	1:1000	6	6	6	9	12	16	21	27	34	42
2	1:500	6	6	7	10	13	17	22	28	35	43
3	1:333	6	6	8	11	14	18	23	29	36	44
4	1:250	6	6	9	12	15	19	24	30	37	45
5	1:200	6	7	10	13	16	20	25	31	38	46
6	1:166	7	8	11	14	17	21	26	32	39	47
7	1:143	8	9	12	15	18	22	27	33	40	48
8	1:125	9	10	13	16	19	23	28	34	41	49
10	1:100	11	13	16	19	22	25	30	36	42	50
12	1:83	13	15	18	21	24	28	33	39	45	52
14	1:71	15	17	20	23	27	31	36	42	48	55
16	1:62	17	19	22	26	30	34	39	45	51	58
18	1:55	19	22	25	29	33	37	42	48	54	62
20	1:50	21	24	27	31	36	40	45	52	58	66
22	1:45	23	26	30	34	39	44	49	56	62	69
25	1:40	26	29	33	38	43	48	54	61	—	—
30	1:33	30	34	38	43	48	54	—	—	—	—
35	1:28	34	39	44	49	56	—	—	—	—	—
40	1:25	39	44	50	56	—	—	—	—	—	—

bei Bremsstellung für Güterzüge: $\frac{8}{10}$ des Eigengewichts des Wagens in Tonnen;

2. für dreiaxlige derartige Wagen mit ungebremster Mittelachse:

bei Bremsstellung für Personenzüge (§ 54(2)): $\frac{2}{3}$ des Eigengewichts,

bei Bremsstellung für Güterzüge: $\frac{1}{2}$ des Eigengewichts des Wagens in Tonnen;

3. für Güterwagen und für alle sonstigen Fahrzeuggattungen sind die in Rechnung zu stellenden Brems-

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Bremstafel D

für durchgehende Bremsen auf Nebenbahnen.

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu									
von ‰	vom Ver- hältnis	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
		Kilometer in der Stunde Bremswerte in Tonnen vorhanden sein:									
0	1:∞	6	6	6	8	11	15	20	26	33	42
1	1:1000	6	6	6	9	12	16	21	27	34	43
2	1:500	6	6	7	10	13	16	22	28	35	44
3	1:333	6	6	8	11	13	17	22	28	36	45
4	1:250	7	7	9	12	14	17	23	29	37	46
5	1:200	8	8	11	12	15	18	23	29	38	47
6	1:166	9	9	13	13	15	18	24	29	39	48
7	1:143	10	10	14	14	16	20	24	30	40	49
8	1:125	11	11	15	15	17	20	25	31	41	50
10	1:100	15	15	16	17	19	21	25	32	42	52
12	1:83	18	18	18	19	21	23	28	34	43	53
14	1:71	20	20	20	21	24	26	31	36	44	54
16	1:62	22	22	22	23	26	29	33	38	45	55
18	1:55	25	25	25	26	29	32	35	40	46	57
20	1:50	27	27	27	28	32	35	38	43	48	59
22	1:45	29	29	30	31	35	39	42	47	51	62
25	1:40	32	32	33	35	38	41	46	51	—	—
30	1:33	37	37	38	41	43	48	—	—	—	—
35	1:28	42	42	44	48	53	—	—	—	—	—
40	1:25	47	47	50	55	—	—	—	—	—	—

werte für die verschiedenen Ladestände besonders festzustellen und durch den Reichsverkehrsminister zu genehmigen.

(4) Bei der Ermittlung des abzubremsenden Zuggewichtes sind arbeitende Lokomotiven und ihre Tender nur dann mitzuzählen, wenn ihre Bremsen nicht ausreichen, um das Lokomotiv- und Tendergewicht in dem gleichen Maße zu bremsen, wie für die Wagen vorgeschrieben, oder wenn ihre Bremsen nicht einwandfrei wirksam sind.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(5) Bei der Ermittlung des nach (2) erforderlichen Gesamtbremswertes eines Zuges können überschüssige Bremswerte der arbeitenden Lokomotiven und ihrer Tender teilweise auf den Gesamtbremswert angerechnet werden. Die Art der Anrechnung ist durch besondere Bestimmungen zu regeln.

(6) Für Geschwindigkeiten und Neigungen zwischen den in den Tafeln aufgeführten sind die Bremsprozente durch Zwischenschaltung zu ermitteln.

(7) Wo die im § 19 (3) vorgeschriebenen Einrichtungen vorhanden, die Kreuzungsbahnhöfe mit Einfahrsignalen versehen und alle nicht abgegrenzten unübersichtlichen Wegübergänge während der Vorüberfahrt der Züge bewacht werden, kann der Reichsverkehrsminister die Anwendung der Brems tafeln A und B zulassen.

(8) Für Fahrten in der Wagerechten und in Gefällen gelten die Bremsprozente für die größte Geschwindigkeit, die der Zug bei kürzester Fahrzeit jeweils erreichen darf.

Für Fahrten in Steigungen sind zu ermitteln:

a) die Bremsprozente für die tatsächlich vorhandene maßgebende Neigung — vgl. nachstehenden Schlußabsatz von (8) — und eine Geschwindigkeit von

20 km in der Stunde, | 15 km in der Stunde,

b) die Bremsprozente für die Wagerechte und die in der Steigung jeweils zugelassene größte Geschwindigkeit.

Für die Besetzung der Bremsen gilt der größere der beiden Werte a) oder b).

Für eine Strecke, die ohne Wechsel in der Bremsbesetzung durchfahren wird, ist die die höchsten Bremsprozente erfordernde Neigung maßgebend. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie der-

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

jenigen beiden 1000 m voneinander entfernten Punkte der Bahn genommen werden, für die sich die höchsten Bremsprozente ergeben.

(9) Bei den mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen, die an die durchgehende Bremse nicht angeschlossene Wagen mitführen, werden die erforderlichen Bremswerte für den durchgehend gebremsten und den nicht angeschlossenen Zugteil je für sich ermittelt und zwar für den durchgehend gebremsten Zugteil nach den Brems- tafeln

B,	D,
für den nicht angeschlossenen Zugteil nach den Brems- tafeln	
A.	C.

Bei Geschwindigkeiten von 66 bis 80 km in der Stunde sind für nicht angeschlossene Zug- teile die Werte der Tafel B, jedoch um je 5 erhöht, anzu- wenden.

Ergibt sich hierbei ein Bremsüberschuß in einem der beiden Zugteile, so kann er auf den anderen Zugteil angerechnet werden; in dem nicht angeschlossenen Zugteil müssen jedoch so viel Bremsen bedient sein, daß die Sicherheit auch bei Zugtrennungen gewahrt bleibt. Bei den unter (12) behandelten Fällen braucht bei der Be- setzung der Bremsen auf eine Zugtrennung nicht besonders Rücksicht genommen zu werden.

(10) Kommt auf einer Strecke eine stärkere Neigung (Steigung oder Gefälle) als 5‰ (1:200) von 1000 m Länge und darüber vor, oder ist die Verbindungslinie der beiden Punkte der Bahn, die bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, stärker als 5‰ (1:200) geneigt, so muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben.

Dahinter darf

bei Güterzügen

bei Zügen, die nicht mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde erreichen,

noch ein leerer, beschädigter aber lauffähiger Wagen, der inmitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, angehängt werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Ist die Neigung der Strecke nicht stärker als 10‰ (1 : 100), so darf bei allen Zügen ein leerer oder beladener, nicht mit Reisenden besetzter Wagen ohne Bremse angehängt werden. Die in § 57 (1), letzter Absatz, bezeichneten Personen gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung.

(11) Bei Zügen mit höchstens 3 Wagen ist auf Strecken, die ständig eine Neigung im gleichen Sinne von mindestens 5‰ (1 : 200) haben, eine bediente Schlußbremse nicht erforderlich, wenn sich die Lokomotive an der unteren Seite des Gefälles befindet.

(12) Wo eine bediente Schlußbremse (10) nicht erforderlich ist, darf dem letzten Bremswagen nur halb so viel ungebremstes Gewicht folgen, als nach den vorstehenden Bestimmungen auf dessen Bremswert entfallen würde. Wagen bis zu 60 Tonnen ungebremstes Gesamtgewicht, jedoch nicht mehr als 6 Achsen, dürfen ihm jedoch in diesem Falle bei den Zügen mit Geschwindigkeiten bis zu

80 km in der Stunde		50 km in der Stunde
innerhalb der zulässigen Stärke der Züge stets angehängt werden.		
Wegen ihrer Besetzung mit Reisenden vgl. jedoch § 54 (6).		

(13) Über das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer Neigung von mehr als 25‰ (1 : 40)		mehr als 40‰ (1 : 25), auf Strecken von außergewöhnlicher Bauart und auf Strecken, wo die Züge durch die Schwerkraft oder durch stehende Maschinen bewegt werden,
---	--	--

hat der Reichsverkehrsminister besondere Vorschriften zu erlassen.

(14) Personenzüge, die eine größere Geschwindigkeit erreichen dürfen als

50 km in der Stunde,		35 km in der Stunde,
müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein (§ 66(2)).		

§ 56.

Zusammenstellung der Züge.

(1) Schemelwagen, die durch
Steifkupplung oder durch die

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Ladung selbst verbunden werden, sind in den hinteren Teil des Zuges einzustellen.

(2) Wagenpaare, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen gestellt werden.

(3) Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen dürfen nicht in unmittelbare Nähe von Lokomotiven, von Triebwagen oder von sonstigen Wagen mit Feuerung gestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein (vgl. Eisenbahn-Verkehrsordnung).

(4) Für die Stellung der Wagen mit Sprengstoffen gelten die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(5) Bei der Stellung des Postwagens ist auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, soweit es der Bahnbetrieb gestattet.

Auch ist der Postwagen, soweit thunlich, nicht unmittelbar hinter die Lokomotive zu stellen.

(6) Die zu bedienenden Bremswagen sind thunlichst gleichmäßig im Zuge zu verteilen.

(7) An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt werden, woran die Schlußsignale angebracht werden können.

(8) Die Achsdrücke der Fahrzeuge dürfen den Achsdruck, welcher auf der zu befahrenden Bahnstrecke zugelassen ist, nicht übersteigen.

(9) Wagen außerdeutscher Eisenbahnverwaltungen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie den Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen entsprechen. Andernfalls bedarf ihre Einstellung der Zustimmung aller an der Beförderung beteiligten Verwaltungen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 57.

Freihalten des ersten Wagens oder seiner vordersten Abteilung.

(1) In den zur Personenbeförderung bestimmten, von einer Lokomotive geführten Zügen ist von Reisenden freizuhalten:

a) die vorderste Abteilung des ersten Wagens

1. bei den handgebremsten Zügen, die mit mehr als 40 km, aber höchstens mit 50 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren,
2. bei den durchgehend gebremsten Zügen, die mit mehr als 50 km, aber höchstens mit 75 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren,

bei den Zügen, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren.

b) der erste Wagen

1. bei den handgebremsten Zügen, die mit mehr als 50 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren,
2. bei den durchgehend gebremsten Zügen, die mit mehr als 75 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren.

Für Züge, die einheitlich aus Wagen besonders starker Bauart zusammengesetzt sind, kann der Reichsverkehrsminister Ausnahmen zulassen.

Im Dienste befindliche Eisenbahn-, Post-, Polizei- und Zollbeamte, Angestellte für Sonderdienste, Begleiter von Fahrzeugen, Leichen und Tieren sowie sonstige einzelne Personen, die ausnahmsweise in Güterzügen oder im Packwagen befördert werden, gelten nicht als Reisende im Sinne dieser Bestimmung.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(2) Ein bei dem freizuhaltenden Abteil
oder in dem freizuhaltenden
Wagen

befindlicher Abort darf von den Reisenden benutzt werden.

(3) Bei Dienstzügen braucht weder Abteil noch Wagen freigehalten zu werden.

(4) In Triebwagen ist die vorderste Abteilung nur auf Anordnung der Aufsichtsbehörde freizuhalten.

§ 58

Zugsignale.

(1) Die Züge müssen Signale führen, die bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß erkennen lassen.

Der Schluß eines aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Zuges ist auch nach vorn kenntlich zu machen; für Übergabezüge können von der Aufsichtsbehörde Ausnahmen zugelassen werden.

(2) Vor Wegübergängen ohne Schranken mit Kennzeichen nach § 18 (10) ist die Läutevorrichtung (§ 36 (9)) von der gekennzeichneten Stelle ab bis zur Erreichung des Überweges in Tätigkeit zu setzen. Wird ein Zug ohne führende Lokomotive geschoben, so hat der auf dem vordersten Wagen befindliche Beamte (§ 67 (1)) zu läuten.

§ 59.

Ausstattung der Züge.

(1) In den Zügen sind mitzuführen:

- a) Hilfsmittel, wodurch Zugteile, die sich während der Fahrt getrennt haben, wieder miteinander verbunden werden können,
- b) Gerätschaften zur Beseitigung der während der Fahrt etwa vorkommenden geringfügigen Beschädigungen,
- c) die bei Unfällen zunächst erforderlichen Werkzeuge,

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

d) Signalmittel zur Deckung der Züge in außerordentlichen Fällen.

(2) In den Zügen sind die Mittel zur ersten Hilfeleistung bei Verletzungen mitzuführen.

(3) Unter einfachen Verhältnissen kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zulassen.

§ 60.

Beleuchtung und Heizung der Personenwagen.

(1) Die zur Beförderung von Personen benutzten Wagen sind bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchsahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, zu beleuchten.

(2) Die Personenwagen sind bei kalter Witterung zu heizen.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§ 61.

Kuppeln und Verschließen der Wagen. Bremsprobe.

(1) In den Personenzügen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 45 km in der Stunde erreichen, sind die Fahrzeuge so fest zu kuppeln, daß die Bufferfedern etwas angespannt sind.

(2) Die nicht im Gebrauche befindlichen Kuppelungen und Notketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein.

(3) Mit Personen besetzte Wagen dürfen nur so verschlossen werden, daß sie von den Insassen geöffnet werden können. Ausnahmen für Gefangene und Insassen ähnlicher Art bestimmt die Aufsichtsbehörde.

(4) Bevor ein mit Luftdruck- oder Luftsaugbremse gefahrener Zug den Anfangsbahnhof verläßt, ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Probe ist zu wiederholen, so oft der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß nur Wagen am Schluß abgehängt worden wären. Für Züge, bei denen solche Änderungen während mehrerer Fahrten nicht stattfinden, kann die Aufsichtsbehörde Erleichterungen zulassen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 62.

Beförderung von Gütern mit Personenzügen.

(1) Güter dürfen mit Personenzügen nur befördert werden, wenn dadurch die Erreichung der Anschlüsse nicht in Frage gestellt wird.

(2) Inwieweit Tiere und Eilgut mit Personenzügen befördert werden dürfen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 75 km in der Stunde erreichen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§ 63.

Zugpersonal.

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal. Der Führer eines Triebwagens gilt als Lokomotivführer.

(2) Arbeitende Lokomotiven müssen während der Fahrt
in der Regel
mit einem Lokomotivführer und einem Heizer besetzt sein. Bei Lokomotiven ohne Feuerung tritt an die Stelle des Heizers ein Weimann.

Der Weimann muß bei Personenzügen, die mit einer größeren Geschwindigkeit als 75 km in der Stunde fahren, für seinen Dienst besonders ausgebildet sein.

Bei Rangierbewegungen einfachster Art kann die Aufsichtsbehörde die Besetzung mit nur einem Mann zulassen, ebenso bei Zugfahrten (§ 54 (1)) einzelner Lokomotiven ohne Feuerung.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(3) Auf dem Führerstand der Triebwagen müssen sich während der Zugfahrt in der Regel ein Triebwagenführer und ein Beimann befinden. Von dem Beimann kann abgesehen werden, wenn eine Einrichtung getroffen ist, die einem Zugbegleiter jederzeit den Zutritt zum Führerabteil ermöglicht. Bei einfachen Verhältnissen kann weitere Ausnahmen zulassen

der Reichsverkehrsminister

die Aufsichtsbehörde.

(4) Die Züge sind mindestens mit einem Zugbegleiter zu besetzen, mit Ausnahme von

- a) Revisionszügen,
- b) einzeln fahrenden Lokomotiven,
- c) Personenzügen oder Güterzügen mit Personenbeförderung bis zu 12 Achsen auf Strecken mit weniger als 5‰ (1:200) Neigung, soweit nicht die Sicherheit der Reisenden, die Ordnung am Zuge oder die Handbremsung die Beigabe von Zugbegleitern erfordert,
- d) Güterzügen ohne Personenbeförderung bis zu 30 Achsen, soweit ihre Zusammensetzung die Bedienung von Handbremsen nicht erfordert.

(5) Das Zugpersonal ist während der Fahrt einem Beamten (Zugführer) zu unterstellen.

(6) Das Zugbegleitpersonal ist im Zuge angemessen zu verteilen (zu vgl. § 55 (a), § 56 (a) und die einschlägigen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung).

Bei den Zügen mit durchgehender Bremse hat ein Zugbegleiter, sofern ein solcher vorhanden ist, sich möglichst so aufzuhalten, daß er die Bremse in Tätigkeit setzen kann.

(7) Der Zugführer hat einen Fahrtbericht zu führen, worin Abgangs- und Ankunftszeiten auf den Bahnhöfen, die Achszahl der Züge (§ 54 (a)), das Zuggewicht (§ 55 (4)), die im Zuge vorhandenen Bremswerte (§ 55 (a)) und etwaige außergewöhnliche Vorkommnisse zu verzeichnen sind.

(8) Bei Zügen ohne Zugbegleiter gilt der Lokomotivführer (§ 63 (1)) als Zugführer.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 64.

Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerstand der Triebwagen.

Auf den Lokomotiven und dem jeweilig besetzten Führerstande der Triebwagen darf ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten niemand mitfahren außer den dienstlich dazu berechtigten Personen.

§ 65.

Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge.

(1) Die Signale für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges dürfen nur durch den Fahrdienstleiter selbst oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Falle zu erteilenden Auftrage durch einen anderen Betriebsbeamten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden.

(2) Bevor ein Signal für die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges auf Fahrt gestellt oder die Fahrt auf andere Weise zugelassen wird, ist zu prüfen, ob der Fahrweg frei ist und seine Weichen richtig stehen. Über das Ergebnis der Prüfung muß der für das Stellen des Signals oder für die Zulassung der Fahrt verantwortliche Beamte unterrichtet sein. Von der Prüfung der Stellung darf bei den Weichen abgesehen werden, die mit dem Signal in der im § 21 (8) vorgeschriebenen Abhängigkeit stehen.

Liegt für die bevorstehende Einfahrt eines Zuges ein Hindernis vor und ist ein Einfahrtssignal nicht vorhanden, so ist der Zug durch Wärtersignale zum Halten zu bringen.

(3) Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhofe, den er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen, so darf das Einfahrtssignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist. Hiervon kann abgesehen werden, wenn ein Ausfahrtsignal vorhanden ist oder wenn feststeht, daß das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten, versehen ist. Sonstige Ausnahmen können in Verück-

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

sichtigung besonderer Verhältnisse von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(4) Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden.

(5) Kein Zug darf ohne Auftrag des zuständigen Beamten abfahren.

(6) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im Ausgahngfahrplan angegebenen Zeit abfahren.

(7) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (9), von einer Zugfolgegestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgefahrte Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgegestelle befindet,

wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km Geschwindigkeit in der Stunde gefahren wird.

Außerdem darf bei eingleisigem Betriebe kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis bis zur nächsten Zugmeldestelle durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist.

(8) Die Verständigung über die Zugfolge hat, soweit sie nicht durch die Bedienung der Streckenblöckeinrichtung ersetzt wird,

auf den Strecken, die mit mehr als 40 km Geschwindigkeit in der Stunde befahren werden,

durch den Telegraphen,

auf den sonstigen Strecken durch den Telegraphen oder den Fernsprecher

zu erfolgen. Inwieweit

auf den ersterwähnten Strecken bei Störungen des Telegraphen oder der Blöckeinrichtungen Fernsprecher benutzt werden dürfen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

(9) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgegestellen gestört, so darf ein Zug mit der Anweisung zu vorsichtiger Fahrt abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgegestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(10) Vor der Ab- oder Durchfahrt der Züge ist auf den hierzu eingerichteten Strecken das Signal für die Schrankenwärter (§ 19 (3)) zu geben. Bei Zügen, die die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig durchfahren, kann hiervon abgesehen werden.

§ 66.

Fahrgeschwindigkeit.

- (1) Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die
- a) für die einzelnen Lokomotiven und Triebwagen festgesetzt sind (§ 36 (3)),
 - b) der Stärke der Züge (§ 54) und
 - c) dem im Zuge vorhandenen Bremswerte (§ 55) entsprechen,
 - d) durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken geboten sind.

Für die Geschwindigkeiten bei Probefahrten kann die Aufsichtsbehörde besondere Bestimmungen treffen.

(2) Abgesehen von den vorstehenden und den aus (3) bis (11) sich ergebenden Einschränkungen ist die größte zulässige Geschwindigkeit:

- | | | |
|----|--|----------------------|
| a) | für Personenzüge ohne durchgehende Bremse: | |
| | 50 km in der Stunde, | 35 km in der Stunde, |
| b) | für Personenzüge mit durchgehender Bremse: | |
| | 100 km in der Stunde. | 35 km in der Stunde. |

Unter besonders günstigen Verhältnissen kann die Aufsichtsbehörde Geschwindigkeiten bis zu 120 km in der Stunde zulassen.

- | | | |
|----|--|----------------------|
| c) | für Güterzüge und einzelne Lokomotiven | |
| | 65 km in der Stunde, | 35 km in der Stunde, |
- jedoch können für einzelne Lokomotiven von der Aufsichtsbehörde größere Geschwindigkeiten bis zu der für die Lokomotive überhaupt zulässigen Grenze (§ 36 (3)) gestattet werden.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

d) für Arbeitszüge

45 km in der Stunde,

35 km in der Stunde,
 e) auf vollspurigen Bahnen mit
 eigenem Bahnkörper, wo
 Bahnanlagen und Fahrzeuge
 sich den Verhältnissen der
 Hauptbahnen anpassen, für
 Personen- und Güterzüge mit
 durchgehender Bremse 50 km
 und mit Genehmigung des
 Reichsverkehrsministers
 60 km in der Stunde.

(3) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Gefällen

in der Stunde

von	1 ⁰ / ₁₀₀ (1 : 1000)	..	110 km
"	2 " (1 : 500)	..	110 "
"	3 " (1 : 333)	..	105 "
"	4 " (1 : 250)	..	105 "
"	5 " (1 : 200)	..	105 "
"	6 " (1 : 166)	..	100 "
"	7 " (1 : 143)	..	100 "
"	8 " (1 : 125)	..	95 "
"	10 " (1 : 100)	..	90 "
"	12 " (1 : 83)	..	85 "
"	14 " (1 : 71)	..	80 "
"	16 " (1 : 62)	..	75 "
"	18 " (1 : 55)	..	70 "
"	20 " (1 : 50)	..	65 "
"	22 " (1 : 45)	..	60 "
"	25 " (1 : 40)	..	55 "

in der Stunde

von	25 ⁰ / ₁₀₀ (1 : 40)	50 km
"	30 " (1 : 33)	40 "
"	35 " (1 : 28)	35 "
"	40 " (1 : 25)	30 "

Für Zwischengefälle ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen mit entsprechender Überhöhung des äußeren Stranges

		in der Stunde			in der Stunde
vom Halbmess.	1200 m ..	120 km	vom Halbmesser		200 m .. 50 km
"	"	1100 m .. 120 "	"	"	180 m .. 45 "
"	"	1000 m .. 120 "	"	"	150 m .. 40 "
"	"	900 m .. 115 "	"	"	120 m .. 30 "
"	"	800 m .. 110 "	"	"	100 m .. 25 "
"	"	700 m .. 100 "			
"	"	600 m .. 95 "			
"	"	500 m .. 85 "			
"	"	400 m .. 75 "			
"	"	300 m .. 65 "			
"	"	250 m .. 60 "			
"	"	200 m .. 50 "			
"	"	180 m .. 45 "			

Für Krümmungen zwischen den vorstehenden ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung.

In Krümmungen ohne entsprechende Überhöhung des äußeren Stranges müssen die Geschwindigkeiten angemessen verringert werden.

(5) Für fallende und zugleich gekrümmte Bahnstrecken gilt die kleinere der aus (3) und (4) sich ergebenden Geschwindigkeiten.

(6) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 45 km in der Stunde.

(7) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befindet (§ 67 (1)), ist

25 km in der Stunde.

auf Strecken, wo alle Wegübergänge mit Schranken versehen

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

sind, 25 km, auf Strecken, wo
Wegübergänge ohne Schranken
vorkommen, 15 km in der Stunde.

Die Bestimmung gilt nicht für Dienstzüge mit Fahrzeugen besonderer Ausrüstung und nicht für kurze Triebwagenzüge, die von der Zugspitze aus gesteuert werden, bei denen der Triebwagen sich aber hinten befindet. Ebenso gesteuerte längere Züge, bei denen mehrere Triebwagen auf den Zug verteilt sind, gelten nicht als geschobene Züge (§ 67).

(8) Für das Fahren

durch den krummen Strang einer Weiche, gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche, durch Gegenkrümmungen, in denen die Gleise ohne entsprechende Überhöhung des äußeren Stranges verlegt sind,

über Drehbrücken und durch Strecken, die aus einem sonstigen Grunde regelmäßig langsamer befahren werden müssen, ist die für die einzelne Zuggattung zulässige größte Geschwindigkeit von der Aufsichtsbehörde besonders zu bestimmen.

(9) Sonderzüge, die den Schrankentwärttern nicht nach § 69 (4) angekündigt werden konnten, dürfen nur dann mit mehr als 30 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren, wenn angenommen werden kann, daß die Wegschranken auf das Signal nach § 65 (10) rechtzeitig geschlossen werden. Dabei dürfen Wegübergänge, die weder mit Schranken noch mit anderen Sicherungen versehen sind, nur mit Vorsicht befahren werden.

(10) Sonderzüge, die nach § 69 (6) abgelassen werden, dürfen höchstens mit 30 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren.

(11) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit zu bestimmen, die bei Verspätungen womöglich ein-

Hauptbahnen.

zuhalten ist, aber nie unterschritten werden darf.

Von der Bestimmung einer kürzesten Fahrzeit kann abgesehen werden, wenn die Lokomotiven und Triebwagen mit Geschwindigkeitsanzeigern ausgerüstet sind und im Fahrplan die zulässige Höchstgeschwindigkeit angegeben ist.

(12) Auch bei Anwendung der kürzesten Fahrzeit (11) dürfen die in (1) bis (10) gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen nicht überschritten werden.

(13) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf der Zug seine Fahrt mit besonderer Vorsicht unter Beachtung der für handgebremste Züge gegebenen Bestimmungen fortsetzen.

§ 67.

Schieben der Züge.

(1) Züge ohne Lokomotive, Triebwagen oder Steuertwagen (§ 66 (7)) an der Spitze dürfen geschoben werden:

- | | |
|---|---|
| <p>a) bei langsamer Rückwärtsbewegung der Züge,</p> <p>b) bei Arbeitszügen und dienstlichen Sonderzügen,</p> <p>c) bei Zügen nach und von Gruben, gewerblichen Anlagen und dergleichen.</p> | <p>wenn sie nicht mehr als 50 Wagenachsen stark sind.</p> |
|---|---|

Der vorderste Wagen

der Züge unter b und c

ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen,

der auf Strecken, wo Wegübergänge ohne Schranken vor-

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

kommen, eine weit hin tönende Glocke bei sich zu führen hat (§ 58 (2)).

(2) Züge mit einer Lokomotive, einem Triebwagen oder Steuerwagen an der Spitze dürfen nachgeschoben werden:

- a) bei der Abfahrt,
- b) auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischen liegenden, schwächer steigenden oder wagerechten Strecken,
- c) in Notfällen überall.

(3) Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden. Nachschiebende Lokomotiven, die mit dem Zuge gekuppelt sind, dürfen auch in Gefällen am Zuge verbleiben.

(4) Züge mit Schemelwagen, die durch Steiftuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden.

(5) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

(6) Für Zahnstangenbahnen können durch die Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen über das Nachschieben der Züge zugelassen werden.

§ 68.

Befahren von Bahnkreuzungen.

(1) Vor den außerhalb der Einfahrtsignale der Bahnhöfe oder der Deckungssignale der Abzweigstellen gelegenen Bahnkreuzungen muß jeder Zug anhalten. Das Deckungssignal der Bahnkreuzung (§ 21 (6)) darf erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug zum Stillstande gekommen ist.

(2) Bei einer derartigen Kreuzung einer Hauptbahn mit einer Nebenbahn oder einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn kann mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde von dem Anhalten der Züge auf einer der kreuzenden Bahnen abgesehen werden, wenn die Züge der anderen Bahn regelmäßig vor der Kreuzung anhalten oder wenn Flankenfahrten durch technische Einrichtungen ausgeschlossen sind.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 69.

Sonderzüge.

(1) Sonderzüge sind alle Züge, die auf besondere Anordnung gefahren werden. Zu ihnen gehören auch die Bedarfszüge, die nicht regelmäßig verkehrenden Vor- und Nachzüge, Arbeitszüge, Lokomotivfahrten und Probefahrten.

(2) Sonderzüge dürfen nur befördert werden, solange die Schrankenwärter im Dienste sind (vgl. indes (6)).

(3) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen. Der Fahrplan ist den von dem Zuge zu berührenden Zugfolgestellen und besetzten Haltepunkten mitzuteilen (vgl. indes (6)). Durchfährt ein Sonderzug die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Zugmeldestellen mitzuteilen. Hinsichtlich der Ankündigung von Sonderzügen mit Sprengstoffen sind die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu beachten.

(4) Sonderzüge sind den Schrankenwärttern schriftlich oder durch Fernsprecher oder durch ein Signal an dem — in der einen oder anderen Richtung — vorherfahrenden Zuge anzukündigen.

(5) Ist eine Ankündigung nach (4) nicht möglich, so treten die in § 66 (9) enthaltenen Vorschriften in Kraft.

(6) Von den Bestimmungen in (2) und (3) kann unter Verantwortlichkeit des zuständigen Beamten abgesehen werden bei Hilfszügen und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuerbrünsten oder sonstigen außerordentlichen Ereignissen einzulegen sind. Wegen der Geschwindigkeit solcher Züge vgl. § 66 (10).

§ 70.

Rangordnung der Züge.

In Hinsicht auf pünktliche Beförderung haben in der Regel die Personenzüge den Vorrang vor den Güterzügen, die schnellfahrenden Personenzüge vor den langsamer fahrenden Personenzügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 71.

Schneeräumer.

(1) Schneeräumer auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mit mehr als 30 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden.

(2) Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneeräumer ohne eigene Räder sind bei jeder Geschwindigkeit zulässig.

§ 72.

Von Hand bewegte Wagen. Kleinwagen.

(1) Eisenbahn- und Kleinwagen, die durch Menschen und Tiere bewegt werden, und Triebkleinwagen dürfen nur mit Vorwissen der benachbarten Zugmeldestellen auf die freie Strecke gebracht werden.

(2) Derartige Fahrzeuge müssen von einem verantwortlichen Betriebsbeamten begleitet sein und spätestens 15 Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft eines Zuges aus dem Gleise entfernt werden. Sie sind bei Dunkelheit mit Lichtsignalen zu versehen.

Von der Vorschrift über das Entfernen aus dem Gleise kann die Aufsichtsbehörde für Draisinen und Fahrräder Ausnahmen zulassen.

§ 73.

Betriebsstörende Ereignisse.

Ein Zug, der auf freier Strecke liegen bleibt, ist gegen Gefährdung durch andere Züge zu sichern. In welcher Weise dies zu geschehen hat, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

V. Bahnpolizei.

§ 74.

Eisenbahnpolizeibeamte.

(1) Eisenbahnpolizeibeamte sind die im § 45 unter 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

12. Pförtner,
13. Bahnsteigschaffner,
14. Wächter,
15. Ortsladebeamte.

(2) Die Bahnpolizeibeamten sind zu vereidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu verpflichten. Die Vereidigung oder eidesstattliche Verpflichtung verleiht dem Bahnpolizeibeamten die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Die Bestimmungen im § 45 (2), (4) und (5) finden auch auf die in (1) unter 12 bis 15 aufgeführten Bahnpolizeibeamten Anwendung.

(4) Beamten, die sich zur Ausübung polizeilicher Obliegenheiten ungeeignet zeigen, dürfen solche nicht übertragen werden.

§ 75.

Ausübung der Bahnpolizei.

(1) Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Gebiet der Bahnanlagen der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehen sein.

(3) Die Bahnpolizeibeamten haben sich dem Publikum gegenüber besonnen und rücksichtsvoll, aber bestimmt zu benehmen.

(4) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Übertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag. Eine Festnahme wegen Übertretung der in den §§ 77 bis 81 enthaltenen Bestimmungen hat zu unterbleiben, wenn die Schuld des Täters gering ist und die Folgen der Tat unbedeutend sind, es sei denn, daß ein öffentliches Interesse an einer Strafverfolgung besteht. Eine Fest-

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

nahme hat ferner zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit bestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundertfünfzig Reichsmark (§ 82) nicht übersteigen. Ist die vorläufige Festnahme notwendig, um die Fortsetzung der strafbaren Handlung zu verhindern, so darf sie nicht unterbleiben, auch wenn der Täter nicht der Flucht verdächtig ist, sich auszuweisen vermag und Sicherheitsleistung anbietet.

(5) Der Festgenommene ist, wenn er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirkes, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen.

(6) Erfolgt die Ablieferung nicht durch einen Bahnpolizeibeamten, so hat der sie anordnende Beamte eine mit seinem Namen und seiner Dienststellung versehene Karte, worauf der Grund der Festnahme vermerkt ist, mitzugeben.

§ 76.

Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, soweit es ihre sonstigen Pflichten zulassen, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets Beistand zu leisten, soweit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen.

VI. Bestimmungen für das Publikum.

§ 77.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Reisenden und das sonstige Publikum haben den allgemeinen Vorschriften, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehr erlassen werden, nachzukommen und den zum gleichen Zwecke getroffenen dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, unmittelbaren Zwang anzuwenden, wenn die Anordnung ohne diesen Zwang nicht durchgesetzt werden kann.

§ 78.

Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, soweit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist ohne Erlaubniskarte nur gestattet:

1. den Vertretern des Reichsverkehrsministers und der Aufsichtsbehörden (§ 4),
2. den Beamten, die staatliche Hoheitsrechte ausüben, insbesondere den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung der hoheitsrechtlichen Befugnisse notwendig ist,
3. den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerwesens, soweit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets notwendig ist,
4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren, wenn ihr Erscheinen vorher den zuständigen Eisenbahndienststellen durch die Militärbehörde angekündigt worden ist.

(2) Das Betreten der Bahnhofsanlagen außerhalb der dem Publikum bestimmungsgemäß geöffneten Räume ist ohne Erlaubniskarte außer den unter (1) genannten Personen auch den Postbeamten gestattet, soweit sich der Postdienst innerhalb der Bahnhofsanlagen abwickelt.

(3) Den Offizieren und den mit Ausweis versehenen Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten, wenn ihr Erscheinen vorher den zuständigen Eisenbahndienststellen angekündigt worden ist.

(4) Die zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Behörde auszuweisen; die Angehörigen der Wehrmacht müssen im Besitz eines Dienstausweises sein.

Die Bahnpolizeibeamten haben von allen unter (1) genannten Personen das Vorzeigen ihrer Ausweise zu verlangen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ausgestellt werden.

(6) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten haben es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

(7) Die Überwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Bahnhöfe, Haltepunkte und Anschlußstellen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, soweit sie nicht im Einzelfalle von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird.

(8) Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der verantwortlich, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

(9) Wo die Bahn zugleich als Weg dient, ist sie bei Annäherung eines Zuges zu räumen.

§ 79.

Überschreiten der Bahn.

(1) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Übergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als diese nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht nähert. Beim Überschreiten der Bahn ist jeder unnötige Aufenthalt zu vermeiden.

(2) Pflüge und Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände dürfen, wenn sie nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn geschafft werden.

(3) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

(4) Es ist unterjagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen oder zu überschreiten, etwas darauf zu legen oder zu hängen. Wenn die Übergänge geschlossen sind, wenn an den mit Zugschranken versehenen Übergängen die Läutevorrichtung ertönt oder wenn ein Zug sich nähert, müssen Fuhrwerke einschließlich Kraftfahrzeuge und Tiere an den Warnkreuzen, und wo solche nicht vorhanden sind, in angemessener Entfernung von der Bahn gehalten werden. Fußgänger dürfen bis an die Schranken der damit versehenen Übergänge herantreten.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(5) Größere Viehherden dürfen innerhalb zehn Minuten vor dem mutmaßlichen Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

§ 80.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen. Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebstörende oder betriebgefährdende Handlungen vorzunehmen.

§ 81.

Verhalten der Reisenden.

(1) Die Reisenden dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Züge ein- und aussteigen.

(2) Solange ein Zug sich in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Wagentüren, das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und Plattformen, soweit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist, verboten.

(3) Es ist untersagt, Gegenstände aus dem Wagen zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden könnte.

§ 82.

Bestrafung von Übertretungen.

(1) Wer den Bestimmungen der §§ 78 bis 81 zuwiderhandelt oder durch Zuwiderhandlung gegen die gemäß § 77 erlassenen Vorschriften oder getroffenen Anordnungen die Ruhe, Sicherheit oder Ordnung innerhalb des Bahngebiets oder im Bahnverkehr stört, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Reichsmark bestraft, wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

(2) Die gleiche Strafe trifft den, der den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenzügen ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 83.

Ausgang von Vorschriften.

Ein Abdruck der §§ 75 und 77 bis 82 dieser Ordnung sowie der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände ist in jedem Warteraum auszuhängen.

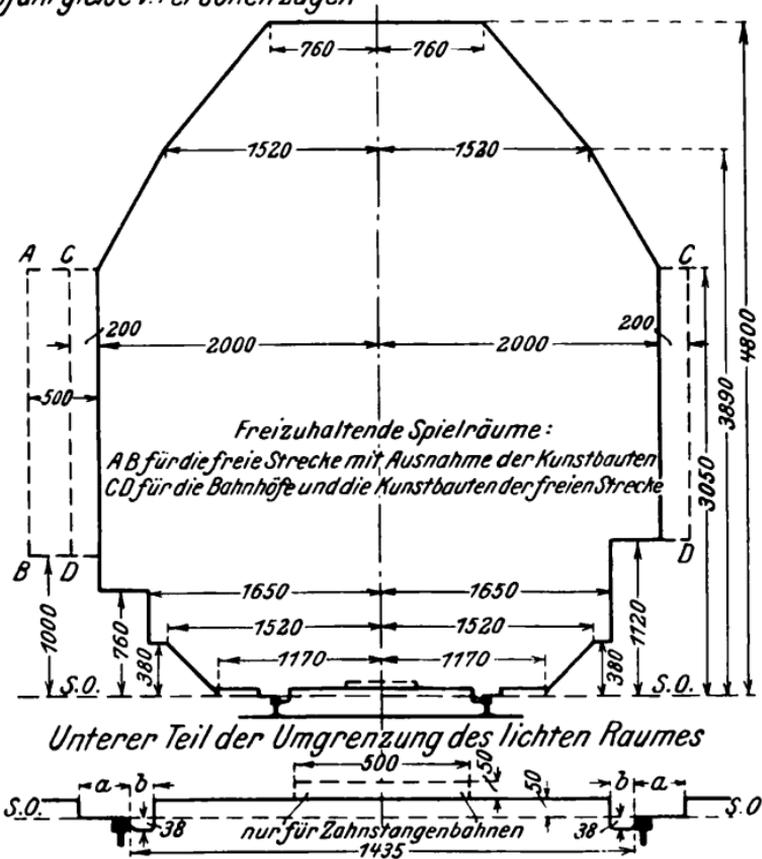
Anlagen.

Anlage A.

(Zu § 11.)

Umgrenzung des lichten Raumes
für bestehende Bahnanlagen.

Für die durchgehenden Haupt- Gleise und die sonstigen Ein- u. Ausfahr Gleise v. Personenzügen



- $\alpha = \begin{cases} 135 \text{ mm für die mit der Fahrachse fest verbundenen Gegenstände} \\ 150 \text{ mm für alle übrigen Gegenstände} \end{cases}$
- $b = \begin{cases} 41 \text{ mm bei den Zwangsschienen der Weichen und Kreuzungen} \\ 45 \text{ mm bei anderen Zwangsschienen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde} \\ 67 \text{ mm für alle übrigen unbeweglichen Gegenstände} \end{cases}$

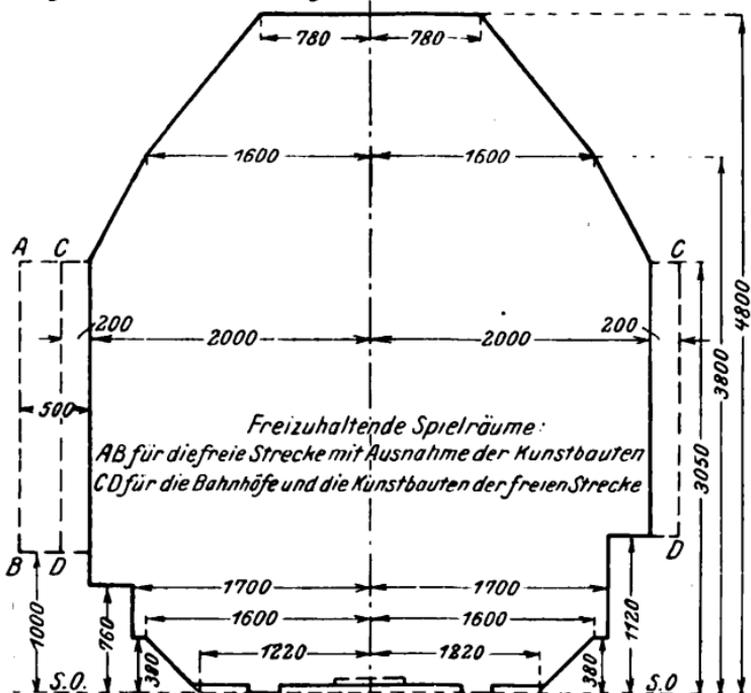
Anlage B.

(Zu § 11.)

Umgrenzung des lichten Raumes für Neubauten und umfassendere Umbauten auf geraden Strecken und in Bogen herab bis zu 250 m Halbmesser.

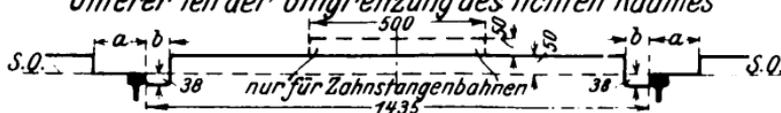
Für die durchgehenden Hauptgleise und die sonstigen Ein- und Ausfahrtsgleise von Personenzügen

Für die übrigen Gleise



Freizuhaltende Spielräume:
AB für die freie Strecke mit Ausnahme der Kunstbauten
CD für die Bahnhöfe und die Kunstbauten der freien Strecke

Unterer Teil der Umgrenzung des lichten Raumes



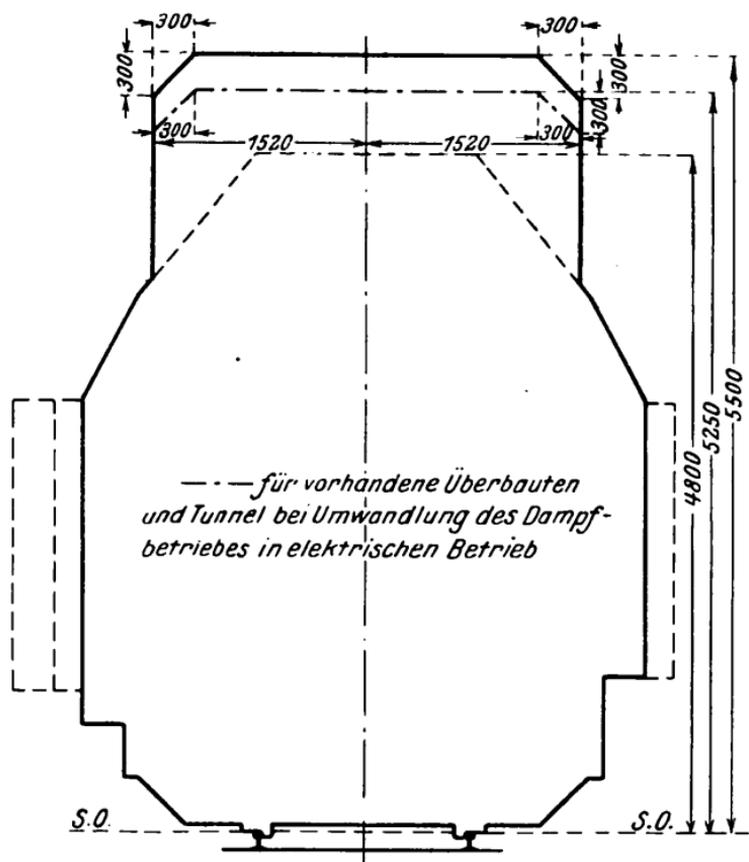
$a = \begin{cases} 135 \text{ mm für die mit der Fahrschiene fest verbundenen Gegenstände} \\ 150 \text{ mm für alle übrigen Gegenstände} \end{cases}$

$b = \begin{cases} 41 \text{ mm bei den Zwangsschienen der Weichen und Kreuzungen} \\ 45 \text{ mm bei anderen Zwangsschienen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde} \\ 70 \text{ mm für alle übrigen unbeweglichen Gegenstände} \end{cases}$

Anlage C.

(Zu § 11.)

Oberer Begrenzung des lichten Raumes für elektrisch betriebene Strecken mit Stromzuführung über den Fahrzeugen und 15 kV Nennspannung.



Anlage D.

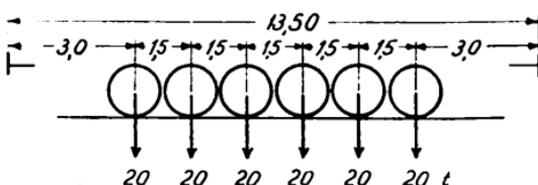
(Zu § 16³.)

**Verkehrslast
für neue und zu erneuernde Brücken.**

Zwei Lokomotiven ohne Schlepptender, mit ein- oder zweiseitig angehängten Großgüterwagen in ungünstigster Stellung mit den nachstehend angegebenen Achsbelastungen und Radständen:

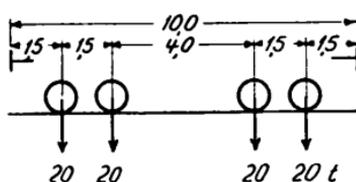
Lokomotive

$p = 8,89 \text{ t/m}$



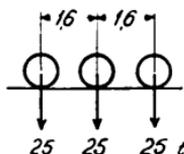
Wagen

$p = 8,0 \text{ t/m}$



oder aber

drei Achsen von je 25 t,

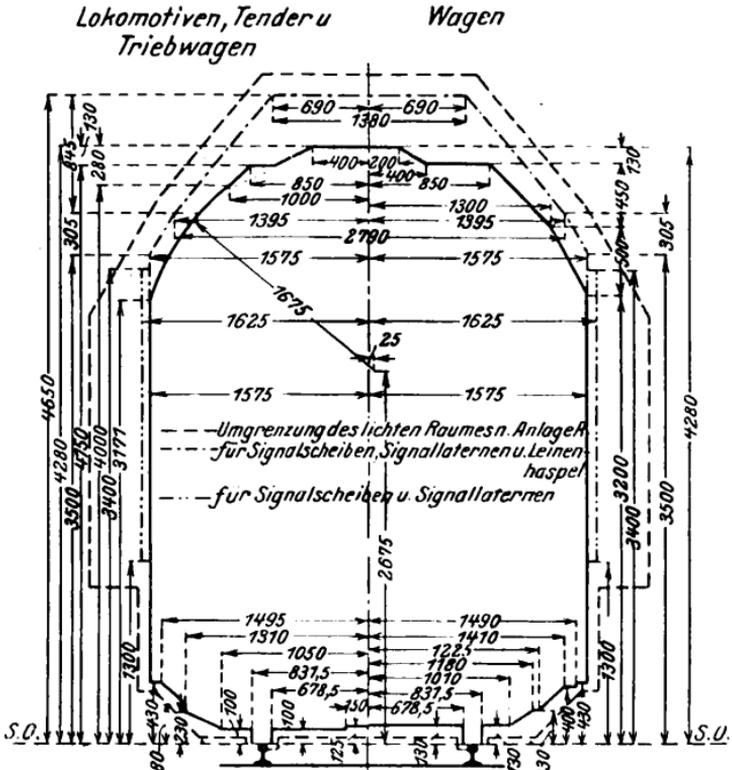


wenn durch diese Lastengruppe die Brücken oder Brückenteile stärker beansprucht werden, als durch die oben angegebenen Lokomotiven.

Anlage E.

(Zu § 28.)

Umgrenzung I der Fahrzeuge.

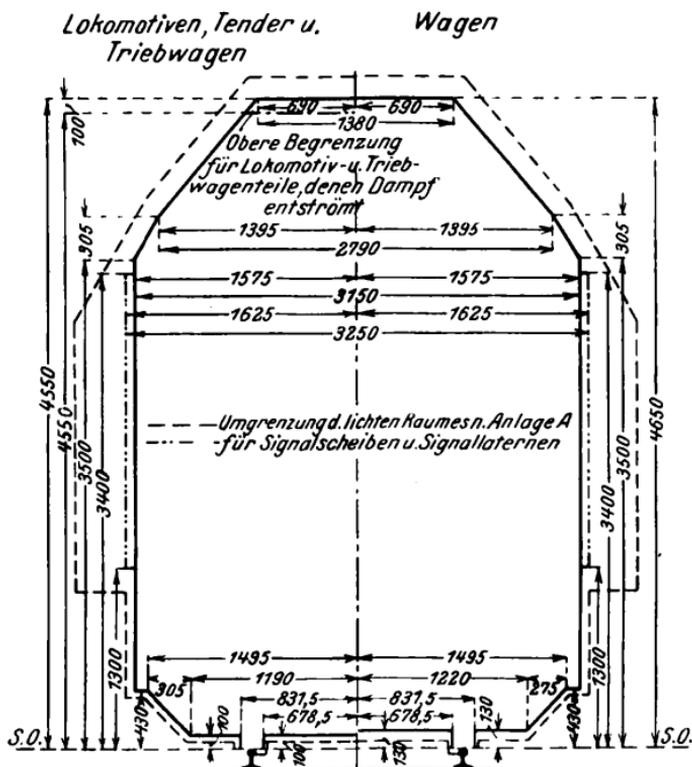


**Einschränkung der Umgrenzung
für Lokomotiven, Tender u Triebwagen für Wagen
die auf Zahnstangenbahnen übergehen sollen**

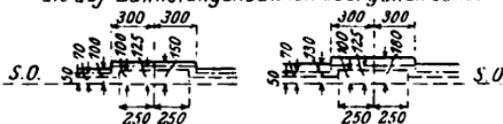


--- Umgrenzung des lichten Raumes nach Anlagen A u. B
 --- " " " für die dem Federspiele nicht folgenden Teile
 der Lokomotiven u Triebwagen u. für d. Kupplungen aller Fahrzeuge

Umgränzung II der Fahrzeuge.



Einschränkung der Umgränzung
für Lokomotiven, Tender u. Triebwagen für Wagen
die auf Zahnstangenbahnen übergangen sollen



- Umgränzung des lichten Raumes nach Anlagen A u. B
- " " " für die dem Federspiele nicht folgenden Teile
- — — der Lokomotiven u. Triebwagen u. für d. Kupplungen aller Fahrzeuge

Anlage G.

(Zu § 31.)

Räder.

