

**Vereinfachte
Eisenbahn-
Bau- und Betriebsordnung
für Schmalspurbahnen
(vBOS)**

vom 25. Juni 1943

gültig vom 1. August 1943 an

**Geschäftsführung: Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht
in Hannover**

**Druck: Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen
Berlin**

Verteilungsplan

Reichsverkehrsminister
Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht
Oberste Betriebsleiter
örtliche Betriebsleiter
Bahnhöfe
Bahnmeistereien
Werkstätten

} deren Bereich Schmalspur-
bahnen umfaßt

Eingeführt durch Verordnung
Reichsgesetzblatt 1943, Teil II, Seite 321.

Berichtigungen

Nummer des Berichtigungsblatts	gültig		berichtigt	
	vom	an	am	durch
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				
.....				

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkungen	6
I. Allgemeines	
§ 1 Geltungsbereich	7
§ 2 Befristungen	8
§ 3 Ausnahmen	8
§ 4 Aufsichtsbehörden	8
§ 5 —	
II. Eisenbahnanlagen	
§ 6 Begriffserklärungen	9
§ 7 Richtungs- und Neigungsverhältnisse	10
§ 8 Breite des Bahnkörpers	11
§ 9 Spurweite	11
§ 10 Überhöhung	11
§ 11 Umgrenzung des lichten Raumes	12
§ 12 Gleisabstand	13
§ 13 Kreuzung von Bahnen	14
§ 14 —	
§ 15 Wasserkrane	15
§ 16 Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken	15
§ 17 Abteilungszeichen	15
§ 18 Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung	15
§ 19 Fernmeldeanlagen	16
§ 20 —	
§ 21 Signale und Kennzeichen	17
§ 22 —	
§ 23 Bahnsteige	18
§ 24 —	
§ 25 —	
§ 26 Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten	19
III. Fahrzeuge	
§ 27 Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge	19
§ 28 Begrenzung neu zu beschaffender Fahrzeuge	19
§ 29 —	
§ 30 Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen	20

	Seite
§ 31 Räder	21
§ 32 Achswellen	21
§ 33 Zug- und Stoßvorrichtungen	21
§ 34 Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge .	22
§ 35 Bremsen	22
§ 36 Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen. Anschriften . . .	23
§ 37 Tragfedern der Fahrzeuge	26
§ 38 —	
§ 39 Verschluß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personenwagen . . .	26
§ 40 —	
§ 41 Signalstützen	26
§ 42 Anschriften an den Wagen	27
§ 43 Abnahme und Untersuchung der Dampflokomotiven und Tender, der elek- trischen Lokomotiven und Kleinlokomotiven	27
§ 44 Abnahme und Untersuchung der Wagen einschließlich Triebwagen, Steuer- und Beiwagen.	30

IV. Bahnbetrieb

§ 45 Eisenbahnbetriebsbedienstete	31
§ 46 Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst .	32
§ 47 —	
§ 48 Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Gleisabschnitte	33
§ 49 Beleuchtung der Bahnanlagen	33
§ 50 Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen . .	33
§ 51 Rangieren auf den Hauptgleisen	34
§ 52 Stillstehende Fahrzeuge	34
§ 52a —	
§ 53 Fahrordnung	34
§ 54 Begriff, Gattung und Stärke der Züge	34
§ 55 Ausrüstung der Züge mit Bremsen	35
§ 56 Zusammenstellung der Züge	35
§ 57 —	
§ 58 Zugsignale	36
§ 59 Ausstattung der Züge	36
§ 60 Beleuchtung und Heizung der Personenwagen	36
§ 61 Kuppeln der Fahrzeuge, Verschließen der Wagen, Bremsprobe	37
§ 62 —	
§ 63 Zugpersonal	37
§ 64 Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerraum der Triebwagen . .	38
§ 65 Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge	38
§ 66 Fahrgeschwindigkeit	40
§ 67 Schieben und Nachschieben der Züge	41
§ 68 Befahren von Bahnkreuzungen	41
§ 69 Sonderzüge	42
§ 70 —	

	Seite
§ 71 Schneeräumer	42
§ 72 Von Hand bewegte Regelfahrzeuge, Nebenfahrzeuge.	43
§ 73 Betriebstörende Ereignisse	43

V. Bahnpolizei

§ 74 Eisenbahnpolizeibeamte.	43
§ 75 Ausübung der Bahnpolizei	43
§ 76 Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten	44

VI. Bestimmungen für das Publikum

§ 77 Allgemeine Bestimmungen	44
§ 78 Betreten der Bahnanlagen	45
§ 79 Überqueren der Bahn	46
§ 80 Bahnbeschädigungen und Betriebstörungen	46
§ 81 Verhalten der Reisenden	47
§ 82 Bestrafung von Übertretungen	47
§ 83 Aushang von Vorschriften	47

Anlagen

A Warnkreuze und Warnlichter für Wegübergänge.	48
B Regellichtraum.	49
C —	
D —	
E Begrenzung neuer Fahrzeuge	50
F —	
G —	
H Räder.	51
J Achslager für Schmalspurwagen	52
K Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge	53
L Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge	54

Vorbemerkungen

Die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (abgekürzte Bezeichnung: vBOS) ist der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung: vBO) im Aufbau, Inhalt und Wortlaut angepaßt. Die Einteilung nach Abschnitten, Paragraphen und Absatznummern ist bei beiden Vorschriften gleich. Wo Bestimmungen der vBO nicht übernommen wurden, ist bei dem Paragraphen oder der Absatznummer ein waagerechter Strich (—) gesetzt, desgleichen bei den Paragraphen, die in der vBO selbst offengelassen sind.

Zusätzliche Bestimmungen, die die vBO nicht enthält, sind nebender Absatznummer durch große Doppelbuchstaben gekennzeichnet.

Örtlicher Betriebsleiter ist der zur örtlichen Überwachung des Betriebsdienstes einer Bahn beauftragte Bedienstete.

Oberster Betriebsleiter ist der mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers mit der Gesamtleitung und -überwachung des Betriebs der Bahn betraute Betriebsleiter. Wo kein Oberster Betriebsleiter bestellt ist, hat der Betriebsleiter die Aufgaben des Obersten und örtlichen Betriebsleiters im Sinne dieser Ordnung zu erfüllen.

Werden mehrere Bahnen von einer Stelle geleitet, so hat die mit der Gesamtleitung beauftragte Stelle die Aufgaben des Obersten Betriebsleiters im Sinne dieser Ordnung zu erfüllen.

Örtlicher und Oberster Betriebsleiter können ein und dieselbe Person sein.

Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht ist der im Auftrag des Reichsverkehrsministers die Gesamtaufsicht oder nur die eisenbahntechnische Aufsicht führende Beamte der zuständigen Reichsbahndirektion.

I. Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

(1) Die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (abgekürzte Bezeichnung: vBOS) und die dazu vom Reichsverkehrsminister erlassenen Ausführungsbestimmungen (abgekürzte Bezeichnung: ABvBOS) gelten für alle schmalspurigen Eisenbahnen des öffentlichen nichtallgemeinen Verkehrs in den Gebietsteilen, in denen für die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung: BO) eingeführt ist.

(1A) Der Reichsverkehrsminister kann die vBOS auch bei Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs einführen.

(2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen dieser Ordnung gelten für alle Spurweiten der Schmalspurbahnen,

die auf der linken Hälfte
einer Seite nur für
1,00 m Spurweite.

die auf der rechten Hälfte
einer Seite nur für
0,75 m Spurweite.

Für vorhandene Schmalspurbahnen des öffentlichen nichtallgemeinen Verkehrs mit anderen als den obigen Spurweiten kann der Reichsverkehrsminister, soweit erforderlich, andere Maße vorschreiben, als nachstehend angegeben sind.

(3) —

(4) Die Bestimmungen für Neubauten gelten auch für umfassendere Umbauten bestehender Bahnanlagen; ihre Durchführung ist auch bei der laufenden Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen anzustreben.

(4A) Der Reichsverkehrsminister kann bestimmen, daß aus Rücksichten der Landesverteidigung weitergehende Vorschriften anzuwenden sind, als sie diese Ordnung enthält.

(4B) Für Eisenbahnen besonderer Bauart erläßt der Reichsverkehrsminister besondere Bestimmungen.

§ 2

Befristungen

(1) Fehlen auf einer Eisenbahn einzelne der im folgenden vorgesehenen 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 Eisenbahnanlagen, Fahrzeuge oder Fahrzeuggattungen, Züge oder Zuggattungen Abweichungen zulassen und bestimmte Betriebsvorschriften für einzelne Fälle oder einzelne Bezirke aufheben oder abändern. Diese Ermächtigung erstreckt sich in Kriegszeiten auch auf solche Abweichungen, die das ganze Gebiet einer Eisenbahnverwaltung betreffen.

(2) und (3) —

§ 4

Aufsichtsbehörden

(1) a) Die von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Eisenbahnen des öffentlichen nichtallgemeinen Verkehrs werden unmittelbar vom Reichsverkehrsminister beaufsichtigt. Er kann bestimmte Aufgaben der Aufsicht auf die Leiter der Reichsbahndirektionen oder der diesen gleichstehenden Reichsbahnbehörden übertragen.

b) Die sonstigen Eisenbahnen des öffentlichen nichtallgemeinen Verkehrs werden von den Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht beaufsichtigt.

(2) Der Reichsverkehrsminister kann die Entscheidungen der Aufsichtsbehörden aufheben oder ändern.

(3) Ausnahmen, die der Reichsverkehrsminister zugelassen hat, dürfen von der Aufsichtsbehörde durch zusätzliche, im Rahmen ihrer sonstigen Zuständigkeit liegende Ausnahmebewilligungen nicht erweitert werden.

§ 5

II. Eisenbahnanlagen

§ 6

Begriffserklärungen

(1) Zu den Eisenbahnanlagen (kurz Bahnanlagen genannt) gehören alle zum Bau und zum Betrieb 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 Rangierbetriebs Betriebstellen vorhanden.

(3) 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 Betrieb verstanden, zum Unterschied von der Begegnung zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

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

(5) Anschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Gleis bedienen können, ohne daß das Streckengleis für einen anderen Zug freigegeben wird.

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

Bemerkung:

Ein Haltepunkt kann mit einer Abzweigstelle oder einer Anschlußstelle örtlich verbunden sein. Dient die Gesamtanlage dem öffentlichen Verkehr, so wird sie als Haltestelle bezeichnet.

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

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

(8A) Abhängige Zugfolgestellen sind unbesetzte oder von Agenten oder Frauen verwaltete Betriebsstellen (Haltepunkte, Haltestellen, Anschlußstellen, Abzweigstellen, Blockstellen, Bahnhöfe), die durch Meldungen der Zugführer an der Zugfolge beteiligt werden.

Bei der Zugfolge handelt es sich immer um Fahrten in der gleichen Richtung.

(9) Blockstellen sind Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind, unabhängig davon, ob elektrische Blockeinrichtungen vorhanden sind oder nicht. Eine Blockstelle kann zugleich als Anschlußstelle (5) oder als Haltepunkt (6) oder als Deckungstelle (7) eingerichtet sein.

(10) Zugmeldestellen sind die Zugfolgestellen, durch welche die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Besetzte Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen.

(10A) Abhängige Zugmeldestellen sind unbesetzte oder von Agenten oder Frauen verwaltete Bahnhöfe, die durch Meldungen der Zugführer an der Reihenfolge der Züge (Kreuzungen und Überholungen) beteiligt werden.

(11) Hauptgleise sind die Gleise, die von Zügen (§ 54 (1)) im regelmäßigen Betrieb befahren werden. 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

(1) Bei Neubauten sind Krümmungen von weniger als

50 m		40 m
nicht zulässig.		

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(2) —

(3) Der Reichsverkehrsminister bestimmt, in welchen Fällen Übergangsbogen und Zwischengerade anzulegen sind.

(4) und (5) —

(6) Das Neigungsverhältnis von Bahnhofsgleisen darf bei Neubauten, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als $2,5 \text{ ‰}$ ($1 : 400$) betragen. Dasselbe gilt für alle Gleise, auf denen Wagen ohne angekuppelte Lokomotive stehenbleiben sollen. Ausweichgleise dürfen in die stärkere Neigung der freien Strecke eingreifen.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(7) —

(8) Neigungswechsel in Hauptgleisen sind auszurunden. Der Reichsverkehrsminister trifft hierüber nähere Bestimmung.

§ 8

Breite des Bahnkörpers

(1) Der Bahnkörper neuer Bahnen muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer Waagerechten, die durch die Unterkante der nicht überhöhten Schiene des Gleises gelegt ist, mindestens

1,35 m		1,25 m
von der Mitte des Gleises entfernt ist.		

(2) —

§ 9

Spurweite

(1) Die Spurweite ist das lichte Maß zwischen den Schienenköpfen, 10 mm unter der Schienenoberkante und senkrecht zur Gleisachse gemessen.

(2) Das Grundmaß der Spurweite beträgt bei neuen Bahnen

1,00 m		0,75 m
--------	--	--------

(3) In Krümmungen muß so viel Spurerweiterung gegeben werden, wie es die Bauart der Fahrzeuge erfordert.

(4) Als Folge des Betriebs sind Veränderungen der vorgeschriebenen Spurweiten zulässig; niemals aber darf das Maß von

0,995 m		0,745 m
---------	--	---------

unterschritten oder das Maß von

1,025 m		0,770 m
---------	--	---------

überschritten werden.

§ 10

Überhöhung

(1) In geraden Gleisen auf eigenem Bahnkörper sollen die gegenüberliegenden Punkte der Schienenoberkanten in der Regel gleich hoch liegen.

(1A) In geraden Gleisen auf Straßen mit Querneigung kann die Aufsichtsbehörde eine ungleiche Höhenlage der Schienenoberkanten zulassen.

(2) In den Krümmungen der durchgehenden Hauptgleise soll in der Regel der äußere Schienenstrang höher liegen als der innere (Überhöhung).

(3) Jede Änderung der Überhöhung ist durch eine Überhöhungsrampe zu vermitteln. Ihre Länge muß bei Bahnen mit eigenem Bahnkörper mindestens das 300fache der Überhöhung oder des Unterschiedes der beiden Überhöhungen betragen.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zulassen.

§ 11

Umgrenzung des lichten Raumes

(1) Die Breitenmaße des lichten Raumes für Bahnen ohne Rollfahrzeugbetrieb sind in der zur Gleisachse senkrechten Ebene gleichlaufend mit der Verbindungslinie der beiden Schienenoberkanten zu messen. Die Achse der Umgrenzung des lichten Raumes ist in der Mitte zwischen beiden Schienen anzunehmen, in Bogen mit Spurerweiterung also in der Mitte der erweiterten Spur. Der lichte Raum muß auch bei abgenutzten Schienen vorhanden sein.

(1AA) Für den Regellichtraum bei Bahnen mit Rollfahrzeugbetrieb trifft der Reichsverkehrsminister besondere Bestimmungen.

Anlage B

(2) Auf geraden Strecken muß bei Neubauten mindestens ein lichter Raum nach der in Anlage B mit ausgezogener Linie gezeichneten Umgrenzung freigehalten werden (vgl auch (6AA)).

In Bogen sind die Breitenmaße entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Der Reichsverkehrsminister bestimmt das Maß der Vergrößerung.

(2AA) Sofern auf den Strecken Fahrzeuge verkehren oder Ladungen befördert werden, welche die nach § 28 (1) für Fahrzeuge zugelassene Begrenzung überschreiten, ist der lichte Raum zu vergrößern. Der Reichsverkehrsminister trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(3) bis (6) —

(6AA) Der nach (2) und (2AA) freizuhaltende lichte Raum muß für die Bahnhöfe und die Kunstbauten der freien Strecke um die in Anlage B mit gestrichelten Linien dargestellten Seitenräume erweitert werden.

(6BB) An Gleisen mit Rollfahrzeugbetrieb, an denen Rampen für das Verladegeschäft mit Regelspurwagen errichtet werden, dürfen diese freizuhaltenden Räume an der Rampenseite und für die Länge der Rampen bis zu einer Höhe von

1720 mm		1620 mm
über Schienenoberkante Schmalspurgleis auf eine Breite von		
300 mm		400 mm

verkleinert werden.

Bemerkung:

Rampen für das Verladegeschäft an Regelspurwagen sollen nicht höher sein als $h + 1120$ mm. Hierbei ist h der senkrechte Abstand zwischen Schienenoberkante Schmalspurgleis und der Verbindungslinie der beiden tiefsten Punkte der Laufkreise der Räder des Regelspurwagens.

(7) —

(8) Bei offenstehenden Toren von Lokomotiv- und Wagenschuppen muß bei Neubauten eine lichte Weite von mindestens

3,70 m		3,50 m
vorhanden sein.		

(8AA) Für Gleise von untergeordneter Bedeutung kann die Aufsichtsbehörde Flachrillenkreuzungen zulassen.

§ 12

Gleisabstand

(1) Auf der freien Strecke muß der Abstand benachbarter gerader Gleise gleicher Spurweite ohne Rollfahrzeugbetrieb, gemessen von Mitte zu Mitte Gleis, bei Neubauten mindestens

3,10 m		2,90 m
betragen.		

(2) In Bahnhöfen muß bei Neubauten der Abstand der Gleise gleicher Spurweite ohne Rollfahrzeugbetrieb von Gleismitte zu Gleismitte mindestens

4,00 m		3,80 m
betragen.		

(2AA) In Bogen sind die Gleisabstände entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Der Reichsverkehrsminister bestimmt das Maß der Vergrößerung.

(3) und (4) —

(5) Der Abstand zwischen einem Vollspur- und einem Schmalspurgleis ohne Rollfahrzeugbetrieb muß in der Geraden mindestens betragen:

	bei einer Schmalspurweite von	
	1,00 m	0,75 m
a) auf freier Strecke		
1. bei bestehenden Anlagen	3,30 m	3,20 m
2. bei Neubauten.....	3,55 m	3,45 m
b) in Bahnhöfen		
1. bei Neubau von Zwischenbahnsteigen, wenn das Vollspurgleis ein der BO unterstehendes Hauptbahngleis ist ..	5,75 m	5,65 m
in sonstigen Fällen	4,50 m	4,50 m
2. bei Überladegleisen	3,30 m	3,20 m
3. bei den sonstigen Gleisen.....	4,25 m	4,15 m.

Zwischen einem Vollspurgeleis und einem Schmalspurgleis mit Rollfahrzeugbetrieb muß der Abstand der Gleise mindestens 3,65 m, bei Neubauten mindestens 3,90 m betragen.

Bei den drei- und vierschienigen Gleisen ist der Abstand des gemischtspurigen Gleises so zu wählen, daß für jede Spur der nach a) und b) vorgeschriebene Mindestabstand gewahrt bleibt.

Der Abstand zwischen Eisenbahn- und Straßenbahngleisen wird von den beiderseitigen Aufsichtsbehörden von Fall zu Fall geregelt.

In Bogen sind die Gleisabstände entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Der Reichsverkehrsminister trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(5AA) Sofern auf Schmalspurgleisen Fahrzeuge verkehren oder Ladungen befördert werden, welche die nach § 28 (1) für Fahrzeuge zugelassene Begrenzung überschreiten, ist der Gleisabstand so zu bemessen, daß zwischen den Fahrzeugen oder Ladungen auch bei ungünstigster Stellung der Fahrzeuge sowohl in der Geraden als auch in Bogen ein freier Raum von mindestens

- a) 0,30 m Breite auf der freien Strecke und bei Überladegleisen,
- b) 1,30 m Breite auf Bahnhöfen, abgesehen von Überladegleisen,

verbleibt.

(5BB) Die Vorschrift unter (5AA) ist auch bei drei- und vierschienigen Gleisen zu beachten.

(5CC) Für den Gleisabstand beim Betrieb mit Rollfahrzeugen trifft der Reichsverkehrsminister besondere Bestimmungen.

§ 13

Kreuzung von Bahnen

(1) und (2) Höhengleiche Kreuzungen von

- a) Eisenbahnen untereinander,
- b) Eisenbahnen mit Straßenbahnen oder anderen Bahnen

genehmigt der Reichsverkehrsminister. Er setzt auch in jedem Einzelfall die zur Wahrung der Betriebsicherheit zu stellenden Bedingungen fest.

(3) Vorübergehend anzulegende Kreuzungen nach (1) und (2) a) und b) kann die Aufsichtsbehörde zulassen, im Fall von b) im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden der beteiligten Straßenbahnen oder anderen Bahnen.

§ 14

§ 15

Wasserkrane

(1) und (2) —

(3) Die Ausflußöffnungen neuer Wasserkrane müssen mindestens 2,85 m über Schienenoberkante liegen.

(4) Wasserkrane mit drehbaren Auslegern an Hauptgleisen müssen mit Signalen versehen sein, die die Querstellung der Ausleger bei Dunkelheit anzeigen, wenn nicht Einrichtungen vorhanden sind, die die Wasserkrane in Grundstellung sicher verschließen und dies bei der Fahrwegprüfung (§ 65 (2)) eindeutig gewährleistet ist.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(5) —

§ 16

Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken

(1) Gleise und Brücken müssen Fahrzeuge mit dem jeweils zugelassenen größten Achsdruck bei der zugelassenen Geschwindigkeit mit Sicherheit tragen können.

(2) und (3) —

§ 17

Abteilungszeichen

(1) Die Eisenbahn ist in Abständen von je 1000 m mit Abteilungszeichen zu versehen. Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(2) —

§ 18

Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung

(1) und (2) Ob an Stellen gegen das Betreten der Eisenbahn Einfriedigungen und ob Schutzwehren anzulegen sind, bestimmt der Oberste Betriebsleiter. In Zweifelsfällen entscheidet die Aufsichtsbehörde.

(3) Verkehrsreiche unübersichtliche Wegübergänge sind mit Schranken oder Warnlichtern nach Anlage A zu versehen, verkehrsreiche übersichtliche nur dann, wenn sie von der Eisenbahn mit mehr als 15 km/h befahren werden.

Bestehen Zweifel darüber, ob ein Wegübergang verkehrsreich oder unübersichtlich ist, so entscheidet die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizeibehörde; kommt hierbei keine Einigung zustande, so entscheidet der Reichsverkehrsminister.

Dasselbe gilt, wenn Zweifel darüber bestehen, ob ausnahmsweise ein verkehrsarmer Wegübergang mit Schranken oder Warnlichtern zu versehen ist.

Anlage A

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen und auch den Ersatz von Schranken oder Warnlichtern durch andere Vorrichtungen genehmigen.

(4) —

(5) Fernbediente Schranken müssen an Ort und Stelle von Hand angehoben und alsdann wieder geschlossen werden können; sie müssen mit einer Läutevorrichtung versehen sein, die vom Standort des Wärters aus bedient werden kann (§ 46 (8)), und außerdem eine Vorrichtung besitzen, die dem Wärter jedes örtliche Öffnen der Schranken bemerkbar macht (§ 46 (7)).

Die Aufsichtsbehörde kann bei den nach § 46 (9) geschlossen gehaltenen Schranken Ausnahmen zulassen.

(6) —

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

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

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

(9) Die Wegübergänge müssen mit Warnkreuzen nach Anlage A versehen sein. Diese sind an allen unmittelbar am Übergang einmündenden Wegen da aufzustellen, wo Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen (§ 79). Eine Einschränkung der in Anlage A angegebenen Abmessungen der Warnkreuze ist nur aus zwingenden Gründen zulässig.

Bei Wegübergängen mit geringem Verkehr kann von der Aufstellung von Warnkreuzen abgesehen werden.

(10) Vor Wegübergängen, die nicht durch Schranken (3), Warnlichter (3) oder andere Vorrichtungen (3) gesichert werden, sind Kennzeichen für den Lokomotivführer anzubringen (§ 58 (2)). Die Aufsichtsbehörde kann bei einfachen Verhältnissen Ausnahmen zulassen.

§ 19

Fernmeldeanlagen

(1) Benachbarte Zugmeldestellen sind durch Fernsprecher miteinander zu verbinden. In diese Verbindung sind einzubeziehen zwischenliegende Zugfolgestellen, Fernsprechbuden und auf Strecken, die mit mehr als 30 km/h befahren werden, auch die Schrankenwärterposten.

Die zugehörigen Fernsprechleitungen müssen so ausgerüstet sein, daß an jeder Stelle der Strecke der Anschluß mittels eines tragbaren Fernsprechers geschaffen werden kann.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(2) Außer der nach (1) erforderlichen Verbindung durch Fernsprecher sind die benachbarten Zugmeldestellen auf Strecken, die mit mehr als 40 km/h befahren

werden, durch Fernschreiber für das Zugmeldeverfahren (§ 65 (9)) zu verbinden. In diese Verbindung sind die zwischenliegenden Zugfolgestellen einzuschalten, ausgenommen die abhängigen Zugfolge- und abhängigen Zugmeldestellen.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(3) bis (5) —

(6) Fernmeldeleitungen müssen gegen Einwirkung von Starkstromleitungen gesichert sein.

§ 20

—

§ 21

Signale und Kennzeichen

(1) Sind zur Erteilung von Befehlen oder zu Mitteilungen in der Eisenbahn-Signalordnung bestimmte Zeichen vorgesehen, so dürfen hierfür nur Signale und Kennzeichen verwendet werden, die den Vorschriften der Eisenbahn-Signalordnung entsprechen.

(2) Inwieweit die Kreuzungsbahnhöfe mit Einfahrsignalen zu versehen sind, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

(2A) Vor Bahnhöfen ohne Einfahrsignale oder Deckungsscheiben sind Trapeztafeln aufzustellen, wenn dort Kreuzungen stattfinden.

(3) und (4) —

(5) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale (Hauptsignale oder Deckungsscheiben) zu decken und mit ihnen derart in Abhängigkeit zu bringen, daß die Haltstellung des Signals erst aufgehoben werden kann, wenn die Brücke geschlossen und verriegelt ist, und daß die Brücke nur entriegelt werden kann, wenn das Signal „Halt“ zeigt.

(6) und (7) —

(8) Weichen, die im regelmäßigen Betrieb von Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h und mehr gegen die Spitze befahren werden und nicht von einem für den Fahrweg gültigen Signal abhängig sind, sind örtlich durch Handschloß zu sichern. Die Schlüssel sind vorschriftsmäßig aufzubewahren.

(9) und (10) —

(11) Weichen, die mit den für den Fahrweg gültigen Signalen in Abhängigkeit stehen oder verschlossen gehalten werden (8), brauchen in der Regel nicht beleuchtet zu werden. Nichtverschlossene Weichen in Hauptgleisen sind nur dann zu beleuchten, wenn ihre Stellung von dem für die Bedienung zuständigen Bediensteten nicht übersehen werden kann.

(12) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Kennzeichen angebracht sein, das angibt, bis wohin ein Gleis besetzt sein kann, ohne daß die Bewegungen auf dem anderen gefährdet werden. Der Abstand am Kennzeichen muß mindestens betragen

	ohne	mit
	Rollfahrzeugbetrieb	
a) zwischen zwei Schmalspurgleisen von je		
1,00 m Spurweite	3,10 m	3,80 m
0,75 m Spurweite	2,90 m	3,80 m
b) zwischen einem Vollspur- und einem Schmal- spurgleis von		
1,00 m Spurweite	3,30 m	3,65 m
0,75 m Spurweite	3,20 m	3,65 m.

Für Schmalspurgleise verschiedener Spurweiten und Schmalspurgleise ohne Rollfahrzeugbetrieb auf dem einen und mit Rollfahrzeugbetrieb auf dem anderen Gleis ist jeweils die Summe der betreffenden halben Lichtraumbreiten maßgebend.

Der Reichsverkehrsminister kann bei Gleisen in Straßen Ausnahmen zulassen.

§ 22

—

§ 23

Bahnsteige

(1) —

(2) Die festen Gegenstände auf den Personenbahnsteigen (Säulen u dgl) müssen bei Neubauten bis zu einer Höhe von 2,80 m über Schienenoberkante mindestens 2,20 m von Gleismitte entfernt sein.

(2AA) Bei Rollfahrzeugbetrieb müssen feste Gegenstände auf den Personenbahnsteigen bis zu einer Höhe von 3,05 m über Oberkante der Schiene auf dem Rollfahrzeug mindestens 3,00 m von Gleismitte entfernt sein (vgl Bemerkung zu § 11 (6BB)).

Die Aufsichtsbehörde kann in Einzelfällen einen geringeren Abstand als 3,00 m zwischen Gleismitte und festen Gegenständen, aber nicht unter 2,70 m zulassen, wenn nach den örtlichen Verhältnissen eine Einschränkung des Maßes unbedenklich erscheint.

§ 24

—

§ 25

—

§ 26

Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten

- (1) Auf den dem Personenverkehr dienenden Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Name für die Reisenden gut sichtbar anzubringen.
Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.
- (2) —

III. Fahrzeuge

§ 27

Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge

(1) Beim Bau der Fahrzeuge und bei ihrer Verwendung im Betrieb ist im Sinne dieser Ordnung zu unterscheiden zwischen Regelfahrzeugen und Nebenzugfahrzeugen.

Regelfahrzeuge sind Eisenbahnfahrzeuge, die in Züge eingestellt werden dürfen oder selbständig als Züge fahren dürfen. Alle übrigen Eisenbahnfahrzeuge — z B Kleinwagen — gelten als Nebenzugfahrzeuge.

Bemerkung:

Kleinlokomotiven sind Regelfahrzeuge.

(2) Alle Fahrzeuge müssen so gebaut und unterhalten werden, daß sie mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

(3) Die folgenden Bauvorschriften gelten für Regelfahrzeuge. Nebenzugfahrzeuge brauchen diesen Bestimmungen nur insoweit zu entsprechen, als es für den Sonderzweck, dem sie dienen, erforderlich ist.

§ 28

Begrenzung neu zu beschaffender Fahrzeuge

(1) Die Fahrzeuge dürfen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis die in Anlage E mit ausgezogener Linie gezeichnete Begrenzung nicht überschreiten, sofern nicht der Reichsverkehrsminister die Anwendung einer anderen Begrenzung besonders genehmigt.

Die unabgefederten Teile der Wagen dürfen die auf der Anlage E durch ausgezogene Linie dargestellte Begrenzung nach unten um 15 mm überragen.

(2) bis (5) —

(6) Die nach (1) zulässigen Breitenmaße müssen so weit eingeschränkt werden, als es für das Befahren von Gleisbogen und Weichenbogen erforderlich ist. Der Reichsverkehrsminister trifft hierüber nähere Bestimmungen.

Anlage E

(7) Bremsرهاustüren dürfen in keiner Stellung die mit ausgezogener Linie in Anlage B gezeichnete Begrenzung überschreiten.

(8) Bremsklötze, Sandstreuer und Bahnräumer aller Fahrzeuge und die unabgefederten Teile der Lokomotiven und Triebwagen dürfen unter die 100 mm über Schienenoberkante liegende Begrenzungslinie (vgl Anlage E) herabreichen:

bei Lokomotiven, Tendern und Triebwagen auf höchstens 65 mm über Schienenoberkante,

bei Lokomotiven, Tendern, Triebwagen und Wagen, wenn diese Teile auch in Gleisbogen innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes und bei Wagen außerdem zwischen den Endachsen bleiben, bis auf höchstens 55 mm über Schienenoberkante.

Bremsteile, die unmittelbar auf die Schiene wirken, wie die Bremsmagnete von Schienenbremsen, dürfen bei der Betätigung der Bremse bis auf die Schiene herabreichen, wenn sie innerhalb der Endachsen des Fahrzeugs angebracht sind und auch in Gleisbogen innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes bleiben.

(9) Bei Wagen dürfen die über die Endachsen hinaus liegenden Teile höchstens bis auf 150 mm über Schienenoberkante herabreichen, soweit diese Teile innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes bleiben.

(10) und (11) —

§ 29

§ 30

Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen

(1) Bei Neubauten muß der feste Achsstand, abgesehen von Drehgestellen, mindestens 2000 mm betragen.

Bei Kleinlokomotiven darf der feste Achsstand bis auf 1500 mm verringert werden, wenn sie nur an solchen Stellen Verwendung finden, wo die Bauart der Weichen und Kreuzungen einen derartig kurzen Achsstand zuläßt.

(2) Für größere Achsstände als 2000 mm sind Maßnahmen zu treffen, die ein zwangloses Durchfahren von Krümmungen mit

50 m

40 m

Halbmesser gestatten.

(2AA) Die Länge der Wagen, über die Puffer gemessen, muß so bemessen werden, daß bei einem Greifbereich der Mittelpufferkupplungen von 150 mm die Fahrzeuge an der Übergangsstelle einer Krümmung von 100 m Halbmesser mit anschließender Geraden gekuppelt werden können.

(2BB) Die zulässigen Überhänge und größten Wagenlängen für Mittelpufferkuppungen bestimmt der Reichsverkehrsminister.

(3) —

(4) Achsen mit Rädern ohne Spurkranz dürfen nicht quer verschiebbar sein (vgl § 31 (4)).

§ 31

Räder

(1) Die Räder eines Radsatzes dürfen auf der Achswelle seitlich nicht verschiebbar sein.

(2) Der lichte Abstand der Räder einer Achse richtet sich nach den Maßen in der Anlage H.

(3) —

(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 in neuem und abgenutztem Zustand die in Anlage H angegebenen Maße eingehalten werden.

(5A) Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnutte (z B für den Sprengring) unter den der Abnutzung unterliegenden Flächen geschwächt sind, müssen die bezeichneten Maße noch an der schwächsten Stelle innegehalten werden.

(5B) Die Zulässigkeit von Rädern mit angegossenen Laufflächen und die Grenze, bis zu der solche Räder und deren Spurkränze abgenutzt werden dürfen, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

(5AA) Bei den Achslagergehäusen der Wagen müssen die in Anlage J angegebenen Maße eingehalten werden.

Der Reichsverkehrsminister kann von den Bestimmungen dieses Paragraphen Ausnahmen zulassen.

§ 32

Achswellen

Achswellen neuer Radsätze sind nach den vom Reichsverkehrsminister erlassenen Grundsätzen zu berechnen.

§ 33

Zug- und Stoßvorrichtungen

(1) Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßvorrichtungen haben. Bei vorhandenen Wagen, die in Arbeits- oder Güterzügen

mit einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h laufen, kann hiervon abgesehen werden.

(2) und (3) —

Anlage K

(3AA) Die Endfelder der Untergestelle neuer Fahrzeuge sind nach Anlage K auszuführen.

(3BB) Die zum Kuppeln von Fahrzeugen mit verschiedenartigen Zugvorrichtungen vorgesehenen Zughakenböcke können entfallen, wenn die Lage der Zughaken vorhandener Kupplungen das Kuppeln der Fahrzeuge in gleicher Weise gestattet wie ein Zughaken, der an einem nach Anlage K angeordneten Zughakenbock befestigt ist.

(3CC) Änderungen der Bauart der bisher verwendeten Zug- und Stoßvorrichtungen bedürfen der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

(4) Die Höhe der Mittellinie der Puffer über Schienenoberkante darf bei stillstehendem Fahrzeug nicht größer sein als

750 mm | 600 mm;

sie muß bei größter Belastung des Fahrzeugs und auch nach Abnutzung der den Pufferstand beeinflussenden Teile mindestens

650 mm | 500 mm

betragen.

Kupplungen müssen so eingeschraubt oder aufgehängt werden können, daß kein Teil tiefer als 65 mm über Schienenoberkante herabhängt (vgl § 28 (8)).

Pufferscheiben müssen so bemessen sein, daß die Puffer beim Durchfahren von Krümmungen mit

50 m | 40 m

Halbmesser nicht hintereinander greifen können.

(5) —

§ 34

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

Anlage L

(1) An den Stirnseiten neuer Fahrzeuge müssen die vorspringenden Teile so angeordnet sein, daß die in Anlage L dargestellten freien Räume vorhanden sind.

(2) Außerhalb dieser Räume vorspringende Teile müssen hinter der völlig eingedrückten Pufferscheibe mindestens 40 mm zurückstehen.

(3) —

§ 35

Bremsen

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

(2) Handbremsen neu zu bauender Wagen, die für Bahnen mit elektrischer Oberleitung bestimmt sind oder auf solche übergehen, müssen so angeordnet werden, daß der Bremser gegen Gefährdung durch den elektrischen Strom gesichert ist.

(3) Lokomotiven ohne Tender, Tender, Triebwagen und Steuerwagen müssen mit einer Handbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben. Bei Kleinlokomotiven genügt eine in der Bremsstellung feststellbare Fußbremse.

(4) —

(5) Die durchgehende Bremse eines Zugs wird unterschieden in:

- I. die durchgehende selbsttätige Bremse. Sie muß selbsttätig wirken, sobald die Bremsleitung unterbrochen wird, und muß
 - a) vom Stand des Lokomotiv- oder Triebwagenführers,
 - b) von den einzelnen Abteilen und von den durch eine Tür getrennten Abteilungen der Personenwagen,
 - c) von den Post- und Gepäckwagen,
 - d) von den mit Handbremse versehenen Güterwagen aus in Tätigkeit gesetzt werden können;
- II. die durchgehende nichtselbsttätige Bremse. Sie muß vom Stand des Lokomotiv- oder Triebwagenführers aus in Tätigkeit gesetzt werden können.

(6) Mit durchgehender Bremse versehene Wagen müssen in genügender Anzahl auch für die Bedienung der Bremse von Hand eingerichtet sein. Der Reichsverkehrsminister erläßt hierüber nähere Bestimmungen.

(7) Die durchgehende Bremse neu zu bauender Wagen muß selbsttätig wirken.

§ 36

Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen. Anschriften

(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 Stillstand des Fahrzeugs arbeiten können.
- b) An jeder Einmündung einer Speiseleitung in den Kessel ein Speiseventil, das den Wasser- oder Dampfabfluß aus dem Kessel selbsttätig 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) An der Kesselwand hinter dem Wasserstandsglas eine Marke für den festgesetzten niedrigsten Wasserstand, die mindestens 100 mm über dem höchsten wasserbenetzten Punkt der Feuerbüchse liegt.
- e) Zwei Sicherheitsventile, die so eingerichtet sein müssen, daß ihre Belastung nicht ohne Lösen des Bleisiegelschlusses oder Veränderung 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, auffallende Marke bezeichnet ist.
- g) Eine Einrichtung zum Anschließen eines Prüfdruckmessers.
- h) Ein Fabrikschild 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.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen von den Bestimmungen unter (1) a) bis e) zulassen bei

- 1. feuerlosen Lokomotiven. 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 Fall aus dem Zuleitungsnetz zuströmen kann.
- 2. Fahrzeugen mit Dampfschnellerzeugern.

(2) Gas- und Flüssigkeitsgetriebe der Lokomotiven und Triebwagen, bei denen durch eine Drucküberschreitung eine Gefahr für das Bedienungspersonal entstehen kann, müssen Sicherheitsventile besitzen und mit einem Schild versehen sein, aus dem Höchstdruck, Lieferer und Lieferjahr zu ersehen sind.

(3) Lokomotiven, Trieb- und Steuerwagen müssen mit einer Dampfpeife oder einer anderen zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein.

(4) Bahnräumer müssen haben:

- a) Lokomotiven mit Tender: vorn an der Lokomotive und hinten am Tender,
- b) alle übrigen Lokomotiven sowie Triebwagen: vorn und hinten,
- c) Steuerwagen: am Wagenende unter dem Steuerstand.

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

(6) Der Wassereinlauf an neuen Tendern und Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen.

(7) Lokomotiven und Triebwagen, die auf Strecken verkehren, wo nach § 58 (2) vor Wegübergängen zu läuten ist, müssen mit einer Läutevorrichtung ausgerüstet sein. Bei Kleinlokomotiven kann auf die Läutevorrichtung verzichtet werden.

(8) Lokomotiven und Triebwagen müssen folgende Anschriften 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), (5) und (6)),
- f) die Art der Bremse.

(9) Tenderlokomotiven und Triebwagen tragen außerdem folgende Anschriften:

- a) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
- b) das Gesamtgewicht, bei Tenderlokomotiven mit $\frac{2}{3}$, bei Triebwagen mit vollen Vorräten.

Die Triebwagen erhalten ferner die im § 42 vorgeschriebenen Anschriften.

(10) Tender müssen folgende Anschriften tragen:

- a) die Betriebsnummer oder den Namen,
- b) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung,
- c) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse für Lokomotive und Tender zusammen, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
- d) das Gesamtgewicht von Lokomotive und Tender mit $\frac{2}{3}$ Vorräten.

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

§ 37

Tragfedern der Fahrzeuge

Die Fahrzeuge, mit Ausnahme der nur in Arbeits- oder Güterzügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h laufenden Wagen, müssen gegen die Achsen abgefedert sein.

§ 38

§ 39

**Verschluß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen
der Personenwagen**

Zu den Personenwagen im Sinne dieses Paragraphen zählen auch alle Trieb-, Steuer- und Beiwagen, Post- und Gepäckwagen.

(1) Einsteigetüren neu zu bauender Personenwagen müssen sicher wirkende Verschlußvorrichtungen erhalten. Nach außen aufschlagende Einsteigetüren an den Langseiten dieser Wagen müssen doppelt wirkende Verschlüsse haben, wobei der eine als Vorreiber oder Einreiber wirkt. Diese Verschlußvorrichtungen müssen durch Zuschlagen der Tür selbsttätig einen doppelten Verschluß herstellen.

(2) Die Öffnungen der Einsteigetüren neuer Personenwagen müssen im Innern mit Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger versehen sein.

(3) An den zum Öffnen eingerichteten Fenstern an den Langseiten der Personenwagen muß eine Warnung vor dem Hinauslehnen angeschrieben sein.

(4) Personenwagen müssen mit Einrichtung zur Beleuchtung und, wenn sie im Winter benutzt werden, auch mit Einrichtung zur Heizung versehen sein.

§ 40

§ 41

Signalstützen

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

(2) bis (5) —

§ 42

Anschriften an den Wagen

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten für Wagen aller Art einschließlich Trieb-, Steuer- und Beiwagen (wegen der Triebwagen siehe auch § 36 (8) und (9)).

(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,
- d) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit.

Bemerkung:

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

- e) —
 - f) —
 - g) die Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse,
 - h) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
 - i) —
 - k) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung und der etwaigen Verlängerungsfrist (vgl § 44),
 - l) bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmierfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
 - m) —
 - n) bei den zur Viehbeförderung geeigneten Wagen die Größe der Bodenfläche,
 - o) bei Privatwagen hinter der Ordnungsnummer das Zeichen P,
 - p) bei Güterwagen, die auf vollspurige Wagen verladbar sind, in der linken oberen Ecke das Wort „Verladbar“ (vgl § 28 (2)).
- (2) —

§ 43

Abnahme und Untersuchung der Dampflokomotiven und Tender, der elektrischen Lokomotiven und Kleinlokomotiven**I. Dampflokomotiven und Tender**

(1) Neue Lokomotiven und Tender sowie Lokomotiven, die andere Dampfkessel erhalten haben, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie amtlich geprüft und für betriebsicher befunden worden sind (§ 36 (8) e)).

(2) Lokomotiven und Tender müssen, abgesehen von den unter (5) bis (7) zugelassenen Abweichungen, mindestens

alle 5 Jahre einer Hauptuntersuchung,

alle 3 Jahre einer Zwischenuntersuchung

unterzogen werden (§ 36 (8) e)).

(3) Die Hauptuntersuchungen müssen sich auf alle Teile erstrecken. Bei der Untersuchung der Fahrgestelle und Triebwerke müssen die Achslager, Federn und Achsen herausgenommen werden. Der Rahmen ist zur Untersuchung freizulegen. Die Dampfkessel sind nach der Entfernung der Heiz- und Rauchrohre auch im Innern zu untersuchen.

(4) Die Zwischenuntersuchungen umfassen die Untersuchung der Fahrgestelle und Triebwerke mit allen Nebenteilen sowie der Dampfkessel nach (3), wobei jedoch im allgemeinen ein Freilegen des Rahmens sowie der Ausbau der Heiz- und Rauchrohre und die Abnahme der Kesselbekleidung entfallen können.

(5) Wird bei der Zwischenuntersuchung nach (4) ein Wasserdruckversuch vorgenommen, so kann die Regelfrist für die nächste Hauptuntersuchung nach (3) von 5 Jahren auf 6 Jahre verlängert werden (§ 36 (8) e)).

(6) Bei neuen Lokomotivdampfkesseln kann die erste Hauptuntersuchung bis auf 8 Jahre hinausgeschoben werden, wenn vorher zwei Zwischenuntersuchungen stattgefunden haben, von denen die erste spätestens nach 3 Jahren vorzunehmen ist. Die zweite muß 5 Jahre nach der Inbetriebnahme mit Wasserdruckversuch ausgeführt werden. Wurde bereits die erste Zwischenuntersuchung mit einem Wasserdruckversuch verbunden, so kann die Frist für die zweite Zwischenuntersuchung, bei der dann gleichfalls ein Wasserdruckversuch auszuführen ist, bis auf 6 Jahre verlängert werden (§ 36 (8) e)).

Die Untersuchungsfrist von 8 Jahren kann bis auf 9 Jahre um so viel verlängert werden, wie anrechnungsfähige Zeiten nach (7) vorhanden sind.

(7) Die Fristen für die Untersuchung der Lokomotiven und Tender rechnen vom Tag der Übergabe der betriebsfertigen Lokomotive an den Betrieb nach beendeter Untersuchung oder Abnahme bis zur Außerbetriebstellung für die Untersuchung.

Die Untersuchungsfrist zwischen zwei Hauptuntersuchungen oder zwischen Abnahme und der ersten Hauptuntersuchung darf um die Zeiten etwaiger Abstellungen oder Ausbesserungen verlängert werden, wenn die Abstellungen oder Ausbesserungen oder Abstellungen und Ausbesserungen zusammenhängend länger als 10 Tage gedauert haben.

Probe- und Übergabefahrten unterbrechen den Zusammenhang zwischen Ausbesserung und Abstellung nicht.

Die Verlängerung der Fristen zwischen zwei Hauptuntersuchungen oder zwischen dem Übergabetag und der ersten Hauptuntersuchung darf jedoch insgesamt höchstens 1 Jahr betragen.

(8) Die Dampfkessel müssen durch Wasserdruck geprüft werden:

- a) bei der Abnahmeprüfung nach (1),
- b) bei den wiederkehrenden Hauptuntersuchungen nach (3),
- c) bei einer Zwischenuntersuchung nach (5) oder (6),
- d) nach jeder umfangreichen Ausbesserung,
- e) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn der Kessel länger als zwei Jahre außer Betrieb gesetzt war.

(9) Bei den Wasserdruckversuchen nach (8) müssen die Dampfkessel von der Bekleidung entblößt sein. Bei einem zulässigen Dampfdruck p muß ein Versuchsdruck von $1,3 p \text{ kg/cm}^2$, mindestens aber $(p + 1) \text{ kg/cm}^2$ angewendet werden. Alle Drücke sind als Überdrücke zu messen. Der Versuchsdruck ist mit einem Prüfdruckmesser zu messen, der von Zeit zu Zeit auf seine Richtigkeit zu untersuchen ist.

(10) Kessel, die bei den Wasserdruckversuchen nach (8) und (9) ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustand nicht in Dienst genommen werden.

(11) Bevor die nach (8) und (9) geprüften Kessel in Betrieb genommen werden, müssen auch die Kesseldruckmesser und Ventilbelastungen geprüft werden.

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

(13) Über die Untersuchungen nach (1), (2), (5), (6) und (8) muß Buch geführt werden.

II. Elektrische Lokomotiven

(14) Neue elektrische Lokomotiven dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie amtlich geprüft und für betriebsicher befunden worden sind.

(15) Die elektrischen Lokomotiven müssen, abgesehen von den unter (19) zugelassenen Abweichungen, mindestens

- alle 6 Jahre einer Hauptuntersuchung,
- alle 3 Jahre einer Zwischenuntersuchung

unterzogen werden.

(16) Bei neuen elektrischen Lokomotiven kann an Stelle der ersten Hauptuntersuchung nach (15) eine Zwischenuntersuchung treten. Die erste Hauptuntersuchung muß alsdann, abgesehen von den unter (19) zugelassenen Abweichungen, spätestens 3 Jahre nach dieser Untersuchung vorgenommen werden.

(17) Die Hauptuntersuchungen müssen sich auf alle Teile erstrecken. Bei der Untersuchung der Fahrgestelle und Triebwerke müssen die Achslager,

Federn und Achsen herausgenommen werden. Der Rahmen ist zur genauen Untersuchung, soweit nötig, freizulegen.

(18) Die Zwischenuntersuchungen umfassen die Untersuchung der Fahr- gestelle und Triebwerke mit allen Nebenteilen wie bei der Hauptuntersuchung (17), wobei jedoch ein Freilegen des Rahmens entfallen kann. Der Ausbau von elek- trischen Teilen kann unterbleiben, wenn ihre Untersuchung im eingebauten Zustand möglich ist und der Befund keinen Ausbau notwendig macht.

(19) Die Fristen für die Untersuchung der elektrischen Lokomotiven sind vom Tag der Inbetriebnahme nach beendeter Untersuchung bis zum Tag der Außerdienststellung zum Zweck der nächsten Untersuchung zu rechnen. Sie dürfen um die Zeiten etwaiger Abstellungen einschließlich der Zeiten der Aus- besserungen verlängert werden, wenn Abstellung und Ausbesserung jeweils zusammenhängend länger als 10 Tage gedauert haben. Die Verlängerung der Fristen zwischen einer Hauptuntersuchung und Zwischenuntersuchung oder Zwischenuntersuchung und Hauptuntersuchung darf, sofern die Betriebsicherheit der Lokomotive es zuläßt, jeweils höchstens 1 Jahr betragen.

(20) Über die Untersuchungen nach (14) bis (18) muß Buch geführt werden.

III A A. Kleinlokomotiven

Die Bestimmungen im Abschnitt II gelten sinngemäß auch für Klein- lokomotiven.

Bei Kleinlokomotiven mit Antrieb durch Verbrennungs- oder Elektromotoren ist im Gegensatz zu Abschnitt II (19) jeder Ruhe-, Abstell- und Ausbesserungs- tag auf die Verlängerung der Untersuchungsfristen anrechnungsfähig.

§ 44

Abnahme und Untersuchung der Wagen einschließlich Triebwagen, Steuer- und Beiwagen

(1) Neue Wagen einschließlich Triebwagen, Steuer- und Beiwagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie untersucht und für betriebsicher befunden worden sind.

(2) Die Wagen einschließlich Triebwagen, Steuer- und Beiwagen müssen spätestens nach den unter (4) angegebenen Fristen in allen Teilen untersucht werden. Dabei müssen die Achslager, Federn und Achsen herausgenommen werden.

(3) Die Bremseinrichtungen sind außer bei den Untersuchungen und bei der Abnahme der Fahrzeuge noch in angemessenen, vom Reichsverkehrsminister zu bestimmenden Zeitabständen zu prüfen.

(4) Als längste Frist zwischen Inbetriebnahme und erster Untersuchung sowie zwischen zwei Untersuchungen gelten 3 Jahre.

Abgestellte Wagen sind nicht untersuchungspflichtig; sie müssen aber bei Wiederinbetriebnahme untersucht werden, wenn seit der letzten Untersuchung mehr als 3 Jahre verflossen sind.

(5) Für die Abnahme und Untersuchung der Dampfkessel von Triebwagen gelten die Bestimmungen des § 43.

IV. Bahnbetrieb

§ 45

Eisenbahnbetriebsbedienstete

(1) Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne dieser Ordnung sind die Bediensteten und ihre Vertreter, die betraut sind mit der

- a) Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebsdienstes,
- b) Ausübung des Betriebsdienstes, ausgenommen des Rangierarbeiterdienstes,
- c) Beaufsichtigung der Unterhaltung der Bahnanlagen und der im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge.

(2) Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen ein vom Reichsverkehrsminister festgesetztes Mindestalter haben, unbescholten sein, sich körperlich und geistig für den Dienst eignen und insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen besitzen. Das Seh- und Hörvermögen ist alle 5 Jahre nachzuprüfen.

(2A) Sie müssen zuverlässig sein und die für den Dienst erforderliche Befähigung durch eine förmliche Prüfung und, soweit sie im Lokomotiv- und Triebwagenführerdienst tätig sein sollen, durch eine Probefahrt unter Aufsicht und Verantwortung einer von der Aufsichtsbehörde als dafür geeignet anerkannten Person dargetan haben und durch Handschlag verpflichtet sein.

Bedienstete, die sich als technisch unfähig oder unzuverlässig für ihren Dienst erwiesen haben, sind aus diesem Dienst zu entfernen.

(3) —

(4) Den Betriebsbediensteten sind schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten auszuhändigen.

(5) Über jeden Betriebsbediensteten sind Personalakten zu führen.

(6) Die Betriebsbediensteten haben im Dienst eine richtigzeitige Uhr zu tragen.

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 Gleisabschnitte siehe § 48).

(2) Die Bahn muß mindestens einmal wöchentlich auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden.

(3) —

(4) Gefährdete Stellen der Bahnanlagen sind während des Verkehrs der Züge zu beaufsichtigen oder durch Signale kenntlich zu machen (vgl auch § 48 (1)).

(5) Verkehrsreiche Wegübergänge — ausgenommen die von Eisenbahnfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit bis 15 km/h befahrenen übersichtlichen Wegübergänge — müssen bewacht werden (7).

Verkehrsarme Wegübergänge müssen nur dann bewacht werden, wenn sie von Eisenbahnfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 15 km/h befahren werden und außerdem so unübersichtlich sind, daß die Bahnstrecke vom Warnkreuz aus nicht auf mindestens 50 m Entfernung eingesehen werden kann.

Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Landespolizeibehörde Ausnahmen zulassen.

Wegübergänge mit Warnlichtern und solche mit geschlossen gehaltenen Schranken (9) und (10) brauchen nicht bewacht zu werden.

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

Schranken müssen, solange Gefahr besteht, geschlossen sein.

(6) —

(7) Ein Wegübergang gilt als bewacht, wenn am Übergang 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 ständig oder zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten geschlossen gehalten werden (§ 18 (6)). Sie müssen auf Verlangen geöffnet werden, wenn es ohne Gefahr geschehen kann.

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

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(11) Bahn- und Schrankenwärter müssen mit Signalmitteln zum Anhalten von Zügen ausgerüstet sein.

§ 47

—

§ 48

Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Gleisabschnitte

(1) Gleisabschnitte, auf denen die gewöhnlich zugelassene Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale kenntlich zu machen.

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

§ 49

Beleuchtung der Bahnanlagen

(1) Für die Beleuchtung der Bahnanlagen sind die Betriebs- und Verkehrsbedürfnisse maßgebend.

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

(3) —

§ 50

Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen

(1) Die Grundstellung der Hauptsignale ist die Stellung auf „Halt“. Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(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 oder beeinträchtigt ist, sind durch Verschluß oder Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern, wenn sie von Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h und mehr gegen die Spitze befahren werden.

§ 51

Rangieren auf den Hauptgleisen

(1) In Bahnhöfen mit Einfahrsignalen ist das Rangieren auf dem Einfahrgleis über das Einfahrsignal hinaus in der Regel verboten. Läßt es sich im Einzelfall nicht vermeiden, so ist dazu die schriftliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen.

Das Rangieren über die Einfahrweiche hinaus in Bahnhöfen ohne Einfahrsignale ist besonders zu regeln.

(2) —

§ 52

Stillstehende Fahrzeuge

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

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

§ 52a

§ 53

Fahrordnung

(1) Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren.

(2) Ausnahmen sind zulässig:

- a) in Bahnhöfen und bei der Einführung von Streckengleisen in Bahnhöfe,
- b) bei Gleissperrungen,
- c) für Arbeitszüge und Arbeitswagen,
- d) für Hilfszüge und Hilfslokomotiven,
- e) für zurückkehrende Schiebelokomotiven,
- f) zwischen einem Bahnhof und einer benachbarten Anschlußstelle,
- g) für Nebenfahrzeuge.

(3) und (4) —

§ 54

Begriff, Gattung und Stärke der Züge

(1) Züge im Sinne dieser Ordnung sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Regelfahrzeugen (§ 27 (1)) bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven. Nebenfahrzeuge (§§ 27 (1), 72) gelten nicht als Züge.

(2) Welche Züge als Reisezüge oder Güterzüge gelten, ist in den Dienstfahrplänen anzugeben.

(3) Die Stärke der Züge (ausschließlich der Achsen der arbeitenden Lokomotiven und ihrer Tender) darf höchstens 60 Achsen betragen. Der Reichsverkehrsminister kann größere Zugstärken zulassen.

(4) bis (9) —

§ 55

Ausrüstung der Züge mit Bremsen

(1) Die Bremsen in den Zügen müssen so wirken, daß der für die Strecke als zulässig festgesetzte Bremsweg nicht überschritten wird.

Der größte zulässige Bremsweg beträgt 400 m.

(2) —

(3) Der Reichsverkehrsminister setzt für den Bremsweg eine Bremstafel fest und gibt nähere Anweisung für ihre Benutzung. Aus der Bremstafel sind die für verschiedene Geschwindigkeiten und Neigungen erforderlichen Brems-hundertstel zu entnehmen.

(4) Über das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer Neigung von mehr als 40 ‰ (1:25) erläßt der Reichsverkehrsminister besondere Vorschriften.

(5) —

(6) Ist auf einer Strecke die für die Benutzung der Bremstafel maßgebende Neigung stärker als 10 ‰ (1:100), so muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben, sofern nicht der Reichsverkehrsminister in bestimmten Fällen hinter dem Schlußbremswagen ein Fahrzeug ohne Bremse zugelassen hat.

Der Reichsverkehrsminister bestimmt, wie die maßgebende Neigung zu ermitteln ist.

Bei stärkeren Neigungen als 5 ‰ (1:200) und bei Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h dürfen die Wagen hinter dem letzten bedienten Bremswagen nicht mit Reisenden besetzt werden.

Der Reichsverkehrsminister kann zu (1) bis (6) Ausnahmen zulassen.

(7) —

(8) Der Reichsverkehrsminister erläßt nähere Bestimmungen, wie die durchgehenden nichtselbsttätigen Bremsen verwendet werden dürfen (§ 35 (5) II)).

§ 56

Zusammenstellung der Züge

(1) und (2) —

(3) Über die Stellung von Wagen mit sehr explosionsgefährlichen sowie von Wagen mit leicht feuerfangenden Gegenständen trifft der Reichsverkehrsminister besondere Bestimmungen.

(4) und (5) —

(6) Die zu bedienenden Bremswagen sind möglichst gleichmäßig im Zug zu verteilen.

(7) Am Schluß eines Zugs darf nur ein Wagen laufen, an dem das Schlußsignal angebracht werden kann.

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

(9) —

(10) Eine arbeitende Kleinlokomotive darf nur in einen Zug eingestellt werden, der keine andere Zugkraft enthält. Eine nicht arbeitende Kleinlokomotive darf nur am Schluß eines Zugs laufen.

§ 57

—

§ 58

Zugsignale

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

(2) Vor Wegübergängen mit Kennzeichen nach § 18 (10) ist von der gekennzeichneten Stelle an so lange zu läuten (§ 36 (7)), bis das erste Fahrzeug den Wegübergang überfahren hat, und, wo es durch die Aufsichtsbehörde angeordnet ist, das Achtungssignal mit der Dampfpfeife (§ 36 (3)) zu geben. Wird ein Zug ohne führende Lokomotive geschoben, so hat der auf dem vordersten Fahrzeug befindliche Betriebsbedienstete zu läuten, ausgenommen bei langsamer Rückwärtsbewegung (§ 67 (2)).

Bei Kleinlokomotiven, die keine Läutevorrichtung besitzen, ist die nach § 36 (3) vorgeschriebene Vorrichtung in Tätigkeit zu setzen.

§ 59

Ausstattung der Züge

(1) bis (3) In den Zügen sind Gerätschaften zum ersten Gebrauch bei Unfällen und Mittel zur ersten Hilfeleistung bei Verletzungen mitzuführen.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

§ 60

Beleuchtung und Heizung der Personenwagen

(1) Die zur Beförderung von Reisenden benutzten Wagen müssen bei Dunkelheit und in Tunneln, bei denen die Durchfahrt mehr als zwei Minuten dauert, beleuchtet sein.

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

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zu (1) und (2) zulassen.

§ 61

Kuppeln der Fahrzeuge, Verschließen der Wagen, Bremsprobe

(1) In Reisezügen sind die Fahrzeuge so fest zu kuppeln, daß die Pufferfedern etwas angespannt sind.

(2) Unbenutzte Kupplungen 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. Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(4) Bevor ein mit durchgehender Bremse 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 Wagen nur am Schluß angehängt wurden.

(4A) Bei durchgehenden Bremsen, die die Bremsprobe bei stehenden Zügen nicht zulassen, ist vor Beginn der Fahrt die Bremseinrichtung auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu untersuchen und die Wirkung der Bremse unmittelbar nach dem Anfahren zu erproben.

§ 62

§ 63

Zugpersonal

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal. Der Führer eines Triebwagens und der Bediener einer Kleinlokomotive gelten im Sinne des Fahrdienstes 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 Beimann. Die Besetzung der Lokomotive nur mit dem Lokomotivführer ist zulässig, wenn einem Bediensteten, der den Zug zum Stillstand bringen kann, die Möglichkeit gegeben ist, leicht zum Führerstand zu gelangen, oder wenn bei durchgehend gebremsten Zügen auf der Lokomotive eine betriebsbereite Einrichtung vorhanden ist, die den Zug anhält, sobald der Lokomotivführer dienstunfähig wird.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(3) Die Besetzung des vorderen Führerstandes von Trieb- oder Steuerwagen mit dem Triebwagenführer allein ist zulässig, wenn eine betriebsbereite Einrichtung vorhanden ist, die den Zug anhält, sobald der Triebwagenführer dienstunfähig wird.

Von dieser Einrichtung kann abgesehen werden, wenn einem Bediensteten, der den Zug zum Stillstand bringen kann, die Möglichkeit gegeben ist, leicht zum Führerstand zu gelangen.

Der Reichsverkehrsminister kann diese Vorschrift einschränken oder erweitern.

(4) Ohne Zugbegleiter dürfen folgende Züge verkehren, soweit ihre Zusammensetzung die Bedienung von Handbremsen nicht erfordert:

- a) von Lokomotiven gezogene Züge, die Reisende befördern, bis zu 12 Achsen auf Strecken mit schwächerer Neigung als 5‰ (1:200),
- b) von Lokomotiven gezogene Züge, die keine Reisenden befördern, bis zu 50 Achsen,
- c) einzeln fahrende Lokomotiven,
- d) Prüfzüge (Revisionszüge),
- e) Hilfszüge, die nur aus Lokomotive und durchgehend bremsbaren Arztwagen, Gerätewagen usw. bestehen,
- f) Triebwagen ohne Anhänger bei einfachen Betriebsverhältnissen.

Sonst sind die Züge mindestens mit einem Zugbegleiter zu besetzen. Bei Zügen mit mehr als 60 Achsen ist für die Besetzung mit nur einem Zugbegleiter die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich.

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

(6) Das Zugbegleitpersonal ist im Zug angemessen zu verteilen (§ 56 (6)).

(7) Der Zugführer hat einen Fahrtbericht zu führen. Der Oberste Betriebsleiter erläßt hierzu die näheren Anordnungen.

(8) Bei Zügen ohne Zugbegleiter oder bei Zügen, deren Zugbegleiter zum Zugführerdienst nicht befugt ist, gilt der Lokomotivführer (1) als Zugführer.

§ 64

Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerraum der Triebwagen

Auf den Lokomotiven und in dem besetzten Führerstand der Triebwagen darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen ohne schriftliche Erlaubnis des Obersten Betriebsleiters niemand mitfahren.

Bei Trieb- und Steuerwagen ohne besonderen Führerraum und bei einfachen Verhältnissen kann der Oberste Betriebsleiter Ausnahmen zulassen.

§ 65

Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge

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

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

Liegt für die bevorstehende Einfahrt eines Zugs ein Hindernis vor, so ist der Zug am Einfahrtsignal zu stellen; ist kein Einfahrtsignal vorhanden, so ist der Zug durch Schutzhalte signale vor dem Bahnhof zum Halten zu bringen und dann erst vorsichtig einfahren zu lassen.

(3) Steht der Ausfahrt eines Zugs aus einem Bahnhof, den er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen, so muß er vor dem Bahnhof gestellt werden und für ihn innerhalb des Bahnhofs ein Schutzhalte signal hergestellt sein.

Ist ein Einfahrtsignal vorhanden, so darf dieses erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist.

Ist kein Einfahrtsignal vorhanden, so ist etwa 50 m vor der Einfahrweiche ein Schutzhalte signal herzustellen.

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

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

(6) Ein zur Beförderung von Reisenden bestimmter Zug darf nicht vor der im Aushangfahrplan angegebenen Zeit abfahren.

(7) Abgesehen von Störungen (10) darf kein Zug von einer Zugfolge stelle ab- oder durchgelassen werden, bevor der vorausgefahrte Zug sich unter Deckung der nächsten Zugfolge stelle befindet, wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km/h Geschwindigkeit gefahren wird.

Außerdem darf bei eingleisigem Betrieb kein Zug abgelassen werden, wenn das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Zugmeldestelle durch einen Gegenzug beansprucht ist.

(8) Für die Zugfolge in gesperrten Gleisen gelten die Bestimmungen in (7) nicht. Für diese Fälle (Sperrfahrten) trifft der Reichsverkehrsminister besondere Anordnung.

(9) Zur Verständigung über die Zugfolge (7) sind auf Strecken, die mit mehr als 40 km/h Geschwindigkeit befahren werden, Fernschreiber, auf den sonstigen Strecken Fernschreiber oder Fernsprecher zu benutzen (§ 19 (1) und (2)).

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(10) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolge stellen gestört, so darf ein Zug mit der Anweisung zu vorsichtiger Fahrt ab- oder durchgelassen werden,

wenn angenommen werden kann, daß der vorausgefahrne Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleis nicht zu erwarten ist.

(11) —

§ 66

Fahrgeschwindigkeit

(1) Die für einen Zug nach (2) zugelassene Geschwindigkeit wird begrenzt durch

- a) Einschränkungen in Krümmungen nach (3),
- b) —
- c) die Bauart der Fahrzeuge (§ 27 (2)),
- d) —
- e) Bremsverhältnisse (§ 55),
- f) besondere Bestimmungen nach (6) bis (10) sowie nach §§ 55 und 63.

Die so festgesetzten zulässigen Geschwindigkeiten dürfen nur mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers überschritten werden.

Probefahrten (Versuchszüge) fallen nicht unter diese Bestimmungen.

(2) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h, für Züge mit Rollfahrzeugen 30 km/h.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(3) Die zulässigen Geschwindigkeiten in Bogen werden für die verschiedenen Halbmesser vom Reichsverkehrsminister besonders festgesetzt.

(4) und (5) —

(6) Für Züge, die von der Spitze aus gesteuert werden, bestimmt der Reichsverkehrsminister die zulässige Geschwindigkeit.

(7) Die zulässige Geschwindigkeit der geschobenen Züge, die nicht von der Spitze aus gesteuert werden (§ 67 (2)), ist 25 km/h; jedoch dürfen die Strecken zwischen Bahnhöfen, auf denen unbewachte Wegübergänge vorkommen, nur mit 15 km/h befahren werden.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(8) Wenn Züge mit einer Lokomotive, einem Trieb- oder Steuerwagen an der Spitze nachgeschoben werden (§ 67 (3)), so dürfen sie höchstens mit 40 km/h fahren. Schneeräumer vgl § 71.

(9) —

(10) Sonderzüge, die einem Schrankenwärter nicht nach § 69 (4) angekündigt sind, dürfen den Wegübergang nur mit höchstens 15 km/h befahren.

(11) bis (13) —

(14) Wird die durchgehende Bremse eines Zugs unterwegs unbrauchbar, so darf der Zug handgebremst nur mit besonderer Vorsicht weiterfahren.

§ 67

Schieben und Nachschieben der Züge

(1) Züge, die von der Spitze aus gesteuert werden, gelten betrieblich nicht als geschobene Züge.

(2) Züge ohne Lokomotiven, Triebwagen oder Steuerwagen an der Spitze (§ 66 (7)) dürfen geschoben werden bei

- a) langsamer Rückwärtsbewegung,
- b) Arbeitszügen und dienstlichen Sonderzügen,
- c) Zügen nach und von Gruben, Häfen, gewerblichen Anlagen u dgl,
- d) besonderen örtlichen Verhältnissen, wie Spitzkehren, Fähren u dgl, mit Genehmigung des Obersten Betriebsleiters.

Das vorderste Fahrzeug der Züge zu b), c) und d) ist mit einem Betriebsbediensteten zu besetzen, der ein Signalhorn oder eine Signalpeife, bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Laterne und auf Strecken mit unbeschränkten Wegübergängen eine weithin tönende Glocke (§ 58 (2)) mitführt.

(3) Züge mit einer oder mehreren Lokomotiven, einem oder mehreren Triebwagen oder einem Steuerwagen an der Spitze dürfen nachgeschoben werden

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

(4) Zwei nachschiebende Lokomotiven sind stets miteinander zu kuppeln. Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden.

Nachschiebende Lokomotiven, die mit dem Zug gekuppelt sind, dürfen auch in Gefällen am Zug verbleiben.

(5) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen nicht nachgeschoben werden.

(6) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

(7) —

§ 68

Befahren von Bahnkreuzungen

(1) Vor den außerhalb von Bahnhöfen gelegenen Eisenbahnkreuzungen muß jeder Zug halten, falls nicht nach (2) oder (3) auf das Anhalten verzichtet ist.

(2) Bei einer derartigen Kreuzung kann mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers von dem Anhalten der Züge bei einer der kreuzenden Eisenbahnen abgesehen werden, wenn die Züge der anderen Eisenbahn regelmäßig vor der

Kreuzung anhalten oder wenn Flankenfahrten durch technische Einrichtungen ausgeschlossen sind.

(3) Bei einer derartigen Kreuzung mit einer Straßenbahn brauchen weder die Züge der Eisenbahn noch die der Straßenbahn vor der Kreuzung anzuhalten, wenn die Kreuzung der für diesen Fall gegebenen Anordnung des Reichsverkehrsministers entspricht.

(3A) Bei einer Kreuzung mit einer Grubenbahn, Feldbahn u w trifft der Reichsverkehrsminister die erforderlichen Anordnungen, in vorübergehenden Fällen die Aufsichtsbehörde.

§ 69

Sonderzüge

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

(2) —

(3) Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen. Der Fahrplan ist den von dem Zug zu berührenden Zugfolgestellen und besetzten Haltepunkten mitzuteilen. Durchfährt ein Sonderzug die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig, so ist der Fahrplan beiden Zugmeldestellen mitzuteilen.

(4) Sonderzüge sind den Schrankenwärtern schriftlich oder durch Fernsprecher anzukündigen.

(5) Ist eine Ankündigung nach (4) nicht möglich, so treten die in § 66 (10) enthaltenen Vorschriften in Kraft.

(6) Von der Bestimmung in (3) kann unter Verantwortlichkeit des zuständigen Betriebsbediensteten abgesehen werden bei Hilfszügen und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen außerordentlichen Ereignissen einzulegen sind.

§ 70

§ 71

Schneeräumer

Schneeräumer auf eigenen Rädern oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen bei Zügen, die mit mehr als 30 km/h Geschwindigkeit fahren, nicht vor die Zuglokomotive gestellt werden, es sei denn, daß sie als Sonderzug fahren.

§ 72

Von Hand bewegte Regelfahrzeuge, Nebenfahrzeuge

(1) Regelfahrzeuge, die durch Menschen oder Tiere bewegt werden, und Nebenfahrzeuge dürfen nur mit Vorwissen der benachbarten Zugmeldestellen auf die freie Strecke gebracht werden.

(2) Derartige Fahrzeuge müssen von einem verantwortlichen Betriebsbediensteten begleitet sein; sie sind bei Dunkelheit mit Signalen zu versehen.

§ 73

Betriebstörende Ereignisse

Ein Zug, der auf freier Strecke liegenbleibt, ist gegen Gefährdung durch andere Züge möglichst sofort zu sichern.

V. Bahnpolizei

§ 74

Eisenbahnpolizeibeamte

(1) Eisenbahnpolizeibeamte (kurz Bahnpolizeibeamte genannt) sind die im § 45 (1) bezeichneten Eisenbahnbetriebsbediensteten, außerdem Pförtner, Bahnsteigschaffner, Wächter und Ortsladebedienstete.

(2) Die Bahnpolizeibeamten sind zu vereidigen oder durch Handschlag an Eides Statt 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) aufgeführten Bahnpolizeibeamten Anwendung.

(4) Polizeiliche Obliegenheiten dürfen nur hierzu geeigneten Bediensteten 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 Durchführung der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen.

(2) Bei Ausübung des Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen oder mit einem 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 bei 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 Festnahme hat ferner zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit gestellt 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 Bezirks, 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 gehalten, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngbietes 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 Bahngbiets und im Bahnverkehr erlassen werden, nachzukommen und den zum gleichen Zweck getroffenen dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

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 Reichsverkehrsministeriums 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 Bahngeländes notwendig ist,
4. den zur Besichtigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren und den Beamten der Wehrmacht, wenn ihr Erscheinen vorher den zuständigen Eisenbahndienststellen durch die Wehrmachtbehörde angekündigt worden ist.

(2) Das Betreten der Anlagen der Bahnhöfe, Haltestellen und sonstigen Haltepunkte 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 dieser Anlagen abwickelt.

(3) Den Offizieren und den Beamten der deutschen Festungsbehörden ist gestattet, die Bahnanlagen innerhalb des Festungsbereichs bis zur äußersten Grenze der Tragweite der Geschütze zu betreten, wenn sie sowohl Dienstausweise als auch Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen besitzen.

(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.

(5) Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnanlagen dürfen nur mit Genehmigung des Obersten Betriebsleiters 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, Haltestellen, sonstigen Haltepunkte und Anschlußstellen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, soweit sie nicht im Einzelfall 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 Zugs oder anderer Eisenbahnfahrzeuge zu räumen.

§ 79

Überqueren der Bahn

(1) Die Eisenbahn darf nur an den dazu bestimmten Stellen (Übergängen) überquert werden. Die Benutzung der Übergänge ist jedoch verboten, wenn

- a) sich ein Eisenbahnfahrzeug nähert,
- b) am Übergang durch hörbare oder sichtbare Zeichen vor einem sich nähernden Eisenbahnfahrzeug gewarnt oder das Schließen der Schranken angekündigt wird,
- c) die Schranken bewegt werden oder geschlossen sind oder
- d) die Sperrung des Straßenverkehrs auf dem Übergang in anderer Weise kenntlich gemacht ist.

(2) In den Fällen zu (1) müssen Straßenfahrzeuge und Tiere vor den Warnkreuzen oder, wo solche nicht vorhanden sind, in entsprechender Entfernung vor der Bahn angehalten werden. Fußgänger müssen bei beschränkten Übergängen vor den Schranken, bei unbeschränkten vor den Warnkreuzen oder in entsprechender Entfernung vor der Bahn haltmachen.

(3) Bei Annäherung an Übergänge und bei ihrer Benutzung ist besondere Aufmerksamkeit anzuwenden. Hiervon sind die Wegbenutzer auch bei beschränkten Übergängen sowohl bei geschlossenen als auch bei geöffneten Schranken nicht befreit.

(4) Es ist verboten, die Schranken oder sonstige Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen.

(5) Viehherden dürfen innerhalb 10 Minuten vor dem mutmaßlichen Eintreffen eines Eisenbahnfahrzeugs nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

(6) Pflüge, Eggen und andere Geräte sowie Baumstämme und andere schwere Gegenstände, die die Bahnanlagen beschädigen können, dürfen nur mit besonderer Vorsicht über die Bahn geschafft werden.

(7) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden (§ 46 (10)).

§ 80

Bahnbeschädigungen und Betriebstörungen

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 betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

§ 81

Verhalten der Reisenden

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

(2) Solange ein Fahrzeug sich in Bewegung befindet, ist das Öffnen seiner Türen, 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 Bahngbiets 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 Fahrzeuge für Personenbeförderung ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt.

§ 83

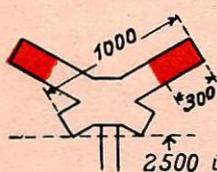
Aushang von Vorschriften

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

Warnkreuze und Warnlichter für Wegübergänge

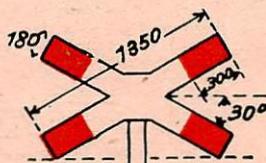
Maßstab 1:50

Maße in Millimetern

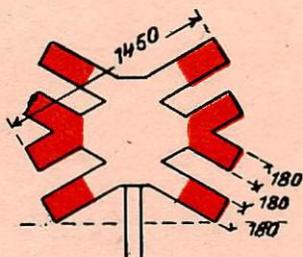


Beschränkter Weg-
übergang, ein-
oder
mehrgleisig

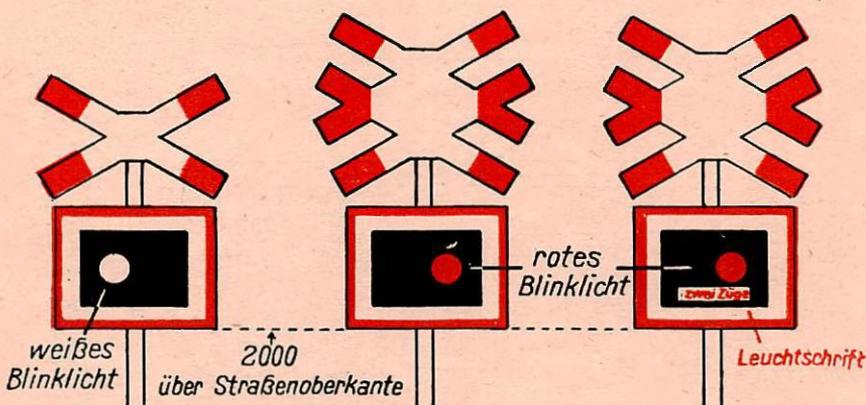
Ein Blitzpfeil auf dem Warnkreuz zeigt an, daß die Strecke Fahrleitung hat.



Unbeschränkter
Wegübergang,
eingleisig



Unbeschränkter
Wegübergang,
mehrgleisig



Betriebszeichen
an
eingleisiger Bahn

Warnzeichen bei Annäherung
eines Zugs
auf mehrgleisiger Bahn zweier Züge

Solange der Wegübergang für den Straßenverkehr nicht gesperrt ist, erscheint **weißes** Blinklicht (Betriebszeichen).

Rotes Blinklicht (Warnzeichen) bedeutet: Halt! — Der Straßenverkehr auf dem Wegübergang ist gesperrt.

Wenn **kein** Blinklicht aufleuchtet, ist der Wegübergang wegen Störung der Anlage vorübergehend nicht gesichert.

Liegt ein Wegübergang unmittelbar hinter einer Wegegabelung, so wird durch einen Pfeil auf der rechteckigen Scheibe angezeigt, daß das Warnlicht nur für den Straßenverkehr in der Richtung des Pfeiles gilt.

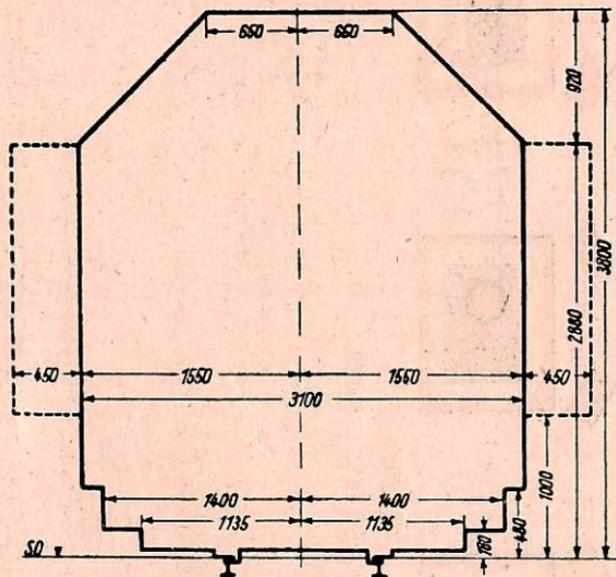
Regellichtraum der Schmalspurbahnen ohne Rollfahrzeugbetrieb bei Neubauten

Gültig in der Geraden bei 1,00 m Spurweite

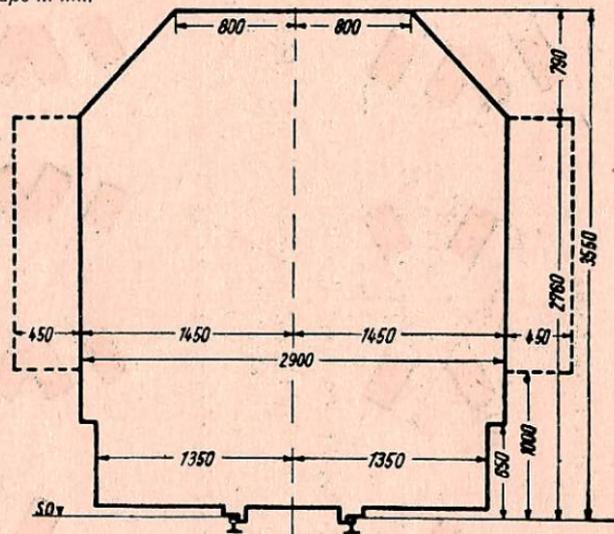
(Wegen der in Bogen erforderlichen Vergrößerung der Breitenmaße s § 11 (2))

Gültig in der Geraden bei 0,75 m Spurweite

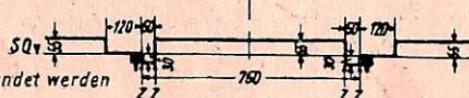
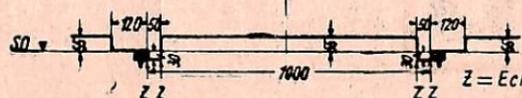
(Wegen der in Bogen erforderlichen Vergrößerung der Breitenmaße s § 11 (2))



Maße in mm



Unterer Teil des Regellichtraums



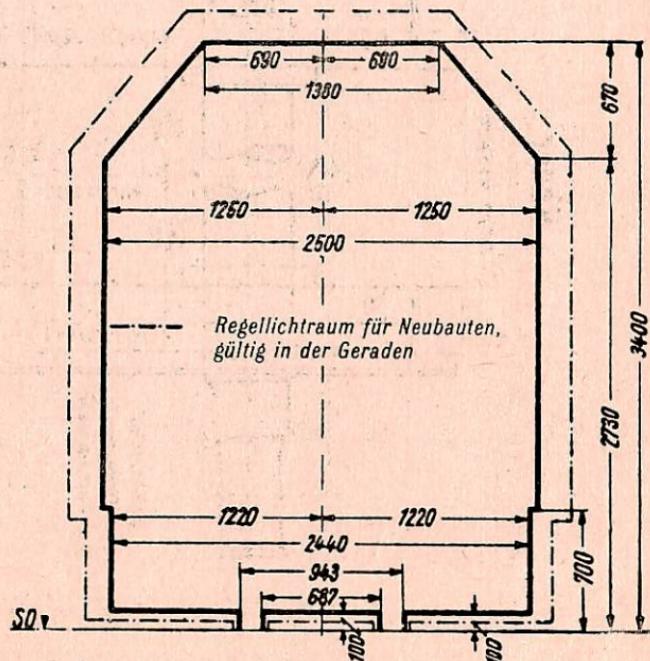
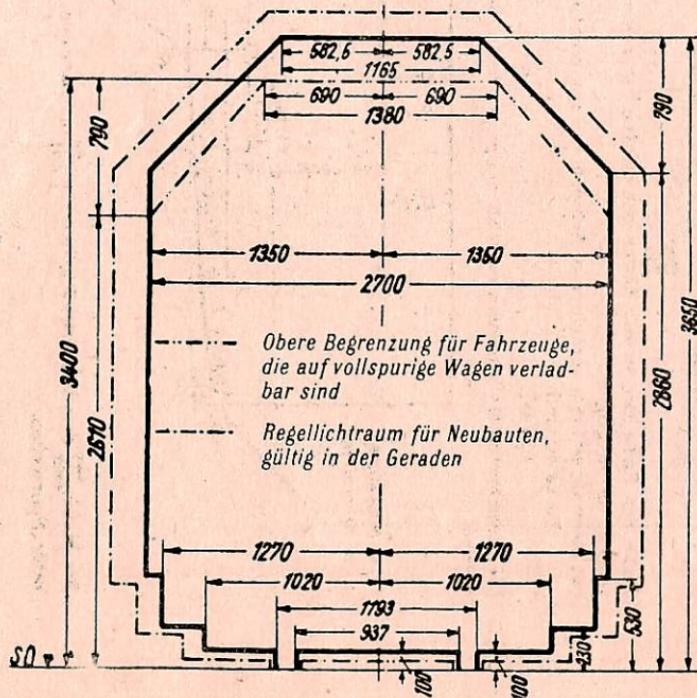
Z = Ecken, die ausgerundet werden dürfen

Begrenzung neuer Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis

bei 1,00 m Spurweite

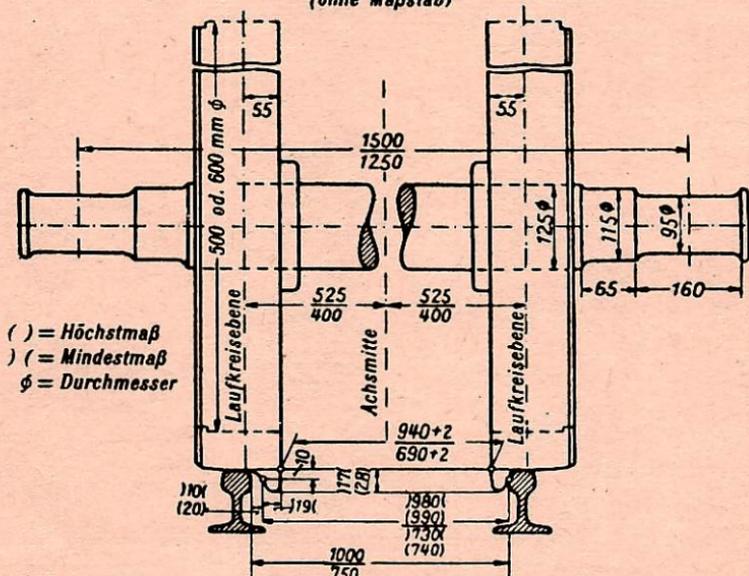
bei 0,75 m Spurweite

Maße in mm



Räder

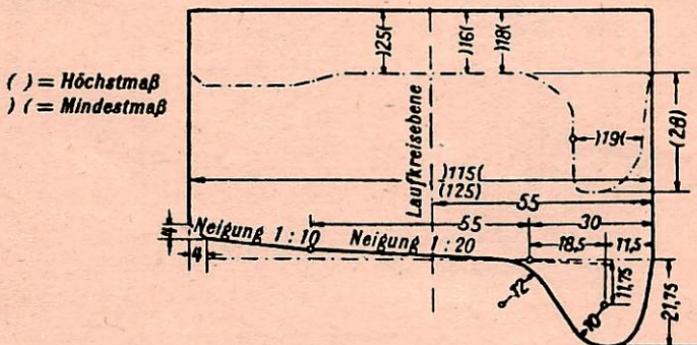
(ohne Maßstab)



Dicke der Radreifen. in der Ebene des Laufkreises gemessen, bei Fahrzeugen, die in Zügen mit mehr als 40 km/h verkehren u. Achsdrücken von mehr als 6 t

25 mm	bis zu 40 km/h	6 t	18 mm
40 mm/h	40 km/h	bis zu 6 t	16 mm

Die bezeichneten Maße müssen noch an der schwächsten Stelle eingehalten werden.



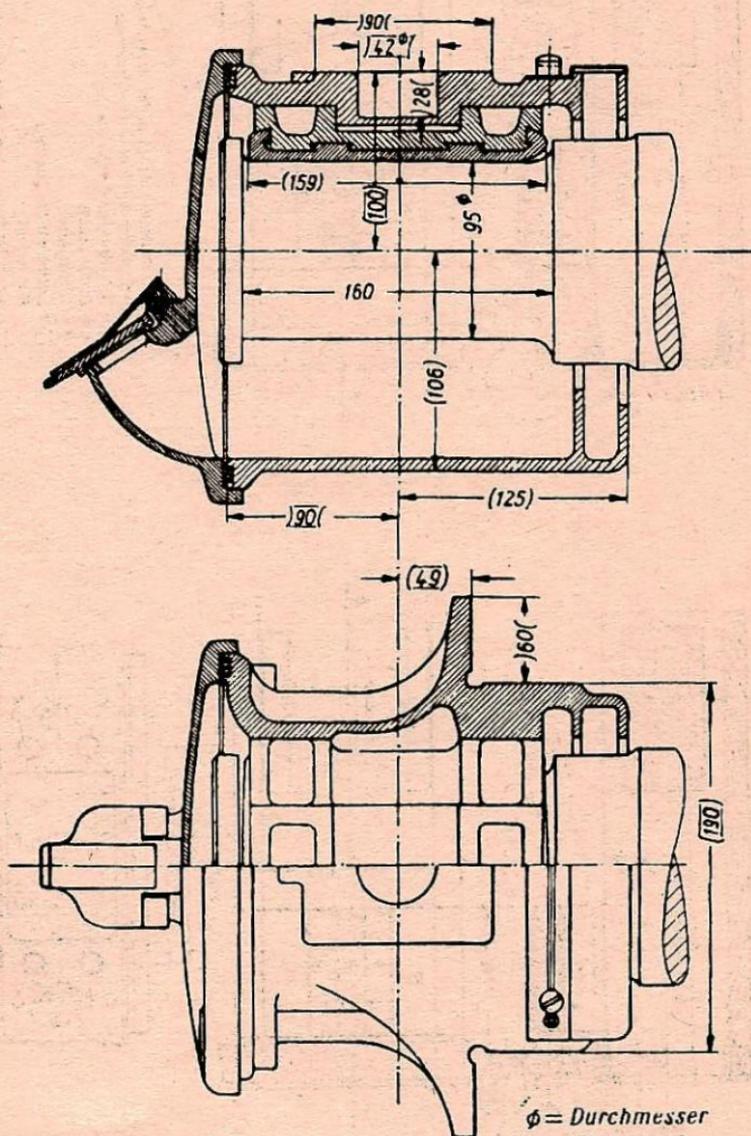
Die Maße $\frac{abw}{über}$ dem Bruchstrich gelten für $\frac{1,00}{0,75}$ m Spurweite, die übrigen für beide Spurweiten.

Anlage J

(Zu § 31)

Achslager für Schmalspurwagen

Maße in mm



ϕ = Durchmesser

() = Höchstmaß

) (= Mindestmaß

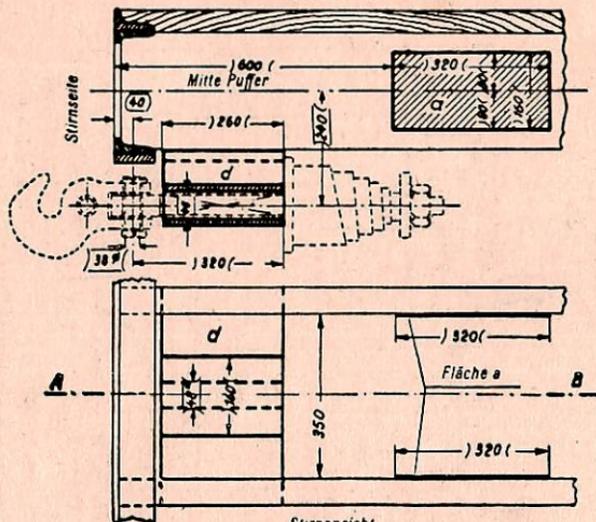
\square = bindendes Maß = oberes Fertigungsgrenzmaß

\square = bindendes Maß = unteres Fertigungsgrenzmaß

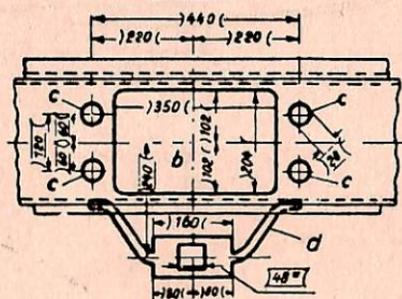
Zug- und Stoßvorrichtungen neuer Fahrzeuge

Lage des Zughakenbockes bei 550 mm Pufferlänge

Schnitt A—B

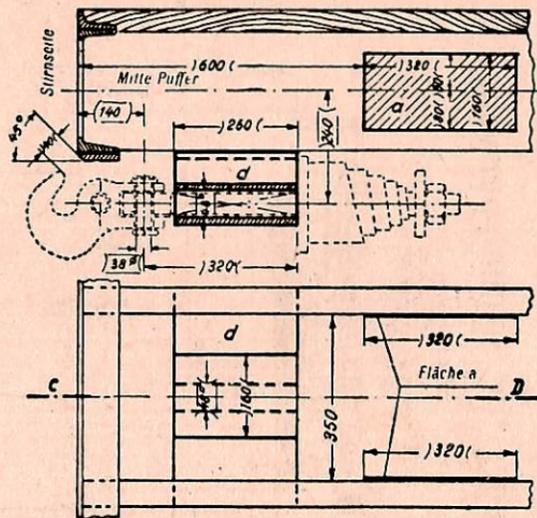


Stirnsicht



Lage des Zughakenbockes bei 450 mm Pufferlänge

Schnitt C—D



a = freizuhaltende Flächen an den Hauptträgern

b = freizuhaltende Fläche in Kopfstückmitte

c = Befestigungslöcher für die Puffer

d = Zughakenbock

φ = Durchmesser

□ = Seitenlänge des Quadrats

() = Mindestmaß

— = bindendes Maß = oberes Fertigungsgrenzmaß

— = bindendes Maß = unteres Fertigungsgrenzmaß

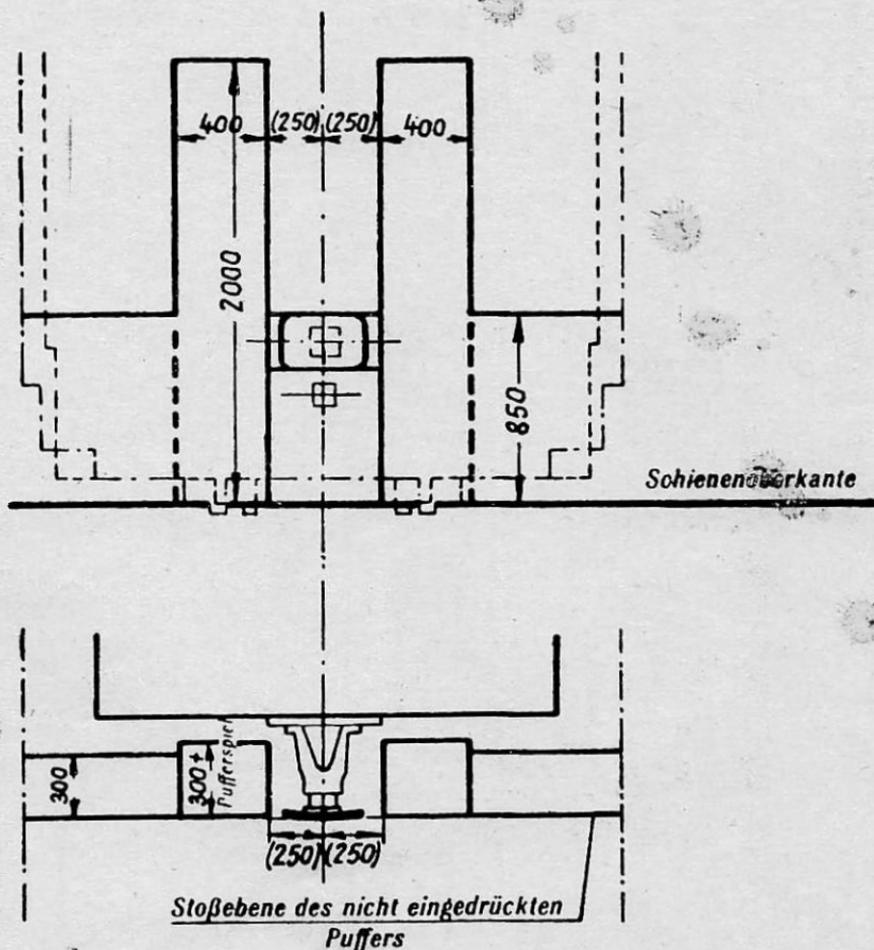
Maße in mm

Anlage L

(Zu § 34)

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge für 1,00 m und 0,75 m Spurweite

Maße in mm



() = Höchstr