

Abänderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904.

Gültig vom 1. Januar 1913 ab.

Durchgesehen im Reichs-Eisenbahn-Min.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH
1913



Ewiger Bund

<https://www.ewigerbund.org>



Vaterländischer Hilfsdienst

<https://www.hilfsdienst.net/>

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 ist nach der Bekanntmachung vom 18. November 1912 (Reichs-Gesetzbl. S. 555) wie folgt zu ändern:

Inhaltsverzeichnis. Hinter § 52 ist einzufügen:

§ 52a. Aufhalten von Wagen im Rangierdienst mit Bremschuhen.

§ 28. Die Bestimmung in Ziffer (7) ist zu ersetzen durch:

(7) Die durch die Radreifen gedeckten Teile, wie Bahnräumer, Bremsklöße, Sandstreuer, müssen bei tiefstem Bufferstande des Fahrzeugs noch 50 mm von Schienenoberkante abstehen; soweit sie bei Wagen sich an den Außenseiten der Endachsen befinden, müssen sie bei tiefstem Bufferstande mindestens 150 mm von Schienenoberkante abstehen (vgl. § 52a).

§ 33. Die Bestimmungen in Ziffer (4) b) und d) sind zu ersetzen durch:

b) Abstand von Mitte zu Mitte der Buffer
als Regel 1750 mm,
mindestens 1740 " ,
höchstens 1770 " ;

d) Abstand über Schienenoberkante, auf den herabhängende Kuppelungsteile beim tiefsten Bufferstande müssen eingeschraubt werden können (§ 28 (6) a))

mindestens 75 mm, wenn die Teile aufgehängt werden können,
mindestens 1.0 mm, wenn sie nicht aufgehängt werden können;

§ 42. Die Bestimmungen in Ziffer (1) c) f) g) und o) sind zu ersetzen durch:

c) das Eigengewicht einschließlich der Achsen, Räder und der dauernd im Wagen mitgeführten Ausrüstungsgegenstände; bei Wagen jedoch, die auf Strecken von verschiedener Spurweite verkehren und beim Übergange die Radsätze wechseln, ist es zulässig, das Gewicht des gefederten Teiles am Wagenkasten, das Gewicht der Radsätze und Achsbüchsen aber an den Achsbüchsen anzuschreiben,

- f) der Radstand; bei Drehgestellwagen der Abstand der Drehzapfen und der Radstand der Drehgestelle,
- g) das Vorhandensein von Lenkachsen und verschiebbaren Mittelachsen; bei Wagen mit mehr als 4500 mm Radstand das Zeichen $\leftarrow \ominus \rightarrow$, wenn die Achsen eine solche Verschiebbarkeit besitzen, daß die Wagen Krümmungen von 150 m Halbmesser anstandslos durchfahren können,
- o) bei den für Militärbeförderung nicht geeigneten offenen Wagen der Buchstabe (u),

Hinzuzufügen ist hinter o):

- p) bei Privatwagen hinter der Ordnungsnummer das Zeichen \boxed{P} .

Hinter § 52 ist folgender § 52a. einzuschalten:

§ 52a.

Aufhalten von Wagen im Rangierdienst mit Bremschuhen.

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

§ 54. Die Bestimmung in Ziffer (6) ist zu ersetzen durch:

(6) Militärzüge und solche Güterzüge, die regelmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen, wenn ihre Geschwindigkeit

45 km

|

30 km

nicht übersteigt, bis zu 110 Wagenachsen stark sein.

Die Bedingungen, unter denen für Militärzüge ausnahmsweise mehr Achsen zugelassen werden können, bestimmt die Militär-Eisenbahnordnung.

§ 55. Die Bestimmungen des § 55 sind zu ersetzen durch:

(1) Außer den Bremsen der arbeitenden Lokomotiven und ihrer Tender müssen in den Zügen so viele bediente Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die nach den folgenden Tafeln zu berechnende Anzahl Wagenachsen gebremst werden kann.

Bremstafel A.

Für die Handbremsen auf Hauptbahnen.

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von									
von	vom	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
‰	Verhältnis	Kilometer in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen gebremst werden können									
0	1 : ∞	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21
1	1 : 1000	6	6	6	6	6	8	11	15	19	23
2	1 : 500	6	6	6	6	7	10	13	16	20	24
3	1 : 333	6	6	6	6	9	11	15	18	22	26
4	1 : 250	6	6	6	7	10	13	16	20	24	28
5	1 : 200	6	6	6	9	11	14	18	22	26	30
6	1 : 166	7	7	7	10	13	16	19	23	28	—
7	1 : 143	8	8	8	11	14	17	21	25	30	—
8	1 : 125	9	9	9	12	15	19	23	27	32	—
10	1 : 100	10	10	12	14	18	22	26	31	—	—
12	1 : 88	12	12	14	17	20	25	29	34	—	—
14	1 : 71	14	14	16	19	23	28	32	38	—	—
16	1 : 62	16	16	18	22	26	30	35	41	—	—
18	1 : 55	18	18	20	24	28	33	39	—	—	—
20	1 : 50	20	20	22	26	31	36	42	—	—	—
22	1 : 45	22	22	24	29	34	39	—	—	—	—
25	1 : 40	25	25	27	32	38	44	—	—	—	—

Bremstafel C.
Für die Bremsen der Nebenbahnen.

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von							
von ‰	vom Verhältnis	15	20	25	30	35	40	45	50
		Kilometer in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen gebremst werden können							
0	1 : ∞	6	6	6	8	11	15	20	26
1	1 : 1 000	6	6	6	9	12	16	21	27
2	1 : 500	6	6	7	10	13	17	22	28
3	1 : 333	6	6	8	11	14	18	23	29
4	1 : 250	6	6	9	12	15	19	24	30
5	1 : 200	6	7	10	13	16	20	25	31
6	1 : 166	7	8	11	14	17	21	26	32
7	1 : 143	8	9	12	15	18	22	27	33
8	1 : 125	9	10	13	16	19	23	28	34
10	1 : 100	11	13	16	19	22	25	30	36
12	1 : 83	13	15	18	21	24	28	33	39
14	1 : 71	15	17	20	23	27	31	36	42
16	1 : 62	17	19	22	26	30	34	39	45
18	1 : 55	19	22	25	29	33	37	42	48
20	1 : 50	21	24	27	31	36	40	45	52
22	1 : 45	23	26	30	34	39	44	49	56
25	1 : 40	26	29	33	38	43	48	54	61
30	1 : 33	30	34	38	43	48	54	—	—
35	1 : 28	34	39	44	49	56	—	—	—
40	1 : 25	39	44	50	56	—	—	—	—

Bemerkung. Als bedient gilt eine Bremse, wenn sie von einem zugbegleitenden Beamten oder (bei durchgehenden Bremsen) von dem Lokomotivführer in Tätigkeit gesetzt werden kann.

Die Bremsprozente in den Tafeln A und B sind unter der Voraussetzung eines größten Bremswegs von 700 m auf wagerechter oder fallender Strecke berechnet.

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

(3) Bei Zählung der Wagenachsen und bei Feststellung der Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen, von kalt laufenden Lokomotiven und leer laufenden Tendern sind voll in Ansatz zu bringen.

(4) Für Güterzüge, die ganz oder teilweise mit durchgehender Bremse gefahren werden, kann die Landesaufsichtsbehörde besondere, von (1) abweichende Bestimmungen treffen.

(5) Ein bei der Berechnung der Bremsachsen sich ergebender Bruchteil ist voll zu rechnen.

(6) Für Nebenbahnen, wo die im § 19 (3) vorgeschriebenen Einrichtungen vorhanden, die Kreuzungsstationen mit Einfahrtsignalen versehen und alle nicht abgeschrankten unübersichtlichen Wegübergänge während der Vorüberfahrt der Züge bewacht werden, kann die Landesaufsichtsbehörde die Anwendung der Brems tafeln A und B zulassen.

(7) Die Landesaufsichtsbehörde kann zulassen, daß die Bremsachsen von Schiebelokomotiven bei der Bergfahrt teilweise oder ganz auf die nach (1) erforderlichen Bremsachsen angerechnet werden.

8) Die Anzahl der Bremsachsen muß in jeder Neigung (Steigung oder Gefälle) der Geschwindigkeit entsprechen, die ein Zug dort bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 66 (11)) erreichen darf. Für eine Strecke, die ohne Wechsel in der Bremsbesetzung durchfahren wird, ist die die meisten Bremsachsen erfordernde Neigung maßgebend. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie derjenigen beiden 1000 m von einander entfernten Punkte der Bahn genommen werden, für die sich die größte Anzahl Bremsachsen ergibt.

9) Wagengruppen von mehr als 6 Achsen, die gemäß § 56 (6) an Personenzüge mit durchgehender Bremse angehängt, an die Bremse aber nicht angeschlossen werden, müssen in sich die nach (1) und (2) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten, wenn sie mit Reisenden besetzt werden (§ 56 (7)). Bleiben sie unbesetzt, so darf der letzte durchgehend gebremste Wagen bei Bemessung der Bremsachsen für diese Gruppe angerechnet werden.

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

Dahinter darf

bei Güterzügen

bei Zügen, die nicht mehr als
40 km Geschwindigkeit erreichen,

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

(11) Wo eine bediente Schlußbremse (10) nicht erforderlich ist, dürfen dem letzten Bremswagen nur halb soviel ungebremste Achsen folgen, als nach den vorstehenden Bestimmungen auf dessen Bremsachsen entfallen würden. Bis zu 6 ungebremste Achsen dürfen ihm jedoch in diesem Falle bei den Zügen mit Geschwindigkeiten bis zu

80 km

40 km

56 (6)) stets angehängt werden.

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

hat die Landesaufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen.

(13) Personenzüge, die bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit (§ 66 (11)) | eine größere Geschwindigkeit erreichen als 60 km, | als 30 km, müssen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein (§ 66⁽²⁾).

§ 56. Die Bestimmung in Ziffer (7) ist zu ersetzen durch:

(7) Mit Reisenden dürfen die in (6) erwähnten Wagen nur bei den Zügen zu a) bis d) und | nur dann besetzt werden, wenn sie die nach § 55 (9) erforderlichen bedienten Bremsen enthalten.

§ 58. Die Bestimmung in Ziffer (8) ist zu ersetzen durch:

(9) An den Zügen,	An den Militärzügen,
-------------------	----------------------

die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, ist eine Zugleine oder eine andere Einrichtung anzubringen, die es gestattet, vom Platze des Zugführers oder eines anderen, an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten aus ein hörbares Signal auf der Lokomotive ertönen zu lassen. Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden für Züge ohne Personenbeförderung, die zur Überführung von Wagen zwischen benachbarten Bahnhöfen, nach Werkstätten und gewerblichen Anlagen dienen.

§ 63. In Ziffer (5) ist statt § 55 (6) zu setzen: § 55 (9).

§ 66. Die Bestimmungen in Ziffer (8) und (4) sind zu ersetzen durch:

(3) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Gefällen

von	1 ⁰ / ₀₀	(1 : 1000)	. . .	110 km,	
"	2	" (1 : 500)	. . .	110	" "
"	3	" (1 : 333)	. . .	105	" "
"	4	" (1 : 250)	. . .	105	" "
"	5	" (1 : 200)	. . .	105	" "
"	6	" (1 : 166)	. . .	100	" "
"	7	" (1 : 143)	. . .	100	" "
"	8	" (1 : 125)	. . .	95	" "
"	10	" (1 : 100)	. . .	90	" "
"	12	" (1 : 83)	. . .	85	" "
"	14	" (1 : 71)	. . .	80	" "
"	16	" (1 : 62)	. . .	75	" "
"	18	" (1 : 55)	. . .	70	" "
"	20	" (1 : 50)	. . .	65	" "
"	22	" (1 : 45)	. . .	60	" "
"	25	" (1 : 40)	. . .	55	" "
					von 25 ⁰ / ₀₀ (1 : 40) . . . 50 km,
					" 30 " (1 : 33) . . . 40 " "
					" 35 " (1 : 28) . . . 35 " "
					" 40 " (1 : 25) . . . 30 " "

Für Zwischengefälle ergibt sich die größte Geschwindigkeit durch Zwischenschaltung.

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit ist in Krümmungen

vom Halbmesser 1200 m . .	115 km,	
" " 1100 " . .	110 " ,	
" " 1000 " . .	105 " ,	
" " 900 " . .	100 " ,	
" " 800 " . .	95 " ,	
" " 700 " . .	90 " ,	
" " 600 " . .	85 " ,	
" " 500 " . .	80 " ,	
" " 400 " . .	75 " ,	
" " 300 " . .	65 " ,	
" " 250 " . .	60 " ,	
" " 200 " . .	50 " ,	vom Halbmesser 220 m . . 50 km,
" " 180 " . .	45 " .	" " 180 " . . 45 " ,
		" " 150 " . . 40 " ,
		" " 120 " . . 30 " ,
		" " 100 " . . 25 " .

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

§ 67. Die Ziffer (4) der bisherigen B. D. wird gestrichen; die Ziffern (5) bis (7) erhalten die Ziffern (4) bis (6).