

MEMORIAL



Memorial

DU

DES

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

Großherzogthum Luxemburg.

SAMEDI, 2 novembre 1889.

N 49.

Samstag, 2. November 1889.

Arrêté du 2 novembre 1889, concernant les règlements d'exploitation et de police pour la ligne de chemin de fer de Troisvierges à la frontière prussienne vers St-Vith.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS ;

Vu la convention du 21 juillet 1883 et la loi du 7 mai 1884, relatives à la construction d'une ligne de chemin de fer de St-Vith dans la direction de Troisvierges, se raccordant à la ligne du Nord du Guillaume-Luxembourg ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Sont applicables à la ligne de Troisvierges à la frontière prussienne dans la direction de St-Vith, en tant qu'ils sont conformes à la convention du 21 juillet 1883 :

a) le règlement d'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, tel qu'il est approuvé par arrêté royal grand-ducal du 14 juillet 1874, et avec les modifications et ajoutées qui font l'objet des arrêtés royaux grand-ducaux des 31 mai 1876, 17 février 1877, 5 février et 23 juin 1878, 25 août 1879, 28 juillet 1880, 14 juin et 7 septembre 1881, 4 mai 1882, 16 mai et 29 août 1883, 23 juillet 1884, 6 mai, 12 août et 21 octobre 1885, 31 mars et 15 septembre 1886, 30 mars 1887, 14 mars, 20 juin et 7 novembre 1888 ;

b) le règlement de police pour l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local en vigueur pour le prolongement de la dite ligne sur le territoire prussien.

Beschluß vom 2. November 1889, die Betriebs- und Polizeireglemente für die Eisenbahnstrecke von Alfingen nach der Preussischen Grenze gen St. Vith betreffend.

Der General-Direktor der öffentlichen Bauten ;

Nach Einsicht des Vertrages vom 21. Juli 1883 und des Gesetzes vom 7. Mai 1884, inbetreff der Herstellung einer Eisenbahnlinie von St. Vith in der Richtung von Alfingen mit Anschluß an die Wilhelm-Luxemburg-Nordbahn ;

Beschließt :

Art. 1. Auf die Bahnstrecke von Alfingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung von St. Vith finden, insofern sie mit dem Vertrage vom 21. Juli 1883 übereinstimmen, Anwendung :

a) Das Betriebsreglement der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, in seiner durch Königl.-Großh. Beschluß vom 14. Juli 1874 genehmigten Fassung und einschließlich der Abänderungen und Zusätze, welche dasselbe durch die Königl.-Großh. Beschlüsse vom 31. Mai 1876, 17. Februar 1877, 5. Februar und 23. Juni 1878, 25. August 1879, 28. Juli 1880, 14. Juni und 7. September 1881, 4. Mai 1882, 16. Mai und 29. August 1883, 23. Juli 1884, 6. Mai, 12. August und 21. Oktober 1885, 31. März und 15. September 1886, 30. März 1887, 14. März, 20. Juni und 7. November 1888 erfahren hat ;

b) Die für den Betrieb der auf Preussischem Gebiete belegenen, die Fortsetzung genannter Strecke bildenden Bahn, geltende Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Art. 2. Le présent arrêté ainsi que le règlement de police prévisé seront publiés par la voie du *Mémorial*.

Luxembourg, le 2 novembre 1889.

Le Directeur général des travaux publics,
THORN.

Art. 2. Gegenwärtiger Beschluß sowie das vorerwähnte Polizeireglement sollen im „*Mémorial*“ veröffentlicht werden.

Luxemburg, den 2. November 1889.

Der General-Direktor der öffentlichen Bauten,
Thorn.

Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung.

I. Zustand der Bahn.

§ 1. — Spurweite.

Die normale Spurweite beträgt 1,435 Meter.

Für Bahnen mit schmalere Spur soll dieselbe 1,0 Meter oder 0,75 Meter betragen; Ausnahmen hiervon sind zulässig mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes.

§ 2. — Längengefälle.

Das Längengefälle der Bahn darf auf freier Strecke das Verhältniß von 1 : 25 in der Regel nicht überschreiten. Für die Anwendung stärkerer Gefälle ist die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes erforderlich.

§ 3. — Krümmungen.

Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll bei Bahnen mit normaler Spur nicht kleiner als 100 Meter und bei Bahnen mit schmaler Spur ein der Spurweite angemessener sein.

§ 4. — Spurerweiterung.

In Krümmungen darf die Spurerweiterung bei normalspurig gebauten Bahnen das Maß von 0,035 Meter und bei schmalspurig gebauten Bahnen ein den Krümmungen angemessenes Maß nicht überschreiten.

§ 5. — Fahrbarkeit.

Die Bahn ist mit ihren sämtlichen Nebenanlagen fortwährend in gutem baulichen Zustand zu erhalten, dergestalt, daß dieselbe ohne Gefahr mit der für dieselbe gestatteten größten Geschwindigkeit (vergl. § 27) befahren werden kann.

§ 6. — Normalprofil des lichten Raumes.

Sämtliche Geleise mit normaler Spurweite, auf denen Züge bewegt werden, sind in solcher Breite frei zu halten, daß für dieselben mindestens das in der Anlage dargestellte Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

Abweichungen von diesem Profil, welche bereits vor Bekanntmachung dieser Vorschriften bestanden haben, können mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes auch ferner beibehalten werden.

Inwieweit bei Ladegleisen normalspuriger Bahnen Einschränkungen dieses Profils zulässig sind, bestimmt in jedem Einzelfalle die Landes-Aufsichtsbehörde.

Für schmalspurige Bahnen bleibt die Festsetzung des Normalprofils der Landes-Aufsichtsbehörde vorbehalten.

§ 7. — Einfriedigungen und Barrièren.

Ob und an welchen Stellen Schutzwehren oder andere Sicherheits-Vorrichtungen an Wegen erforderlich sind, welche unmittelbar neben einer mit Lokomotiv:n befahrenen Bahn herlaufen oder über die letztere führen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

In angemessener Entfernung vor den in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden frequenten Wegeübergängen sind Warnungstafeln aufzustellen.

Werden zur Absperrung von Wegeübergängen Drahtzugbarrièren verwendet, so müssen dieselben so eingerichtet sein, daß sie mit der Hand geschlossen und geöffnet werden können. Jeder mit Drahtzugbarrièren versehene Uebergang erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Niederlassen der Sperrbäume zu läuten ist.

§ 8. — Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

Die Gefällverhältnisse von mehr als 1:20 sind in geeigneter Weise und in angemessenen Abständen kenntlich zu machen.

Zwischen zusammenlaufenden Geleisen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze anzeigt, bis zu welcher in jedem Bahngleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang von Fahrzeugen auf dem anderen Geleise zu hindern.

II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§ 9. — Zustand der Betriebsmittel im Allgemeinen.

Die Betriebsmittel sollen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit (§ 27) ohne Gefahr stattfinden können.

§ 10. — Prüfung der Lokomotiven vor Inbetriebnahme derselben.

Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äußeren Atmosphäre, sowie der Name des Fabrikanten, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

§ 11. — Periodische Lokomotiv-Revisionen.

Jede Lokomotive ist nach jeder größeren Kesselreparatur, mindestens alle drei Jahre, einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Mindestens alle drei Jahre ist auch jeder Tender einer Revision zu unterziehen.

Hinsichtlich des bei diesen Proben anzuwendenden Druckes wird bestimmt, daß die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf

Atmosphären mit einem Drucke, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt, stattfinden soll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits vorhanden sind, verbleibt es bei dem Maximaldrucke, welcher bei der ersten Prüfung Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist, als der vorstehend vorgeschriebene.

Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

Bei jeder Probe ist zugleich die Ventilbelastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

Längstens acht Jahre nach Inbetriebstellung der Lokomotive muß eine innere Revision des Kessels vorgenommen werden, bei welcher die Siederöhre zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

Die Ergebnisse der Lokomotiv-Revisionen sind in besonderen Verhandlungen zu verzeichnen.

Jede Lokomotive muß versehen sein :

1. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem auch geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;

2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers, ohne besondere Proben, fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;

3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von denen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß eine vertikale Bewegung derselben von 3 Millimeter eintreten kann;

4. mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;

5. mit einer vom Stande des Führers aus zu handhabenden Dampfpfeife.

§ 12. — Läutewerke der Lokomotiven.

Sofern auf einer Bahnstrecke unbewachte Wegeübergänge vorkommen, sind die Lokomotiven, welche die Bahnstrecke befahren, mit helltönenden Läutewerken auszurüsten.

§ 13. — Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

Jede Lokomotive und jeder Tender muß mit Bahnräumern, sowie erstere mit einem verschließbaren, an dem Feuerkasten dicht anliegenden Aschkasten versehen sein. Wenn die Beschaffenheit des zu benutzenden Brennmaterials es erfordert, sind die Lokomotiven mit Vorrichtungen auszurüsten, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornstein wirksam verhütet wird.

§ 14. — Tenderbremsen.

Tenderlokomotiven und Tender müssen mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen ausgerüstet sein.

§ 15. — Federn, Zugapparate, Buffer.

Alle in geschlossenen Zügen, mit Ausnahme der Arbeitszüge, gehenden Wagen müssen auf Federn ruhen und alle Personenwagen mit elastischen Zugapparaten und an beiden Enden mit elastischen Buffern versehen sein.

§ 16. — Spurkränze.

Sämtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

§ 17. — Stärke der Radreifen.

Auf Bahnen mit normaler Spurweite muß bei Lokomotiven und Tendern die Stärke schmiedeeiserner Radreifen mindestens 19, diejenige stählerner mindestens 15 Millimeter betragen; bei Wagen dagegen können schmiedeeiserne und stählerne Radreifen bis auf 16 bzw. 12 Millimeter abgenutzt werden.

Auf schmalspurigen Bahnen muß die Stärke der schmiedeeisernen und stählernen Radreifen der Lokomotive und Tender mindestens 12 Millimeter, die der Wagen mindestens 10 Millimeter betragen.

§ 18. — Revision der Wagen.

Jeder Wagen ist mindestens alle zwei Jahre einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsenlager und Federn abgenommen werden müssen.

§ 19. — Bezeichnungen an den Wagen.

Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu ersehen ist:

- a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
- b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten- und Revisionsregistern geführt wird;
- c) das eigene Gewicht, einschließlich der Achsen und Räder;
- d) das größte zulässige Ladegewicht;
- e) das Datum der letzten Revision.

§ 20. — Uebergang der Betriebsmittel auf Hauptbahnen.

Betriebsmittel, welche auf Bahnen übergehen, für welche das Bahnpolizei-Reglement und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Geltung haben, müssen den für diese Bahnen erlassenen Vorschriften entsprechen.

III. Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

§ 21. — Bahnbewachung.

Die Bahnstrecke ist mindestens einmal an jedem Tage zu revidiren, sofern die zulässige Geschwindigkeit mehr als 20 Kilometer in der Stunde beträgt.

An Stellen, deren Befahrung in Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse besondere Vorsicht erfordert, insbesondere auch bei frequenten Niveauübergängen, ist bei Anwendung einer Geschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde eine Bewachung der Bahn erforderlich.

Der Barrièrendienst kann auch weiblichen Personen anvertraut werden.

Bei der Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Lokomotive an einen in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden Wegeübergang, dessen Bewachung nicht vorgeschrieben ist, hat der Lokomotivführer das Läutewerk der Lokomotive in Thätigkeit zu setzen und darin bis nach Passiren des Wegeüberganges zu erhalten.

§ 22. — Rechtsfahren.

Auf doppelgleisigen Strecken der freien Bahn müssen die Züge in der Regel das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.

§ 23. — Stärke der Züge.

Mehr als 120 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden.

§ 24. — Vertheilung der Bremsen.

In jedem Zuge, welcher mit Lokomotiven bewegt wird, müssen außer den Maschinen- und Tenderbremsen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht und bedient sein, daß durch die letzteren bei Neigungen der Bahn:

bis einschließlich	$\frac{1}{500}$	der 12. Theil,
"	"	$\frac{1}{300}$ " 10. "
"	"	$\frac{1}{200}$ " 8. "
"	"	$\frac{1}{100}$ " 7. "
"	"	$\frac{1}{60}$ " 5. "
"	"	$\frac{1}{40}$ " 4. "

und bei stärkeren Neigungen die Hälfte der Räderpaare gebremst werden kann.

Erstreckt sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1000 Meter, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung der Strecke maßgebend.

Für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschließlich durch die Schwerkraft oder mit Hilfe stehender Maschinen sich bewegen, werden die erforderlichen Sicherheitsvorschriften von der Landes-Aufsichtsbehörde erlassen. Das Gleiche gilt auch für Bahnen, welche nach einem außergewöhnlichen System gebaut sind und gemäß desselben betrieben werden.

§ 25. — Revision der Züge vor der Abfahrt.

Kein Zug darf die Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem zuständigen Beamten gestattet worden ist. Bei der insbesondere auf der Ausgangsstation vorzunehmenden Revision der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen fest zusammengekuppelt und die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt wird, die nöthigen Signaleinrichtungen angebracht und die erforderlichen Bremsen angemessen vertheilt und besetzt sind (§ 24).

§ 26. — Beleuchtung der Personenwagen.

Das Innere der Personenwagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

§ 27. — Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven wird

durch die Landes-Aufsichtsbehörde festgestellt. Größere Geschwindigkeiten als 30 Kilometer in der Stunde dürfen nicht gestattet werden.

§ 28. — Langsamfahren.

Die Fahrgeschwindigkeit muß in dem zur Verhütung einer möglichen Gefahr erforderlichen Maß vermindert werden :

- a) wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,
- b) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird,
- c) bei der Fahrt über Drehbrücken.

Bei der Einfahrt in Hauptbahnen, beim Einfahren in Pahnhöfe und überhaupt beim Uebergange aus einem Geleise in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug auf eine Länge von 200 Meter zum Stillstand gebracht werden kann.

§ 29. — Abfahrt der Züge.

Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde darf ein Zug einem anderen in derselben Richtung abgelassenen Zuge nur in Stationsdistanz folgen.

§ 30. — Extrazüge.

Extrazüge und einzeln fahrende Maschinen, für welche den beteiligten Beamten nicht vorher Fahrpläne mitgeteilt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde befördert werden. Bei Anwendung einer größeren Geschwindigkeit müssen die beteiligten Stationen vorher von dem Abgange der Züge verständigt sein.

Die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den anderen Zügen.

§ 31. — Schieben der Züge.

Das Schieben der Züge, an deren Spitze sich keine führende Lokomotive befindet, ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 50 Achsen beträgt, der vorderste Wagen gut bewacht ist und die Geschwindigkeit 15 Kilometer in der Stunde nicht übersteigt.

§ 32. — Begleitpersonal.

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Beamten untergeordnet sein. Derselbe hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Haltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§ 33. — Behandlung stillstehender Lokomotiven und Wagen.

Bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie stillstehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter Aufsicht stehen.

Die ohne ausreichende Aufsicht, wie die über Nacht auf den Geleisen verbleibenden Wagen, sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

§ 34. — Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubnis der zuständigen Beamten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§ 35. — Gebrauch der Dampfseife.

Der Gebrauch der Dampfseife, sowie das Oeffnen der Cylinderhähne ist auf die nothwendigsten Fälle zu beschränken.

In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll unter möglicher Vermeidung des Gebrauchs der Dampfseife vorzugsweise das Läutewerk zur Anwendung kommen.

§ 36. — Führung der Lokomotive.

Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet und nach mindestens einjähriger Lehrzeit im Lokomotivdienst ihre Befähigung durch ein von einer deutschen Eisenbahnverwaltung ausgestelltes Attest nachgewiesen haben.

Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotive mindestens so weit vertraut sein, um dieselbe erforderlichen Falls zum Stillstand bringen zu können.

IV. Signalwesen.

§ 37. — Streckensignale.

Auf der Bahn müssen die optischen Signale:

der Zug soll langsam fahren

und

der Zug soll halten

gegeben werden können.

Zu diesem Zwecke müssen die auf den einzelnen Strecken oder an frequenten Wegeübergängen postirten Bahnwärter mit Signalfahnen und Laternen versehen sein (§ 21).

Der Stand beweglicher Brücken muß in einer Entfernung von mindestens 300 Metern erkennbar sein. So lange diese Brücken geöffnet sind, müssen die Zugänge zu denselben, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen sein.

Es sind Einrichtungen zu treffen, welche die richtige Stellung dieser Signale für die Dauer der Unfahrbarkeit sichern.

§ 38. — Weichensignale.

Die jedesmalige Stellung der Einfahrtsweichen muß dem Lokomotivführer durch Signale kenntlich sein, wenn nicht die Weichen durch einen sichern Verschuß unverrückbar festgestellt sind.

§ 39. — Zugsignale.

Jeder sich bewegende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage dessen Schluß und bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß desselben erkennen lassen. Dasselbe gilt von einzeln fahrenden Lokomotiven.

§ 40. — Signale des Lokomotivpersonals.

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1. Achtung,
2. Bremsen anziehen,
3. Bremsen loslassen.

§ 41. — Elektrische Verbindung der Stationen.

Die Bahn muß mit einer elektrisch-telegraphischen Verbindung und mit Sprechapparaten auf den Stationen ausgerüstet sein. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

§ 42. — Signalordnung.

Im übrigen bleibt die Einrichtung des Signalwesens von der Eigenartigkeit des Betriebes auf der betreffenden Bahn abhängig.

Soweit Signale zur Anwendung kommen, müssen dieselben gemäß den Vorschriften in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands eingerichtet und gehandhabt werden.

V. Bestimmungen für das Publikum.

§ 43. — Aufrechterhaltung der Ordnung.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

§ 44. — Halten vor den Niveauübergängen.

Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger, Treiber von Vieh und Lastkähnen bei den an den Wegeübergängen aufgestellten Warnungstafeln halten, resp. die Bahn räumen.

§ 45. — Mitführen gemeinschädlicher Gegenstände und Geldstrafen für Bahnpolizei-Kontraventionen.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften in den §§ 43 und 44 und gegen die sonstigen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Sicherheit des Betriebes von den Verwaltungen getroffenen Anordnungen, sowie gegen die nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, welche also lauten:

„Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden.

Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden“, werden mit einer Geldstrafe bis zu dreißig Mark geahndet, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§ 46. — Beschwerdebuch.

Auf jeder Station ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch anzulegen.

VI. Bahnpolizeibeamte und Drauffichtigung.

§ 47. — Bezeichnung der Bahnpolizeibeamten.

Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst berufen diejenigen Personen, welche mit den Berrichtungen betraut sind der :

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebsinspektoren,
3. Betriebsinspektoren und Betriebs-Bauinspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
4. Eisenbahnbaumeister, Abheilungsbaumeister und Ingenieure,
5. Bahnkontroleure und Betriebskontroleure,
6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofsinpektoren, Bahnhofsverwalter),
7. Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofsinpektionsassistenten),
8. Bahnmeister und Hilfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hilfsweichenwärter),
10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hilfsbahnwärter (Weiwärter),
11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner),
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister),
15. Wagentwärter und Bremser (Schmierer, Zugböler),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§ 48. — Instruktion der Bahnpolizeibeamten.

Den Bahnpolizeibeamten sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältnis schriftliche oder gedruckte Instruktionen zu erteilen.

§ 49. — Qualifikation zum Bahnpolizeibeamten.

Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

Die Bahnpolizeibeamten werden von der zuständigen Behörde vereidigt. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Vereidigung ausgeschlossen.

§ 50. — Verhalten der Bahnpolizeibeamten.

Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Berrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§ 51. — Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten.

Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und soweit, als solches zur Handhabung und Aufrechterhaltung der auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§ 52. — Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

Die Staats- und Gemeinde-Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

§ 53. — Aufsichtsbehörde.

Die Aufsicht über die Ausführung der im Vorstehenden zur Sicherung des Betriebes gegebenen Vorschriften liegt ob:

- a) bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahndirektionen;
- b) bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebsdirigenten oder den Eisenbahndirektionen und
- c) den Aufsichtsbehörden.

VII. Uebergangsbestimmung.

§ 54.

Soweit bei bereits bestehenden Bahnen die anzustellende Prüfung ergibt, daß einzelne der in diesen Vorschriften angeordneten Einrichtungen noch nicht vorhanden sind, auch deren Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im § 55 bestimmten Termin sich nicht bewirken läßt, kann für dieselbe von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Befristung bewilligt werden.

*Avis. — Enseignement supérieur
et moyen.*

Par arrêté royal grand-ducal en date du 23 octobre courant, MM. Denis Pletschette et Pierre Mailliet ont été nommés aux fonctions de répétiteurs, le premier près de l'athénée, le second près du progymnase de Diekirch.

Luxembourg, le 29 octobre 1889.

*Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST.*

**Bekanntmachung. — Höherer und mittlerer
Unterricht.**

Durch Königl.-Großh. Beschluß vom 23. Oktober ct. sind die H. H. Dionysius Pletschette und Peter Mailliet zu Repetitoren ernannt worden, ersterer am Athenäum, letzterer am Progymnasium zu Diekirch.

Luxemburg, den 29. Oktober 1889.

**Der General-Director der Finanzen,
M. M o n g e n a s t.**

Avis. — Jury d'examen.

Le jury d'examen pour le droit, dont la session ordinaire est ouverte en ce moment, procédera également à l'examen de M. Alph. Wolff de Diekirch, récipiendaire pour le premier doctorat en droit.

L'examen écrit est fixé au mardi, 5 novembre, et l'examen oral aura lieu le samedi, 16 novembre, à 3 heures de relevée.

Luxembourg, le 29 octobre 1889.

Le Directeur général des finances,
M. MONGENAST.

Avis. — Règlement communal.

Dans leurs séances respectives des 2 décembre 1888 et 8 juin 1889, le conseil de fabrique de l'église paroissiale de Niederwiltz et le conseil communal de la ville de Wiltz ont arrêté chacun, de concert avec le bureau des marguilliers et le curé temporaire de la paroisse, un règlement de police sur l'usage du jubé dans l'église de Niederwiltz. — Ces règlements ont été dûment approuvés et publiés.

Luxembourg, le 28 octobre 1889.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. KIRPACH.

Avis. — Règlement communal.

Dans leurs séances respectives des 7 octobre et 10 novembre 1888, le conseil de fabrique de l'église de Redange et le conseil communal de Redange ont arrêté chacun, de concert avec le bureau des marguilliers et le curé temporaire de la paroisse, un règlement de police sur l'usage du jubé dans l'église de la section chef-lieu. — Ces règlements ont été dûment approuvés et publiés.

Luxembourg, le 30 octobre 1889.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. KIRPACH.

Bekanntmachung. — Prüfungsjury.

Die Prüfungsjury für Rechtswissenschaft, deren ordentliche Sitzung zur Zeit eröffnet ist, wird ebenfalls zur Prüfung des Hrn. Alphons Wolff aus Diekirch, Recipient für das 1. Doctorat der Rechtswissenschaft, schreiten.

Die schriftliche Prüfung wird abgehalten am Dienstag, den 5. November, und die mündliche Prüfung am Samstag, den 16. November, um 3 Uhr Nachmittags.

Luxemburg, den 29. Oktober 1889.

Der General-Director der Finanzen,
M. Mongenast.

Bekanntmachung. — Gemeindereglement.

In ihren resp. Sitzungen vom 2. Dezember und 8. Juni lehtzin haben der Kirchenrath von Niederwiltz und der Gemeinderath der Stadt Wiltz, jeder im Einvernehmen mit dem Kirchenvorstande und dem Pfarrer, ein Polizeireglement über den Zutritt zu der Emporbühne in der Kirche von Niederwiltz beschlossen. — Diese Reglemente sind vorschriftsmäßig genehmigt und veröffentlicht worden.

Luxemburg, den 28. Oktober 1889.

Der General-Director des Innern,
H. Kirpach.

Bekanntmachung. — Gemeindereglement.

In ihren respectiven Sitzungen vom 7. Oktober und 10. November 1888 haben der Kirchenfabrikrath und der Gemeinderath von Redingen, ein jeder im Einvernehmen mit dem Kirchenvorstande und dem Pfarrer, ein Polizeireglement über den Zutritt zu der Emporbühne in der Kirche der Sektion Hauptort beschlossen. — Diese Reglemente sind vorschriftsmäßig genehmigt und veröffentlicht worden.

Luxemburg, den 30. Oktober 1889.

Der General-Director des Innern,
H. Kirpach.