

Anweisung

für die

Bahnwärter.

1. 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 letzteren hiervon in Kenntniß zu setzen.

2. 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

aneinander schließen, ob die Stühle nicht gebrochen sind und die Schrauben-Nägel und Keile feststigen.

Auch hier hat er die nöthigen Reparaturen, soweit seine Kräfte allenfalls mit Herbeirufung seines Nachbarnwärters reichen, selbst zu machen, andere aber seinen Vorgesetzten anzuzeigen.

3. Die Schienen müssen von Staub und Koth und die vertieften Geleise der Wege-Übergänge von Kies oder Koth rein gehalten, auch muß, sobald mit Dampfwagen gefahren wird, darauf gesehen werden, daß nirgend Holz, Steine oder Werkzeuge auf den Schienen oder in deren Nähe liegt.

4. 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.

5. Außer den vorstehenden Bestimmungen über die Beaufsichtigung liegt dem Bahnwärter das jedesmalige Begehen und Besichtigen seiner Bahnstrecke vor den einzelnen Dampfwagen-Fahrten, die Beobachtung des Wagenzugs 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 Wege-Übergängen.

6. Der Bahnwärter findet sich eine Stunde vor dem Beginn der ersten Tages-Fahrt auf der ihm anvertrauten Strecke ein, begeht sie einmal auf der linken Seite und zurück auf der rechten 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 seinen Nachbarn 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 gesehen hat.

7. 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 seinen 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 obwaltet, 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 mit geöffneter Flagge 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 senkt 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.

8. 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 dagegen an dem Wagenzuge einen Fehler wahr, wegen dessen derselbe anhalten muß, so giebt er dem rückwärtsitzenden Schirrmester dadurch ein Zeichen zum Anhalten, daß er zu wiederholten Malen hintereinander mit der geschlossenen Signal-Flagge auf den Erdboden schlägt.

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

10. Ist der Wagenzug, oder sind, wenn zwei resp. drei Wagenzüge hintereinander folgen, die Wagenzüge sämmtlich passiert, 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.

11. In Ansehung der Uebergänge über die Bahn, welche jedenfalls bei jeder Dampfwagenfahrt von einem dabei stationirten Bahnwärter bewacht werden müssen, haben die Bahnwärter, außer den oben §§. 1 bis 5 vorgeschriebenen, noch insbesondere folgende Obliegenheiten.

12. 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 von dem Zeitpunkte, an welchen der Wagenzug nach dem bestehenden Fahrplane den Weg berühren kann, überhaupt nicht mehr zugelassen werden. Nachdem der Zug passiert ist, sind die Barrieren sofort wieder zu öffnen.

13. Falls ein Bahnwärter der Dertlichkeit wegen den Wagenzug nicht weit voraussehen kann, so muß ihm der zunächst vorstehende Bahnwärter durch Aus-

streckung 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 statt finden muß, ist nach den örtlichen Verhältnissen genau zu bestimmen.

14. Wenn 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 belastetem Fuhrwerke nicht der Fall sein würde. Bei der sichtbaren Annäherung des Wagenzuges sind die Barrieren unverzüglich wieder zu schließen.

15. 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 Apparaturen sich aufhalte, oder nach der Seite hin die Bahn entlang abweiche.

Auch hat derselbe bei geschlossenen Barrieren die auf die Wiedereröffnung harrenden Personen, welche mit Vieh halten, zu warnen, daß sie, zur Vermeidung des Scheuwerdens des Letzteren, in der vorgeschriebenen Entfernung warten.

16. 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 gibt das Signal, daß vom Bahnhofe ein anderer Dampfwagen 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 stärksten Laufe an den Nachbarwärter zu befördern.

17. Der Bahnwärter hat die ihm zugegebenen Hilfsarbeiter 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.

18. 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.

19. Der Bahnwärter hat in vorkommenden Fällen dem Maschinen- und Schirrmeister, so wie den nächsten Wärtern Beistand zu leisten und seinem Vorgesetzten Anzeige zu machen, wenn ihm Pflichtwidrigkeiten der Arbeiter und Anderer bekannt werden.

20. Jede Vernachlässigung in der Befolgung der vorstehenden Instruction sowohl als der ihm von seinen Vorgesetzten erteilten Anweisungen wird mit einer Ordnungsstrafe von 5 Silbergroschen 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 Maaßgabe des Gesetzes vom 30. November 1840. Trunkenheit wird mit augenblicklicher Entlassung bestraft.

21. Die in den §§. 7 und 8 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.

22. Jeder Bahnwärter soll, um seinen 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, versehen sein.

Insbefondere in Betreff der Fahrten im Finstern und zur Nachtzeit.

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

24. 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.

25. Findet sich auf der Strecke des Bahnwärters kein Hinderniß vor, so signalisirt er dies durch die Laterne mit grünem Glase. Ist aber ein Hinderniß vorhanden, weshalb der Wagenzug anhalten muß, so schiebt er statt des grünen Glases rothes 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.

26. 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 mittelst der Laterne abwechselnd roth und grün nach der Seite hin, von wo der letztere Dampfwagen herbei kommen soll. Dies Signal ist von den folgenden Bahnwärttern weiter zu geben, bis zu welcher Zeit der vorgehende Bahnwärter das Zeichen zu wiederholen hat.

28. Alle vorstehende Vorschriften sind auch dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Dunkelheit durch Mondschein gemindert wird.

Düsseldorf den 15. Juni 1841.

Die Direction
der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Verordnung
wegen
Bestrafung der Beschädiger
der
Eisenbahn-Anlagen.

Dom 30. Nov. 1840.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen u. finden Uns bewogen, zum Schutze des Verkehrs auf den Eisenbahnen für den ganzen Umfang der Monarchie auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten einer von Uns aus Mitgliedern des Staatsraths ernannten Kommission zu verordnen, was folgt:

§. 1. Wer vorsätzlich an Eisenbahn-Anlagen, an deren Transportmitteln oder sonstigem Zubehör solche Beschädigungen verübt, oder auf der Fahrbahn in irgend einer Weise durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, durch Verrückung der Schienen u. s. w., solche Hindernisse bereitet, durch welche der Transport auf diesen Bahnen in Gefahr gesetzt wird, hat Stratarbeit oder Zuchthausstrafe von Einem bis zu Zehn Jahren verwirkt.

§. 2. Ist in Folge einer solchen Handlung (§. 1) ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit erheb-

lich beschädigt worden, so tritt vier bis zwanzigjährige, und wenn ein Mensch das Leben verloren hat, zehnjährige bis lebenswierige Zuchthausstrafe ein. Ist die Tödtung beabsichtigt worden, so finden die Strafgesetze gegen den Mord Anwendung.

§. 3. Die Strafe (§§. 1 und 2) ist bei deren Zumeßung besonders zu steigern, wenn der Thäter die Hervorbringung einer Gefahr für die Transporte beabsichtigt hat.

§. 4. Wer fahrlässigerweise durch Handlungen der in §. 1 bezeichneten Art die Transporte auf Eisenbahnen in Gefahr setzt, soll mit dreimonatlicher bis zweijähriger, und wenn dadurch ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit erheblich beschädigt oder gar getödtet worden ist, mit zwei bis vierjähriger Gefängnißstrafe oder Strafarbeit belegt werden.

§. 5. Diese Strafen (§. 4) finden auch auf die zur Leitung der Eisenbahn-Fahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen und zwar auch alsdann Anwendung, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§. 6. Eisenbahn-Offizianten (§. 5), welche sich eines der in dieser Verordnung bezeichneten Verbrechens schuldig machen, sollen, außer der verwirkten Strafe, zugleich ihrer Anstellung für verlustig und zu jeder fernern Anstellung bei einer Eisenbahn oder dem Transportbetriebe auf denselben für unfähig erklärt werden.

§. 7. Die Vorsteher der Eisenbahn- oder Transport-Unternehmung, welche die Entfernung des verurtheilten Offizianten (§. 6) nach der Mittheilung des Erkenntnisses nicht gleich bewirken, haben eine Geldbuße von zehn bis einhundert Thalern verwirkt. Gleiche Strafe trifft den für unfähig erklärten Offizianten,

wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn oder dem Transportbetriebe auf derselben wieder anstellen läßt, so wie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obwohl denselben seine Unfähigkeit bekannt war.

Urkundlich unter Unserer Höchstseignhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königl. Inseigel.

Gegeben Charlottenburg den 30. Novbr. 1840.

(L. S.) gez. **Friedrich Wilhelm.**

gez. v. Müffling. v. Kamptz. Möhler.
v. Rochow. Graf v. Alvensleben.

Beglaubigt:

gez. v. Düesberg.

Signale der Bahnwärter am Tage mittels Signalflagge.

Alles in Ordnung: §. 7.

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: §. 7.

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

Es soll langsam gefahren werden: §. 7.

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

Es ist im Wagenzug irgend etwas nicht in Ordnung: §. 8.

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

Es soll ein anderer Dampfwagen abgeschickt werden: §. 26.

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

Signale der Bahnwärter bei Nacht mittelfst brennender Signallaterne.

Alles in Ordnung. §. 25.

Der Bahnwärter steht am Grabenrande, das Gesicht nach den Schienen gekehrt und hält die grüne Glasscheibe dem Zuge entgegen.

Der Wagenzug soll halten. §. 25.

Der Bahnwärter läuft oder steht zwischen den Schienen und zeigt dem ankommenden Zuge die rothe Glasscheibe.

Es soll langsam gefahren werden. §. 25.

Der Bahnwärter steht auf dem Grabenrande, und zeigt dem ankommenden Zuge abwechselnd die weiße und grüne Glasscheibe.

Es ist im Wagenzug irgend etwas nicht in Ordnung.

Der Bahnwärter steht am Grabenrande, und zeigt dem an ihm vorbeifahrenden Zug die weiße und grüne Glasscheibe, und zwar abwechselnd.

Es soll ein anderer Dampfswagen abgeschickt resp. beigeschafft werden. §. 26.

Der Bahnwärter stellt sich in der Mitte der Bahn und zeigt dem Nachbarwärter, woher die Locomotive kommen soll, abwechselnd die rothe und grüne Glasscheibe.

Düsseldorf. Buchdruckerei von H. Boff.