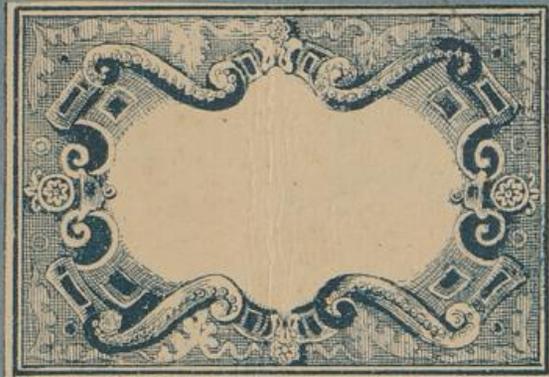


1055 (16)



BENZ < > 1055 (2°): 16

Nicht ausleihbar ✓

3006 292 01





1055 (16)

Bahn-Polizei-Reglement

für die

Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

(Abgedruckt aus dem Amtsblatte der Königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 47. vom 14. August 1841.)

Um für die Aufrechthaltung der Ordnung und die Sicherheit des Publikums bei dem Transportbetriebe auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn Fürsorge zu treffen wird auf Grund des §. 23. des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 unbeschadet der nach den gesetzlichen Vorschriften der Gesellschaft obliegenden Verantwortlichkeit für den beim Transportbetriebe entstehenden Schaden und mit Vorbehalt der Aenderung und Ergänzung nach Maassgabe der sich ergebenden Erfahrungen und Bedürfnisse, das nachstehende Bahn-Polizei-Reglement erlassen.

A b s c h n i t t 1.

Allgemeine Bestimmungen über Einrichtung, Unterhaltung und Beaufsichtigung:

A. der Bahn.

§. 1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst Zubehör fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung auf derselben mit Sicherheit und auf die, der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten und die Bahn nöthigenfalls sofort gesperrt werden.

§. 2. Es bleibt dem Ermessen der Königlichen Regierung vorbehalten, ob und welche Stellen der Bahn eingefriedigt werden müssen.

§. 3. Die nach der Bestimmung der Polizei-Behörde angelegten Wege und Straßen-Übergänge sind mit einem Verschlusse durch Barrieren oder wo es für nöthig erachtet wird, durch Thore zu versehen. Diese Barrieren sind so weit auszudehnen, daß der Zugang vom Wege zur Bahn während des Vorüberfahrens der Dampfwagenzüge vollständig gesperrt ist.

Da, wo Uebergänge mittelst Appareillen zu passiren sind, müssen letztere zu beiden Seiten mit starken Barrieren eingefast werden.

§. 4. Die ganze Bahn ist in Meilen zu 2,000 Ruthen abzumessen, und jede Meile wieder in angemessene Sectionen zu theilen. Die Meilen und Sectionen sind durch Nummern auf Pfählen oder Steinen, welche längs der Bahn zur Seite derselben aufgestellt werden, gehörig zu markiren.

Sollten an einigen zu den Uebergängen führenden Wegen wegen des zu besorgenden Scheuwerdens der Pferde noch besondere Sicherheitsmaassregeln nöthig werden, so muß die Gesellschaft auch diese nach der Bestimmung der Königlichen Regierung bewirken.

§. 5. Die Gesellschaft muß für die Bahn ein vollständiges Aufsichtspersonal halten, über welches im Abschnitt IV. die nähere Bestimmungen erfolgen.

B. der Transportmittel.

§. 6. Die Gesellschaft ist dafür verantwortlich, daß sämtliche Transportmittel, deren sie sich zur Beförderung auf der Bahn bedient, nämlich sowohl die Dampfwagen und Tender, als die Transportwagen, sicher und tüchtig hergestellt werden.

Es darf kein Dampfwagen ohne vorherige polizeiliche Prüfung und Genehmigung zur Beförderung benutzt werden.

§. 7. Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Transportmittel fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die, der Bestimmung des Unternehmens entsprechende, Weise erfolgen könne. Sie kann zur Erfüllung dieser Verpflichtung im Verwaltungswege angehalten werden, und jedenfalls müssen die unsicher und untüchtig gewordenen Transportmittel sofort außer Gebrauch gesetzt werden.

§. 8. Um den Lauf der Wagenzüge beliebig hemmen zu können, muß jeder Tender mit zwei Bremsen, ferner die Hälfte der Personen- und Güter-Wagen mit einer Vorrichtung zum Bremsen versehen sein.

Auch müssen sämtliche Wagen sowohl unter sich als an dem Tender immer entweder mit einer Kuppelung und 2 Sicherheitsketten oder mit drei Ketten besetzt sein, wovon die zwei äußern zusammen genommen, stets dieselbe Stärke haben müssen, als die mittlere Kette, oder die in der Mitte befindliche Kuppelung.

§. 9. Auch für die Fahrzeuge muß ein ausreichendes Aufsichtspersonal gehalten werden, unter dessen Functionen der Abschnitt IV. das Nähere besagt.

A b s c h n i t t 11.

Allgemeine Vorschriften über den Transportbetrieb auf der Bahn.

§. 10. Die Abfahrtsstunden auf der Eisenbahn sind regelmäßig festzusetzen und pünktlich einzuhalten, sofern nicht unvermeidliche Umstände (wie die Nothwendigkeit vor dem Abgange eines Zuges die Ankunft des in entgegengesetzter Richtung herkommenden Zuges bei der, durch den Fahrplan festgesetzten Ausweichstation abzuwarten) ein anderes bedingen.

Der Fahrplan unterliegt der Genehmigung der königlichen Regierung und darf ohne deren Zustimmung nicht geändert werden; die festgesetzten Fahrstunden, so wie die darin zu treffenden Aenderungen sind durch das Düsseldorf- und Elberfelder Kreisblatt bekannt zu machen.

§. 11. Die Regulirung des Tarifs für die Beförderung auf der Bahn bleibt in Gemäßheit des §. 26. des Gesetzes vom 3. November 1838 vorerst der Gesellschaft überlassen. Diese hat jedoch

a) nicht nur den ursprünglich angenommenen Tarif, sondern auch spätere Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor deren Anwendung, der königlichen Regierung anzuzeigen und durch das Düsseldorf- und Elberfelder-Kreisblatt bekannt zu machen; auch

b) nachdem die Bahn allgemein für den Waarentransport eröffnet sein wird, alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, ohne Unterschied der Intentionen, für die angelegten Preise zu befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn polizeilich für unzulässig erklärt werden möchte und derjenigen Gegenstände, welche die Gesellschaft wegen ihres großen Gewichts oder des zu großen Raumes, welchen sie einnehmen oder endlich wegen Feuer-Gefährlichkeit etc. in ihren Tarifen ausdrücklich ausgeschlossen hat.

§. 12. Die festgesetzten Fahrstunden und der jedesmalige Tarif müssen auf den Stationsplätzen mittelst aufgestellter Tafeln dem Publikum ersichtlich sein.

§. 13. Der Dampfwagen darf den Wagenzug nicht vor sich herschicken, sondern muß demselben vorausgehen. Eine Ausnahme ist nur dann gestattet, wenn die Nothwendigkeit des Nachsendens eines Reserve-Dampfwagens eintritt; der Dampfwagen darf sich aber in keinem Falle während der Fahrt des vorangegangenen Wagenzuges an diesen anschließen, sondern immer erst dann, wenn dieser angehalten hat. Der Reserve-Dampfwagen muß sich auch bei der nächsten Ausweichung an die Spitze des Zuges setzen und ziehen.

Auch darf der Tender ohne dringende Noth dem Dampfwagen nicht vorangehen.

§. 14. Wenn es wegen starker Frequenz gewünscht wird, können auch zwei resp. drei Wagenzüge nach einer und derselben Richtung hintereinander abgefertigt werden; jedoch nur in Zwischenräumen von mindestens 15 Minuten und bei ganz hellem Wetter. Die Abfertigung eines nachfolgenden Wagenzugs muß dem Bahn-Aufsichts-Personale durch eine an dem Ende des vorangehenden Zugs aufgestellte Flagge signalisirt werden. Mehr als drei Züge dürfen keinesfalls hintereinander ohne vorherige Besichtigung der ganzen Bahn, abgefertigt werden.

§. 15. Der nachfolgende Wagenzug darf dem vorangehenden, bevor dieser am Bestimmungsorte angelangt ist, niemals näher als 200 Ruthen kommen. Wo der vorangehende Wagenzug durch irgend einen Umstand aufgehalten, in dieser Entfernung sichtbar wird, muß der Nachfolgende langsamer fahren, so daß er nöthigenfalls ohne Schwierigkeit sogleich anhalten kann. Wo der vorangehende Wagenzug wegen des Terrains oder wegen einer Biegung aus der Ferne nicht wahrnehmbar ist, muß der Nachfolgende langsamer fahren, so daß er nöthigenfalls ohne Schwierigkeit sogleich anhalten kann.

Ein von Düsseldorf aus nachfahrender Wagenzug muß, wenn für den vorhergehenden ein Aufenthalt entstanden sein sollte, so lange bei Göddingshoff halten, bis der vorangehende die Spitze der geneigten Ebene in Erkrath erreicht hat und abgefahren ist. Unter ähnlichen Umständen muß er im Bahnhof zu Bohwinkel so lange halten, bis der voranfahrende Zug den Wupper-Viaduct passirt hat. Eben so darf ein von Elberfeld kommender Zug nicht über diesen Viaduct fahren, bevor der Vorangesandte im Bahnhof zu Bohwinkel angelangt ist; auch darf er auf der geneigten Ebene zu Erkrath erst dann abfahren, wenn der vorhergehende schon bis Göddingshoff gefahren ist. Um den Maschinisten die Ankunft des Wagenzugs an den gedachten Orten anzugeben, sind in den Zwischenräumen der genannten Strecke die nöthigen Signale zu errichten.

§. 16. Ueber den Transportbetrieb auf der geneigten Ebene zu Erkrath gelten vorläufig und auf ein Jahr die am Schlusse dieses Reglements aufgenommenen besondern Bestimmungen. Es werden demnächst, wenn es nach den bis dahin gemachten Erfahrungen nöthig erscheinen sollte, veränderte Bestimmungen erlassen werden.

A b s c h n i t t III.

Polizeiliche Vorschriften bei Benutzung der Eisenbahn-Beförderung.

§. 17. Zur Erhaltung der Ordnung bei der Personen-Beförderung auf der Bahn sind die nachfolgenden Vorschriften, von denen das Publikum durch Anschläge an den Stationsorten fortwährend in Kenntniß zu erhalten ist, sowohl von Seiten der Gesellschaft als der Reisenden genau zu beachten. Sie gelten sowohl für die Haupt-Stationsorte Düsseldorf und Elberfeld, als auch für diejenigen Zwischenstationsorte, wo die Gesellschaft Bahnhöfe einzurichten für angemessen erachtet.

§. 18. Der Ort, wo die Wagen stehen, ist dem Publikum bis 15 Minuten vor der zur Abfahrt bestimmten Stunde geschlossen. Um diese Zeit wird der Verschluß geöffnet und dies durch einmaliges Läuten mit einer Glocke angedeutet. Es treten hierauf die mit einem Billet zu dieser Fahrt versehenen Personen ein und nehmen nach Anweisung der die Aufsicht führenden Schirmeister und Wärter ihre Plätze in den Wagen ein. Fünf Minuten vor der Abfahrt wird zum zweitenmale geläutet um die etwa noch zurückgebliebenen Reisenden auf die Abfahrt aufmerksam zu machen.

§. 19. Das dritte Glockenzeichen erfolgt auf den Schlag der Abfahrtsstunde, und es wird sogleich der zu den Wagen führende Eingang geschlossen und Niemand weiter zum

Wohndahl

Mitfahren zugelassen. Die Schirrmeister und Bremsführer schließen die Thüren der Wagen und nehmen ihre Plätze auf denselben ein; der Ober-Schirrmeister giebt dem, den Dampfswagen führenden, Maschinisten ein Zeichen, und der Zug setzt sich in Bewegung.

§. 20. Es soll auf jedem der beiden Bahnhöfe zu Düsseldorf und Elberfeld eine, dem Publikum außerhalb des Hofes sichtbare, große Uhr vorhanden sein, nach welcher der Betrieb der Eisenbahn-Beförderung überall geleitet wird und welche daher auch für alle Reisenden maassgebend ist.

Beide Uhren sollen nach der Schlaguhr auf dem Königl. Ober-Postamte zu Düsseldorf regulirt werden und es ist dies täglich zu controlliren.

Bei den Zwischenstationen, in soweit daselbst besondere Empfangsstellen eingerichtet werden, sollen sich kleinere nicht zum Schlagen eingerichtete Uhren neben dem Sitz des Empfängers befinden, welche dem Publikum sichtbar sind, und täglich nach der Bahnhof-Uhr von Düsseldorf regulirt werden.

§. 21. Das Anhalten unterwegs ist in der Regel nur an den für Absehung und Aufnahme der Passagiere bestimmten Stationsplätzen gestattet. Aussteigen dürfen hier aber nur diejenigen, welche nicht weiter mitfahren. Andere, welche demnach aussteigen, dürfen nicht wieder aufgenommen werden.

Zur Kenntnißnahme für die aufzunehmenden neuen Passagiere soll an den Zwischenstationsplätzen durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht werden, zu welcher Zeit der Wagenzug frühestens dort ankommt. Wer nach diesem Zeitpunkt bei dem Eintreffen des Wagenzuges nicht zum sofortigen Einsteigen bereit ist, verliert das Recht zum Mitfahren. Das Eintreffen des Wagenzuges wird, sobald derselbe in der Ferne sichtbar ist, durch einmaliges Läuten markirt.

§. 22. Bei der Ankunft am Bestimmungsorte öffnen die Schirrmeister und Bremsführer die Wagen. Die Passagiere steigen aus und begeben sich unverzüglich aus dem Bahnhofe, welcher sodann gleich wieder geschlossen wird.

§. 23. Von Gepäck dürfen die Passagiere vorläufig nur 30 Pf. Gewicht mitnehmen. Dasselbe wird frei mitbefördert und wenn die Reisenden solches nicht bei sich behalten wollen, oder ohne Belästigung der übrigen Reisenden nicht an sich behalten können, in den besonders dazu bestimmten Wagenräumen untergebracht, wobei die Passagiere jedoch sich um ihr Gepäck und dessen Auslieferung selbst zu kümmern haben.

§. 24. Wenn nach Feststellung der für diesen Behuf nöthigen Einrichtungen, Gepäck von einem größern Gewichte mit befördert werden kann, muß solches spätestens eine halbe Stunde vor der Abfahrt an den hierfür bestimmten Beamten der Gesellschaft gegen Empfangsschein abgeliefert und für das Gewicht über 30 Pf. Ueberfracht nach dem Tarif bezahlt werden. Jedes auf diese Weise zur Mitbeförderung bestimmte Paquet muß mit einem daran, auf eine sichere Weise befestigten, Zettel versehen sein, welcher Tag und Stunde der Abfahrt, so wie den Namen des Passagiers angiebt und auf welchem die Nummer des Empfangsscheins bemerkt wird.

§. 25. Dergleichen Gepäckbeförderung findet nur auf der ganzen Tour zwischen Düsseldorf und Elberfeld statt, nicht aber für diejenigen Passagiere, welche nur bis zu einem Zwischenstationsorte mitfahren oder an demselben einsteigen.

Diese dürfen nur solches Gepäck mitnehmen, welches sie ohne Unbequemlichkeit für die Mitfahrenden an sich behalten können.

§. 26. Die Passagiere dürfen die Wagenthüren bei dem Aus- und Einsteigen nicht selbst öffnen, sie müssen dies vielmehr den Schirrmeistern und Bremsführern überlassen.

Eben so wenig dürfen sie sich in den zur Seite offenen Wagen dritter Klasse aufrecht stellen oder hinauslegen.

§. 27. Kranke Personen, so wie Betrunkene können zur Mitfahrt nicht zugelassen werden.

§. 28. Die Passagiere dürfen Hunde und andere Thiere in den Personenwagen nicht mit sich führen.

§. 29. Das Tabakrauchen ist in den Wagen der ersten und zweiten Klasse nicht gestattet.

§. 30. Solche Reisende, welche die für die Aufrechthaltung der Ordnung gegebenen Vorschriften nicht beachten, sich unanständig betragen oder betrunken zeigen, werden von der Mitreise zurückgewiesen. Kommen solche Vorfälle während des Fahrens vor; so werden diese Personen am nächsten Stationsorte ausgesetzt. Sie haben sich den Anordnungen der Aufsichtsbeamten hierbei unbedingt zu unterwerfen; das schon bezahlte Personengeld kann in diesem Falle nicht zurück gefordert werden.

A b s c h n i t t IV.

Von den Obliegenheiten der Beamten der Gesellschaft in Ansehung der Sicherheit der Beförderung auf der Bahn und der zu diesem Zweck zu treffenden Vorsichtsmaaßregeln.

Tit. I. Im Allgemeinen.

§. 31. Der technische Betrieb der Bahn wird durch einen, unmittelbar unter der Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Ingenieur geleitet.

§. 32. Unter den Unter-Beamten der Gesellschaft sind es vorzüglich der Dampfswagenführer (Maschinist) die Bahn-Meister, Aufseher und Wärter, so wie die Schirrmeister und Bremsführer, denen die unmittelbare Fürsorge und Sicherheit des Transportbetriebs obliegt. Es wird ihnen daher die pünktlichste Befolgung der im gegenwärtigen Reglement oder mittelst sonstiger Instruktionen ihnen ertheilten Anweisungen, Fleiß und Treue für ihren Dienst und ein ordentlicher nüchterner Lebenswandel ganz besonders zur Pflicht gemacht.

A. Funktionen der Dampf-Wagenführer (Maschinisten.)

§. 33. Das Geschäft des Dampfswagenführers ist vornehmlich der Betrieb und die Leitung der Dampfswagen unter Beachtung der sichern Bewegung des ganzen ihm anvertrauten Wagenzuges; seine Verpflichtungen sind hiebei folgende:

§. 34. der Maschinist untersucht sowohl vor der Abfahrt als bei der Ankunft sorgfältig den Dampfswagen und sieht nach dem Zustande der Ventile, Speisepumpe, Räder und übrigen Theile des Dampfagens, nach der Bremse und der Anhängerkette, des Munitionswagens und nach den Speiseröhren. Er sieht ferner vor der Abfahrt nach, daß die Feuerrohre und der Kessel gehörig gereinigt sind und der Munitionswagen den nöthigen Vorrath an Wasser und Coaks hat. Er hat sich im Bahnhose einzufinden, sobald es Zeit ist, Feuer im Dampfkessel anzumachen. Auch ist er dafür verantwortlich, daß beide Wagen und die Maschinen-Theile immer gehörig geschmiert sind. Er sorgt dafür, daß in einem verschlossenen Kasten auf dem Munitionswagen folgende Geräthe immer vorräthig sind:

Ein vollständiges Sortiment Bolzen, Schraubenmutter und Schlüssel, ein großer und ein kleiner englischer Schlüssel; drei Meißel und ein Hammer; eine eiserne Zange; eine lange, zwei kurze Ketten, eine Anhängerkette mit Haken und zwei Rothhaken zum Auswechseln eines Kettenringes, ein Haken zum Anhängen an das Seil, Röhrenstopfen, Hanf und Garn zum Liedern und Seile; zwei Krüge Del zum Schmieren der Maschinentheile, zwei Signallaternen und drei Pechfackeln für Nachfahrten, wenn solche gemacht werden; ferner eine Wagenwinde, ein eiserner Hebebaum, ein Schureisen, ein Schmiertrichter u.

Der Maschinist ist für diese Geräthe verantwortlich und hat dafür zu sorgen, daß wenn eines oder das andere verloren oder unbrauchbar ist, es sogleich ersetzt wird.

§. 35. Mit Ausnahme des Maschinisten und des Heizers darf Niemand ohne Erlaubniß der Direktion oder des Ingenieurs den Munitionswagen betreten.

§. 36. Drei Minuten vor der Abfahrt, fährt der Maschinist den Dampfwagen vor den Wagenzug und setzt ihn vorsichtig rückwärts, um ihn anhängen zu lassen.

Der Heizer steht an der Bremse und ist bereit zum Hemmen, wenn es nöthig ist.

Auf das Signal des vordern Schirrmeisters (siehe die nachgedruckten Signale) setzt er den Dampfwagen in Gang und fährt langsam an, um keinen Stoß zu verursachen.

§. 37. Der Maschinist muß während der ganzen Fahrt stehen und zwar auf dem hintern Raume des Dampfwagens. Der Heizer, wenn er nicht anders beschäftigt ist, muß sich dicht an der Bremse aufhalten.

Beide sehen aufmerksam auf die Bahn vor sich und achten auf die Signale der Schirrmeister. Der Maschinist darf zwischen den Haupt-Stationen unter keinem Vorwande den Dampfwagen verlassen.

§. 38. Derselbe beobachtet ohne Unterlaß die Spannung des Dampfes, die Wasserhöhe im Dampfkessel und das Spiel der Speisepumpen; er sieht darauf, daß Nichts die Bewegung der Bremse hindert, damit auf das erste Signal angehalten werden kann. Sobald angehalten ist, erkundigt er sich nach der Ursache des Signals und setzt die Fahrt erst dann fort, wenn es mit Sicherheit geschehen kann.

Im Uebrigen muß er auf seine Maschine genau Acht geben und sofort anhalten, wenn eine Nachhülfe sogleich vorzunehmen ist, wie z. B. Keile zu lösen oder anzuziehen, Schrauben auszuwechseln, los gewordene Maschinentheile zu befestigen. Dichtungen und Stopfbüchsen in Ordnung zu bringen u. s. w.

Audere kleinere Schäden, welche keine größere Beschädigungen auf der Fahrt nach sich ziehen können, zeigt er sogleich nach seiner Ankunft auf dem Stationshofe zu Düsseldorf dem Maschinenmeister an.

§. 39. Entsteht durch mangelhaftes Spiel der Speisepumpen oder irgend eine andere Ursache ein Wassermangel im Dampfkessel, so daß der Wasserspiegel bis Null am Zeiger der Glasröhre sinkt, so hat er augenblicklich, wo sich die Maschine auch befinden mag, das Feuer hinaus zu werfen und nöthigen Falles nach einer Hülfslocomotive zu schicken.

§. 40. Bei der Ueberfahrt der Landstraßen und öffentlichen Wege, in den Krümmungen und besonders bei dem Abwärtsfahren hat der Maschinist darauf zu halten, daß der Heizer zum Bremsen bereit ist.

Zum Einfahren in die Bahnhöfe darf der Wagenzug nur eine Geschwindigkeit von drei Fuß in der Secunde haben.

§. 41. In den Bahnhöfen darf der Dampfwagen, mag er allein oder mit einem Wagenzuge gehen, auch nur in mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden; dasselbe gilt an allen Ausweichungen auf den Drehscheiben, und in den Krümmungen. Der Heizer ist jedesmal hiernach anzuweisen.

§. 42. Bei nebligtem Wetter muß an den im §. 20 genannten Stellen noch etwas langsamer gefahren und damit schon früher angefangen werden, um jedes Unglück zu vermeiden, auch hat der Maschinist dann häufig die Dampf-Pfeife zu gebrauchen.

§. 43. Da wo die Bahn erst eben fertig gestellt ist oder eine Haupt-Reparatur statt findet, wobei eine große Anzahl Arbeiter beschäftigt ist, wird ebenfalls die Geschwindigkeit ermäßigt.

§. 44. Wenn während der Fahrt der Dampfwagen wegen Mangel an Kraft oder durch ein anderes Hinderniß den Wagenzug nicht weiter bringen kann, so läßt der Maschinist den Ober-Schirrmeister absteigen und durch den nächsten Bahnwärter das Signal zur Absendung eines zweiten Dampfwagens machen.

§. 45. Wird er durch irgend einen Unfall verhindert, den Dampfwagen ferner zu führen, so muß der Heizer sofort den Dampf absperrern und dann, vermittelt der Bremse, die Maschine in Ruhe stellen.

§. 46. Der Heizer steht unter dem Befehle des Maschinisten und wird nur mit dessen Zustimmung angenommen.

Der Lehrender wird denselben die Führung des Dampfwagens lehren, damit er ihn nach Bedürfniß in Ruhe stellen kann.

§. 47. Bei seiner Ankunft in dem Bahnhofe zeigt der Maschinist dem Ingenieur oder dessen Stellvertreter diejenigen Bahnwärter an, welche bei dem Vorüberfahren ihre Schuldigkeit nicht gethan haben.

§. 48. Kleine Versehen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit Ordnungsstrafen von 1 bis 5 Thalern, größere, wozu jedes Zeichen von Trunkenheit zu rechnen sind, mit sofortiger Entlassung bestraft, unbeschadet der gerichtlichen Verfolgung nach dem Gesetze vom 30. November 1840 wegen solcher, welche eine Gefahr oder Unglück für die Reisenden nach sich gezogen haben oder hätten nach sich ziehen können.

Schäden, welche sie durch Unvorsichtigkeit dem Eigenthum der Gesellschaft zufügen, werden reparirt und die Kosten aus ihrem Gehalte bezahlt.

Funktion des Bahn-Aufsichts- Personals.

§. 49. Das im §. 5 angeordnete Bahn-Aufsichts- Personale besteht aus den Bahnwärttern, dem Bahnmeister und einem Bahnaufseher.

§. 50. Was die Zahl und Vertheilung der zu bestellenden Wärter betrifft, so gilt als Regel: daß so viel Bahnwärter gehalten werden müssen, daß an jedem Uebergange über die Bahn einer stationirt ist; daß überdies jeder Bahnwärter von dem ihm angewiesenen Stationsorte aus die beiden ihm zunächst stehenden Bahnwärter deutlich sehen kann, und daß endlich niemals Einer mehr als 250 Ruthen von dem Andern entfernt ist.

§. 51. Es wird ein Bahnmeister angestellt, welcher die Spezial-Aufsicht über die zwei ersten Meilen der Bahn vom Rhein nach Elberfeld hin und außerdem die Kontrolle über den Bahnaufseher führt, welchem Lehrender die Aufsicht über den übrigen Theil der Bahn bis zum Bahnhof in Elberfeld übertragen wird.

§. 52. Die Pflicht des Bahnwärters im Allgemeinen ist, die ihm zugetheilte Bahnstrecke genau zu beaufsichtigen, zu bewachen und darauf zu sehen, daß dieselbe immer in gutem Stande erhalten wird. Der Wärter hat daher die hierzu erforderlichen Arbeiten nach der Anweisung seines Vorgesetzten auszuführen, wenn er dieselben aber nicht allein verrichten kann, den Lehrendern hiervon in Kenntniß zu setzen.

§. 53. Er muß ferner auf den Zustand des Oberbaues der Bahn wachen und zwar:

- a) auf die Schwellen, ob welche ausgesprungen, faul oder aus ihren Entfernungen von einander gekommen sind,
- b) auf die Lage der Schienen, ob sie durchgebogen sind, oder an den Endpunkten sich nicht genau an einander schließen, ob die Stühle nicht gebrochen sind, und die Nägel und Keile festsitzen.

Auch hier hat er die nöthigen Reparaturen, so weit seine Kräfte allenfalls mit Hülfe seiner Nachbarwärter reichen, selbst zu machen, andere aber seinen Vorgesetzten anzuzeigen.

§. 54. Die Schienen und vertieften Geleise der Wegeübergänge müssen stets rein erhalten, auch muß, sobald mit Dampfwagen gefahren wird, darauf gehalten werden, daß nirgend Holz, Steine oder Werkzeug auf den Schienen oder in deren Nähe liegt.

§. 55. Fallen größere Schadhastigkeiten vor, welche der Bahnwärter nicht allein und unverzüglich auszubessern im Stande ist, so muß er seinem vorgesetzten Bahnmeister oder Bahnaufscher davon sogleich Nachricht geben; sind die Fehler von der Art, daß die Bahn vor deren Abhülfe gar nicht, oder doch nur vorsichtig und langsam befahren werden darf, so hat der Bahnwärter dies dem Dampfwagenführer durch die am Schlusse dieses Reglements angegebenen Signale mitzutheilen.

§. 56. Außer den vorstehenden Bestimmungen über die Beaufsichtigung liegt dem Bahnwärter das jedesmalige Begehen und Besichtigen seiner Bahnstrecke vor den einzelnen Dampfwagenfahrten, die Beobachtung des Wagenzuges während der Vorüberfahrt und das Signalgeben an den Maschinisten, an die übrigen Bahnwärter und an die Schirrmeister ob, so wie das Öffnen und Schließen der Schlagbäume an den Wagenübergängen.

§. 57. Der Bahnwärter findet sich eine Stunde vor dem Beginne der ersten Tagesfahrt auf der ihm anvertrauten Strecke ein, begeht sie einmal auf beiden Seiten und versichert sich, ob an dem Bahngestänge keine Beschädigung vorhanden und überhaupt alles in guter Ordnung ist. Nach dieser Untersuchung stellt er sich eine halbe Stunde vor der ersten Abfahrt des Wagenzuges an seinem Stationsorte auf. Wenn er ein Hinderniß gefunden hat, welches die Bahn unfahrbar macht, oder wenn ihm ein solches von seinem Nachbar signalisirt worden ist, so tritt er in die Mitte der Bahn und schwenkt sein Fähnchen über den Kopf zum Zeichen für seinen Nachbar, und wiederholt dieses so oft, bis dieser das Signal nachgemacht hat. Hat sich dagegen kein Hinderniß gefunden, so gilt dafür das Zeichen, daß er das Fähnchen unbeweglich in die Höhe hält, sobald er dasselbe Zeichen bei seinem nächsten Nachbar in der Richtung, von welcher der Wagenzug herkommt gesehen hat.

§. 58. Zehn Minuten vor der Zeit, zu welcher ein jeder Wagenzug dem Fahrplane gemäß, die Strecke des Bahnwärters berühren soll, stellt sich derselbe an dem ihm angewiesenen Stationsorte an dem Grabenrande auf, das Gesicht nach den Schienen gerichtet. Wenn an einem Uebergange ein besonderes Gedränge zu erwarten ist, als z. B. an Sonn- und Festtagen, so hat er sich von seinem Vorgesetzten im Voraus noch einen Arbeiter zur Unterstützung zu erbitten.

Sobald er den Wagenzug sich nähern sieht, hält er, zum Zeichen, daß auf seiner Strecke kein Hinderniß obwalte, seine geschlossene Signalfahne nach der Richtung der Fahrt.

Ist dagegen ein Hinderniß vorhanden, wegen dessen die Strecke nicht fahrbar ist, und der Zug also anhalten muß, so läuft der Bahnwärter, so weit er kann, dem Wagenzuge entgegen, stellt sich dann zwischen die Schienen, und schwenkt die geöffnete Fahne.

Ist auf der Bahnstrecke ein Umstand vorhanden, welcher ein langsames Fahren rathsam macht, so bleibt der Wärter am Grabenrande stehen, und schwenkt die geschlossene Fahne nach der Mitte der Schienen.

Der Wärter wird von seinen Vorgesetzten genau darüber unterrichtet werden, in welchen Fällen ein langsames Fahren genügt, und ein gänzlichcs Anhalten des Wagenzuges unterbleiben kann.

§. 59. Während des Passirens des Wagenzuges hat der Bahnwärter den Letzteren genau zu beobachten. Findet er an demselben nichts Bedenkliches, so zieht er die Signalfahne, welche er während der Vorüberfahrt nach der Seite hin ausgestreckt hatte, nachdem der letzte Wagen passirt ist, an sich und legt sie hart an die Schulter. Nimmt er dage-

gen an dem Wagenzuge einen Fehler wahr, wegen dessen derselbe anhalten muß, so giebt er dem rückwärts sitzenden Oberschirrmeister dadurch ein Zeichen zum Anhalten, daß er zu wiederholten Malen hintereinander mit der Fahne auf den Erdboden schlägt.

§. 60. Folgt einem Wagenzuge ein anderer, was daran wahrzunehmen ist, daß der Tender jenes Wagenzuges eine Flagge führt, so wartet der Bahnwärter den nachfolgenden Zug ab, und beobachtet ganz dasselbe Verfahren, was für den ersten vorgeschrieben ist.

§. 61. Ist der Wagenzug, oder sind, wenn zwei resp. drei Wagenzüge hintereinander folgen, die Wagenzüge sämtlich passirt, so besichtigt der Bahnwärter von Neuem die ihm überwiesene Bahnstrecke genau, indem er von seinem Stationsorte aus die ganze Bahnstrecke begeht. Hierbei ist dann zugleich die vorgeschriebene Reinigung der Bahn, so wie die Herstellung kleiner und sogleich abzuhelfender Mängel zu bewirken.

§. 62. In Ansehung der Uebergänge über die Bahn, welche in Gemäßheit des §. 5 jedenfalls bei jeder Dampfwagenfahrt von einem dabei stationirten Bahnwärter bewacht werden müssen, haben die Bahnwärter außer den oben §§. 52 bis 56 vorgeschriebenen, noch insbesondere folgende Obliegenheiten.

§. 63. Sobald der mit der Aufsicht über einen Uebergang beauftragte Bahnwärter den Wagenzug sich nähern sieht, oder, falls er der Dertlichkeit nach solchen nicht weit voraussehen kann, die Annäherung des Zuges signalisirt wird, hat derselbe die Barrieren des über die Bahn führenden Weges auf beiden Seiten der Bahn zu schließen, und Niemanden den Uebergang weiter zu gestatten. Der Uebergang von getriebenem Vieh darf aber während der letzten zehn Minuten vor dem Zeitpunkte, an welchem der Wagenzug nach dem bestehenden Fahrplane den Weg berühren kann, überhaupt nicht mehr zugelassen werden.

Nachdem der Zug passirt ist, sind die Barrieren sofort wieder zu öffnen.

§. 64. Falls ein Bahnwärter der Dertlichkeit wegen den Wagenzug nicht weit voraussehen kann, so muß ihm der zunächst vorstehende Bahnwärter durch Ausstreckung des Fähnchens in horizontaler Richtung über die Bahn ein Zeichen geben, daß der Zug nahez und die Barrieren daher zu schließen sind. An welchen einzelnen Stationsorten ein solches Signalisiren stattfinden muß, ist nach den örtlichen Verhältnissen genau zu bestimmen.

§. 65. Wenn nach §. 14 zwei oder drei Züge unmittelbar hintereinander abgefertigt werden, so dürfen die Barrieren des Ueberganges in der Regel zwischen dem ersten und zweiten, resp. dem zweiten und dritten Zuge gar nicht geöffnet werden. Ausnahmsweise kann dies jedoch dann geschehen, wenn der Bahnwärter den nachfolgenden Zug noch nicht wahrnimmt und bei den wartenden Passanten ein schneller Uebergang anzunehmen ist, was z. B. bei dem Uebergange von getriebenem Vieh oder schwer belasteten Fuhrwerke nicht der Fall sein würde. Bei der sichtbaren Annäherung des Wagenzuges sind die Barrieren unverzüglich wieder zu schließen.

§. 66. Bei dem Passiren der Uebergänge ist von dem Wärter darauf zu achten, daß Niemand, insbesondere nicht das übergehende Fuhrwerk und Vieh, auf dem Uebergange oder dessen Appareillen sich aufhalte, oder nach der Seite hin die Bahn entlang abweiche. Auch hat derselbe bei geschlossenen Barrieren die auf die Wiederöffnung harrenden Personen, welche mit Vieh halten, zu warnen, daß sie, zur Vermeidung des Scheuwerdens des Letzteren, in der vorgeschriebenen Entfernung warten.

§. 67. Wenn während einer Fahrt der Dampfwagen verhindert ist, weiter zu fahren und ein anderer bestellt werden muß, so läuft der Bahnwärter auf die Aufforderung des Führers so nahe zu seinem Nachbar, daß sein Rufen von demselben gehört wird und giebt

das Signal, daß vom Bahnhofe ein anderer Dampfswagen abgeschickt werden soll, dadurch daß er sich in die Mitte der Bahn stellt und die geöffnete Fahne wagerecht über seinem Kopfe hält.

Jeder Wärter hat ein solches Signal, welches ihm von seinem Nachbar gebracht wird, auf dieselbe Art und auf das Schnellste weiter zu bringen.

Wird in einem solchen Falle eine schriftliche Bestellung nöthig, so hat er den Zettel im schnellsten Laufe an den Nachbarwärter zu befördern.

§. 68. Der Bahnwärter hat die ihm zugegebenen Hülfсарbeiter anzuhalten, daß sie sich auf die Böschung der Bahn stellen, sobald sich der Wagenzug nähert, und daß sie alle ihre Werkzeuge mit sich nehmen, so daß Nichts auf der Bahn liegen bleibt.

§. 69. Derselbe hat alle, von den Wagenzügen herabfallende Gegenstände aufzuheben und an demselben Tage an den Einnehmer im nächsten Stationshofe durch die Nachbarwärter abliefern zu lassen.

§. 70. Der Bahnwärter hat in vorkommenden Fällen dem Maschinisten und Schirmeister so wie den nächsten Wärtern Beistand zu leisten und seinem Vorgesetzten Anzeige zu machen, wenn ihm Pflichtwidrigkeiten der Arbeiter und Anderer bekannt werden.

§. 71. Jede Vernachlässigung in der Befolgung der vorstehenden Instruktion sowohl, als der ihm von seinem Vorgesetzten erteilten Anweisungen, wird mit einer Ordnungsstrafe von 5 Sgr. bis zu einem Thaler und nach der Größe des Schadens, welcher dadurch der Eisenbahn-Gesellschaft oder den Reisenden erwachsen ist oder hätte erwachsen können, mit der Entlassung gerügt, vorbehaltlich strengerer Bestrafung nach Maßgabe des Gesetzes vom 30. November 1840.

Trunkenheit wird mit augenblicklicher Entlassung bestraft.

§. 72. Die in den §§. 58 und 59 enthaltenen Obliegenheiten des Bahnwärters während der Dauer der Fahrten sind diejenigen, denen alle übrigen Verpflichtungen, wenn sie mit den ersteren nicht vereinbar sind, nachstehen müssen.

§. 73. Jeder Bahnwärter soll, um seine Obliegenheiten pünktlich genügen und die Wagenzüge zeitig im Voraus erwarten zu können, jederzeit eine richtig gehende, mit den Uhren auf den Bahnhöfen übereinstimmende Uhr mit sich führen. Außerdem muß er stets mit einem Exemplare des Planes, wonach die Fahrten stattfinden und einer besondern, ihm von der Direction zu erteilenden in den bezüglichen Punkten den Vorschriften dieses Bahn-Polizei-Reglements entsprechenden Instruktion versehen sein. Jeder Bahnwärter muß demnach auch fertig lesen können.

§. 74. Der Bahn-Aufscher führt die Aufsicht über die Bahnwärter seiner Bahn-Section und hat dieselben, so wie die Bahn selbst zu controlliren. Er ist zu dem Ende auch verpflichtet, seine Bahn-Section in der Regel täglich ihrer ganzen Länge nach zu be-gehen, bei welcher Gelegenheit ihm die Bahnwärter auch die etwanigen Anzeigen zu machen haben; derselbe muß hierbei zugleich das Richtiggehen der Uhren controlliren, welche die Bahnwärter bei sich führen. Der Bahnmeister führt eben so, wie der Bahn-Aufscher die Aufsicht über die Wärter seiner Section, und hat alle Verpflichtungen, welche diesem ob-liegen, zu erfüllen. Außerdem hat derselbe die Controlle über den Bahn-Aufscher zu füh-ren und muß deswegen wöchentlich einmal dessen Strecke begehen.

§. 75. Auch die höhern Betriebs-Beamten der Gesellschaft und namentlich der In-genieur haben die Bahn fleißig zu beaufsichtigen und ihrer ganzen Länge nach zu besuchen.

§. 76. Die Bahnwärter und die Bahn-Aufscher resp. Bahnmeister nehmen an der Ausübung der Polizei auf der Bahn, dem Publikum gegenüber, nach den in dem Abschnitte V., weiter unten folgenden näheren Bestimmungen, Theil.

Tit. II. Insbesondere in Betreff der Fahrten im Finstern und zur Nachtzeit.

§. 89. Für die Dampffahrten auf der Eisenbahn gilt als Nachtzeit in den Monaten November, Dezember, Januar und Februar die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnen-Untergang bis zu einer halben Stunde vor Sonnen-Aufgang und in den übrigen Monaten von einer Stunde nach Sonnen-Untergang bis zu einer Stunde vor Sonnen-Aufgang.

§. 90. Es muß die Schnelligkeit der Fahrten im Dunkeln vermindert werden und zwar in dem Maße, daß ihre Dauer mindestens das anderthalbfache der gewöhnlichen Dauer der Fahrten am Tage beträgt.

§. 91. Im Dunkeln darf kein Dampfwagen fahren, der nicht mit einem vor den Vorderrädern angebrachten Gestell zur Forträumung der auf den Schienen etwa vorhandenen hindernden Gegenstände (Eclaircur) versehen ist.

Auch darf der Tender dann niemals vorangehen.

§. 92. An der vordern Seite des Dampfwagens sind 2 Laternen mit rothem Glase anzubringen, welche, da sie weithin sichtbar sind und sich durch ihr Licht auszeichnen, das in der Nähe der Bahn passirende Publikum, so wie die Bahnwärter von dem Herannahen des Dampfwagenzuges unterrichten sollen.

§. 93. Auf demjenigen Personenwagen, auf welchem nach §. 81 der Oberschirrmeister seinen Sitz hat, ist eine große Laterne mit weißem Glase und Kerberen nach Rückwärts gekehrt zu befestigen. Außerdem sind auf beiden Seiten dieses Wagens tragbare Hand-Laternen anzubringen, welche abgenommen werden können und den Wagen-Aufsichtsbeamten bei etwaigen Vorfällen zur Erleuchtung dienen. Der letzte Wagen des Wagenzuges führt ebenfalls oben zwei große weiße Laternen, von welchen die eine nach vorwärts, die andere aber nach rückwärts gekehrt ist.

§. 94. Während der ganzen Dauer einer Fahrt im Dunkeln muß an jedem Uebergange über die Bahn auf der, dem Stande des Bahnwärters gegenüber liegenden Seite eine den gewöhnlichen Straßenlaternen ähnliche Laterne brennen.

§. 95. Jeder Bahnwärter erhält für die Fahrten im Dunkeln zum Signalisiren eine auf einem Stocke zu befestigende Laterne welche so eingerichtet ist, daß rothes, grünes und weißes Glas vorgeschoben werden kann.

§. 96. Findet sich auf der Strecke des Bahnwärters kein Hinderniß vor, so signalisirt er dies durch die Laterne mit rothem Glase.

Ist aber ein Hinderniß vorhanden, weshalb der Wagenzug anhalten muß, so schiebt er statt des rothen Glases grünes ein, und zeigt die Laterne mit diesem.

In beiden Fällen muß der Bahnwärter darauf achten, daß die Lichtseite der Laterne dahin gerichtet ist, von wo der Dampfwagen kommt.

In den Fällen, wo der Wagenzug, wenn es Tag wäre, langsam fahren müßte, ist in der Dunkelheit ebenfalls das Hinderniß-Signal zum Anhalten zu markiren.

§. 97. Sollte der Fall vorkommen, daß der Dampfwagen auf einer Fahrt im Finstern seine Thätigkeit versagt, und daß also ein anderer Dampfwagen herangeschafft werden muß, so signalisirt der Bahnwärter dies durch ein näher zu bestimmendes Signal mittelst der Laterne mit weißem Glase nach der Seite hin, von wo der letztere Dampfwagen herbei kommen soll. Dies Signal ist von den folgenden Bahnwärttern weiter zu geben.

§. 98. Die Signallaterne muß so eingerichtet sein, daß der Bahnwärter sich derselben auch zur Revision der Bahn u. s. w. bedienen kann.

ist ab
grün
rot
die f
be
mit
grün
die
Gefahr
wichtig

Signalstich

§. 99. Während der Fahrt im Dunkeln muß der Maschinist die Dampfpfeife oft, und insbesondere jedesmal bei Biegungen und Wege-Übergängen der Bahn erschallen lassen.

§. 100. Alle vorstehende Vorschriften (§§. 89. bis 99.) sind auch dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Dunkelheit durch Mondschein gemindert wird.

§. 101. Sollte bei der Dunkelheit starker Nebel herrschen, oder dichter Schnee fallen, so darf, ungeachtet der Ausführung aller obigen Anordnungen (§. 91 bis 99) die Schnelligkeit der Fahrt unter keinen Umständen den Trab eines Pferdes übersteigen.

A b s c h n i t t V.

Bestimmungen zum Schutz der Bahn und des Verkehrs auf derselben.

§. 102. Das Gehen, Reiten und Fahren so wie das Viehtreiben auf der Eisenbahn, ihren Dossirungen und in den Gräben ist bei 1 Thlr. Strafe untersagt.

§. 103. Wer eigenmächtig einen Schlagbaum öffnet, welcher die Eisenbahn abschließt oder auf Straßen und Wegen vor dem Durchgang der Bahnwagen geschlossen ist, zahlt eine Strafe von 3 Thlr.

§. 104. Beschädigungen des Seils oder der Seilrollen der geneigten Ebene bei Gerath, unterliegen der Bestrafung wie sie durch den §. 1. der Allerhöchsten Verordnung vom 30. November 1840 bestimmt ist.

§. 105. Fuhrwerke und Reiter, welche auf Straßen und Wegen vor dem Durchfahren der Bahnwagenzüge dann ankommen, wenn die Schlagbäume schon geschlossen sind, müssen, um das Scheuwerden der Pferde zu vermeiden, bei 1 Thlr. Strafe, mindestens 50 Schritte vor den Schlagbäumen anhalten. Diese Entfernungen sind auf öffentlichen Wegen durch besondere Markspfähle zu bezeichnen.

§. 106. Nur diejenigen, welche ein Reisebillet gelöst haben, werden zu den Bahnhöfen zugelassen, sobald die Zugänge für diesen Zweck geöffnet werden. Sie haben sich an den Stellen aufzuhalten, welche dazu angewiesen sind.

§. 107. Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen, oder von daher abnehmen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den Stellen auffahren, welche von den Polizei- oder Bahnbeamten ihnen dazu angewiesen werden.

§. 108. Derjenige, welcher vorsätzlich an den Eisenbahnanlagen, an den Transportmitteln oder sonstigem Zubehör solche Beschädigungen verübt oder auf der Fahrbahn in irgend einer Weise durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, durch Verückung der Schienen u. solche Hindernisse bereitet, durch welche der Transport auf dieser Bahnstrecke in Gefahr gesetzt wird, ferner derjenige, welcher fahrlässiger Weise durch solche Handlungen die Transporte auf der Eisenbahn in Gefahr setzt, unterliegt den Bestrafungen des Gesetzes vom 30. November 1840.

§. 109. Das Publikum hat sowohl auf den Bahnhöfen als auf der Bahn und neben derselben den Anordnungen der uniformirten Beamten der Gesellschaft, welchen die Handhabung der Polizei zusteht, so wie den zur Erhaltung der Ordnung mitwirkenden königlichen Polizeibeamten und Gensdarmen unverweigerlich Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen werden insofern nicht die Gesetze eine höhere Strafe bestimmen, mit 1 — 5 Thlr. oder verhältnißmäßigem Gefängniß bestraft.

§. 110. Die Bestimmungen der §. §. 102. bis 109. sollen auf den Bahnhöfen und an den Bahnwärterhäusern angeschlagen werden.

§. 111. Zur Ausübung der zur Erhaltung der Ordnung nöthigen Polizei auf den Bahnhöfen und auf der Bahn sind zunächst die Aufseher der Bahnhöfe, das Wagen- und

Bahnwärter-*Personal*, so wie die Schirr- und Bahnmeister besugt und verpflichtet. Alle diese Beamte der Gesellschaft müssen uniformirt sein, und während ihres Dienstes stets in Uniform erscheinen, auch müssen die Bremsführer und die Bahnwärter, so wie die Aufseher der Bahnhöfe Nummern an ihren Mützen führen.

§. 112. Die Auswahl und Annahme der nach §. 109. zur polizeilichen Aufsicht berufenen Beamten ist lediglich der Gesellschaft selbst überlassen. Es bleibt jedoch der Königlichen Regierung vorbehalten, zu den für das Geschäft der Auswahl anberaumten Terminen einen Kommissarius abzuschicken, welchem es zusteht, die Anstellung derjenigen Individuen zu untersagen, welche er für untauglich erachtet; die Erklärung hierüber muß aber gleich im Termine, unter allgemeiner Angabe der Refusationsgründe, erfolgen. Zu dem Ende ist der Königl. Regierung der angelegte Termin drei Tage vorher anzuzeigen und gleichzeitig ein Nominale sämtlicher, zur Auswahl gelangenden Individuen unter Bemerkung ihrer Wohnungen mitzutheilen. Nach erfolgter Annahme sind die gedachten Beamten durch die betreffenden Königlichen Friedensgerichte zu vereidigen.

§. 113. Die Polizei-Aufsichtsbeamten der Gesellschaft (§. 109) sind besugt, gegen die Uebertreter der in diesem Reglement gegebenen polizeilichen Vorschriften Protokolle aufzunehmen, auch, soweit sie unbekannt sind, dieselben festzunehmen und an die betreffende Polizeibehörde abzuliefern. Diejenigen, welche sich der Widersetzlichkeit schuldig machen oder der Bestrafung nach §. 108. unterliegen, sind in der Regel jedesmal zu arretiren. Die aufgenommenen Protokolle haben die Aufsichtsbeamten an demselben Tage wo die Contravention geschahen ist, der Ortspolizeibehörde einzureichen, welche verpflichtet ist, das weitere gerichtliche Verfahren einzuleiten. In allen Fällen haben die Aufsichtsbeamten die Contravention an demselben Tage wo sie geschahen ist, gleichzeitig ihren Vorgesetzten anzuzeigen. Da übrigens in der Regel die Aufsichtsbeamten wegen ihrer anderweiten Dienstverrichtungen die Arretirungen nicht selbst zu Ende führen können, so ist es gestattet, die Arretirten durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonal in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abzuliefern zu lassen.

In diesem Falle hat der betreffende Aufsichtsbeamte dem Transporte eine mit seiner Nummer bezeichnete Arretirungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle des an demselben Tage noch einzureichenden Protokolls vertritt.

§. 114. Die Aufsichts- und resp. Ober-Aufsichtspolizei auf der ganzen Bahnstrecke, führen die Bürgermeister und Landräthe, jeder innerhalb seines Bezirks.

§. 115. Die Gesellschaft hat strenge darauf zu sehen, daß die in Gemäßheit der §§. 33. und f. zur Leitung der Dampfmaschinen und zur Beaufsichtigung der Bahn und des Transportbetriebes von ihr bestellten Beamten den ihnen zur Pflicht gemachten Obliegenheiten pünktlich nachkommen.

Eben so hat dieselbe mit Nachdruck darauf zu halten, daß sämtliche Beamte, denen nach §. 111. die Ausübung der zur Erhaltung der Ordnung nöthigen Polizei auf der Bahn und in den Bahnhöfen zusteht, die ihnen übertragenen Befugnisse nicht überschreiten, und sich in keiner Art Ungebühnisse gegen das Publikum zu Schulden kommen lassen.

§. 116. Geringere Vernachlässigungen oder Verletzungen der in der einen oder andern Hinsicht den vorgedachten Beamten der Gesellschaft obliegenden Berrichtungen und Pflichten sind im Disciplinarwege durch Berweise und Ordnungsstrafen von Seiten der Direktion zu rügen. Sollte letztere die Rüge unterlassen, so hat die Königl. Regierung eine solche einzuleiten. Die zur Aufklärung der Sache nothwendigen Verhandlungen sind auf Erfordern von einem durch die Direktion zu bestellenden Rechtsverständigen zu führen.

Die Einziehung der festgesetzten Ordnungsstrafen, allenfalls durch Abzug an ihrem Gehalte, liegt der Gesellschaft ob; die eingehenden Ordnungs-Strafgelder fließen einer von der Gesellschaft zu verwaltenden Kasse zur Unterstützung armer Unterbeamten derselben zu.

§. 117. Sofern den im §. 116. gedachten Beamten der Gesellschaft erhebliche Dienstvernachlässigungen oder grobe Pflichtwidrigkeiten zur Last fallen, sind dieselben sofort ihres Dienstes zu entlassen; insbesondere ist jede Trunkenheit im Dienste mit sofortiger Entlassung zu ahnden.

Auch bleibt es der Königl. Regierung vorbehalten, die augenblickliche Entlassung eines jeden der vorgedachten Beamten zu verlangen, welcher nach ihrem Erachten den ihm übertragenen Dienst ungenügend verwaltet, oder wegen ungebührlichen Benehmens dazu nicht geeignet ist.

Außerdem soll, sofern nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen eine höhere Strafe eintritt, eine jede grobe Fahrlässigkeit in der Erfüllung der durch gegenwärtiges Reglement bestimmten Dienstobliegenheiten mit einer Geldbuße bis zu Fünfzig Thalern geahndet werden.

§. 118. Außer den im §. 111. gedachten Aufsichtsbeamten kann auch den höheren Betriebsbeamten der Gesellschaft wie dem Ingenieur u. s. w. die Mitwirkung und Leitung bei der Handhabung der Polizei auf der Bahn und den Bahnhöfen übertragen werden.

Es bedarf jedoch hierzu der besondern Genehmigung der Königl. Regierung und Vereidung der betreffenden Beamten von Seiten des Königl. Friedensgerichts. Auch bleibt es der Ersteren jederzeit vorbehalten, denselben die in dieser Hinsicht ihnen übertragenen Befugnisse ohne Weiteres wieder zu entziehen.

Bei Ausübung der polizeilichen Funktionen müssen diese Beamten sich gleichfalls durch Uniform als dazu mitberufen, kenntlich machen.

§. 119. Die Königlichen Polizeibeamten, Gensdarmen, Feld- und Forsthüter sind beauftragt und verpflichtet, wo sich die Gelegenheit dazu bietet, ebenfalls auf die Befolgung der oben §. §. 102 und f. gegebenen polizeilichen Vorschriften Seitens des Publikums zu halten, auch den Beamten der Gesellschaft vorkommenden Falles in Ausübung ihres Aufsdienstes Beistand zu leisten.

Berlin, den 29. Juni 1841.

Der Finanz-Minister. Alvensleben.

Anlage B.

1) Signale der Bahnwärter; der Schirrmeister unter sich und für den Maschinisten; und des Maschinisten für die Schirrmeister.

Alles in Ordnung.

Der Bahnwärter steht am Grabenrande, das Gesicht nach den Schienen gekehrt und hält die geschlossene Signalflagge nach der Richtung der Fahrt.

Der Wagenzug soll halten.

Der Bahnwärter läuft oder steht zwischen den Schienen und schwenkt die geöffnete Flagge.

Es soll langsam gefahren werden.

Der Bahnwärter steht auf dem Grabenrande und senkt die geschlossene Fahne nach der Mitte der Schienen.

Es ist im Wagenzug irgend etwas nicht
in Ordnung.

Der Bahnwärter steht am Grabenrande und schlägt mit der geschlossenen Signalflagge zu wiederholten Malen hinter einander auf den Erdboden.

Es soll ein anderer Dampfwagen abge-
schickt werden.

Der Bahnwärter stellt sich in der Mitte der Bahn auf und hält die geöffnete Flagge waagrecht über seinem Kopfe.

Signale der Schirrmeister unter sich und für den Maschinisten.

Abfahrt.

Ein langanhaltender Ton mit dem Horn.

Um den Maschinisten darauf aufmerksam zu machen, daß die Bahnwärter Signale geben.

Drei Töne mit dem Horn, mit solchen Zwischenräumen, daß man langsam drei zählen kann.

Der Maschinist soll den Dampfwagen in Ruhe stellen.

Vier Töne mit der Pfeife oder dem Horn mit ganz kurzen Zwischenräumen, so daß man nur schnell drei zählen kann.

Signale des Maschinisten für die Schirrmeister.

Die Schirrmeister sollen Bremsen.

Der Maschinist läßt die Dampspfeife in ganzen kurzen Zwischenräumen, so daß man nur schnell drei zählen kann, viermal ertönen.

Der Schirrmeister
Signalzeichen.

1) Signale der Bahnwärter für die Schirrmeister.
Der Bahnwärter steht am Grabenrande und schlägt mit der geschlossenen Signalflagge zu wiederholten Malen hinter einander auf den Erdboden.

2) Signale der Schirrmeister für den Maschinisten.
Der Schirrmeister steht in der Mitte der Bahn auf und hält die geöffnete Signalflagge waagrecht über seinem Kopfe.

3) Signale des Maschinisten für die Schirrmeister.
Der Maschinist läßt die Dampspfeife in ganzen kurzen Zwischenräumen, so daß man nur schnell drei zählen kann, viermal ertönen.

4) Signale der Schirrmeister unter sich.
Der Schirrmeister schlägt mit der geschlossenen Signalflagge zu wiederholten Malen hinter einander auf den Erdboden.

Bestimmungen

über den

Transport-Betrieb auf der geneigten Ebene zu Erkrath.

1. Die Befahrung der geneigten Ebene mit Personen und Gütern wird nach folgenden Bestimmungen vorläufig auf ein Jahr genehmigt. Bis dahin sind auf Grund der gemachten Erfahrungen von der Direction neue Vorschläge zur Abänderung resp. Ergänzung dieses Reglements zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

2. Die Anwendung eines einfachen Seiles zum Aufziehen der Wagenzüge ist unter Beobachtung der nachstehend speziell vorgeschriebenen Sicherheitsmaafregeln nach folgenden Verfahrungsarten gestattet:

- A. Durch Locomotivkraft ohne Anwendung der stehenden Dampfmaschine.
- B. Durch Locomotivkraft mit Hülfe der stehenden Dampfmaschine.
- C. Durch die stehende Dampfmaschine allein.
- D. Außerdem dürfen ohne Verbindung mit dem Seile Locomotiven allein und mit so viel Last, als sie ziehen können, hinauf, ebenso Locomotiven und Wagen allein oder zu Zügen verbunden, hinabgehen.

Die Gesellschaft ist befugt, jede dieser Methoden in Anwendung zu bringen, je nachdem sie eine derselben den jedesmaligen Zwecken und Bedürfnissen am angemessensten findet.

3. In jedem Falle ist die Gesellschaft verpflichtet, die sämtlichen Vorrichtungen und namentlich das Seil in vollkommen gutem Zustande zu erhalten. Sie hat deshalb dieselben, so oft es thunlich, längstens aber alle vierzehn Tage durch ihren Ingenieur speziell revidiren zu lassen. Ueber das Ergebniß hat derselbe jedesmal schriftliche Anzeige zu machen, welche zu den Acten der Direction zu nehmen ist.

4. Es ist zu jeder Zeit ein Reserveseil vorrätzig zu halten.

5. Ferner ist eine Vorrichtung zu unterhalten, durch welche zu jeder Zeit und bei jedem Zustande der Atmosphäre mit voller Sicherheit zwischen den beiden Endpunkten der geneigten Ebene signalisirt werden kann. Auf jedem Ende ist ein Wächter zur Beobachtung und Handhabung der Signale anzustellen. Nur bei vorkommenden Reparaturen dieser Signal-Vorrichtung ist das Signalisiren durch Anziehen des Seiles ausnahmsweise und auf kurze Zeit gestattet.

6) Es darf kein Wagenzug die geneigte Ebene beschreiten, bevor durch das Signal angefragt ist, ob auf dem anderen Ende alles in Ordnung ist. Sobald das bejahende Signal zurückkommt, verkündet der Signalwärter solches durch das Läuten einer hellen Glocke, bei deren Schläge und nicht früher sich der Zug in Bewegung setzt. Derjenige Signalwärter, der das letzte Signal gegeben, läutet gleichzeitig seine Glocke, um das Herannahen des Zuges zu verkünden.

7. Die Anfrage durch das Signal darf nicht eher erfolgen, als bis alle Passagiere ihre Plätze eingenommen haben und der Wagenzug zur augenblicklichen Abfahrt bereit ist. Die Ordre zur Anfrage erhält der Signalwärter alsdann durch den ersten Schirmeister. Nach derselben darf kein Passagier den Wagen verlassen.

8. Am untern Ende der geneigten Ebene ist außerdem ein Signal anzuordnen, welches am Tage in einer aufzuziehenden Flagge, bei Nacht in einer hellen Laterne mit Scheinwerfer besteht und den Zweck hat, dem herabkommenden Wagenzuge ein Zeichen zum Halten zu geben, falls irgend ein unerwartetes Hinderniß solches nöthig macht. Die Laterne muß beim Eintritte der Dunkelheit angezündet werden, für gewöhnlich aber verdeckt seyn.

9. Sobald das Seil sich in Bewegung setzt, treten die Bahnwärter der geneigten Ebene hinter feste Barrieren, welche am Uebergange der Austräge in die Einschnitte, theils zur Einfriedigung dieser Punkte, theils zum Schutze der Wärter bei einem etwaigen Reißen des Seiles angelegt sind und so hoch seyn müssen, daß der Wärter von dem Seile nicht getroffen werden kann.

10. Locomotiven, welche selbstständig und ohne Seil die geneigte Ebene auf- oder abwärts befahren, oder Wagenzüge, welche ohne das Seil, bloß mit Hülfe der Bremsen hinabfahren, gehen allemal in derjenigen Bahn, in welcher das Seil nicht ausgespannt liegt. Befindet sich das Seil gar nicht in der Bahn, so halten sie allemal den Weg rechter Hand. Sie dürfen nie abfahren, bevor das Signal nach §§. 6 und 7 gewechselt ist.

11. Befindet sich bei der Anfrage durch das Signal eine Maschine, Wagen oder Wagenzug in dem Wege, in welchem die Fahrt beabsichtigt wird, so darf das Antwort-Signal nicht eher gegeben werden, bis diese Bahn vollständig frei und sämtliche Ausweichungen in die Richtung des erwarteten Zuges zc. gestellt und darin befestigt sind.

12. Sämmtliche Locomotiven, welche die geneigte Ebene überschreiten, sollen am hintern und auch am vordern Ende des Kessels mit gläsernen Wasserstandsrohren versehen seyn, an welcher letztern die Höhe der obersten Feuerrohren bezeichnet ist, damit der Maschinist sich jeden Augenblick überzeugen kann, daß bei der schrägen Stellung der Maschine der sich horizontal stellende Wasserspiegel im Kessel an keiner Stelle unter eine vom Feuer berührte Fläche sinkt. Der Kessel muß vorher bis zu der entsprechenden Höhe gefüllt seyn und im Dunkeln muß bei jeder Wasserstandsrohre eine Laterne brennen.

13. Keine Locomotive darf über dem Seile halten. Wo sie am obern Ende, Behufs des Anspannens und nach dem Abspannen vom Seile dasselbe auf eine kurze Strecke überschreitet, muß solches mit einer mäßigen aber gleichförmigen Geschwindigkeit geschehen, damit das Seil nicht durch die Hitze leide, und ein Wärter muß sogleich die etwa hinabgefallenen Kohlen zc. wegräumen.

Beim Halten in der geneigten Ebene oder den dazu gehörigen Stationen Erkrath und Hochdahl darf der Feuerkasten nie über einer Seilrolle stehen.

14. Jede der beiden Bahnen am Scheitel der geneigten Ebene bei Hochdahl muß stets durch einen starken vorgeschobenen und festangeschlossenen Balken abgesperrt sein. Dieser Verschluss wird erst dann geöffnet, wenn der von Eiberfeld kommende Zug zu Hochdahl hält. Das Öffnen geschieht auf die Ordre des obern Signal-Wärters.

15. Bei jeder Art der Föderung soll die Locomotive dem mit ihr verbundenen Wagenzuge vorangehen. In der Regel soll auch die Maschine dem Tender vorangehen,

und nur in dringenden Fällen darf von dieser letztern Vorschrift abgewichen werden. Eine Ausnahme macht die zur Förderung über die geneigte Ebene etwa ausschließlich bestimmte Reserve-Locomotive, welche allemal so gestellt sein muß, daß der Tender aufwärts vorangeht, abwärts aber der Maschine folgt.

16. Die beiden unteren Wagen jedes Zuges und außerdem ein Wagen um den andern müssen mit Bremsen versehen sein. Bei Zügen über 9 Wagen soll vom 10ten Wagen ab dasselbe System sich wiederholen. Alle Bremsen müssen mit Leuten besetzt sein, die dahin geübt sind, daß sie auf das Zeichen des Maschinisten die Bremsen anziehen.

17. Außer durch die gewöhnlichen Verbindungsketten oder Kuppelungen sind die Wagen noch je mit zwei Sicherheitsketten aneinander zu befestigen, (S. 8. des Reglements). Die Sicherheitsketten des ersten Wagens werden, während der Fahrt die geneigte Ebene hinauf, in den Anhängerring des Tenders oder in den Seilhaken gehängt.

18. Für die sub 2. aufgeführten verschiedenen Förderungs-Methoden wird im Speziellen folgendes festgesetzt:

ad A.

Durch Locomotivenkraft ohne Anwendung der stehenden Dampfmaschine, mittelst des einfachen Seiles.

19. Das Seil befindet sich hierbei mit dem untern Ende im Bahnhofe zu Erkrath, ist auf den Rollen des einen Bahnstranges der geneigten Ebene ausgespannt, mit dem obern Ende zu Hochdahl über die verticale Wenderolle gezogen und daselbst in den andern Bahnstrang gelegt.

Der aufzubringende Wagenzug, mit oder ohne Locomotive, wird am untern Ende befestigt, am obern Ende wird eine Locomotive, mit oder ohne Wagenzug, an das Seil gespannt, welche letztere in der freien Bahn abwärts gehend, mittelst des Seiles den erstgenannten Wagenzug in die Höhe zieht.

20. Hierbei müssen die Haken, welche zum Anspannen an das Seil dienen, so eingerichtet sein, daß sie auch dann sich nicht von selbst auslösen können, wenn das Seil schlaff werden sollte.

21. Der hinaufgehende Wagenzug darf nie eine schnellere Bewegung annehmen, als das Seil; sobald daher das Seil anfängt schlaff zu werden, wird so lange leicht gebremset, bis es wieder gespannt ist.

22. Geht eine Locomotive mit hinauf, so darf dieselbe nur dann arbeiten, wenn sie wenigstens zwei beladene oder vier leere Wagen hinter sich hat. Im andern Falle werden die Schieber für den Gang zu Berg gestellt, ohne daß Dampf gegeben wird. In diesem Zustande wird sie bis auf die Höhe gezogen.

23. Sobald die Maschine oder überhaupt der erste Wagen des Zuges an den großen Rollen am Scheitel der geneigten Ebene anlangt, werden die Bremsen angezogen, so daß der Wagenzug in langsamer Bewegung, das Seil aber gespannt bleibt. Nach und nach wird stärker gebremset, so daß bei der dritten Rolle von dem Punkte an, wo das Seil unter die Erde geht, spätestens der Wagenzug Halt macht. Steht alles in Ruhe, so wird das Seil abgehängt und der Zug zum Weitergange fertig gemacht. Erst dann dürfen Personen aus- oder einsteigen.

24. Hört die Bewegung auf, ehe der Zug die Höhe vollständig erreicht hat, so verharrt die Maschine in demselben Zustande, indem sie sich vorher befand, bis die Bewegung von Neuem beginnt, die sie dann in vorgenannter Art beendigt. Kein Passagier darf dabei seinen Platz verlassen.

25. Nur in dem Falle, daß eine rückgängige Bewegung eintritt, werden die Bremsen angezogen. Sobald das Seil sich von Neuem straff anspannt, werden die Bremsen gelüftet und ganz gelöst, wenn die aufwärts gehende Bewegung von Neuem beginnt.

26. Dauert der Zustand der Ruhe über drei Minuten, so ist ein Bote nach dem abwärts gehenden Wagenzuge zu senden. Findet sich, daß derselbe an der Weiterfahrt absolut verhindert ist, so wird überall gebremset und die Passagiere steigen aus. Erst wenn dieselben sich von der geneigten Ebene entfernt haben, darf ein Ablösen vom Seile, sofern solches nöthig ist, erfolgen.

27. Die von Eberfeld kommenden Züge müssen bereits vor der ersten Ausweichung bei Hochdahl bremsen, dieselbe ganz langsam überschreiten und eben so sich dem Maschinen-Gebäude nähern.

28. Die obere Maschine setzt sich, resp. mit ihrem Wagenzuge auf das Abfahrts-Signal in langsame Bewegung und bleibt auch dann im Zuge stehen, wenn die Bewegung des Seiles nicht sogleich erfolgt. Fängt das Seil an zu folgen, so zieht sie gleichförmig und ohne Stoß bergab, regulirt bei stets gespanntem Seile ihre Geschwindigkeit möglich gleichmäßig, so daß sie wenigstens fünf Minuten braucht bis in den Bahnhof zu Erkrath zu gelangen. Hier auf der untern Ebene angekommen, setzt sie ihre Bewegung mit gemäßigter Kraft und bei beständiger Spannung des Seiles so lange fort, bis das Seil aufhört zu folgen, keinenfalls aber bis über die zu diesem Zwecke angegebene äußerste Gränze hinaus. Hat sie auf diese Weise einmal Halt gemacht, so darf sie unter keiner Bedingung das Seil nochmals weiter ziehen, sondern muß es ablösen, sobald alles in vollkommener Ruhe steht.

29. Hört das Seil auf zu folgen, so lange dessen Ende sich noch in der geneigten Ebene befindet, so verweilt die Maschine ohne Dampf zu geben, bis die Bewegung von Neuem erfolgt und verfährt dann, wie vorher. Kein Passagier darf dabei seinen Platz verlassen.

30. Findet das Aufhören der Bewegung statt, wenn das Ende des Seiles sich schon in der Ebene des Bahnhofes befindet, aber noch nicht die bezeichnete nächste Gränze erreicht hat, so bleibt die Maschine in vollem Zuge stehen, bis die Bewegung von Neuem erfolgt und verfährt wie §. 28, jedoch ohne die äußerste Gränze zu überschreiten. Im Falle einer längeren Stockung wird nach §. 26 verfahren.

ad B.

Förderung durch Locomotivekraft mit Hülfe der stehenden

Dampfmaschine.

31. Das Seil befindet sich in der §. 19. beschriebenen Lage, nur ist es an seinem obern Ende nicht bloß um die Winderolle allein, sondern auch noch zweimal über das Trieb-rad der stehenden Maschine geschlagen und dann zurück auf die zweite Bahn geführt. Das Anspannen der Wagenzüge an das Seil geschieht in derselben Weise, wie der genannte §. 19. es beschreibet.

32. Alle Bestimmungen, von §. 20 bis incl. §. 30 finden hier gleichmäßig Anwendung, mit Ausnahme derjenigen in §. 25, daß der hinauf gehende Wagenzug bei etwa eintretender rückgängiger Bewegung bremset. Da bei Hülfe der stehenden Maschine das Seil unter allen Umständen gespannt bleiben muß, so darf in diesem Falle hier nicht gebremset werden, sondern der Zug muß einer solchen rückgehenden Bewegung folgen, bis dieselbe aufhört.

Außerdem gelten hier noch folgende Bestimmungen:

33. Ein Aufseher der zugleich die Bremse regiert und das obere Signal besorgt, muß einen solchen Platz haben, daß er den oberen Theil der geneigten Ebene, den Halteplatz und die stehende Maschine mit Bequemlichkeit übersehen kann. Derselbe gibt den Maschinen das Commando, welches dieselben augenblicklich und pünktlich zu befolgen haben.

34. Die stehende Maschine darf nicht eher angelassen werden, bis die obere Locomotive das Seil straff angezogen hat und im Gange ist. In der Regel kommt die stehende Maschine dadurch in eine langsame Bewegung, welche beizubehalten ist, bis der Wagenzug sich in der geneigten Ebene befindet. Nur wenn die Locomotive nicht Kraft genug hat, diese Bewegung hervorzubringen, darf dieselbe durch etwas Dampf erzeugt und unterhalten werden.

35. Befindet sich der obere Zug bereits in der geneigten Ebene und im Gange, so wird die Geschwindigkeit der stehenden Maschine langsam verstärkt und vermittelt der Dampfzuleitung ohne Gebrauch der Bremse so regulirt, daß die Maschine höchstens 25 Schläge in der Minute macht. Erfolgt eine solche Geschwindigkeit ohne Anwendung von Dampfkraft, so ist die Maschine ungestört in diesem Gange zu erhalten, bis der heraufkommende Wagenzug die Höhe erreicht hat und ein Stillstand von selbst erfolgt.

36. Befindet sich die stehende Maschine in Arbeit und voller Geschwindigkeit, so darf sie darin verharren, bis der aufsteigende Wagenzug das Brückthor passirt hat. Von hier ab wird die Geschwindigkeit langsam gemäßigt und sehr langsam fortgesetzt, bis der größte Theil des Wagenzuges den obern Brechpunkt passirt hat. In diesem Augenblicke werden die Dämpfe ganz abgesperrt.

37. Die Bremse der stehenden Maschine wird während des Ganges nicht gebraucht. Auch das Anhalten des oben angekommenen Wagenzuges soll ordnungsmäßig ohne Gebrauch derselben stattfinden und erst gebremset werden, wenn alles in Ruhe ist.

38. Nur wenn der Wagenzug bei seiner oberen Ankunft noch eine so große Geschwindigkeit hat, daß zu befürchten ist, er werde den Punkt überschreiten, wo das Seil unter die Erde geht, wird die Bremse angezogen.

39. Entstehen Stockungen in der Fahrt, so daß nach §. 26 ein Aussteigen der Passagiere erforderlich wird, so muß der Aufseher an der stehenden Maschine davon benachrichtigt werden und die Bremse feststellen, bis die Personen die geneigte Ebene verlassen haben.

ad C.

Förderung durch die stehende Maschine allein vermittelt
der Trommel.

40. Das Seil ist auf dem nördlichen Bahnstrange ausgespannt, oben über die schräge Wenderolle nach der Trommel geführt und zieht den Wagenzug auf, indem es auf die Trommel gewickelt wird.

41. Hier gelten die Bestimmungen §§. 20 bis 24; der §. 25 ist auch hier ausgeschlossen und wird nach §. 32 verfahren. Außerdem ist Folgendes zu beobachten:

42. Die Trommel darf nie ohne Hülfe der Maschinerie zum regelmäßigen Aufwickeln des Seiles in Anwendung kommen.

43. Sobald das Signal gewechselt ist, zieht die stehende Maschine möglichst langsam an, so daß durchaus kein Stoß entsteht, welches letztere gleichzeitig von dem Aufseher durch die Bremse regulirt wird.

44. Erst wenn der Wagenzug sich vollständig in der geneigten Ebene befindet, wird die Geschwindigkeit so vermehrt, daß die Maschine höchstens 36 Schläge in der Minute macht, worauf für das fernere die Bestimmungen der §§. 36 bis 39 gelten.

45. Soll ein hinabgehender Wagenzug das Seil hinunter ziehen, so wird die Kupplung zwischen der Seiltrommel und der Maschine ausgefetzt und der Gang der Trommel durch die Bremse so regulirt, daß das Seil stets gespannt bleibt.

ad D.

46. Das Befahren der geneigten Ebene ohne Gebrauch des Seiles findet aufwärts nur mit Locomotiven ohne oder mit ganz geringer Belastung statt. Denselben ist nur in dringenden Nothfällen, nach besonders eingeholter Erlaubniß des Ingenieurs, gestattet in der Bahn zu fahren, in welcher das Seil liegt.

47. Die Fahrt abwärts mit Wagenzügen, an deren Spitze eine Locomotive geht, findet in allen Fällen ohne Verbindung mit dem Seile statt, wo der abwärtsgehende Wagenzug nicht entweder einen anderen Wagenzug ausbringen oder das Seil von der Trommel abwickeln soll. Ein Herabfahren von Wagenzügen ohne Locomotive darf nur in Ausnahmefällen vorkommen, aber auch dann nur unter spezieller Controle der hierzu mit Anweisung versehenen Ober-Schirrmeister ausgeführt werden.

48. Es sind hiebei die allgemeinen Vorschriften bis incl. §. 17, so weit sie Anwendung finden, zu befolgen.

49. Mit Bezug auf die vorstehenden Bestimmungen sind folgende Instruktionen speziell zu entwerfen und der Königl. Regierung zur Genehmigung vorzulegen:

- a) für den Aufseher am obern Signal und der Bremse der stehenden Maschine;
- b) — Maschinisten daselbst;
- c) — Locomotiven-Führer;
- d) — Schirrmeister und Bremsführer;
- e) — Signal-Wärter unten;
- f) — Bahnwärter;
- g) — Ausweichungssteller;
- h) — Wärter am oberen Verschuß (Feuermächter) Seilanhänger;
- i) für die Passagiere.

Düsseldorf, den 23. Juli 1841.

**Die Direction der Düsseldorf-Elberfelder
Eisenbahn.**



