

Sammlung des Bundesrechts

Bundesgesetzblatt

Teil III

Stand 1. Juli 1962

Sachgebiet 9
Post- und Fernmeldewesen, Verkehrswesen, Bundeswasserstraßen

6. Lieferung

Inhalt

93 EISENBAHNWESEN

930 Allgemeines Eisenbahnrecht		Seite			Seite
930-1	Allgemeines Eisenbahngesetz v. 29. 3. 1951 ..	4	932-3-a	Bayern: Verordnung die Erbauung von Eisenbahnen betreffend v. 20. 6. 1855	23
930-2	Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens v. 28. 9. 1955	6		(Nur Überschrift aufgenommen)	
931 Bundeseisenbahnen			933 Eisenbahnbaurecht und Eisenbahnbetriebsrecht		
931-1	Bundesbahngesetz v. 13. 12. 1951	8	933-1	Eisenbahn-Befähigungsverordnung (EBefVO) v. 22. 8. 1957	26
931-2	Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn v. 2. 3. 1951	19	933-2	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) v. 17. 7. 1928	50
932 Nichtbundeseigene Eisenbahnen			933-3	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) v. 25. 6. 1943	96
932-1	Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs v. 7. 3. 1934	22	933-4	Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO) v. 10. 2. 1943	129
932-2	Gesetz betreffend Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten v. 26. 9. 1934	23	933-5	Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS) v. 25. 6. 1943	154
			933-6	Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959) v. 7. 10. 1959	186
			933-7	Verordnung zur Einführung eines einheitlichen Spitzensignals für Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs v. 26. 7. 1957	222

Weitere Vorschriften mit teilweise einschlägigem Inhalt

910-1	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen v. 4. 7. 1939 Sachgebiet 9, 2. Lieferung, Seite 4	910-1-2	Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen v. 30. 8. 1941 Sachgebiet 9, 2. Lieferung, Seite 7
910-1-1	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen v. 5. 7. 1939 Sachgebiet 9, 2. Lieferung, Seite 6	912-2	Verkehrsfinanzgesetz 1955 v. 6. 4. 1955 Sachgebiet 9, 2. Lieferung, Seite 38

Sachgebiet 930

Allgemeines Eisenbahnrecht

Vom 29. März 1951

Bundesgesetzbl. I S. 225, verk. am 31. 3. 1951

§ 1

Begriff der Eisenbahnen

(1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.

(2) Die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden entscheiden, soweit es sich nicht um bundeseigene Schienenbahnen handelt, in Zweifelsfällen im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, ob und inwieweit eine Bahn zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes zu rechnen ist.

§ 2

Begriff der öffentlichen Eisenbahnen

(1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Personen- oder zur Güterbeförderung benutzen kann.

(2) Die Entscheidung darüber, ob eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr dient oder ob sie die Eigenschaft als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs verloren hat, treffen die beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.

§ 3 *

Rechtsverordnungen über Bau, Betrieb und Verkehr

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Rechtsverordnungen über den Bau, den Betrieb und den Verkehr sowie die Eisenbahnstatistik zu erlassen, welche

- a) die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln,
- b) einheitliche Vorschriften für die Beförderung der Personen und Güter auf den Eisenbahnen entsprechend den Bedürfnissen von Verkehr und Wirtschaft und in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts aufstellen,
- c) die notwendigen Vorschriften zum Schutze der Anlagen und des Betriebs der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden enthalten,
- d) Art und Umfang der Eisenbahnstatistik einheitlich regeln.

(2) Die Bundesregierung kann durch Rechtsverordnung diese Ermächtigung ganz oder teilweise auf den Bundesminister für Verkehr weiterübertragen.

(3) Für Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, gilt die Ermächtigung nach Absatz 1 insoweit, als es die technische Einheit des Eisenbahnbetriebs erfordert. Im übrigen werden, abgesehen von einer bereits bestehenden landesgesetzlichen Ermächtigung, die Landesregierungen ermächtigt, diese Rechtsverordnungen zu erlassen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die obersten Landesverkehrsbehörden weiterübertragen.

§ 4

Ausbau und Ergänzung des Eisenbahnnetzes

(1) Zu den Aufgaben der öffentlichen Eisenbahnen gehört es, ihr Netz entsprechend den Anforderungen des Verkehrs auszubauen und zum Wohle der Allgemeinheit zu ergänzen sowie den Reise- und Güterverkehr in Übereinstimmung mit dem Verkehrsbedürfnis zu bedienen und auszugestalten.

(2) Das Recht, eine neue öffentliche Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, kann erst dann, wenn der Bundesminister für Verkehr erklärt hat, daß es nicht für die Deutsche Bundesbahn innerhalb eines angemessenen Zeitraumes in Anspruch genommen wird, vom Lande selbst ausgeübt oder von der obersten Landesverkehrsbehörde an einen Unternehmer verliehen werden, sofern diese ein Verkehrsbedürfnis dafür anerkannt hat.

§ 5

Eisenbahn-Aufsicht

(1) Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, werden von dem Land, in dessen Gebiet sie liegen, beaufsichtigt. Die Landesregierung kann die Eisenbahnaufsicht ganz oder teilweise der Deutschen Bundesbahn übertragen, die sie alsdann nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernimmt.

(2) Berührt eine Eisenbahn das Gebiet mehrerer Länder, so wird die Aufsicht von dem Lande geführt, in dem die örtliche Betriebsleitung ihren Sitz hat, soweit nicht die Länder etwas anderes vereinbaren.

§ 6 *

Tarifwesen

(1) Ziel der Tarifpolitik für die öffentlichen Eisenbahnen ist, unter Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnisse der beteiligten Eisenbahnen gleichmäßige

Überschrift: Im Saarland eingeführt durch § 15 Buchst. k G v. 23. 12. 1956
I 1011
§ 3 Abs. 2: Vgl. ErmV zum AllgEisenbG 930-2

§ 6 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 1 G v. 1. 8. 1961 I 1161

Tarife für alle Eisenbahnen zu schaffen und sie den Bedürfnissen des allgemeinen Wohls, insbesondere der wirtschaftlich schwachen und verkehrsunünstig gelegenen Gebiete anzupassen.

(2) Die Eisenbahnen sind dazu verpflichtet, daran mitzuwirken, daß für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, direkte Abfertigung eingerichtet wird sowie durchgehende Tarife aufgestellt werden.

(3) Die Aufstellung, Änderung und Aufhebung von Tarifen bedürfen der Genehmigung der dafür nach Bundes- und Landesrecht zuständigen Verkehrsbehörden.

(4) Die Tarifhoheit über die Binnentarife und über die Gemeinschaftstarife der Eisenbahnen, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, steht den Ländern zu; im übrigen liegt die Tarifhoheit beim Bunde.

(5) Eine vom Bund erteilte Genehmigung wirkt auch für Binnentarife der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörigen Eisenbahnen, soweit diese die für die Deutsche Bundesbahn gültigen Tarife für anwendbar erklärt haben. Die Wirkung tritt für den Binnentarif einer Eisenbahn nicht ein, wenn diese die Einführung der Tarifänderung unverzüglich gegenüber ihrer Aufsichtsbehörde ablehnt und die Ablehnung bekanntmacht.

(6) Die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.

§ 7

Anschluß an andere Bahnen

(1) Jede öffentliche Eisenbahn hat den Anschluß und die damit zusammenhängende Mitbenutzung ihrer Anlagen durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten.

(2) Bei Streit über die Bedingungen des Anschlusses oder der Mitbenutzung sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, der Bundesminister für Verkehr, in den übrigen Fällen die oberste Landesverkehrsbehörde.

§ 8*

Wettbewerbsbedingungen

(1) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch marktgerechte Entgelte und einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

(2) Die Leistungen und Entgelte der verschiedenen Verkehrsträger hat der Bundesminister für Verkehr insoweit aufeinander abzustimmen, als es die Verhinderung eines unbilligen Wettbewerbs erfordert.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann Richtlinien über die Genehmigung der Verkehrstarife bekanntmachen.

§ 9*

Übergangsbestimmungen

(1) ...

(2) Die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO) vom 10. Februar 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 31), die vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS) vom 25. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 321) ... gelten als Rechtsverordnungen im Sinne des § 3 dieses Gesetzes. Bei einfachen Betriebsverhältnissen können diesen Rechtsverordnungen Eisenbahnen, die zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören, durch den Bundesminister für Verkehr, andere Eisenbahnen durch die Landesregierung und, wenn sie das Gebiet mehrerer Länder berühren, durch die beteiligten Landesregierungen im gegenseitigen Einvernehmen unterstellt werden. Die Landesregierungen können diese Befugnis auf die obersten Landesverkehrsbehörden übertragen. Soweit beim Inkrafttreten dieses Gesetzes Abweichungen infolge einfacher Betriebsverhältnisse auf Grund der bisher geltenden Vorschriften zugelassen sind, bleiben sie bis auf weiteres wirksam.

(3) bis (5) ...

§ 8: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 2 G v. 1. 8. 1961 I 1161

§ 9 Abs. 1: Aufhebungsvorschrift

§ 9 Abs. 2: vBO 933-4; vBOS 933-5

§ 9 Abs. 2 Auslassung: Abhängig von der aufgeh. V v. 15. 3. 1943 II 97

§ 9 Abs. 3 bis 5: Änderungsvorschriften

930-2

Verordnung
über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr
zum Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete
des Eisenbahnwesens *

Vom 28. September 1955

Bundesgesetzbl. I S. 654, verk. am 6. 10. 1955

Auf Grund des § 3 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) verordnet die Bundesregierung: *

§ 1 *

Die Ermächtigung der Bundesregierung zum Erlass von Rechtsverordnungen nach § 3 Abs. 1 des All-

Uberschrift: Im Saarland eingeführt durch § 1 V v. 8. 7. 1957 I 695
Einleitungssatz: AllgEisenbG 930-1
§ 1: AllgEisenbG 930-1; EVO 934-1

gemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) wird, soweit nicht grundsätzliche Änderungen der Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Beförderungspflicht und den Tarifzwang in Betracht kommen, auf den Bundesminister für Verkehr übertragen.

§ 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Sachgebiet 931

Bundeseisenbahnen

Vom 13. Dezember 1951

Bundesgesetzbl. I S. 955, verk. am 17. 12. 1951

ERSTER ABSCHNITT**Rechtsstellung und Aufgabe****§ 1****Sondervermögen**

Die Bundesrepublik Deutschland verwaltet unter dem Namen

„Deutsche Bundesbahn“

das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.

§ 2**Stellung im gerichtlichen und außergerichtlichen Verkehr**

(1) Die Deutsche Bundesbahn kann im Rechtsverkehr unter ihrem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

(2) Der allgemeine Gerichtsstand der Deutschen Bundesbahn wird durch den Sitz der Behörde bestimmt, die nach der Verwaltungsordnung berufen ist, die Deutsche Bundesbahn im Rechtsstreit zu vertreten.

§ 3**Bundeseisenbahnvermögen**

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist von dem übrigen Vermögen des Bundes, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten.

(2) Für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn haftet der Bund nur mit dem Bundeseisenbahnvermögen; als Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn gelten auch die Verpflichtungen, die nach dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen sind, die zum Bundeseisenbahnvermögen nach § 1 gehören. Das Bundeseisenbahnvermögen haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Bundes.

§ 4 ***Betriebsführung**

Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Anlagen, die Fahrzeuge und das Zubehör in gutem, betriebssicherem Zustand zu erhalten und unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und weiterzuentwickeln.

Überschrift: Im Saarland eingeführt durch § 15 Buchst. 1 G v. 23. 12. 1956 I 1011

§ 4: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 1 G v. 1. 8. 1961 I 1161

§ 5**Leistungen für andere Verwaltungen**

Leistungen der Deutschen Bundesbahn für den Bund und seine Unternehmen, für die Länder, für die Gemeinden (Gemeindeverbände) und für die Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts und deren Leistungen für die Deutsche Bundesbahn sind angemessen abzugelten.

§ 6 ***Verwaltungsaufbau**

(1) Die Verwaltungsorganisation der Deutschen Bundesbahn wird nach Maßgabe dieses Gesetzes durch eine „Verwaltungsordnung für die Deutsche Bundesbahn“ geregelt.

(2) Die Dienststellen der Deutschen Bundesbahn sind, soweit die Verwaltungsordnung nichts anderes bestimmt, Bundesbehörden.

(3) Die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn ist öffentlicher Dienst.

§ 7**Organe**

Die Organe der Deutschen Bundesbahn sind der Verwaltungsrat und der Vorstand.

ZWEITER ABSCHNITT**Vorstand der Deutschen Bundesbahn****§ 8 *****Rechtsstellung des Vorstandes**

(1) Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzter und drei weiteren Mitgliedern. Ein Mitglied hat insbesondere die sozialen Aufgaben wahrzunehmen. Die Vorstandsmitglieder müssen Deutsche sein. Sie dürfen dem Verwaltungsrat nicht angehören.

(2) Die Vorstandsmitglieder sollen hervorragende Kenner des Verkehrswesens und der Wirtschaft sein.

(3) Der Vorsitzter und die übrigen Vorstandsmitglieder werden im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat vom Bundesminister für Verkehr vorgeschlagen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die Bundesregierung über die Vorschläge. Bei der Benennung der übrigen Vorstandsmitglieder ist auch der Vorsitzter zu hören. Die Vorstandsmitglieder werden auf Grund eines Beschlusses der Bundesregierung vom Bundespräsidenten unter Berufung in das Beamtenverhältnis

§ 6 Abs. 1 u. 2; Vgl. Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn v. 17. 4. 1953 VkB1. S. 148

§ 8 Abs. 3 u. 5; I. d. F. d. § 195 G v. 14. 7. 1953 I 551; BBG 2030-2

für die Dauer von fünf Jahren ernannt. Wiederernennung ist zulässig. Ihre Rechtsverhältnisse regeln sich, soweit nicht in den Absätzen 4 und 5 etwas anderes bestimmt ist, sinngemäß nach den Vorschriften des Bundesbeamtengesetzes für die Beamten auf Lebenszeit.

(4) Die Vorstandsmitglieder können jederzeit aus wichtigem Grunde von ihrem Amt abberufen werden. Die Abberufung erfolgt auf Beschluß der Bundesregierung durch den Bundespräsidenten. Vor der Beschlußfassung ist dem Vorstandsmitglied und dem Verwaltungsrat Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Bundesregierung gibt dem Abberufenen ihre Gründe bekannt. Der Verwaltungsrat kann mit einer Mehrheit von zwei Dritteln bei der Bundesregierung aus wichtigem Grunde die Abberufung beantragen. Der Abberufene behält bis zum Ablauf der Amtszeit, für die er ernannt war, die vollen Dienstbezüge, jedoch entfällt eine etwa gewährte Dienstaufwandsentschädigung. Die Anwendung dienststrafrechtlicher Bestimmungen bleibt unberührt.

(5) Ein Vorstandsmitglied, das nicht wiederernannt wird, tritt mit Ablauf der Amtszeit in den einstweiligen Ruhestand. Hat es in diesem Zeitpunkt die Altersgrenze (§ 41 Abs. 1 des Bundesbeamtengesetzes) erreicht, so tritt es in den dauernden Ruhestand; § 106 des Bundesbeamtengesetzes findet keine Anwendung. Eine Verpflichtung zur Annahme eines anderen Amtes (§ 39 des Bundesbeamtengesetzes) besteht nicht. Einem Vorstandsmitglied, das vor seiner Ernennung die Rechtsstellung eines Beamten auf Lebenszeit hatte und in den einstweiligen Ruhestand getreten ist, ist auf seinen während des einstweiligen Ruhestandes gestellten Antrag ein seinem früheren Amt nach Bedeutung und Inhalt gleichzubewertendes freies Amt unter erneuter Berufung in das Beamtenverhältnis auf Lebenszeit zu übertragen.

§ 9*

Rechte und Pflichten des Vorstandes

(1) Der Vorstand leitet die Geschäfte der Deutschen Bundesbahn. Er vertritt die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht die Verwaltungsordnung etwas anderes bestimmt. Er ist an die Beschlüsse des Verwaltungsrates gebunden.

(2) Die Vorstandsmitglieder haben ihre Geschäfte mit der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters wahrzunehmen. Sie sind für die Führung der Geschäfte gemeinsam verantwortlich. Beschlüsse des Vorstandes bedürfen der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitz. Jedes Vorstandsmitglied ist befugt, seine abweichende Auffassung dem Verwaltungsrat bekanntzugeben.

(3) Die Vorstandsmitglieder sind berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse teilzunehmen. Sie können jederzeit das Wort ergreifen.

§ 9 Abs. 1 u. 5: Vgl. Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn v. 17. 4. 1953 VkB1. S. 148

(4) Der Vorstand legt dem Verwaltungsrat und dem Bundesminister für Verkehr monatlich einen Geschäftsbericht vor. Er ist verpflichtet, dem Verwaltungsrat auf Verlangen seines Präsidenten Auskunft über die wesentlichen Vorgänge in der Geschäftsführung der Deutschen Bundesbahn zu erteilen.

(5) Der Vorstand stellt die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn auf; sie wird vom Verwaltungsrat beschlossen und bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr.

DRITTER ABSCHNITT

Verwaltungsrat

§ 10*

Rechtsstellung des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat besteht aus zwanzig Mitgliedern. Sie müssen Deutsche sein. Von diesem Erfordernis kann in Ausnahmefällen auf Grund eines besonderen Beschlusses der Bundesregierung abgesehen werden.

(2) Der Verwaltungsrat umfaßt vier Gruppen zu je fünf Mitgliedern, die von der Bundesregierung ernannt werden:

- a) Gruppe A: Bundesrat,
- b) Gruppe B: Gesamtwirtschaft,
- c) Gruppe C: Gewerkschaften,
- d) Gruppe D: Sonstige Mitglieder.

Die Ernennung erfolgt:

- a) für Gruppe A auf Vorschlag des Bundesrates,
- b) für Gruppe B auf Vorschlag der Spitzenverbände der gewerblichen Wirtschaft, des Handels, der Landwirtschaft, des Handwerks und des Verkehrs,
- c) für Gruppe C auf Vorschlag der Gewerkschaften,
- d) für Gruppe D auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr.

Für die Gruppen B und C sind je zehn Vorschläge vorzulegen.

(3) Die Mitglieder sollen erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie sollen nicht Mitglieder von Regierungen oder Angehörige von Verwaltungen des Bundes und der Länder sein.

(4) Die Mitglieder haben ihr Amt nach bestem Wissen und Gewissen zum Nutzen des deutschen Volkes, der deutschen Wirtschaft und der Deutschen Bundesbahn zu versehen. Sie sind an keinerlei Aufträge oder Weisungen gebunden.

(5) Die Mitglieder werden für fünf Jahre ernannt. Wiederernennung ist zulässig.

§ 10 Abs. 10: I. d. F. d. § 1 Abs. 1 Nr. 7 G v. 20. 8. 1960 I 705

(6) Nach Ablauf jedes der ersten vier Jahre scheidet von jeder der in Absatz 2 genannten vier Gruppen von Mitgliedern je ein Mitglied aus. Die Reihenfolge der Ausscheidenden in jeder Gruppe wird in der ersten Sitzung des Verwaltungsrates durch das Los bestimmt.

(7) Die Mitglieder können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr ihr Amt niederlegen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder wird über sein Vermögen der Konkurs eröffnet, so erlischt seine Mitgliedschaft. Die Mitgliedschaft erlischt ferner, wenn die Bundesregierung nach Anhören des Verwaltungsrates durch Beschluß feststellt, daß bei einem Mitglied ein wichtiger, in seiner Person liegender Grund gegeben ist, der das Ausscheiden rechtfertigt. Als solcher gilt insbesondere ein Grund, der bei Beamten zur vorläufigen Dienstenthebung berechtigen würde.

(8) Scheidet ein Mitglied vor Ablauf der Zeit, für die es ernannt ist, aus, so wird innerhalb von drei Monaten ein Ersatzmann für die restliche Zeit ernannt.

(9) Die Mitglieder sind zur Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Deutschen Bundesbahn verpflichtet.

(10) Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn, Ersatz von Reisekosten und eine angemessene Vergütung, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern festsetzt.

(11) Der Verwaltungsrat gibt sich eine Geschäftsordnung.

(12) Die Mitglieder der Bundesregierung sind berechtigt, an allen Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen oder sich dort vertreten zu lassen. Sie können jederzeit das Wort ergreifen.

§ 11

Präsident des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat wählt alle zwei Jahre zu Beginn des Geschäftsjahres aus seiner Mitte den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie einen oder zwei Vizepräsidenten. Für die Wahl des Präsidenten ist eine Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen, für die Wahl der Vizepräsidenten einfache Stimmenmehrheit erforderlich. Erhält im ersten Wahlgang kein Bewerber die erforderliche Stimmenmehrheit, so findet ein zweiter Wahlgang statt. Kommt auch in diesem Wahlgang die erforderliche Stimmenmehrheit nicht zustande, so findet zwischen den beiden Bewerbern, die im zweiten Wahlgang die höchste Stimmenzahl erreicht haben, eine Stichwahl statt, bei der die einfache Mehrheit entscheidet.

(2) Die Wahl des Präsidenten und der Vizepräsidenten des Verwaltungsrates bedarf der Bestätigung durch den Bundespräsidenten auf Vorschlag der Bundesregierung.

(3) Wiederwahl des Präsidenten und der Vizepräsidenten des Verwaltungsrates ist zulässig.

§ 12

Aufgaben des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat beschließt über:

1. die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
2. den Wirtschaftsplan nebst Stellenplan und den Jahresabschluß,
3. die Beteiligung an anderen Unternehmen und die Veräußerung einer solchen Beteiligung nach näherer Bestimmung der Verwaltungsordnung,
4. die Aufnahme von Krediten und Anleihen und die Bestellung von Sicherheiten, soweit für sie nach § 31 die Zustimmung der Bundesregierung oder des Bundesministers für Verkehr vorgesehen ist,
5. die Vorschläge für die Ernennung und die Abberufung von Vorstandsmitgliedern gemäß § 8,
6. die Vorschläge zur Besetzung der leitenden Dienstposten der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn sowie der Dienstposten der Präsidenten der Eisenbahndirektion und der zentralen Ämter nach näherer Bestimmung der Verwaltungsordnung im Einvernehmen mit dem Vorstand,
7. grundsätzliche Fragen des Personalwesens, soweit die oberste Dienstbehörde zuständig ist,
8. die für die Finanzlage der Deutschen Bundesbahn wesentlichen Eisenbahn- und sonstigen Verkehrstarife,
9. den Bau neuer Bahnen und die Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen,
10. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofs, den dauernden Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, die Stilllegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,
11. die Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentliche organisatorische Veränderung einer Eisenbahndirektion oder eines zentralen Amtes der Deutschen Bundesbahn und eine wesentliche Änderung ihrer Bezirke.

(2) Über die in Absatz 1 genannten Aufgaben hinaus kann der Verwaltungsrat über bestimmte Fragen von allgemeiner Bedeutung beschließen. Das gleiche gilt für wichtige Einzelfragen, wenn mindestens zwei Drittel seiner gesetzlichen Mitgliederzahl es verlangen.

(3) Der Verwaltungsrat vertritt die Deutsche Bundesbahn gegenüber den Vorstandsmitgliedern.

§ 13

Sitzungen des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Eine außerordentliche Sitzung ist anzuberaumen,

wenn der Bundesminister für Verkehr oder mindestens sieben Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Vorstand die Einberufung des Verwaltungsrates schriftlich beantragen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann jederzeit eine Sitzung anberaumen.

(2) Zur Beschlußfassung ist die Anwesenheit von mehr als der Hälfte der gesetzlichen Zahl der Mitglieder erforderlich. Die Beschlüsse werden, sofern die Geschäftsordnung nicht etwas anderes vorschreibt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag abgelehnt. Jeder Beschluß des Verwaltungsrates ist dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

(3) Die Geschäftsordnung des Verwaltungsrates kann zur Vorbereitung der Beschlußfassung des Verwaltungsrates Ausschüsse vorsehen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen und jederzeit das Wort ergreifen. Die gleiche Befugnis haben die Bundesminister oder die von ihnen beauftragten Vertreter.

VIERTER ABSCHNITT

Aufsicht

§ 14*

Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die allgemeinen Anordnungen, die erforderlich sind,

- a) um den Grundsätzen der Politik der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik, Geltung zu verschaffen,
- b) um die Interessen der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Verkehrsträger miteinander in Einklang zu bringen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr ist insbesondere dafür verantwortlich,

- a) daß die Deutsche Bundesbahn nach den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften verwaltet wird,
- b) daß der Betrieb nach den geltenden Vorschriften ordnungsgemäß geführt wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr soll darauf hinwirken, daß die Anlagen und Betriebsmittel der Deutschen Bundesbahn der technischen Entwicklung angepaßt und laufend weiterentwickelt werden.

(4) Dem Bundesminister für Verkehr bleibt vorbehalten die Genehmigung

- a) des Wirtschaftsplanes, wesentlicher Änderungen desselben während des Geschäftsjahres sowie des Jahresabschlusses. Die Genehmigung erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,
- b) der Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
- c) des Baues neuer Bahnen und der Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen,

- d) der dauernden Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, des dauernden Überganges vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, der Stilllegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,
- e) der Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentlichen organisatorischen Veränderung einer Eisenbahndirektion oder eines zentralen Amtes der Deutschen Bundesbahn und einer wesentlichen Änderung ihrer Bezirke,
- f) der Gründung oder des Erwerbs von anderen Unternehmen,
- g) einer Beteiligung an anderen Unternehmen im Einzelbetrag von mehr als einer Million Deutsche Mark und der Veräußerung solcher Beteiligungen,
- h) einer Verfügung über sonstige Gegenstände, die zum Anlagekapital des Sondervermögens gehören und deren Wert im Einzelfall eine Million Deutsche Mark übersteigt.

(5) Tarifvereinbarungen der Deutschen Bundesbahn mit den Gewerkschaften bedürfen der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen, wenn sie wesentliche finanzielle Auswirkungen für das Unternehmen, insbesondere wesentliche Änderungen des Wirtschaftsplanes, mit sich bringen oder wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung geeignet sind, die Gestaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in anderen Zweigen der Bundesverwaltung zu beeinflussen. Ergibt eine Entscheidung des Bundesministers für Verkehr nicht binnen einer Frist von einer Woche, gerechnet vom Eingang des Antrages auf Genehmigung, so gilt die Genehmigung als erteilt.

(6) Wird die Genehmigung des Wirtschaftsplanes nach Absatz 4 Buchstabe a nicht erteilt, so entscheidet auf Antrag des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn die Bundesregierung.

(7) Der Bundesminister für Verkehr kann von der Deutschen Bundesbahn jede erforderliche Auskunft verlangen. Er ist berechtigt, im Benehmen mit dem Vorstand alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen oder durch seine Beauftragten besichtigen zu lassen.

(8) Der Bundesminister für Verkehr kann Beamte der Deutschen Bundesbahn zur Erfüllung der ihm nach diesem Gesetz obliegenden Aufgaben heranziehen. Das Nähere bestimmt die Verwaltungsordnung.

§ 15

Einspruchsrecht des Bundesministers für Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr kann in Angelegenheiten, die nicht seiner Genehmigung unterliegen, einem Beschluß des Verwaltungsrates innerhalb von vierzehn Tagen nach Eingang der Mitteilung widersprechen, wenn wichtige Interessen der Bundesrepublik Deutschland, eines Bundeslandes oder der Deutschen Bundesbahn gefährdet werden,

insbesondere, wenn ein Beschluß den Grundsätzen des § 4 widerspricht. In diesem Falle hat der Verwaltungsrat binnen Monatsfrist, gerechnet von der Einlegung des Einspruchs, erneut zu beraten. Hält der Verwaltungsrat seinen Beschluß aufrecht, so hat die Bundesregierung binnen einer Frist von sechs Wochen, gerechnet von der Mitteilung des neuen Beschlusses an den Bundesminister für Verkehr, zu entscheiden, nachdem sie zuvor den Präsidenten des Verwaltungsrates gehört hat. Ist die Entscheidung binnen sechs Wochen nicht getroffen, so ist der Beschluß des Verwaltungsrates wirksam.

§ 16*

Tarife

(1) Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, Änderungen der Regeltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen bedürfen der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Im übrigen bleiben die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts unberührt.

(2) Die nach Absatz 1 erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,

1. wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb von drei Wochen nach Eingang ihres Antrags eine Äußerung des Bundesministers für Verkehr zugeht,
2. wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang ihres Antrags eine von dem Antrag abweichende Entscheidung des Bundesministers für Verkehr zugeht.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann bei Tarifmaßnahmen von geringerem öffentlichen Interesse auf seine Befugnis zur Genehmigung verzichten.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann Änderungen von Verkehrstarifen der Deutschen Bundesbahn verlangen, wenn dies aus Gründen des allgemeinen Wohls erforderlich ist. § 28 a bleibt unberührt.

(5) Änderungen von Verkehrstarifen nach Absatz 4 dürfen nicht einer wesentlichen Beeinträchtigung der Wettbewerber auf dem Verkehrsmarkt dienen.

§ 17

Fahrpläne

(1) Die Deutsche Bundesbahn hat dem Bundesminister für Verkehr rechtzeitig die Entwürfe der Jahres- und Halbjahresfahrpläne des Reiseverkehrs mitzuteilen. Die Entwürfe der Fahrpläne internationaler Züge sind vor deren internationaler Beratung mitzuteilen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn soll Änderungsvorschläge des Bundesministers für Verkehr möglichst berücksichtigen.

§ 16 Abs. 1: EVO 934-1

§ 16 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 2 Buchst. a G v. 1. 8. 1961 I 1161

§ 16 Abs. 4: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 2 Buchst. b G v. 1. 8. 1961 I 1161

§ 16 Abs. 5: Eingef. durch Art. 1 Nr. 2 Buchst. c G v. 1. 8. 1961 I 1161

§ 18

Verhandlungen mit auswärtigen Regierungen

Die Deutsche Bundesbahn darf Verhandlungen mit auswärtigen Regierungen nur im Auftrage und im Namen der Bundesregierung führen. Der Bundesregierung oder in deren Auftrag dem Bundesminister für Verkehr bleibt der Abschluß von Vereinbarungen vorbehalten.

FÜNFTER ABSCHNITT

Personalwesen

§ 19

Rechtsverhältnisse**der Beamten, Angestellten und Arbeiter**

Die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Bundesbahn stehen im Dienst des Bundes. Die Bundesbahnbeamten sind unmittelbare Bundesbeamte.

§ 20*

Vorgesetzte

(1) Oberster Dienstvorgesetzter der Vorstandsmitglieder ist der Bundesminister für Verkehr. Der Vorstand ist oberster Dienstvorgesetzter aller übrigen Bundesbahnbeamten.

(2) Die Vorstandsmitglieder sind Vorgesetzte aller Beamten, Angestellten und Arbeiter.

(3) Der Vorstand ist oberste Dienstbehörde. Beamtenrechtliche Entscheidungen über Bundesbahnbeamte mit festen Gehältern und Gehältern der obersten Besoldungsgruppe der Besoldungsordnungen ergehen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nach Maßgabe der Verwaltungsordnung. Weitere Beschränkungen der Befugnisse des Vorstandes als oberster Dienstbehörde können im Benehmen mit dem Vorstand durch Rechtsverordnung der Bundesregierung festgelegt werden.

(4) Die Verwaltungsordnung bestimmt die Dienstposten, deren Besetzung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr bedarf.

(5) Absatz 3 Satz 1 gilt auch für die ehemaligen Beamten

- a) der früheren Deutschen Staatseisenbahnen und der früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
- b) der Reichseisenbahnverwaltung aus der Zeit vom 1. April 1920 bis 20. Februar 1924,
- c) des Unternehmens Deutsche Reichsbahn,
- d) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft,
- e) der Deutschen Reichsbahn aus der Zeit vom 10. Februar 1937 bis 8. Mai 1945,
- f) der Deutschen Reichsbahn in der britischen und amerikanischen Besatzungszone nach dem 8. Mai 1945,
- g) der ehemaligen Reichseisenbahn im Bereich des französischen Besatzungsgebietes nach dem 8. Mai 1945,

§ 20 Abs. 3 u. 4: Vgl. Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn v. 17. 4. 1953 VkB1. S. 148

h) der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen,
die ihren Wohnsitz im Bundesgebiet befugt genommen haben, mit Ausnahme derjenigen, die Landesbeamte geblieben oder geworden sind.

§ 21

Verwendung auf anderen Dienstposten

Der Vorstand oder die von ihm bestimmten Dienststellen der Deutschen Bundesbahn können einen Bundesbahnbeamten vorübergehend auf einem anderen Dienstposten von geringerer Bewertung unter Belassung seiner Amtsbezeichnung und seiner Dienstbezüge verwenden, wenn betriebliche Gründe es erfordern.

§ 22 *

Dienstbezüge

Der Bundesminister für Verkehr kann auf Vorschlag des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen ergänzende Bestimmungen über die Besoldung und über die Reise- und Umzugskosten der Bundesbahnbeamten erlassen, soweit die Eigenart des Betriebes es erfordert.

§ 23 *

Belohnungen und Vergütungen

(1) Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn kann mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, die im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen erteilt wird, Richtlinien für die Gewährung von Belohnungen in besonderen Fällen und für besondere Leistungen erlassen.

(2) Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn kann mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, die im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen erteilt wird, Richtlinien darüber erlassen, inwieweit für die Tätigkeit auf besonders schwierigen Dienstposten des Außendienstes widerrufliche Vergütungen gewährt werden.

§ 24

Dienstzeit

In den Fällen, in denen für das Dienstverhältnis der im Dienst des Bundes stehenden Personen, insbesondere für vermögensrechtliche Ansprüche, die Dienstzeit im Beamtenverhältnis oder die Zeit im öffentlichen Dienst maßgebend ist, gilt auch der entsprechende Dienst bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und bei der Deutschen Reichsbahn vor und nach dem 8. Mai 1945 sowie bei der ehemaligen Reichseisenbahn im Bereich des französischen Besatzungsgebietes und bei der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen als Bundesdienst. Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen bestimmen, daß auch ein anderer außerhalb des Bundesgebietes auf Strecken

der ehemaligen Deutschen Reichsbahn oder anderen Eisenbahnstrecken abgeleiteter Dienst als Bundesdienst im Sinne dieser Vorschrift gilt.

§ 25 *

§ 26 *

Gesetzliche Sozialeinrichtungen

(1) Die Deutsche Bundesbahn führt für ihren Bereich auf dem Gebiet der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherung sowie der Zusatzversicherung und des Arbeitsschutzes die Aufgaben der früheren Deutschen Reichsbahn weiter.

(2) Die nach § 1360 der Reichsversicherungsordnung bestehende Sonderanstalt der früheren Deutschen Reichsbahn wird als Sonderanstalt der Deutschen Bundesbahn geführt.

§ 27

Betriebliche Sozialeinrichtungen, Selbsthilfeeinrichtungen

Die betrieblichen Sozialeinrichtungen und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen werden aufrechterhalten und nach den bisherigen Grundsätzen weitergeführt. Hierfür werden im Wirtschaftsplan angemessene Beträge bereitgestellt. Soweit gleichartige Einrichtungen der allgemeinen Bundesverwaltung durch Zuweisung von Bundesmitteln unterstützt werden, sollen bei der Deutschen Bundesbahn dieselben Grundsätze angewendet werden.

SECHSTER ABSCHNITT**Wirtschaftsführung**

§ 28 *

Wirtschaftsführung

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Erträge die Aufwendungen einschließlich der erforderlichen Rückstellungen decken; eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals ist anzustreben. In diesem Rahmen hat sie ihre gemeinwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn beschafft sich die erforderlichen Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben selbst. Ist sie hierzu nicht in der Lage, soll der Bund das Eigenkapital verstärken oder ihr Darlehen aus Haushaltsmitteln gewähren.

§ 28 a *

Auflagen

(1) Wird eine Auflage nach § 16 Abs. 4 gemacht oder eine Genehmigung für eine bestimmte tarifliche Maßnahme aus Gründen des allgemeinen

§ 25: Aufgeh. durch § 99 G v. 5. 8. 1955 I 477

§ 26 Abs. 2: RVO 820-1

§ 28: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 3 G v. 1. 8. 1961 I 1161

§ 28 a: Eingef. durch Art. 1 Nr. 4 G v. 1. 8. 1961 I 1161

§§ 22 u. 23: I. d. F. d. § 1 Abs. 3 Nr. 1 G v. 20. 8. 1960 I 705

Wohls versagt und führt dies nachweislich dazu, daß in diesem Einzelfalle die Aufwendungen der Deutschen Bundesbahn nicht gedeckt werden, so gewährt der Bund der Deutschen Bundesbahn einen entsprechenden Ausgleich. Die Ausgleichspflicht des Bundes tritt auch ein, wenn der Deutschen Bundesbahn die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke nach § 14 Abs. 4 Buchstabe d versagt wird. In diesen Fällen ist die Zustimmung des Bundesministers der Finanzen zu der Auflage oder der Versagung der Genehmigung einzuholen.

(2) Die Ausgleichspflicht entfällt, wenn und soweit die Deutsche Bundesbahn am Ende des Wirtschaftsjahres einen Überschuß im Sinne des § 33 Abs. 1 Nr. 3 erzielt hat.

(3) Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister der Finanzen können gemeinsame Richtlinien für die Ermittlung des Ausgleichs nach Absatz 1 aufstellen.

(4) Bei Meinungsverschiedenheiten darüber, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich zu gewähren ist, entscheidet die Bundesregierung auf Antrag der Deutschen Bundesbahn auf Grund eines Gutachtens von wirtschaftserfahrenen und unabhängigen Sachverständigen, die die Bundesregierung bestellt.

(5) Die Bestimmungen der Absätze 1 bis 4 gelten auch für die anderen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, wenn und soweit durch eine Auflage nach § 16 Abs. 4 oder die Versagung einer Genehmigung für eine bestimmte tarifliche Maßnahme nach Absatz 1 die Aufwendungen dieser Eisenbahnen durch ihre Verkehrseinnahmen aus dem Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn nicht gedeckt werden. Der Antrag dieser Eisenbahnen ist über die oberste Landesverkehrsbehörde an den Bundesminister für Verkehr zu richten.

§ 29

Rechnungsführung

Die Rechnung der Deutschen Bundesbahn ist nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen so zu führen, daß die Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

§ 30

Geschäftsjahr, Wirtschaftsplan

(1) Das Geschäftsjahr der Deutschen Bundesbahn ist das Kalenderjahr.

(2) Der Vorstand stellt für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig vor dessen Beginn einen Wirtschaftsplan nebst Stellenplan auf, über den der Verwaltungsrat beschließt. Die Bundesregierung kann Vorschriften über die Gliederung des Wirtschaftsplanes erlassen. In dem Wirtschaftsplan sind die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und der größeren gewerblichen Nebenbetriebe sowie die Ergebnisse der Beteiligungen gesondert darzustellen.

(3) Der Wirtschaftsplan nebst Stellenplan bedarf der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen. Das gleiche gilt für wesentliche Änderungen während des Geschäftsjahres.

(4) Der Wirtschaftsplan nebst Stellenplan ist vor seinem Vollzug durch die Bundesregierung dem Bundestag und dem Bundesrat zur Kenntnis zu bringen.

§ 31

Kreditaufnahme

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist berechtigt, selbständig Kredite aufzunehmen. Die Aufnahme von Krediten erfolgt durch Ausgabe von Schuldverschreibungen oder Schatzanweisungen, durch Eingehen von Wechselverbindlichkeiten oder durch Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein. Die Schuldurkunden der Deutschen Bundesbahn stehen den Schuldurkunden des Bundes gleich; § 3 Abs. 2 Satz 1 bleibt unberührt. Die Verwaltung der Schulden der Deutschen Bundesbahn kann der Bundesschuldenverwaltung übertragen werden.

(2) Schuldverschreibungen und verzinsliche Schatzanweisungen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur mit Zustimmung der Bundesregierung ausgegeben werden.

(3) Das Eingehen von Wechselverbindlichkeiten, die Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein, die Begebung von unverzinslichen Schatzanweisungen und die Bestellung von Sicherheiten und Bürgschaften bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, soweit es sich um Vorgänge handelt, die nach Umfang und Bedeutung den üblichen Rahmen der Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn übersteigen.

(4) Die allgemeinen Grundsätze für die Anlegung der flüssigen Mittel der Deutschen Bundesbahn bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen auf Vorschlag des Verwaltungsrates.

§ 32

Jahresabschluß

(1) Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn stellt für jedes Geschäftsjahr eine Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung auf (Jahresabschluß). Die Vorschriften des Handelsrechts gelten nicht für die Aufstellung des Jahresabschlusses der Deutschen Bundesbahn.

(2) Der Jahresabschluß ist so zu gestalten, daß sich die Vermögenslage, insbesondere die Forderungen und Verbindlichkeiten, die Aufwendungen für Anlagezuwachs sowie die Betriebsergebnisse zuverlässig und vollständig erkennen lassen. Die Betriebsrechnung ist so zu gliedern, daß sie die Betriebserträge und je für sich die Aufwendungen ausweist, die für die Betriebsführung, für die Unterhaltung und für die Erneuerung der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge entstanden sind. In der Gewinn- und Verlustrechnung, in die das Ergebnis der Betriebsrechnung übernommen wird, sind die Erträge und Aufwendungen an Zinsen besonders auszuweisen. Die Bundesregierung kann Vorschriften über die Gliederung des Jahresabschlusses erlassen.

(3) Mit dem Jahresabschluß ist ein Geschäftsbericht aufzustellen. Darin sind die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und der größeren gewerblichen Nebenbetriebe sowie Art, Umfang und Ergebnisse der Beteiligungen gesondert darzustellen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen vor Prüfung durch das Hauptprüfungsamt für die Deutsche Bundesbahn nach Absatz 5 einen Prüfungsbericht über den Jahresabschluß durch öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einholen. Die Kosten trägt die Deutsche Bundesbahn.

(5) Das Hauptprüfungsamt für die Deutsche Bundesbahn prüft den Jahresabschluß und legt seinen Prüfungsbericht dem Vorstand, dem Verwaltungsrat, dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesrechnungshof vor. Der Bundesrechnungshof erstattet im Rahmen seiner Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn über den Jahresabschluß einen Bericht an den Bundesminister für Verkehr und an den Bundesminister der Finanzen. Diese legen ihn mit dem Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn und dem Bericht des Hauptprüfungsamtes der Bundesregierung vor, die über die Entlastung des Verwaltungsrates und des Vorstandes Beschluß faßt.

(6) Der Jahresabschluß ist durch die Bundesregierung dem Bundestag und dem Bundesrat vor seiner Veröffentlichung zur Kenntnis zu geben.

(7) Der Jahresabschluß ist vom Vorstand zu veröffentlichen; dies soll innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres geschehen.

§ 33

Gewinn und Verlust

(1) Ergibt der Jahresabschluß einen Überschuß, so ist dieser wie folgt zu verwenden:

1. Es ist eine allgemeine Rücklage (Ausgleichsrücklage) bis zum Höchstbetrag von 800 Millionen Deutsche Mark zu schaffen. Der Rücklage sind jährlich zehn vom Hundert des Überschusses zu überweisen. In früheren Geschäftsjahren etwa unterbliebene Zuweisungen an die Rücklage sollen in Höhe von jährlich fünf vom Hundert des Überschusses nachgeholt werden.
2. Zur betriebstechnischen Entwicklung und Vervollkommen der Deutschen Bundesbahn können Sonderrücklagen gebildet werden.
3. Über die Verwendung des danach verbleibenden Überschusses beschließt die Bundesregierung nach Anhörung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen.

(2) Über die Deckung oder über den Vortrag eines Fehlbetrages auf neue Rechnung beschließt die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen

nach Anhörung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn. Der Beschluß der Bundesregierung soll in der Regel innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres und vor der Veröffentlichung des Jahresabschlusses erfolgen.

§ 34 *

Wirtschafts- und Rechnungsprüfung

(1) Die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Deutschen Bundesbahn wird durch das Hauptprüfungsamt und durch die örtlichen Prüfungsämter geprüft. Der Haushaltsplan des Hauptprüfungsamtes wird nach Feststellung durch den Bundesminister für Verkehr dem Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn eingefügt.

(2) Der Prüfungsdienst ist in seiner Prüfungstätigkeit unabhängig und insoweit weder an Weisungen der Bundesregierung oder eines einzelnen Bundesministers noch an solche des Verwaltungsrates oder des Vorstandes gebunden. Der Leiter des Hauptprüfungsamtes wird auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, der im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes erfolgt, durch den Bundespräsidenten ernannt. Das gleiche gilt für seine Abberufung aus dem Prüfungsdienst.

(3) Die Mitglieder des Hauptprüfungsamtes werden auf Vorschlag des Leiters des Hauptprüfungsamtes von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Die Prüfungsbeamten des Hauptprüfungsamtes bestellt der Leiter des Hauptprüfungsamtes. Das gleiche gilt für ihre Abberufung aus dem Prüfungsdienst. Die Personalangelegenheiten des Leiters des Hauptprüfungsamtes werden von dem Bundesminister für Verkehr bearbeitet. Die Personalangelegenheiten der Mitglieder und der Prüfungsbeamten des Hauptprüfungsamtes bearbeitet der Leiter des Hauptprüfungsamtes.

(4) Die Leiter und Prüfungsbeamten der örtlichen Prüfungsämter werden im Benehmen mit dem Vorstand vom Leiter des Hauptprüfungsamtes bestellt und abberufen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm der Bundesminister der Finanzen können von dem Leiter des Prüfungsdienstes jede Auskunft verlangen, Anregungen für die Prüfungen geben und Wünsche äußern. Der Bundesminister für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm der Bundesminister der Finanzen können dem Hauptprüfungsamt Prüfungsaufträge erteilen. Der Bundesrechnungshof besitzt gegenüber dem Hauptprüfungsamt das gleiche Recht auf Auskunftserteilung wie der Bundesminister für Verkehr.

(6) Die Einzelheiten der Ausübung des Prüfungsdienstes durch das Hauptprüfungsamt und die Prüfungsämter regelt eine vom Leiter des Hauptprüfungsamtes aufgestellte Rechnungsprüfungsordnung. Sie wird nach Anhörung des Vorstandes und des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn

§ 34 Abs. 6: Vgl. Rechnungsprüfungsordnung für die Deutsche Bundesbahn (RPO) v. 16. 11. 1957 VdB. S. 575

§ 34 Abs. 7: BRechnungshofG 63-5

vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes erlassen.

(7) Die Befugnisse des Bundesrechnungshofes nach dem Gesetz über Errichtung und Aufgaben des Bundesrechnungshofes vom 27. November 1950 (Bundesgesetzbl. S. 765) bleiben unberührt.

§ 35 *

Geltung von Vorschriften

Die Haushaltsordnung, die Finanz- und Rechnungsbestimmungen und die sonstigen Vorschriften des Bundes über die Wirtschaftsführung finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung.

SIEBENTER ABSCHNITT**Verwaltungsrechtliche Vorschriften**

§ 36

Planfeststellung

(1) Neue Anlagen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur dann gebaut, bestehende Anlagen nur dann geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Die Planfeststellung umfaßt die Entscheidung über alle von der Planfeststellung berührten Interessen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der höheren Verwaltungsbehörde des Landes, in dem die Anlagen liegen, zur Stellungnahme zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Geschäftsbereich der Deutschen Bundesbahn berühren. Die höhere Verwaltungsbehörde hat die Stellungnahme aller beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und sonstiger beteiligter Stellen herbeizuführen.

(3) Wenn sich aus der Stellungnahme der höheren Verwaltungsbehörde ergibt, daß zwischen ihr oder einer anderen beteiligten Behörde und der Deutschen Bundesbahn Meinungsverschiedenheiten bestehen, werden die Pläne vom Bundesminister für Verkehr festgestellt; im übrigen werden sie durch den Vorstand oder durch eine von ihm ermächtigte Dienststelle der Deutschen Bundesbahn festgestellt.

§ 37

Enteignungsrecht

Die Deutsche Bundesbahn hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfalle wird auf Antrag der Deutschen Bundesbahn durch die Bundesregierung festgestellt. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten sowie über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung trifft der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der höheren Verwaltungsbehörde. Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze.

§ 35: RHO 63-1

§ 38

Sicherheit der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

Die Deutsche Bundesbahn hat dafür einzustehen, daß ihre dem Betrieb dienenden baulichen und maschinellen Anlagen sowie die Fahrzeuge allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen durch andere Behörden finden für die Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge nicht statt.

§ 39 *

Zwangsverfahren

(1) Die zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Rechts an Teilen des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn“ ist nur mit Zustimmung der Bundesregierung zulässig.

(2) Die Zwangsvollstreckung gegen die Deutsche Bundesbahn wegen einer Geldforderung darf, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden, erst vier Wochen nach dem Zeitpunkt beginnen, nach dem der Gläubiger seine Absicht, die Zwangsvollstreckung zu betreiben, der zur Vertretung der Deutschen Bundesbahn berufenen Behörde angezeigt hat. Die Behörde hat dem Gläubiger auf Verlangen den Empfang der Anzeige zu bescheinigen. Soweit in solchen Fällen die Zwangsvollstreckung durch den Gerichtsvollzieher stattzufinden hat, ist der Gerichtsvollzieher auf Antrag des Gläubigers vom Vollstreckungsgericht (§ 764 der Zivilprozeßordnung) zu bestellen.

(3) Der Pfändung nicht unterworfen sind solche Sachen, die für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn unentbehrlich sind.

§ 40

Beiträge und Gebühren

Auf die Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn, Beiträge und Gebühren an den Bund, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts zu entrichten, finden unbeschadet des Grundsatzes des § 5 die allgemein für Bundesbehörden geltenden Vorschriften Anwendung.

§ 41 *

Gewerberecht

(1) Für den Betrieb der Deutschen Bundesbahn und die Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schifffahrtbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, gelten nicht die Gewerbeordnung — mit Ausnahme der für Lehrlinge getroffenen Bestimmungen — und das Gaststättengesetz vom 28. April 1930 (Reichsgesetzbl. I S. 146).

§ 39 Abs. 2: ZPO 310-4

§ 39 Abs. 3: Vgl. G v. 3. 5. 1886 310-11

§ 41 Abs. 1: GewO v. 26. 7. 1900 S. 871; GaststG 711-1

§ 41 Abs. 2: Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschriften für die Behandlung von Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsverkaufsstellen u. Bahnhofsreiseurbetrieben (AVV Bahnhofsverkaufsstellen) v. 9. 11. 1953 VkB1. S. 580

(2) Der Bundesminister für Verkehr erläßt gemeinsam mit dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister für Arbeit für die Behandlung von Bahnhofswirtschaften und Bahnhofsverkaufsstellen allgemeine Verwaltungsvorschriften. Sie sollen die Versorgung der Reisenden mit Reisebedarf außerhalb der ortsüblichen Geschäftszeit ermöglichen.

§ 42

Geltung von Vorschriften

Die Deutsche Bundesbahn hat für sich und ihre Angehörigen die gleiche Stellung, die für die Verwaltungen und Betriebe des Bundes und deren Angehörige auf dem Gebiet des Wirtschafts-, Arbeits-, Wohnungs-, Fürsorge- und Versicherungsrechts besteht.

ACHTER ABSCHNITT

Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern

§ 43

Pflicht zur Unterrichtung, Auskunftsrecht

(1) Der Vorstand sowie die höheren Bundesbahnbehörden einerseits und die obersten Landesverkehrsbehörden andererseits unterrichten sich gegenseitig über alle Vorgänge von grundsätzlicher Bedeutung.

(2) Die obersten Landesverkehrsbehörden können vom Vorstand und von der für ihr Land zuständigen höheren Bundesbahnbehörde jede zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Auskunft verlangen. Sie erteilen in gleicher Weise jede erforderliche Auskunft.

§ 44

Organisatorische Veränderungen

Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn

- a) die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, den dauernden Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, die Stilllegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,
- b) die Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentliche Änderung einer Generalbetriebsleitung, einer Eisenbahndirektion oder eines Eisenbahnzentralamtes oder die Änderung ihrer Bezirke,

so gibt sie den örtlich beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen.

§ 45

Personalmaßnahmen

(1) Die Posten der Präsidenten der Eisenbahndirektionen werden im Benehmen mit den Regierungen der Länder, deren Bereich wesentlich berührt wird, besetzt.

(2) Geben die Länder in besonderen Fällen zur Besetzung leitender Dienstposten bei der Deutschen Bundesbahn innerhalb ihres Landes Anregungen, so sind diese soweit wie möglich zu berücksichtigen.

§ 46

Tariffortbildung

Bei der Fortbildung der Tarife ist neben den Interessen des Bundes den besonderen Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung, nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Soweit hierbei die Interessen eines oder mehrerer Länder berührt werden, sind diese Länder zu hören.

§ 47

Freifahrt

Der Bund und die Länder haben Anspruch darauf, daß die Mitglieder ihrer gesetzgebenden Körperschaften die Verkehrsmittel der Deutschen Bundesbahn in beliebiger Beförderungsklasse frei benutzen dürfen. Die Freifahrtberechtigung gilt jeweils für das Gebiet, auf das sich die Zuständigkeit der gesetzgebenden Körperschaften erstreckt. Sie endet eine Woche nach Erlöschen der Mitgliedschaft.

§ 48

Reisezugfahrpläne

Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ländern bei der Bearbeitung des Reisezugfahrplans Gelegenheit zur Stellungnahme.

§ 49

Planungen

Planungen für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden zur Stellungnahme zu übermitteln.

§ 50

Vergebung von Lieferungen und Leistungen

Die Deutsche Bundesbahn berücksichtigt bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen angemessen Industrie, gewerblichen Verkehr, Handwerk und Handel jedes Landes mit dem Ziel, die gesunde Entwicklung der Wirtschaft der Länder zu fördern. Andererseits sorgen die Landesregierungen dafür, daß der Deutschen Bundesbahn bei der Vergebung und Durchführung von Lieferungen und Leistungen nicht durch Landesbehörden Erschwerungen bereitet werden.

§ 51

Auftragsverwaltung

Auf Antrag eines Landes soll die Deutsche Bundesbahn Geschäfte der Verkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnaufsicht, nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernehmen.

§ 52

Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten, die sich bei der Durchführung der Bestimmungen dieses Abschnittes zwischen den Ländern und der Deutschen Bundesbahn ergeben, insbesondere auch darüber, ob Anträge der Länder von der Deutschen Bundesbahn eingehend gewürdigt und bei der Entscheidung angemessen berücksichtigt wurden, sind dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn zur Beschlußfassung vorzulegen. Der Beschluß des Verwaltungsrates kann durch Anrufung der Bundesregierung schriftlich angefochten werden. Die Anfechtungsschrift ist über den Bundesminister für Verkehr zu leiten.

(2) Meinungsverschiedenheiten zwischen der Bundesregierung und einem Land über die Auslegung dieses Abschnittes entscheidet das Bundesverfassungsgericht.

NEUNTER ABSCHNITT

Schlußbestimmungen

§ 53

Rechts- und Verwaltungsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, zum Vollzug der Überleitung der früheren Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen auf die Deutsche Bundesbahn durch

Rechtsverordnung die Einheit des Beamten-, Besoldungs- und Versorgungsrechts im Bereich der Deutschen Bundesbahn herzustellen.

§ 54*

**Übergangsregelung,
Aufhebung alter Vorschriften**

(1) und (2) ...

(3) Beamte der unter Artikel 130 Abs. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 fallenden Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung einschließlich der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen haben keinen Rechtsanspruch auf Übertragung eines Amtes nach § 8 Abs. 1 dieses Gesetzes. Abteilungsleiter der geschäftsleitenden Organe können frühestens drei Monate nach Bildung des Vorstandes *gemäß § 44 Abs. 1 des Deutschen Beamtengesetzes in der Bundesfassung vom 30. Juni 1950 (Bundesgesetzbl. S. 279) in den Wartestand versetzt werden.*

(4) bis (6) ...

§ 55

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

§ 54 Abs. 1 u. 2: Gegenstandslose Überleitungsvorschriften

§ 54 Abs. 3: GG 100-1

§ 54 Abs. 3 Kursivdruck: G v. 30. 6. 1950 aufgeh. durch § 199 Abs. 1 G v. 14. 7. 1953 I 551; jetzt Versetzung in den einstweiligen Ruhestand gem. § 36 Abs. 1 BBG 2030-2

§ 54 Abs. 4: Gegenstandslose Überleitungsvorschrift, vgl. Erl. v. 23. 5. 1952 I 323

§ 54 Abs. 5: Aufhebungsvorschrift

§ 54 Abs. 6: Erstreckungsvorschrift

Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn

931-2

Vom 2. März 1951

Bundesgesetzbl. I S. 155, verk. am 6. 3. 1951

§ 1 *

(1) Das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die zum bisherigen Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn“ gehören, sind mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ Vermögen des Bundes. Dazu gehören auch alle Vermögensrechte, die nach dem 8. Mai 1945 entweder mit Mitteln jenes Vermögens erworben oder ausschließlich dem Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet oder dem Betrieb der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen gewidmet worden sind, ohne Rücksicht darauf, für welchen Rechtsträger sie erworben worden sind.

(2) Dies gilt auch für Rechte, die durch Gesetz für unübertragbar oder nur auf Grund besonderer Vereinbarung für übertragbar erklärt sind.

§ 2

Soweit Vermögenswerte eines Unternehmens des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, an dem die Deutsche Reichsbahn am 8. Mai 1945 unmittelbar oder mittelbar eine unter § 1 fallende Beteiligung besaß, nach dem 19. April 1949 auf Grund gesetzlicher Vorschriften auf ein Land übergegangen sind, gilt dieser Übergang als nicht erfolgt.

§ 3

(1) Für Vermögenswerte, die einem Unternehmen des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit gehören, an dem die Deutsche Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß und das seine Hauptniederlassung (Sitz) außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes und Berlin (West) hat, wird die Deutsche Bundesbahn Treuhänder dieser Vermögenswerte für ein neu im Bundesgebiet zu errichtendes Unternehmen des privaten Rechts. Das gleiche gilt für Vermögenswerte eines solchen Unternehmens, das am 8. Mai 1945 seinen Sitz außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes gehabt hat und nach diesem Zeitpunkt ohne Sitzverlegung im Handelsregister gelöscht worden ist.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat das neue Unternehmen zu errichten. Das Grund- oder Stammkapital des neuen Unternehmens soll unter Abzug der Schulden dem Wert aller Vermögensteile des alten Unternehmens entsprechen, die auf das neue Unternehmen übergehen.

(3) Hat die Deutsche Bundesbahn bereits ein Unternehmen mit gleichem Gegenstand errichtet, so kann sie die ihr nach Absatz 1 als Treuhänder übertragenen Vermögenswerte auch auf dieses Unternehmen mit Rückwirkung auf den Zeitpunkt seiner Gründung übertragen.

(4) Die Behandlung der Minderheitsbeteiligung von natürlichen Personen und juristischen Personen des privaten Rechts an dem alten Unternehmen ist vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu regeln.

(5) Die Gläubiger des alten Unternehmens können vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstandene Ansprüche aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte beziehen, auch gegen das neue Unternehmen in vollem Umfang geltend machen. Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die nicht auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte beziehen, können gegen das neue Unternehmen nicht geltend gemacht werden. Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus anderen Rechtsverhältnissen können gegen das neue Unternehmen nur zu dem Anteil geltend gemacht werden, der dem Anteil der auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte des alten Unternehmens an dessen Gesamtvermögen nach dem letzten Jahresabschluß vor dem 9. Mai 1945 entspricht. Die Haftung des neuen Unternehmens ist auf den Wert der auf dieses übergehenden Vermögenswerte beschränkt.

(6) Soweit das Unternehmen nach Absatz 5 nicht in Anspruch genommen werden kann, ist eine Vollstreckung in die Vermögenswerte des Unternehmens auch aus solchen Urteilen oder anderen Vollstreckungstiteln unzulässig, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes erwirkt werden.

§ 4

(1) Treuhandschaften der Länder an dem Eigentum und den Vermögensrechten, die unter §§ 1, 2 und 3 fallen, erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

(2) Soweit die Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern sich zur Deckung von Fehlbeträgen in der Betriebsrechnung der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen verpflichtet oder die Haftung für Anleihen der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen übernommen haben, tritt das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ an deren Stelle in diese Verpflichtungen ein.

§ 5

Die Wirksamkeit von rechtsgeschäftlichen Verfügungen, die über Vermögensrechte der in § 1 bezeichneten Art vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes getroffen worden sind, bleibt unberührt.

§ 6

§ 1 gilt nicht für Eigentum und Vermögensrechte, die nach dem 30. Januar 1933 einer Gewerkschaft, Genossenschaft, politischen Partei oder sonstigen demokratischen Organisation weggenommen worden sind.

§ 7

Dingliche Rechte an Grundstücken und sonstigen Sachen und Rechten, die unter § 1 fallen, bleiben bestehen.

§ 8

(1) Gehört das Eigentum an einem Grundstück nach § 1 zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“, so ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuches von der Eisenbahndirektion zu stellen, in deren Bezirk das Grundstück liegt. War als Eigentümer eines solchen Grundstücks nicht das Deutsche Reich oder die Deutsche Reichsbahn im Grundbuch eingetragen, so ist die Berichtigung des Grundbuchs gemeinsam von der Eisenbahndirektion und von der durch die Landesregierung bestimmten Landesbehörde zu beantragen, in deren Bezirk das

Grundstück liegt. Der Antrag muß von dem Präsidenten der Eisenbahndirektion oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums gegenüber dem Grundbuchamt genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ gehört. Das Eigentum ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen)“.

(2) Dies gilt entsprechend für sonstige im Grundbuch eingetragene Rechte.

§ 9

Gerichtsgebühren und andere Abgaben, die aus Anlaß und in Durchführung dieses Gesetzes entstehen, werden nicht erhoben. Bare Auslagen bleiben außer Ansatz.

§ 10

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Sachgebiet 932

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

932-1

Gesetz **über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs** **von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs**

Vom 7. März 1934

Reichsgesetzbl. II S. 91, verk. am 8. 3. 1934

Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

§ 1

Der Betrieb von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs darf nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde eingeschränkt oder stillgelegt werden. Das gilt auch im Konkurs über das Vermögen des Bahneigentümers.

§ 2*

Im Konkurs über das Vermögen eines Bahneigentümers, der Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs betreibt, kann die nach § 134 der Konkursordnung erforderliche Genehmigung des Gläubigerausschusses oder der Gläubigerversammlung auf Antrag des Konkursverwalters durch die Aufsichtsbehörde ersetzt werden, wenn

1. einzelne oder alle Bahnunternehmen freihändig veräußert werden sollen,
2. Darlehen zur Fortführung des Betriebes aufgenommen oder zur Masse gehörige Gegenstände verpfändet werden sollen.

§ 3*

(1) Die Zwangsversteigerung unbeweglicher Gegenstände, die dem Betrieb eines Bahnunternehmens des öffentlichen Verkehrs gewidmet sind, darf bis zum Erlöschen der für das Bahnunternehmen erteilten Betriebsgenehmigung nur mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde durchgeführt werden. Bis zum Erlöschen der Betriebsgenehmigung oder bis zur Erteilung der Zustimmung ist die Zwangsversteigerung, auch wenn sie nach Inkrafttreten dieses Gesetzes angeordnet wird, einstweilen eingestellt.

(2) Als dem Betrieb des Bahnunternehmens gewidmete unbewegliche Gegenstände gelten der Bahnkörper und die übrigen Grundstücke, die dauernd unmittelbar oder mittelbar den Zwecken des Bahnunternehmens zu dienen bestimmt sind.

(3) Ist eine Zwangsversteigerung gemäß Absatz 1 einstweilen eingestellt, so beginnt die in § 31 Abs. 2 des Zwangsversteigerungsgesetzes vorgesehene Frist mit dem Zeitpunkt, in dem die Einstellung nach Absatz 1 dieses Paragraphen endet.

§ 2: KO 311-4

§ 3 Abs. 3: ZVG 310-14

(4) Enthalten landesgesetzliche Vorschriften über die Behandlung der einem Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs gewidmeten Grundstücke und sonstiger Vermögensgegenstände als Bahneinheit besondere Bestimmungen für die Befriedigung aus dieser Bahneinheit, so richtet sich die Vollstreckung in unbewegliche Gegenstände, die dem Betrieb eines Bahnunternehmens gewidmet sind, nach diesen landesgesetzlichen Vorschriften.

§ 4*

(1) Die Verwertung verpfändeter oder zur Sicherung übereigneter Fahrbetriebsmittel von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs ist bis zum Erlöschen der für das Bahnunternehmen erteilten Betriebsgenehmigung nur mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde zulässig.

(2) Für die Zwangsvollstreckung in Fahrbetriebsmittel bewendet es bei den Vorschriften des Gesetzes vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln (Reichsgesetzbl. S. 131).

§ 5*

(1) Aufsichtsbehörde im Sinne dieses Gesetzes ist die für die Aufsicht zuständige Landesverkehrsbehörde.

(2) Berührt eine Eisenbahn das Gebiet mehrerer Länder, so trifft die nach § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) zuständige Aufsichtsbehörde ihre Entscheidungen im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden der mitbeteiligten Länder. Das gleiche gilt, wenn der Bahneigentümer in anderen Ländern weitere Eisenbahnen betreibt.

§ 6

Dieses Gesetz gilt nicht für die *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft*.

§ 7*

Die Bundesregierung erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 4 Abs. 2: G v. 3. 5. 1886 310-11

§ 5: I. d. F. d. § 9 Abs. 4 G v. 29. 3. 1951 I 225

§ 5 Abs. 2: AllgEisenbG 930-1

§ 7: I. d. F. d. § 9 Abs. 4 G v. 29. 3. 1951 I 225

Gesetz
betreffend die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften
über Bahneinheiten

932-2

Vom 26. September 1934

Reichsgesetzbl. II S. 811, verk. am 29. 9. 1934

Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Einziger Paragraph*

(1) Erstreckt sich ein Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs über das Gebiet mehrerer Länder und unterliegt es in mindestens einem dieser Länder Vorschriften über die Behandlung der einem Bahnunternehmen gewidmeten Grundstücke und sonstiger Vermögensgegenstände als Einheit (Bahneinheit), so können die beteiligten Landesregierungen

Abs. 1 u. 2: I. d. F. d. § 9 Abs. 5 G v. 29. 3. 1951 I 225

gen im gegenseitigen Einvernehmen durch Rechtsverordnung bestimmen, daß die Vorschriften eines Landes für das ganze Unternehmen gelten.

(2) Ist ein solches Unternehmen nicht in allen betroffenen Ländern Vorschriften über Bahneinheiten unterworfen, so können die beteiligten Landesregierungen im gegenseitigen Einvernehmen durch Rechtsverordnung auch bestimmen, daß das ganze Unternehmen Vorschriften über Bahneinheiten nicht untersteht.

(3) Die Ermächtigungen der Absätze 1 und 2 erstrecken sich auf alle zu ihrer Durchführung notwendigen Maßnahmen.

Partielles Recht für Bayern und Rheinland-Pfalz (nur Regierungsbezirk Pfalz):

Verordnung
die Erbauung von Eisenbahnen betreffend *

932-3-a

Vom 20. Juni 1855

BayBS IV S. 257, verk. am 2. 7. 1855

Mit Rücksicht auf den geringen bundesrechtlichen Inhalt in § 10 Abs. 7, 8 u. 10 nur mit der Überschrift aufgenommen

Sachgebiet 933

Eisenbahnbaurecht und Eisenbahnbetriebsrecht

Vom 22. August 1957

Bundesgesetzbl. II S. 1234

Auf Grund des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) in Verbindung mit § 1 der Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vom 28. September 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 654) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

ABSCHNITT I

Allgemeines

§ 1 *

(1) Diese Verordnung gilt für alle Eisenbahnen, die unter die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) oder unter die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) fallen. Sie enthält das Mindestmaß der Anforderungen, denen Beamte, Angestellte, Arbeiter und Bahnagenten genügen müssen, wenn sie als Eisenbahnbetriebsbeamte im Sinne des § 2 oder als Eisenbahnpolizeibeamte im Sinne des § 3 tätig sein sollen. Für ihre Anwendung ist die jeweilige Dienstaussübung maßgebend; dies gilt auch dann, wenn Dienstverrichtungen nur in Vertretung oder nur zum Teil wahrgenommen werden. Amts- oder Dienstbezeichnungen sowie Rechts- und Dienstverhältnisse bleiben hierbei außer Betracht.

(2) Aufsichtsbehörde im Sinne dieser Verordnung ist

bei der Deutschen Bundesbahn
der Vorstand,

bei den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehören,

die von den Ländern bestimmte Behörde.

§ 14 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955) und § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden hierdurch nicht berührt.

§ 2

Eisenbahnbetriebsbeamte sind die Beamten, Angestellten, Arbeiter und Bahnagenten sowie ihre Vertreter, die tätig 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 Fahrdienstleiter (einschließlich der Blockwärter),
4. Vorsteher von Bahnbetriebswerken, Bahnbetriebswagenwerken, Bahnmeistereien, Signalmeistereien, Fernmeldemeistereien und Fahrleitungsmeistereien,

5. andere Beamte im Bahnunterhaltungsdienst,
6. Weichensteller,
7. Rangierleiter,
8. Strecken- und Schrankenwärter,
9. Zugbegleiter und Führer von Kleinwagen,
10. Lokomotiv- und Triebwagenführer, Heizer sowie Beimänner für Lokomotiven und Triebwagen ohne Feuerung, Bediener von Kleinlokomotiven,
11. andere Beamte des maschinen- und elektrotechnischen Außendienstes.

§ 3

Eisenbahnpolizeibeamte sind die hauptamtlich im Eisenbahnpolizeidienst tätigen Bediensteten, ferner die in § 2 unter Nr. 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

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

§ 4

Zu Nr. 3 bis 15 der §§ 2 und 3 gehören im einzelnen folgende Beamte:

Nr. 3:

- a) Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
- b) Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
- c) Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
- d) Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
- e) Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25),
- f) Zugmeldebeamte (§ 26),
- g) Blockwärter (§ 27),
- h) Haltepunktwärter (§ 28);

Nr. 4:

- a) Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29),
- b) Vorsteher von Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerken und Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst (§ 30),
- c) Vorsteher von Fahrleitungsmeistereien, von Unter- und von Umformerwerken und technische Gruppenleiter in Fahrleitungsmeistereien (§ 31);

Nr. 5:

- a) Rottenaufsichtsbeamte (§ 32),
- b) Beamte für die Unterhaltung der Signalanlagen (§ 33),
- c) Beamte für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen (Fernmeldewerkbeamte) (§ 34),
- d) Beamte für die Brückenunterhaltung (§ 35),
- e) Beamte für die Oberbauschweißung (§ 36),
- f) Leitungsaufsichtsbeamte (§ 37);

Einleitungssatz: AllgEisenbG 930-1; ErmV zum AllgEisenbG 930-2
§ 1 Abs. 1: BO 933-2; BOS 933-3
§ 1 Abs. 2: BBahnG 931-1; AllgEisenbG 930-1

Nr. 6: Weichensteller (§ 38);

Nr. 7: Rangierleiter (§ 39);

Nr. 8:

- a) Streckenwärter (§ 40),
- b) Schrankenwärter (§ 41);

Nr. 9:

- a) Zugführer (§ 42),
- b) Zugschaffner bei Reisezügen (§ 43),
- c) Zugschaffner bei Güterzügen (§ 44),
- d) Triebwagenschaffner (§ 45),
- e) Kleinwagenführer (§ 46);

Nr. 10:

- a) Lokomotivführer (§ 47),
- b) Triebwagenführer (§ 48),
- c) Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 49),
- d) Bediener von Kleinlokomotiven (§ 50),
- e) Lokomotivheizer (§ 51),
- f) Beimänner für Triebfahrzeuge ohne Feuerung (§ 52);

Nr. 11:

- a) Beamte für die Unterhaltung der Fahrleitungsanlagen und für das Schalten der Fahrleitungsnetze (§ 53),
 - b) Wagenuntersuchungsbeamte (§ 54),
 - c) Bremsbeamte (§ 55);
- Nr. 12: Pförtner (§ 56);
- Nr. 13: Bahnsteigschaffner (§ 57);
- Nr. 14: Wächter (§ 58);
- Nr. 15: Ortsladebeamte (§ 59).

§ 5

Mit Ausnahme des Dienstes eines

Zugmeldebeamten,
Schrankenwärters,
Zugschaffners bei Reisezügen, die von einem
Zugführer begleitet sind,
Pförtners oder
Bahnsteigschaffners

dürfen Frauen den Dienst eines Eisenbahnbetriebs- oder Eisenbahnpolizeibeamten nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde versehen.

§ 6

(1) Als Leitende oder Aufsichtsführende in der Unterhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn sowie als Bahn- und Betriebskontrolleure (§ 2 Nr. 1 und 2) sind Bedienstete auszuwählen, die auf Grund ihrer Vorbildung, fachlichen Eignung und persönlichen Tüchtigkeit hierfür geeignet erscheinen. Diesen Beamten kann mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde die selbständige Wahrnehmung des Dienstes von anderen Eisenbahnbetriebs- oder Eisenbahnpolizeibeamten übertragen werden. Die Anforderungen an die übrigen in den §§ 2 und 3 aufgeführten Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahnpolizeibeamten, im folgenden „Beamte“ genannt, ergeben sich aus den Abschnitten II und III.

(2) Die Beamten haben die für ihre Aufgaben als Eisenbahnpolizeibeamte notwendigen Kenntnisse nachzuweisen.

§ 7

(1) Der Vorbereitungsdienst nach Abschnitt III umfaßt entweder Beschäftigung und Ausbildung, oder er besteht nur aus Beschäftigung oder nur aus Ausbildung.

1. Unter Beschäftigung ist eine geeignete Verwendung im praktischen Dienst als Arbeitskraft zu verstehen.
2. Durch die Ausbildung wird der Bedienstete in den später wahrzunehmenden Dienst eingeführt. Die praktische Handhabung der Dienstverrichtungen wird durch Unterweisung oder durch Unterricht ergänzt. Während der Ausbildung darf der Dienst nur unter verantwortlicher Überwachung durch einen zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes befähigten Beamten ausgeübt werden.

(2) Der Vorbereitungsdienst muß nicht zusammenhängend abgeleistet sein. Frühere Beschäftigungen und Ausbildungen, die dem Vorbereitungsdienst für die neue Dienstverrichtung in vollem Umfange entsprechen, können auf die vorgeschriebene Dauer des Vorbereitungsdienstes angerechnet werden.

§ 8

Die Aufsichtsbehörde kann in Ausnahmefällen die Zeit der Ausbildung angemessen — höchstens jedoch bis zur Hälfte — kürzen, wenn die Ausbildung durch fachkundlichen Unterricht besonders gefördert wird.

§ 9

Inwieweit ein Beamter die Befähigung für einen Dienst besitzt, für den er nicht besonders ausgebildet ist, bestimmt sich nach Abschnitt III.

§ 10

Soll ein Beamter Dienstverrichtungen wahrnehmen, für die er nach Abschnitt III die Befähigung nicht besitzt, so muß er für jede der ihm zu übertragenden Dienstverrichtungen den Vorbereitungsdienst abgeleistet und die Befähigung nachgewiesen haben. Die Aufsichtsbehörde kann bei einfachen Verhältnissen hiervon Ausnahmen zulassen. Voraussetzung ist, daß die Beamten praktisch befähigt und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind. Für den Dienst der Lokomotivführer und der Triebwagenführer sowie der Beamten, die die Zugfolge regeln, sind Ausnahmen von Satz 1 nicht zulässig.

§ 11

Die Aufsichtsbehörde kann über die in dieser Verordnung festgelegten Fälle hinaus bei einfacher Betriebslage oder bei besonderen Verhältnissen weitere Ausnahmen für Einzelfälle zulassen; Ausnahmen für Gruppen von Fällen bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr oder, falls die Zuständigkeit eines Landes gegeben ist, der Zustimmung der obersten Landesverkehrsbehörde. Ergibt eine Entscheidung des Bundesministers für Verkehr nicht binnen einer Frist von einer Woche, gerechnet vom Eingang des Antrages auf Zustimmung, so gilt die Zustimmung als erteilt.

ABSCHNITT II

Gemeinsame Erfordernisse

§ 12

Die Beamten müssen eine deutsche Volksschule besucht haben oder eine entsprechende Schulbildung besitzen. Sie müssen unbescholten sein und die besonderen Eigenschaften besitzen, die ihr Dienst erfordert. Die besonderen Eigenschaften können durch Eignungsuntersuchungen festgestellt werden.

§ 13

(1) Die Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt sein. Als

Zugmeldebeamte,
Rangierleiter,
Zugschaffner bei Reisezügen,
Zugschaffner bei Güterzügen,
Kleinwagenführer,
Lokomotivheizer,
Beimänner für Triebfahrzeuge
ohne Feuerung,
Bremsbeamte,
Pfortner,
Bahnsteigschaffner,
Wächter und
Ortsladebeamte

dürfen auch jüngere Beamte beschäftigt werden, wenn sie mindestens 18 Jahre alt sind und ihre körperliche und geistige Entwicklung keinen Anlaß zu Bedenken gibt.

(2) Bei der ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes eines Eisenbahnbetriebsbeamten darf das 45. Lebensjahr nicht überschritten sein. Ausnahmen sind zugelassen bei Personen, die den Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit noch entsprechen und nach dem Ergebnis einer Eignungsuntersuchung als geeignet bezeichnet sind.

(3) Die Beamten müssen die zur Wahrnehmung ihres Dienstes erforderliche körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit besitzen und frei sein von solchen Krankheiten und Krankheitsanlagen, die eine Gefahrenquelle für die Sicherheit des Betriebes bilden können; ob diese Bedingungen erfüllt sind, ist durch ärztliches Gutachten festzustellen.

§ 14

(1) Bei der Einstellung muß die Sehschärfe nach dem von Snellen als Einheit angenommenen Maße betragen

1. auf jedem Auge mindestens 0,5 bei folgenden Beamten:

Vorsteher großer, mittlerer und kleiner Bahnhöfe, Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen, Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke, Block- und Haltepunktwärter,
Vorsteher von Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerken und Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Dienst,

Rottenaufsichtsbeamte und Beamte für die Unterhaltung von Signalanlagen, Rangierleiter,
Streckenwärter — soweit nicht unter Nummer 2 fallend —,
Zugführer, Zugschaffner bei Reise- und Güterzügen sowie Triebwagenschaffner, Lokomotiv- und Triebwagenführer sowie Führer von Bahndiensttriebfahrzeugen und Bediener von Kleinlokomotiven, Lokomotivheizer und Beimänner für Triebfahrzeuge ohne Feuerung;

2. auf dem einen Auge mindestens 0,5 und auf dem anderen mindestens 0,3 bei folgenden Beamten:

Zugmeldebeamte,
Vorsteher von Bahnmeistereien, Fahrleitungsmeistereien, Unter- und Umformerwerken sowie technische Gruppenleiter in Fahrleitungsmeistereien,
Beamte für die Unterhaltung von Signal- und Fernmeldeanlagen, für die Brückenunterhaltung und Oberbauschweißung sowie Leitungsaufsichtsbeamte, Schrankenwärter,
Kleinwagenführer,
Beamte für die Unterhaltung der Fahrleitungsanlagen und für das Schalten der Fahrleitungsnetze,
Wagenuntersuchungs- und Bremsbeamte, Streckenwärter bei Vorliegen einfacher Verhältnisse.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt, unter welchen Voraussetzungen einfache Verhältnisse vorliegen.

(2) Es genügt, wenn die nach Absatz 1 erforderliche Sehschärfe mit Brille erreicht wird; für die Beamten des Dampflokomotivfahrdienstes und des Rangierdienstes gilt dies jedoch nur, wenn die Aufsichtsbehörde zustimmt.

(3) Beamte, die das vorgeschriebene Maß der Sehschärfe nur mit Brille erreichen, haben im Dienst stets eine Brille zu tragen und eine Ersatzbrille bei sich zu führen.

(4) Die Eisenbahnverwaltungen haben zu überwachen, daß die vorgeschriebene Sehschärfe auf die Dauer vorhanden ist.

(5) Beamte, deren Sehschärfe unter das in Absatz 1 angegebene Maß sinkt, können in ihrem Dienst belassen werden, wenn ihre Sehschärfe ohne oder, soweit nach Absatz 2 zugelassen, mit Brille auf dem einen Auge noch mindestens 0,3 und auf dem anderen Auge noch mindestens 0,2 beträgt. Für Lokomotivbedienstete und Triebwagenführer gilt dies jedoch nur, wenn ein Augenarzt festgestellt hat, daß die Minderung der Sehschärfe auf keine Erkrankung des inneren Auges zurückzuführen ist.

§ 15

(1) Die in § 14 Abs. 1 aufgeführten Beamten müssen bei der Einstellung nach einem von der Aufsichtsbehörde anerkannten Verfahren als farbentüchtig festgestellt sein.

(2) Die Eisenbahnverwaltungen haben zu überwachen, daß die vorgeschriebene Farbentüchtigkeit auf die Dauer vorhanden ist.

(3) Nach der Einstellung als farbenuntüchtig erkannte Beamte können nur dann in ihrem Dienst belassen werden, wenn sichergestellt ist, daß ihr Dienst keine Anordnungen und Vorrichtungen erfordert, bei denen die Verwechslung farbiger Signale die Betriebssicherheit gefährdet.

§ 16

(1) Die in § 14 Abs. 1 aufgeführten Beamten müssen ein ausreichendes Hörvermögen besitzen. Bei der Einstellung genügt das Hörvermögen, wenn bei abgewendetem Gesicht auf jedem Ohr einzeln Flüstersprache unter Anwendung hoher und tiefer Sprachlaute mindestens auf 1 m oder Umgangssprache bei abgewendetem Gesicht auf jedem Ohr einzeln mindestens auf 5 m verstanden wird.

(2) Die Eisenbahnverwaltungen haben zu überwachen, daß das vorgeschriebene Hörvermögen auf die Dauer vorhanden ist.

(3) Beamte, deren Hörvermögen unter das in Absatz 1 angegebene Maß sinkt, können in ihrem Dienst belassen werden, wenn sie bei abgewendetem Gesicht auf beiden Ohren zugleich Umgangssprache auf mindestens 5 m verstehen. Unter welchen Voraussetzungen Beamte, die diese Bedingungen nicht erfüllen, in ihrem bisherigen Dienst belassen werden können, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§ 17*

Die Beamten müssen, soweit der eigene Dienstbereich und der ihrer Untergebenen berührt werden, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen, die Eisenbahn-Signalordnung, die Eisenbahn-Verkehrsordnung und die *Militär-Eisenbahn-Ordnung* kennen und die Fähigkeiten und Kenntnisse nach Abschnitt III besitzen.

§ 18

Abgesehen von den Vorschriften der §§ 19 und 20 bleibt es den Eisenbahnverwaltungen überlassen, wie sie sich die Überzeugung vom Vorhandensein der geforderten Fähigkeiten und Kenntnisse verschaffen.

§ 19

Die Eisenbahnverwaltungen können von der Nachprüfung solcher Fähigkeiten und Kenntnisse absehen, die durch Zeugnisse von Schulen mit anerkannter Lehrtätigkeit nachgewiesen werden. Soweit es sich um Bau- oder Ingenieurschulen handelt, wird vom Bundesminister für Verkehr auf Vorschlag des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn festgelegt, für welche Beamten des § 4 die Zeugnisse dieser Lehranstalten anerkannt werden. Die hiernach getroffene Regelung gilt auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen.

§ 17: BO 933-2; BOS 933-3; ESO 933-6; EVO 934-1
§ 17 Kursivdruck: V v. 17. 12. 1931 II 565, 566 gegenstandslos

§ 20

(1) Vor der ersten selbständigen Verwendung als Führer eines Triebfahrzeuges ist die Befähigung durch Probefahrten und durch Ablegung einer Prüfung nachzuweisen.

1. Die Probefahrten nimmt ein leitender oder aufsichtsführender Beamter des betriebsmaschinentechnischen Dienstes oder sein ständiger Vertreter ab. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde können die Probefahrten in Einzelfällen auch durch andere Beamte des betriebsmaschinentechnischen Dienstes abgenommen werden.

2. Für den Dienst als Lokomotivführer ist die Prüfung vor einem leitenden oder aufsichtsführenden Beamten des betriebsmaschinentechnischen Dienstes und einem Beamten des § 2 Nr. 2 oder einem Beamten abzulegen, der die Befähigung nach § 21 oder § 30 besitzt. Für den Dienst als Triebwagenführer oder Bediener von Kleinlokomotiven ist die Prüfung von einem leitenden oder aufsichtsführenden Beamten des betriebsmaschinentechnischen Dienstes abzunehmen.

(2) Soll ein Triebfahrzeugführer auf verschiedenen Fahrzeuggattungen verwendet werden, so bestimmt die Aufsichtsbehörde, in welchen Fällen die Befähigung hierfür durch eine weitere Prüfung nachzuweisen ist.

ABSCHNITT III

Besondere Erfordernisse

§ 21

Vorsteher großer Bahnhöfe

(1) Der Vorbereitungsdienst für Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 4 Nr. 3 Buchstabe a) umfaßt

1. Vorbereitungsdienst nach § 24 und Nachweis der Befähigung zum Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen und
2. zwei Jahre selbständige Beschäftigung im Bahnhofsdiens auf einem mittleren oder großen Bahnhof, davon mindestens sechs Monate als Fahrdienstleiter.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Gewandtheit im Abfassen schriftlicher Berichte an vorgesetzte Dienststellen und Behörden.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen und Einrichtungen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, über den Fahrdienst auf Betriebsstellen, den Zugfahrdienst, den Stellwerks- und den Blockdienst, den Fernmeldebetriebsdienst, den Bremsdienst, den Rangierdienst, das Ermitteln der Zugleistungen und über Kleinwagenfahrten.

4. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Heizungs- und der Beleuchtungseinrichtungen sowie der Schmier- und der Türverschlusseinrichtungen an den Wagen; Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen der Wagen.
5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge.
6. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der Beleuchtungseinrichtungen, Schiebebühnen, Drehscheiben, Brückewaagen, Last- und Wasserkranen. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
9. Kenntnis der Bahnhofs- und der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
10. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
11. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
12. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Blockwärter, Streckenwärter, Schrankenwärter, Kleinwagenführer, Lokomotivbeamten und Wagenuntersuchungsbeamten. Allgemeine Kenntnis der Dienstaufgaben der Dienststellenvorsteher anderer Dienstzweige.
13. Kenntnis der Verhältnisse der Eisenbahn zu anderen Verwaltungen und Behörden.

§ 22

Vorsteher mittlerer Bahnhöfe

(1) Der Vorbereitungsdienst für Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 4 Nr. 3 Buchstabe b) umfaßt

1. Vorbereitungsdienst nach § 24 und Nachweis der Befähigung zum Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen und
2. drei Monate selbständige Beschäftigung als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, einen dienstlichen Vorgang in angemessener Form schriftlich darzustellen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen und Einrichtungen.

3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, über den Fahrdienst auf Betriebsstellen, den Zugfahrdienst, den Stellwerks- und den Blockdienst, den Fernmeldedienst, den Bremsdienst, den Rangierdienst, das Ermitteln der Zugleistungen und über Kleinwagenfahrten.

4. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Heizungs- und der Beleuchtungseinrichtungen sowie der Schmier- und der Türverschlusseinrichtungen an den Wagen; Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen dieser Wagen.

5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge.

6. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.

7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.

8. Kenntnis der Beleuchtungseinrichtungen, Schiebebühnen, Drehscheiben, Brückewaagen, Last- und Wasserkranen. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.

9. Kenntnis der Bahnhofs- und der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.

10. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.

11. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

12. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Blockwärter, Streckenwärter, Schrankenwärter, Kleinwagenführer, Lokomotivbeamten und Wagenuntersuchungsbeamten. Allgemeine Kenntnis der Dienstaufgaben der Dienststellenvorsteher anderer Dienstzweige.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21).

§ 23

Vorsteher kleiner Bahnhöfe

(1) Der Vorbereitungsdienst für Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 4 Nr. 3 Buchstabe c) umfaßt

Vorbereitungsdienst nach § 24 und Nachweis der Befähigung zum Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen.

Für Vorsteher auf Bahnhöfen mit betrieblich einfachen Verhältnissen genügt eine dreimonatige Beschäftigung im Bahnhofsdiens und eine dreimonatige Ausbildung im Fahrdienstleiter- und im Aufsichtsdienst auf Bahnhöfen. Die Aufsichtsbehörde bestimmt, unter welchen Voraussetzungen betrieblich einfache Verhältnisse angenommen werden können.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, einen dienstlichen Vorgang in angemessener Form schriftlich darzustellen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen und Einrichtungen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, über den Fahrdienst auf Betriebsstellen, den Zugfahrdienst, den Stellwerks- und den Blockdienst, den Fernmeldedienst, den Bremsdienst, den Rangierdienst, das Ermitteln der Zugleistungen und über Kleinwagenfahrten.
4. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Heizungs- und der Beleuchtungseinrichtungen sowie der Schmier- und der Türverschlusseinrichtungen an den Wagen; Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen dieser Wagen.
5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge.
6. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der Beleuchtungseinrichtungen, Schiebebühnen, Drehscheiben, Brückewaagen, Last- und Wasserkrane. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
9. Kenntnis der Bahnhofs- und der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
10. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
11. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
12. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Blockwärter, Streckenwärter, Schrankenwärter, Kleinwagenführer, Lokomotivbeamten und Wagenuntersuchungsbeamten. Allgemeine Kenntnis der Dienstaufgaben der Dienststellenvorsteher anderer Dienstzweige.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22) und
Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24).

§ 24

Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen

(1) Der Vorbereitungsdienst für Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 4 Nr. 3 Buchstabe d) umfaßt

1. a) sieben Monate Beschäftigung oder Ausbildung im Betriebsdienst, davon vier Monate Ausbildung im Fahrdienstleiter- und im Aufsichtsdienst auf Bahnhöfen, und
b) eine Woche Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Güter- und von Reisezügen oder
2. a) Vorbereitungsdienst nach § 38 und Nachweis der Befähigung zum Weichensteller,
b) drei Monate Ausbildung im Fahrdienstleiter- und im Aufsichtsdienst auf Bahnhöfen und
c) eine Woche Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Güter- und von Reisezügen.

Hiervon sind nachstehende Ausnahmen zulässig:

1. Für betrieblich einfache Verhältnisse genügt eine dreimonatige Beschäftigung im Betriebs- und Verkehrsdienst und eine dreimonatige Ausbildung im Fahrdienstleiter- und im Aufsichtsdienst auf Bahnhöfen. Die Aufsichtsbehörde bestimmt, unter welchen Voraussetzungen betrieblich einfache Verhältnisse angenommen werden können.
2. Für die Verwendung als Aufsichtsbeamter allein genügt eine dreiwöchige Ausbildung im Aufsichtsdienst auf Bahnhöfen und eine einwöchige Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Güter- und von Reisezügen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen und Einrichtungen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, über den Fahrdienst auf Betriebsstellen, den Zugfahrdienst, den Stellwerks- und den Blockdienst, den Fernmeldebetriebsdienst, den Bremsdienst, den Rangierdienst, das Ermitteln der Zugleistungen und über Kleinwagenfahrten.
4. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Heizungs- und der Beleuchtungseinrichtungen.

gen sowie der Schmier- und der Türverschlusseinrichtungen an den Wagen; Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen der Wagen.

5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge.
 6. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
 7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 8. Kenntnis der Beleuchtungseinrichtungen, Schiebebühnen, Drehscheiben, Brückewaagen, Last- und Wasserkrane. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
 9. Kenntnis der Bahnhofs- und der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
 10. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
 11. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 12. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke, der Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Blockwärter, Streckenwärter, Schrankenwärter, Kleinwagenführer, Lokomotivbeamten und Wagenuntersuchungsbeamten.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Rangierleiter für den Dienst eines Aufsichtsbeamten auf Rangierbahnhöfen, wenn der Beamte hierfür praktisch befähigt und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut ist (§ 39), und
 - Zugführer für den Dienst des Aufsichtsbeamten während des Aufenthaltes von Zügen auf Bahnhöfen (§ 42).

§ 25

Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 4 Nr. 3 Buchstabe e) umfaßt
1. a) einen Monat Beschäftigung im Bahnunterhaltungs- oder Rangierarbeiterdienst,
 - b) drei Monate Ausbildung im Weichenstellerdienst und
 - c) einen Monat Ausbildung in der Fahrdienstleitung auf Bahnhöfen oder
 2. drei Monate Ausbildung im Fahrdienstleiterdienst auf Bahnhöfen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen und Einrichtungen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, über den Fahrdienst auf den Betriebsstellen, den Zugfahrdienst, den Stellwerks- und den Blockdienst und den Fernmeldebetriebsdienst und über Kleinwagenfahrten.
4. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
5. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
7. Kenntnis der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
8. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Zugbegleiter, Weichensteller, Blockwärter, Streckenwärter, Schrankenwärter, Kleinwagenführer und Lokomotivbeamten.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23) und
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24).

§ 26

Zugmeldebeamte

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Zugmeldebeamte (§ 4 Nr. 3 Buchstabe f) umfaßt
- vier Wochen Ausbildung im Zugmeldedienst.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über den Fahrdienst und die Signale.
4. Kenntnis der Bestimmungen über den Stellwerks- und den Blockdienst, den Fernmeldebetriebsdienst und über Kleinwagenfahrten.
5. Kenntnis der Bahnhofs- und der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.

6. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 7. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und Störungen.
 8. Kenntnis der Dienstaufgaben der Weichensteller, Blockwärter, Schrankenwärter, Zugbegleiter und Kleinwagenführer.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25) und
 - Blockwärter (§ 27).

§ 27

Blockwärter

(1) Der Vorbereitungsdienst für Blockwärter (§ 4 Nr. 3 Buchstabe g) umfaßt

1. a) einen Monat Beschäftigung im Bahnunterhaltungs- oder Rangierarbeiterdienst,
- b) drei Monate Ausbildung im Weichenstellerdienst und
- c) zwei Wochen Ausbildung im Blockwärterdienst oder
2. sechs Wochen Ausbildung im Blockwärterdienst.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen und Einrichtungen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst, den Fahrdienst und die Signale.
4. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Stellwerks- und den Blockdienst und den Fernmeldebetriebsdienst sowie der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
7. Kenntnis der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
8. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Zugbegleiter, Weichensteller, Streckenwärter, Schrankenwärter, Kleinwagenführer und Lokomotivbeamten.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24) und
 - Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25).

§ 28

Haltepunktwärter

(1) Der Vorbereitungsdienst für Haltepunktwärter (§ 4 Nr. 3 Buchstabe h) umfaßt

1. drei Monate Beschäftigung im Eisenbahndienst und
2. eine Woche Ausbildung im Haltepunktwärterdienst.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus. Fertigkeit im Bedienen der Schranken und der anderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes. Allgemeine Kenntnis dieser Einrichtungen und des Verfahrens bei Störungen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst, den Fahrdienst und die Signale.
4. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Fernsprechdienst und über Kleinwagenfahrten.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
7. Kenntnis der Streckenverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
8. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Zugbegleiter, Streckenwärter, Schrankenwärter und Kleinwagenführer.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25),
 - Blockwärter (§ 27) und
 - Zugführer (§ 42).

§ 29

Vorsteher von Bahnmeistereien

(1) Zu den Bahnmeistereien im Sinne dieser Vorschrift gehören auch die Signal-, Fernmelde- und Brückenmeistereien sowie die Gleisbauzüge.

(2) Der Vorbereitungsdienst für Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 4 Nr. 4 Buchstabe a) umfaßt

zwölf Monate Ausbildung im Dienst des Vorstehers einer Bahnmeisterei. Die Aufteilung des Vorbereitungsdienstes auf Ausbildung im Bau- und im Oberbaudienst, im signal- und im fernmeldetechnischen Dienst bleibt den Eisenbahnverwaltungen überlassen.

Auf den Vorbereitungsdienst kann eine Beschäftigung im technischen Bürodienst bis zu drei Monaten angerechnet werden.

(3) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Gewandtheit im Abfassen schriftlicher Berichte an vorgesetzte Dienststellen und Behörden.
2. Fachwissen des Absolventen einer staatlich anerkannten Bau- oder Ingenieurschule einschlägiger Fachrichtung oder dem Dienstbereich entsprechende technische Allgemeinkenntnisse.
3. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Erhaltung der Bahnanlagen sowie Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Fahrdienst und den Fernmeldebetriebsdienst und der Bestimmungen über das Führen von Arbeitszügen und von Kleinwagenfahrten.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Stellwerks- und den Blockdienst.
6. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
7. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
8. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge, der Belastungs- und der Bremsvorschriften und der für den eigenen Bezirk zugelassenen Streckengeschwindigkeiten.
9. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
10. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
11. Kenntnis des Eisenbahnunterbaus (Bahnkörper einschließlich der Kunstbauten) und des Eisenbahnoberbaus sowie des Ingenieurhochbaus; Fertigkeit im Erhalten und Erneuern dieser Anlagen.
12. Kenntnis der Bau- und der Oberbaustoffe, der Signal- und der Fernmeldestoffe, der Werk- und der Betriebsstoffe.
13. Kenntnis der Bauformen, des Zwecks und der Wirkungsweise der Signalanlagen; Fertigkeit im Einbauen und Unterhalten dieser Anlagen. Fertigkeit in den gebräuchlichen elektrischen Messungen im Signalwesen.

14. Kenntnis der Bauformen, des Zwecks und der Wirkungsweise der Fernmeldeanlagen; Fertigkeit im Einbauen, Unterhalten und Entstören dieser Anlagen. Fertigkeit in den gebräuchlichen elektrischen Messungen im Fernmeldewesen.
15. Fähigkeit, die Betriebssicherheit der zu unterhaltenden Anlagen zuverlässig zu beurteilen.
16. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
17. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
18. Kenntnis der Dienstaufgaben der Rottenaufsichtsbeamten, der Beamten für die Unterhaltung der Signal- und der Fernmeldeanlagen, der Fahrdienstleiter, Weichensteller, Streckenwärter, Schrankenwärter und Zugbegleiter. Allgemeine Kenntnis der Dienstaufgaben der Dienststellenvorsteher anderer Dienstzweige.

§ 30

Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst

(1) Der Vorbereitungsdienst für Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst (§ 4 Nr. 4 Buchstabe b) umfaßt

1. zwei Monate Beschäftigung als Lokomotivheizer oder Beimann,
2. vier Monate Beschäftigung als Triebfahrzeugführer und
3. sechs Monate Ausbildung in den Dienstgeschäften der technischen Gruppenleiter und des Vorstehers eines Bahnbetriebswerks.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Gewandtheit im Abfassen schriftlicher Berichte an vorgesetzte Dienststellen und Behörden.
2. Fachwissen des Absolventen einer staatlich anerkannten Ingenieurschule maschinen- oder elektrotechnischer Fachrichtung oder dem Dienstbereich entsprechende technische Allgemeinkenntnisse.
3. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Unterhaltung der Fahrzeuge sowie Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Fahrdienst, das Bilden von Zügen, den Rangierdienst und den Fernsprechkdienst.
5. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
6. Kenntnis der Eigenschaften der Werk- und der Betriebsstoffe und der Geräte; Kenntnis der Bestimmungen über das Aufbewahren, Behandeln und Verwalten dieser Stoffe und Geräte.

7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der Bauarten der Eisenbahnfahrzeuge, ihrer Bremsen und ihrer anderen technischen Einrichtungen und betriebswichtigen Bauteile; Kenntnis der Bestimmungen über das Unterhalten der Eisenbahnfahrzeuge und ihrer Einzelteile.
9. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
10. Kenntnis der Vereinbarungen mit fremden Eisenbahnverwaltungen über Bauart und Unterhaltung der Eisenbahnfahrzeuge.
11. Kenntnis der mechanischen, maschinellen und elektrischen Anlagen und der Bestimmungen über überwachungsbedürftige Anlagen.
12. Fertigkeit, die im Dienstbereich vorkommenden Triebfahrzeuge selbständig zu führen.
13. Kenntnis der Bestimmungen zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr und der Bestimmungen zur Entwesung und Entseuchung der Fahrzeuge. Kenntnis der Eigenschaften der hierbei verwendeten Stoffe.
14. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
15. Kenntnis der Feuerverhütung und der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
16. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotiv- und der Wagenuntersuchungsbeamten, der Zugbegleiter, der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Rangierleiter, Streckenwärter und Schrankenwärter. Allgemeine Kenntnis der Dienstaufgaben der Dienststellenvorsteher anderer Dienstzweige.

§ 31

Vorsteher von Fahrleitungsmeistereien, von Unter- und von Umformerwerken und technische Gruppenleiter in Fahrleitungsmeistereien

(1) Der Vorbereitungsdienst für Vorsteher von Fahrleitungsmeistereien, von Unter- und von Umformerwerken und für technische Gruppenleiter in Fahrleitungsmeistereien (§ 4 Nr. 4 Buchstabe c) umfaßt

1. neun Monate Beschäftigung im Starkstromdienst, besonders im Bau, im Betrieb und im Unterhalten von Stromerzeugungs- und Stromverteilungsanlagen sowie von Licht- und Kraftanlagen und
2. drei Monate Ausbildung im Bau und im Unterhalten der Anlagen des elektrischen Zugbetriebes und in der Betriebsführung der Unterwerke sowie im Führen von Kleinwagen.

Auf den Vorbereitungsdienst nach Satz 1 Nr. 1 kann eine Beschäftigung im technischen Bürodienst bis zu drei Monaten angerechnet werden. Für Beamte mit Befähigung zum Vorsteher eines Bahnbetriebswerks (§ 30) setzt die Eisenbahnverwaltung Art und Dauer des Vorbereitungsdienstes fest.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Gewandtheit im Abfassen schriftlicher Berichte an vorgesetzte Dienststellen und Behörden.
2. Fachwissen des Absolventen einer staatlich anerkannten Ingenieurschule elektrotechnischer Fachrichtung oder dem Dienstbereich entsprechende technische Allgemeinkenntnisse.
3. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau, die Erhaltung und Unterhaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge sowie Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Bahnbetrieb, das Führen von Kleinwagen und den Fernsprechdienst.
5. Kenntnis der Vorschriften für den Dienst auf elektrisch betriebenen Strecken.
6. Kenntnis der Eigenschaften der im Dienstbereich verwendeten Stoffe; Kenntnis der Bestimmungen über das Behandeln und Lagern dieser Stoffe.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Allgemeine Kenntnis der Betriebsanlagen in Bahnhöfen, Bahnbetriebswerken, Stellwerken und Blockstellen.
9. Kenntnis der Triebfahrzeuge, besonders der Einrichtungen für die Stromabnahme.
10. Kenntnis des Aufbaus, der Wirkungsweise, der Betriebsführung und der Unterhaltung der ortsfesten Anlagen des elektrischen Zugbetriebes. Allgemeine Kenntnis der übrigen Anlagen des elektrischen Zugbetriebes.
11. Kenntnis der Schalt- und der Speisemöglichkeiten der Anlagen des Dienstbereichs. Fähigkeit, Schaltaufträge zu erteilen und durchzuführen sowie Anweisungen und Schaltpläne hierfür zu entwerfen.
12. Kenntnis der Bestimmungen über den Bau, die Pflege und das Unterhalten der Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb.
13. Fähigkeit, Mängel und Störungen an den Einrichtungen des Dienstbereichs zu erkennen und sie zu beseitigen. Kenntnis der Schutz-, der Meß- und der Prüfeinrichtungen.
14. Fertigkeit in den Messungen an den elektrischen Anlagen und Maschinen.
15. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
16. Fähigkeit, das unterstellte Personal zu unterweisen und zu beaufsichtigen.
17. Kenntnis der Feuerverhütung und der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
18. Kenntnis der Dienstaufgaben der Beamten für die Unterhaltung der Fahrleitungen, der Beamten für die Unterhaltung der Signal- und der Fernmeldeanlagen, der Leitungsauf-

sichtsbeamten, Rottenaufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter, Rangierleiter, Zugbegleiter, Streckenwärter und Schrankenwärter. Allgemeine Kenntnis der Dienstaufgaben der Dienststellenvorsteher anderer Dienstzweige.

§ 32

Rottenaufsichtsbeamte

(1) Der Vorbereitungsdienst für Rottenaufsichtsbeamte (§ 4 Nr. 5 Buchstabe a) umfaßt

1. ein Jahr Beschäftigung beim Unterhalten oder Erneuern des Eisenbahnoberbaus einer in Betrieb befindlichen Eisenbahn und
2. einen Monat Ausbildung im Rottenaufsichtsdienst und im Führen von Arbeitszügen und Kleinwagen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Erhaltung der Bahnanlagen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie den Fernsprechdienst.
4. Kenntnis der Signal- und der Fernmeldeanlagen; Fertigkeit im Bedienen dieser Anlagen.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
6. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
9. Kenntnis der Bestimmungen über das Führen von Arbeitszügen und über Kleinwagenfahrten.
10. Kenntnis der Oberbaustoffe und der für die Oberbauarbeiten erforderlichen Geräte und Maschinen. Kenntnis der beim Unterhalten und Erneuern des Oberbaus vorkommenden Arbeiten; Fertigkeit im fachgemäßen Ausführen dieser Arbeiten.
11. Fertigkeit im Einbauen von Gleisen und Weichen nach gegebener Absteckung.
12. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
13. Kenntnis der Dienstaufgaben der Beamten für die Unterhaltung der Signal- und der Fernmeldeanlagen, der Leitungsaufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter, Weichensteller, Lokomotivbeamten, Zugbegleiter, Streckenwärter und Schrankenwärter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29).

§ 33

Beamte für die Unterhaltung der Signalanlagen

(1) Der Vorbereitungsdienst der Beamten für die Unterhaltung der Signalanlagen (§ 4 Nr. 5 Buchstabe b) umfaßt

1. ein Jahr Beschäftigung als Handwerker im Signalunterhaltungsdienst und
2. einen Monat Ausbildung im Unterhalten von Signalanlagen im Betrieb und im Führen von Kleinwagen.

Auf den Vorbereitungsdienst nach Satz 1 Nr. 1 kann eine gleichartige Beschäftigung bei einer Signalbauanstalt bis zu sechs Monaten angerechnet werden.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Erhaltung der Bahnanlagen sowie Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Stellwerks- und den Blockdienst und den Fernsprechdienst.
4. Allgemeine Kenntnis der Fernmeldeanlagen.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
6. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten.
9. Kenntnis der Signal- und der Betriebsstoffe. Allgemeine Kenntnis der Fernmelde- und der Oberbaustoffe.
10. Kenntnis über Bauformen, Zweck und Wirkungsweise der Signalanlagen.
11. Fähigkeit im Lesen von Lageplänen, Verschlussschaltplänen und Werkzeugzeichnungen für Signalanlagen; Fertigkeit, hiernach zu arbeiten.
12. Fertigkeit im Einbauen und im Unterhalten der Signalanlagen.
13. Fertigkeit in den gebräuchlichen elektrischen Messungen im Signalwesen.
14. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
15. Kenntnis der Dienstaufgaben der Beamten für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen, der Leitungsaufsichtsbeamten, Rottenaufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29).

§ 34

Beamte für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen (Fernmeldewerkbeamte)

(1) Der Vorbereitungsdienst der Beamten für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen (§ 4 Nr. 5 Buchstabe c) umfaßt

1. ein Jahr Beschäftigung als Handwerker im Fernmeldeunterhaltungsdienst und
2. zwei Wochen Ausbildung im Unterhalten und Entstören von Fernmeldeanlagen, die mit Signalanlagen in Verbindung stehen.

Auf den Vorbereitungsdienst nach Satz 1 Nr. 1 kann eine gleichartige Beschäftigung in der Schwachstromindustrie bis zu sechs Monaten angerechnet werden.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Unterhaltung der Bahnanlagen sowie Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie den Fernmeldebetriebsdienst.
4. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
6. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der Fernmelde- und der Betriebsstoffe. Allgemeine Kenntnis der Signal- und der Oberbaustoffe.
9. Fähigkeit im Lesen von Zeichnungen und Schaltplänen für Fernmeldeanlagen; Fertigkeit, hiernach zu arbeiten.
10. Fähigkeit, einfache Schalt- und Montagehandskizzen anzufertigen.
11. Kenntnis der Bauformen, des Zweckes und der Wirkungsweise der Fernmeldeanlagen.
12. Fertigkeit im Einbauen, Unterhalten und Entstören der Fernmeldeanlagen.
13. Fertigkeit in den gebräuchlichen elektrischen Messungen im Fernmeldewesen.
14. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
15. Kenntnis der Dienstaufgaben der Beamten für die Unterhaltung der Signalanlagen, der Leitungsaufsichtsbeamten, Rottenaufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29).

§ 35

Beamte für die Brückenunterhaltung

(1) Der Vorbereitungsdienst der Beamten für die Brückenunterhaltung (§ 4 Nr. 5 Buchstabe d) umfaßt

1. ein Jahr Beschäftigung als Bau- oder Brückenschlosser beim Herstellen oder Unterhalten von stählernen Eisenbahnbrücken und
2. drei Tage Ausbildung im Führen von Kleinwagen.

Auf den Vorbereitungsdienst nach Satz 1 Nr. 1 kann eine gleichartige Beschäftigung bei einer Brückenbauanstalt bis zu sechs Monaten angerechnet werden.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Erhaltung der Bahnanlagen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie den Fernsprehdienst.
4. Allgemeine Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
5. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
6. Allgemeine Kenntnis des Eisenbahnoberbaus und der Oberbaustoffe.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der beim Erhalten und Erneuern von Brücken benutzten Baustoffe, Geräte und Maschinen. Kenntnis der beim Unterhalten und Erneuern von stählernen Eisenbahnbrücken und stählernen Ingenieurhochbauten vorkommenden Arbeiten, besonders der Gasschmelz- und der Lichtbogenschweißung; Fertigkeit im fachgemäßen Ausführen dieser Arbeiten.
9. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
10. Kenntnis der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten.
11. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
12. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, Rottenaufsichtsbeamten, Leitungsaufsichtsbeamten, Lokomotivbeamten, Zugbegleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

§ 36

Beamte für die Oberbauschweißung

(1) Der Vorbereitungsdienst der Beamten für die Oberbauschweißung (§ 4 Nr. 5 Buchstabe e) umfaßt

1. ein Jahr Beschäftigung als Oberbauschweißer, davon
sechs Monate im Auftragschweißen und
sechs Monate im Thermitstoßschweißen und
 2. drei Tage Ausbildung im Führen von Kleinwagen.
- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:
1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
 2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Erhaltung der Bahnanlagen.
 3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie den Fernsprehdienst.
 4. Allgemeine Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
 5. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
 6. Allgemeine Kenntnis des Eisenbahnbau- und der Oberbaustoffe.
 7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 8. Kenntnis der beim Oberbauschweißen benutzten Stoffe, Geräte und Maschinen. Kenntnis der beim Oberbauschweißen vorkommenden Arbeiten, Fertigkeit im fachgemäßen Ausführen dieser Arbeiten.
 9. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
 10. Kenntnis der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten.
 11. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 12. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, Rottenaufsichtsbeamten, Leitungsaufsichtsbeamten, Lokomotivbeamten, Zugbegleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

§ 37

Leitungsaufsichtsbeamte

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Leitungsaufsichtsbeamte (§ 4 Nr. 5 Buchstabe f) umfaßt
1. ein Jahr Beschäftigung beim Bauen oder beim Unterhalten von Fernmeldeanlagen oder Blockleitungen und
 2. zwei Wochen Ausbildung im Unterhalten und Entstören von Fernmeldeleitungen, die mit Signalanlagen in Verbindung stehen, sowie im Führen von Kleinwagen.
- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:
1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.

2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Unterhaltung der Bahnanlagen sowie Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
 3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie den Fernmeldebetriebsdienst.
 4. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen.
 5. Kenntnis der Fernmeldeeinrichtungen, soweit der Leitungsaufseher beim Einbauen und beim Unterhalten mitwirkt.
 6. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst.
 7. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
 8. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 9. Kenntnis der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten.
 10. Kenntnis der Fernmelde- und der Betriebsstoffe. Allgemeine Kenntnis der Signal- und der Oberbaustoffe.
 11. Kenntnis der Bestimmungen über das Bauen, Bedienen, Erhalten und Entstören der Fernmeldeanlagen.
 12. Fertigkeit im Lesen von Strom- und von Schaltzeichnungen.
 13. Kenntnis der beim Unterhalten und Erneuern der Fernmeldeanlagen vorkommenden Arbeiten, soweit der Dienstbereich berührt wird; Fertigkeit im fachgemäßen Ausführen dieser Arbeiten.
 14. Fertigkeit in den gebräuchlichen elektrischen Messungen im Fernmeldewesen.
 15. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 16. Kenntnis der Dienstaufgaben der Beamten für die Unterhaltung der Signal- und der Fernmeldeanlagen, der Rottenaufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29) und Beamte für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen (§ 34).

§ 38

Weichensteller

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Weichensteller (§ 4 Nr. 6) umfaßt
1. einen Monat Beschäftigung im Bahnunterhaltungs- oder Rangierarbeiterdienst und
 2. drei Monate Ausbildung im Weichenstellerdienst.

Für das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren oder für die Verwendung in Stellwerken, in denen nur Weichen zu stellen sind, genügt eine einmonatige Beschäftigung im Bahnunterhaltungs- oder Rangierarbeiterdienst und eine einmonatige Ausbildung im Weichenstellerdienst.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus.
3. Allgemeine Kenntnis der Signalanlagen und der sonstigen mechanischen und elektrischen Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen. Allgemeine Kenntnis des Verfahrens bei Störungen.
4. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst, den Fahrdienst und die Signale.
5. Allgemeine Kenntnis der Beleuchtungseinrichtungen, Drehscheiben und Wasserkrane. Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen und Anlagen.
6. Kenntnis der Bestimmungen über den Stellwerks- und den Blockdienst, den Fernsprechkreis, den Rangierdienst und über Kleinwagenfahrten.
7. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
8. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
9. Kenntnis der Bahnhofsverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen für den Betriebsdienst.
10. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
11. Kenntnis der Dienstaufgaben der Rangierleiter, Streckenwärter, Schrankenwärter und Kleinwagenführer.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25) und
 - Blockwärter, soweit nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 ausgebildet (§ 27).

Die Befähigung für diesen Dienst besitzen weiter

- Rangierleiter (§ 39) und
- Zugbegleiter (§§ 42 bis 45)

für das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren sowie

- Lokomotivführer (§ 47),
- Triebwagenführer (§ 48),
- Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 49),
- Bediener von Kleinlokomotiven (§ 50),
- Lokomotivheizer (§ 51) und
- Beimänner (§ 52)

für das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren bei unbegleiteten Lokomotivfahrten.

§ 39

Rangierleiter

(1) Der Vorbereitungsdienst für Rangierleiter (§ 4 Nr. 7) umfaßt

1. fünf Monate Beschäftigung als Rangierarbeiter,
2. zwei Wochen Ausbildung im wagentech-nischen Untersuchen von Güter- und Reisezügen und
3. zwei Wochen Ausbildung im Rangierleiterdienst.

Für die Verwendung als Rangieraufsicht oder als Rangierleiter lediglich beim Bewegen von Wagen vor Güterschuppen, Ladebühnen, Stofflagern, in Werkhöfen, Speichieranlagen und bei ähnlichen einfachen Verhältnissen kann die Beschäftigung als Rangierarbeiter entfallen und die Dauer der Ausbildung entsprechend den örtlichen Verhältnissen bemessen werden.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus.
3. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge. Kenntnis der Kupplungs-, der Brems-, der Schmier- und der Türverschlußvorrichtungen; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
5. Kenntnis der Bestimmungen über den Rangierdienst, das Bilden der Züge, den Bremsdienst, den Fernsprechkreis und das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Fahrdienst. Fertigkeit im Geben von Signalen. Kenntnis des Fahrplans.
7. Allgemeine Kenntnis der Beleuchtungseinrichtungen, Schiebebühnen, Drehscheiben, Brückenwagen, Last- und Wasserkrane.
8. Kenntnis der Bahnhofsverhältnisse und der örtlichen Bestimmungen über den Betriebsdienst.
9. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
10. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
11. Kenntnis der Dienstaufgaben der Zugbegleiter, Weichensteller, Schrankenwärter, Lokomotivbeamten, Bediener von Kleinlokomotiven, Wagenuntersuchungsbeamten und Bremsbeamten.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
 Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 Weichensteller für unbegleitete Lokomotivfahrten (§ 38),
 Vorsteher von Bahnmeistereien bei Arbeitszügen (§ 29),
 Rottenaufsichtsbeamte bei Arbeitszügen (§ 32),
 Zugführer (§ 42),
 Schaffner bei Reisezügen (§ 43),
 Schaffner bei Güterzügen (§ 44) und
 Triebwagenschaffner (§ 45).

Die Befähigung für den Dienst dieser Gruppe besitzen weiter

- Lokomotivführer (§ 46),
 Triebwagenführer (§ 47),
 Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 48),
 Bediener von Kleinlokomotiven (§ 49),
 Lokomotivheizer (§ 50) und
 Beimänner (§ 51)

für das Aussetzen schadhafter Wagen aus Zügen, wenn die Beamten mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind.

§ 40

Streckenwärter

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Streckenwärter (§ 4 Nr. 8 Buchstabe a) umfaßt
1. fünf Monate Beschäftigung beim Unterhalten oder Erneuern des Oberbaus und
 2. drei Wochen Ausbildung im Schranken- und im Streckenwärterdienst.
- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:
1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
 2. Kenntnis des Oberbaus und der Oberbaustoffe. Allgemeine Kenntnis der anderen baulichen Anlagen und der Signal- und der Fernmeldeanlagen. Fertigkeit in den Arbeiten für die Unterhaltung des Oberbaus und im Gebrauch der Geräte.
 3. Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Schranken und Halbschranken sowie der Blink- und der Warnlichtanlagen.
 4. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb, den Bahnwachungs- und den Fernsprehdienst und der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten. Fertigkeit im Gebrauch des Fahrplans.
 5. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.

6. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 7. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 8. Kenntnis der Dienstaufgaben der Schrankenwärter und der Kleinwagenführer.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
 Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29),
 Rottenaufsichtsbeamte (§ 32) und
 Weichensteller (§ 38).

§ 41

Schrankenwärter

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Schrankenwärter (§ 4 Nr. 8 Buchstabe b) umfaßt eine Woche Ausbildung im Schrankenwärterdienst.

Wenn nicht mehr als 2 Anrufschraken zu bedienen sind, genügt eine Unterweisung des Bedieners über seine Aufgaben.

- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Schranken und Läutewerke; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen.
2. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Bahnbetrieb und den Fernsprehdienst. Fertigkeit im Gebrauch des Fahrplans. Kenntnis der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten.
3. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnwachungsdienst. Kenntnis der örtlichen Verhältnisse.
4. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
5. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
6. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
7. Kenntnis der Dienstaufgaben der Kleinwagenführer.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
 Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25),
 Blockwärter (§ 27),
 Haltepunktwärter (§ 28),
 Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29),
 Rottenaufsichtsbeamte (§ 32),
 Beamte für die Unterhaltung der Signalanlagen (§ 33),
 Weichensteller (§ 38) und
 Streckenwärter (§ 40).

§ 42

Zugführer

(1) Der Vorbereitungsdienst für Zugführer (§ 4 Nr. 9 Buchstabe a) umfaßt

1. sechs Monate Beschäftigung im Zugschaffnerdienst, davon drei Monate bei Reisezügen und drei Monate bei Güterzügen, und
2. zwei Monate Ausbildung im Zugführerdienst bei Reise- und bei Güterzügen, davon mindestens einen Monat bei Reisezügen.

Hiervon sind nachstehende Ausnahmen zulässig:

1. Für die Verwendung als Zugführer nur bei Reisezügen genügt eine dreimonatige Beschäftigung im Zugschaffnerdienst bei Reisezügen und eine einmonatige Ausbildung im Zugführerdienst bei Reisezügen.
2. Für die Verwendung als Zugführer nur bei Güterzügen genügt eine dreimonatige Beschäftigung im Zugschaffnerdienst bei Güterzügen und eine einmonatige Ausbildung im Zugführerdienst bei Güterzügen.
3. Für die Verwendung als Zugführer nur bei Reisezügen im Vorortverkehr oder in ähnlichen einfachen Verhältnissen genügt eine dreimonatige Beschäftigung im Zugschaffnerdienst bei Reisezügen und eine einwöchige Ausbildung im Zugführerdienst bei Reisezügen. Unter welchen Voraussetzungen einfache Verhältnisse angenommen werden können, bestimmt die Aufsichtsbehörde.
4. Für die Verwendung als Zugführer nur bei Arbeits- oder Übergabezügen genügt eine zweiwöchige Ausbildung im Zugführerdienst.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Schmier- und der Türverschlußeinrichtungen sowie der Heizungs-, der Wasser-, der Klima- und der Beleuchtungseinrichtungen an den Wagen; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen der Wagen.
3. Kenntnis der Bestimmungen über den Bahnbewachungsdienst, die Signale, den Fahrdienst und den Fernsprehdienst.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge, den Bremsdienst, den Rangierdienst und über das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren.
6. Kenntnis der Bestimmungen über den Stellwerks- und den Blockdienst und Fertigkeit im Bedienen der Signalanlagen.

7. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
8. Kenntnis des Fahrplans und Fertigkeit in seinem Gebrauch.
9. Kenntnis der Bestimmungen über die Ermittlung der Zugleistungen.
10. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
11. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Zugbegleiter, Lokomotivbeamten, Rangierleiter, Wagenuntersuchungsbeamten, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Vorsteher von Bahnmeistereien für Arbeitszüge nach Erwerb der Streckenkenntnis (§ 29),
 - Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst bei Hilfszügen (§ 30),
 - Rottenaufsichtsbeamte für Arbeitszüge nach Erwerb der Streckenkenntnis (§ 32) und
 - Rangierleiter für Übergabezüge nach Erwerb der Streckenkenntnis (§ 39).

Bei Zügen ohne Zugbegleiter besitzen die Befähigung auch

- Lokomotivführer (§ 47),
- Triebwagenführer (§ 48),
- Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 49) und
- Bediener von Kleinlokomotiven (§ 50).

§ 43

Zugschaffner bei Reisezügen

(1) Der Vorbereitungsdienst für Zugschaffner bei Reisezügen (§ 4 Nr. 9 Buchstabe b) umfaßt

1. zwei Monate Beschäftigung im Eisenbahndienst, davon mindestens eine Woche als Rangierarbeiter,
2. eine Woche Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Reisezügen und
3. zwei Wochen Ausbildung im Zugschaffnerdienst bei Reisezügen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

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

2. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Schmier- und der Türverschlußeinrichtungen sowie der Heizungs-, der Wasser-, der Klima- und der Beleuchtungseinrichtungen an den Wagen; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen der Wagen.
 3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Fahrdienst und den Fernsprechdienst.
 4. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge, den Bremsdienst, den Rangierdienst und über das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren.
 6. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
 7. Kenntnis des Fahrplans und Fertigkeit in seinem Gebrauch.
 8. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivbeamten, Rangierleiter, Wagenuntersuchungsbeamten, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Zugführer, wenn nach § 42 Abs. 1 Satz 1 oder Satz 2 Nr. 1 oder 3 ausgebildet, und
 - Triebwagenschaffner (§ 45).

§ 44

Zugschaffner bei Güterzügen

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Zugschaffner bei Güterzügen (§ 4 Nr. 9 Buchstabe c) umfaßt
1. zwei Monate Beschäftigung im Eisenbahndienst, davon mindestens eine Woche als Rangierarbeiter,
 2. eine Woche Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Güterzügen und
 3. zwei Wochen Ausbildung im Zugschaffnerdienst bei Güterzügen.
- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:
1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
 2. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Schmier- und der Türverschlußeinrichtungen; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen der Wagen.

3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Fahrdienst und den Fernsprechdienst.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge, den Bremsdienst, den Rangierdienst und über das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren.
6. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
7. Kenntnis des Fahrplans und Fertigkeit in seinem Gebrauch.
8. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivbeamten, Rangierleiter, Wagenuntersuchungsbeamten, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Rangierleiter für Übergabezüge nach Erwerb der Streckenkenntnis (§ 39) und
 - Zugführer, wenn nach § 42 Abs. 1 Satz 1 oder Satz 2 Nr. 2 ausgebildet.

§ 45

Triebwagenschaffner

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Triebwagenschaffner (§ 4 Nr. 9 Buchstabe d) umfaßt
1. zwei Monate Beschäftigung im Eisenbahndienst, davon mindestens eine Woche als Rangierarbeiter,
 2. eine Woche Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Reisezügen und
 3. a) zwei Wochen Ausbildung im Triebwagenschaffnerdienst oder
b) zwei Wochen Ausbildung im Zugschaffnerdienst bei Reisezügen.
- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:
1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
 2. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge und der Kupplungs-, der Brems-, der Schmier- und der Türverschlußeinrichtungen sowie der Heizungs-, der Wasser-, der Klima- und der Beleuchtungseinrichtungen an den Wagen; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen. Kenntnis der Bestimmungen über das Benutzen der Wagen.

3. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Fahrdienst und den Fernsprechdienst.
 4. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 5. Kenntnis der Bestimmungen über das Bilden der Züge, den Bremsdienst, den Rangierdienst und über das Stellen von ortsbedienten Weichen und Gleissperren.
 6. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
 7. Kenntnis des Fahrplans und Fertigkeit in seinem Gebrauch.
 8. Fähigkeit, einen fahrenden Triebwagenzug durch Abschalten des Antriebs und durch Bedienen der Bremseinrichtungen zum Halten zu bringen.
 9. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 10. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivbeamten, Rangierleiter, Wagenuntersuchungsbeamten, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Zugführer, wenn nach § 42 Abs. 1 Satz 1 oder Satz 2 Nr. 1 oder 3 ausgebildet, und
 - Zugschaffner bei Reisezügen (§ 43).

§ 46

Kleinwagenführer

- (1) Der Vorbereitungsdienst für Kleinwagenführer (§ 4 Nr. 9 Buchstabe e) umfaßt
1. zwei Monate Beschäftigung im Eisenbahnbetriebs- oder Bahnunterhaltungsdienst und
 2. drei Tage Ausbildung in den Aufgaben eines Kleinwagenführers. Hierbei sind mindestens zwei Kleinwagenfahrten auf freier Strecke auszuführen.
- (2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:
1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
 2. Kenntnis der Bestimmungen über Kleinwagenfahrten, den Bahnbewachungsdienst, die Signale und den Fernsprechdienst.
 3. Allgemeine Kenntnis des Oberbaus.
 4. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 5. Kenntnis der Bahnhof- und der Streckenverhältnisse.

6. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
7. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen während einer Kleinwagenfahrt.
8. Kenntnis der Dienstaufgaben der Bahnwärter, Schrankenwärter und Rottenaufsichtsbeamten.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten für den Fahrer eines Kleinwagens nur dann, wenn er gleichzeitig als Kleinwagenführer tätig sein muß.

- (4) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
- Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 - Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 - Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 - Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 - Fahrdienstleiter auf Zugmeldestellen der freien Strecke (§ 25),
 - Blockwärter (§ 27),
 - Vorsteher von Bahnmeistereien (§ 29),
 - Vorsteher von Fahrleitungsmeistereien, von Unter- und von Umformerwerken und technische Gruppenleiter in Fahrleitungsmeistereien (§ 31),
 - Rottenaufsichtsbeamte (§ 32),
 - Beamte für die Unterhaltung der Signalanlagen (§ 34),
 - Beamte für die Brückenunterhaltung (§ 35),
 - Beamte für die Oberbauschweißung (§ 36) und
 - Leitungsaufsichtsbeamte (§ 37).

§ 47

Lokomotivführer

- (1) Der Dienst des Lokomotivführers unterscheidet sich nach folgenden Triebfahrzeug-Gruppen:
- Dampflokomotiven,
 - elektrische Triebfahrzeuge und
 - Triebfahrzeuge mit Brennkraftmaschinen.
- (2) Der Vorbereitungsdienst für Lokomotivführer (§ 4 Nr. 10 Buchstabe a) umfaßt
1. für Handwerker
 - sechs Monate Beschäftigung als Handwerker beim Unterhalten und Instandsetzen von Triebfahrzeugen, davon mindestens drei Monate bei Triebfahrzeugen der Gruppe, für die die Verwendung als Lokomotivführer vorgesehen ist,
 - für Nichthandwerker
 - zwölf Monate Beschäftigung als Werkhelfer beim Unterhalten und Instandsetzen von Triebfahrzeugen, davon mindestens sechs Monate an Triebfahrzeugen der Gruppe, für die die Verwendung als Lokomotivführer vorgesehen ist,

2. drei Tage Ausbildung zum Lokomotivheizer oder Beimann,
3. für Lokomotivführer auf Dampflokomotiven neun Monate Beschäftigung als Lokomotivheizer,
für Lokomotivführer auf elektrischen Triebfahrzeugen und auf Triebfahrzeugen mit Brennkraftmaschinen sechs Monate Beschäftigung als Lokomotivheizer oder vier Monate Beschäftigung als Beimann und
4. vier Wochen Ausbildung zum Lokomotivführer auf Triebfahrzeugen der Gruppe, für die die Verwendung als Lokomotivführer vorgesehen ist.

Für Absolventen anerkannter Ingenieurschulen und Diplomingenieure des Maschinenbaues oder der Elektrotechnik sowie für Studierende dieser Fachrichtungen findet Satz 1 Nr. 1 und 3 keine Anwendung. Soll ein Lokomotivführer auf Triebfahrzeugen einer Gruppe verwendet werden, für die er nicht ausgebildet ist, so bestimmt die Aufsichtsbehörde Art und Dauer des ergänzenden Vorbereitungsdienstes.

(3) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis des Aufbaus des Triebfahrzeuges; Kenntnis der technischen Einrichtungen und Hilfsmaschinen des Triebfahrzeuges und ihrer Wirkungsweise.
3. Kenntnis der Betriebsstoffe und ihrer Eigenschaften; Fähigkeit, die Betriebsstoffe sachgemäß zu verwenden. Allgemeine Kenntnis der Eigenschaften der anderen Stoffe, die bei Schienentriebfahrzeugen verwendet werden.
4. Kenntnis der Bremsen, Fertigkeit im Bedienen der Bremsen.
5. Allgemeine Kenntnis der Heizeinrichtungen an Schienenfahrzeugen.
6. Fertigkeit im sachgemäßen Kuppeln (Zug-, Brems-, Heiz- und Steuerkupplungen) des Triebfahrzeuges mit dem Zuge.
7. Fertigkeit im Behandeln, Untersuchen und Bedienen des Triebfahrzeuges.
8. Fähigkeit, Unregelmäßigkeiten am stillstehenden und am fahrenden Triebfahrzeug zu erkennen.
9. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Fernsprehdienst.
10. Fertigkeit im Gebrauch der Fahrpläne und der damit zusammenhängenden fahrdienstlichen Anweisungen.
11. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
12. Kenntnis der zu befahrenden Strecken.
13. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.

14. Kenntnis der Feuerverhütung und der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 15. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Wagenuntersuchungsbeamten, Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (4) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst für die Triebfahrzeuggruppen, für die der Beamte ausgebildet und geprüft ist (§ 30).

§ 48

Triebwagenführer

(1) Der Dienst des Triebwagenführers unterscheidet sich nach folgenden Triebfahrzeug-Gruppen:

- Triebfahrzeuge mit Stromspeicher,
- Triebfahrzeuge mit Stromzuführung und
- Triebfahrzeuge mit Brennkraftmaschinen.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Triebfahrzeuge und unter welchen Bedingungen sie von Triebwagenführern geführt werden dürfen.

(2) Der Vorbereitungsdienst für Triebwagenführer (§ 4 Nr. 10 Buchstabe b) umfaßt

1. zwei Monate Beschäftigung beim Behandeln, Instandsetzen oder Unterhalten von Triebfahrzeugen, davon mindestens einen Monat bei Triebfahrzeugen der Gruppe, für die die Verwendung als Triebwagenführer vorgesehen ist,
2. drei Tage Ausbildung zum Lokomotivheizer oder Beimann,
3. fünf Monate Beschäftigung als Lokomotivheizer oder drei Monate Beschäftigung als Beimann und
4. zwei Wochen Ausbildung zum Triebwagenführer auf Triebfahrzeugen der Gruppe, für die die Verwendung als Triebwagenführer vorgesehen ist.

Für Absolventen anerkannter Ingenieurschulen und Diplomingenieure des Maschinenbaues oder der Elektrotechnik sowie für Studierende dieser Fachrichtungen findet Satz 1 Nr. 1 und 3 keine Anwendung. Soll ein Triebwagenführer auf Triebfahrzeugen einer Gruppe verwendet werden, für die er nicht ausgebildet ist, so bestimmt die Aufsichtsbehörde Art und Dauer des ergänzenden Vorbereitungsdienstes.

(3) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Einrichtungen des Triebfahrzeuges; Fertigkeit im Bedienen des Triebfahrzeuges.
3. Kenntnis der Betriebsstoffe und ihrer Eigenschaften. Fähigkeit, die Betriebsstoffe sachgemäß zu verwenden.

4. Kenntnis der Bremsen; Fertigkeit im Bedienen der Bremsen.
 5. Fertigkeit im sachgemäßen Kuppeln (Zug-, Brems-, Heiz- und Steuerkupplungen) des Triebfahrzeuges mit dem Zuge.
 6. Fähigkeit, Unregelmäßigkeiten am stillstehenden und am fahrenden Triebfahrzeug zu erkennen.
 7. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Fernsprechdienst.
 8. Fertigkeit im Gebrauch der Fahrpläne und der damit zusammenhängenden fahrdienstlichen Anweisungen.
 9. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
 10. Kenntnis der zu befahrenden Strecken.
 11. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 12. Kenntnis der Feuerverhütung und der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 13. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Wagenuntersuchungsbeamten, Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (4) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst (§ 30) und Lokomotivführer (§ 47), soweit die Beamten für die Triebfahrzeuggruppen ausgebildet und geprüft sind.

§ 49

Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen

(1) Bahndienst-Triebfahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift sind

Bahndienst-Regeltriebfahrzeuge (z. B. Regel-Turmtriebwagen, Kranwagen und Tunneluntersuchungswagen mit Kraftantrieb) und Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb und einem Achsdruck von mindestens 3,5 t auf einer Achse.

(2) Der Vorbereitungsdienst für Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 4 Nr. 10 Buchstabe c) umfaßt

1. drei Monate Beschäftigung im Eisenbahndienst und
2. vier Wochen Ausbildung im Führen von Bahndienst-Triebfahrzeugen.

(3) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Einrichtungen des Bahndienst-Regeltriebfahrzeuges; Fertigkeit im Bedienen des Fahrzeuges.
3. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.

4. Kenntnis der Betriebsstoffe und ihrer Eigenschaften. Fähigkeit, die Betriebsstoffe sachgemäß zu verwenden. Allgemeine Kenntnis der Eigenschaften der anderen Stoffe, die beim Triebfahrzeug verwendet sind.
 5. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
 6. Fertigkeit im sachgemäßen Kuppeln (Zug-, Brems-, Heiz- und Steuerkupplungen).
 7. Kenntnis der Bremsen; Fertigkeit im Bedienen der Bremsen.
 8. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Fernsprechdienst.
 9. Fertigkeit im Gebrauch der Fahrpläne und der damit zusammenhängenden fahrdienstlichen Anweisungen.
 10. Kenntnis der zu befahrenden Strecken.
 11. Fähigkeit, Unregelmäßigkeiten am stillstehenden und am fahrenden Triebwagen zu erkennen.
 12. Kenntnis der Feuerverhütung und der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
 13. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Wagenuntersuchungsbeamten, Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (4) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst, soweit sie für die entsprechende Antriebsart ausgebildet und geprüft sind (§ 30);
- für Bahndienst-Triebfahrzeuge mit elektrischem Antrieb

Lokomotivführer auf elektrischen Triebfahrzeugen (§ 47),

Triebwagenführer auf Triebfahrzeugen mit Stromzuführung (§ 48) und

Triebwagenführer auf Triebwagen mit Stromspeicher (§ 48);

für Bahndienst-Triebfahrzeuge mit Brennkraftmaschinen

Lokomotivführer auf Triebfahrzeugen mit Brennkraftmaschinen (§ 47) und

Triebwagenführer auf Triebwagen mit Brennkraftmaschinen (§ 48).

§ 50

Bediener von Kleinlokomotiven

(1) Der Vorbereitungsdienst für Bediener von Kleinlokomotiven (§ 4 Nr. 10 Buchstabe d) umfaßt

1. Vorbereitungsdienst nach § 39 und Nachweis der Befähigung zum Rangierleiter und
2. zwei Wochen Ausbildung für das Bedienen von Kleinlokomotiven im Bahnhofs- und im Streckendienst sowie für den Dienst eines Zugführers bei Zügen, die mit Kleinlokomotiven gefahren werden.

Für Absolventen anerkannter Ingenieurschulen und Diplomingenieure des Maschinenbaues und der Elektrotechnik sowie für Studierende dieser Fachrichtungen findet Satz 1 Nr. 1 keine Anwendung. Wenn der Bediener von Kleinlokomotiven der Gruppen I und II nicht im Streckendienst verwendet werden soll, genügt ein kürzerer, den örtlichen Verhältnissen angepaßter Vorbereitungsdienst.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Einrichtungen der Kleinlokomotive; Fertigkeit im Bedienen der Kleinlokomotive.
3. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
4. Kenntnis der Betriebsstoffe und ihrer Eigenschaften. Fähigkeit, die Betriebsstoffe sachgemäß zu verwenden.
5. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
6. Fertigkeit im sachgemäßen Kuppeln (Zug- und Bremskupplungen) der Kleinlokomotive mit dem Zuge.
7. Kenntnis der Bremsen; Fertigkeit im Bedienen der Bremsen.
8. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Fernsprehdienst.
9. Fertigkeit im Gebrauch der Fahrpläne und der damit zusammenhängenden fahrdienstlichen Anweisungen.
10. Kenntnis der zu befahrenden Strecken.
11. Fähigkeit, Unregelmäßigkeiten am stillstehenden und am fahrenden Triebfahrzeug zu erkennen.
12. Kenntnis der Feuerverhütung und der Bestimmungen bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
13. Kenntnis der Dienstaufgaben der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Wagenuntersuchungsbeamten, Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst, soweit sie die Befähigung zum Lokomotivführer oder Triebwagenführer auf Triebfahrzeugen mit Brennkraftmaschinen besitzen (§ 30),

Lokomotivführer auf Triebfahrzeugen mit Brennkraftmaschinen (§ 47) und Triebwagenführer auf Triebwagen mit Brennkraftmaschinen (§ 48).

§ 51

Lokomotivheizer

(1) Der Vorbereitungsdienst für Lokomotivheizer (§ 4 Nr. 10 Buchstabe e) umfaßt

1. einen Monat Beschäftigung im Unterhalten, Behandeln oder Pflegen von Triebfahrzeugen und
2. drei Tage Ausbildung zum Lokomotivheizer.

Für Absolventen anerkannter Ingenieurschulen und Diplomingenieure des Maschinenbaues oder der Elektrotechnik sowie für Studierende dieser Fachrichtungen findet Satz 1 keine Anwendung.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Kenntnis der Einrichtungen für das Feuern, Speisen, Schmieren und Bremsen der Lokomotive; Fertigkeit im Bedienen dieser Einrichtungen.
2. Kenntnis der Betriebsstoffe und ihrer Eigenschaften; Fähigkeit, die Betriebsstoffe sachgemäß zu verwenden.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
4. Fertigkeit im sachgemäßen Kuppeln (Zug-, Brems-, Heiz- und Steuerkupplungen) der Lokomotive mit dem Zuge.
5. Fähigkeit, eine allein fahrende Dampflokomotive sowie einen fahrenden mit einer Dampflokomotive bespannten Zug zum Halten zu bringen.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Fernsprehdienst.
7. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
8. Kenntnis der Feuerverhütung und -bekämpfung. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivführer, der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Wagenuntersuchungsbeamten, Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst, soweit sie für den Dampflokomotivführerdienst ausgebildet und geprüft sind (§ 30), und Lokomotivführer auf Dampflokomotiven (§ 47).

§ 52

Beimänner für Triebfahrzeuge ohne Feuerung

(1) Der Vorbereitungsdienst der Beimänner für Triebfahrzeuge ohne Feuerung (§ 4 Nr. 10 Buchstabe f) umfaßt

1. einen Monat Beschäftigung im Unterhalten, Behandeln oder Pflegen von Triebfahrzeugen und
2. drei Tage Ausbildung zum Beimann.

Für Absolventen anerkannter Ingenieurschulen und Diplomingenieure des Maschinenbaues oder der Elektrotechnik sowie für Studierende dieser Fachrichtungen findet Satz 1 keine Anwendung.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Kenntnis der Einrichtungen des Triebfahrzeuges, Fertigkeit im Vorbereiten dieser Einrichtungen.
2. Kenntnis der Betriebsstoffe und ihrer Eigenschaften. Fähigkeit, die Betriebsstoffe sachgemäß zu verwenden.
3. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
4. Fertigkeit im sachgemäßen Kuppeln (Zug-, Brems-, Heiz- und Steuere Kupplungen) des Triebfahrzeuges mit dem Zuge.
5. Fähigkeit, ein allein fahrendes Triebfahrzeug sowie einen fahrenden Zug zum Halten zu bringen.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Fernsprechkreis.
7. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
8. Kenntnis der Feuerverhütung und -bekämpfung. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
9. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivführer, der Fahrdienstleiter, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, der Wagenuntersuchungsbeamten, Zugbegleiter, Rangierleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.

- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch
 Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst (§ 30),
 Lokomotivführer (§ 47),
 Triebwagenführer (§ 48),
 Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 49),
 Bediener von Kleinlokomotiven (§ 50).

Bei Nachweis der Fähigkeit, ein allein fahrendes Triebfahrzeug sowie einen fahrenden Zug zum Halten zu bringen, besitzen die Befähigung — beschränkt auf die Fälle, in denen der Beimann ständig oder vorübergehend ein Zugbegleiter sein darf — auch

- Zugführer (§ 42),
 Zugschaffner bei Reisezügen (§ 43),
 Zugschaffner bei Güterzügen (§ 44) und
 Triebwagenschaffner (§ 45).

§ 53

Beamte für die Unterhaltung der Fahrleitungsanlagen und für das Schalten der Fahrleitungsnetze

(1) Der Vorbereitungsdienst der Beamten für die Unterhaltung der Fahrleitungsanlagen und für das Schalten der Fahrleitungsnetze (§ 4 Nr. 11 Buchstabe a) umfaßt

1. ein Jahr Beschäftigung als Elektrohandwerker beim Unterhalten der Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb oder der elektrischen Licht- und Kraftanlagen und
2. einen Monat Ausbildung im Bedienen der Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und die Unterhaltung der Bahnanlagen.
3. Kenntnis der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker.
4. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale und den Bahnbetrieb sowie über den Bahnbewachungs- und den Fernsprechkreis.
5. Allgemeine Kenntnis der Betriebsanlagen in Bahnhöfen, Blockstellen und Bahnbetriebswerken.
6. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
7. Kenntnis der Einrichtungen für die Stromabnahme an elektrischen Triebfahrzeugen.
8. Allgemeine Kenntnis der Eigenschaften und der Bestimmungen über das Behandeln der im eigenen Dienstbereich verwendeten Stoffe.
9. Kenntnis des Aufbaus und der Wirkungsweise der Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb. Fähigkeit, diese Anlagen zu schalten, zu speisen und zu unterhalten. Kenntnis der Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
10. Fähigkeit, Schaltpläne zu lesen und Schaltbefehle zu erteilen und einfache elektrische Messungen zur Fehlersuche vorzunehmen.
11. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
12. Fähigkeit, Mängel und Störungen an elektrischen Anlagen zu erkennen und zu beseitigen.
13. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

14. Kenntnis der Dienstaufgaben der Rottenaufsichtsbeamten, der Beamten für die Unterhaltung der Signal- und der Fernmeldeanlagen, der Leitungsaufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter, Weichensteller, Streckenwärter und Schrankenwärter.
- (3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Fahrleitungsmeistereien, von Unter- und von Umformerwerken sowie technische Gruppenleiter von Fahrleitungsmeistereien (§ 31).

§ 54

Wagenuntersuchungsbeamte

(1) Der Vorbereitungsdienst für Wagenuntersuchungsbeamte (§ 4 Nr. 11 Buchstabe b) umfaßt

1. ein Jahr und sechs Monate Beschäftigung als Handwerker beim Erhalten oder Unterhalten von Personen- oder Güterwagen und
2. zwei Monate Ausbildung im wagentechnischen Untersuchen von Güter- und von Reisezügen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Eigentumsmerkmale der Wagen der eigenen und der fremden Eisenbahnverwaltungen.
3. Kenntnis der Wagengattungen, ihrer Einrichtungen (lose Wagenbestandteile, Beleuchtung, Heizung usw.) und der Bestimmungen über das Unterhalten der Wagen und ihrer Einrichtungen.
4. Kenntnis der Unterhaltungsarbeiten an Wagen, besonders an den für die Sicherheit des Betriebes wichtigen Teilen, wie Achsen, Untergestelle, Bremsen, Kupplungen, Türverschlüsse usw.
5. Kenntnis der Vereinbarungen mit fremden Eisenbahnverwaltungen über Bauart, Unterhaltung und gegenseitige Benutzung der Wagen. Kenntnis der Wagenübergangsbestimmungen.
6. Kenntnis der Einrichtungen und Bestimmungen für den elektrischen Zugbetrieb.
7. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
8. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen der Wagen.
9. Kenntnis der technischen Einrichtungen der Wagen; Fertigkeit im Bedienen und Unterhalten dieser Einrichtungen.
10. Kenntnis der Bestimmungen zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr und der Bestimmungen der Entwesung und Entseuchung der Fahrzeuge. Kenntnis der Eigenschaften der hierbei verwendeten Stoffe.

11. Kenntnis der Bestimmungen über die Signale, den Fahrdienst, das Bilden von Zügen, den Rangierdienst und den Fernsprechdienst.
12. Fähigkeit, die im Betrieb an Wagen vorkommenden Beschädigungen festzustellen und kleine Mängel zu beseitigen. Kenntnis der Maßnahmen bei Schäden, die er nicht selbst beseitigen kann.
13. Kenntnis der Maßnahmen bei Frost und Schnee.
14. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei Unregelmäßigkeiten, Störungen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.
15. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivführer, der Aufsichtsbeamten auf Bahnhöfen, Rangierleiter, Weichensteller und Zugbegleiter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst (§ 30);

für das Untersuchen von Wagen in Zügen vor der Abfahrt

Rangierleiter (§ 39) und
Zugbegleiter (§§ 42 bis 45).

§ 55

Bremsbeamte

(1) Der Vorbereitungsdienst für Bremsbeamte (§ 4 Nr. 11 Buchstabe c) umfaßt

1. drei Monate Beschäftigung im Eisenbahndienst und
2. drei Tage Ausbildung im Bremsdienst bei der Zugbildung.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Kenntnis des Aufbaus, der Wirkungsweise und der Unterscheidungsmerkmale der Bremsen. Fertigkeit, die Bremsumstellvorrichtungen, Notbremseinrichtungen und Lösevorrichtungen zu bedienen.
2. Kenntnis der Bestimmungen über die Unfallverhütung.
3. Kenntnis der Bestimmungen über das Kuppeln (Zug- und Bremskupplungen) des Triebfahrzeuges mit dem Zuge.
4. Fertigkeit, Bremskupplungen auszuwechseln und Bremsleitungsverbindungen an Schemelwagenpaaren herzustellen.
5. Fähigkeit, die volle und die vereinfachte Bremsprobe vorzunehmen.
6. Kenntnis der Maßnahmen bei Mängeln an der Bremse sowie bei Frost und Schnee.
7. Kenntnis der Dienstaufgaben der Lokomotivführer, der Aufsichtsbeamten, Wagenuntersuchungsbeamten, Rangierleiter, Weichensteller und Zugbegleiter.

(3) Die Befähigung für diesen Dienst besitzen auch

Vorsteher großer Bahnhöfe (§ 21),
 Vorsteher mittlerer Bahnhöfe (§ 22),
 Vorsteher kleiner Bahnhöfe (§ 23),
 Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen (§ 24),
 Vorsteher von Bahnmeistereien für Arbeitszüge (§ 29),
 Vorsteher von Bahnbetriebs- und von Bahnbetriebswagenwerken sowie Gruppenleiter im betriebsmaschinentechnischen Außendienst (§ 30),
 Rottenaufsichtsbeamte für Arbeitszüge (§ 32),
 Rangierleiter (§ 39),
 Zugführer (§ 42),
 Schaffner bei Reisezügen (§ 43),
 Schaffner bei Güterzügen (§ 44),
 Triebwagenschaffner (§ 45),
 Lokomotivführer (§ 47),
 Triebwagenführer (§ 48),
 Führer von Bahndienst-Triebfahrzeugen (§ 49),
 Bediener von Kleinlokomotiven, soweit im Bedienen der Druckluftbremse ausgebildet (§ 50),
 Lokomotivheizer (§ 51) und
 Wagenuntersuchungsbeamte (§ 54).

§ 56

Pförtner

(1) Die Festsetzung des Vorbereitungsdienstes für Pförtner (§ 4 Nr. 12) bleibt den Eisenbahnverwaltungen überlassen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

§ 57

Bahnsteigschaffner

(1) Die Festsetzung des Vorbereitungsdienstes für Bahnsteigschaffner (§ 4 Nr. 13) bleibt den Eisenbahnverwaltungen überlassen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

§ 58

Wächter

(1) Die Festsetzung des Vorbereitungsdienstes für Wächter (§ 4 Nr. 14) bleibt den Eisenbahnverwaltungen überlassen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

§ 59

Ortsladebeamte

(1) Die Festsetzung des Vorbereitungsdienstes für Ortsladebeamte (§ 4 Nr. 15) bleibt den Eisenbahnverwaltungen überlassen.

(2) Folgende Fähigkeiten und Kenntnisse müssen nachgewiesen werden:

1. Fähigkeit, eine verständliche schriftliche Anzeige über einen dienstlichen Vorgang zu machen.
2. Allgemeine Kenntnis der Eisenbahnfahrzeuge.
3. Kenntnis der Vorschriften über das Beladen von Wagen.
4. Kenntnis der Bestimmungen über das Verhalten bei außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen.

§ 60

Hauptamtlich tätige Eisenbahnpolizeibeamte

Die Anforderungen hinsichtlich Vorbildung, Ausbildung und Befähigung richten sich bei den hauptamtlich tätigen Eisenbahnpolizeibeamten nach allgemeinem Beamtenrecht.

ABSCHNITT IV

Aufhebung von Vorschriften und Inkrafttreten

§ 61 *

§ 62

Diese Verordnung tritt am 1. September 1957 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr

§ 61: Aufhebungsvorschrift

Hauptbahnen

Nebenbahnen

I. Allgemeines**§ 1 *****Geltungsbereich**

(1) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung: Betriebsordnung (BO)) und die dazu vom *Reichsverkehrsminister* erlassenen Ausführungsbestimmungen (abgekürzte Bezeichnung: ABBO) gelten für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in den Gebietsteilen, die am 1. Januar 1938 zum Deutschen Reich gehört haben. . . . Die Eisenbahnen 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)

. . .

(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.

§ 2**Befristungen**

(1) Fehlen auf einer Bahn 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 Bahnanlagen, 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)

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**

(1) Die Deutsche Bundesbahn wird hinsichtlich der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung sowie ihrer Sonderformen (BOS, vBO, vBOS . . .) vom Bundesminister für Verkehr beaufsichtigt. Er kann bestimmte Aufgaben der Aufsicht auf die Leitung der Deutschen Bundesbahn oder die Leiter der Eisenbahndirektionen oder der diesen gleichstehenden Bundesbahnbehörden übertragen.

(2) Die übrigen Eisenbahnen werden von den Ländern beaufsichtigt.

§ 1 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 1 Abs. 1 Auslassung: Gegenstandslos

§ 1 Abs. 3: Vollzogene Ermächtigung vgl. BOS 933-3

§ 1 Abs. 4: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 3 Abs. 1 Satz 1: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 4 Abs. 1: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G v. 29. 3. 1951 I 225; ESO 933-6; BOS 933-3; vBO 933-4; vBOS 933-5

§ 4 Abs. 1 Auslassung: Abhängig von der aufgeh. V v. 15. 3. 1943 II 97

§ 4 Abs. 2: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G v. 29. 3. 1951 I 225

§ 4 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

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

§ 5*

II. Bahnanlagen

§ 6*

Begriffserklärungen

(1) Zu den Bahnanlagen 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 Rangierbetriebes 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; im Unterschiede von der Begegnung zweier Züge auf zweigleisiger Bahn.

(4) 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.

(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. Ausweichanschlußstellen sind solche Anschlußstellen, bei denen 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 Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrte Zug verlassen hat.

(9) Blockstellen sind diejenigen Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind. Eine Blockstelle kann zugleich als Anschlußstelle (5) oder als Haltepunkt (6) oder als Deckungstelle (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

(1)

In durchgehenden Hauptgleisen sind bei Neubauten,

| wenn Fahrzeuge der Hauptbahnen übergehen sollen,

Krümmungen von weniger als 180 m Halbmesser,

| im übrigen von weniger als 100 m Halbmesser

nicht zulässig

§ 5: Aufgeh. durch V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 6 Abs. 3 bis 7 u. 9: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 6 Abs. 5: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 7: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 7 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

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

(3) In durchgehenden Hauptgleisen darf sich die Richtung in der Regel nur stetig ändern.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt,

- a) in welchen Fällen Übergangsbogen und Zwischengerade anzulegen sind,
- b) wie diese Übergangsbogen der zulässigen Geschwindigkeit und den örtlichen Verhältnissen entsprechend durchzubilden sind und welche Länge die Zwischengeraden haben müssen.

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

25 ‰ (1 : 40)

40 ‰ (1 : 25)

nicht überschreiten.

(5) Die Anwendung einer stärkeren Neigung als

12,5 ‰ (1 : 80)

40 ‰ (1 : 25)

auf freier Strecke bedarf bei Neubauten der Genehmigung des *Reichsverkehrsministers*.

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

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

(7) 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 eingerechnet werden.

(8) Neigungswechsel in Hauptgleisen sind auszurunden. Nähere Bestimmung hierüber trifft der *Reichsverkehrsminister*.

§ 8

Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone

(1) Der Bahnkörper muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer Waagerechten, 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 eingezeichneten Strecken, die Schienenunterkante mindestens 0,6 m über den höchsten Wasserstand zu legen.

§ 9*

Spurweite

(1) Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe im Bereich von 0 bis 14 mm unter Schienenoberkante.

(2) Das Grundmaß der Spurweite beträgt 1435 mm.

(3) Die Spurweite darf nicht kleiner sein als 1430 mm und — auch einschließlich Spurerweiterung — nicht größer sein als

1465 mm

1470 mm.

(4) Inwieweit Gleise im Bogen mit einer planmäßigen Spurerweiterung zum Grundmaß zu verlegen sind, bestimmen die Aufsichtsbehörden (§ 4).

Hauptbahnen

|

Nebenbahnen

§ 10 *

Überhöhung

(1) In geraden Gleisen sollen die gegenüberliegenden Punkte der Schienenoberkanten in der Regel gleich hoch liegen. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

(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 mindestens das

400fache

|

300fache

der Überhöhung oder des Unterschiedes der beiden Überhöhungen betragen.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Überhöhungen und Rampenlängen anzuwenden sind.

§ 11 *

Umgrenzung des lichten Raumes

(1) Die Breitenmaße des lichten Raumes 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 Bögen mit Spurerweiterung also in der Mitte der erweiterten Spur. Der lichte Raum muß auch bei abgenutzten Schienen vorhanden sein.

(2) Bei den durchgehenden Hauptgleisen und den sonstigen Ein- und Ausfahr Gleisen von Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, muß in Bögen mit einem Halbmesser von 250 m der auf Anlage B Bild 1 links durch ausgezogene Linien dargestellte Regellichtraum, bei den übrigen Gleisen der auf Anlage B Bild 1 rechts durch ausgezogene Linien dargestellte Regellichtraum freigehalten werden.

In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m müssen die in Anlage B Bild 1 links und rechts eingezeichneten Breitenmaße des Regellichtraums entsprechend dem Bogenhalbmesser vergrößert werden; in Bögen mit einem Halbmesser von mehr als 500 m und in der Geraden können die Breitenmaße entsprechend dem Bogenhalbmesser verkleinert werden. Nähere Bestimmung über die Vergrößerung und Verkleinerung trifft der Reichsverkehrsminister.

Soweit nicht Interessen der Landesverteidigung entgegenstehen, kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen zulassen, und zwar bei Ladegleisen und Gleisen von untergeordneter Bedeutung für beliebige Bauteile, für andere Gleise nur insoweit, als es sich um Teile von Zugbeeinflussungs- und Rangiervorrichtungen sowie um Stromzuführungsteile auf Stromschienenbahnen handelt.

(3) Für Gegenstände, die in fester Verbindung mit dem Gleis stehen, ist eine Verkleinerung der Breitenmaße des lichten Raumes, wie er sich nach (2) ergibt, zulässig. Nähere Bestimmung über die Verkleinerung trifft der Reichsverkehrsminister.

(4) Auf Zahnstangenbahnen muß zwischen den Schienen die Umgrenzung des lichten Raumes eingeschränkt werden, wie in Anlage B Bild 2 durch strichpunktierte Linien dargestellt ist.

(5) Die auf Anlage B Bild 2 dargestellten Räume für das Durchrollen der Räder müssen freigehalten werden. In Bögen muß der Raum für den Spurkranz so weit verbreitert werden, daß die Spurkränze anstandslos durchrollen können. Die Ecken des Raumes für den Spurkranz dürfen ausgerundet werden, jedoch nur so weit, daß das anstandslose Durchrollen der Spurkränze nicht behindert wird.

Für Kreuzungen in Schienenhöhe sowie für Zugbeeinflussungs- und Rangiervorrichtungen kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den in Anlage B Bild 2 angegebenen Maßen zulassen.

(6) Der nach (2) und (3) freizuhaltende lichte Raum muß um die auf Anlage B Bild 1 mit gestrichelten Linien dargestellten Seitenräume erweitert werden.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen, und zwar bei bestehenden Anlagen für Nebengleise, bei Neubauten und umfassenderen Umbauten nur für Ladegleise und Gleise mit ähnlicher Zweckbestimmung, nicht aber für Ladegleise, auf denen Kohlenladekranwagen arbeiten sollen.

(7) Auf Strecken mit Oberleitung für 15 kV Fahrdrathennspannung muß in Bögen mit einem Halbmesser von 250 m außer dem lichten Raum nach (2) bis (6) der in der Anlage C mit ausgezogenen Linien dargestellte Aufsatz für den Durchgang der Stromabnehmer frei gehalten werden.

Bei Umwandlung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb darf bei vorhandenen Überbauten und Tunneln der Aufsatz bis auf die in Anlage C durch strichpunktierte Linien dargestellte Umgrenzungslinie eingeschränkt werden.

In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m muß das Breitenmaß des Aufsatzes entsprechend dem Bogenhalbmesser vergrößert werden; in Bögen von mehr als 250 m Halbmesser und in der Geraden kann das Breitenmaß entsprechend dem Bogenhalbmesser verkleinert werden. Das Maß der Vergrößerung und Verkleinerung bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§ 10: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 11: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 11 Abs. 2 Unterabs. 2 u. Abs. 6 Unterabs. 2: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

In den Aufsatz für den Durchgang der Stromabnehmer dürfen Bauteile der Fahrleitungen hineinragen, ferner die Fahrleitungen selbst, die jedoch nicht tiefer als 4950 mm über Schienenoberkante herabreichen dürfen.

Ausnahmen von Anlage C kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

(8) Bei offenstehenden Toren von Lokomotiv- und Wagenschuppen muß bei bestehenden Anlagen eine lichte Weite von mindestens 3,35 m, bei Neubauten von mindestens 4,00 m vorhanden sein.

§ 12*

Gleisabstand

(1) Auf der freien Strecke muß der Abstand benachbarter Gleise, gemessen von Mitte zu Mitte Gleis, in der Regel mindestens 4,00 m betragen. Bei vorhandenen Anlagen darf ein geringerer Abstand der im Rechtsbetrieb entgegengesetzt befahrenen Gleise derselben Strecke, jedoch nicht weniger als 3,50 m, beibehalten werden. Für Neubauten und umfassendere Umbauten kann die Aufsichtsbehörde für derartige Gleise in Ausnahmefällen die Abminderung des Gleisabstandes bis auf 3,75 m zulassen. Diese Mindestabstände müssen in der Geraden und in Bögen mit Halbmessern von 250 m und mehr eingehalten werden. Hat das äußere Gleis eine größere Überhöhung als das innere Gleis, so ist der Gleisabstand entsprechend zu vergrößern. In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m muß der Gleisabstand entsprechend dem Halbmesser vergrößert werden. Nähere Bestimmung über die Vergrößerung trifft der *Reichsverkehrsminister*.

(2) Auf Bahnhöfen muß der Abstand der Gleise, ausgenommen Überladegleise, von Gleismitte zu Gleismitte mindestens 4,50 m betragen. In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m ist der Gleisabstand wie unter (1) zu vergrößern. Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen für durchgehende Hauptgleise, zwischen denen ein Bahnsteig nicht anzulegen ist, und für bestehende Gleise zulassen; jedoch dürfen die Maße für den Gleisabstand, die für die freie Strecke zulässig sind, nicht unterschritten werden.

In Gleisabzweigungen kann der Gleisabstand bei Verwendung von Weichen mit verschiedenen Halbmessern in der gleichen Verzweigung an der engsten Stelle auf 4,00 m eingeschränkt werden.

Bei kurzen Schutzgleisstümpfen (z. B. an den Enden von Überholungsgleisen) wird eine Verringerung des Gleisabstandes auf 4,10 m am Weichenstoß und auf 3,80 m an der engsten Stelle am Gleisstumpf allgemein zugelassen.

(3) Bei Neubauten und umfassenderen Umbauten müssen Gleise, zwischen denen ein Bahnsteig anzulegen ist, einen Abstand von mindestens 6,00 m von Gleismitte zu Gleismitte erhalten. Beim Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten mit geringem Personenverkehr kann die Aufsichtsbehörde kleinere Abstände zulassen.

(4) Die Gleisabstände nach (1) bis (3) dürfen verkleinert werden, wenn durch besondere Vorkehrungen verhindert wird, daß der Gleisabstand sich ändern kann. Nähere Bestimmung über die Verkleinerung trifft der *Reichsverkehrsminister*. Das Maß von 3,50 m darf nicht unterschritten werden.

(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

§ 12: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 12 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 12 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 12 Abs. 5: Eingef. durch V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

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

Bei 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 Bögen sind die Gleisabstände entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Der *Reichsverkehrsminister* trifft hierüber nähere Bestimmungen.

§ 13

Kreuzungen von Bahnen

(1) Kreuzungen von den dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen miteinander dürfen in Schienenhöhe außerhalb der Einfahrsignale 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 Einfahrsignale 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 oder umzubauender, für die Beförderung von *Wehrmachtzügen* 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 *Wehrmachtzug*; 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.

§ 15*

Wasserversorgungsanlagen und Wasserkrane

(1) Wasserversorgungsanlagen sind in solchen Abständen und von solcher Leistungsfähigkeit einzurichten, daß der vom *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.

§ 14 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 14 Abs. 1 Auslassung: Erlöschene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

§ 15 Überschrift u. Abs. 1: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

Hauptbahnen

Nebenbahnen

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

(4) Wasserkranen 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 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 erhalten.

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

§ 17 *

Abteilungszeichen, Neigungszeichen

(1) •

Die Bahn ist in Abschnitten
von 200 m | von 1 000 m
mit Abteilungszeichen zu versehen.

(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 ‰ (1 : 150) geneigt ist, ersichtlich zu machen.

§ 18 *

Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung

(1) Einfriedigungen zwischen der Bahn und ihrer Umgebung sind anzulegen, wo die Gestaltung der Bahn oder die gewöhnliche Bahnbewachung — § 46 (5) — nicht hinreichend erscheint, vom Betreten der Bahn abzuhalten.

Inwieweit an Stellen, wo besondere Vorsicht geboten ist, Einfriedigungen anzulegen sind, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

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

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

§ 16 Abs. 1 u. 2: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 16 Abs. 1 Auslassung: Erlösene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

§ 17 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 18 Überschrift: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 18 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 18 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051, V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 18 Abs. 4: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 18 Abs. 5: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 18 Abs. 6: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 18 Abs. 7: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 18 Abs. 8: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 18 Abs. 9: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281, V v. 20. 11. 1934 II 1051 u. V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 18 Abs. 10: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 20. 12. 1960 II 2421

Hauptbahnen

(3) Die Wegübergänge sind mit Schranken oder Blinklichtern (Anlage A) zu versehen.

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

Die Schrankenbäume an Wegübergängen müssen in jeder Stellung mindestens 2,50 m lichten Abstand von Gleismitte haben. Bei Bögen von weniger als 250 m Halbmesser ist dieses Maß entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern (§ 11 (2)).

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

(4) Schranken müssen vom Standort 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.

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

(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) Unbediente Schranken an Übergängen von Privatwegen müssen verschließbar sein (§ 46 (10)). Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

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

(9) Die Wegübergänge müssen mit Andreaskreuzen nach Anlage A versehen sein. Diese sind an allen unmittelbar am Übergang einmündenden Wegen da aufzustellen, wo Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen (§ 79 (2)), wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug oder andere Eisenbahnfahrzeuge sich nähern. Eine Einschränkung der in Anlage A angegebenen Abmessungen der Andreaskreuze ist nur aus zwingenden Gründen zulässig.

(10)

Nebenbahnen

Verkehrsreiche Wegübergänge sind mit Schranken oder Blinklichtern (Anlage A) 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/h fahren. Auch in anderen Fällen kann die Aufsichtsbehörde beim Vorliegen besonderer Verhältnisse Ausnahmen zulassen.

Bestehen Zweifel darüber, ob ein Wegübergang verkehrsreich oder ob ein Wegübergang übersichtlich ist, oder ob die Zulassung einer Ausnahme nach Absatz 1 Satz 3 gerechtfertigt 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 Blinklichtern zu versehen ist.

Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

Bei Wegübergängen mit geringfügigem Verkehr kann von der Aufstellung von Andreaskreuzen abgesehen werden.

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

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 19 *

Fernmeldeanlagen

(1) Benachbarte Zugmeldestellen sind durch Fernsprecher miteinander zu verbinden. Dazwischenliegende Zugfolgestellen, Schrankenwärterposten und Fernsprechbuden sind in diese Verbindung einzubeziehen.

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 von diesen Bestimmungen zulassen.

(2) Außer der nach (1) erforderlichen Verbindung durch Fernsprecher sind die benachbarten Zugmeldestellen

auf Strecken, die mit mehr als 50 km/h befahren werden,

durch Fernschreiber für das Zugmeldeverfahren (§ 65 (9)) zu verbinden. In diese Verbindung sind die zwischenliegenden Zugfolgestellen einzuschalten. Die Fernschreibverbindung kann durch Einschaltung eines Tonbandes in die Fernsprechverbindung nach (1) ersetzt werden.

Entsprechend dem anzuwendenden Zugmeldeverfahren (§ 65 (9)) bestimmen die Aufsichtsbehörden (§ 4), auf welchen Zugmeldestellen die Fernschreibverbindung oder die Fernsprechverbindung mit Tonband

- a) ganz oder teilweise ersetzt werden darf oder
- b) ergänzt werden muß.

(3) Die Aufsichtsbehörde bestimmt,

- a) wann und in welchen Mindestentfernungen längs der freien Strecke Fernsprecher fest einzubauen und
- b) in welcher Weise die Standorte dieser Fernsprecher und die jeweils kürzesten Wege zu ihnen zu kennzeichnen sind.

(4) Die Schrankenwärterposten müssen mit Fernmeldeeinrichtungen versehen sein, damit die Wärter vom Abgang der Züge benachrichtigt werden können.

(5)

...

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

§ 20 *

Drehscheiben, Schiebebühnen

(1) Wo nicht ausschließlich Lokomotiven ohne Schlepptender verwendet werden, müssen die Drehscheiben so beschaffen sein, daß die Lokomotiven samt Tender gedreht werden können.

(2) Die Aufsichtsbehörde setzt den Mindestdurchmesser neu zu beschaffender Drehscheiben fest.

...

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

§ 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.

§ 19: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 19 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 19 Abs. 5: Erloschene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

§ 20: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 20 Abs. 2 Auslassung: Erloschene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

§ 21: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 21 Abs. 1: ESO 933-6

§ 21 Abs. 2 bis 4 u. 7: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 21 Abs. 8: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 21 Abs. 10: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 21 Abs. 12: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

- (2) Die Einfahrten in Bahnhöfe
für die eine höhere Einfahrtgeschwindigkeit als 50 km/h zugelassen wird,
sind durch Hauptsignale (Einfahrtssignale) zu sichern.
Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können Ausnahmen zulassen.
- (3) Bahnhöfe sind mit Ausfahrtsignalen zu versehen
- (4) Blockstellen, Abzweigstellen und Gleisverschlingungen sind mit Hauptsignalen zu versehen.
Werden die benachbarten Zugfolgeabschnitte mit einer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h befahren, so können die Aufsichtsbehörden (§ 4) Ausnahmen zulassen.
- (5) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale (Hauptsignale oder Deckungscheiben) 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) Die höhengleichen Kreuzungen zweier Bahnen, die beide dieser Ordnung unterstehen, sind durch Hauptsignale in gegenseitiger Abhängigkeit zu decken (§ 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 und damit zusammenhängende Gleiskreuzungen
Gleiskreuzungen, die mit einer höheren Geschwindigkeit als 50 km/h befahren werden,
sind durch Hauptsignale zu decken.
Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können Ausnahmen zulassen.
- Anschlußstellen können auch durch Hauptsignale benachbarter Betriebstellen gedeckt werden, wenn die erforderlichen Abhängigkeiten vorhanden sind.
- (8) Weichen, die im regelmäßigen Betrieb
mit mehr als 50 km/h
gegen die Spitze befahren werden, müssen 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, und daß diese verschlossen sind, solange die Signale auf „Fahrt“ stehen (§ 65 (2)). Hierfür ist auch Schlüsselabhängigkeit zugelassen. Hierbei sind die ferngestellten Weichen, die von Reisezügen gegen die Spitze befahren werden, gegen Umstellen unter dem Zug festzulegen oder einzeln zu sichern.
Weichen, die im regelmäßigen Betriebe von Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, mit einer Geschwindigkeit bis zu 50 km/h 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.
- Der Reichsverkehrsminister kann die Durchführung der Bestimmungen in (8) befristen.
- (9) Für Flankenschutz der Züge, die der Beförderung von Reisenden dienen
und mit mehr als 50 km/h fahren.
ist nach Möglichkeit durch entsprechende Vorkehrungen zu sorgen.
- (10) Mit den Einfahrtssignalen und den Hauptsignalen auf der freien Strecke sind Vorsignale zu verbinden.
verbinden, wenn der Streckenabschnitt im Bremswegabstand vom Hauptsignal mit einer höheren Geschwindigkeit als 50 km/h befahren wird und wegen der örtlichen Verhältnisse die Stellung des Hauptsignals im Bremswegabstand nicht eindeutig erkannt werden kann.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

Hauptbahnen

Nebenbahnen

Die Entfernung zwischen dem Hauptsignal und dem zugehörigen Vorsignal muß mindestens so groß sein wie der Bremsweg.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt, ob Ausfahrtsignale mit Vorsignalen zu verbinden sind.

Der *Reichsverkehrsminister* kann für besonders wichtige Bahnen anordnen, daß die Vorsignale durch ein besonderes Signalbild die Stellung des Hauptsignals „Fahrt frei“ mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigen.

Wann Deckungsscheiben

auf Strecken, die mit mehr als 50 km/h befahren werden,

durch Deckungsvorscheiben anzukündigen sind, bestimmt der *Reichsverkehrsminister*.

(11) Die Weichen in den Hauptgleisen müssen mit Weichensignalen versehen sein, wenn sie nicht mit den für den Fahrweg gültigen Signalen in Abhängigkeit stehen (8)

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

(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 der Vollspurgleise muß am Kennzeichen mindestens 3,5 m betragen.

Den Abstand am Kennzeichen zwischen Vollspur- und Schmalspurgleisen mit und ohne Rollfahrzeugbetrieb bestimmt der *Reichsverkehrsminister*.

§ 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.

Dies gilt auch, wenn die zulässige Geschwindigkeit für einen Zug mehr als 120 km/h ist (§ 66 (2) b)).

§ 23

Bahnsteige

(1) Die Kanten 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.

§ 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.

§ 22 Abs. 2 u. § 24 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 24 Abs. 2 Auslassung: Erlöschene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-I)

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(2) Bei Neubauten sind Seitenrampen, an denen geschlossene *Wehrmachtzüge* 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, Vorsorge 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.

§ 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.

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

§ 26

Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, Uhren

(1) Auf den dem Personenverkehr 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 Zugangs- als von der Bahnseite zu erkennen sein.

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 Nebenfahrzeugen.

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

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 nachstehenden Bauvorschriften gelten für Regelfahrzeuge. Nebenfahrzeuge brauchen diesen Bestimmungen nur insoweit zu entsprechen, als es für den Sonderzweck, dem sie dienen, erforderlich ist.

§ 28 *

Begrenzung der Fahrzeuge

(1) Die Fahrzeuge dürfen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis die in der Anlage E mit ausgezogener Linie gezeichnete Begrenzung I nicht überschreiten, sofern nicht nachstehend Ausnahmen zugelassen sind oder der *Reichsverkehrsminister* die Anwendung der Begrenzung II nach Anlage F besonders genehmigt.

§ 27: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 27 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 28: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 28 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 28 Abs. 7: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 28 Abs. 8: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

Hauptbahnen

Nebenbahnen

Die Fahrzeuge mit Stromzuführung durch Oberleitung sowie die Fahrgestelle der Kleinlokomotiven dürfen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis die in der Anlage F mit ausgezogenen Linien gezeichnete Begrenzung II nicht überschreiten.

Die unabgefederten Teile der Wagen dürfen die auf den Anlagen E und F Bild 1 rechts durch ausgezogene Linien dargestellten Begrenzungen I und II nach unten um 15 mm überragen.

(2) Bei Lokomotiven und Triebwagen, die nach der Begrenzungslinie der Anlage E gebaut sind, dürfen abnehmbare Teile über die Begrenzungslinie nach Anlage E bis zur Begrenzungslinie nach Anlage F hinausragen, müssen sich aber auf die Begrenzungslinie nach Anlage E zurückführen lassen.

(3) Signalscheiben, Signallaternen und Leinenhaspel dürfen die auf den Anlagen E und F hierfür besonders angegebenen Begrenzungen erreichen.

(4) Fahrzeugteile, aus denen Dampf ausströmt, dürfen die auf Anlage F durch eine punktierte Linie dargestellte Begrenzung nicht überschreiten.

(5) Die Stromabnehmer von Fahrzeugen dürfen die Begrenzungslinie nach den Anlagen E und F überschreiten, müssen sich aber auf diejenige Begrenzungslinie zurückführen lassen, nach welcher das Fahrzeug gebaut ist.

Stromabnehmer für Oberleitung und 15 kV Fahrdrabtrahnnennspannung dürfen in der höchsten Arbeitslage die auf Anlage G durch gestrichelte Linien dargestellte obere Begrenzung, in der tiefsten Arbeitslage die durch gestrichelte Linien dargestellte untere Begrenzung nach oben und nach den Seiten nicht überschreiten.

Gesenkte Stromabnehmer dürfen auf Strecken mit Oberleitung für 15 kV Fahrdrabtrahnnennspannung die auf Anlage G durch ausgezogene Linien dargestellte Begrenzung nicht überschreiten.

(6) Die nach (1) und (3) zulässigen Breitenmaße müssen so weit eingeschränkt werden, als es für das Befahren von Gleisbögen und Weichenbögen erforderlich ist. Nähere Bestimmungen hierüber trifft der *Reichsverkehrsminister*.

(7) Bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleis dürfen die in der durchgehenden Flucht der Seitenwände liegenden, nach außen aufschlagenden Einsteigtüren von Triebwagen, Steuer- und Beiwagen sowie von Personen-, Post- und Gepäckwagen in keiner Stellung die durch ausgezogene Linien dargestellte Umgrenzung des Regellichtraums nach Anlage B Bild 1 links seitlich um mehr als 50 mm überschreiten. Andere Einsteigtüren solcher Wagen müssen im Stillstand bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleis noch innerhalb der Umgrenzung des Regellichtraums bleiben.

Bremserhaustüren dürfen in keiner Stellung die unter Zugrundelegung der Begrenzungslinie nach Anlage F Bild 1 rechts für das Fahrzeug zulässigen Querschnittsmaße überschreiten.

(8) Bremsklötze, Sandstreuer und Bahnräumer aller Fahrzeuge und die unabgefederten Teile der Lokomotiven und Triebwagen dürfen unter den unteren waagerechten Teil der auf den Anlagen E und F durch ausgezogene Linien dargestellten Begrenzung herabreichen:

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

bei Lokomotiven, Tendern, Triebwagen und Wagen, wenn diese Teile auch in Gleisbögen 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 in der Ruhelage das Maß von 55 mm über Schienenoberkante unterschreiten und bei der Betätigung der Bremse bis auf die Schiene herabreichen, wenn sie innerhalb der Endachsen des Fahrzeugs angebracht sind und auch in Gleisbögen 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) Entkuppelte Schraubenkupplungen und Leitungskupplungen müssen auf mindestens 140 mm über Schienenoberkante eingeschraubt oder aufgehängt werden können, wenn sie tiefer herabreichen können.

(11) Auf Zahnstangenstrecken übergehende Lokomotiven, Tender und Triebwagen dürfen die auf den Anlagen E und F Bild 2 durch ausgezogene Linien dargestellte Begrenzung nicht überschreiten, ausgenommen Bremsklötze, Sandstreuer, Bahnräumer und die unabgefederten Teile. Unter den 150 mm über Schienenoberkante liegenden Teil der unteren waagerechten Begrenzungslinie dürfen die unabgefederten Teile dieser Fahrzeuge bis auf höchstens 110 mm über Schienenoberkante herabreichen. Unter den 100 mm über Schienenoberkante liegenden Teil der unteren waagerechten Begrenzungslinie dürfen Bremsklötze, Sandstreuer, Bahnräumer und die unabgefederten Teile dieser Fahrzeuge bis auf höchstens 65 mm über Schienenoberkante herabreichen und, wenn diese Teile auch in Gleisbögen innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes bleiben, bis auf höchstens 55 mm.

Auf Zahnstangenstrecken übergehende Wagen dürfen die auf den Anlagen E und F Bild 3 durch ausgezogene Linien dargestellte Begrenzung nicht überschreiten.

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 29

Achsdruck

(1) Der Achsdruck 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 Achsdruck im allgemeinen 18 t, auf besonders stark gebauten Strecken 20 t betragen. Diese Maße dürfen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde um höchstens 5 vom Hundert überschritten werden. Fahrzeuge mit größerem Achsdruck dürfen nur mit Genehmigung des *Reichsverkehrsministers* gebaut werden.

§ 30 *

Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen

(1) Der feste Achsstand muß, abgesehen von Drehgestellen,

mindestens	2 500 mm
betragen und darf bei neuen Wagen und Wagendrehgestellen	4 500 mm

nicht übersteigen.

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) Bei Wagen und Wagendrehgestellen mit einem Achsstand über 4500 mm sowie bei Lokomotiven müssen die Achsen derart beschaffen und gelagert sein, daß Wagen einschließlich Trieb-, Steuer- und Beiwagen Krümmungen von 150 m Halbmesser und Lokomotiven solche von 180 m anstandslos durchfahren können.

(3) Sind bei Wagen und Drehgestellen mehr als 2 Achsen in einem gemeinsamen Rahmen gelagert und beträgt der Achsstand über 4000 mm, so müssen die mit Spurkränzen versehenen Zwischenachsen quer zur Wagenlängsachse verschiebbar sein, derart, daß Krümmungen von 150 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können.

(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. Ausnahmen kann der *Reichsverkehrsminister* zulassen.

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

(3) Die Radreifen der Schlepptender und Wagen müssen in abgenutztem Zustand im Laufkreis einen Durchmesser von mindestens 840 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 in neuem und abgenutztem Zustand die in Anlage H angegebenen Maße eingehalten werden.

§ 32 *

Achswellen

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

§ 30 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 30 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 30 Abs. 3 u. 4 u. § 31 Überschrift: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 31 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 31 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 31 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 31 Abs. 5 u. § 32: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 33*

Zug- und Stoßeinrichtungen

(1) Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßeinrichtungen haben.

Fahrzeuge, die im Betriebe dauernd verbunden bleiben, gelten hinsichtlich der Ausrüstung mit Zug- und Stoßeinrichtungen als nur ein Fahrzeug. Der *Reichsverkehrsminister* bestimmt, wieviel Fahrzeuge in dieser Weise höchstens verbunden werden dürfen, wenn nur an beiden Kopfenden der Wagengruppe federnde Zug- und Stoßeinrichtungen vorhanden sind.

(2) Die Fahrzeuge müssen mit Schraubenkupplungen versehen sein; andere Kupplungen sind nur an Fahrzeugen, die für besondere Zwecke gebaut sind, zulässig. Die allgemeine Einführung einer anderen Kupplungsart bedarf der Genehmigung des *Reichsverkehrsministers*.

(3) An den Fahrzeugen mit Schraubenkupplungen müssen die Maße nach Anlage K eingehalten werden.

(4) Pufferscheiben müssen so bemessen sein, daß die Puffer beim Durchfahren von Krümmungen von 180 m Halbmesser nicht hintereinandergreifen können.

(5) Von außen gegen die Stirnseite des Fahrzeugs gesehen muß die Stoßfläche mindestens des linken Puffers gewölbt sein. Sind beide Pufferteller gewölbt, so darf der Wölbungshalbmesser der Pufferteller nicht kleiner als 1500 mm sein.

§ 34*

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

(1) An den Stirnseiten jedes Fahrzeugs muß auf jeder Seite der Zugvorrichtung (bei ausschwenkbaren Zugvorrichtungen, wenn sie voll ausgeschwenkt sind) ein Raum nach Anlage L freigehalten werden.

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

(3) Laufbretter an den Langseiten der Wagen müssen von der Stirn der nicht eingedrückten Puffer mindestens 300 mm abstehen.

(4) Ausnahmen zu (1) und (2) können die Aufsichtsbehörden (§ 4) zulassen.

§ 35*

Bremsen

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

(2) Bremser sitze neuer Wagen müssen allseitig umschlossene Bremserhäuser haben. Bei Arbeitswagen und Wagen, deren Bremsen nur bei Verschiebebewegungen benutzt werden, sind offene Bremserstände zulässig.

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) 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.

§ 33 Überschrift: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 33 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 33 Abs. 2 bis 5: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 34 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 34 Abs. 4: Eingef. durch V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 35 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 35 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 35 Abs. 5: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 35 Abs. 6: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 35 Abs. 7: Eingef. durch V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(5) Die durchgehende Bremse eines Zugs muß selbsttätig wirken, sobald die Bremsleitung unterbrochen wird. Sie muß

- a) vom Stand des Lokomotiv- oder Triebwagenführers,
- b) von den einzelnen Abteilen und von den durch eine Tür getrennten Abteilungen der Personenzüge,
- c) von den Post- und Gepäckwagen,
- d) vom Bremserhaus der Güterwagen

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 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 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.

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

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

(4) Bahnräumer müssen haben:

- a) Lokomotiven mit Tendern: 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 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 Noteinlauf vorhanden ist.

§ 36 Überschrift u. Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 36 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 36 Abs. 3 bis 6: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 36 Abs. 7: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281, V v. 21. 2. 1940 II 43 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 36 Abs. 8: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281, V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 36 Abs. 9 u. 10: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(7)

Lokomotiven und Triebwagen, die auf Strecken verkehren, auf welchen gemäß § 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) bis (6) und § 44 (1) bis (3)),
- 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 in § 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 müssen abgefedert sein.

§ 38 *

§ 39 *

Verschuß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personenwagen

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

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

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

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

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

§ 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.

§ 38: Abhängig von der gegenstandslosen V v. 17. 12. 1931 II 565, 566

§ 39 Satz 1: Eingef. durch V v. 21. 2. 1940 II 43 u. neugef. durch V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 41 *

Signalstützen und Begrenzung der Zugschlußsignalmittel

(1) An den Güterwagen müssen die Stirnseiten sowie die Langseiten mit Stützen zur Aufnahme der Zugschlußsignalmittel versehen sein, soweit die Wagen dafür geeignet sind. Wenn bei den seitlichen Signalstützen die Bestimmung des § 28 (3) nicht eingehalten werden kann, sind diese Stützen an den Ecken der Stirnseiten zu befestigen, und zwar so, daß die Signale auch von vorn sichtbar sind.

(2) An den übrigen Wagen einschließlich der Trieb-, Steuer- und Beiwagen sind die Stirnseiten mit zwei Signalstützen auszurüsten, sofern nicht Zugschlußsignale fest eingebaut sind.

(3) An den Güterwagen, bei denen die Oberkante der Signalstützen höher als 1600 mm, und an den übrigen Wagen einschließlich der Trieb-, Steuer- und Beiwagen, bei denen die Oberkante der Signalstützen höher als 1800 mm über Schienenoberkante liegt, müssen Aufstiegs Tritte und Griffe für das Anbringen der Signalmittel vorhanden sein.

(4) Die Signalmittel dürfen die in Anlage M dargestellte Begrenzung nicht überschreiten.

§ 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 die Lastgrenzen.

Bemerkung:

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 Puffer entfallende Gesamtgewicht (Eigengewicht und Tragfähigkeit), wenn es 3,6 t/m übersteigt,
 - f) der Achsstand und bei Drehgestellwagen der Abstand der Drehpfannenbolzen und der Achsstand der Drehgestelle; bei Wagen und Drehgestellen mit mehr als 4500 mm Achsstand das Zeichen , 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) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,
 - i) der Inhalt der Gasbehälter oder die Art der elektrischen Beleuchtung,
 - k) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung und der etwaigen Verlängerungsfrist (vgl. § 43 (1) bis (6)),
 - l) bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmierfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
 - m) bei Personenwagen und bei den für den Fernverkehr geeigneten Trieb-, Steuer- und Beiwagen die Anzahl der für Truppenbeförderung benutzbaren Sitzplätze,
 - n) bei den zur Viehbeförderung geeigneten Wagen der Inhalt der Bodenfläche,
 - o) 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 Fahrzeuge

(1) Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie geprüft und für betriebssicher befunden worden sind.

(2) Die Fahrzeuge sind zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit planmäßig wiederkehrend zu untersuchen (Revision).

§ 41: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 42 Satz 1: Eingef. durch V v. 21. 2. 1940 II 43 u. neugef. durch V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 42 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43, V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 43: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(3) Die Fristen für die Untersuchungen sind von den Aufsichtsbehörden (§ 4) so festzusetzen, daß die Betriebssicherheit der Fahrzeuge innerhalb dieser Fristen gewahrt bleibt.

(4) Für Fahrzeuge, deren Laufleistung überwacht wird, können die Aufsichtsbehörden (§ 4) die Frist für die Untersuchung durch Begrenzung der zurückgelegten Laufkilometer ersetzen.

(5) Die Untersuchung der Fahrzeuge nach (3) und (4) ist jedoch mindestens alle 4 Jahre durchzuführen, soweit nicht internationale Vereinbarungen eine kürzere Zeitdauer vorschreiben oder nicht nachstehend Ausnahmen zugelassen sind.

(6) Die äußere Frist von 4 Jahren darf höchstens zweimal um 1 Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß der Zustand der Fahrzeuge dies zuläßt und internationale Vereinbarungen nicht entgegenstehen.

(7) Die Fristen für die Untersuchungen der Fahrzeuge rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gestellt werden. Dies gilt sinngemäß für Fahrzeuge mit Begrenzung der Laufleistung.

(8) Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann. Den Umfang der Untersuchungen legen die Aufsichtsbehörden (§ 4) fest.

(9) Über die Untersuchung der Fahrzeuge sind Aufzeichnungen zu machen.

(10) Die Bremsenrichtungen sind zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichenfalls auch zwischen zwei Untersuchungen zu prüfen.

§ 44 *

Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampfkessel

(1) Neue Lokomotivdampfkessel dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von einem zugelassenen Kesselprüfer geprüft und für betriebssicher befunden worden sind.

(2) Die Lokomotivdampfkessel müssen mindestens alle 4 Jahre untersucht werden.

(3) Die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen darf höchstens zweimal um 1 Jahr verlängert werden, wenn durch einen zugelassenen Kesselprüfer festgestellt ist, daß der Zustand des Lokomotivdampfkessels dies zuläßt.

(4) Die Fristen für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.

(5) Für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel sind die Heiz- und Rauchrohre in dem erforderlichen Umfange zu entfernen.

(6) Die Lokomotivdampfkessel müssen von einem zugelassenen Kesselprüfer durch Wasserdruck geprüft werden:

- a) bei der Neuabnahme nach (1),
- b) bei den Untersuchungen nach (2),
- c) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn sie länger als 2 Jahre außer Betrieb waren,
- d) nach jeder Kesselausbesserung, die die Betriebssicherheit beeinflussen kann.

Bei diesen Prüfungen muß die Bekleidung der Kessel abgenommen sein, bei den Prüfungen nach d) jedoch nur, soweit es für die Untersuchung der ausgebesserten Stellen erforderlich ist.

(7) Bei einem zulässigen Betriebsüberdruck p des Kampfkessels muß ein Versuchsüberdruck von $1,3 p \text{ kg/cm}^2$ angewendet werden.

(8) Bevor die nach (1) und (2) untersuchten Kessel in Betrieb genommen werden, müssen auch die Kessel-druckmesser und Kesselsicherheitsventile geprüft werden.

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

(10) Über die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel muß Buch geführt werden.

IV. Bahnbetrieb

§ 45 *

Eisenbahnbetriebsbeamte

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte im Sinne dieser Ordnung sind die Beamten, Angestellten, Arbeiter und Bahnagenten sowie ihre Vertreter, die tätig sind als:

1. Leitende oder Aufsichtsführende in der Unterhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn,
2. Bahnkontrolleure und Betriebskontrolleure,

Hauptbahnen

Nebenbahnen

3. Vorsteher und Aufsichtsbeamte auf Bahnhöfen, Haltepunkten, Abzweig- und Anschlußstellen sowie Fahrdienstleiter (einschließlich der Blockwärter),
4. Vorsteher von Bahnbetriebswerken, Bahnbetriebswagenwerken, Bahnmeistereien, Signalmeistereien, Fernmeldemeistereien und Fahrleitungsmeistereien,
5. andere Beamte im Bahnunterhaltungsdienst,
6. Weichensteller,
7. Rangierleiter,
8. Strecken- und Schrankenwärter,
9. Zugbegleiter, Führer von Kleinwagen,
10. Lokomotiv- und Triebwagenführer, Heizer sowie Beimänner für Lokomotiven und Triebwagen ohne Feuerung, Bediener von Kleinlokomotiven,
11. andere Beamte des maschinen- und elektrotechnischen Außendienstes.

(2) Die Betriebsbeamten sind verpflichtet, für die sichere und pünktliche Durchführung des Eisenbahnbetriebes nach den Vorschriften dieser Ordnung zu sorgen. Sie haben, soweit erforderlich, eine richtig-zeigende Uhr zu tragen.

(3) Die Betriebsbeamten müssen die Eigenschaften und die Befähigung besitzen, die ihr Dienst nach der „Eisenbahn-Befähigungsverordnung“ erfordert.

(4) Die Betriebsbeamten sind in der zur gesicherten Durchführung des Betriebes erforderlichen Anzahl einzusetzen.

(5) Den Betriebsbeamten sind schriftliche Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten zugänglich zu machen.

(6) Über jeden Betriebsbeamten sind Personalakten zu führen.

§ 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 ist planmäßig auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach dem jeweiligen Zustand der Strecke, der Belastung und der zulässigen Zuggeschwindigkeit zu richten. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) geben hierüber nähere Weisungen.

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

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

(5) Die Wegübergänge müssen bewacht werden, soweit nicht nachstehend Ausnahmen vorgesehen sind.

Verkehrsreiche Wegübergänge — ausgenommen die mit einer Geschwindigkeit bis 15 km/h befahrenen übersichtlichen Wegübergänge — müssen bewacht werden.

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

Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizeibehörde zulassen, und zwar bei verkehrsreichen Wegübergängen nur, wenn sie übersichtlich sind, bei verkehrsarmen Wegübergängen, wenn auf dem die Bahn kreuzenden Weg ein Verkehr mit Kraftwagen nicht stattfindet. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der *Reichsverkehrsminister*.

§ 46 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 46 Abs. 4: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 46 Abs. 5: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051, V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 46 Abs. 9 u. 10: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 46 Abs. 11: I. d. F. d. V v. 29. 7. 1932 II 181

Hauptbahnen

Nebenbahnen

Die Bewachung muß rechtzeitig vor der Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen und Rangierabteilungen durchgeführt werden.

Inwieweit Wegübergänge bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen (§ 27 (1)) zu bewachen sind, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

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

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

(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. Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

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

§ 47 *

Freihalten des Bahnkörpers

Gleise, auf denen Fahrzeuge durch Lokomotiven oder Triebwagen bewegt werden, sind von lagernden Gegenständen mindestens bis zu der Umgrenzung des lichten Raumes und den in § 11 (6) vorgeschriebenen Seitenräumen frei zu halten.

§ 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, durch Signale abzuschließen.

§ 49

Beleuchtung der Bahnanlagen

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

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

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

§ 47: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 48: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 50 *

Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen

(1) Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung auf „Halt“. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig

- a) für Hauptsignale von Deckungstellen, Anschlußstellen und von solchen Blockstellen, Bahnhöfen und Abzweigstellen, die ihrer in § 6 bezeichneten Aufgaben für längere Dauer oder für regelmäßig wiederkehrende Zeitabschnitte entkleidet sind,
- b) für Hauptsignale, die mit selbsttätiger Streckenblockung verbunden 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 oder beeinträchtigt ist, sind durch Verschuß oder Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern, wenn sie von Zügen (§ 54 (1))

die der Beförderung von Reisenden dienen oder mit mehr als 50 km/h durch die Weichen fahren,

gegen die Spitze befahren werden.

§ 51 *

Rangieren auf und neben den Hauptgleisen

(1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über das Einfahrsignal hinaus ist der Regel nach verboten. Läßt es sich im einzelnen Falle nicht vermeiden, so ist dazu die schriftliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen.

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

(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 Hemmschuhen

Die Höhe der Hemmschuhe darf das Maß von 130 mm über Schienenoberkante nicht übersteigen (vgl. § 28 (9)).

§ 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.

§ 50 Überschrift: I. d. F. d. V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 50 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281, V v. 26. 3. 1935 II 353 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 50 Abs. 3 u. § 51: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 52 a: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 53 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 53 Abs. 4: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(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.

(4) Die Reisezüge (§ 54 (2)) der Vollspurbahnen dürfen in der Regel nur auf Gleise verwiesen werden, deren lichter Raum der in Anlage B Bild 1 links gezeichneten Linie entspricht. Für *Wehrmachtzüge* 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 Regelfahrzeugen (§ 27 (1)) bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven. Nebenfahrzeuge (§ 27 (1) und § 72) gelten nicht als Züge; sie können jedoch im Betriebe wie Züge behandelt werden.

(2) Im Sinne dieser Ordnung gelten als Reisezüge diejenigen Züge, die überwiegend der Beförderung von Reisenden dienen, als Güterzüge diejenigen, die überwiegend der Güterbeförderung dienen. 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 höchstens betragen:

bei Reisezügen

mit durchgehender Bremsung	160—B,
mit Handbremsung	160—2B,

jedoch nicht mehr als 120 Achsen;

bei Güterzügen

mit durchgehender Bremsung	190—B,
mit Handbremsung	190—2B,

jedoch nicht mehr als 150 Achsen.

Hierbei entspricht B den Brems Hundertsteln, die für den Zug vorgeschrieben sind.

Reisezüge dürfen stets 60 Achsen stark sein.

(4) Die Stärke von Zügen, die verschiedene Bauarten durchgehender Bremsen enthalten, muß entsprechend geringer sein als in (3) zugelassen.

(5) Am Schluß eines durchgehend gebremsten Reisezuges dürfen innerhalb der zulässigen Anzahl Achsen bis 10 an die durchgehende Bremse nicht angeschlossene Achsen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 100 t mitgeführt werden.

An Züge, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 90 km/h fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden.

(6) Bei Güterzügen darf einem vorderen, durchgehend gebremsten Zugteil ein handgebremster Zugteil angehängt werden. Umfaßt der handgebremste Zugteil nicht mehr als die Hälfte der Achsen des Zuges, so gilt der Zug als durchgehend gebremst, andernfalls als handgebremst.

(7) Mit Reisenden dürfen die in (5) erwähnten Wagen

bei Zügen mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km/h |

nur dann besetzt werden, wenn sie von Hand gebremst werden und das nach § 55 (3) erforderliche Bremsgewicht haben.

Im Dienst befindliche Eisenbahn-, Post-, Polizei- und Zollbeamte, Angehörige der *Wehrmacht*, Angestellte für Sonderdienste, Begleiter von Fahrzeugen, Leichen und Tieren sowie sonstige einzelne Personen, die ausnahmsweise in Güterzügen oder im Gepäckwagen befördert werden, gelten nicht als Reisende im Sinne der Bestimmungen unter (7) und (8).

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

(9) ...

§ 54: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 54 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 54 Abs. 6: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 54 Abs. 7: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 54 Abs. 9: Abhängig von der gegenstandslosen V v. 17. 12. 1931 II 565, 566

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 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

1000 oder 700 m.

400 m.

(2) Der *Reichsverkehrsminister* kann für bestimmte Strecken andere größte zulässige Bremswege festsetzen.

Wo die Kreuzungsbahnhöfe mit Einfahrsignalen versehen sind (§ 21 (2)), kann der *Reichsverkehrsminister* Bremswege von 700 m zulassen.

(3) Für die zugelassenen Bremswege setzt der *Reichsverkehrsminister* Bremstafeln fest und gibt nähere Anweisung für ihre Benutzung. Aus den Bremstafeln sind die für verschiedene Bremswege, Geschwindigkeiten und Neigungen erforderlichen Brems Hundertstel zu entnehmen.

(4) Über das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer Neigung von mehr als
25 ‰ (1 : 40)

40 ‰ (1 : 25), ferner auf Strecken von außergewöhnlicher Bauart und auf Strecken, wo die Züge durch die Schwerkraft oder durch stehende Maschinen bewegt werden,

erläßt der *Reichsverkehrsminister* besondere Vorschriften.

(5) Züge, die eine größere Geschwindigkeit als 50 km/h erreichen dürfen, müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein (§ 66 (2)).

(6) Der letzte oder vorletzte Wagen eines Zuges muß eine wirkende Bremse haben. Hat der letzte Wagen keine wirkende Bremse, so soll er nicht mit Reisenden besetzt werden.

(7) —

(8) Der *Reichsverkehrsminister* erläßt nähere Bestimmungen darüber, wie die durchgehenden nichtselbsttätigen Bremsen verwendet werden dürfen.

§ 56 *

Zusammenstellung der Züge

(1) Schemelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden werden, sind in den hinteren Teil des Zuges einzustellen.

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

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

(4) Die Reisezüge sind, soweit möglich, aus Wagen gleicher Festigkeit zusammenzustellen.

(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 tunlich, nicht unmittelbar hinter die Lokomotive zu stellen.

(6) Die zu bedienenden Bremswagen sind tunlichst gleichmäßig im Zuge 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, welcher auf der zu befahrenden Bahnstrecke zugelassen ist, nicht übersteigen.

§ 55: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 55 Abs. 6: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 55 Abs. 7: Aufgeh. durch V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 55 Abs. 8: Eingef. durch V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 56 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 56 Abs. 4: Eingef. durch V v. 12. 5. 1933 II 281 u. umbenannt durch V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 56 Abs. 7: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 56 Abs. 9: Vgl. Bek. v. 30. 6. 1939 II 912

§ 56 Abs. 10: Eingef. durch V v. 12. 5. 1933 II 281, umbenannt durch V v. 26. 3. 1935 II 353 u. neugef. durch V v. 21. 2. 1940 II 43

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(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.

(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 Zuges laufen.

§ 57 *

§ 58 *

Zugsignale

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

(2)

Vor Wegübergängen mit Kennzeichen nach § 18 (10) ist von der gekennzeichneten Stelle ab 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 Wagen befindliche Beamte 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) 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,
- d) Signalmittel zum Schutz 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 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.

Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§ 61 *

Kuppeln der Fahrzeuge, Verschließen der Wagen, Bremsprobe

(1) In den 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.

§ 57: Aufgeh. durch V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 58 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 58 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 59 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 60 Abs. 1 u. § 61 Überschrift: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 61 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 61 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 61 Abs. 4: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

(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 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 abgehängt worden wären. Für Züge, bei denen solche Änderungen während mehrerer Fahrten nicht stattfinden, kann die Aufsichtsbehörde Erleichterungen zulassen.

§ 62 *

Beförderung von Gütern mit Reisezügen

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

(2) Inwieweit Tiere und Eilgut mit Reisezügen befördert werden dürfen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 75 km/h erreichen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§ 63 *

Zugpersonal

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Personal der Triebfahrzeuge, dem Personal anderer führender Fahrzeuge (Steuer- oder Befehlswagen) und dem Zugbegleitpersonal.

(2) Arbeitende Triebfahrzeuge oder andere führende Fahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Außerdem müssen, soweit nachstehend nicht Ausnahmen zugelassen sind, Dampflokomotiven mit einem Heizer, andere führende Fahrzeuge mit einem Beimann besetzt sein.

(3) Der Dienst des Beimannes kann bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 120 km/h

durch einen Zugbegleiter wahrgenommen werden, der in der Lage sein muß, einen fahrenden Zug zum Halten zu bringen.

Bei Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 120 km/h muß der Beimann besonders ausgebildet sein; nur in Ausnahmefällen darf er während der Fahrt vorübergehend durch einen Zugbegleiter ersetzt werden, der in der Lage sein muß, einen fahrenden Zug zum Halten zu bringen.

(4) Triebfahrzeuge (außer Dampflokomotiven) oder andere führende Fahrzeuge dürfen mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sein, wenn eine betriebsbereite Einrichtung vorhanden ist, die den Zug bei Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers anhält (Sicherheitsfahrschaltung). In diesem Falle darf die Höchstgeschwindigkeit

a) 140 km/h betragen, wenn

das von einem vorn- oder hochliegenden Führerstand aus bediente Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges läuft oder der Zug vom vorderen Führerstand des an der Spitze laufenden Steuerwagens aus unmittelbar gesteuert wird (direkte Steuerung);

b) 100 km/h betragen, wenn

der Zug vom vorderen Führerstand des an der Spitze laufenden Befehlswagens durch Befehlsübermittlung gesteuert wird (indirekte Steuerung).

Ohne Sicherheitsfahrschaltung ist die Besetzung der Triebfahrzeuge mit dem Triebfahrzeugführer allein zulässig

c) bei Kleinlokomotiven, die einzeln fahren oder die Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h befördern, und

d) bei Rangierarbeiten mit Triebfahrzeugen mit selbsttätiger Feuerung oder ohne Feuerung und bei Rangierarbeiten einfacher Art mit handgefeuerten Dampflokomotiven.

Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können weitere Ausnahmen zulassen.

§ 62: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 63: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(5) Befinden sich an der Spitze des Zuges zwei arbeitende Triebfahrzeuge ohne Feuerung oder mit selbst-tätiger Feuerung, so braucht das zweite Fahrzeug nur mit dem Triebfahrzeugführer besetzt zu sein, wenn es eine betriebsbereite Sicherheitsfahrerschaltung besitzt.

(6) Bei Zügen mit mehreren arbeitenden Triebfahrzeugen ohne Feuerung, die vom ersten Triebfahrzeug aus unmittelbar gesteuert werden, braucht nur dieses entsprechend den Bestimmungen nach (1) bis (5) besetzt zu sein.

(7) Arbeitende Lokomotiven, die in durchgehend gebremsten Lokomotivzügen an zweiter und folgender Stelle laufen, brauchen nur mit dem Triebfahrzeugführer besetzt zu sein.

(8) Die Züge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen, soweit nicht nachstehend Ausnahmen zugelassen sind.

Ohne Zugbegleiter dürfen bei zweimänniger Besetzung des führenden Fahrzeugs verkehren

- a) Prüfzüge,
- b) Triebfahrzeuge, die allein oder zu zweit fahren,
- c) Züge mit Beförderung von Reisenden bis zu 12 Achsen,
- d) Leerreisezüge bis zu 60 Achsen und Güterzüge bis zu 50 Achsen,
- e) Güterzüge auf bestimmten Strecken, wenn
 1. die Zugstärke 130 Achsen nicht übersteigt,
 2. die zulässige Geschwindigkeit höchstens 65 km/h beträgt und
 3. eine Unterwegsbehandlung aus verkehrlichen Gründen nur dort vorgenommen wird, wo örtliches Rangierpersonal zur Verfügung steht,
- f) Hilfszüge.

In den Fällen a) bis f) müssen die Züge gezogen oder von der Spitze aus gesteuert werden und alle Fahrzeuge an die durchgehende Bremse angeschlossen sein. Zweimännige Besetzung des führenden Fahrzeugs im Sinne dieses Absatzes ist auch gegeben, wenn das Personal der Triebfahrzeuge auf ein schiebendes Triebfahrzeug und ein anderes führendes Fahrzeug verteilt ist.

Bei einmänniger Besetzung des führenden Fahrzeugs dürfen ohne Zugbegleiter verkehren

- g) Triebwagenzüge im Stadt- und Vorortverkehr, wenn eine betriebsbereite Sicherheitsfahrerschaltung und Zugbeeinflussung (§ 22 (2)) vorhanden sind.
- h) einzeln fahrende ein- und zweiteilige Triebfahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 90 km/h. wenn eine betriebsbereite Sicherheitsfahrerschaltung vorhanden ist, und
- i) einzeln fahrende Kleinlokomotiven.

In den Fällen h) und i) dürfen dem ziehenden Triebfahrzeug bis zu drei an die durchgehende Bremse angeschlossene Wagen angehängt werden. Sie sollen nicht mit Reisenden besetzt sein.

Weitere Ausnahmen sind nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden (§ 4) zulässig. Diese bestimmen auch die Strecken zu e).

(9) Das Zugpersonal untersteht während der Fahrt einem Zugbegleiter, dem Zugführer. Bei Zügen ohne Zugbegleiter gilt der Triebfahrzeugführer 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 der zuständigen Beamten niemand mitfahren.

Bei Trieb- und Steuerwagen ohne besonderen Führerraum und bei einfachen Verhältnissen kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen zulassen.

§ 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 Auftrag durch einen anderen Betriebsbeamten auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden.

§ 64: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 65 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 65 Abs. 3, 5 u. 6: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 65 Abs. 7: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 65 Abs. 8: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 65 Abs. 9: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 65 Abs. 10: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 65 Abs. 11: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(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, Gleissperren usw. 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, Gleissperren usw. abgesehen werden, die mit dem Signal in der in § 21 (8) vorgeschriebenen Abhängigkeit stehen.

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

(3) Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhof, den er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen, so darf das Einfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist. Hiervon kann abgesehen werden, wenn mindestens im Bremswegabstand ein Ausfahrtsignal für die Fahrstraße des Zuges vorhanden ist oder wenn feststeht, daß das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten, versehen ist. Sonstige Ausnahmen können in Berücksichtigung 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 Reisenden bestimmter Zug darf vor der im Aushangfahrplan angegebenen Zeit abfahren.

(7) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (10), von einer Zugfolge stelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgefahrte Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolge stelle befindet,

wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km/h Geschwindigkeit gefahren wird.

Für Bahnen mit selbsttätiger Streckenblockung kann der *Reichsverkehrsminister* Ausnahmen zulassen.

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) Für die Zugfolge in gesperrten Gleisen gelten die Bestimmungen in (7) nicht. Für diese Fälle trifft die Aufsichtsbehörde besondere Anordnung.

(9) Die Verständigung über die Zugfolge gemäß (7) hat, soweit sie nicht durch die Bedienung der Streckenblockeinrichtung ersetzt wird,

auf den Strecken, die mit mehr als 50 km/h Geschwindigkeit befahren werden,

durch den Fernschreiber oder Fernsprecher mit Tonband

auf den sonstigen Strecken durch den Fernschreiber oder den Fernsprecher allein

zu erfolgen.

Ausnahmen können auf den ersterwähnten Strecken von den Aufsichtsbehörden (§ 4) zugelassen werden.

Inwieweit

auf den ersterwähnten Strecken

in Störungsfällen Fernsprecher allein benutzt werden dürfen, bestimmen die Aufsichtsbehörden (§ 4).

(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 vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist.

(11) Vor der Ab- oder Durchfahrt der Züge ist auf den hierzu eingerichteten Strecken das Signal für die Schrankenwärter (§ 19 (4) und (5)) zu geben. Bei Zügen, die die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig durchfahren, kann hiervon abgesehen werden.

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 66 *

Fahrgeschwindigkeit

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit eines Zuges wird begrenzt durch die
- a) auf Grund besonderer Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken nach (3) und (4) örtlich zulässigen Geschwindigkeiten,
 - b) für die verschiedenen Zuggattungen nach (2) festgesetzten zulässigen Geschwindigkeiten,
 - c) Bauart der einzelnen Fahrzeuge (§ 27 (2) und § 36 (8)),
 - d) Achsenzahl (§ 54),
 - e) Bremsverhältnisse (§ 55),
 - f) betrieblichen Verhältnisse nach (5) bis (11) 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; ihre Fahrgeschwindigkeit setzt die Aufsichtsbehörde in jedem Einzelfalle fest.

- (2) Die zulässige Geschwindigkeit ist:

- a) für Züge ohne durchgehende Bremse 50 km/h,
- b) für Reisezüge mit durchgehender Bremse

140 km/h.

50 km/h;

Wenn die zulässige Geschwindigkeit für einen Zug mehr als 120 km/h ist, müssen Strecke und Fahrzeuge mit sicherwirkenden selbsttätigen Vorrichtungen ausgerüstet sein, welche die Züge bei Halt zeigenden Hauptsignalen zum Halten bringen (§ 22 (2)).

auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper, wo Bahnanlagen und Fahrzeuge sich den Verhältnissen der Hauptbahnen anpassen,

60 km/h,

- c) für Güterzüge mit durchgehender Bremse

100 km/h.

50 km/h;

Für Geschwindigkeiten über 100 km/h ist die Genehmigung der Aufsichtsbehörden (§ 4) erforderlich.

auf Bahnen mit eigenem Bahnkörper, wo Bahnanlagen und Fahrzeuge sich den Verhältnissen der Hauptbahnen anpassen,

60 km/h.

Bei Geschwindigkeiten über 90 km/h muß die Zugbildung den Vorschriften für Reisezüge entsprechen.

- d) für Leerfahrten von Lokomotiven und Triebwagen die Geschwindigkeit, die nach den vorhandenen Bremsleistung und der Bauart der Lokomotive oder des Triebwagens zulässig ist, höchstens jedoch wie unter a), b) und c) und (5),
- e) für Arbeitszüge 50 km/h.

(3) Wenn die bauliche Gestaltung der Bogen für Überhöhung, Überhöhungsrampen und Übergangsbogen den Bestimmungen der § 7 (3) und § 10 (2) und (3) entspricht, beträgt bei einer zulässigen Überhöhung von 150 mm die zulässige Geschwindigkeit

$$V = 4,6 \cdot \sqrt{H}$$

(V = Geschwindigkeit in km/h, H = Bogenhalbmesser in m).

Sie ist auf volle 5 km/h abzurunden.

(4) In Krümmungen ohne entsprechende Überhöhung des äußeren Stranges und in Krümmungen ohne ausreichende Übergangsbögen müssen die Geschwindigkeiten nach den vom *Reichsverkehrsminister* hierüber erlassenen besonderen Vorschriften verringert werden.

(5) Die zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, ist 50 km/h. Dies gilt auch für einzeln fahrende Lokomotiven mit dem Tender voran, für führende oder einzeln fahrende elektrische Lokomotiven sowie auch für Trieb- und Steuerwagen, wenn sie von dem in der Fahrrichtung hinteren Führerraum aus bedient werden und der andere Führerraum mit einem Betriebsbeamten besetzt ist, der den Zug anhalten kann.

Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des *Reichsverkehrsministers* zulässig.

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

§ 66: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 66 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 66 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17 u. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 66 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 66 Abs. 9: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

Hauptbahnen

Nebenbahnen

(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 unbeschränkte Wegübergänge vorkommen, nur mit 15 km/h befahren werden.

(8) Wenn Züge mit einer Lokomotive, einem Trieb- oder Steuerwagen an der Spitze nachgeschoben werden (§ 67), so dürfen sie höchstens mit

60 km/h

40 km/h

fahren. Schneeräumer vgl. § 71.

(9) Für das Fahren durch Gleiskrümmungen mit Untertiefung des äußeren Stranges, durch Gegenbögen, über bewegliche Brücken, durch Strecken, die aus einem besonderen Grunde regelmäßig langsamer befahren werden müssen,

und gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder nicht verschlossenen Weiche

ist die für die einzelne Zuggattung zulässige größte Geschwindigkeit von der Aufsichtsbehörde besonders zu bestimmen.

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

(11) Sonderzüge, die nach § 69 (6) abgelassen werden, dürfen höchstens mit 30 km/h fahren.

(12) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit zu bestimmen, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten 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.

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

(14) Wird die durchgehende Bremse eines Zugs unterwegs unbrauchbar, so darf der Zug nur mit besonderer Vorsicht handgebremst 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 Lokomotive, 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, gewerblichen Anlagen u. dgl.,

d) besonderen örtlichen Verhältnissen, wie Spitzkehren, Fahren u. dgl. mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Der vorderste Wagen der Züge zu b), c) und d) ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der ein Signalhorn oder eine Signalpfeife, 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 Zuge gekuppelt sind, dürfen auch in Gefällen am Zuge verbleiben.

§ 67: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 67 Abs. 4: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

Hauptbahnen

Nebenbahnen

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

(6) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

(7) 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, falls nicht nach (2) oder (3) auf das Anhalten verzichtet ist. Das Deckungssignal der Bahnkreuzung (§ 21 (6)) darf erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug zum Stillstand gekommen ist.

(2)

Bei einer derartigen Kreuzung

einer Hauptbahn mit einer Nebenbahn oder einer dieser Ordnung nicht unterstellten Bahn zweier Nebenbahnen oder einer Nebenbahn mit 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.

(3) Bei einer derartigen Kreuzung einer dieser Ordnung unterstellten Bahn mit einer innerhalb einer Straße liegenden Straßenbahn brauchen weder die Züge der dieser Ordnung unterstellten Bahn noch die Züge der Straßenbahn vor der Kreuzung anzuhalten, wenn die Kreuzung nach Ansicht der Aufsichtsbehörde der für diesen Fall gegebenen Anordnung des *Reichsverkehrsministers* entspricht.

§ 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 sehr explosionsgefährlichen Gegenständen trifft die Aufsichtsbehörde besondere Bestimmungen.

(4) Sonderzüge sind den Schrankenwärttern schriftlich oder durch Fernsprecher anzukündigen (§ 66 (10)).

(5) Ist eine Ankündigung nach (4) nicht möglich, so treten die in § 66 (10) 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, Feuersbrünsten oder sonstigen außerordentlichen Ereignissen einzulegen sind. Wegen der Geschwindigkeit solcher Züge vgl. § 66 (11).

§ 70 *

Rangordnung der Züge

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

§ 71 *

Schneeräumer

(1) 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.

(2) ...

§ 68 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 68 Abs. 3: Eingef. durch V v. 22. 10. 1937 II 652

§ 69 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 26. 3. 1935 II 353

§ 69 Abs. 4 bis 6: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 70: I. d. F. d. V v. 12. 5. 1933 II 281

§ 71 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 71 Abs. 2: Aufgeh. durch V v. 21. 2. 1940 II 43

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 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 Betriebsbeamten begleitet sein. Sie sind bei Dunkelheit mit Signalen zu versehen.

§ 73

Betriebstörende 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 *

Bahnpolizeibeamte

(1) Bahnpolizeibeamte sind die hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten, ferner die in § 45 (1) unter Nummer 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

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 in § 45 (3), (5) und (6) finden auch auf die Bahnpolizeibeamten (1) 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 Festnahme hat ferner zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit gestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundertfünfzig Deutsche Mark (§ 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.

§ 72 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051 u. V v. 4. 2. 1943 II 17

§ 72 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 74 Überschrift, Abs. 1 u. 3: I. d. F. d. V v. 22. 8. 1957 II 1258

§ 75 Abs. 5: Vgl. Art. 104 Abs. 3 Satz 1 GG 100-1

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 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.

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 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 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, Haltestellen, sonstigen 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 oder anderer Eisenbahnfahrzeuge zu räumen.

§ 78 Abs. 1: I. d. F. d. V v. 29. 7. 1932 II 181 u. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 78 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

§ 78 Abs. 3: I. d. F. d. V v. 16. 3. 1938 II 85

§ 78 Abs. 3 Kursivdruck: Vgl. SchBerG 54-2

§ 78 Abs. 7 u. 9: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

Hauptbahnen

Nebenbahnen

§ 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 Andreaskreuzen 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 Andreaskreuzen 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 an 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 Eisenbahnfahrzeuges 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.

§ 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 Bahngebiets oder im Bahnverkehr stört, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark 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 *

Der Reichskanzler

Der Reichsverkehrsminister

§ 79: I. d. F. d. V v. 21. 2. 1940 II 43

§ 79 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 81 Abs. 1 u. 2: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051

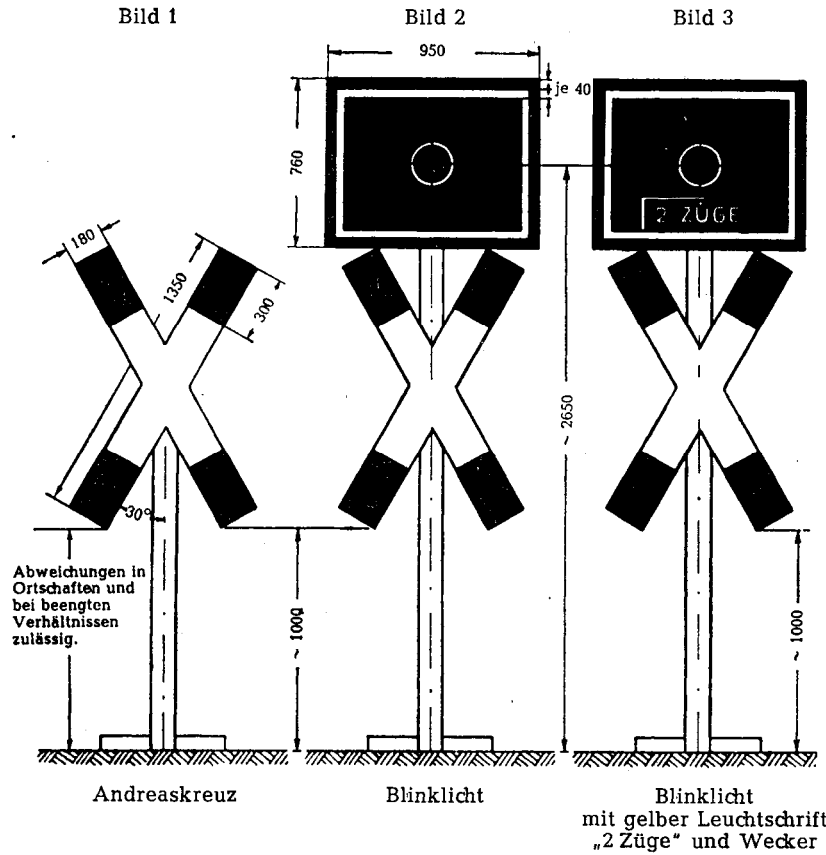
§ 82 Abs. 2: I. d. F. d. V v. 20. 11. 1934 II 1051; EVO 934-1

§ 83: Aufgeh. durch V v. 22. 8. 1957 II 1258

Anlagen

Andreaskreuz und Blinklichter für Bahnübergänge

Maße in Millimetern

Anlage A *
(zu § 18)

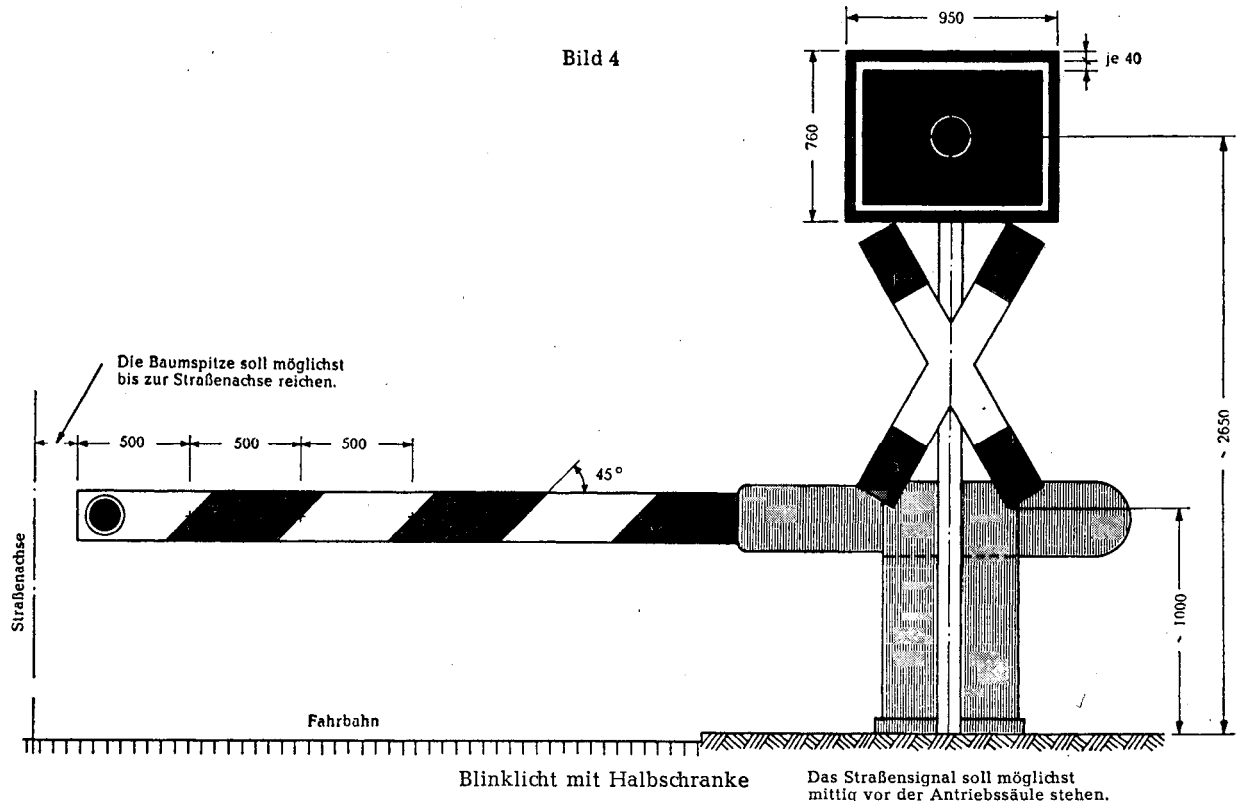
Rotes Blinklicht bedeutet „Halt! Der Bahnübergang ist für den Straßenverkehr gesperrt!“ (§ 3 a Abs. 4 StVO).

Blinklichter nach Bild 2 sind allein oder in Verbindung mit zugbedienten Halbschranken (Bild 4) zu verwenden.

Blinklichter nach Bild 3 dürfen nur an Wegen ohne einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr verwendet werden. Der Wecker ertönt, solange die Leuchtschrift „2 Züge“ erscheint.

Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, daß die Strecke elektrische Fahrleitung hat.

Ein schwarzer Pfeil unter dem Andreaskreuz zeigt an, daß es nur für den Straßenverkehr in Richtung des Pfeiles gilt.



Blinklicht mit Halbschranke

Das Straßensignal soll möglichst mittig vor der Antriebssäule stehen.

Anlage B *
(Zu § 11)

Regellichraum

**Gültig in der Geraden und in Bögen von 250 m Halbmesser und mehr.
(Wegen der erforderlichen Vergrößerungen und zulässigen Verkleinerungen der
Breitenmaße s. § 11 (2)).**

Bild 1

Maßstab 1:50

Maße in Millimetern

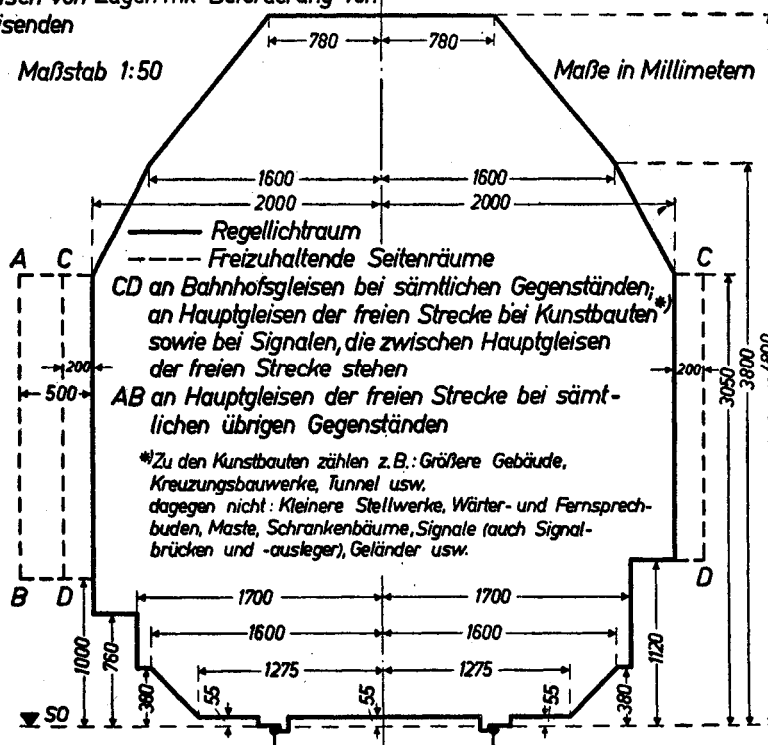
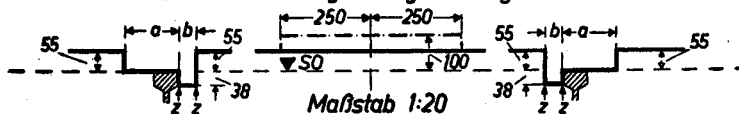


Bild 2

Unterer Teil der Umgrenzung des Regellichtraumes

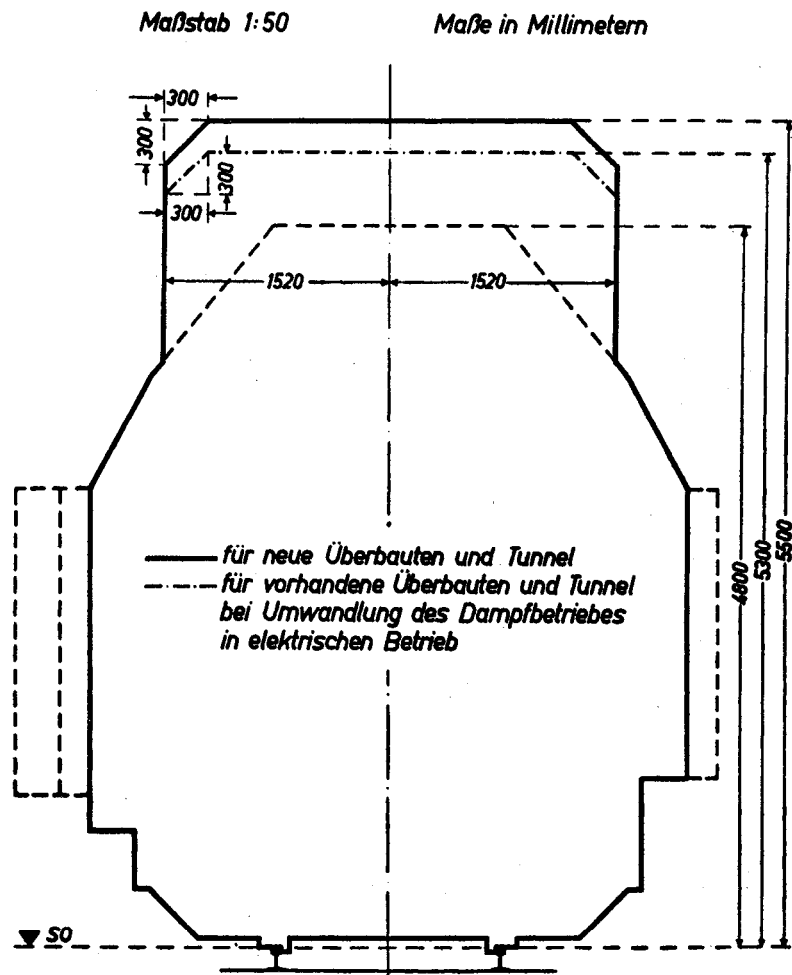


— Zulässige Einschränkung auf Strecken mit Zahnstangen (§ 11(4))

a ≥ 150 mm	für unbewegliche Gegenstände, die nicht fest mit der Fahrchiene verbunden sind
a ≥ 135 "	" " " fest mit der Fahrchiene verbunden sind
b ≥ 41 "	Einrichtungen, die das Rad an der inneren Stirnfläche führen
b ≥ 45 "	an Wegübergängen, b ≥ 70 mm für alle übrigen Fälle

z = Ecken, die ausgemundet werden dürfen

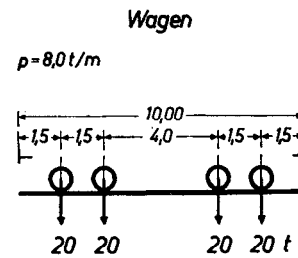
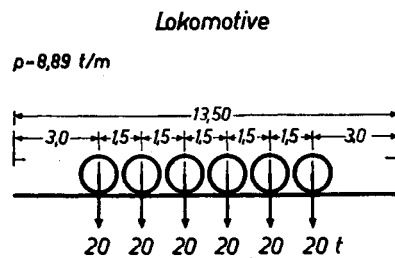
**Obere Umgrenzung des lichten Raumes
auf Strecken mit Oberleitung und 15 kV Fahrdrachtnennspannung
(gültig in Bögen von 250 m Halbmesser)**



Anlage D
(Zu § 16³)

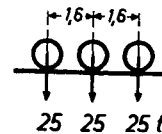
**Verkehrslast
für neue und zu erneuernde Brücken**

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



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.

Begrenzung I für Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis

**Lokomotiven, Tender
und Triebwagen**

Wagen

Bild 1

Maßstab 1:50

Maße in Millimetern

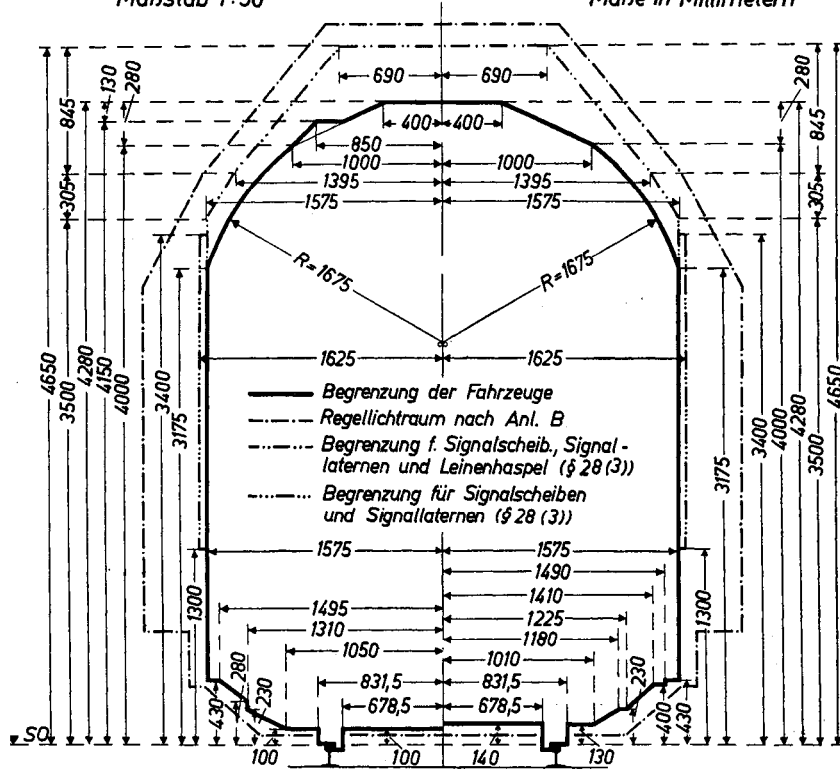
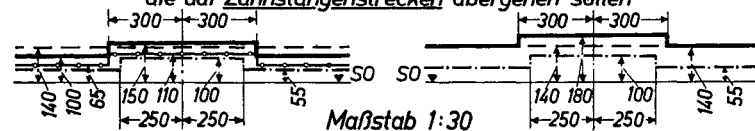


Bild 2

Bild 3

**Untere Begrenzungslinie
für Lokomotiven, Tender und Triebwagen, für Wagen,
die auf Zahnstangenstrecken übergehen sollen**



Anlage F*
(Zu § 28)

Begrenzung II für Fahrzeuge
im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis

Lokomotiven, Tender
und Triebwagen

Wagen

Bild 1

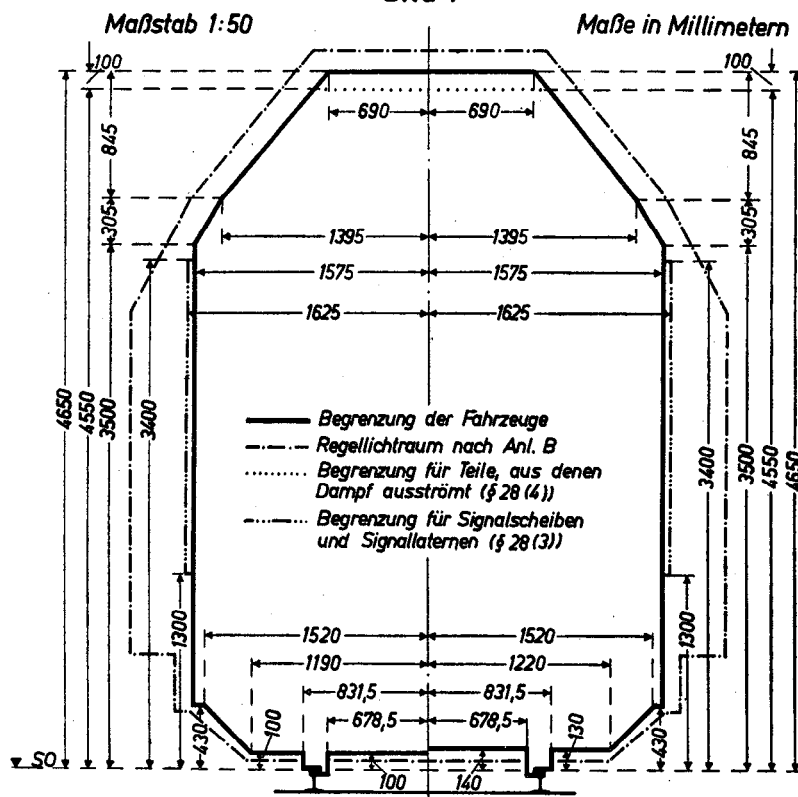
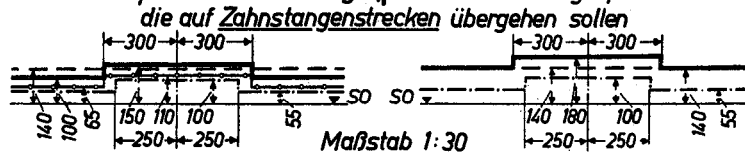


Bild 2

Untere Begrenzungslinie
für Lokomotiven, Tender und Triebwagen,
die auf Zahnstangenstrecken übergehen sollen

Bild 3

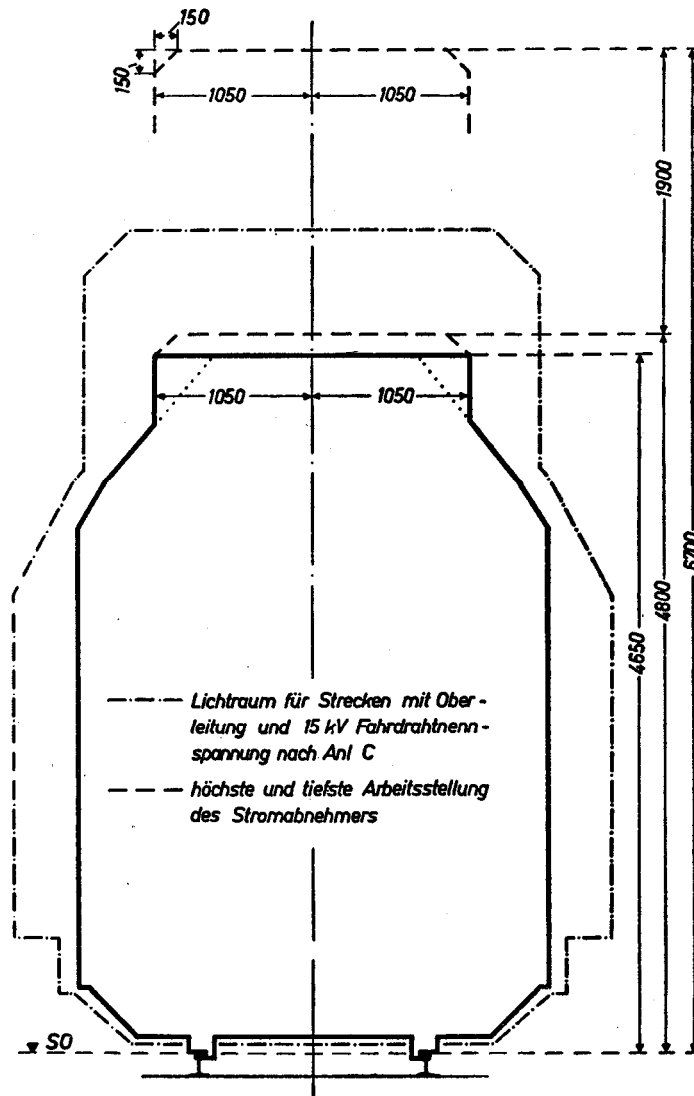
für Wagen,



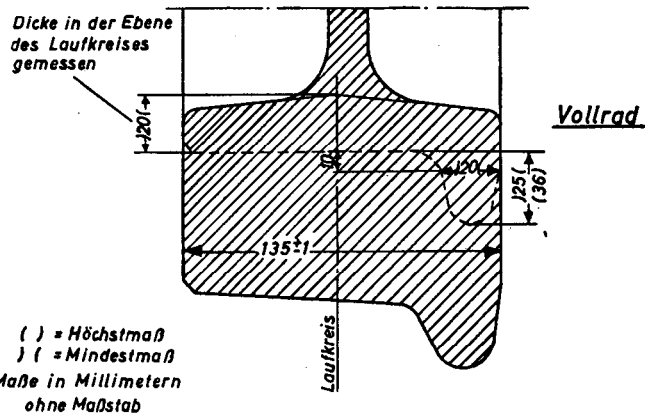
**Begrenzung für Stromabnehmer
von Lokomotiven und Triebwagen bei 15 kV Fahrdrabtrahnnennspannung**

Maßstab 1:50

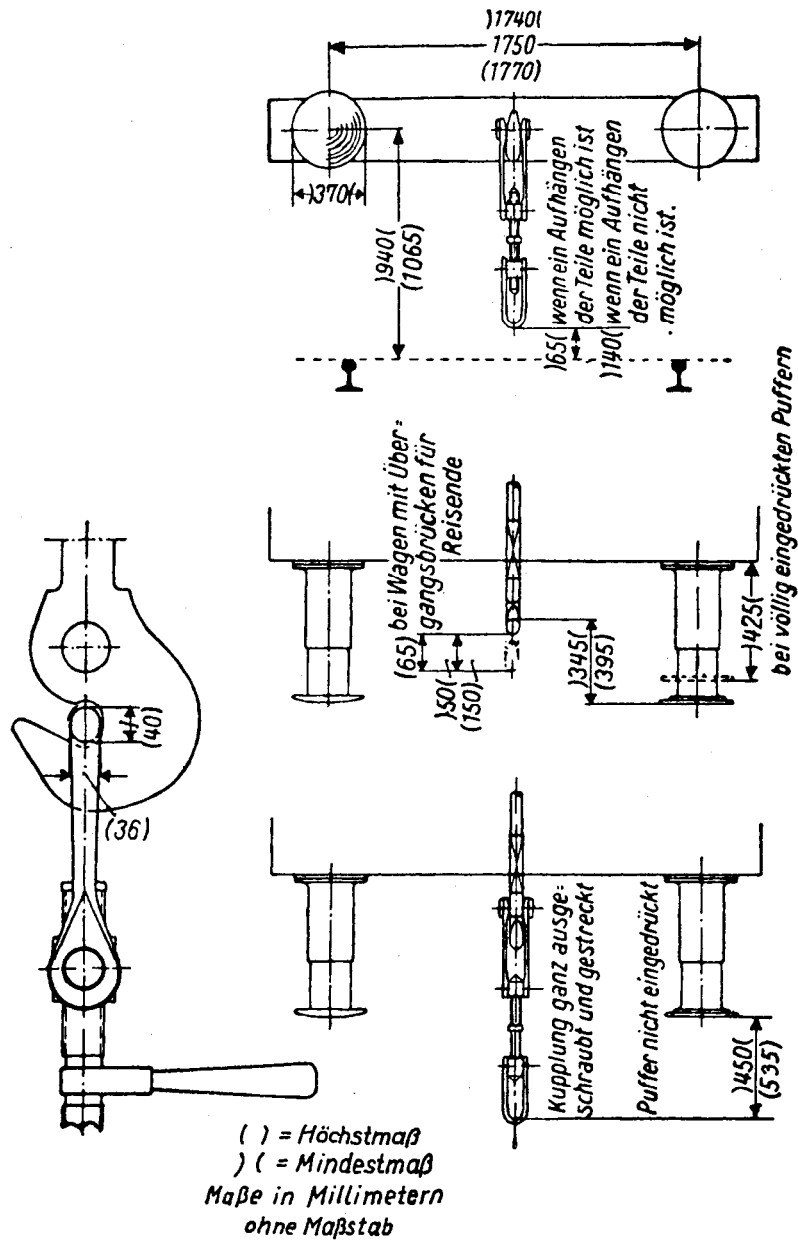
Maße in Millimetern



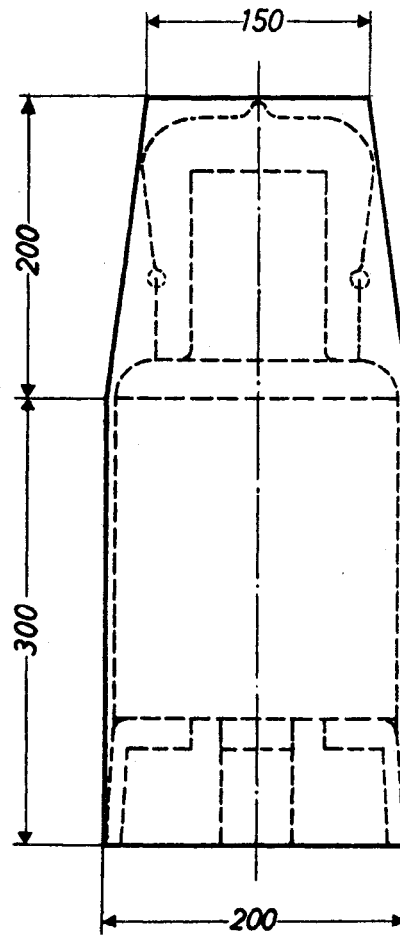
Technical drawing of a beam cross-section. The drawing shows a rectangular beam with a central section of length 1360 ± 3. The total length of the beam is 1410 (bei Zwischenachsen) and 1426 (at the bottom). The width of the beam is 70. The height of the beam is 120. The beam is supported by two hatched bases. The label 'Laufkreis' is written vertically on both sides of the beam. The dimension 10 is indicated at the bottom center.



Zug- und Stoßeinrichtungen



Begrenzung der Zugschlußsignalmittel



Maße in Millimetern
Maßstab 1:5

933-3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS)*

Vom 25. Juni 1943*

Reichsgesetzbl. II S. 285

Inhaltsverzeichnis*

I. Allgemeines		§	§
Geltungsbereich	1	Freihalten des Bahnkörpers	47
Befristungen	2	Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Gleisabschnitte	48
Ausnahmen	3	Beleuchtung der Bahnanlagen	49
Aufsichtsbehörden	4	Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen	50
—	5	Rangieren auf den Hauptgleisen	51
II. Bahnanlagen		Stillstehende Fahrzeuge	52
Begriffserklärungen	6	Aufhalten von Wagen im Rangierdienst mit Hemmschuhen	52 a
Richtungs- und Neigungsverhältnisse	7	Fahrordnung	53
Breite des Bahnkörpers	8	Begriff, Gattung und Stärke der Züge	54
Spurweite	9	Ausrüstung der Züge mit Bremsen	55
Überhöhung	10	Zusammenstellung der Züge	56
Umgrenzung des lichten Raumes	11	—	57
Gleisabstand	12	Zugsignale	58
Kreuzungen von Bahnen	13	Ausstattung der Züge	59
Entfernung der Zugfolgestellen und Kreuzungsbahnhöfe sowie Länge der Kreuzungsgleise	14	Beleuchtung und Heizung der Personenwagen	60
Wasserversorgungsanlagen und Wasserkranne	15	Kuppeln der Fahrzeuge, Verschließen der Wagen, Bremsprobe	61
Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken	16	—	62
Abteilungszeichen, Neigungszeiger	17	Zugpersonal	63
Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung	18	Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerraum der Triebwagen	64
Fernmeldeanlagen	19	Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge	65
Drehscheiben, Schiebebühnen	20	Fahrgeschwindigkeit	66
Signale und Kennzeichen	21	Schieben und Nachschieben der Züge	67
—	22	Befahren von Bahnkreuzungen	68
Bahnsteige	23	Sonderzüge	69
—	24	Rangordnung der Züge	70
—	25	Schneeräumer	71
Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten	26	Von Hand bewegte Regelfahrzeuge, Nebenfahrzeuge	72
III. Fahrzeuge		Betriebstörende Ereignisse	73
Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge	27	V. Bahnpolizei	
Begrenzung der Fahrzeuge	28	Bahnpolizeibeamte	74
Achsdruck	29	Ausübung der Bahnpolizei	75
Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen	30	Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten	76
Räder	31	VI. Bestimmungen für das Publikum	
Achswellen	32	Allgemeine Bestimmungen	77
Zug- und Stoßeinrichtungen	33	Betreten der Bahnanlagen	78
Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge	34	Überqueren der Bahn	79
Bremsen	35	Bahnbeschädigungen und Betriebstörungen	80
Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen. Anschriften	36	Verhalten der Reisenden	81
Tragfedern der Fahrzeuge	37	Bestrafung von Übertretungen	82
—	38	—	83
Verschuß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personenwagen	39	Anlagen	
—	40	Andreaskreuz und Blinklichter für Bahnübergänge ..	A
Signalstützen	41	Regellichtraum	B
Anschriften an den Wagen	42	—	C
Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge	43	—	D
Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampfkessel	44	Begrenzung neuer Fahrzeuge	E
IV. Bahnbetrieb		—	F
Eisenbahnbetriebsbeamte	45	—	G
Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst	46	Räder	H
Überschrift: Auf Grund § 1 Abs. 3 BO v. 17. 7. 1928 II 541 verordnet		Achslager	J
Datum: In Kraft getreten am 1. 8. 1943 gem. V v. 25. 6. 1943 II 285		Zug- und Stoßeinrichtungen neuer Fahrzeuge	K
Inhaltsverzeichnis: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 1 V v. 22. 5. 1959 II 569 u. Art. 2 Nr. 1 V v. 20. 12. 1960 II 2421		Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge	L

Vorbemerkungen *

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

(2) Zusätzliche Bestimmungen, die die BO nicht enthält, sind neben der Nummer des Absatzes durch große Buchstaben gekennzeichnet.

I. Allgemeines**§ 1 *****Geltungsbereich**

(1) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs (abgekürzte Bezeichnung: BOS) und die dazu vom *Reichsverkehrsminister* erlassenen Ausführungsbestimmungen (abgekürzte Bezeichnung: ABBOS) gelten für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen in den Gebietsteilen, in denen für die vollspurigen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (abgekürzte Bezeichnung: BO) eingeführt ist.

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

Für vorhandene Schmalspurbahnen des allgemeinen 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.

(4 A) ...

§ 2**Befristungen**

(1) Fehlen auf einer Bahn 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 Bahnanlagen, 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) —

(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**

(1) Die Deutsche Bundesbahn wird hinsichtlich der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung sowie ihrer Sonderformen (BOS, vBO, vBOS ...) vom Bundesminister

Vorbemerkungen: BO 933-2

§ 1 Abs. 4 A: Erlässene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

§ 4 Abs. 1: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G v. 29. 3. 1951 I 225; BO 933-2; ESO 933-6; vBO 933-4; vBOS 933-5

§ 4 Abs. 1 Auslassung: Abhängig von der aufgeh. V v. 15. 3. 1943 II 97

§ 4 Abs. 2: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G v. 29. 3. 1951 I 225

für Verkehr beaufsichtigt. Er kann bestimmte Aufgaben der Aufsicht auf die Leitung der Deutschen Bundesbahn oder die Leiter der Eisenbahndirektionen oder der diesen gleichstehenden Bundesbahnbehörden übertragen.

(2) Die übrigen Eisenbahnen werden von den Ländern beaufsichtigt.

(3) Ausnahmen, die durch den *Reichsverkehrsminister* zugelassen worden sind, dürfen von den Aufsichtsbehörden durch zusätzliche, im Rahmen ihrer sonstigen Zuständigkeit liegende Ausnahmegewilligungen nicht erweitert werden.

§ 5

—

II. Bahnanlagen

§ 6*

Begriffserklärungen

(1) Zu den Bahnanlagen 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 desselben für einen anderen Zug verlassen oder in ein solches Gleis 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. Ausweichanschlußstellen sind solche Anschlußstellen, bei denen 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 Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrte Zug verlassen hat.

(9) Blockstellen sind die Zugfolgestellen der freien Strecke, die keine Abzweigstellen sind. 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. 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 Betrieb 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

(1) Bei Neubauten sind Krümmungen von weniger als

50 m

|

40 m

nicht zulässig.

Der *Reichsverkehrsminister* kann Ausnahmen zulassen.

(2) —

(3) In durchgehenden Hauptgleisen darf sich die Richtung in der Regel nur stetig ändern.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt,

a) in welchen Fällen Übergangsbogen und Zwischengerade anzulegen sind,

b) wie diese Übergangsbogen der zulässigen Geschwindigkeit und den örtlichen Verhältnissen entsprechend durchzubilden sind und welche Länge die Zwischengeraden haben müssen.

(4) Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel 40 ‰ (1 : 25) nicht überschreiten. Ausnahmen sind mit Genehmigung des *Reichsverkehrsministers* zulässig.

(5) —

(6) Das Neigungsverhältnis von Bahnhofsgleisen darf, abgesehen von Rangiergleisen, bei Neubauten nicht mehr als 2,5 ‰ (1 : 400) betragen. Das gleiche 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 sollen die gegenüberliegenden Punkte der Schienenoberkanten in der Regel gleich hoch liegen. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

(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 mindestens das 300fache der Überhöhung oder des Unterschiedes der beiden Überhöhungen betragen.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Überhöhungen und Rampenlängen anzuwenden sind.

§ 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.

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

(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 (6) und (7)).

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

(2 A) 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) —

(4) Für Zahnstangenstrecken setzt der *Reichsverkehrsminister* die durch die Zahnstange bedingte Einschränkung des lichten Raumes fest.

(5) —

(6) Der nach (2) und (2 A) 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.

(6 A) 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

1 720 mm		1 620 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) Auf elektrischen Bahnen mit Oberleitung muß außer dem nach (1) und (2) freizuhaltenden lichten Raum ein lichter Raum für den Durchgang der Stromabnehmer vorhanden sein; in diesen Raum dürfen die Fahrleitungen und nichtgeerdete Bauteile der Fahrleitungen hineinragen.

Oberhalb dieses lichten Raumes muß ein Raum für die Unterbringung der Bauteile der Fahrdrahtaufhängung freigehalten werden, wo er erforderlich ist, und dort, wo nicht Sonderbauarten der Fahrdrahtaufhängung mit Unterbrechung des Tragseiles möglich sind.

Über die Größe des zusätzlichen lichten Raumes trifft der *Reichsverkehrsminister* nähere Bestimmungen.

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

3,70 m		3,50 m
vorhanden sein.		

(8 A) 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.		

(2 A) In Bögen 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 Hauptbahn- gleis 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 Vollspurgleis und einem Schmalspurgleis mit Rollfahrzeugbetrieb muß der Abstand der Gleise mindestens 3,65 m, bei Neubauten mindestens 3,90 m betragen.

Bei 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 Bögen sind die Gleisabstände entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Der *Reichsverkehrsminister* trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(5A) 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.

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

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

§ 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) Inwieweit für den Abstand der Zugfolgestellen und Kreuzungsbahnhöfe sowie für die Länge der Kreuzungsgleise besondere Anforderungen zu stellen sind, bestimmt der *Reichsverkehrsminister*.

(2) —

§ 15

Wasserversorgungsanlagen und Wasserkrane

(1) Wasserversorgungsanlagen sind in solchen Abständen und von solcher Leistungsfähigkeit einzurichten, daß der vom *Reichsverkehrsminister* festzustellende Bedarf an Speisewasser jederzeit reichlich gedeckt werden kann.

(2) —

(3) Die Ausflußöffnungen neuer Wasserkrane müssen mindestens 2,85 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) —

§ 16

Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken

(1) Die Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken einer Strecke muß den größten auf dieser Strecke vorkommenden Verkehrslasten und Fahrgeschwindigkeiten entsprechen.

Der *Reichsverkehrsminister* kann bei Neubauten und Gleiserneuerungen bestimmen, ob Strecken für eine größere Tragfähigkeit bemessen werden müssen.

(2) und (3) —

§ 17

Abteilungszeichen, Neigungszeiger

(1) Die Bahn ist in Abschnitten von 1000 m mit Abteilungszeichen zu versehen. Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

(2) Das Verhältnis der Neigungen ist an den Enden der Strecken, wo die Verbindungslinie zweier 500 m voneinander entfernter Punkte der Bahn stärker als 10 ‰ (1 : 100) geneigt ist, ersichtlich zu machen.

Die Aufsichtsbehörde kann Ausnahmen zulassen.

§ 18*

Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung

(1) und (2) Ob an Stellen, wo besondere Vorsicht geboten ist, Einfriedigungen oder Schutzwehren anzulegen sind, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

(3) Verkehrsreiche Wegübergänge sind mit Schranken oder Blinklichtern (Anlage A) 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/h fahren. Auch in anderen Fällen kann die Aufsichtsbehörde beim Vorliegen besonderer Verhältnisse Ausnahmen zulassen.

Bestehen Zweifel darüber, ob ein Wegübergang verkehrsreich oder unübersichtlich ist oder ob die Zulassung einer Ausnahme gerechtfertigt 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 Blinklichtern zu versehen ist.

Der *Reichsverkehrsminister* kann den Ersatz von Schranken oder Blinklichtern durch andere Vorrichtungen genehmigen.

Die Schranken müssen bei jeder Stellung mindestens 0,50 m von der Umgrenzung des lichten Raumes abstehen.

Schienengleiche Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten nicht als Wegübergänge.

(4) Schranken müssen vom Standort des bedienenden Wärters aus übersehen werden können.

Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

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

(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 Andreaskreuzen nach Anlage A versehen sein. Diese sind an allen unmittelbar am Übergang einmündenden Wegen da aufzustellen, wo Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen (§ 79 (2)), wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug oder andere Eisenbahnfahrzeuge sich nähern. Eine Einschränkung der in Anlage A angegebenen Abmessungen der Andreaskreuze ist nur aus zwingenden Gründen zulässig.

§ 18 Abs. 3: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. a V v. 20. 12. 1960 II 2421
§ 18 Abs. 9: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. b V v. 20. 12. 1960 II 2421
§ 18 Abs. 10: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. c V v. 20. 12. 1960 II 2421

Bei Wegübergängen mit geringfügigem Verkehr kann von der Aufstellung von Andreaskreuzen abgesehen werden.

(10) Vor Wegübergängen, die nicht durch Schranken (3), Blinklichter (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) ...

(3) bis (5) Die Aufsichtsbehörde bestimmt,

a) wann und in welchen Mindestentfernungen längs der freien Strecke Fernsprecher fest einzubauen und

b) in welcher Weise die Standorte dieser Fernsprecher und die jeweils kürzesten Wege zu ihnen zu kennzeichnen sind.

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

§ 20

Drehscheiben, Schiebebühnen

(1) und (2) —

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

§ 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) ...

(3) —

(4) Blockstellen, Abzweigstellen und Gleisverschlingungen sind mit Hauptsignalen zu versehen. Werden die benachbarten Zugfolgeabschnitte mit einer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h befahren, so können die Aufsichtsbehörden (§ 4) Ausnahmen zulassen.

(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) Die höhengleichen Kreuzungen zweier Bahnen, von denen entweder beide dieser Ordnung oder eine dieser Ordnung, die andere der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung unterstehen, sind durch Hauptsignale in gegenseitiger Abhängigkeit zu decken (§ 13). Über die Sicherung der Kreuzung einer solchen Bahn mit einer dieser Ordnung oder der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht unterstellten Bahn hat die zuständige Behörde (§ 13) Bestimmung zu treffen.

(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) —

§ 19 Abs. 2: Aufgeh. durch Art. 2 Nr. 3 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 1: ESO 933-6

§ 21 Abs. 2: Aufgeh. durch Art. 2 Nr. 4 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 4: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 4 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 6: BO 933-2

(11) Die Weichen in den Hauptgleisen müssen mit Weichensignalen versehen sein, wenn sie nicht mit den für den Fahrweg gültigen Signalen in Abhängigkeit stehen (8) oder für gewöhnlich verschlossen gehalten werden.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(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 Rollfahrzeugbetrieb	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 Schmalspurgleis 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 und dergleichen) müssen bis zu einer Höhe von 2,80 m über Schienenoberkante mindestens 2,20 m von Gleismitte entfernt sein.

(2 A) 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 (6 A)).

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 Reisen gut sichtbar anzubringen.

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

§ 28*

Begrenzung der Fahrzeuge

(1) Alle Teile neuer Fahrzeuge dürfen höchstens die in der Anlage E mit ausgezogener Linie gezeichnete Begrenzung bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleis erreichen.

Der Bau größerer Fahrzeuge bedarf der Genehmigung des *Reichsverkehrsministers*.

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

(1 A) Sofern die Strecken, auf denen die Fahrzeuge verkehren sollen, den lichten Raum nach § 11 (2) nicht aufweisen, sind die Fahrzeuge entsprechend kleiner zu bauen. Der *Reichsverkehrsminister* trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(2) bis (4) —

(5) Die Stromabnehmer von Fahrzeugen dürfen die Begrenzungslinie nach Anlage E überschreiten, müssen sich dann aber auf diese Begrenzungslinie zurückführen lassen.

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

(7) Nach außen aufschlagende Einsteigetüren in den Langseiten von Triebwagen, Steuer- und Beiwagen sowie von Personen-, Post- und Gepäckwagen dürfen bei Mittelstellung der Fahrzeuge im geraden Gleis in keiner Stellung der Tür die Umgrenzung des lichten Raumes überschreiten.

Bremserhaustüren 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 liegenden Begrenzungslinien (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 Gleisbögen 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 in der Ruhelage das Maß von 55 mm über Schienenoberkante unterschreiten und bei der Betätigung der Bremse bis auf die Schiene herabreichen, wenn sie innerhalb der Endachsen des Fahrzeugs angebracht sind und auch in Gleisbögen innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes bleiben.

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

(10) —

(11) Für Zahnstangenstrecken setzt der *Reichsverkehrsminister* die Maße (8) und (9) fest.

§ 29

Achsdruck

(1) Der Achsdruck stillstehender neuer Fahrzeuge darf bei der größten Belastung nicht mehr betragen als

12 t.

10 t.

(2) Fahrzeuge mit größerem Achsdruck dürfen nur mit Genehmigung des *Reichsverkehrsministers* gebaut werden.

§ 30

Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen

(1) Der feste Achsstand neuer Fahrzeuge muß, abgesehen von Drehgestellen, mindestens 2000 mm betragen.

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

Falls vorhandene Fahrzeuge einen geringeren Achsstand besitzen, muß die Umgrenzung des lichten Raumes nach Anlage B nötigenfalls entsprechend vergrößert werden.

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

50 m

40 m

Halbmesser gestatten.

(2A) 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.

(2B) Die zulässigen Überhänge und größten Wagenlängen für Mittelpufferkupplungen bestimmt der *Reichsverkehrsminister*.

(3) Sind bei neuen Fahrzeugen und Drehgestellen mehr als zwei Achsen in einem gemeinsamen Rahmen gelagert und beträgt der Achsstand mehr als 2000 mm, so müssen die mit Spurkränzen versehenen Zwischenachsen quer zur Wagenlängsachse verschiebbar sein, derart, daß Krümmungen mit einem Halbmesser von

50 m | 40 m

anstandslos durchfahren werden können.

(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. Der *Reichsverkehrsminister* kann Ausnahmen zulassen.

(2) Der lichte Abstand der Räder einer Achse richtet sich nach den Maßen 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 den Achslagergehäusen der Wagen müssen die in Anlage J angegebenen Maße eingehalten werden.

§ 32

Achswellen

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

§ 33*

Zug- und Stoßeinrichtungen

(1) Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßeinrichtungen haben.

(2) und (3) —

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

(3B) Die zum Kuppeln von Fahrzeugen mit verschiedenartigen Zugeinrichtungen 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.

(3C) Änderungen der Bauart der bisher verwendeten Zug- und Stoßeinrichtungen 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 hintereinandergreifen können.

(5) —

§ 34

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

- (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 Bremseinrichtungen haben. Die Handbremse muß von jedem Führerstand aus bedient werden können. Bei Kleinlokomotiven genügt eine in der Bremsstellung feststellbare Fußbremse.
- (4) Neu zu bauende Lokomotiven und Triebwagen, die durchgehend gebremste Züge befördern, müssen eine Treibradbremse erhalten, die zusammen mit der durchgehenden Bremse betätigt werden kann.
- (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 Personenzüge,
 - c) von den Post- und Gepäckwagen,
 - d) vom Bremserhaus der 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 den höchsten wasserbenetzten Punkt der Feuerbüchse liegt.
 - 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, auffallende Marke bezeichnet ist.

§ 35 Abs. 5 Buchst. d: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 7 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 36 Abs. 8 Buchst. e: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 8 V v. 22. 5. 1959 II 569

- 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.

Die Aufsichtsbehörde 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 Dampfpfeife 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 Tendern und Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen.
- (7) Lokomotiven und Triebwagen, die auf Strecken verkehren, auf welchen gemäß § 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) bis (6) und § 44 (1) bis (3)),
 - 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 in § 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 müssen abgefedert sein.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

§ 38

§ 39

Verschuß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personenwagen

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

(1) Einsteigetüren der Personenwagen müssen sicher wirkende Verschußvorrichtungen erhalten. Nach außen aufschlagende Einsteigetüren an den Langseiten der Personenwagen müssen doppelt wirkende Verschlüsse haben, wobei der eine Verschuß als Vorreiber oder Einreiber wirkt. Bei neuen Wagen mit nach außen aufschlagenden Türen müssen die Verschußvorrichtungen durch Zuschlagen der Tür selbsttätig einen doppelten Verschuß herstellen.

(2) Außentüröffnungen müssen im Innern der Personenwagen 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) Mindestens an einer Stirnseite aller dafür geeigneten Wagen müssen Stützen zur Aufnahme der Schlußsignale (Scheiben und Laternen) angebracht sein.

(2) bis (4) —

(5) Zum Aufstecken der Signale an Zügen müssen Aufsteigetrichte und Griffe am Wagen vorhanden sein, wenn die Signale nicht ohne Hilfsgerät vom Erdboden aus aufgesteckt werden können.

§ 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 die Lastgrenzen,
- e) —
- f) der Achsstand und bei Drehgestellwagen der Abstand der Drehpfannenbolzen und der Achsstand der Drehgestelle,
- 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) der Inhalt der Gasbehälter oder die Art der Beleuchtung,
- k) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung und der etwaigen Verlängerungsfrist (vgl. § 43 (1) bis (6)),
- l) bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmierfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
- m) bei Personenwagen, Trieb-, Steuer- und Beiwagen die Anzahl der für Truppenbeförderung benutzbaren Sitzplätze,
- 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) Personenwagen müssen mit Merkmalen versehen sein, die den Reisenden das Auffinden der Wagenklasse erleichtern.

§ 43*

Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge

- (1) Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie geprüft und für betriebssicher befunden worden sind.
- (2) Die Fahrzeuge sind zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit planmäßig wiederkehrend zu untersuchen (Revision).
- (3) Die Fristen für die Untersuchungen sind von den Aufsichtsbehörden (§ 4) so festzusetzen, daß die Betriebssicherheit der Fahrzeuge innerhalb dieser Fristen gewahrt bleibt.
- (4) Für Fahrzeuge, deren Laufleistung überwacht wird, können die Aufsichtsbehörden (§ 4) die Frist für die Untersuchung durch Begrenzung der zurückgelegten Laufkilometer ersetzen.
- (5) Die Untersuchung der Fahrzeuge nach (3) und (4) ist jedoch mindestens alle vier Jahre durchzuführen, soweit nicht nachstehend Ausnahmen zugelassen sind.
- (6) Die äußerste Frist von vier Jahren darf höchstens zweimal um ein Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß der Zustand der Fahrzeuge dies zuläßt.
- (7) Die Fristen für die Untersuchungen der Fahrzeuge rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gestellt werden. Dies gilt sinngemäß für Fahrzeuge mit Begrenzung der Laufleistung.
- (8) Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann. Den Umfang der Untersuchungen legen die Aufsichtsbehörden (§ 4) fest.
- (9) Über die Untersuchung der Fahrzeuge sind Aufzeichnungen zu machen.
- (10) Die Bremseinrichtungen sind zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichenfalls auch zwischen zwei Untersuchungen zu prüfen.

§ 44*

Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampfkessel

- (1) Neue Lokomotivdampfkessel dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von einem zugelassenen Kesselprüfer geprüft und für betriebssicher befunden worden sind.
 - (2) Die Lokomotivdampfkessel müssen mindestens alle vier Jahre untersucht werden.
 - (3) Die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen darf höchstens zweimal um ein Jahr verlängert werden, wenn durch einen zugelassenen Kesselprüfer festgestellt ist, daß der Zustand des Lokomotivdampfkessels dies zuläßt.
 - (4) Die Fristen für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.
 - (5) Für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel sind die Heiz- und Rauchrohre in dem erforderlichen Umfange zu entfernen.
 - (6) Die Lokomotivdampfkessel müssen von einem zugelassenen Kesselprüfer durch Wasserdruk geprüft werden:
 - a) bei der Neuabnahme nach (1),
 - b) bei den Untersuchungen nach (2),
 - c) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn sie länger als zwei Jahre außer Betrieb waren,
 - d) nach jeder Kesselausbesserung, die die Betriebssicherheit beeinflussen kann.
- Bei diesen Prüfungen muß die Bekleidung der Kessel abgenommen sein, bei den Prüfungen nach d) jedoch nur, soweit es für die Untersuchung der ausgebesserten Stellen erforderlich ist.
- (7) Bei einem zulässigen Betriebsüberdruck p des Dampfkessels muß ein Versuchsüberdruck von $1,3 p \text{ kg/cm}^2$ angewendet werden.
 - (8) Bevor die nach (1) und (2) untersuchten Kessel in Betrieb genommen werden, müssen auch die Kesseldruckmesser und Kesselsicherheitsventile geprüft werden.
 - (9) Der festgesetzte höchste Dampfüberdruck muß auf dem Fabrikschild (vgl. § 36 (1) h)) leicht sichtbar verzeichnet werden.
 - (10) Über die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel muß Buch geführt werden.

§ 43: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 10 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 44: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 11 V v. 22. 5. 1959 II 569

IV. Bahnbetrieb

§ 45*

Eisenbahnbetriebsbeamte

(1) Eisenbahnbetriebsbeamte im Sinne dieser Ordnung sind die Beamten, Angestellten, Arbeiter und Bahnagenten sowie ihre Vertreter, die tätig 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 Fahrdienstleiter (einschließlich der Blockwärter),
4. Vorsteher von Bahnbetriebswerken, Bahnbetriebswagenwerken, Bahnmeistereien, Signalmeistereien, Fernmeldemeistereien und Fahrleitungsmeistereien,
5. andere Beamte im Bahnunterhaltungsdienst,
6. Weichensteller,
7. Rangierleiter,
8. Strecken- und Schrankenwärter,
9. Zugbegleiter, Führer von Kleinwagen,
10. Lokomotiv- und Triebwagenführer, Heizer sowie Beimänner für Lokomotiven und Triebwagen ohne Feuerung, Bediener von Kleinlokomotiven,
11. andere Beamte des maschinen- und elektrotechnischen Außendienstes.

(2) Die Betriebsbeamten sind verpflichtet, für die sichere und pünktliche Durchführung des Eisenbahnbetriebes nach den Vorschriften dieser Ordnung zu sorgen. Sie haben, soweit erforderlich, eine richtig-zeigende Uhr zu tragen.

(3) Die Betriebsbeamten müssen die Eigenschaften und die Befähigung besitzen, die ihr Dienst nach der „Eisenbahn-Befähigungsverordnung“ erfordert.

(4) Die Betriebsbeamten sind in der zur gesicherten Durchführung des Betriebes erforderlichen Anzahl einzusetzen.

(5) Den Betriebsbeamten sind schriftliche Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten zugänglich zu machen.

(6) Über jeden Betriebsbeamten sind Personalakten zu führen.

§ 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 Gleisabschnitte siehe § 48).

(2) Die Bahn ist planmäßig auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach dem jeweiligen Zustand der Strecke, der Belastung und der zulässigen Zuggeschwindigkeit zu richten. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) geben hierüber nähere Weisungen.

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

(4) Gefährdete Stellen der Bahnanlagen sind während des Verkehrs der Züge zu beaufsichtigen.

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

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 Andreaskreuz aus nicht auf mindestens 50 m Entfernung eingesehen werden kann.

Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Landespolizeibehörde zulassen, und zwar bei verkehrsreichen Wegübergängen nur, wenn sie übersichtlich sind, bei verkehrsarmen Wegübergängen, wenn auf dem die Bahn kreuzenden Weg ein Verkehr mit Kraftwagen nicht stattfindet. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der *Reichsverkehrsminister*.

Die Bewachung muß rechtzeitig vor der Annäherung und während der Vorbeifahrt von Zügen und Rangierabteilungen durchgeführt werden.

Inwieweit Wegübergänge bei Fahrten mit Nebenfahrzeugen (§ 27 (1)) zu bewachen sind, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§ 45: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 12 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 45 Abs. 3: EBefVO 933-1

§ 46 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 13 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 46 Abs. 5: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 3 V v. 20. 12. 1960 II 2421

Wegübergänge mit Blinklichtern 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. Ausnahmen kann die Aufsichtsbehörde zulassen.

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

§ 47

Freihalten des Bahnkörpers

Gleise, auf denen Fahrzeuge durch Lokomotiven oder Triebwagen bewegt werden, sind von lagernden Gegenständen mindestens bis zu der Umgrenzung des lichten Raumes und den in § 11 (6) vorgeschriebenen Seitenräumen freizuhalten.

§ 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, durch Signale abzuschließen.

§ 49

Beleuchtung der Bahnanlagen

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

(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 für Hauptsignale ist die Stellung auf „Halt“. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig:

- a) für Hauptsignale von Deckungstellen, Anschlußstellen und von solchen Blockstellen, Bahnhöfen und Abzweigstellen, die ihrer in § 6 bezeichneten Aufgaben für längere Dauer oder für regelmäßig wiederkehrende Zeitabschnitte entkleidet sind.

b) —

(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 Verschuß oder Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern, wenn sie von Zügen (§ 54 (1)), 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) Auf Bahnhöfen mit Einfahrsignalen ist das Rangieren auf dem Einfahrgleis über das Einfahrsignal hinaus in der Regel verboten. Läßt es sich im einzelnen Fall nicht vermeiden, so ist dazu die schriftliche Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen.

Das Rangieren über die Einfahrweiche hinaus ist in Bahnhöfen ohne Einfahrsignale 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 eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind.

§ 52a

Aufhalten von Wagen im Rangierdienst mit Hemmschuhen

Die Höhe der Hemmschuhe darf das Maß von 130 mm über Schienenoberkante nicht übersteigen.

§ 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) 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.

(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) und § 72) gelten nicht als Züge; sie können jedoch im Betriebe wie Züge behandelt werden.

(2) Im Sinne dieser Ordnung gelten als Reisezüge diejenigen Züge, die überwiegend der Beförderung von Reisenden dienen, als Güterzüge diejenigen, die überwiegend der Güterbeförderung dienen. 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 höchstens 60 Achsen betragen. Der Reichsverkehrsminister kann für bestimmte Strecken andere Zugstärken festsetzen.

(4) —

(5) Am Schluß eines durchgehend gebremsten Reisezugs dürfen innerhalb der zulässigen Anzahl Achsen bis zu 10 an die durchgehende Bremse nicht angeschlossene Achsen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 50 t mitgeführt werden.

(6) Bei Güterzügen darf einem vorderen, durchgehend gebremsten Zugteil ein handgebremster Zugteil angehängt werden. Umfaßt der handgebremste Zugteil nicht mehr als die Hälfte der Achsen des Zugs, so gilt der Zug als durchgehend gebremst, andernfalls als handgebremst.

(7) Werden am Schluß eines durchgehend gebremsten Zugs handgebremste Wagen mit Reisenden besetzt, so müssen sie das nach § 55 (3) erforderliche Bremsgewicht haben.

Im Dienst befindliche Eisenbahn-, Post-, Polizei- und Zollbeamte, Angehörige der Wehrmacht, Angestellte für Sonderdienste, Begleiter von Fahrzeugen, Leichen und Tieren sowie sonstige einzelne Personen, die

ausnahmsweise in Güterzügen oder im Gepäckwagen befördert werden, gelten nicht als Reisende im Sinne der Bestimmungen unter (7).

(8) und (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) Der *Reichsverkehrsminister* kann für bestimmte Strecken andere größte zulässige Bremswege festsetzen.

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

(4) Über das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer Neigung von mehr als 40‰ (1 : 25), ferner auf Strecken von außergewöhnlicher Bauart und auf Strecken, wo die Züge durch die Schwerkraft oder durch stehende Maschinen bewegt werden, erläßt der *Reichsverkehrsminister* besondere Vorschriften.

(5) —

(6) Der letzte oder vorletzte Wagen eines Zuges muß eine wirkende Bremse haben. Hat der letzte Wagen keine wirkende Bremse, so soll er nicht mit Reisenden besetzt werden.

(7) ...

(8) Der *Reichsverkehrsminister* erläßt nähere Bestimmungen darüber, wie die durchgehenden nicht-selbsttätigen Bremsen verwendet werden dürfen.

§ 56

Zusammenstellung der Züge

(1) und (2) —

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

(4) und (5) —

(6) Die zu bedienenden Bremswagen sind tunlichst 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 Dampfpeife (§ 36 (3)) zu geben. Wird ein Zug ohne führende Lokomotive geschoben, so hat der auf dem vordersten Wagen befindliche Beamte 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.

§ 55 Abs. 6: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 15 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 55 Abs. 7: Aufgeh. durch Art. 2 Nr. 15 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 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,
 - d) —
- (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 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 den 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. Ausnahmen für Gefangene und Insassen ähnlicher Art bestimmt die Aufsichtsbehörde.
- (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 abgehängt wurden. Für Züge, bei denen solche Änderungen während mehrerer Fahrten nicht stattfinden, kann die Aufsichtsbehörde Erleichterungen zulassen.
- (4 A) 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 Personal der Triebfahrzeuge, dem Personal anderer führender Fahrzeuge (Steuerwagen) und dem Zugbegleitpersonal.
- (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 Beermann. 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.
Die Aufsichtsbehörde 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.

§ 63 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 16 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 63 Abs. 4: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 16 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 63 Abs. 7: Aufgeh. durch Art. 2 Nr. 16 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569

- (4) Die Züge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen mit Ausnahme der
 - a) Prüfzüge,
 - b) einzeln fahrenden Lokomotiven,
 - c) von Lokomotiven gezogenen Reisezüge oder Güterzüge mit Beförderung von Reisenden bis zu 12 Achsen auf Strecken mit weniger als 5‰ (1:200) Neigung, soweit nicht die Sicherheit der Reisenden, die Ordnung am Zug oder die Handbremsung die Beigabe von Zugbegleitern erfordert,
 - d) Triebwagen oder Anhänger bei einfachen Betriebsverhältnissen,
 - e) von Lokomotiven gezogenen Güterzüge ohne Beförderung von Reisenden bis zu 50 Achsen, soweit ihre Zusammensetzung die Bedienung von Handbremsen nicht erfordert,
 - f) Hilfszüge in besonders dringlichen Fällen.

In den Fällen b und d darf das Triebfahrzeug einmännig besetzt sein. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können weitere Ausnahmen zulassen.

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

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

(7) ...

(8) Bei Zügen ohne Zugbegleiter oder bei Zügen, deren Zugbegleiter zum Zugführerdienst nicht befugt ist, gilt der Lokomotivführer (§ 63 (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 der zuständigen Beamten niemand mitfahren.

Bei Trieb- und Steuerwagen ohne besonderen Führerraum und bei einfachen Verhältnissen kann die Aufsichtsbehörde 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 Betriebsbeamten 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 und seine Weichen, Gleissperren usw. 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, Gleissperren usw. abgesehen werden, die von einem für den Fahrweg gültigen Signal abhängig sind.

Liegt für die bevorstehende Einfahrt eines Zugs ein Hindernis vor und ist ein Einfahrtsignal nicht vorhanden, so ist der Zug durch Schutzhaltsignal zum Halten zu bringen.

(3) Steht der Ausfahrt eines Zugs aus einem Bahnhof, den er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen, so darf das Einfahrtsignal erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist. Hiervon kann abgesehen werden, wenn feststeht, daß das Zugpersonal mit der Anweisung, den Zug ausnahmsweise anzuhalten, versehen ist. Sonstige Ausnahmen können in Berücksichtigung 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) Ein zur Beförderung von Reisenden bestimmter Zug darf nicht vor der im Aushangfahrplan angegebenen Zeit abfahren.

(7) Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (10), von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß der vorausgefahrte Zug sich unter der Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet, wenn auf der Bahn mit mehr als 15 km/h Geschwindigkeit gefahren wird.

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

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

(9) Die Verständigung über die Zugfolge gemäß (7) hat durch den Fernschreiber oder Fernsprecher zu erfolgen.

(10) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug mit der Anweisung zu vorsichtiger Fahrt ab- oder durchgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleis nicht zu erwarten ist.

(11) Vor der Ab- und Durchfahrt der Züge ist auf den hierzu eingerichteten Strecken das Signal für die Schrankenwärter (§ 19 (3) bis (5)) zu geben. Bei Zügen, die die Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen nicht vollständig durchfahren, kann hiervon abgesehen werden.

§ 66

Fahrgeschwindigkeit

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit eines Zugs wird begrenzt durch die
 - a) auf Grund besonderer Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken nach (3) örtlich zulässigen Geschwindigkeiten,
 - b) —
 - c) Bauart der einzelnen Fahrzeuge (§§ 27 (2) und 36 (8)),
 - d) —
 - e) Bremsverhältnisse (§ 55),
 - f) betrieblichen Verhältnisse nach (6) bis (11).

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

Probefahrten (Versuchszüge) fallen nicht unter diese Bestimmungen; ihre Fahrgeschwindigkeit setzt die Aufsichtsbehörde in jedem Einzelfall fest.

- (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 Bögen 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 unbeschränkte Wegübergänge vorkommen, nur mit 15 km/h befahren werden.

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

(9) Für das Fahren durch Gleiskrümmungen mit Untertiefung des äußeren Stranges, durch Gegenbögen, über bewegliche Brücken, durch Strecken, die aus einem besonderen Grund regelmäßig langsamer befahren werden müssen, ist die für die einzelne Zuggattung zulässige größte Geschwindigkeit von der Aufsichtsbehörde besonders zu bestimmen.

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

- (11) Sonderzüge, die nach § 69 (6) abgelassen werden, dürfen höchstens mit 30 km/h fahren.

(12) Für jeden Zug ist neben der regelmäßigen eine kürzeste Fahrzeit zu bestimmen, die bei Verspätungen womöglich einzuhalten 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.

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

(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 Lokomotive, 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, Fahren u. dgl. mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Das vorderste Fahrzeug der Züge zu b), c) und d) ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen, der ein Signalhorn oder eine Signalpfeife, 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 auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden.

(6) Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

(7) 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 Einfahrsignale der Bahnhöfe oder der Deckungssignale der Abzweigstellen gelegenen Bahnkreuzungen muß jeder Zug anhalten, falls nicht nach (2) oder (3) auf das Anhalten verzichtet ist. Das Deckungssignal der Bahnkreuzung (§ 21 (6)) darf erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug zum Stillstand gekommen ist.

(2) Bei einer derartigen Kreuzung kann mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde von dem Anhalten der Züge bei 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.

(3) Bei einer derartigen Kreuzung einer dieser Ordnung unterstellten Bahn mit einer innerhalb einer Straße liegenden Straßenbahn brauchen weder die Züge der dieser Ordnung unterstellten Bahn noch die Züge der Straßenbahn vor der Kreuzung anzuhalten, wenn die Kreuzung nach Ansicht der Aufsichtsbehörde der für diesen Fall gegebenen Anordnung des *Reichsverkehrsministers* entspricht.

(3A) Bei einer Kreuzung mit einer Grubenbahn, Feldbahn usw. 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 auch 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 (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 sehr explosionsgefährlichen Gegenständen trifft die Aufsichtsbehörde besondere Bestimmungen.

(4) Sonderzüge sind den Schrankenwärtern schriftlich oder durch Fernsprecher anzukündigen (§ 66 (10)).

(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 Beamten abgesehen werden bei Hilfszügen und Hilfslokomotiven, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen außerordentlichen Ereignissen einzulegen sind. Wegen der Geschwindigkeit solcher Züge vgl. § 66 (11).

§ 70

Rangordnung der Züge

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

§ 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 Betriebsbeamten 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 zu sichern. In welcher Weise dies zu geschehen hat, bestimmt der *Reichsverkehrsminister*.

V. Bahnpolizei

§ 74 *

Bahnpolizeibeamte

(1) Bahnpolizeibeamte sind die hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten, ferner die in § 45 (1) unter Nummer 1 bis 11 aufgeführten Eisenbahnbetriebsbeamten und

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

(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 in § 45 (3), (5) und (6) finden auch auf die Bahnpolizeibeamten (1) 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 Eisenbahnbetrieb 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 Festnahme hat ferner zu unterbleiben, wenn eine angemessene Sicherheit gestellt wird; diese Sicherheit darf den Betrag von einhundertfünfzig Deutsche Mark (§ 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.

§ 74 Überschrift: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 18 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 74 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 18 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 74 Abs. 3: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 18 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 75 Abs. 5: Vgl. Art. 104 Abs. 3 Satz 1 GG 100-1

(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 verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngiets 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 Bahngiets 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 *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 Bahngiets 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 Dienstaussweise 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 Dienstausseses 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 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, 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 dem Andreaskreuz 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 Andreaskreuzen 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 an 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 Eisenbahnfahrzeuges 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.

§ 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 betriebsstörende 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 Bahngebiets oder im Bahnverkehr stört, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark 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*

Der Reichsverkehrsminister

§ 79 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 4 V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 82 Abs. 2: EVO 934-1

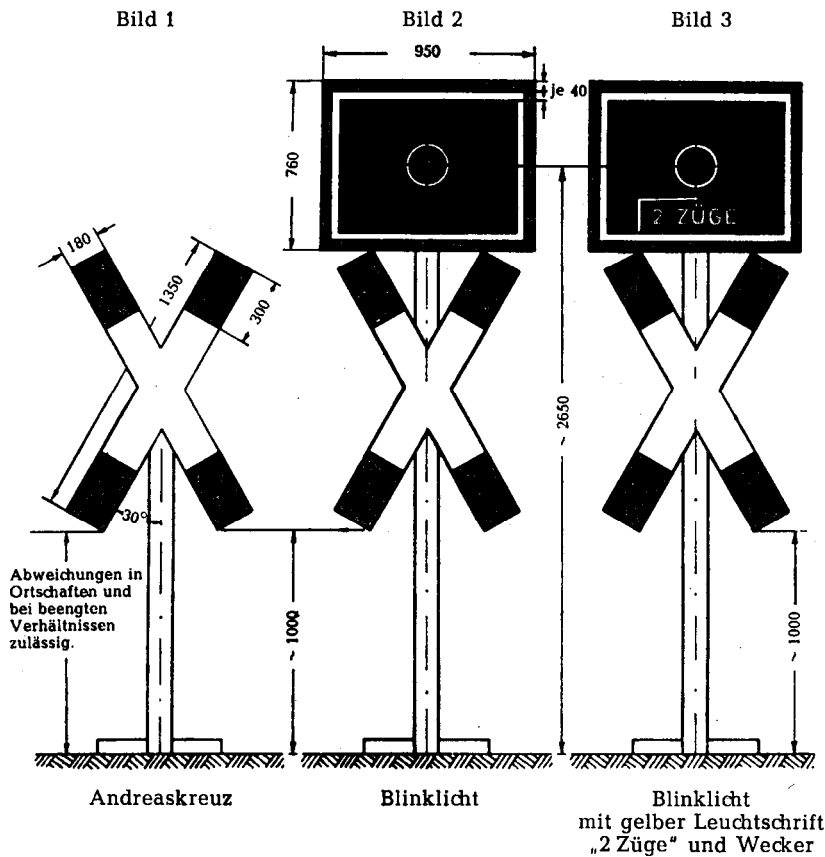
§ 83: Aufgeh. durch Art. 2 Nr. 19 V v. 22. 5. 1959 II 569

Anlagen

Anlage A * (zu § 18)

Andreaskreuz und Blinklichter für Bahnübergänge

Maße in Millimetern



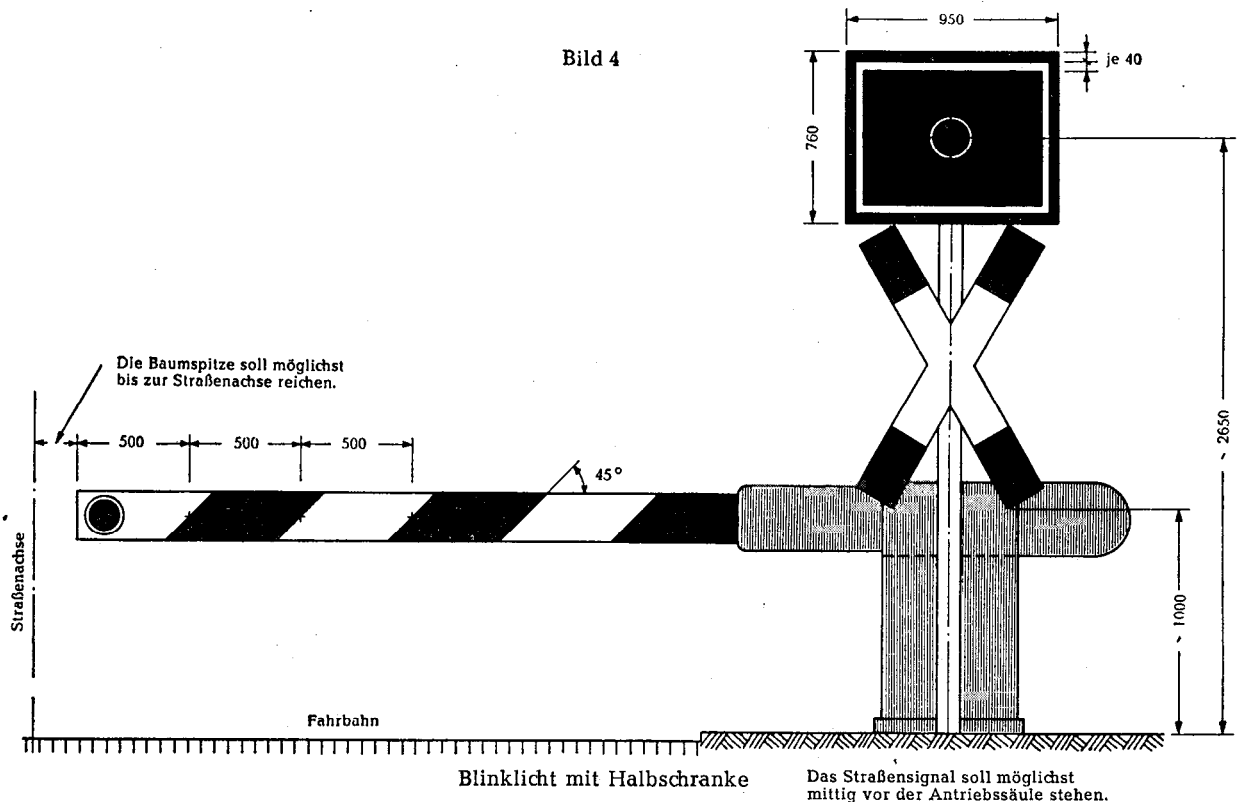
Rotes Blinklicht bedeutet „Halt! Der Bahnübergang ist für den Straßenverkehr gesperrt!“ (§ 3 a Abs. 4 StVO).

Blinklichter nach Bild 2 sind allein oder in Verbindung mit zugbedienten Halbschranken (Bild 4) zu verwenden.

Blinklichter nach Bild 3 dürfen nur an Wegen ohne einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr verwendet werden. Der Wecker ertönt, solange die Leuchtschrift „2 Züge“ erscheint.

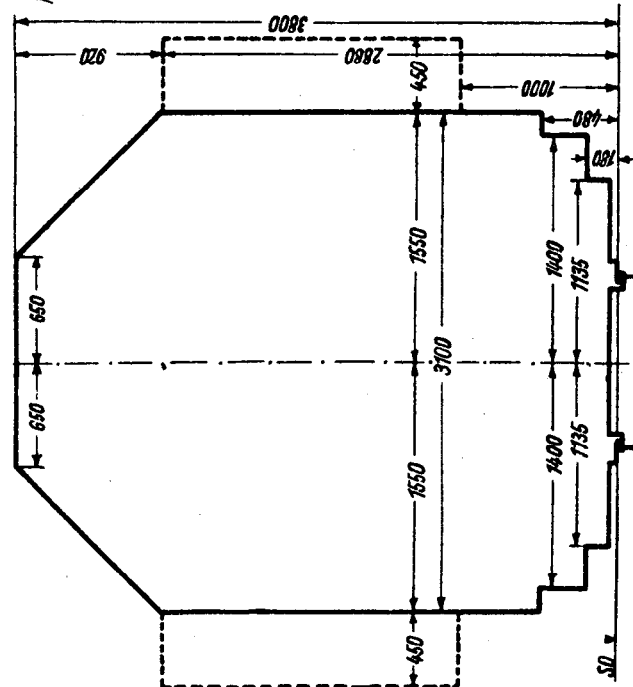
Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, daß die Strecke elektrische Fahrleitung hat.

Ein schwarzer Pfeil unter dem Andreaskreuz zeigt an, daß es nur für den Straßenverkehr in Richtung des Pfeiles gilt.

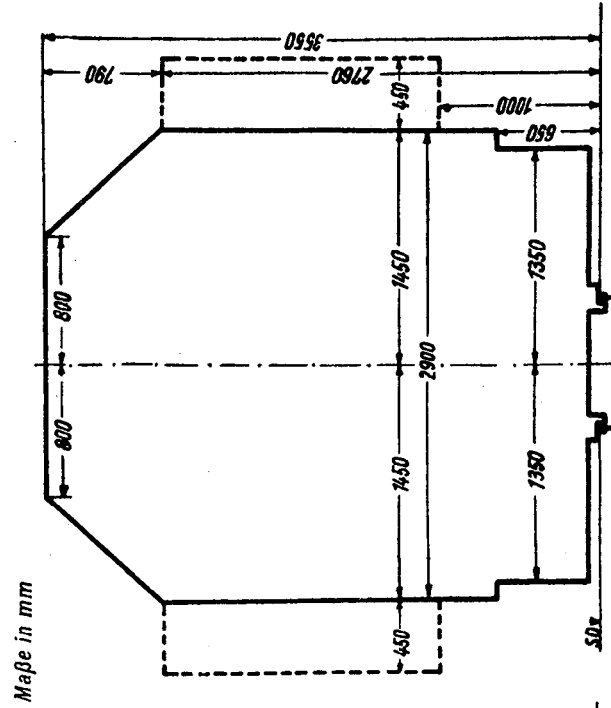


Regelichtraum der Schmalspurbahnen
ohne Rollfahrzeugbetrieb bei Neubauten

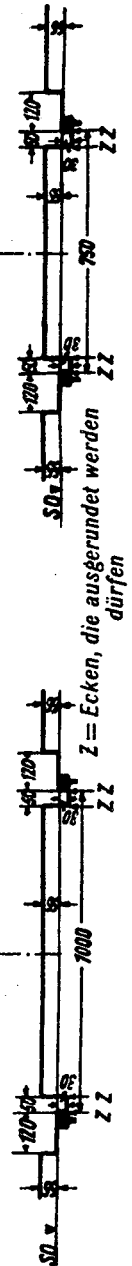
Gültig in der Geraden bei 1,00 m Spurweite
(Wegen der in Bogen erforderlichen Vergrößerung
der Breitenmaße s. § 11 (2))



Gültig in der Geraden bei 0,75 m Spurweite
(Wegen der in Bogen erforderlichen Vergrößerung
der Breitenmaße s. § 11 (2))



Unterer Teil des Regelichtraums

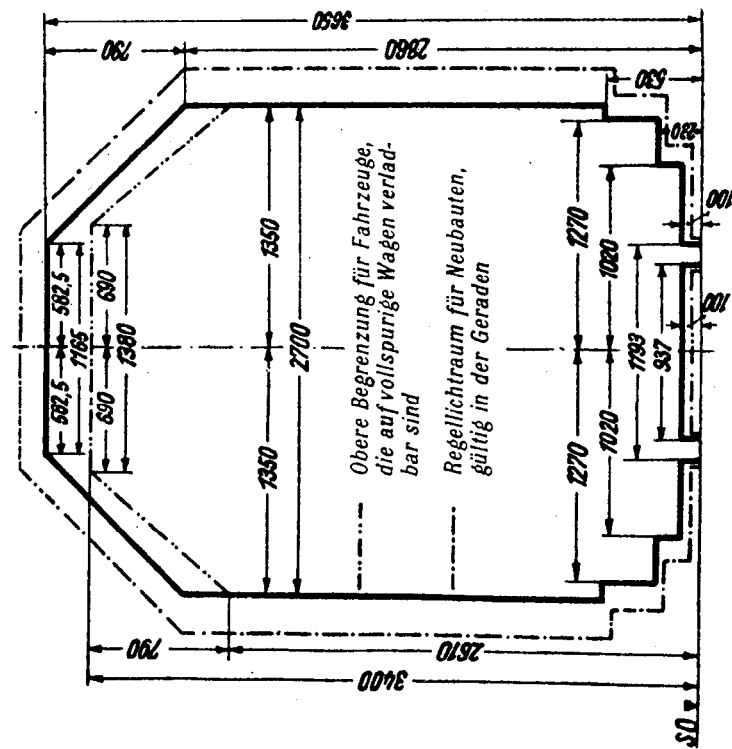


Z = Ecken, die ausgerundet werden
dürfen

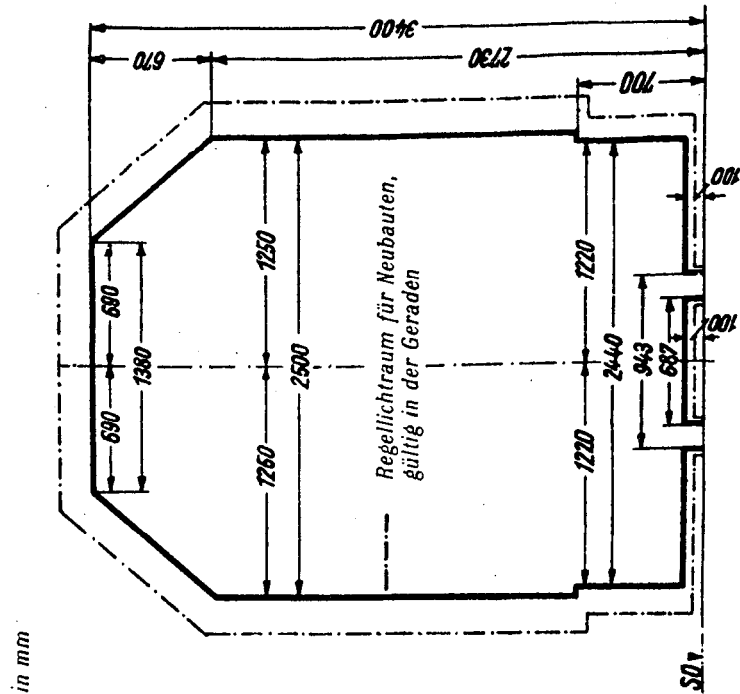
Anlage E
(Zu § 28)

Begrenzung neuer Fahrzeuge
im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis

bei 1,00 m Spurweite

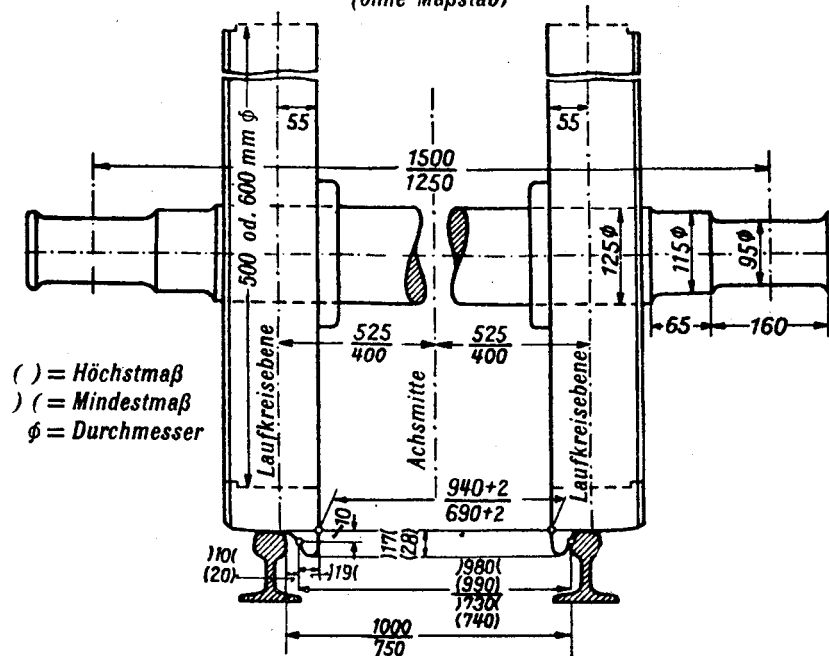


bei 0,75 m Spurweite



Räder

(ohne Maßstab)



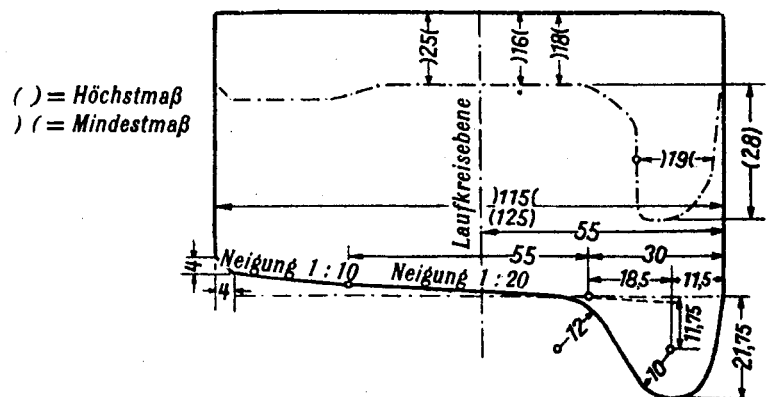
Dicke der Radreifen, in der Ebene des Laufkreises gemessen, bei Fahrzeugen, die in Zügen

mit mehr als 40 km/h verkehren und Achsdrücken von mehr als 6 t 25 mm

bis zu 40 km/h verkehren und Achsdrücken von mehr als 6 t 18 mm

40 km/h verkehren und Achsdrücken bis zu 6 t 16 mm

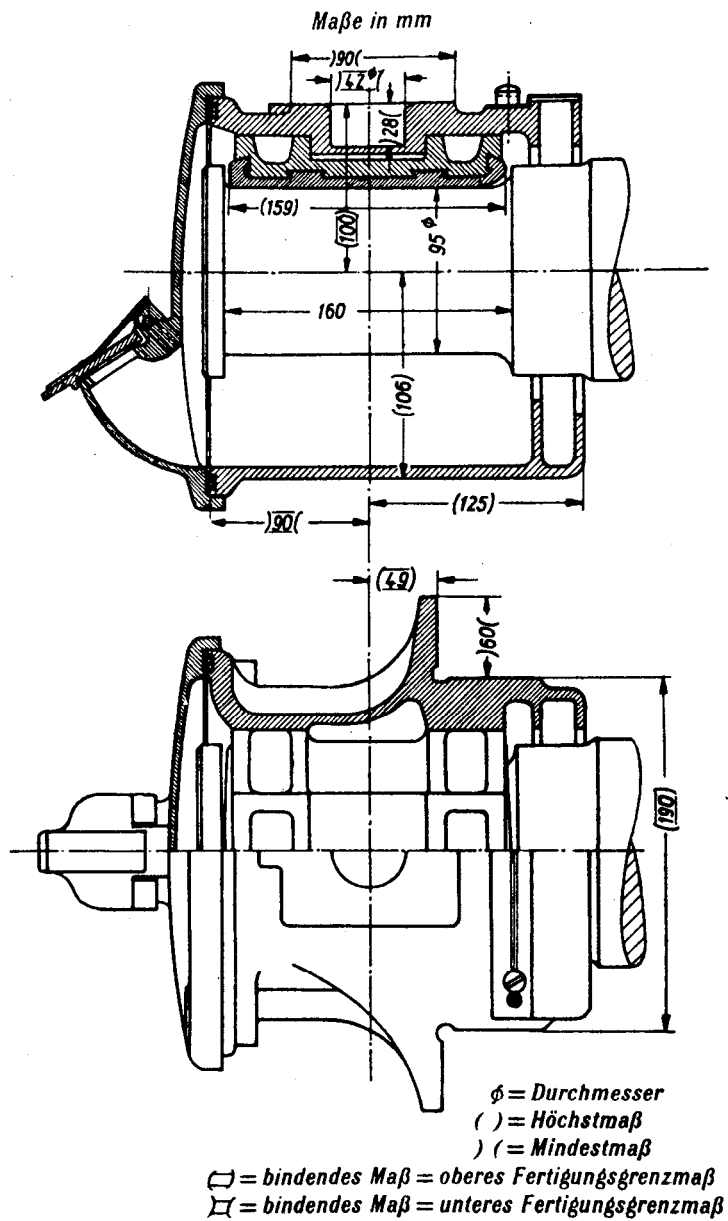
Die bezeichneten Maße müssen noch an der schwächsten Stelle eingehalten werden.



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

Anlage J
(Zu § 31)

Achslager für Schmalspurwagen

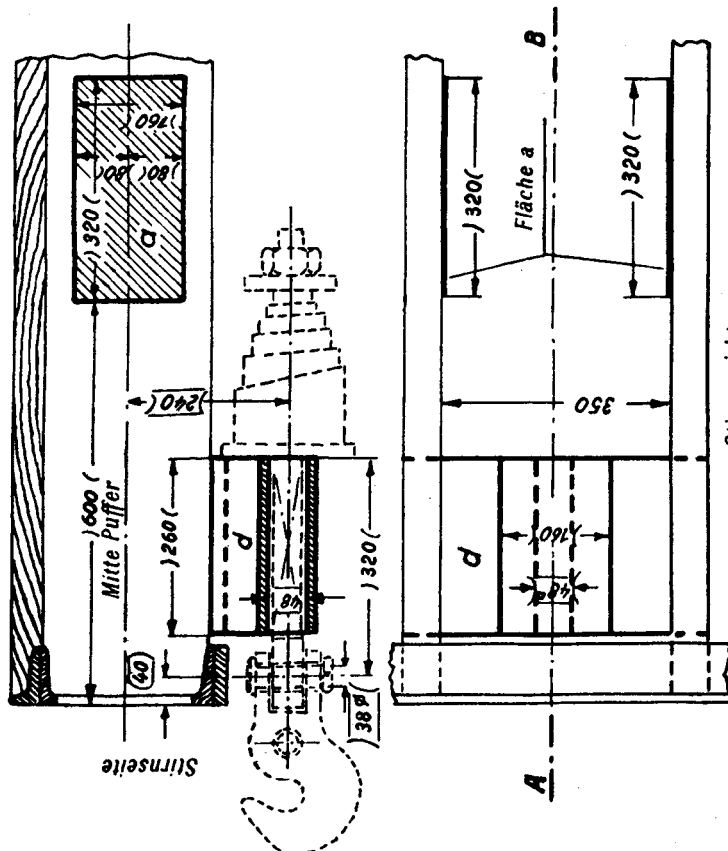


Anlage K *
(Zu § 33)

Zug- und Stoßeinrichtungen neuer Fahrzeuge

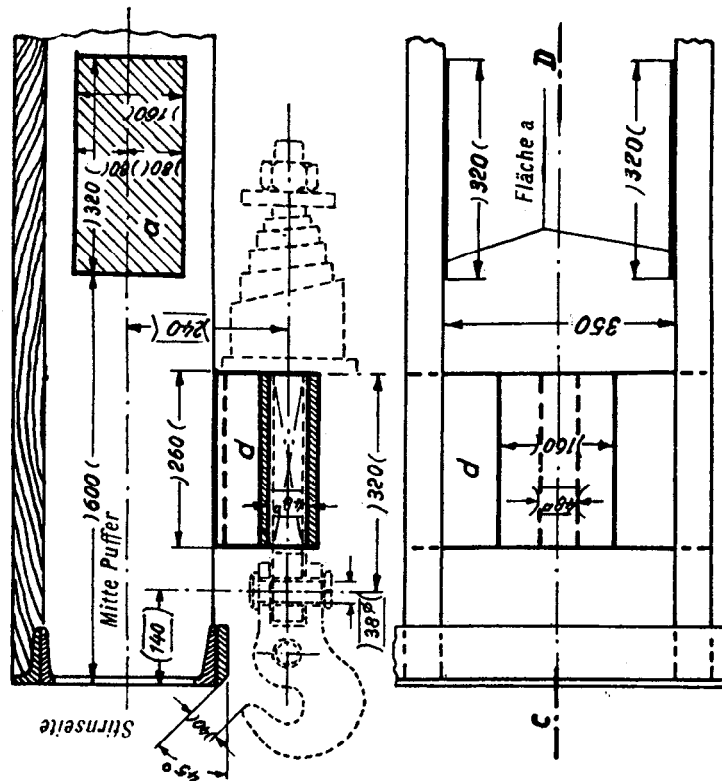
Lage des Zughakenbockes bei 550 mm Pufferlänge

Schnitt A-B



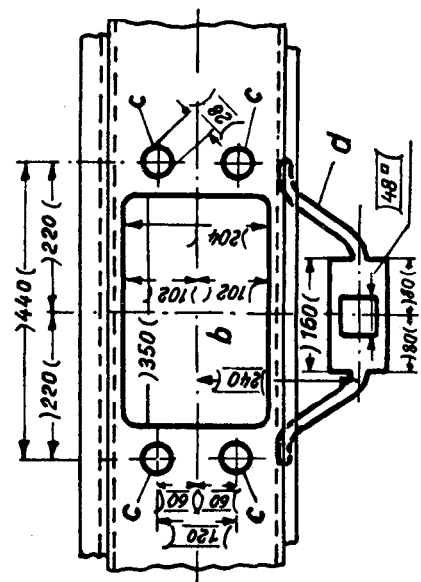
Lage des Zughakenbockes bei 450 mm Pufferlänge

Schnitt C-D



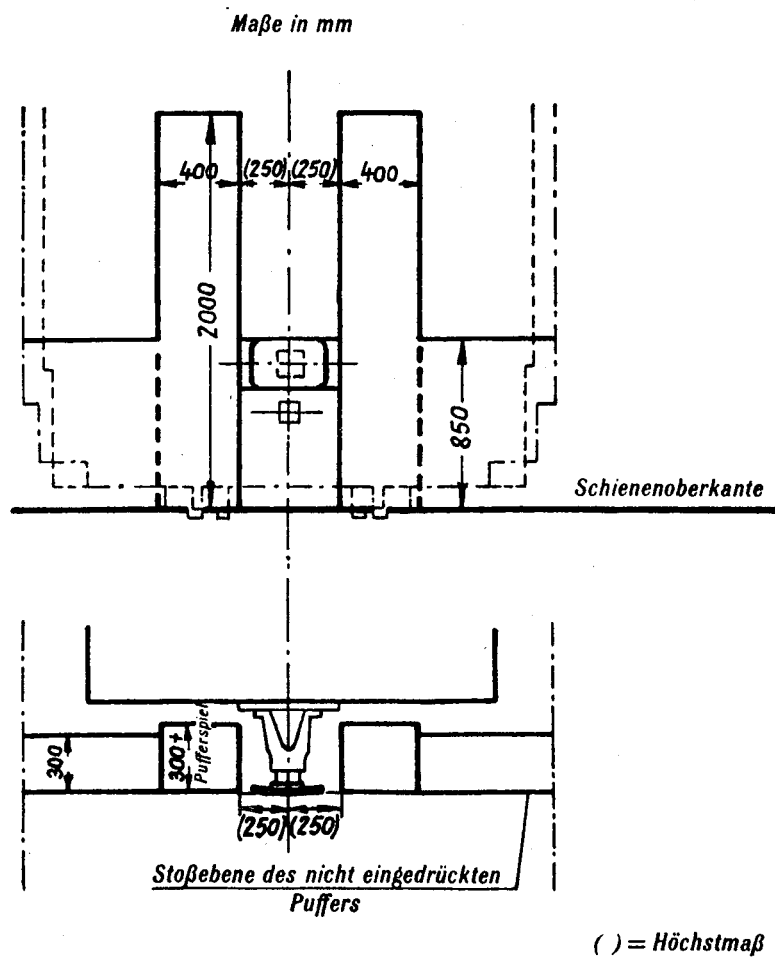
a = freizuhaltende Flächen an den Hauptträgern
b = freizuhaltende Fläche in Kopfstückmitte
c = Befestigungslöcher für die Puffer
d = Zughakenbock
 ϕ = Durchmesser
 $\square$ = Seitenlänge des Quadrats
 $\square$ (= Mindestmaß
 $\square$ = bindendes Maß = oberes Fertigungsgrenzmaß
 $\square$ = bindendes 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



Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO) *

933-4

Vom 10. Februar 1943 *

Reichsgesetzbl. II S. 31

Inhaltsverzeichnis*

I. Allgemeines		§	§
Geltungsbereich	1	—	47
Befristungen	2	Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer	48
Ausnahmen	3	Gleisabschnitte	49
Aufsichtsbehörden	4	Beleuchtung der Bahnanlagen	50
—	5	Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen	51
II. Eisenbahnanlagen		Rangieren auf den Hauptgleisen	52
Begriffserklärungen	6	Stillstehende Fahrzeuge	52 a
Richtungs- und Neigungsverhältnisse	7	—	53
Breite des Bahnkörpers	8	Fahrordnung	54
Spurweite	9	Begriff, Gattung und Stärke der Züge	55
Überhöhung	10	Ausrüstung der Züge mit Bremsen	56
Umgrenzung des lichten Raumes	11	Zusammenstellung der Züge	57
Gleisabstand	12	—	58
Kreuzung von Bahnen	13	Zugsignale	59
—	14	Ausstattung der Züge	60
Wässerversorgungsanlagen und Wasserkrane	15	Beleuchtung und Heizung der Personenwagen	61
Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken	16	Kuppeln der Fahrzeuge, Verschließen der Wagen, Bremsprobe	62
Abteilungszeichen	17	—	63
Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung	18	Zugpersonal	64
Fernmeldeanlagen	19	Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerraum der Triebwagen	65
—	20	Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge	66
Signale und Kennzeichen	21	Fahrtgeschwindigkeit	67
—	22	Schieben und Nachschieben der Züge	68
Bahnsteige	23	Befahren von Bahnkreuzungen	69
—	24	Sonderzüge	70
Güterschuppen, Ladebühnen	25	—	71
Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten	26	Schneeräumer	72
III. Fahrzeuge		Von Hand bewegte Regelfahrzeuge, Nebenfahrzeuge	73
Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge	27	Betriebstörende Ereignisse	73
Begrenzung neu zu beschaffender Fahrzeuge	28		
—	29	V. Bahnpolizei	
Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen	30	Bahnpolizeibeamte	74
Räder	31	Ausübung der Bahnpolizei	75
Achswellen	32	Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten	76
Zug- und Stoßeinrichtungen	33		
Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirn- seiten der Fahrzeuge	34	VI. Bestimmungen für das Publikum	
Bremsen	35	Allgemeine Bestimmungen	77
Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Trieb- wagen. Anschriften	36	Betreten der Bahnanlagen	78
Tragfedern der Fahrzeuge	37	Überqueren der Eisenbahn	79
—	38	Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen	80
Verschluß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personenwagen	39	Verhalten der Reisenden	81
Bodenhöhe der Güterwagen	40	Bestrafung von Übertretungen	82
Signalstützen	41	—	83
Anschriften an den Wagen	42	Anlagen	
Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge	43	Andreaskreuz und Blinklichter für Bahnübergänge ..	A
Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampf- kessel	44	Regellichtraum	B
IV. Bahnbetrieb		—	C
Eisenbahnbetriebsbedienstete	45	—	D
Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst	46	Begrenzung für Fahrzeuge	E
—		—	F
—		—	G
—		Räder	H
—		—	J
Uberschrift: Auf Grund § 2 V v. 7. 7. 1942 II 289 verordnet		Zug- und Stoßeinrichtungen neuer Fahrzeuge	K
Datum: In Kraft getreten am 27. 2. 1943 gem. V v. 10. 2. 1943 II 31		Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirn- seiten der Fahrzeuge	L
Inhaltsverzeichnis: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 1 V v. 22. 5. 1959 II 569 u. Art. 2			
Nr. 1 V v. 20. 12. 1960 II 2421			

Vorbemerkungen*

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

(2) Zusätzliche Bestimmungen, die die BO nicht enthält, sind neben der Nummer des Absatzes durch große Buchstaben gekennzeichnet.

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

(4) 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.

(5) 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.

(6) Örtlicher und Oberster Betriebsleiter können ein und dieselbe Person sein.

(7) ...

I. Allgemeines**§ 1*****Geltungsbereich**

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

(1 A) ...

(2) —

(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.

(4 A) ...

Vorbemerkungen Abs. 1 u. 2: BO 933-2

Vorbemerkungen Abs. 7: Neugeregelt durch § 5 AllgEisenbG 930-1

§ 1 Abs. 1: BO 933-2

§ 1 Abs. 1 A: Neugeregelt durch § 9 Abs. 2 Satz 2 u. 3 AllgEisenbG 930-1

§ 1 Abs. 3: Vollzogene Ermächtigung vgl. vBOS 933-5

§ 1 Abs. 4 A: Erloschene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

(4 B) 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) Die Deutsche Bundesbahn wird hinsichtlich der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung sowie ihrer Sonderformen (BOS, vBO, vBOS...) vom Bundesminister für Verkehr beaufsichtigt. Er kann bestimmte Aufgaben der Aufsicht auf die Leitung der Deutschen Bundesbahn oder die Leiter der Eisenbahndirektionen oder der diesen gleichstehenden Bundesbahnbehörden übertragen.

(2) Die übrigen Eisenbahnen werden von den Ländern beaufsichtigt.

(3) Ausnahmen, die der Reichsverkehrsminister zugelassen hat, dürfen von der Aufsichtsbehörde durch zusätzliche, im Rahmen ihrer sonstigen Zuständigkeit liegende Ausnahmegewilligungen 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 Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstiger Bahnanlagen.

§ 4 Abs. 1: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G v. 29. 3. 1951 I 225; BO 933-2; ESO 933-6; BOS 933-3; vBOS 933-5

§ 4 Abs. 1 Auslassung: Abhängig von der aufgeh. V v. 15. 3. 1943 II 97

§ 4 Abs. 2: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G v. 29. 3. 1951 I 225

§ 6 Abs. 5 Satz 2: Eingef. durch Art. 1 Nr. 2 V v. 22. 5. 1959 II 569

(2) Auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen sind zur unmittelbaren Regelung und Sicherung des Zug- und Rangierbetriebs Betriebsstellen 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. Ausweichanschlußstellen sind solche Anschlußstellen, bei denen 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 vorausgefahrte 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), Haltepunkt (6) oder Deckungsstelle (7) eingerichtet sein.

(10) Zugmeldestellen sind 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 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) In Gleiskrümmungen muß bei Neubauten der Halbmesser mindestens betragen:

- | | |
|---|--------|
| a) wenn Lokomotiven von Bahnen des allgemeinen Verkehrs übergehen sollen | 180 m, |
| b) wenn sonstige Fahrzeuge von Bahnen des allgemeinen Verkehrs übergehen sollen | 150 m, |
| c) im übrigen | 100 m. |

(2) —

(3) Der *Reichsverkehrsminister* bestimmt, in welchen Fällen Übergangsbögen und Zwischen-gerade anzulegen sind.

(4) und (5) —

(6) Das Neigungsverhältnis von Bahnhofsgleisen darf bei Neubauten, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als 2,5‰ (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 stärkere Neigungen zulassen.

(7) —

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

§ 8

Breite des Bahnkörpers

(1) Der Bahnkörper muß so breit sein, daß der Schnitt der Böschung mit einer Waagerechten, die durch die Unterkante der nicht überhöhten Schiene gelegt ist, mindestens 1,50 m von der Mitte des Gleises entfernt ist.

(2) —

§ 9*

Spurweite

(1) Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe im Bereich von 0 bis 14 mm unter Schienenoberkante.

(2) Das Grundmaß der Spurweite beträgt 1435 mm.

(3) Die Spurweite darf nicht kleiner sein als 1430 mm und — auch einschließlich Spurerweiterung — nicht größer sein als 1470 mm.

(4) Inwieweit Gleise im Bogen mit einer planmäßigen Spurerweiterung zum Grundmaß zu verlegen sind, bestimmen die Aufsichtsbehörden (§ 4).

§ 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 Überhöhrungsrampe 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 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 Bögen mit Spurerweiterung also in der Mitte der erweiterten Spur. Der lichte Raum muß auch bei abgenutzten Schienen vorhanden sein.

(2) Bei Neubauten ist ein lichter Raum mindestens nach der in Anlage B gekennzeichneten Umgrenzung offenzuhalten. In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m müssen die in Anlage B Bild 1 angegebenen Breitenmaße entsprechend dem Bogenhalbmesser vergrößert werden. In der Geraden und in Bögen mit einem Halbmesser von mehr als 500 m können die Breitenmaße entsprechend dem Bogenhalbmesser verkleinert werden.

Der Reichsverkehrsminister trifft über die Vergrößerung und Verkleinerung nähere Bestimmungen.

(3) bis (7) —

(8) Bei offenstehenden Toren von Lokomotiv- und Wagenschuppen muß bei Neubauten eine lichte Weite von mindestens 4,00 m vorhanden sein.

§ 12*

Gleisabstand

(1) Auf der freien Strecke muß der Abstand der Gleise, gemessen von Mitte zu Mitte Gleis, mindestens 3,50 m betragen. Hat das äußere Gleis eine größere Überhöhung als das innere Gleis, so ist der

Gleisabstand entsprechend zu vergrößern. In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m muß der Gleisabstand entsprechend dem Halbmesser vergrößert werden.

Der Reichsverkehrsminister trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(2) In Bahnhöfen muß der Gleisabstand mindestens 4,00 m, bei Neubauten 4,50 m betragen. In Bögen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m ist der Gleisabstand wie unter (1) zu vergrößern.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen.

(3) und (4) —

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

	bei einer Schmal- spurweite 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 Hauptgleis 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 Vollspurgleis 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 Bögen sind die Gleisabstände entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Der Reichsverkehrsminister trifft hierüber nähere 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 Betriebssicherheit 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 der Wasserkrane müssen mindestens 2,85 m, bei neuen Kranen mindestens 3,10 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.

(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 Blinklichtern 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 Blinklichtern zu versehen ist.

Der Reichsverkehrsminister kann Ausnahmen zulassen und auch den Ersatz von Schranken oder Blinklichtern 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 Drehschranken oder ähnlich wirkende Abschlüsse zulassen.

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

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

(10) Vor Wegübergängen, die nicht durch Schranken (3), Blinklichter (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 Verbindungen 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 50 km/h befahren werden, durch Fernschreiber für das Zugmeldeverfahren (§ 65 (9)) zu verbinden. In diese Verbindung sind die zwischenliegenden Zugfolgestellen einzuschalten, ausgenommen die ab-

§ 18 Abs. 3: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. a V v. 20. 12. 1960 II 2421
§ 18 Abs. 9: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. b V v. 20. 12. 1960 II 2421
§ 18 Abs. 10: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. c V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 19 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 3 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

hängigen Zugfolge- und abhängigen Zugmeldestellen. Die Fernschreibverbindung kann durch Einschaltung eines Tonbandes in die Fernsprechverbindung nach (1) ersetzt werden.

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) Die Einfahrten in Bahnhöfe, für die eine höhere Einfahrtsgeschwindigkeit als 50 km/h zugelassen wird, sind durch Hauptsignale (Einfahrtssignale) zu sichern. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können Ausnahmen zulassen.

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

(3) —

(4) Blockstellen, Abzweigstellen und Gleisverschlingungen sind mit Hauptsignalen zu versehen. Werden die benachbarten Zugfolgeabschnitte mit einer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h befahren, so können die Aufsichtsbehörden (§ 4) Ausnahmen zulassen.

(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) —

(7) Auf der freien Strecke liegende Weichen und damit zusammenhängende Gleiskreuzungen, die mit einer höheren Geschwindigkeit als 50 km/h befahren werden, sind durch Hauptsignale zu decken. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können Ausnahmen zulassen.

(8) Weichen, die im regelmäßigen Betrieb mit mehr als 50 km/h gegen die Spitze befahren werden, müssen 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, und daß diese verschlossen sind, solange die Signale auf „Fahrt“

stehen (§ 65 (2)). Hierfür ist auch Schlüsselabhängigkeit zugelassen. Hierbei sind die ferngestellten Weichen, die von Reisezügen gegen die Spitze befahren werden, gegen Umstellen unter dem Zug festzulegen oder einzeln zu sichern.

Der *Reichsverkehrsminister* kann die Durchführung dieser Bestimmung befristen und Ausnahmen zulassen.

Weichen, die im regelmäßigen Betrieb von Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h 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) Für Flankenschutz der Züge, die der Beförderung von Reisenden dienen und mit mehr als 50 km/h fahren, ist soweit wie möglich durch entsprechende Vorkehrungen zu sorgen.

(10) Mit den Einfahrtssignalen und den Hauptsignalen auf der freien Strecke sind Vorsignale zu verbinden, wenn der Streckenabschnitt im Bremswegabstand vom Hauptsignal mit einer höheren Geschwindigkeit als 50 km/h befahren wird und wegen der örtlichen Verhältnisse die Stellung des Hauptsignals im Bremswegabstand nicht eindeutig erkannt werden kann.

Der *Reichsverkehrsminister* kann Ausnahmen zulassen.

Die Entfernung zwischen dem Hauptsignal und dem zugehörigen Vorsignal muß mindestens so groß sein wie der Bremsweg.

(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 Gleis gefährdet werden. Der Abstand der Vollspurgleise muß am Kennzeichen mindestens 3,50 m betragen. Den Abstand am Kennzeichen zwischen Vollspur- und Schmalspurgleisen, mit und ohne Rollfahrzeugbetrieb, bestimmt der *Reichsverkehrsminister*.

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 3,05 m über Schienenoberkante mindestens 3 m von Gleismitte entfernt sein.

§ 21 Abs. 1: ESO 933-6

§ 21 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 4 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 4: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 4 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 7: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 4 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 8 Satz 3: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 4 Buchst. d V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 10 Satz 1: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 4 Buchst. e V v. 22. 5. 1959 II 569

Die Aufsichtsbehörde kann in Einzelfällen einen geringeren Abstand als 3 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

Güterschuppen, Ladebühnen

(1) Der Fußboden der Güterschuppen und Ladebühnen an den von Zügen zu befahrenden Gleisen darf nicht höher als 1,10 m über Schienenoberkante liegen.

(2) —

§ 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 Nebenfahrzeugen.

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

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. Nebenfahrzeuge 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 rechts 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 Gleisbögen und Weichenbögen erforderlich ist.

Der *Reichsverkehrsminister* trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(7) Bremserhaustüren dürfen in keiner Stellung die auf Anlage E rechts für das Fahrzeug und von 3175 mm bis 4280 mm über Schienenoberkante die für Signalscheiben, Signallaternen und Leinwaspel zugelassene Begrenzung überschreiten.

(8) Bremsklötze, Sandstreuer und Bahnräumer aller Fahrzeuge und die unabgefederten Teile der Lokomotiven und Triebwagen dürfen unter den unteren waagerechten Teil der auf der Anlage E durch ausgezogene Linie dargestellten Begrenzung herabreichen:

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

bei Lokomotiven, Tendern, Triebwagen und Wagen, wenn diese Teile auch in Gleisbögen 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 in der Ruhelage das Maß von 55 mm über Schienenoberkante unterschreiten und bei der Betätigung der Bremse bis auf die Schiene herabreichen, wenn sie innerhalb der Endachsen des Fahrzeugs angebracht sind und auch in Gleisbögen 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 2500 mm betragen und darf bei Wagen und Wagendrehgestellen 4500 mm nicht übersteigen.

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

(2) Bei Wagen und Wagendrehgestellen mit einem Achsstand über 4500 mm sowie bei Lokomotiven müssen die Achsen derart beschaffen und gelagert sein, daß

Wagen einschließlich Trieb-,
Steuer- und Beiwagen,
Krümmungen von 150 m Halbmesser
und Lokomotiven solche
von 180 m Halbmesser
anstandslos durchfahren können.

(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) Die Radreifen der Schlepptender und Wagen müssen in abgenutztem Zustand im Laufkreis einen Durchmesser von mindestens 840 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 sie 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 Befestigungsnaht (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.

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 Stoßeinrichtungen

(1) Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßeinrichtungen haben. Bei vorhandenen Wagen, die in Arbeits- oder Güterzügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h laufen, kann hiervon abgesehen werden.

(2) Die Fahrzeuge müssen mit Schraubenkupplungen versehen sein; andere Kupplungen sind nur an Fahrzeugen, die für besondere Zwecke gebaut sind, zulässig.

Die allgemeine Einführung einer anderen Kupplungsart bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

(3) An neuen Fahrzeugen mit Schraubenkupplungen müssen die Maße nach Anlage K eingehalten werden.

(4) Pufferscheiben müssen so bemessen sein, daß die Puffer beim Durchfahren von Krümmungen von 180 m Halbmesser nicht hintereinandergreifen können.

(5) Von außen gegen die Stirnseite des Fahrzeugs gesehen muß die Stoßfläche mindestens des linken Puffers gewölbt sein. Sind beide Pufferteller gewölbt, so darf der Wölbungshalbmesser der Pufferteller nicht kleiner als 1500 mm sein.

§ 34

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

(1) An den Stirnseiten jedes Fahrzeugs muß auf jeder Seite der Zugvorrichtung (bei ausschwenkbaren Zugvorrichtungen, wenn sie voll ausgeschwenkt sind) ein Raum nach Anlage L freigehalten werden.

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

(3) Laufbretter an den Langseiten der Wagen müssen von der Stirn der nicht eingedrückten 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) Bremser Sitze neuer Wagen müssen allseitig umschlossene Bremserhäuser haben. An Arbeitswagen und Wagen, deren Bremsen nur bei Rangierbewegungen benutzt werden, sind offene Bremserstände zulässig.

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 Hand-

§ 33: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 6 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 35 Abs. 5 Buchst. d: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 7 V v. 22. 5. 1959 II 569

bremse 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) vom Bremserhaus der 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 Bleisiegelverschlusses oder Veränderung der Kontrollhülse über das bestimmte Maß hinaus gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile müssen so ausgestattet 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 Dampfpfeife oder einer anderen zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit ausgestattet sein.

(4) Bahnräumer müssen haben:

- a) Lokomotiven mit Tendern: 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 Lokomotiven darf nicht höher als 2,75 m 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) bis (6) und § 44 (1) bis (3)),
- 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 in § 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

Verschuß-, 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 Verschußvorrichtungen erhalten. Nach außen aufschlagende Einsteigetüren an den Langseiten dieser Wagen müssen doppelt wirkende Verschlüsse haben, wobei der eine als Vorreiber oder Einreiber wirkt. Diese Verschußvorrichtungen müssen durch Zuschlagen der Tür selbsttätig einen doppelten Verschuß 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 von mehr als 2,90 m äußerer Kastenbreite 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

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

(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 dieser 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 die Lastgrenzen,
- e) —
- f) —
- g) die Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse,

§ 42 Abs. 1 Buchst. d u. k: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 9 V v. 22. 5. 1959 II 569

- 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. § 43 (1) bis (6)),
- 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**.

(2) —

§ 43 *

Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge

(1) Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie geprüft und für betriebs-sicher befunden worden sind.

(2) Die Fahrzeuge sind zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit planmäßig wiederkehrend zu untersuchen (Revision).

(3) Die Fristen für die Untersuchungen sind von den Aufsichtsbehörden (§ 4) so festzusetzen, daß die Betriebssicherheit der Fahrzeuge innerhalb dieser Fristen gewahrt bleibt.

(4) Für Fahrzeuge, deren Laufleistung überwacht wird, können die Aufsichtsbehörden (§ 4) die Frist für die Untersuchung durch Begrenzung der zurückgelegten Laufkilometer ersetzen.

(5) Die Untersuchung der Fahrzeuge nach (3) und (4) ist jedoch mindestens alle vier Jahre durchzuführen, soweit nicht nachstehend Ausnahmen zugelassen sind.

(6) Die äußerste Frist von vier Jahren darf höchstens zweimal um ein Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß der Zustand der Fahrzeuge dies zuläßt.

(7) Die Fristen für die Untersuchungen der Fahrzeuge rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gestellt werden. Dies gilt sinngemäß für Fahrzeuge mit Begrenzung der Laufleistung.

(8) Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann. Den Umfang der Untersuchungen legen die Aufsichtsbehörden (§ 4) fest.

(9) Über die Untersuchung der Fahrzeuge sind Aufzeichnungen zu machen.

(10) Die Bremsenrichtungen sind zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichenfalls auch zwischen zwei Untersuchungen zu prüfen.

§ 44 *

Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampfkessel

(1) Neue Lokomotivdampfkessel dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von einem zugelassenen Kesselprüfer geprüft und für betriebs-sicher befunden worden sind.

(2) Die Lokomotivdampfkessel müssen mindestens alle vier Jahre untersucht werden.

(3) Die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen darf höchstens zweimal um ein Jahr verlängert werden, wenn durch einen zugelassenen Kesselprüfer festgestellt ist, daß der Zustand des Lokomotivdampfkessels dies zuläßt.

(4) Die Fristen für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.

(5) Für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel sind die Heiz- und Rauchrohre in dem erforderlichen Umfange zu entfernen.

(6) Die Lokomotivdampfkessel müssen von einem zugelassenen Kesselprüfer durch Wasserdruck geprüft werden:

- a) bei der Neuabnahme nach (1),
- b) bei den Untersuchungen nach (2),
- c) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn sie länger als zwei Jahre außer Betrieb waren
- d) nach jeder Kesselausbesserung, die die Betriebssicherheit beeinflussen kann.

Bei diesen Prüfungen muß die Bekleidung der Kessel abgenommen sein, bei den Prüfungen nach d) jedoch nur, soweit es für die Untersuchung der aus-gebetterten Stellen erforderlich ist.

(7) Bei einem zulässigen Betriebsüberdruck p des Dampfkessels muß ein Versuchsüberdruck von $1,3 p \text{ kg/cm}^2$ angewendet werden.

(8) Bevor die nach (1) und (2) untersuchten Kessel in Betrieb genommen werden, müssen auch die Kesseldruckmesser und Kesselsicherheitsventile geprüft werden.

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

(10) Über die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel muß Buch geführt werden.

IV. Bahnbetrieb

§ 45 *

Eisenbahnbetriebsbedienstete

(1) Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne dieser Ordnung sind die Bediensteten (einschl. Bahnagenten) sowie ihre Vertreter, die betraut sind mit der

- a) Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebsdienstes,

§ 43: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 10 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 44: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 11 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 45: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 12 V v. 22. 5. 1959 II 569

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

(2) Die Betriebsbediensteten sind verpflichtet, für die sichere und pünktliche Durchführung des Eisenbahnbetriebes nach den Vorschriften dieser Ordnung zu sorgen. Sie haben, soweit erforderlich, eine richtigzeigende Uhr zu tragen.

(3) Die Betriebsbediensteten müssen mindestens einundzwanzig Jahre alt sein.

Als Rangierleiter, Zugmelder, Zugschaffner, Kleinwagenführer, Lokomotivheizer und Beimänner, Bremsbedienstete dürfen auch jüngere Bedienstete verwendet werden, wenn sie mindestens achtzehn Jahre alt sind und ihre körperliche und geistige Entwicklung keinen Anlaß zu Bedenken gibt.

Die Betriebsbediensteten müssen sich körperlich und geistig für den Dienst eignen und insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen besitzen. Das Seh- und Hörvermögen ist alle fünf Jahre nachzuprüfen.

Sie müssen zuverlässig sein und die für den Dienst erforderliche Befähigung nachgewiesen haben. Soweit sie im Lokomotiv- und Triebwagenführerdienst tätig sein sollen, müssen sie durch eine Probefahrt unter Aufsicht und Verantwortung einer von der Aufsichtsbehörde anerkannten Person ihre Befähigung nachgewiesen haben.

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

(4) —

(5) Den Betriebsbediensteten sind schriftliche Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten zugänglich zu machen.

(6) Über jeden Betriebsbediensteten sind Personalakten zu führen, die insbesondere auch über die erbrachten Befähigungsnachweise Auskunft geben müssen.

§ 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 Gleisabschnitte siehe § 48.)

(2) Die Bahn ist planmäßig auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach dem jeweiligen Zustand der Strecke, der Belastung und der zulässigen Zuggeschwindigkeit zu richten. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) geben hierüber nähere Weisungen.

(3) —

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

§ 46 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 13 V v. 22. 5. 1959 II 569
§ 46 Abs. 5: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 3 V v. 20. 12. 1960 II 2421

(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 Andreaskreuz aus nicht auf mindestens 50 m Entfernung eingesehen werden kann.

Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Landespolizeibehörde Ausnahmen zulassen.

Wegübergänge mit Blinklichtern 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 andere 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. 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 für 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 für 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 Verschuß oder Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern, wenn sie von Zügen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h und von Zügen, die der Beförderung von Reisenden dienen, mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h 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 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 ihre unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

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

§ 52 a

—

§ 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) und § 72) gelten nicht als Züge; sie können jedoch im Betriebe wie Züge behandelt werden.

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

(3) Güterzüge dürfen im allgemeinen höchstens 80 Wagenachsen, Reisezüge höchstens 60 Wagenachsen stark sein (ausschließlich der Achsen der arbeitenden Lokomotiven und ihrer Tender).

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) Züge, die eine größere Geschwindigkeit als 50 km/h erreichen dürfen, müssen mit durchgehender selbsttätiger Bremse (§ 35 (5) I) ausgerüstet sein (§ 66 (2)).

(6) Ist auf einer Strecke, die für die Benutzung der Bremstafel maßgebende Neigung stärker als 10‰ (1:100), so muß der letzte oder vorletzte Wagen eines Zuges eine wirkende Bremse haben.

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.

(7) —

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

§ 54 Abs. 1 Satz 2: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 14 V v. 22. 5. 1959 II 569
§ 55 Abs. 6: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 15 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 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 nichtarbeitende 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, sooft der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, daß Wagen nur am Schluß abgehängt 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 Personal der Triebfahrzeuge, dem Personal anderer führender Fahrzeuge (Steuerwagen) und dem Zugbegleitpersonal.

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

(3) Die Besetzung der Lokomotive und des vorderen Führerstandes von Trieb- und Steuerwagen mit dem Lokomotivführer allein ist zulässig, wenn bei durchgehend gebremsten Zügen eine betriebsbereite Einrichtung vorhanden ist, die den Zug bei Dienstunfähigkeit des Lokomotivführers anhält (Sicherheitsfahrschaltung), oder wenn einem Bediensteten, der den Zug zum Stillstand bringen kann, die Möglichkeit gegeben ist, leicht zum Führerstand zu gelangen.

Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können diese Vorschriften einschränken oder erweitern.

§ 63 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 16 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569
 § 63 Abs. 2 u. 3: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 16 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569
 § 63 Abs. 4 Unterabs. 2 Satz 2: Aufgeh. durch Art. 1 Nr. 16 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569
 § 63 Abs. 4 Unterabs. 3: Eingef. durch Art. 1 Nr. 16 Buchst. d V v. 22. 5. 1959 II 569
 § 63 Abs. 7: Aufgeh. durch Art. 1 Nr. 16 V v. 22. 5. 1959 II 569

(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 und einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Sonst sind die Züge mindestens mit einem Zugbegleiter zu besetzen. ...

In den Fällen c) und f) darf das Triebfahrzeug einmännig besetzt sein. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können weitere Ausnahmen zulassen.

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

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

(7) ...

(8) Bei Zügen ohne Zugbegleiter oder bei Zügen, deren Zugbegleiter zum Zugführerdienst nicht beauftragt 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- und Durchfahrt eines Zugs dürfen nur durch den Fahrdienstleiter selbst oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Fall zu erteilendem 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 Weichen, Gleissperren usw. abgesehen werden, wenn diese mit dem Signal in der in § 21 (8) vorgeschriebenen Abhängigkeit stehen.

Liegt für die bevorstehende Einfahrt eines Zugs ein Hindernis vor, so ist der Zug am Einfahrsignal zu stellen; ist kein Einfahrsignal 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 Schutzsignal hergestellt sein.

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

Ist kein Einfahrsignal 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 Zugfolgegestelle ab- oder durchgelassen werden, bevor der vorausgefahrte Zug sich unter Deckung der nächsten Zugfolgegestelle 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) Die Verständigung über die Zugfolge gemäß (7) hat, soweit sie nicht durch die Bedienung der Streckenblockeinrichtung ersetzt wird, auf den Strecken, die mit mehr als 50 km/h Geschwindigkeit befahren werden, durch den Fernschreiber oder Fernsprecher mit Tonband, auf den sonstigen Strecken durch den Fernschreiber oder den Fernsprecher allein zu erfolgen.

Ausnahmen können auf den ersterwähnten Strecken von den Aufsichtsbehörden (§ 4) zugelassen werden.

Inwieweit auf den ersterwähnten Strecken in Störungsfällen Fernsprecher allein benutzt werden dürfen, bestimmen die Aufsichtsbehörden (§ 4).

(10) Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgegestellen gestört, so darf ein Zug mit der Anweisung zu vorsichtiger Fahrt ab- oder durchgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der

vorausgefahrenen 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) und (4),
- b) —
- c) die Bauart der Fahrzeuge (§ 27 (2)),
- d) —
- e) Bremsverhältnisse (§ 55),
- f) besondere Bestimmungen nach (5) bis (8) sowie nach §§ 55 bis 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 für alle Züge 50 km/h, jedoch können für Züge mit durchgehender selbsttätiger Bremse (§ 35 (5) I) auf Eisenbahnen mit eigenem Bahnkörper, wo Anlagen und Fahrzeuge sich den Verhältnissen der Hauptbahnen anpassen, zugelassen werden .. 60 km/h.

(3) Wenn die bauliche Gestaltung der Bogen für Überhöhung, Überhöhungsrampen und Übergangsbogen den Bestimmungen der § 7 (3) und § 10 (2) und (3) entspricht, beträgt bei einer zulässigen Überhöhung von 150 mm die zulässige Geschwindigkeit

$$V = 4,6 \cdot \sqrt{H}$$

(V = Geschwindigkeit in km/h,
H = Bogenhalbmesser in m).

Sie ist auf volle 5 km/h abzurunden.

(4) Für Gleiskrümmungen ohne entsprechende Überhöhung oder für sonstige besondere Fälle wird die größte zulässige Geschwindigkeit vom Reichsverkehrsminister bestimmt.

(5) Die zulässige Geschwindigkeit der Züge, deren führende Lokomotive mit dem Tender voranfährt, und der einzeln fahrenden Lokomotiven mit dem Tender voran ist 50 km/h.

(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)), 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 Lokomotive, 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 Signalpfeife, 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 Steifkuppelung 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 usw. 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 *

Bahnpolizeibeamte

(1) Bahnpolizeibeamte sind die in § 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 in § 45 (3), (5) und (6) finden auch auf die Bahnpolizeibeamten (1) Anwendung. Die Bahnpolizeibeamten sollen in der Regel mindestens einundzwanzig Jahre alt sein; es dürfen jedoch auch jüngere Bahnpolizeibeamte zugelassen werden, wenn sie mindestens achtzehn Jahre alt sind und ihre körperliche und geistige Entwicklung keinen Anlaß zu Bedenken gibt.

(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.

§ 74 Überschrift: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 19 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 74 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 19 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 74 Abs. 3: I. d. F. d. Art. 1 Nr. 19 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 75 Abs. 5: Vgl. Art. 104 Abs. 3 Satz 1 GG 100-1

(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 Deutsche Mark (§ 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 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 Zweck getroffenen dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem 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 Aufsichtsbehörde (§ 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 Bahngebietes 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 Eisenbahn

(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 Andreaskreuzen 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 Andreaskreuzen oder in entsprechender Entfernung von der Bahn haltmachen.

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

(4) Es ist verboten, die Schranken oder sonstigen 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)).

§ 79 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 4 V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 80

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebs-einrichtungen 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 Zuwiderhandlungen gegen die gemäß § 77 erlassenen Vorschriften oder getroffenen Anordnungen die Ruhe, Sicherheit oder Ordnung innerhalb des Bahngiets oder im Bahnverkehr stört, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark 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*

Der Reichsverkehrsminister

§ 82 Abs. 2: EVO 934-1

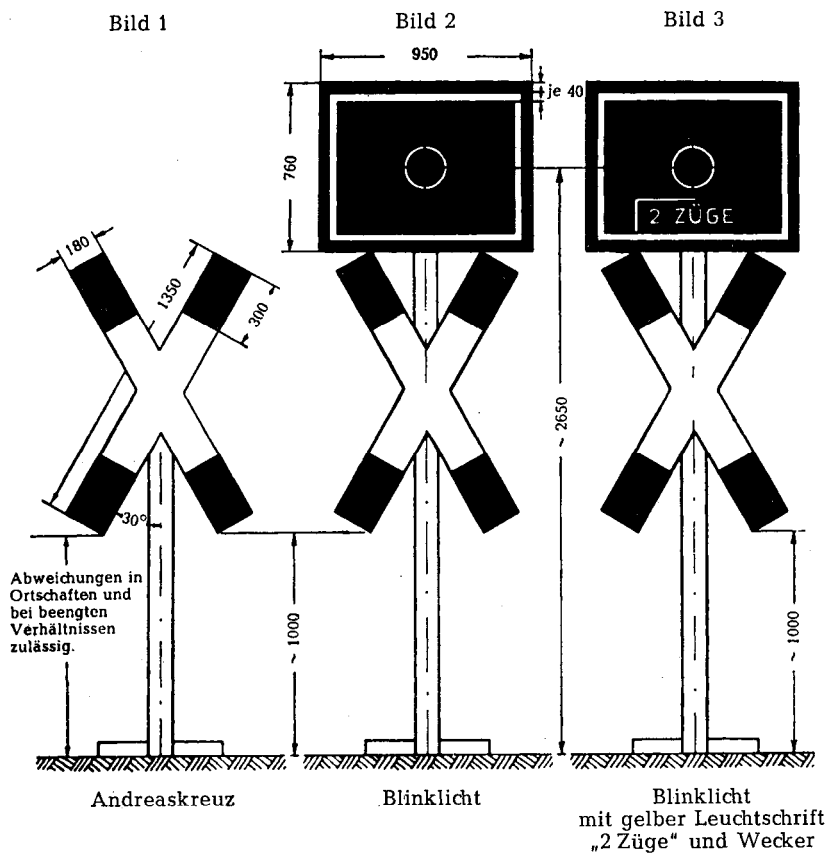
§ 83: Aufgeh. durch Art. 1 Nr. 20 V v. 22. 5. 1959 II 569

Anlagen

Anlage A*
(zu § 18)

Andreaskreuz und Blinklichter für Bahnübergänge

Maße in Millimetern



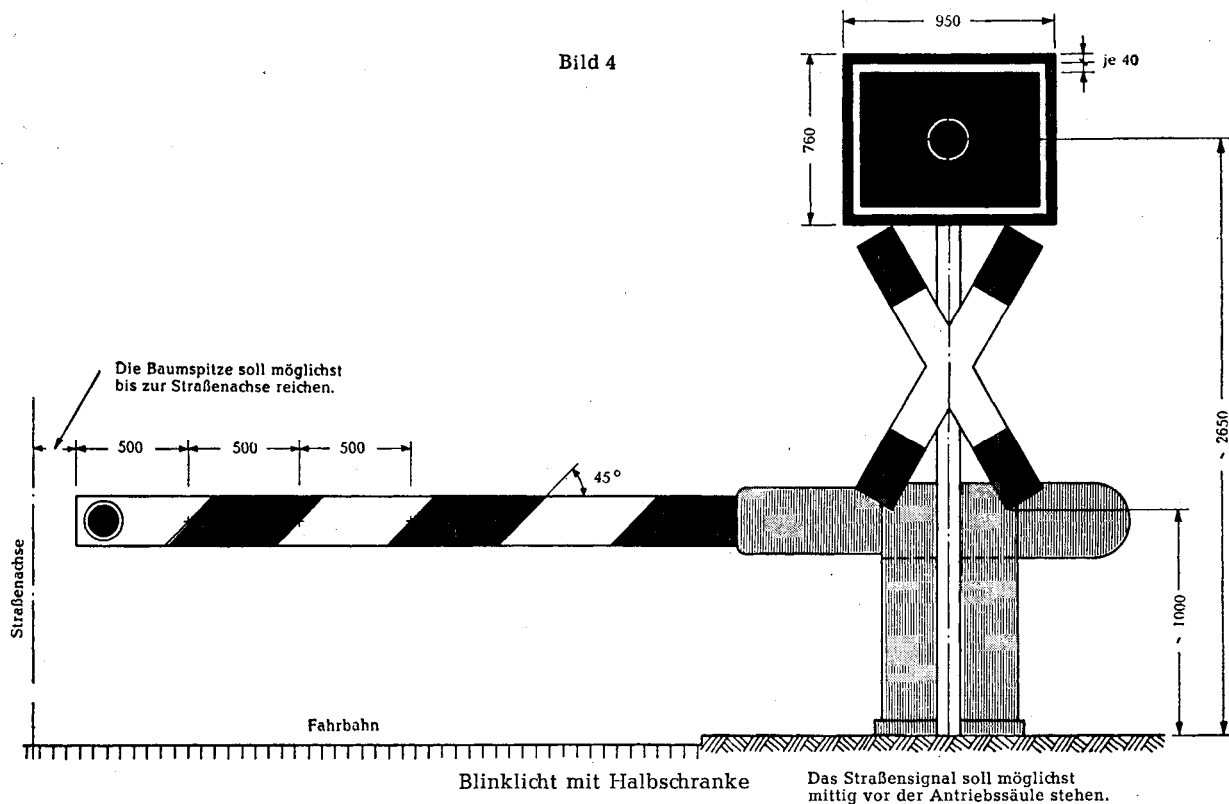
Rotes Blinklicht bedeutet „Halt! Der Bahnübergang ist für den Straßenverkehr gesperrt!“ (§ 3 a Abs. 4 StVO).

Blinklichter nach Bild 2 sind allein oder in Verbindung mit zugbedienten Halbschranken (Bild 4) zu verwenden.

Blinklichter nach Bild 3 dürfen nur an Wegen ohne einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr verwendet werden. Der Wecker ertönt, solange die Leuchtschrift „2 Züge“ erscheint.

Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, daß die Strecke elektrische Fahrleitung hat.

Ein schwarzer Pfeil unter dem Andreaskreuz zeigt an, daß es nur für den Straßenverkehr in Richtung des Pfeiles gilt.

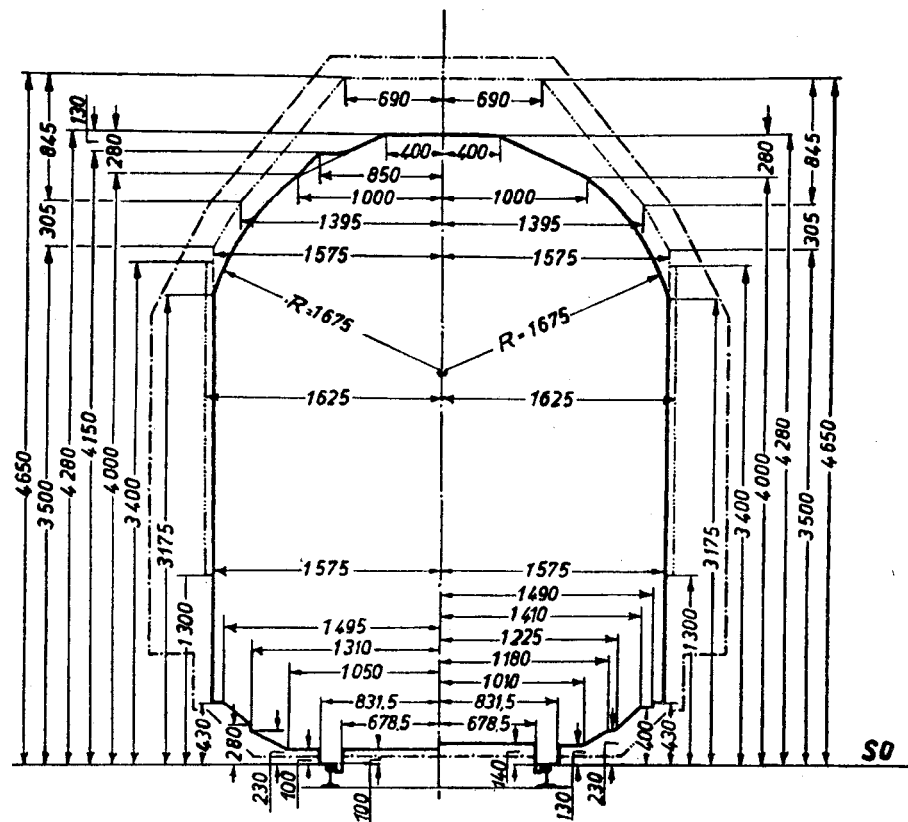


Anlage E
(Zu § 28)

Begrenzung für Fahrzeuge
im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis

Lokomotiven, Tender
und Triebwagen

Wagen

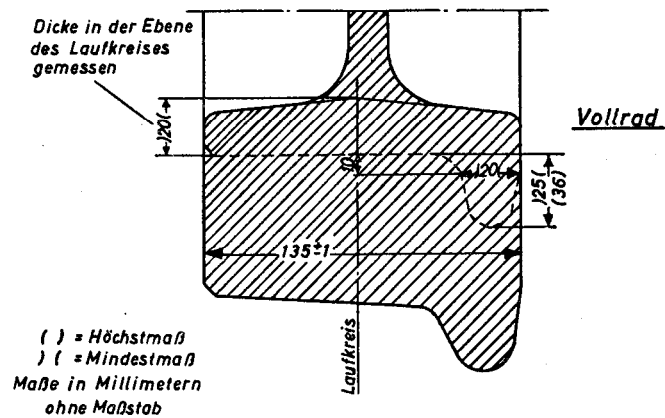
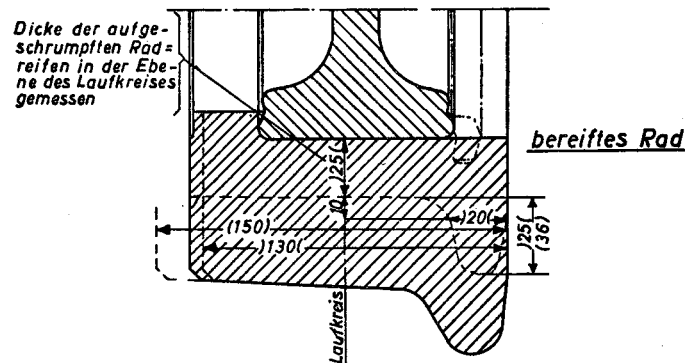
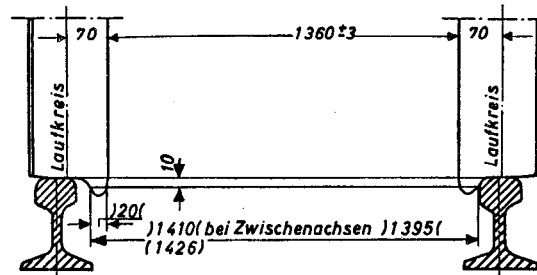


- Begrenzung der Fahrzeuge
- Regellichraum nach Anlage B
- Begrenzung für Signalscheiben, Signal-
laternen und Leinenhaspel
- Begrenzung für Signalscheiben
und Signallaternen

Maßstab 1:50
Maße in Millimetern

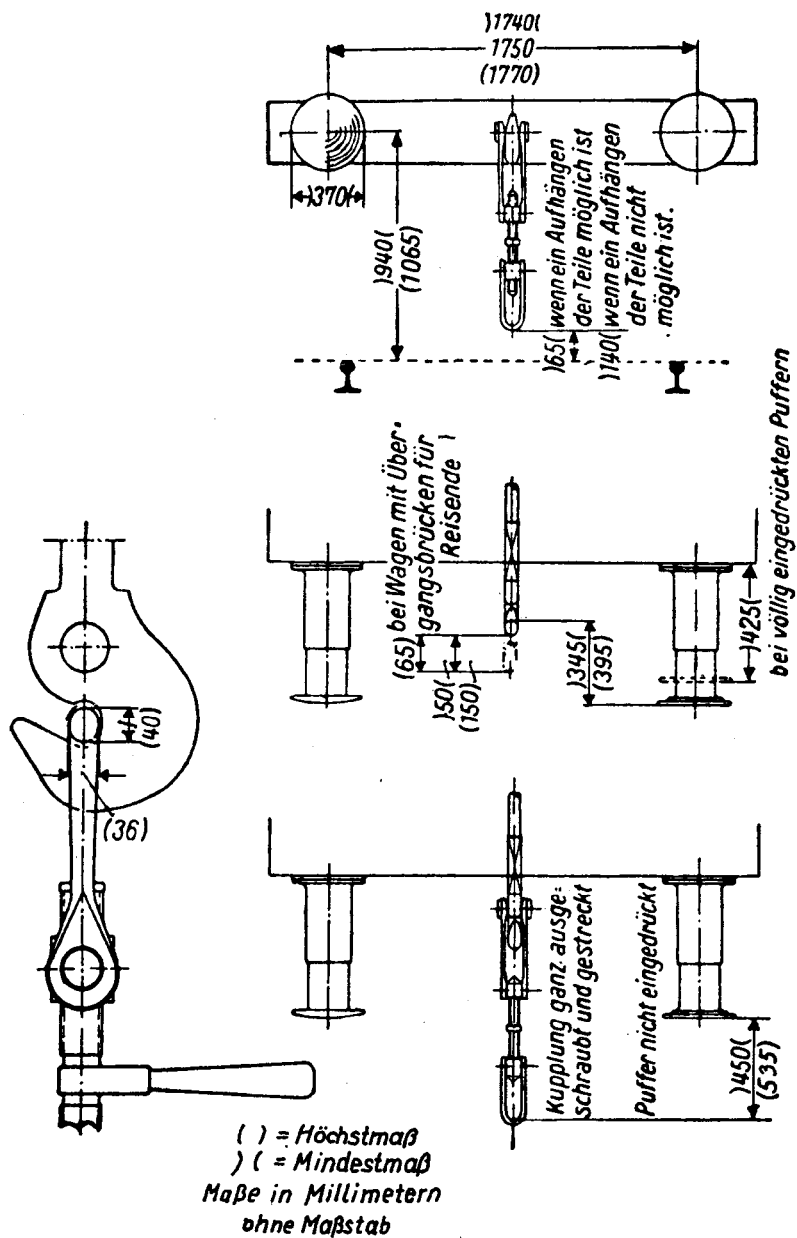
Anlage H*
(Zu § 31)

Räder

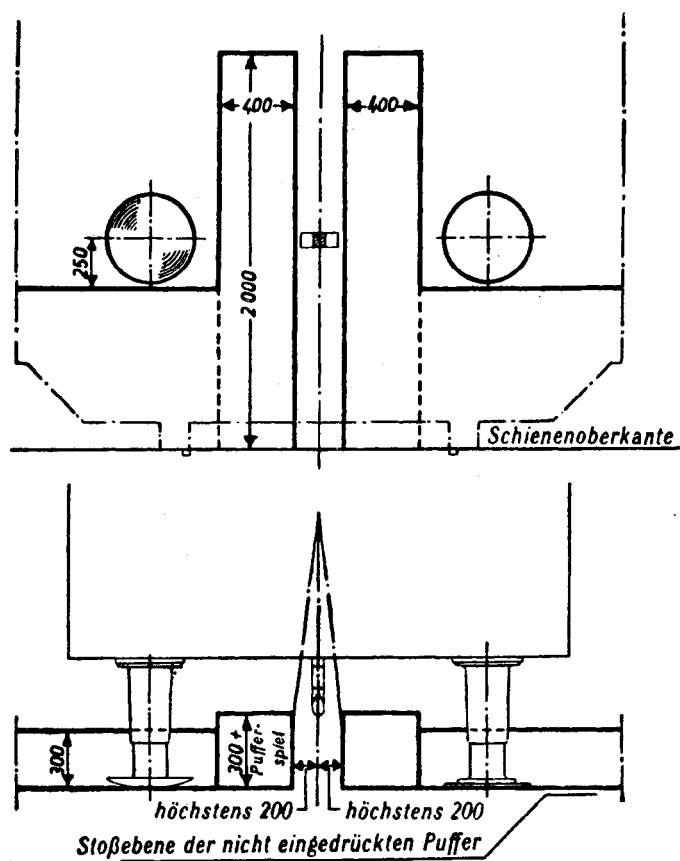


Anlage K*
(Zu § 33)

Zug- und Stoßeinrichtungen neuer Fahrzeuge



**Freie Räume und vorspringende Teile
an den Stirnseiten der Fahrzeuge**



ohne Maßstab
Maße in Millimetern

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

933-5

Vom 25. Juni 1943 *

Reichsgesetzbl. II S. 321

Inhaltsverzeichnis*

I. Allgemeines		§	§
Geltungsbereich	1	—	47
Befristungen	2	Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Gleisabschnitte	48
Ausnahmen	3	Beleuchtung der Bahnanlagen	49
Aufsichtsbehörden	4	Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen	50
—	5	Rangieren auf den Hauptgleisen	51
II. Eisenbahnanlagen		Stillstehende Fahrzeuge	52
Begriffserklärungen	6	—	52 a
Richtungs- und Neigungsverhältnisse	7	Fahrordnung	53
Breite des Bahnkörpers	8	Begriff, Gattung und Stärke der Züge	54
Spurweite	9	Ausrüstung der Züge mit Bremsen	55
Überhöhung	10	Zusammenstellung der Züge	56
Umgrenzung des lichten Raumes	11	—	57
Gleisabstand	12	Zugsignale	58
Kreuzung von Bahnen	13	Ausstattung der Züge	59
—	14	Beleuchtung und Heizung der Personenwagen	60
Wasserkrane	15	Kuppeln der Fahrzeuge, Verschließen der Wagen, Bremsprobe	61
Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken	16	—	62
Abteilungszeichen	17	Zugpersonal	63
Einfriedigungen, Wegübergänge und ihre Sicherung	18	Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerraum der Triebwagen	64
Fernmeldeanlagen	19	Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge	65
—	20	Fahrtgeschwindigkeit	66
Signale und Kennzeichen	21	Schieben und Nachschieben der Züge	67
—	22	Befahren von Bahnkreuzungen	68
Bahnsteige	23	Sonderzüge	69
—	24	—	70
—	25	Schneeräumer	71
Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten	26	Von Hand bewegte Regelfahrzeuge, Nebenfahrzeuge	72
III. Fahrzeuge		Betriebsstörende Ereignisse	73
Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge	27	V. Bahnpolizei	
Begrenzung neu zu beschaffender Fahrzeuge	28	Bahnpolizeibeamte	74
—	29	Ausübung der Bahnpolizei	75
Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen	30	Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten	76
Räder	31	VI. Bestimmungen für das Publikum	
Achswellen	32	Allgemeine Bestimmungen	77
Zug- und Stoßeinrichtungen	33	Betreten der Bahnanlagen	78
Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge	34	Überqueren der Bahn	79
Bremsen	35	Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen	80
Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen. Anschriften	36	Verhalten der Reisenden	81
Tragfedern der Fahrzeuge	37	Bestrafung von Übertretungen	82
—	38	—	83
Verschluß-, Beleuchtungs- und Heizeinrichtungen der Personenwagen	39	Anlagen	
—	40	Andreaskreuz und Blinklichter für Bahnübergänge	A
Signalstützen	41	Regellichtraum	B
Anschriften an den Wagen	42	—	C
Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge	43	—	D
Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampfkessel	44	Begrenzung neuer Fahrzeuge	E
IV. Bahnbetrieb		—	F
Eisenbahnbetriebsbedienstete	45	—	G
Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst	46	Räder	H
		Achslager	J
		Zug- und Stoßeinrichtungen neuer Fahrzeuge	K
		Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge	L
Überschrift: Auf Grund § 1 Abs. 3 vBO v. 10. 2. 1943 II 31 verordnet Datum: In Kraft getreten am 1. 8. 1943 gem. V v. 25. 6. 1943 II 321 Inhaltsverzeichnis: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 1 V v. 22. 5. 1959 II 569 u. Art. 2 Nr. 1 V v. 20. 12. 1960 II 2421			

Überschrift: Auf Grund § 1 Abs. 3 vBO v. 10. 2. 1943 II 31 verordnet
Datum: In Kraft getreten am 1. 8. 1943 gem. V v. 25. 6. 1943 II 321
Inhaltsverzeichnis: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 1 V v. 22. 5. 1959 II 569 u. Art. 2
Nr. 1 V v. 20. 12. 1960 II 2421

Vorbemerkungen *

(1) 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.

(2) Zusätzliche Bestimmungen, die die vBO nicht enthält, sind neben der Absatznummer durch große Doppelbuchstaben gekennzeichnet.

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

(4) 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.

(5) 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.

(6) Örtlicher und Oberster Betriebsleiter können ein und dieselbe Person sein.

(7) ...

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.

(1 A) ...

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

(4 A) ...

(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

Vorbemerkungen Abs. 1 u. 2: vBO 933-4

Vorbemerkungen Abs. 7: Neuregelt durch § 5 AllgEisenbG 930-1

§ 1 Abs. 1: BO 933-2

§ 1 Abs. 1 A: Neuregelt durch § 9 Abs. 2 Satz 2 u. 3 AllgEisenbG 930-1

§ 1 Abs. 4 A: Erlöschene Ermächtigung (Art. 129 Abs. 3 GG 100-1)

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) Die Deutsche Bundesbahn wird hinsichtlich der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung sowie ihrer Sonderformen (BOS, vBO, vBOS...) vom Bundesminister für Verkehr beaufsichtigt. Er kann bestimmte Aufgaben der Aufsicht auf die Leitung der Deutschen Bundesbahn oder die Leiter der Eisenbahndirektionen oder der diesen gleichstehenden Bundesbahnbehörden übertragen.

(2) Die übrigen Eisenbahnen werden von den Ländern beaufsichtigt.

(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. Ausweichanschlußstellen sind solche Anschlußstellen, bei denen 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 vorausgefahrte Zug verlassen hat.

(8A) Abhängige Zugfolgestellen sind unbesetzte oder von Agenten oder Frauen verwaltete Betriebstellen (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.

§ 4 Abs. 1: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G. v. 29. 3. 1951 I 225; BO 933-2; ESO 933-6; BOS 933-3; vBO 933-4

§ 4 Abs. 1 Auslassung: Abhängig von der aufgeh. V. v. 15. 3. 1943 II 97

§ 4 Abs. 2: I. d. F. d. § 9 Abs. 3 G. v. 29. 3. 1951 I 225

§ 6 Abs. 5 Satz 2: Eingef. durch Art. 3 Nr. 2 V. v. 22. 5. 1959 II 569

(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.

(10 A) 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

nicht zulässig.

40 m

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‰ (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 Waage-rechten, die durch die Unterkante der nicht überhöhten Schiene des Gleises gelegt ist, mindestens

1,35 m

von der Mitte des Gleises entfernt ist.

1,25 m

(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

unterschritten oder das Maß von

0,745 m

1,025 m

überschritten werden.

0,770 m

§ 10

Überhöhung

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

(1 A) 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 Bögen mit Spurerweiterung also in der Mitte der erweiterten Spur. Der lichte Raum muß auch bei abgenutzten Schienen vorhanden sein.

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

(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 (6 AA)).

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

(2 AA) 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) —

(6 AA) Der nach (2) und (2 A) 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.

(6 BB) 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.		

(8 AA) 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 Bögen 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 Schmalspurbreite 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 Hauptbahn- gleis 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 Vollspurgleis 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 Bögen 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 Bögen 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 Betriebssicherheit 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

Wasserkranen 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 Blinklichtern 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 Blinklichtern zu versehen ist.

Der *Reichsverkehrsminister* kann Ausnahmen zulassen und auch den Ersatz von Schranken oder Blinklichtern 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 Andreaskreuzen 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 Andreaskreuze ist nur aus zwingenden Gründen zulässig.

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

(10) Vor Wegübergängen, die nicht durch Schranken (3), Blinklichter (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.

§ 18 Abs. 3: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. a V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 18 Abs. 9: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. b V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 18 Abs. 10: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 2 Buchst. c V v. 20. 12. 1960 II 2421

§ 19 Abs. 2: Aufgeh. durch Art. 3 Nr. 3 V v. 22. 5. 1959 II 569

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) ...

(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) ...

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

(3) —

(4) Blockstellen, Abzweigstellen und Gleisverschlingungen sind mit Hauptsignalen zu versehen. Werden die benachbarten Zugfolgeabschnitte mit einer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h befahren, so können die Aufsichtsbehörden (§ 4) Ausnahmen zulassen.

(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 Rollfahrzeugbetrieb	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 Schmalspurgleis 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.

§ 21 Abs. 1: ESO 933-6

§ 21 Abs. 2: Aufgeh. durch Art. 3 Nr. 4 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 21 Abs. 3 u. 4: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 4 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 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.

(2 AA) 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 (6 BB)).

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 Reisen- den 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 Gleisbögen und Weichenbögen erforderlich ist. Der *Reichsverkehrsminister* trifft hierüber nähere Bestimmungen.

(7) Bremserhaustüren 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 Gleisbögen 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 in der Ruhelage das Maß von 55 mm über Schienenoberkante unterschreiten und bei der Betätigung der Bremse bis auf die Schiene herabreichen, wenn sie innerhalb der Endachsen des Fahrzeugs angebracht sind und auch in Gleisbögen innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes bleiben.

(9) Bei Wagen dürfen die über die Endachsen hinausliegenden 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.		

(2 AA) 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.

(2 BB) Die zulässigen Überhänge und größten Wagenlängen für Mittelpufferkupplungen 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.

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

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

(5 AA) 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 Stoßeinrichtungen

(1) Die Fahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßeinrichtungen 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) —

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

(3BB) Die zum Kuppeln von Fahrzeugen mit verschiedenartigen Zugeinrichtungen 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 Stoßeinrichtungen 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 beeinflussen-		
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 hintereinandergreifen können.		

(5) —

§ 34

Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

(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,

§ 33 Überschrift, Abs. 1, 3 BB u. 3 CC: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 6 V v. 22. 5. 1959 II 569
§ 35 Abs. 5 Buchst. d: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 7 V v. 22. 5. 1959 II 569

- c) von den Post- und Gepäckwagen,
 - d) vom Bremserhaus der 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 Bleisiegelverschlusses 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) bis (6) und § 44 (1) bis (3)),
- 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 in § 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

Verschuß-, 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 Verschußvorrichtungen erhalten. Nach außen aufschlagende Einsteigetüren an den Langseiten dieser Wagen müssen doppelt wirkende Verschlüsse haben, wobei der eine als Vorreiber oder Einreiber wirkt. Diese Verschußvorrichtungen müssen durch Zuschlagen der Tür selbsttätig einen doppelten Verschuß 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 die Lastgrenzen,
 - 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. § 43 (1) bis (6)),
 - 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 Fahrzeuge

- (1) Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie geprüft und für betriebssicher befunden worden sind.
- (2) Die Fahrzeuge sind zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit planmäßig wiederkehrend zu untersuchen (Revision).
- (3) Die Fristen für die Untersuchungen sind von den Aufsichtsbehörden (§ 4) so festzusetzen, daß die Betriebssicherheit der Fahrzeuge innerhalb dieser Fristen gewahrt bleibt.
- (4) Für Fahrzeuge, deren Laufleistung überwacht wird, können die Aufsichtsbehörden (§ 4) die Frist für die Untersuchung durch Begrenzung der zurückgelegten Laufkilometer ersetzen.
- (5) Die Untersuchung der Fahrzeuge nach (3) und (4) ist jedoch mindestens alle vier Jahre durchzuführen, soweit nicht nachstehend Ausnahmen zugelassen sind.
- (6) Die äußerste Frist von vier Jahren darf höchstens zweimal um ein Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß der Zustand der Fahrzeuge dies zuläßt.
- (7) Die Fristen für die Untersuchungen der Fahrzeuge rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gestellt werden. Dies gilt sinngemäß für Fahrzeuge mit Begrenzung der Laufleistung.
- (8) Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann. Den Umfang der Untersuchungen legen die Aufsichtsbehörden (§ 4) fest.
- (9) Über die Untersuchung der Fahrzeuge sind Aufzeichnungen zu machen.
- (10) Die Bremseinrichtungen sind zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichenfalls auch zwischen zwei Untersuchungen zu prüfen.

§ 44 *

Abnahme und Untersuchung der Lokomotivdampfkessel

- (1) Neue Lokomotivdampfkessel dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von einem zugelassenen Kesselprüfer geprüft und für betriebssicher befunden worden sind.

§ 42 Abs. 1 Buchst. d u. k: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 9 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 43: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 10 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 44: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 11 V v. 22. 5. 1959 II 569

- (2) Die Lokomotivdampfkessel müssen mindestens alle vier Jahre untersucht werden.
 - (3) Die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen darf höchstens zweimal um ein Jahr verlängert werden, wenn durch einen zugelassenen Kesselprüfer festgestellt ist, daß der Zustand des Lokomotivdampfkessels dies zuläßt.
 - (4) Die Fristen für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel rechnen vom Tage, an dem sie nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) betriebssicher aus der Werkstätte ausgelaufen sind, bis zum Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.
 - (5) Für die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel sind die Heiz- und Rauchrohre in dem erforderlichen Umfange zu entfernen.
 - (6) Die Lokomotivdampfkessel müssen von einem zugelassenen Kesselprüfer durch Wasserdruck geprüft werden:
 - a) bei der Neuabnahme nach (1),
 - b) bei den Untersuchungen nach (2),
 - c) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn sie länger als zwei Jahre außer Betrieb waren,
 - d) nach jeder Kesselausbesserung, die die Betriebssicherheit beeinflussen kann.
- Bei diesen Prüfungen muß die Bekleidung der Kessel abgenommen sein, bei den Prüfungen nach d) jedoch nur, soweit es für die Untersuchung der ausgebesserten Stellen erforderlich ist.
- (7) Bei einem zulässigen Betriebsüberdruck p des Dampfkessels muß ein Versuchsüberdruck von $1,3 p \text{ kg/cm}^2$ angewendet werden.
 - (8) Bevor die nach (1) und (2) untersuchten Kessel in Betrieb genommen werden, müssen auch die Kessel-druckmesser und Kesselsicherheitsventile geprüft werden.
 - (9) Der festgesetzte höchste Dampfüberdruck muß auf dem Fabrikschild (vgl. § 36 (1) h)) leicht sichtbar verzeichnet werden.
 - (10) Über die Untersuchungen der Lokomotivdampfkessel muß Buch geführt werden.

§ 45 *

Eisenbahnbetriebsbedienstete

- (1) Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne dieser Ordnung sind die Bediensteten (einschl. Bahnagenten) sowie 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 Betriebsbediensteten sind verpflichtet, für die sichere und pünktliche Durchführung des Eisenbahnbetriebes nach den Vorschriften dieser Ordnung zu sorgen. Sie haben, soweit erforderlich, eine richtig-zeigende Uhr zu tragen.
- (3) Die Betriebsbediensteten müssen mindestens einundzwanzig Jahre alt sein.

Als Rangierleiter, Zugmelder, Zugschaffner, Kleinwagenführer, Lokomotivheizer und Beimänner, Bremsbedienstete dürfen auch jüngere Bedienstete verwendet werden, wenn sie mindestens achtzehn Jahre alt sind und ihre körperliche und geistige Entwicklung keinen Anlaß zu Bedenken gibt.

Die Betriebsbediensteten müssen sich körperlich und geistig für den Dienst eignen und insbesondere ausreichendes Seh- und Hörvermögen besitzen. Das Seh- und Hörvermögen ist alle fünf Jahre nachzu-prüfen.

Sie müssen zuverlässig sein und die für den Dienst erforderliche Befähigung nachgewiesen haben. Soweit sie im Lokomotiv- und Triebwagenführerdienst tätig sein sollen, müssen sie durch eine Probefahrt unter Aufsicht und Verantwortung einer von der Aufsichtsbehörde anerkannten Person ihre Befähigung nach-gewiesen haben.

Betriebsbedienstete, die sich als unfähig oder unzuverlässig für ihren Dienst erwiesen haben, sind aus diesem Dienst zu entfernen.
- (4) —
- (5) Den Betriebsbediensteten sind schriftliche Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten zugänglich zu machen.
- (6) Über jeden Betriebsbediensteten sind Personalakten zu führen, die insbesondere auch über die erbrachten Befähigungsnachweise Auskunft geben müssen.

§ 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 Gleisabschnitte siehe § 48).

(2) Die Bahn ist planmäßig auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach dem jeweiligen Zustand der Strecke, der Belastung und der zulässigen Zuggeschwindigkeit zu richten. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) geben hierüber nähere Weisungen.

(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 Andreaskreuz aus nicht auf mindestens 50 m Entfernung eingesehen werden kann.

Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Landespolizeibehörde Ausnahmen zulassen.

Wegübergänge mit Blinklichtern 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.

§ 46 Abs. 2: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 13 V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 46 Abs. 5: I. d. F. d. Art. 2 Nr. 3 V v. 20. 12. 1960 II 2421

(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 Verschuß 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.

§ 52 a

—

§ 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) und § 72) gelten nicht als Züge; sie können jedoch im Betriebe wie Züge behandelt werden.

(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.

§ 54 Abs. 1 Satz 2: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 14 V v. 22. 5. 1959 II 569
§ 55 Abs. 6: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 15 V v. 22. 5. 1959 II 569

(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 Bremsstufe maßgebende Neigung stärker als 10‰ (1 : 100), so muß der letzte oder vorletzte Wagen eines Zuges eine wirkende Bremse haben.

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.

(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 feuerfahrenden 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 Achsdrucke 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 Dampfpeife (§ 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 abgehängt werden.

(4A) Bei durchgehenden Bremsen, die die Bremsprobe bei stehenden Zügen nicht zulassen, ist vor Beginn der Fahrt die Bremsenrichtung 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 Personal der Triebfahrzeuge, dem Personal anderer führender Fahrzeuge (Steuerwagen) und dem Zugbegleitpersonal.

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

(3) Die Besetzung der Lokomotive und des vorderen Führerstandes von Trieb- und Steuerwagen mit dem Lokomotivführer allein ist zulässig, wenn bei durchgehend gebremsten Zügen eine betriebsbereite Einrichtung vorhanden ist, die den Zug bei Dienstunfähigkeit des Lokomotivführers anhält (Sicherheitsfahrschaltung), oder wenn einem Bediensteten, der den Zug zum Stillstand bringen kann, die Möglichkeit gegeben ist, leicht zum Führerstand zu gelangen.

Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können diese Vorschriften 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. ...

In den Fällen c) und f) darf das Triebfahrzeug einmännig besetzt sein. Die Aufsichtsbehörden (§ 4) können weitere Ausnahmen zulassen.

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

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

(7) ...

(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.

§ 63 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 16 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 63 Abs. 2 u. 3: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 16 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 63 Abs. 4 Unterabs. 2 Satz 2: Aufgeh. durch Art. 3 Nr. 16 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 63 Abs. 4 Unterabs. 3: Eingef. durch Art. 3 Nr. 16 Buchst. d V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 63 Abs. 7: Aufgeh. durch Art. 3 Nr. 16 Buchst. e V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 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 in § 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) Die Verständigung über die Zugfolge gemäß (7) hat durch den Fernschreiber oder Fernsprecher zu erfolgen.

(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 vorausgefahrte 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 Bögen 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 Lokomotive, 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 Signalpfeife, 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 usw. 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 *

Bahnpolizeibeamte

(1) Bahnpolizeibeamte sind die in § 45 (1) bezeichneten Eisenbahnbetriebsbediensteten, außerdem Pfortner, 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 in § 45 (3), (5) und (6) finden auch auf die Bahnpolizeibeamten (1) Anwendung. Die Bahnpolizeibeamten sollen in der Regel mindestens einundzwanzig Jahre alt sein; es dürfen jedoch auch jüngere Bahnpolizeibeamte zugelassen werden, wenn sie mindestens achtzehn Jahre alt sind und ihre körperliche und geistige Entwicklung keinen Anlaß zu Bedenken gibt.

(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.

§ 74 Überschrift: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 18 Buchst. a V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 74 Abs. 1: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 18 Buchst. b V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 74 Abs. 3: I. d. F. d. Art. 3 Nr. 18 Buchst. c V v. 22. 5. 1959 II 569

§ 75 Abs. 5: Vgl. Art. 104 Abs. 3 Satz 1 GG 100-1

(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 Deutsche Mark (§ 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 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 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 Bahngebiets 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 Zuges 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 Andreaskreuzen 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 Andreaskreuzen 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 an 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 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 betriebsstörende 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 Bahngeländes oder im Bahnverkehr stört, wird mit Geldstrafe bis zu einhundertfünfzig Deutsche Mark 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*

Der Reichsverkehrsminister

§ 82 Abs. 2: EVO 934-1

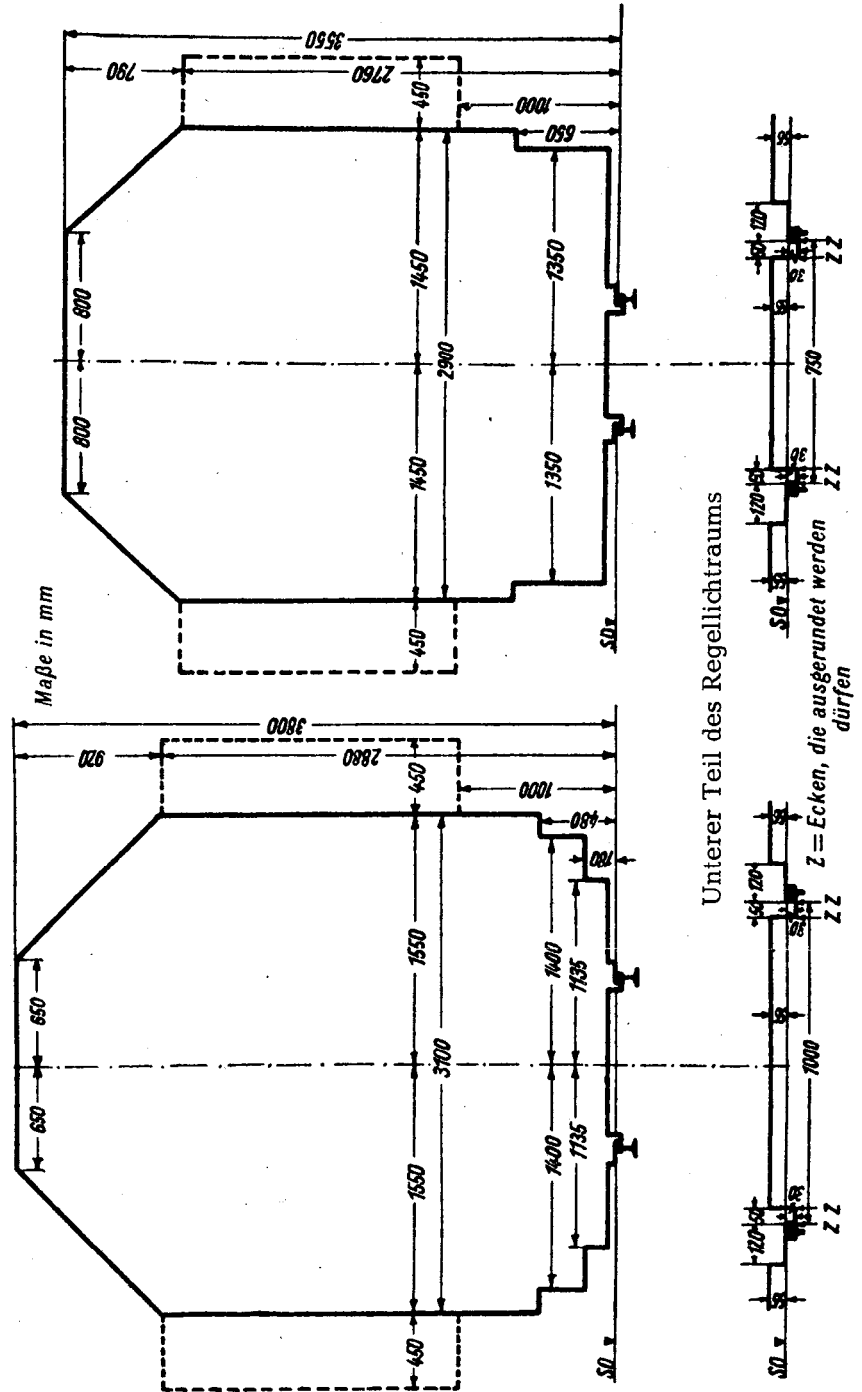
§ 83: Aufgeh. durch Art. 3 Nr. 19 V v. 22. 5. 1959 II 569

Anlage B
(Zu § 11 (2))

Regellichtraum der Schmalspurbahnen ohne Rollfahrzeugbetrieb bei Neubauten

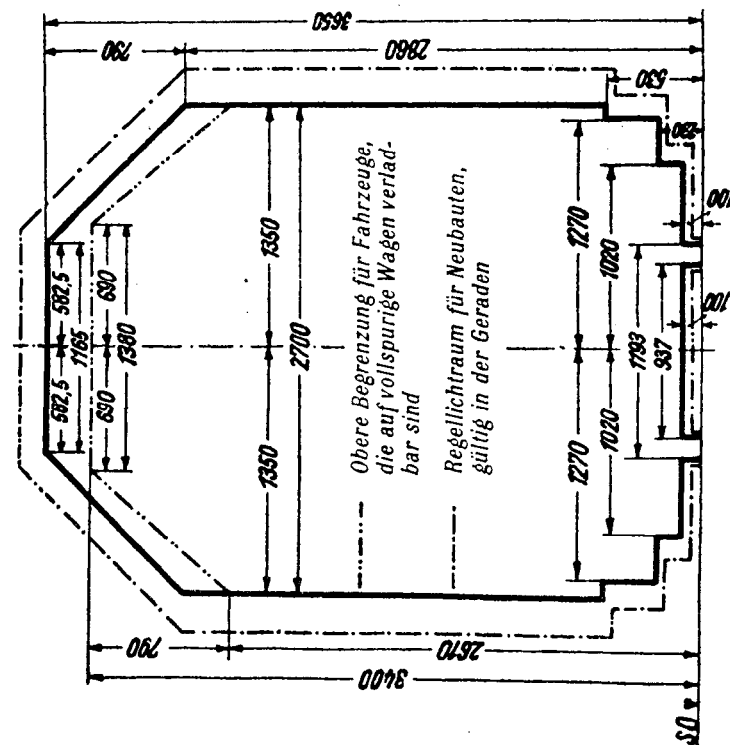
Gültig in der Geraden bei 0,75 m Spurweite
(Wegen der in Bogen erforderlichen Vergrößerung
der Breitenmaße s. § 11 (2))

Gültig in der Geraden bei 1,00 m Spurweite
(Wegen der in Bogen erforderlichen Vergrößerung
der Breitenmaße s. § 11 (2))

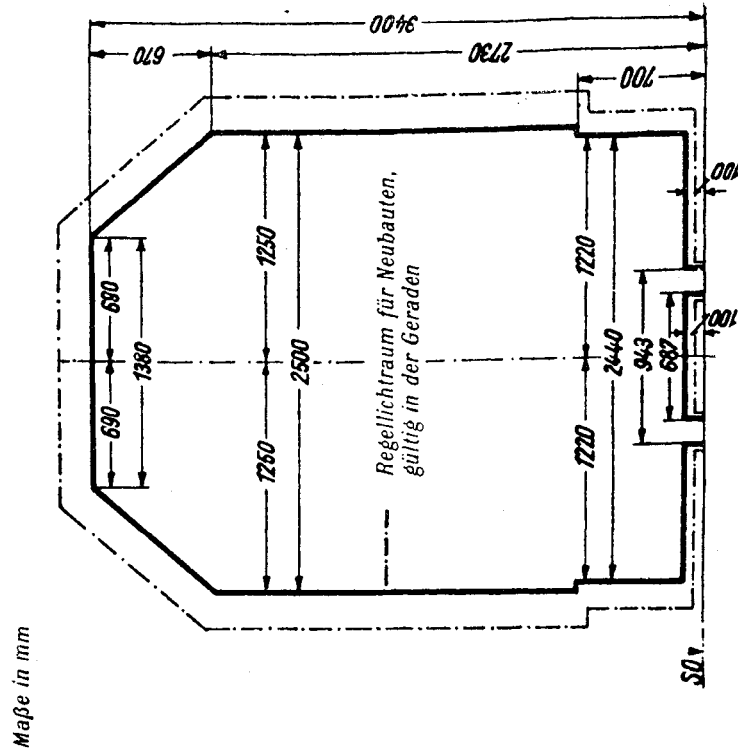


**Begrenzung neuer Fahrzeuge
im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis**

bei 1,00 m Spurweite

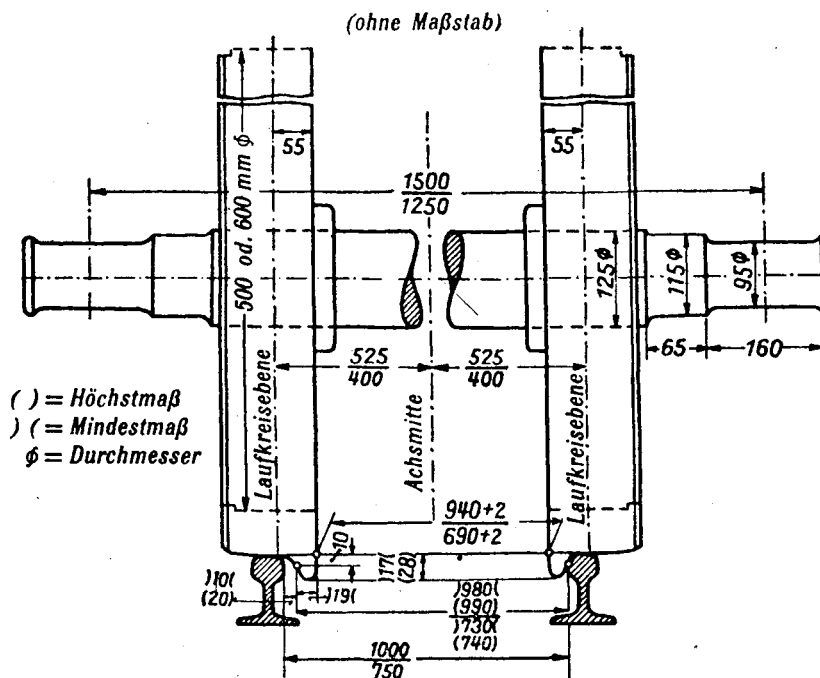


bei 0,75 m Spurweite



Anlage H
(Zu § 31)

Räder



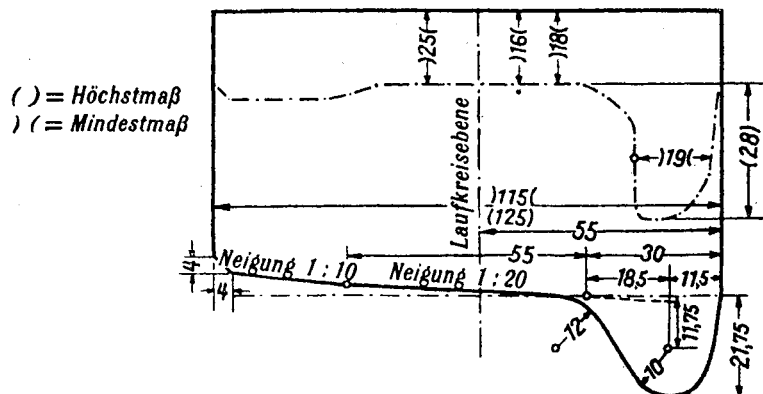
Dicke der Radreifen, in der Ebene des Laufkreises gemessen, bei Fahrzeugen, die in Zügen

mit mehr als 40 km/h verkehren und Achsdrücken von mehr als 6 t 25 mm

bis zu 40 km/h verkehren und Achsdrücken von mehr als 6 t 18 mm

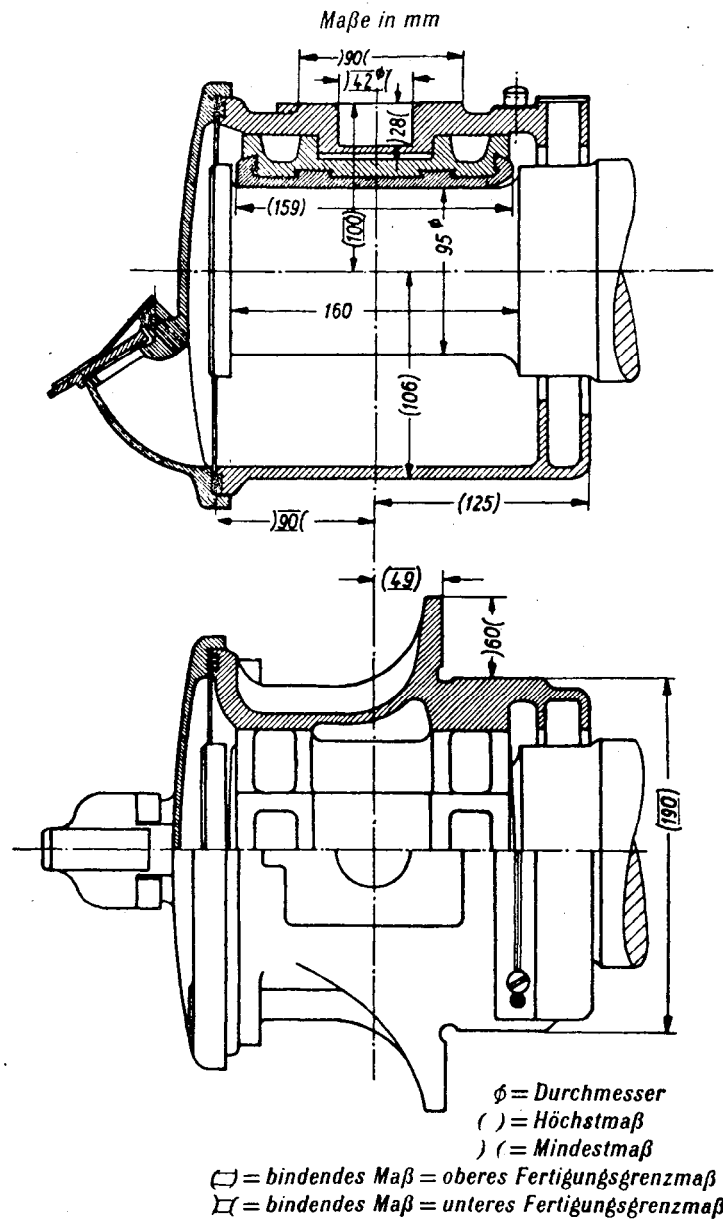
40 km/h verkehren und Achsdrücken bis zu 6 t 16 mm

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



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

Achslager für Schmalspurwagen

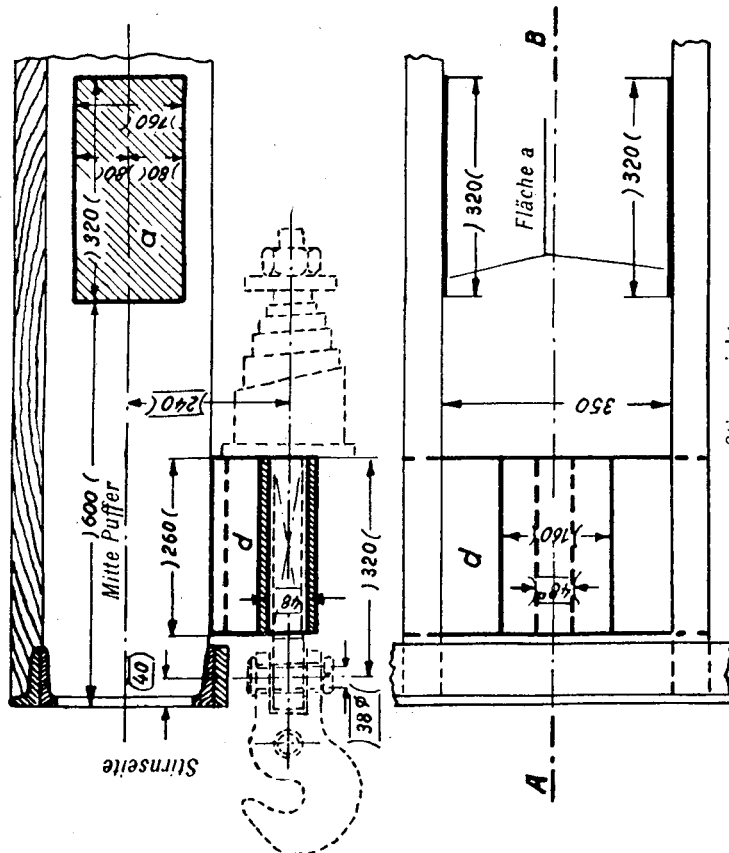


Anlage K*
(Zu § 33)

Zug- und Stoßeinrichtungen neuer Fahrzeuge

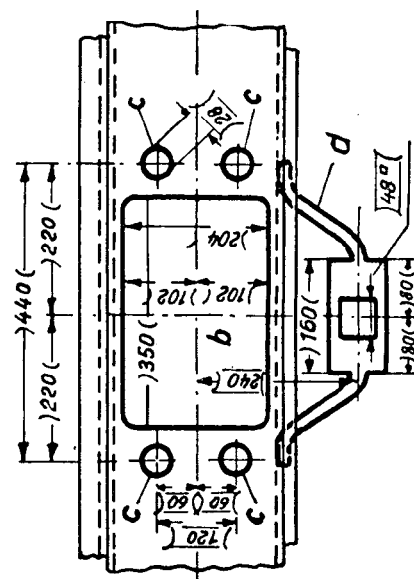
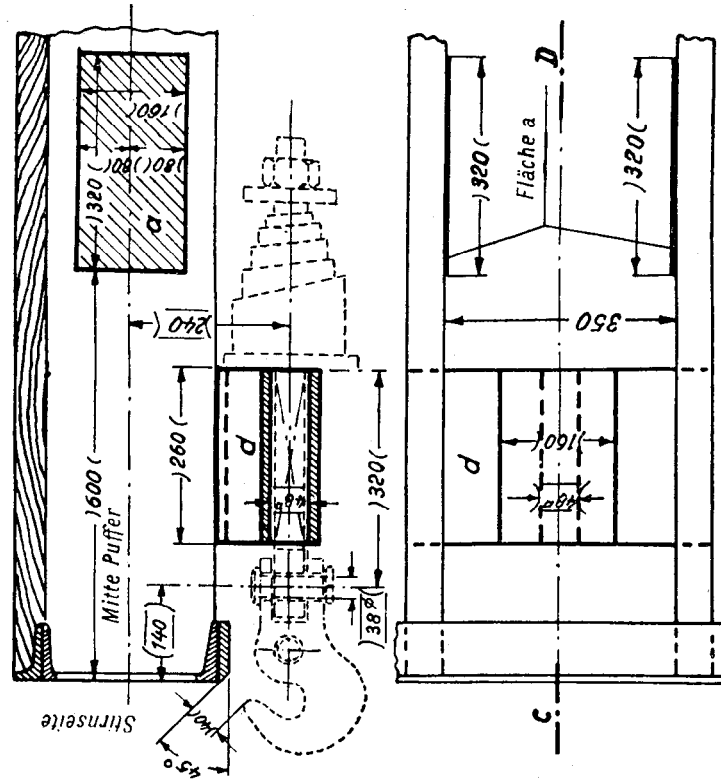
Lage des Zughakenbockes bei 550 mm Pufferlänge

Schnitt A—B



Lage des Zughakenbockes bei 450 mm Pufferlänge

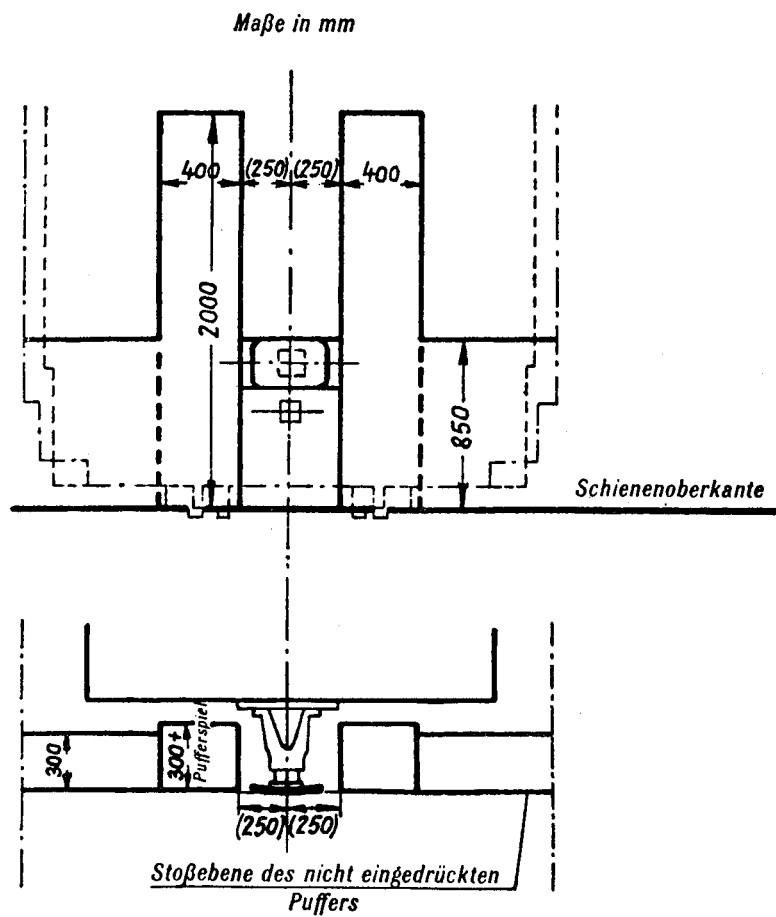
Schnitt C—D



- 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

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



() = Höchstmaß

Eisenbahn-Signalordnung 1959

(ESO 1959) *

Vom 7. Oktober 1959 *

Bundesgesetzbl. II S. 1022

Inhaltsverzeichnis

ABSCHNITT A: ALLGEMEINES

- a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten
b) Begriffsbestimmungen

ABSCHNITT B: DIE SIGNALE

I. Hauptsignale (Hp)

Zughalt	Signal Hp 0
Fahrt	Signal Hp 1
Langsamfahrt	Signal Hp 2
Zughalt und Rangierverbot	Signal Hp 00

II. Vorsignale (Vr)

Zughalt erwarten	Signal Vr 0
Fahrt erwarten	Signal Vr 1
Langsamfahrt erwarten	Signal Vr 2

III. Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht	Signal Sv 0
Fahrt! Fahrt erwarten	Signal Sv 1
Fahrt! Halt erwarten	Signal Sv 2
Fahrt! Langsamfahrt erwarten	Signal Sv 3
Langsamfahrt! Fahrt erwarten	Signal Sv 4
Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten	Signal Sv 5
Langsamfahrt! Halt erwarten	Signal Sv 6

IV. Zusatzsignale (Zs)

Ersatzsignal	Signal Zs 1
Richtungsanzeiger	Signal Zs 2
Richtungsvoranzeiger	Signal Zs 2v
Geschwindigkeitsanzeiger	Signal Zs 3
Geschwindigkeitsvoranzeiger	Signal Zs 3v
Beschleunigungsanzeiger	Signal Zs 4
Verzögerungsanzeiger	Signal Zs 5
Gleiswechselanzeiger	Signal Zs 6

V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

Nachschieben einstellen	Signal Ts 1
Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	Signal Ts 2
Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	Signal Ts 3

VI. Langsamfahrtsignale (Lf)

Langsamfahrtscheibe	Signal Lf 1
Anfangscheibe	Signal Lf 2
Endscheibe	Signal Lf 3
Geschwindigkeitstafel	Signal Lf 4
Anfangtafel	Signal Lf 5

Überschrift: Auf Grund § 3 Abs. 1 AllgEisenbG 930-1 u. § 1 ErmV zum AllgEisenbG 930-2 verordnet
Datum: In Kraft getreten am 15. 12. 1959 gem. Art. 2
V v 7. 10. 1959 II 1021

VII. Schutzsignale (Sh)

Halt! Fahrverbot	Signal Sh 0
Fahrverbot aufgehoben	Signal Sh 1
Schutzhalt	Signal Sh 2
Kreissignal	Signal Sh 3
Knallsignal	Signal Sh 4
Horn- und Pfeifsignal	Signal Sh 5

VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

A. Rangiersignale

Wegfahren	Signal Ra 1
Herkommen	Signal Ra 2
Aufdrücken	Signal Ra 3
Abstoßen	Signal Ra 4
Rangierhalt	Signal Ra 5

B. Abdrücksignale

Halt! Abdrücken verboten	Signal Ra 6
Langsam abdrücken	Signal Ra 7
Mäßig schnell abdrücken	Signal Ra 8
Zurückziehen	Signal Ra 9

C. Sonstige Signale für den Rangierdienst

Rangierhalttafel	Signal Ra 10
Wartezeichen	Signal Ra 11
Grenzzeichen	Signal Ra 12
Isolierzeichen	Signal Ra 13

IX. Weichensignale (Wn)

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Gerader Zweig	Signal Wn 1
Gebogener Zweig	Signal Wn 2

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

Gerade von links nach rechts	Signal Wn 3
Gerade von rechts nach links	Signal Wn 4
Bogen von links nach links	Signal Wn 5
Bogen von rechts nach rechts	Signal Wn 6

X. Signale für das Zugpersonal (Zp und LP)

A. Signale des Triebfahrzeugführers

Achtung-Signal	Signal Zp 1
Handbremsen mäßig anziehen	Signal Zp 2
Handbremsen stark anziehen	Signal Zp 3
Handbremsen lösen	Signal Zp 4
Notsignal	Signal Zp 5

B. Bremsprobesignale

Bremse anlegen	Signal Zp 6
Bremse lösen	Signal Zp 7
Bremse in Ordnung	Signal Zp 8

C. Abfahrtsignale

Abfahren	Signal Zp 9
Abfahr-Pfeifsignal	Signal Zp 10

D. Rufsignale

Kommen	Signal Zp 11
Grenzzeichenfrei	Signal Zp 12

E. Läute- und Pfeiftafeln

Pfeiftafel	Signal LP 1
Läutetafel	Signal LP 2
Läute- und Pfeiftafel	Signal LP 3
Durchläutebeginn Tafel	Signal LP 4
Durchläuteend Tafel	Signal LP 5

XI. Fahrleitungssignale (El)

Ausschaltsignal	Signal El 1
Einschaltsignal	Signal El 2
„Bügel ab“-Ankündesignal	Signal El 3
„Bügel ab“-Signal	Signal El 4
„Bügel an“-Signal	Signal El 5
Halt für Fahrzeuge mit Strom- abnehmern	Signal El 6

XII. Signale an Zügen (Zg)

Spitzensignal	Signal Zg 1
Falschfahrtsignal	Signal Zg 2
Schlußsignal	Signal Zg 3
Vereinfachtes Schlußsignal	Signal Zg 4

XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Rangierlokomotivsignal	Signal Fz 1
Gelbe Flagge	Signal Fz 2
Pulverflagge	Signal Fz 3
Giftflagge	Signal Fz 4

XIV. Läutesignale (Lt)

Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B	Signal Lt 1
Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A	Signal Lt 2
Gefahrtsignal	Signal Lt 3

XV. Rottenwarnsignale (Ro)

Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge	Signal Ro 1
Arbeitsgleise räumen	Signal Ro 2
Arbeitsgleise schnellstens räumen ...	Signal Ro 3
Fahnschild	Signal Ro 4

XVI. Nebensignale (Ne)

Trapeztafel	Signal Ne 1
Vorsignaltafel	Signal Ne 2
Vorsignalbaken	Signal Ne 3
Schachbrettafel	Signal Ne 4
Haltetafel	Signal Ne 5
Haltepunkttafel	Signal Ne 6
Schneepfluggtafel	Signal Ne 7
Gefahrstrich	Signal Ne 8
Merkpfahl	Signal Ne 9
Blinklicht-Überwachungssignal	Signal Ne 10
Rautetafel	Signal Ne 11
Neigungswechseltafel	Signal Ne 12

ABSCHNITT C: KUNFTIG WEGFALLENDE SIGNALE**1. Allgemeine Bestimmungen****2. Von den Bestimmungen in Abschnitt B
abweichende Signale****I. Vorsignale (Vr)**

Fahrt oder Langsamfahrt erwarten .	Signal Vr 101/102
Langsamfahrt erwarten	Signal Vr 102

II. Langsamfahrtsignale (Lf)

Geschwindigkeitstafel	Signal Lf 104
-----------------------------	---------------

III. Weichensignale (Wn)

Gebogener Zweig	Signal Wn 102
Gerade in der Hauptrichtung	Signal Wn 103
Gerade in der Nebenrichtung	Signal Wn 104
Bogen von links nach links	Signal Wn 105
Bogen von rechts nach rechts	Signal Wn 106

IV. Signale an Zügen (Zg)

Spitzensignal	Signal Zg 101
Falschfahrtsignal	Signal Zg 102

V. Nebensignale (Ne)

Vorsignaltafel	Signal Ne 102
----------------------	---------------

3. Im Abschnitt B nicht enthaltene Signale

Ruhsignal	Signal Hp Ru
Vorsichtsignal	Signal Zs V

ABSCHNITT A: ALLGEMEINES

a) Geltungsbereich und Zuständigkeiten

- (1) Die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) gilt für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.
- (2)* Die Signale der ESO müssen mindestens in dem Umfang angewandt werden, den die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) und ihre Sonderformen vorschreiben.
- (3) Abweichungen von der ESO können im Einzelfall zulassen
 1. der Bundesminister für Verkehr (BMV) für die Deutsche Bundesbahn (DB),
 2. die zuständigen obersten Landesverkehrsbehörden für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE).Der Bundesminister für Verkehr ist rechtzeitig vor Zulassung von Abweichungen zu unterrichten.
- (4) Von der ESO abweichende Signale mit vorübergehender Gültigkeit kann bei der Deutschen Bundesbahn der Vorstand, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde, genehmigen. Der Bundesminister für Verkehr ist hierüber rechtzeitig vor Einführung der Signale zu unterrichten.
- (5) Anweisungen zur Durchführung der ESO können bei der Deutschen Bundesbahn vom Vorstand, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen von der obersten Landesverkehrsbehörde, erlassen werden. Die Anweisungen und ihre Änderungen sind dem Bundesminister für Verkehr rechtzeitig vor Inkrafttreten zur Kenntnis zu geben.

b) Begriffsbestimmungen

- (6) Die Signale der ESO dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.
- (7) Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.
- (8) Die Nachtzeichen der Formsignale sind mit dem Eintritt der Dämmerung bis zum Eintritt voller Tageshelle anzuwenden. Bei unsichtigem Wetter sind die Nachtzeichen in jedem Fall so lange anzuwenden, bis die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m zweifelfrei zu erkennen sind.
- (9) Lichtsignale, an deren Standort bei erloschenem Signalbild zu halten ist, sind durch Mastschilder kenntlich.

ABSCHNITT B: DIE SIGNALE

I. Hauptsignale (Hp)

- (10) Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. Die Hauptsignale Hp 0, Hp 1 und Hp 2 gelten nur für Zugfahrten, aber nicht für Rangierfahrten.
- (11) Die Signale sind entweder Formsignale und zeigen ein oder zwei Flügel als Tageszeichen und ebenso viele Lichter als Nachtzeichen, oder sie sind Lichtsignale mit ein oder zwei Lichtern als Tages- und Nachtzeichen.
- (12) Das Hauptsignal Hp 00 gilt für Zug- und Rangierfahrten. Es ist ein Lichtsignal und vereinigt in einem Signalschirm das Hauptsignal Hp 0 und das Schutzsignal Sh 0.
- (13) Ein Lichthauptsignal kann mit einem Lichtvorsignal für ein folgendes Hauptsignal an einem Signalträger vereinigt sein. Das Hauptsignal befindet sich dann über dem Vorsignal. Wenn mehrere solcher Signale einander folgen, stehen sie in festgelegten Abständen. Der Abstand zwischen ihnen beträgt in der Regel 1000 bis 1300 m.

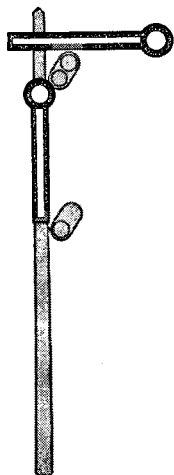
Signal Hp 0

Zughalt

Formsignal

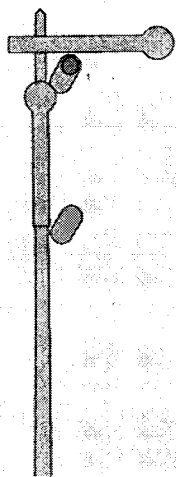
Tageszeichen

Der Signalfügel — bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel — zeigt waagrecht nach rechts



Nachtzeichen

Ein rotes Licht



Lichtsignal

Ein rotes Licht



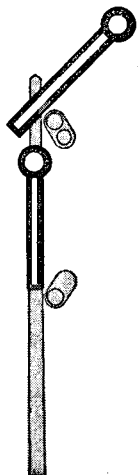
Signal Hp 1

Fahrt

Formsignal

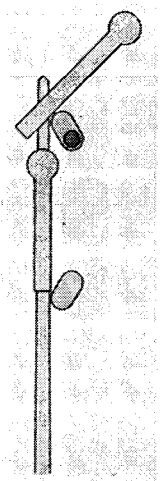
Tageszeichen

Ein Signalfügel — bei zweiflügligen Signalen der obere Flügel — zeigt schräg nach rechts aufwärts



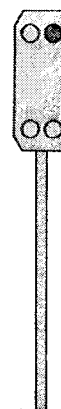
Nachtzeichen

Ein grünes Licht



Lichtsignal

Ein grünes Licht



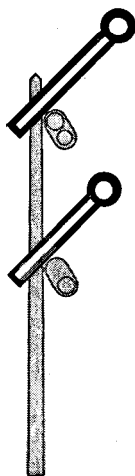
Signal Hp 2

Langsamfahrt

Formsignal

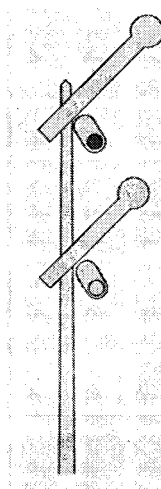
Tageszeichen

Zwei Signalflügel zeigen schräg nach rechts aufwärts



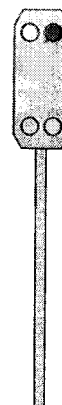
Nachtzeichen

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



Lichtsignal

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



Signal Hp 00

Zughalt und Rangierverbot

Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander



II. Vorsignale (Vr)

(14) Vorsignale kündigen an, welches Signalbild das zugehörige Hauptsignal zeigt oder daß ein Signal Sh 2 zu erwarten ist.

(15) Die Vorsignale sind entweder ortsfeste Form- oder Lichtsignale oder Wärtersignale.

(16) Die Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des Bremsweges der Strecke vor dem zugehörigen Signal. Stehen sie in einem kürzeren Abstand, so wird dies besonders angezeigt.

(17) Die ortsfesten Formvorsignale zeigen in der Regel eine um eine waagerechte Achse klappbare gelbe runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand, unter der sich zur Ankündigung des Signals Hp 2 ein beweglicher gelber, schwarzgerahmter pfeilförmiger Flügel mit weißem Rand befinden kann. Als Nachtzeichen sind zwei nach rechts steigende Lichter sichtbar.

(18) Die Lichtvorsignale zeigen zwei nach rechts steigende Lichter.

(19) Die Wärtervorsignale zeigen die senkrechte runde Scheibe wie bei ortsfesten Formvorsignalen, jedoch unbeweglich und ohne Flügel, bei Nacht zwei gelbe nach rechts steigende Lichter.

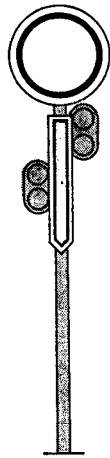
Signal Vr 0

Zughalt erwarten

Formsignal

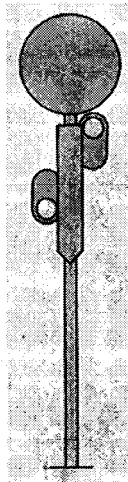
Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten



Nachtzeichen

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend



Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend



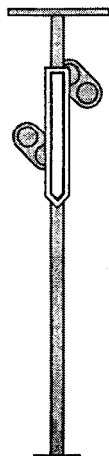
Signal Vr 1

Fahrt erwarten

Formsignal

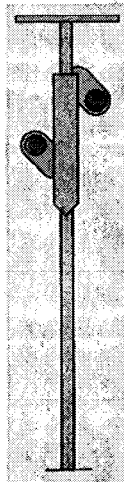
Tageszeichen

Die runde Scheibe liegt waagerecht. Wo ein Flügel vorhanden ist, zeigt er senkrecht nach unten



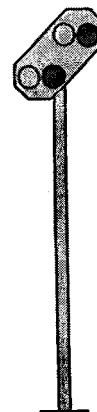
Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend



Lichtsignal

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend



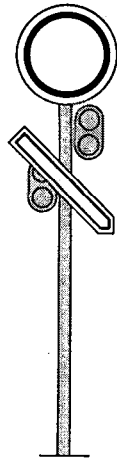
Signal Vr 2

Langsamfahrt erwarten

Formsignal

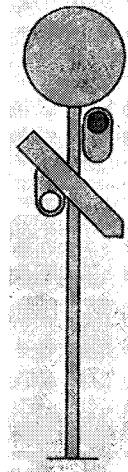
Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht, der Flügel zeigt schräg nach rechts abwärts



Nachtzeichen

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht



Lichtsignal

Ein gelbes Licht und nach rechts steigend ein grünes Licht



III. Haupt- und Vorsignalverbindungen (Sv)

(20) Haupt- und Vorsignalverbindungen sind nur bei Stadtschnellbahnen auf eigenem Bahnkörper (S-Bahnen) vorhanden.

Eine Haupt- und Vorsignalverbindung ist ein Lichtsignal besonderer Art, das Haupt- und Vorsignal auf einem Signalschirm nebeneinander vereinigt. Die linken Lichter entsprechen den Hauptsignalbildern Hp 0, Hp 1 oder Hp 2 und geben an, ob der anschließende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf. Die rechten Lichter entsprechen den Vorsignalbildern Vr 0, Vr 1 oder Vr 2 zu dem am nächsten Sv-Signal leuchtenden Hauptsignalbild.



Signal Sv 0

Zughalt! Weiterfahrt auf Sicht

Zwei gelbe Lichter waagrecht nebeneinander



Signal Sv 1

Fahrt! Fahrt erwarten

Zwei grüne Lichter waagrecht nebeneinander



Signal Sv 2

Fahrt! Halt erwarten

Ein grünes, rechts daneben in gleicher Höhe ein gelbes Licht



Signal Sv 3

Fahrt! Langsamfahrt erwarten

Links ein grünes Licht, rechts in gleicher Höhe ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



Signal Sv 4

Langsamfahrt! Fahrt erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts in Höhe des oberen linken Lichtes ein grünes Licht



Signal Sv 5

Langsamfahrt! Langsamfahrt erwarten

Links ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts daneben in gleicher Höhe die gleichen Lichter



Signal Sv 6

Langsamfahrt! Halt erwarten

Links ein grünes, senkrecht darunter ein gelbes Licht; rechts in Höhe des oberen linken Lichtes ein gelbes Licht

IV. Zusatzsignale (Zs)

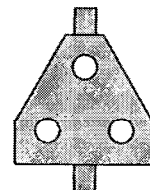
(21) Zusatzsignale ersetzen einen schriftlichen Befehl zur Vorbeifahrt an Hauptsignalen oder ergänzen die durch Signale erteilten Fahraufträge.

Signal Zs 1 — Ersatzsignal —

Am Signal Hp 0, Hp 00 oder am erloschenen Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren

Lichtsignal

Drei weiße Lichter in Form eines A

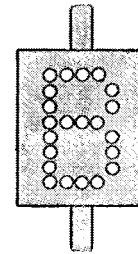


Signal Zs 2 — Richtungsanzeiger —

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung

Lichtsignal

Ein weißleuchtender Buchstabe

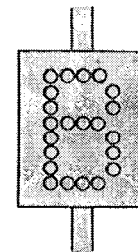


Signal Zs 2v — Richtungsvoranzeiger —

Richtungsanzeiger (Zs 2) erwarten

Lichtsignal

Ein gelbleuchtender Buchstabe

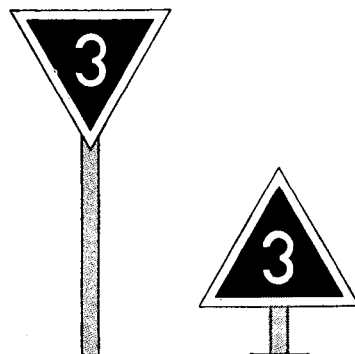


Signal Zs 3 — Geschwindigkeitsanzeiger —

Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich nicht überschritten werden

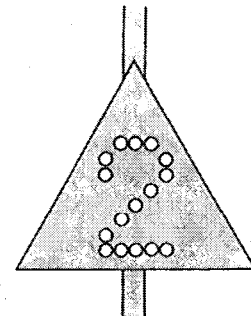
Formsignal

Eine weiße Kennziffer auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand. Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze; bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen



Lichtsignal

Eine weißleuchtende Kennziffer

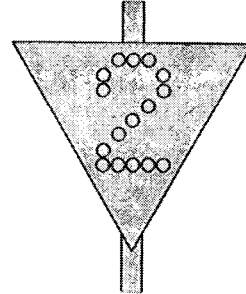


Die gezeigte Kennziffer bedeutet, daß der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Signal Zs 3v — Geschwindigkeitsvoranzeiger —
Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) erwarten

Lichtsignal

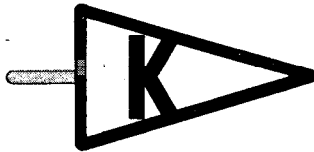
Eine gelbleuchtende Kennziffer
Die gezeigte Kennziffer bedeutet, daß der 10-fache Wert
in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist



Signal Zs 4 — Beschleunigungsanzeiger —
Fahrzeit kürzen

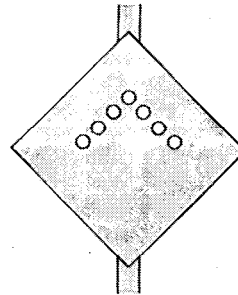
Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit
schwarzem K



Lichtsignal

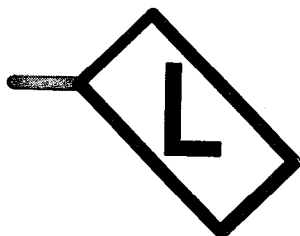
Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze
nach oben



Signal Zs 5 — Verzögerungsanzeiger —
Langsamer fahren

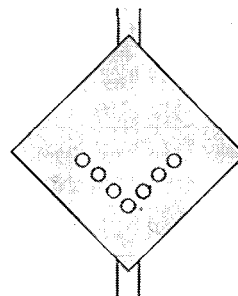
Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte rechteckige Scheibe
in schräger Lage nach unten mit schwarzem L



Lichtsignal

Ein weißleuchtender Winkel mit der Spitze nach unten

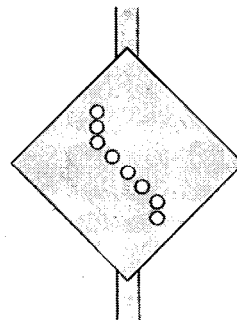


Signal Zs 6 — Gleiswechselanzeiger —

Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis

Lichtsignal

Ein weißleuchtender schräger Lichtstreifen, dessen Enden senkrecht nach oben und unten abgebogen sind



V. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Ts)

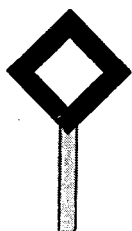
(22) Die Signale gelten für Schiebelokomotiven, die von der freien Strecke aus zurückkehren, und für Sperrfahrten, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren.



Signal Ts 1

Nachschieben einstellen

Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe



Signal Ts 2

Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

Quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand



Signal Ts 3

Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven
und Sperrfahrten

Auf Signal Ts 2 ein schwarzer nach rechts steigender Streifen

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

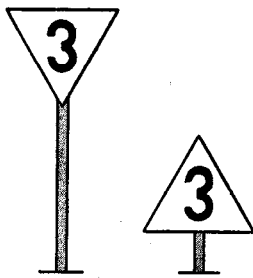
(23) Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen. Vorübergehende Langsamfahrstellen sind bei der DB in der Regel durch Anfang- und Endscheibe (Signale Lf 2 und Lf 3) gekennzeichnet.

Signal Lf 1 — Langsamfahrscheibe —

Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf

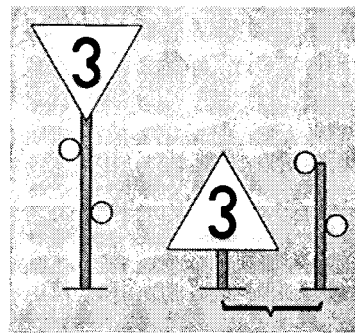
Tageszeichen

Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen



Nachtzeichen

Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei schräg nach links steigende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter vor dem Tageszeichen



Die gezeigte Kennziffer bedeutet, daß der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist

Auf NE, die mit höchstens 50 km/h befahren werden, kann auch das Tageszeichen verwendet werden. Die oberste Landesverkehrsbehörde kann die Anwendung des Tageszeichens auch bei Geschwindigkeiten über 50 km/h genehmigen



Signal Lf 2 — Anfangscheibe —

Anfang der vorübergehenden Langsamfahrstelle

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A



Signal Lf 3 — Endscheibe —

Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Scheibe mit schwarzem E

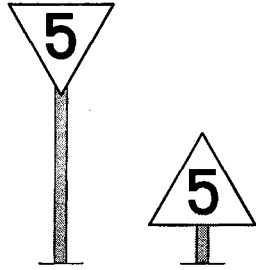
Signal Lf 4 — Geschwindigkeitstafel —

Es folgt eine ständige Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf

Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, daß der 10-fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist

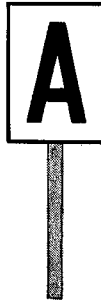
Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen



Signal Lf 5 — Anfangstafel —

Die auf der Geschwindigkeitstafel (Lf 4) angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem A



VII. Schutzsignale (Sh)

(24) Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen.

(25) Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

Signal Sh 0

Halt! Fahrverbot

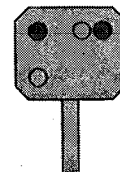
Formsignal

Ein waagerechter schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund



Lichtsignal

Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander



Signal Sh 1

Fahrverbot aufgehoben

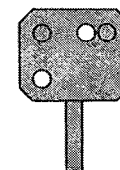
Formsignal

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe



Lichtsignal

Zwei weiße Lichter nach rechts steigend

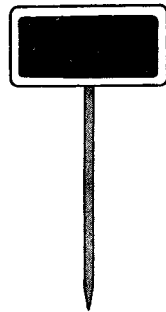


Signal Sh 2

Schutzhalt

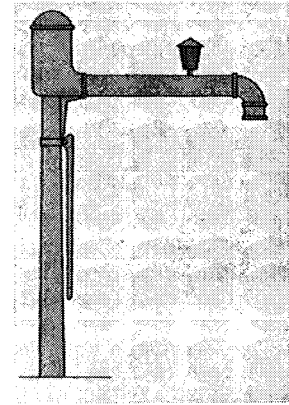
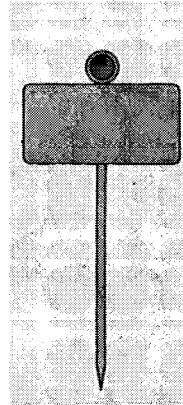
Tageszeichen

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen

Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Ausleger des Wasserkrans

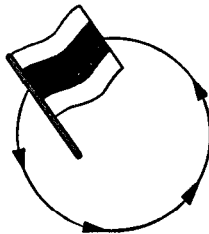


Signal Sh 3 — Kreissignal —

Sofort halten

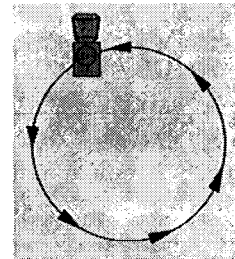
Tageszeichen

Eine rot-weiße Signalfarbe, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen



Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen



Signal Sh 4 — Knallsignal —

Sofort halten

Nacheinander ertönen drei Knalle

Signal Sh 5 — Horn- und Pfeifsignal —

Sofort halten



Mehrmals nacheinander drei kurze Töne

VIII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

(26) Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.

(27) Zu den Signalen für den Rangierdienst gehören

- A. die Rangiersignale,
- B. die Abdrücksignale,
- C. die sonstigen Signale für den Rangierdienst.

A. Rangiersignale

(28) Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter gegeben.

Signal Ra 1

Wegfahren

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Ein langer Ton

und mit dem Arm

Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten

Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten

Signal Ra 2

Herkommen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei mäßig lange Töne

und mit dem Arm

Tageszeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her

Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her

Signal Ra 3

Aufdrücken

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei kurze Töne schnell nacheinander

und mit den Armen

Tageszeichen

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern

Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne

Signal Ra 4

Abstoßen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei lange Töne und ein kurzer Ton

und mit dem Arm

Tageszeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Armes vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten

Nachtzeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten

Signal Ra 5

Rangierhalt

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Drei kurze Töne schnell nacheinander

und mit dem Arm

Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Arms

Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne

B. Abdrücksignale

(29) Die Abdrücksignale dienen der Verständigung beim Rangieren am Ablaufberg; sie können Form- oder Lichtsignale sein,

(30) Die Formsignale bestehen aus einem um den Mittelpunkt einer runden Scheibe drehbaren Balken, der bei Dunkelheit beleuchtet wird. Die runden Scheiben der Formsignale sind weiß oder schwarz.

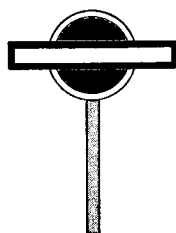
(31) Bei den Lichtsignalen wird das Signalbild durch weiße Lichtstreifen auf einem dunklen Signal-schirm dargestellt. Die Lichtstreifen können auch aus mehreren Lichtern gebildet sein.

Signal Ra 6

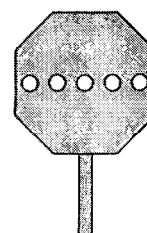
Halt! Abdrücken verboten

Formsignal

Ein waagerechter weißer Balken mit schwarzem Rand

**Lichtsignal**

Ein waagerechter weißer Lichtstreifen

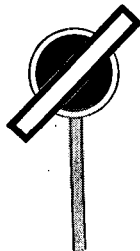


Signal Ra 7

Langsam abdrücken

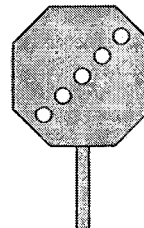
Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand schräg nach rechts aufwärts



Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen schräg nach rechts aufwärts



Signal Ra 8

Mäßig schnell abdrücken

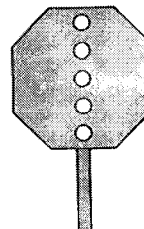
Formsignal

Ein senkrechter weißer Balken mit schwarzem Rand



Lichtsignal

Ein senkrechter Lichtstreifen

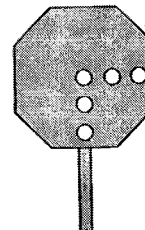


Signal Ra 9

Zurückziehen

Lichtsignal

Ein senkrechter Lichtstreifen, vom oberen Ende nach rechts abweigend ein waagerechter Lichtstreifen



C. Sonstige Signale für den Rangierdienst

Signal Ra 10 — Rangierhalttafel —

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden

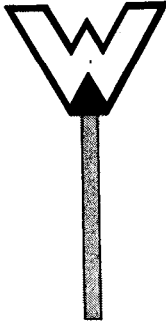
Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“



Signal Ra 11 — Wartezeichen —

Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten

Ein gelbes W mit schwarzem Rand



Signal Ra 12 — Grenzzeichen —

Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf

Ein rot-weißes Zeichen

Signal Ra 13 — Isolierzeichen —

Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung

Auf weißem Grund ein blauer Pfeil



IX. Weichensignale (Wn)

(32) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.

(33) Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1

Gerader Zweig

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen:
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund



Signal Wn 2

Gebogener Zweig

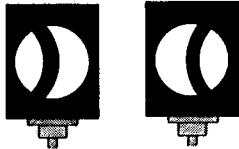
Von der Weichenspitze aus gesehen:
Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts





Vom Herzstück aus gesehen:
(bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen)

Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund



Vom Herzstück aus gesehen:
(bei Außenbogenweichen)

Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

(34) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbedeutung geben an, daß die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.

Signal Wn 3

Gerade von links nach rechts



Die Pfeile oder Streifen bilden eine von links nach rechts steigende Linie

Signal Wn 4

Gerade von rechts nach links



Die Pfeile oder Streifen bilden eine von rechts nach links steigende Linie

Signal Wn 5

Bogen von links nach links



Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel

Signal Wn 6

Bogen von rechts nach rechts



Die Pfeile oder Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel

X. Signale für das Zugpersonal (Zp und LP)

(35) Zu den Signalen für das Zugpersonal gehören

- A. die Signale des Triebfahrzeugführers,
- B. die Bremsprobesignale,
- C. die Abfahrtsignale,
- D. die Rufsignale,
- E. die Läute- und Pfeiftafeln.

A. Signale des Triebfahrzeugführers

(36) Die hörbaren Signale werden mit der Pfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

Signal Zp 1 — Achtung-Signal —

Achtung



Ein mäßig langer Ton

Signal Zp 2

Handbremsen mäßig anziehen



Ein kurzer Ton

Signal Zp 3

Handbremsen stark anziehen



Drei kurze Töne schnell nacheinander

Signal Zp 4

Handbremsen lösen



Zwei mäßig lange Töne nacheinander

Signal Zp 5 — Notsignal —

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten —
Bremsen und Hilfe leisten



Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander

B. Bremsprobesignale

(37) Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und Rangierabteilungen. Sie werden auch bei Bremsprüfungen angewandt.

(38) Bremsprobesignale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.

Signal Zp 6

Bremse anlegen

Handsignal

Tageszeichen

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen



Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt



Lichtsignal

Ein weißes Licht



Signal Zp 7

Bremse lösen

Handsignal

Tageszeichen

Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

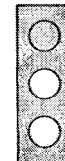


Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

Lichtsignal

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander



Signal Zp 8

Bremse in Ordnung

Handsignal

Tageszeichen

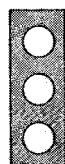
Eine Hand wird senkrecht hochgehalten

Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten

Lichtsignal

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander



C. Abfahrtsignale

Signal Zp 9

Abfahren

Befehlsstab

Tageszeichen

Eine runde weiße Scheibe
mit grünem Rand

Nachtzeichen

Ein grünes Licht

Lichtsignal

Ein grünleuchtender Ring
auf dunklem Schirm

Signal Zp 10 — Abfahr-Pfeifsignal —

Abfahren



Zwei mäßig lange Töne

D. Rufsignale

Signal Zp 11

Kommen

Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton
oder
ein langes, ein kurzes und ein langes Lichtzeichen

Signal Zp 12

Grenzzeichenfrei



Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton

E. Läute- und Pfeiftafeln

(39) Die Signalbilder der Läute- und Pfeiftafeln beauftragen den Triebfahrzeugführer, die Läute- oder Pfeifeinrichtung seines Fahrzeuges oder beides zu bedienen. Triebfahrzeuge, die ausnahmsweise keine Läuteeinrichtung haben, geben, anstatt zu läuten, mehrmals Pfeifsignale.

Signal LP 1 — Pfeiftafel —

Das Achtung-Signal (Zp 1) ist zu geben



Eine weiße Tafel mit schwarzem P

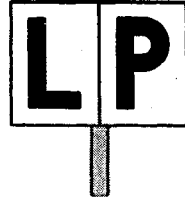
(40) Vor Bahnübergängen ohne Blinklichter, Schranken, Drehkreuze und andere Abschlüsse darf die Pfeiftafel allein nicht aufgestellt werden.



Signal LP 2 — Läutetafel —

Es ist zu läuten

Eine weiße Tafel mit schwarzem L



Signal LP 3 — Läute- und Pfeiftafel —

Es ist zu läuten und das Achtung-Signal (Zp 1) zu geben

Eine weiße Tafel mit schwarzem LP



Signal LP 4 — Durchläutebeginnntafel —

Es ist bis zur Durchläuteendtafel (LP 5) zu läuten

Zwei Läutetafeln (LP 2) senkrecht übereinander



Signal LP 5 — Durchläuteendtafel —

Das Läuten ist einzustellen

Eine weiße Tafel mit durchstrichenem L

XI. Fahrleitungssignale (El)

(41) Die Fahrleitungssignale kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.

(42) Die Fahrleitungssignale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden, weiß- und schwarzumrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.



Signal El 1 — Ausschaltsignal —

Ausschalten

Ein zerlegtes weißes U



Signal EI 2 — Einschaltsignal —
Einschalten erlaubt

Ein geschlossenes weißes U



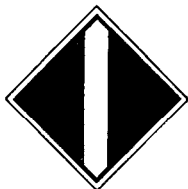
Signal EI 3 — „Bügel ab“-Ankündesignal —
Signal „Bügel ab“ erwarten

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte weiße Streifen



Signal EI 4 — „Bügel ab“-Signal —
Bügel ab

Ein waagerechter weißer Streifen



Signal EI 5 — „Bügel an“-Signal —
Bügel an

Ein senkrechter weißer Streifen



Signal EI 6
Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern

Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat

XII. Signale an Zügen (Zg)

(43) Die Signale kennzeichnen die Spitze und den Schluß der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Nebenfahrzeuge.

Signal Zg 1 — Spitzensignal —

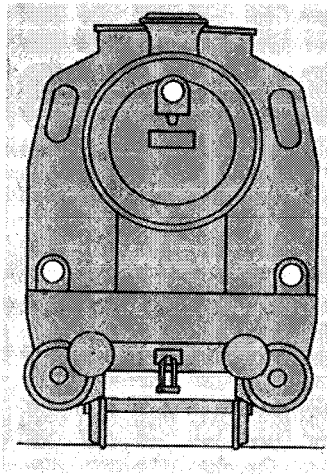
Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Nebenfahrzeugen — ausgenommen bei der Fahrt auf falschem Gleis —

Tageszeichen
Kein besonderes Signal

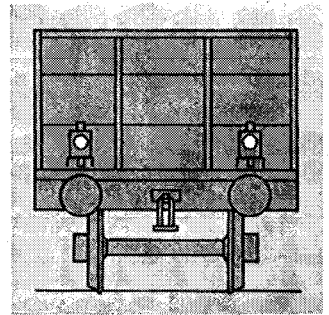
Nachtzeichen

- a) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal)
- b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe

a)



b)



Signal Zg 2 — Falschfahrtsignal —

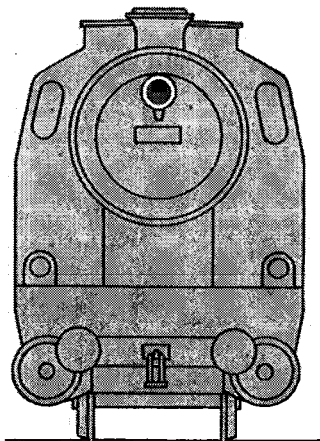
Kennzeichnung der Zugspitze bei der Fahrt auf falschem Gleis

Tageszeichen
Vorn am ersten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand

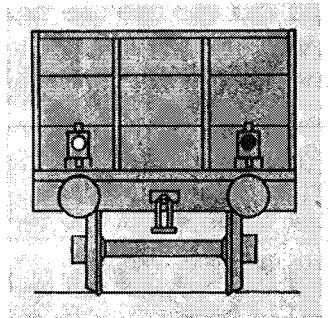
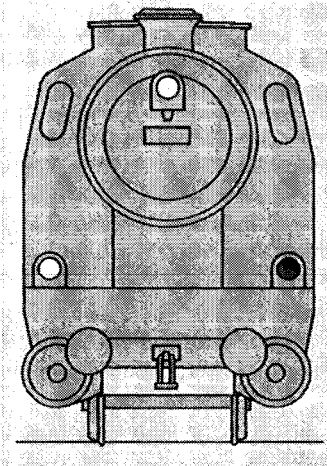
Nachtzeichen

Die linke Laterne des Spitzensignals ist rot geblendet

a)



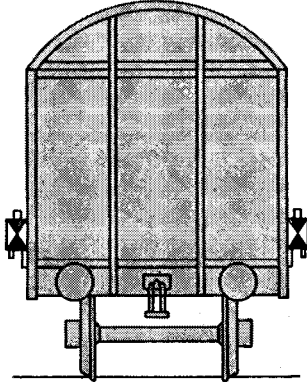
b)



Signal Zg 3 — Schlußsignal —
 Kennzeichnung des Zugchlusses

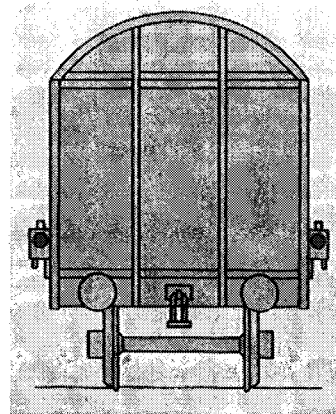
Tageszeichen

- a) Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rot-weiße Scheiben oder das Nachtzeichen des Signals



Nachtzeichen

- Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße, von hinten sichtbare rote Lichter

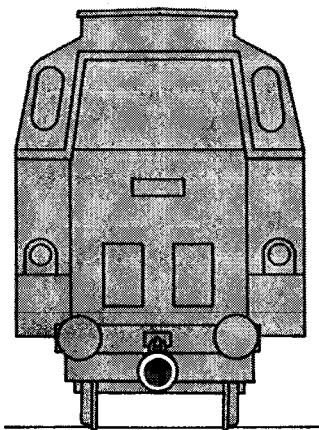


- b) Bei allen luftgebremsten Reisezügen und bei luftgebremsten Güterzügen bis zu 250 m Länge braucht das Tages- oder das Nachtzeichen nur von hinten sichtbar zu sein

Signal Zg 4 — Vereinfachtes Schlußsignal —

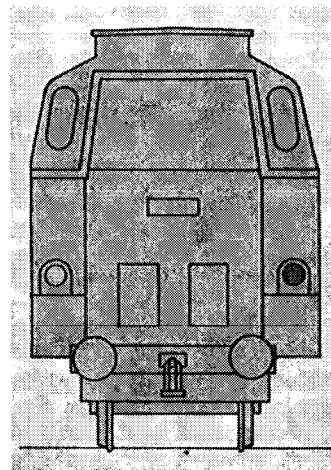
Tageszeichen

- Hinten am letzten Fahrzeug etwa in Höhe der Puffer eine runde rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen

- Hinten am letzten Fahrzeug ein rotes Licht



XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

- (44) Die Signale kennzeichnen

- a) Rangierlokomotiven,
- b) Fahrzeuge, deren Besetzung oder Ladung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

Signal Fz 1 — Rangierlokomotivsignal —
 Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst

Tageszeichen

Kein besonderes Signal

Nachtzeichen

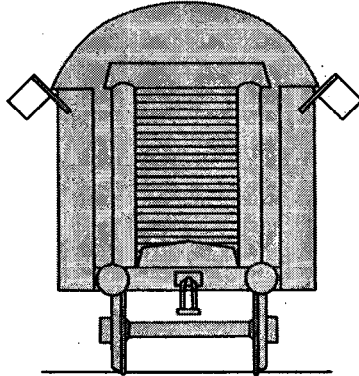
Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in Höhe der Puffer. Statt des vorderen Lichtes kann auch das Spitzensignal Zg 1a geführt werden; es muß geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne Blinklichter, ohne Schranken oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen und sich die Lokomotive an der Spitze befindet

Signal Fz 2 — Gelbe Flagge —

Kennzeichnung besetzter Schlaf-, Speise-, Bahnpost- und Gefangenewagen
(während eines Stillagers)

Tageszeichen

An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Flagge
oder gelbe Tafel



Nachtzeichen

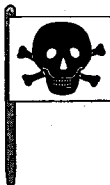
Das Tageszeichen; außerdem der Wagen nach außen
erkennbar im Innern beleuchtet



Signal Fz 3 — Pulverflagge —

Kennzeichnung von Wagen mit sehr explosionsgefährlichen Gütern

Über beiden Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine
viereckige schwarze Flagge oder Tafel mit weißem P



Signal Fz 4 — Giftflagge —

Kennzeichnung von Behälterwagen mit sehr giftigen Gasen

Über beiden Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine
viereckige weiße Flagge oder Tafel mit schwarzem Totenkopf

XIV. Läutesignale (Lt)

(45) Durch die Läutesignale werden bestimmte Mitteilungen über den Zugverkehr gegeben.

Signal Lt 1

Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B

Einmal eine bestimmte Anzahl Glockenschläge

Signal Lt 2

Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A

Zweimal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal Lt 1

Signal Lt 3 — Gefahrsignal —

Alle Züge anhalten! Es droht Gefahr

Sechsmal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal Lt 1

XV. Rottenwarnsignale (Ro)

(46) Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen.

Signal Ro 1

Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge



Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschieden hohen Tönen

Signal Ro 2

Arbeitsgleise räumen



Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedener Tonlage

Signal Ro 3

Arbeitsgleise schnellstens räumen



Mit dem Horn mindestens fünfmal je zwei kurze Töne nacheinander in verschiedener Tonlage

**Signal Ro 4 — Fahnen Schild —**

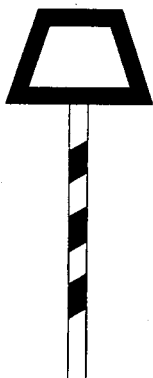
Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Rottenwarnsignale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind

Ein weißes Fahnen Schild mit schwarzem Rand

XVI. Nebensignale (Ne)

Signal Ne 1 — Trapeztafel —

Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben



Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl



Signal Ne 2 — Vorsignaltafel —

Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals

Eine schwarzgeränderte weiße Tafel mit zwei übereinander stehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren



Signal Ne 3 — Vorsignalbaken —

Ein Vorsignal ist zu erwarten

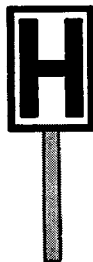
Mehrere aufeinanderfolgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahrrichtung abnimmt



Signal Ne 4 — Schachbrettafel —

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel



Signal Ne 5 — Haltetafel —

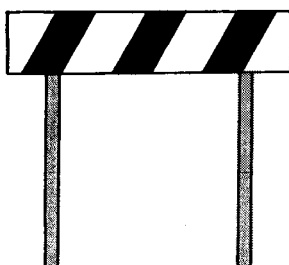
Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen

Eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H

oder



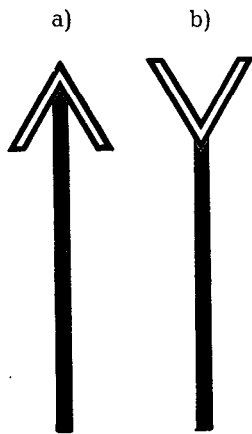
eine hochstehende schwarze Rechteckscheibe mit weißem H



Signal Ne 6 — Haltepunkttafel —

Ein Haltepunkt ist zu erwarten

Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen



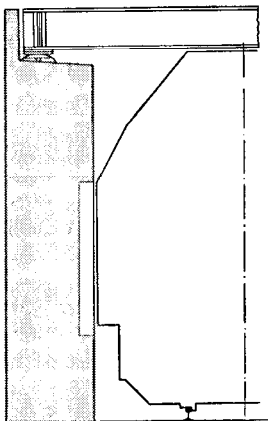
Signal Ne 7 — Schneepflugtafel —

a) Pflugschar heben

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben

b) Pflugschar senken

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten



Signal Ne 8 — Gefahrstrich —

Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden können

Die Gegenstände sind durch weißen Anstrich gekennzeichnet



Signal Ne 9 — Merkpfahl —

Kennzeichnung des Einschaltpunktes einer Blinklichtanlage mit Fernüberwachung

Ein in waagerechter Teilung schwarz und weiß gestreifter Pfahl



Signal Ne 10 — Blinklicht-Überwachungssignal —

a) Das Straßensignal am Bahnübergang blinkt nicht

Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastblech ein gelbes Licht.
Das gelbe Licht kann bei den NE entfallen



b) Das Straßensignal am Bahnübergang blinkt

Wie Signal a), dazu über dem gelben Licht ein blinkendes weißes Licht (Betriebslicht)

Das gelbe Licht kann bei den NE entfallen



Signal Ne 11 — Rautentafel —

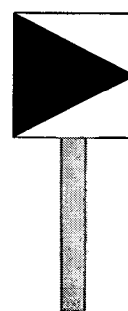
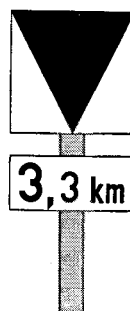
Ein Blinklicht-Überwachungssignal ist zu erwarten

Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden weißen rhombischen Feldern

Signal Ne 12 — Neigungswechseltafel —

Die Streckenneigung ändert sich

Eine quadratische weiße Tafel mit schwarzer Keilspitze, die nach oben, nach unten oder nach rechts zeigt. Wo die Keilspitze nach oben oder unten zeigt, ist unterhalb der Tafel ein rechteckiges Zusatzschild mit Angabe der Länge der Neigung vorhanden.



ABSCHNITT C: KUNFTIG WEGFALLENDEN SIGNALS

1. Allgemeine Bestimmungen

(47) Der Abschnitt C enthält die von den Bestimmungen in Abschnitt B in Form oder Bedeutung abweichenden oder dort nicht enthaltenen Signale, die mit Genehmigung des BMV während einer Übergangszeit verwendet werden dürfen.

(48) Der Geltungsbereich der Signale des Abschnitts C ist besonders angegeben.

2. Von den Bestimmungen in Abschnitt B abweichende Signale

I. Vorsignale (Vr)

Signal Vr 101/102

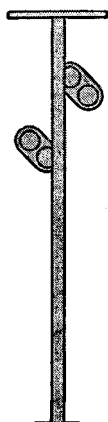
Fahrt oder Langsamfahrt erwarten

a)

Alle BD'en und Ne

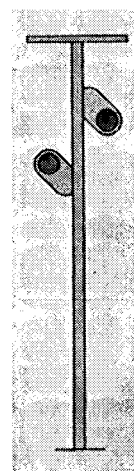
Tageszeichen

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und
weißem Rand liegt waagerecht



Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend

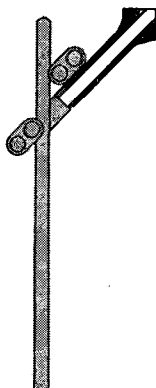


b)

BD'en in Bayern
und NE

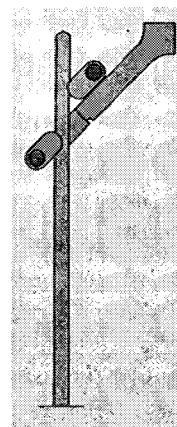
Tageszeichen

Die Scheibe des Vorsignals Vr O (ohne Zusatzflügel) ist
so zusammengeklappt, daß ein nach rechts aufwärts
zeigender Flügel erscheint



Nachtzeichen

Zwei grüne Lichter nach rechts steigend



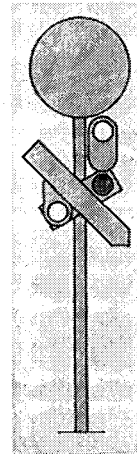
Alle BD'en

Signal Vr 102

Langsamfahrt erwarten

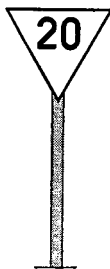
Nachtzeichen

Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend. Senkrecht unter dem oberen Licht, aber höher als das untere Licht, ein grünes Licht



II. Langsamfahrtsignale (Lf)

NE



Signal Lf 104 — Geschwindigkeitstafel —

Es folgt eine ständige Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf

Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen

III. Weichensignale (Wn)

BD'en in Bayern,
Karlsruhe,
Stuttgart und NE



Signal Wn 102

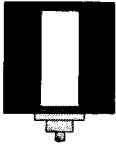
Gebogener Zweig

Von der Weichenspitze aus gesehen:
Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt die Richtung der Ablenkung an



Vom Herzstück aus gesehen:
Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt die Richtungsänderung bei der Einmündung an

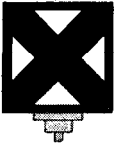
BD'en in Bayern
und NE



Signal Wn 103
Gerade in der Hauptrichtung

Ein stehendes weißes Rechteck zwischen zwei schwarzen Streifen

BD'en in Bayern
und NE



Signal Wn 104
Gerade in der Nebenrichtung

Ein liegendes schwarzes Kreuz auf weißem Grund

BD'en in Bayern
und NE



Signal Wn 105
Bogen von links nach links

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt mit der Spitze nach links
auf einen senkrechten schwarzen Streifen

BD'en in Bayern
und NE



Signal Wn 106
Bogen von rechts nach rechts

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt mit der Spitze nach rechts
auf einen senkrechten schwarzen Streifen

IV. Signale an Zügen (Zg)

(49) Die Signale Zg 101 und Zg 102 dürfen auf Bahnstrecken mit Bahnübergängen ohne Blinklichter und ohne Schranken nicht verwendet werden; auf den übrigen Bahnstrecken dürfen sie bis längstens 31. August 1961 geführt werden.

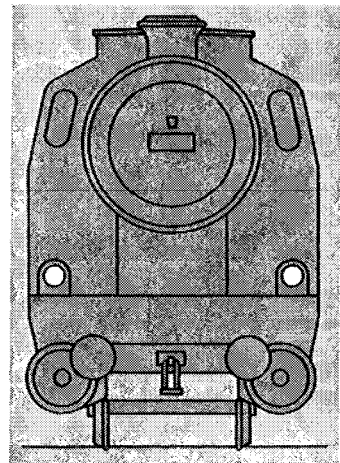
Alle BD'en und NE

Signal Zg 101 — Spitzensignal —

Kennzeichnung der Spitze von Zügen — ausgenommen
bei der Fahrt auf falschem Gleis —

Nachtzeichen

Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug
oder ein Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher
Höhe



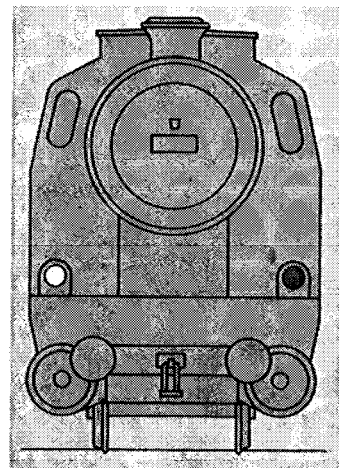
Alle BD'en

Signal Zg 102 — Falschfahrtsignal —

Kennzeichnung der Zugspitze bei der Fahrt auf falschem Gleis

Nachtzeichen

Die linke Laterne des Spitzensignals Zg 101 ist rot
geblendet



V. Nebensignale (Ne)

Alle BD'en und NE

**Signal Ne 102 — Vorsignaltafel —**

Kennzeichnung des Standorts eines Vorsignals Vr 101/102

Eine schwarzgeränderte weiße Tafel mit zwei mit den Spitzen übereinander stehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren. In den Winkeln ist je ein schwarzer Punkt

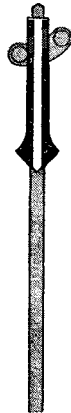
3. In Abschnitt B nicht enthaltene Signale

BD'en in Bayern
und NE**Signal Hp Ru — Ruhesignal —**

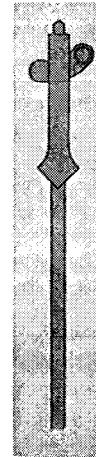
Auf dem Gleis ruht der Zugverkehr

Tageszeichen

Der Signalfügel eines Ausfahrsignals zeigt senkrecht nach unten

**Nachtzeichen**

Ein blaues Licht



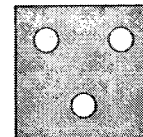
BD Köln

Signal Zs V — Vorsichtsignal —

Am Signal Hp 0 oder am erloschenen Lichthauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.
Weiterfahrt auf Sicht

Lichtsignal

Drei gelbe Lichter in Form eines V



Der Bundesminister für Verkehr

933-7

**Verordnung
zur Einführung eines einheitlichen Spitzensignals
für Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs ***

Vom 26. Juli 1957

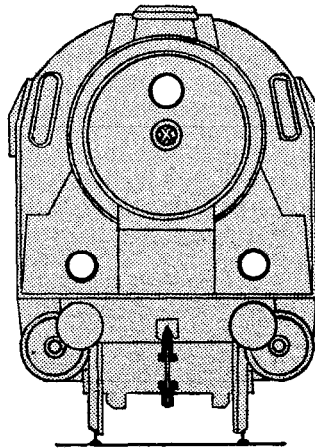
Bundesgesetzbl. II S. 1269, verk. am 29. 8. 1957

Auf Grund des § 3 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) in Verbindung mit § 1 der Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vom 28. September 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 654) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet: *

§ 1 *

§ 2

(1) Auf Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs ist bei Dunkelheit vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug ist, ein Spitzensignal zu führen, das aus drei weiß leuchtenden Laternen in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal) besteht.



(2) Das Signal braucht nicht geführt zu werden, wenn rangiert wird und dabei Bahnübergänge ohne technische Sicherung (Schränke oder Blinklichtanlage) oder ohne Sicherungsposten nicht befahren werden.

(3) In den übrigen Fällen ist nach den von den Ländern für Anschlußbahnen erlassenen Bestimmungen zu verfahren.

§ 3

(1) Die Verordnung tritt am ersten Tage des auf ihre Verkündung folgenden Monats in Kraft.

(2) Auf Bahnstrecken, deren Bahnübergänge sämtlich technisch gesichert sind, und auf Bahnstrecken ohne Bahnübergänge dürfen für eine Übergangszeit von vier Jahren noch die alten Signale geführt werden. Für Bahnstrecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung beträgt die Übergangszeit zwei Jahre; auf solchen Bahnstrecken sind jedoch vom Tage des Inkrafttretens an entweder nur die alten oder nur die neuen Signale zu verwenden.

Der Bundesminister für Verkehr

Überschrift: Verk. als „Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung und der Vereinfachten Eisenbahn-Signalordnung sowie zur Einführung eines einheitlichen Spitzensignals für Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs“

Einleitungssatz: AllgEisenbG 930-1; ErmV zum AllgEisenbG 930-2

§ 1: Änderungsvorschrift

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	= Amtsblatt	GewO	= Gewerbeordnung
ABIKR	= Amtsblatt des Kontrollrats	GG	= Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
Abs.	= Absatz	HGB	= Handelsgesetzbuch
AllgEisenbG	= Allgemeines Eisenbahngesetz	i. d. F.	= in der Fassung
Art.	= Artikel	KO	= Konkursordnung
aufgeh.	= aufgehoben	KRG	= Kontrollratsgesetz
BayBS	= Bereinigte Sammlung des bayerischen Landesrechts	neugef.	= neugefaßt
BBahnG	= Bundesbahngesetz	NF	= Neufassung
BBC	= Bundesbeamtengesetz	Nr.	= Nummer
Bek.	= Bekanntmachung	PVwG	= Postverwaltungsgesetz
BO	= Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	Reichsgesetzbl.	= Reichsgesetzblatt
BOS	= Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen	RHO	= Reichshaushaltsordnung
BRechnungshofG	= Gesetz über Errichtung und Aufgaben des Bundesrechnungshofes	RVO	= Reichsversicherungsordnung
Buchst.	= Buchstabe	S.	= Seite
Bundesgesetzbl.	= Bundesgesetzblatt	SachHaftpflErgV	= Verordnung zur Ergänzung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden
CIM	= Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr	SachHaftpflG	= Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden
CIV	= Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr	SchBerG	= Gesetz über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichsgesetz)
d.	= der, die, das, des	u.	= und
EBefVO	= Eisenbahn-Befähigungsverordnung	Unterabs.	= Unterabsatz
eingef.	= eingefügt	V	= Verordnung
Erl.	= Erlaß	v.	= vom
ErmV zum AllgEisenbG	= Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens	vBO	= Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ESO	= Eisenbahn-Signalordnung	vBOS	= Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVO	= Eisenbahn-Verkehrsordnung	verk.	= verkündet
G	= Gesetz	vgl.	= vergleiche
GaststG	= Gaststättengesetz	VkBl.	= Verkehrsblatt
gem.	= gemäß	ZPO	= Zivilprozeßordnung
		ZVG	= Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung

Allgemeine Hinweise für die Benutzung dieser Lieferung

1. Reichsverkehrsminister

- Soweit der Reichsverkehrsminister zum Erlaß von Rechtsverordnungen, allgemeinen Verwaltungsvorschriften oder zur Vornahme von Verwaltungsakten ermächtigt war, ist diese Ermächtigung gemäß Artikel 129 Abs. 1 des Grundgesetzes 100–1 auf die nunmehr zuständigen Stellen übergegangen. In Zweifelsfällen entscheidet die Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Bundesrate.

2. Reichseisenbahnen, Deutsche Reichsbahn, Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Deutsche Bundesbahn

Die Staatseisenbahnen der deutschen Länder sind gemäß § 1 Abs. 1 des Staatsvertrages vom 31. März 1920 (Reichsgesetzbl. S. 773) am 1. April 1920 in das Eigentum des Reichs übergegangen. Die Reichseisenbahnen, die aus den bisherigen deutschen Staatseisenbahnen, und zwar aus den vereinigten preußischen und hessischen, den bayerischen, sächsischen, württembergischen, badischen, mecklenburgischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen bestanden, wurden gemäß § 1 der Vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920 (Reichsgesetzbl. S. 797) als einheitliche Verkehrsanstalt verwaltet und betrieben. Dieses selbständige wirtschaftliche Unternehmen erhielt gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 57) die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“. Durch § 1 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 272) wurde zum Betriebe der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ errichtet.

Seit dem Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 47) führt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß Artikel 2 Abs. 1 dieses Gesetzes den Namen „Deutsche Reichsbahn“. Gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1205) verwaltet das Reich das Reichseisenbahnvermögen unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn“ als Sondervermögen des Reichs.

In den Ländern Bayern, Württemberg-Baden, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen ist die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ gemäß § 2 Abs. 3 des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBL. S. 95) ein Sondervermögen geblieben. In den Ländern Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern ist gemäß Artikel 3 Abs. 2 des zwischen ihnen am 25. Juni 1947 getroffenen Abkommens zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der südwestdeutschen Eisenbahnen (Rheinland-Pfalz: Verordnungsbl. 1947 S. 483; Baden: Gesetz- und Verordnungsbl. 1948 S. 30; Württemberg-Hohenzollern: Regierungsbl. 1948 S. 49) das Reichseisenbahnvermögen in den beteiligten Ländern Eisenbahnvermögen der Länder geworden. Diese übertrugen die Verwaltung und Betriebsführung ihres Eisenbahnvermögens der zur gemeinsamen Durchführung des Eisenbahnbetriebs errichteten „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“.

Aus den Verwaltungsstellen der früheren Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen wurde durch § 3 der Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrsverwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern vom 4. September 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 826) die Deutsche Bundesbahn gebildet. Das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn“ ist gemäß § 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn 931–2 mit Wirkung vom 24. Mai 1949 Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ geworden, das gemäß § 1 des Bundesbahngesetzes 931–1 von der Bundesrepublik Deutschland verwaltet wird.

3. Post- und Telegrafenvverwaltung, Deutsche Reichspost, Deutsche Bundespost

Der Reichs-Post- und Telegrafenvbetrieb war gemäß § 1 Abs. 1 des Reichspostfinanzgesetzes vom 18. März 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 287) als selbständiges Unternehmen unter der Bezeichnung „Deutsche Reichspost“ zu verwalten. Gemäß § 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 130) war das dem Betriebe der Deutschen Reichspost gewidmete Vermögen Sondervermögen des Reichs. Durch die Verordnung zur Überführung der Verwaltungen des Post- und Fernmeldewesens vom 31. März 1950 (Bundesgesetzbl. S. 94) wurde die Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes und die Oberpostdirektionen in den Ländern Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern in die Verwaltung des Bundes unter der Bezeichnung „Deutsche Bundespost“ überführt. Gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundespost vom 21. Mai 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 225) sind alle zum Sondervermögen „Deutsche Reichspost“ gehörenden Vermögensrechte mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als Sondervermögen „Deutsche Bundespost“ Vermögen des Bundes.

4. km/h

Die Angabe „km in der Stunde“ ist in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung 933-2 gemäß Abschnitt II Nr. 1 der Zehnten Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 21. Februar 1940 (Reichsgesetzbl. II S. 43) überall durch „km/h“ ersetzt, ohne daß dies durch eine Fußnote belegt ist.

5. Mark, Reichsmark, Goldmark, Deutsche Mark

Sind gemäß § 2 des Ersten Gesetzes zur Neuordnung des Geldwesens (Währungsgesetz) vom 20. Juni 1948 (Beilage Nummer 5 zum Gesetzblatt der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes) frühere Währungseinheiten durch „Deutsche Mark“ ersetzt, so ist dies nicht durch eine Fußnote belegt.

Geltung der Vorschriften dieser Lieferung in Berlin

1. In Berlin gelten in alter Fassung, nämlich ohne die durch das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225), die Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 22. August 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 1258), die Verordnung zur Änderung der vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und der Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS) vom 22. Mai 1959 (Bundesgesetzbl. II S. 569) und die Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), der Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und der Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS) vom 20. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2421) vorgenommenen Änderungen:

932-1 Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs

Vom 7. März 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 91)

932-2 Gesetz betreffend Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten

Vom 26. September 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 811)

- 933-2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO)**
Vom 17. Juli 1928 (Reichsgesetzbl. II S. 541)
- 933-3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS)**
Vom 25. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 285)
- 933-4 Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO)**
Vom 10. Februar 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 31)
- 933-5 Vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS)**
Vom 26. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 321)

2. In Berlin gelten nicht:

- 930-1 Allgemeines Eisenbahngesetz**
Vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225)
- 930-2 Verordnung über die Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zum Erlass von Rechtsverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens**
Vom 28. September 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 654)
- 931-1 Bundesbahngesetz**
Vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955)
- 931-2 Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn**
Vom 2. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 155)
- 933-1 Eisenbahn-Befähigungsverordnung (EBefVO)**
Vom 22. August 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 1234)
- 933-6 Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959)**
Vom 7. Oktober 1959 (Bundesgesetzbl. II S. 1022)
- 933-7 Verordnung zur Einführung eines einheitlichen Spitzensignals für Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs**
Vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 1269)

Dafür gelten die durch diese in Berlin nicht übernommenen Gesetze und Verordnungen aufgehobenen Rechtsvorschriften fort:

Gesetz über die Eisenbahnaufsicht

Vom 3. Januar 1920 (Reichsgesetzbl. S. 13)

Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, Kapitel I § 1

Vom 27. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 130)

Gesetz über die Deutsche Reichsbahn

Vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1205)

Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn

Vom 5. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1213)

Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

Vom 26. Juni 1936 (Reichsgesetzbl. II S. 215)

Gesetz betreffend die Tarifhoheit über die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

Vom 6. Juli 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 239)

Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nicht reichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder

Vom 28. März 1940 (Reichsgesetzbl. II S. 71)

Verordnung zur Einführung neuer Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten

Vom 30. Oktober 1930 (Reichsgesetzbl. II S. 1253)

samt

Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten

als Anlage und mit den Änderungen durch die

Verordnung zur Änderung der Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten

Vom 19. August 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 520)

Verordnung über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen und ihnen gleichzuachtenden Eisenbahnen

Vom 7. Juli 1942 (Reichsgesetzbl. II S. 289)

Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung

Vom 28. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. 1935 II S. 67)

samt

Eisenbahn-Signalordnung

als Anlage und mit den Änderungen durch die

Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung

Vom 18. März 1941 (Reichsgesetzbl. II S. 77)

Vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung

Vom 15. März 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 97)

Ordner (zwei Stück)

für das Sachgebiet 2 -Verwaltung -

mit hellbraunem Kunststoff überzogen,
Kompakt-Mechanik, Kantenschutz
und Goldprägung auf dem Rücken.

Preis DM 6,- pro Ordner zuzüglich
DM 1,- Versandgebühren (für beide Ordner)

Lieferung erfolgt gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages
auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt Teil III“ Köln 1128
oder nach Bezahlung aufgrund einer Vorausrechnung.