

Gesetz- und Verordnungs-Blatt

für das

Königreich Bayern.

N^o 13.

München, den 15. März 1887.

Inhalt:

Bekanntmachung vom 4. März 1887, die technische Einheit im Eisenbahnwesen betr. — Bekanntmachung vom 7. März 1887, die Einführung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands in Bayern betr. — Bestätigungs-Urkunde vom 26. Februar 1887, das von Deutscher'sche Familienfideicommiss betr. — Hofdienst-Nachricht.

Nr. 810 II.

Bekanntmachung, die technische Einheit im Eisenbahnwesen betreffend.

Königl. Staatsministerium des Königlichlichen Hauses und des Aeußern.

Nachstehend werden die zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz vereinbarten Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, veröffentlicht:

Art. I.

Die Spurweite der Bahngleise, zwischen den innern Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen auf geraden Strecken nicht unter
betragen,

und in Curven, einschließlich der Spurerweiterung, das Maß von nicht überschreiten.

Art. II.

Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.

(Die hiernach angegebenen Maximal- und Minimalmaasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besonders in Klammern beigefügten Maasse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.)

- | | Maximum | Minimum |
|---|------------|------------|
| | Millimeter | Millimeter |
| Die Spurweite der Bahngleise, zwischen den innern Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen auf geraden Strecken nicht unter
betragen,
und in Curven, einschließlich der Spurerweiterung, das Maß von nicht überschreiten. | — | 1435 |
| Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.

(Die hiernach angegebenen Maximal- und Minimalmaasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besonders in Klammern beigefügten Maasse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.) | | |
| §. 1. Radstand neu zu erbauender Güterwagen
Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle.
Die Wagen, welche wegen eines zu großen festen Radstandes auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden zurückgewiesen.
Die bezüglichlichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben. | — | 2500 |
| §. 2. Abstand der Räder einer Achse, gemessen zwischen den innern Flächen der Radreifen oder der dieselben erlegenden Theile | 1366 | 1357 |

Die zur Zeit vorhandenen Wagen der französischen Staatsbahnen und französischen Westbahnen, bei welchen der Abstand der Räder einer Achse mehr als 1366 mm beträgt, ohne jedoch 1370 mm zu überschreiten, werden bis zum Ende des Jahres 1893 zum Uebergang auf die Bahnen der beteiligten Staaten unter der Bedingung zugelassen, daß die Entfernung von Außenkante zu Außenkante der Spurkränze (§. 5) nicht weniger als 1408 mm und nicht mehr als 1422 mm ist. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, solche Wagen in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

	Maximum Millimeter	Minimum Millimeter
§. 3. Breite der Radreifen ober der dieselben erfassenden Theile Zulässiges Minimum für bestehendes Material, unter der Bedingung, daß der Abstand der Räder (§. 2) mindestens 1360 mm betrage	150	130
§. 4. Spielraum der Spurkränze, nach der Gesamtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1440 mm	—	(125)
§. 5. Entfernung von Außenkante zu Außenkante der Spur- kränze, gemessen 10 mm unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1500 mm Entfernung der Laufreise	1425	1405
§. 6. Höhe der Spurkränze bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Geleise, von Schienenoberkante ver- tikal gemessen	36	25
§. 7. Stärke der Radreifen der Wagenräder, im schwächsten Punkte der Lauffläche gemessen	—	20
§. 8. Schalenräder sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.		

Anmerkung Es besteht keine Verpflichtung, Wagen mit Schalenrädern in Züge einzustellen, welche mit einer größeren Fahr-
geschwindigkeit als 45 km in der Stunde befördert werden.



	Maximum	Minimum
	Millimeter	Millimeter
§. 9. Elastische Zug- und Stoßapparate müssen an beiden Stirnseiten der Wagegestelle angebracht sein. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für spezielle Transporte verwendet werden.		
§. 10. Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertikal gemessen Zulässiges Maß für bestehendes Material Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.	1065 (1070)	1020 —
§. 11. Höhenlage der Buffer bei größter Belastung der Wagen Zulässiges Maß für bestehendes Material Anmerkung. Es besteht keine Verpflichtung, Wagen, bei welchen die Höhenlage der Buffer weniger als 940 mm beträgt, in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.	— —	940 (900)
§. 12. Abstand der Buffer, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares Für Fahrzeuge, bei welchen der Abstand der Buffer geringer ist als 1720 mm, muß der Durchmesser der Bufferscheiben (§. 13) mindestens 350 mm betragen. Zulässige Maße für bestehendes Material	1760 (1800)	1710 (1700)
§. 13. Durchmesser der Bufferscheiben Zulässiges Maß für bestehendes Material	— —	340 (300)
§. 14. Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen, bzw. den an derselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückt Buffern parallel mit der Längsachse des Wagens gemessen, zu beiden Seiten des		

	Maximum	Minimum						
	Millimeter	Millimeter						
Zughaken, zwischen diesem und dem Rande der Puffer Scheibe, in einer minimalen Breite von 400 mm	—	300						
Für bestehendes Material wird kein Maaß festgesetzt.								
§. 15. Vorsprung der Puffer über den Zughaken, von der Angriffsläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückt Buffers, parallel mit der Wagenachse gemessen	400	300						
Zulässige Maaße für bestehendes Material	<table border="0"> <tr> <td>Personenwagen</td> <td>(430)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Güterwagen .</td> <td>(430)</td> <td>(223)</td> </tr> </table>	Personenwagen	(430)		Güterwagen .	(430)	(223)	
Personenwagen	(430)							
Güterwagen .	(430)	(223)						
§. 16. Länge der Kuppelungen, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen	550	450						
Für bestehendes Material werden keine Maaße festgesetzt.								
§. 17. Kleiner Durchmesser des Querschnitts der Kuppelungsbügel (Einhängbügel) am Berührungspunkt des Zughakens	35	30						
Zulässiges Maaß für bestehendes Material	<table border="0"> <tr> <td>Güterwagen .</td> <td>—</td> <td>(25)</td> </tr> <tr> <td>Personenwagen</td> <td>—</td> <td>(22)</td> </tr> </table>	Güterwagen .	—	(25)	Personenwagen	—	(22)	
Güterwagen .	—	(25)						
Personenwagen	—	(22)						
§. 18. Sicherheitskuppelungen. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfsende mit einer oder zwei Sicherheitskuppelungsrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten								
§. 19. Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenober-								



	Maximum	Minimum
	Millimeter	Millimeter
	—	75
§. 20. Feder Personen- oder Güterwagen muß mit Tragfedern versehen sein.		
§. 21. Die Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, daß sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden.		
§. 22. Die Bremseritze an den Güterwagen müssen so konstruiert sein, daß, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremseritze hinter der eingedrückt-Bufferfläche zurücksteht.		
Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnebene der Buffer	—	40
Für bestehendes Material wird kein Maß festgesetzt.		
§. 23. Wagen, welche wegen ihrer Querschnittmaße auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden vom internationalen Verkehr ausgeschlossen. Die bezüglichlichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.		
§. 24. Jeder Wagen muß nachstehende Bezeichnungen tragen:		
1. die Eisenbahn, zu welcher er gehört;		
2. eine Ordnungsnummer;		
3. die Lada oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschließlich Räder und Achsen;		
4. die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen;		
5. den Radstand, wenn derselbe über 4500 mm beträgt; diese Bestimmung bezieht sich bloß auf neu zu erbauendes Material;		

6. eine specielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind.

§. 25. Die Schlösser der dem internationalen Verkehr dienenden Personenvagen, insofern die Thüren dieser Wagen überhaupt mittelst eines Schlüssels verschließbar sind, sollen entweder dem einen oder dem andern der beiden Schlüsseltypen entsprechen, welche in beiliegender Zeichnung des Doppelschlüssels dargestellt sind.

Maximum	Minimum
Millimeter	Millimeter

S. Seite 192.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. April 1887 auf den Bayerischen Eisenbahnen in Kraft.

München, den 4. März 1887.

Frhr. v. Traillshelm.

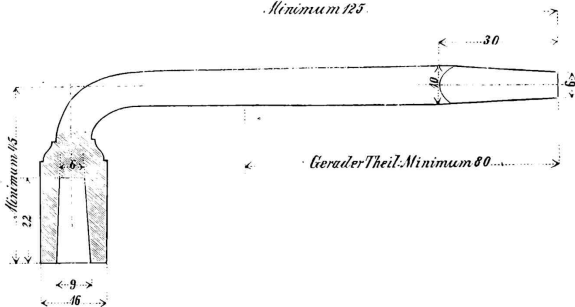
Der General-Sekretär:
Frhr. v. Böldernborff.



Beilage.**Doppelschlüssel**

für die

dem internationalen Verkehr dienenden Personenzüge.

Minimum 125.

(Die eingetrichenen Masse sind Millimeter.)

Nr. 844 II.

Bekanntmachung, die Einführung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands in Bayern betreffend.

Königl. Staatsministerium des R. Hauses und des Aeusern.

Die Bestimmungen unter Nr. XXXII der Anlage D zu §. 48 des Betriebsreglements (Ges. u. Verordn.-Blatt Nr. 44 von 1880 und Nr. 43 von 1881) erhalten nachstehende Fassung: