

彙 報

第 26 卷 第 4 號 昭和 15 年 4 月

獨逸國有鐵道建設及び運轉規程 (1935)

准 員	入	江	一	郎 ¹⁾
同	立	花	文	勝 ²⁾
同	市	島	武	視 ³⁾
同	千	葉		寬 ⁴⁾
同	服	部	博	太 郎 ⁵⁾

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Eisenbahn-Bau-und Betriebsordnung
(BO)

vom 17. Juli 1928

Unter Berücksichtigung der bis zum 20. November 1934 eingetretenen Änderungen

Gültig ab 1. Oktober 1928

(Reichsgesetzblatt 1928, Teil II, Seite 541)

(Reichsgesetzblatt 1934, Teil II, Seite 1051)

300 DIN A 5

1935

Gebrüder Jänecke, Druck-und Verlagshaus, Hannover

目 次

	第 1 章 總 則 (Allgemeines).....	頁 468
第 1 條	適用範圍 (Geltungsbereich)	
第 2 條	猶豫期限 (Befristung)	
第 3 條	例外事項 (Ausnahmen)	
第 4 條	監督官廳 (Aufsichtsbehörden)	
第 5 條	施行細則 (Erläuternde und ergänzende Bestimmungen)	
	第 2 章 軌道設備 (Bahnanlagen).....	469
第 6 條	用語の定義 (Begriffserklärungen)	
第 7 條	新設線に於ける曲線及び勾配 (Richtungs-und Neigungsverhältnisse bei Neubauten)	
第 8 條	路盤の幅及び道床天端の高 (Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone)	
第 9 條	軌 間 (Spurweite)	

1)	鐵道技手	工學士	鐵道省建設局計畫課	} 共 譯
2)	"	"	線路課	
3)	"	"	"	
4)	"	"	"	
5)	"	"	停車場課	

- 第10條 軌道の位置 (Gleislage)
- 第11條 建築限界 (Umgrenzung des lichten Raumes)
- 第12條 軌道中心間隔 (Gleisabstand)
- 第13條 軌道の交叉 (Kreuzungen von Bahnen)
- 第14條 閉塞場及び行違停車場間隔並びに列車行違線路長 (Entfernung der Zugfolgestellen und Kreuzungsbahnhöfe sowie Länge der Kreuzungsgleise)
- 第15條 給水所及び給水塔 (Wasserstationen und Wasserkrane)
- 第16條 上部構造及び橋梁の負擔力 (Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken)
- 第17條 距離標及び勾配標 (Abteilungszeichen, Neigungszeiger)
- 第18條 圍墻, 踏切道, 門扉及び警標 (Einfriedigungen, Wegübergänge, Schranken, Warnkreuze)
- 第19條 電信, 電話, 鳴鐘裝置 (Teregraph, Fernsprecher, Läutewerke)
- 第20條 轉車臺, 選車臺 (Drehscheiben, Schiebebühnen)
- 第21條 信號及び標識 (Signale und Kennzeichen)
- 第22條 閉塞裝置及び列車制御裝置 (Streckenblock- und Zugbeeinflussungseinrichtungen)
- 第23條 乗降場 (Bahnsteige)
- 第24條 積卸場 (Rampen)
- 第25條 貨物上屋, 貨物積卸ホーム, 貨車積載定規及び計重裝置 (Gutschuppen, Ladebühnen, Lademasse, Gleisbrückenwaagen)
- 第26條 停車場名, 停止所名及び時計 (Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, Uhren)
- 第3章 車輛 (Fahrzeuge)479
- 第27條 車輛の種類及び性能 (Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge)
- 第28條 車輛限界 (Begrenzung der Fahrzeuge)
- 第29條 軸 重 (Achsdruk)
- 第30條 輪軸距, 輪軸配置及び輪軸の横動 (Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen)
- 第31條 車 輪 (Räder (Anlage H))
- 第32條 車 軸 (Achswellen)
- 第33條 引張及び緩衝裝置 (Zug- und Stossvorrichtungen)
- 第34條 車輛端面に於ける空間及び突出部分 (Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge)
- 第35條 制動裝置 (Bremsen)
- 第36條 機關車, 炭水車及び動力車に於ける裝置 (Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen)
- 第37條 車輛の擔バネ (Tragfedern der Fahrzeuge)
- 第38條 軍事目的に對する車輛設備 (Wagenausrüstungen für militärische Zwecke)
- 第39條 客車の閉鎖照明及び暖房裝置 (Verschlusse, Beleuchtungs und Heizeinrichtungen der Personen Wagen)
- 第40條 貨車の床面高 (Bodenhöhe der Güterwagen)
- 第41號 信號支え, 燈火函及び信號板 (Signalstützen, Laternenkasten und Signalscheiben)
- 第42條 客貨車の標記 (Anschriften an den Wagen)
- 第43條 機關車, 炭水車及び動力車の受入及検査 (Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen)

第 44 條	客貨車の受入及び検査 (Abnahme und Untersuchung der Wagen)	
	第 4 章 運 轉 (Bahnbetrieb)	488
第 45 條	鐵道運轉係員 (Eisenbahnbetriebsbeamte)	
第 46 條	線路維持検査及び監視並踏切番勤務 (Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst)	
第 47 條	施工基面上に於ける障害物の排除 (Freihalten des Bahnkörpers)	
第 48 條	缺點ある若くは運行不能の線路區間の現示 (Kennzeichnung mangelhafter oder undefahrbarer Bahnstrecken)	
第 49 條	軌道設備の照明 (Beleuchtung der Bahnanlagen)	
第 50 條	主信號機及び分岐器の定位及び分岐器の保安 (Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen)	
第 51 條	本線上に於ける及び本線に關係せる入換 (Rangieren auf und neben den Hauptgleisen)	
第 52 條	留置車輛 (Stillstehende Fahrzeuge)	
第 52 條	(イ) 制動靴による入換作業中の客貨車停止 (Anhalten von Wagen im Rangierdienst mit Bremschuhen)	
第 53 條	運轉規定 (Fahrordnung)	
第 54 條	列車の定義、種類及び牽引軸數 (Begriff, Gattung und Stärke der Züge)	
第 55 條	列車の制動装置 (Ausrüstung der Züge mit Bremsen)	
第 56 條	列車の組成 (Zusammenstellung der Züge)	
第 57 條	防護室 (Freihalten der vordersten Wagenabteilung)	
第 58 條	列車信號 (Zugsignale)	
第 59 條	列車の裝備 (Ausstattung der Züge)	
第 60 條	客車の照明及び煖房 (Beisichtung und Heizung der personenwagen)	
第 61 條	車輛の聯結及び閉鎖制動機の検査 (Kuppeln und Verschluss der Wagen, Bremsprobe)	
第 62 條	旅客列車に依る貨物の輸送 (Beförderung von Gütern mit Reisezügen)	
第 63 條	列車従事員 (Zugpersonal)	
第 64 條	機關車若くは動力車長室に於ける同乗 (Mitfahren auf den Lokomotiver oder im Führerstand der Triebwagen)	
第 65 條	列車の發着及び通過 (Fin-, Aus-, und Durchfahrt der Züge)	
第 66 條	運轉速度 (Fahrgeschwindigkeit)	
第 67 條	列車の推進 (Schieben der Züge)	
第 68 條	線路交叉點の通過 (Bafahren von Bahnkeuzungen)	
第 69 條	特別列車 (Sonderzüge)	
第 70 條	列車順位 (Rangordnung der Züge)	
第 71 條	排雪器 (Schneeräumer)	
第 72 條	手動車輛及び特殊車輛 (Von Hand bewegte Regeljahrzeuge, Nebenfahrzeuge)	
第 73 條	運轉上の故障 (Betriebsstörende Ereignisse)	
	第 5 章 鐵道警察 (Bahnpolizei)	504
第 74 條	鐵道警察官 (Eisenbahnpolizeibeamte)	
第 75 條	鐵道警察の執行 (Ausübung der Bahnpolizei)	
第 76 條	警察官相互の補助 (Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten)	

第 6 章 公衆に對する規定 (Bestimmung für das Publikum).....505

- 第 77 條 通 則 (Allgemeine Bestimmungen)
 第 78 條 軌道設備内への立入 (Betreten der Bahnanlagen)
 第 79 條 軌道の横斷 (Überqueren der Bahn)
 第 80 條 線路の毀損及運轉障害 (Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen)
 第 81 條 旅客の舉動 (Verhalten der Reisenden)
 第 82 條 違反に對する懲罪 (Bestrafung von Übertretungen)
 第 83 條 禁止事項の揭示 (Aushang von Vorschriften)

圖 (Anlagen)

- 圖-1. 建築限界 (半徑 250 米の曲線に對するもの) (Regellichtraum (Gültig in Bögen von 250 m Halbmesser))
 圖-2. 建築限界 (架空線及び 15 kV 導線電壓を有する區間に於けるもの) (Obere Umgrenzung des lichten Raumes auf Strecken mit oberleitung und 15 KV Fahrdrachennennspannung (gültig in Bögen von 250 m Halbmesser))
 圖-3. 新設及び改良せんとする橋梁に對する活荷重 (Verkehrslast für neue und zu erneuernde Brücken)
 圖-4. 踏切道に設くる踏切警標 (Warnkreuze)
 圖-5. 車輛限界 (I) (Begrenzung I für Fahrzeuge)
 圖-6. 車輛限界 (II) (Begrenzung II für Fahrzeuge)
 圖-7. 導線電壓 15 kV に於ける機關車及び動力車の集電子に對する限界 (Begrenzung für Stromabnehmer von Lokomotiven und Triebwagen bei 15 KV Fahrdrachennennspannung)
 圖-8. 車 輪 (Räder)

第 1 章 總 則 (Allgemeines)

第 1 條 適用範圍 (Geltungsbereich)

(1) 鐵道建設及び運轉規程 (略稱運轉規程 BO) は獨逸に於て一般交通に供せらるゝ全鐵道に適用す、鐵道は幹線 (Hauptbahn) と枝線 (Nebenbahn) とに分つ幹線及び枝線の別は交通大臣 (Reichsverkehrsminister) 之を定む。

(2) 規程中全紙幅を通じて太字にて記載せられたるものは幹線及び枝線の何れにも適用し特に細字にて記載せられたるものは枝線に適用するものとす。

(3) 第 1, 第 4, 第 5 及び第 6 章に於て枝線に關して規定せられたる事項は一般交通用の狹軌鐵道 (Schmalspurbahn) にも適用す。狹軌鐵道に關しては第 2 及び第 3 章に代りて「一般交通用ノ狹軌鐵道ニ於ケル軌道設備 (Bahnanlagen) 並ビニ車輛ニ關スル規程」なる項目に規定しあり。

(4) 新設に關する規程は既存の軌道設備の大規模の改良に對しても適用す。規程の施行は設備の日常的維持更新に際しても努めて之を實施すべし。

第 2 條 猶豫期限 (Befristungen)

(1) 軌道 (Bahn) にして次に述ぶる諸設備の一を缺きたる場合或は又缺かずと雖も本規程の細則に違背するときは之が施行若くは改築に對し交通大臣の認可により猶豫期限 (Fristen) を定むることを得。

(2) 從來の細則に據り認可せられたる (bewilligt sein) 猶豫期限は有效とす。

第 3 條 例外事項 (Ausnahmen)

(1) 交通大臣は各軌道設備、車輛或は車輛種別 (Fahrzeuggattungen) 列車或は列車種別 (Zuggattungen) に對し特別の關係を顧慮して除外例 (Abweichungen) を許可し (Zulassen) 又各場合或は各區域に對して規定せられたる運轉細則を撤廢或は改變することを得。これ等の權限の付與 (Ermächtigung) は戰時にありては鐵道管理の全區域に該當する除外例に對して擴張せらる。

(2) 枝線の列車にのみ使用せらるゝ車輛に對しては假令其の列車が幹線の一部に使用せらるゝ場合と雖も亦交通大臣は第 3 章規定の例外事項を許可することを得。

(3) 特別の事情により鐵道運轉が休止するか或は困難なときは交通大臣は一時的に比較的廣き範圍に於て除外例を許可することを得。但し運轉或は交通の保持に必要な場合に限るものとす。

第 4 條 監督官廳 (Aufsichtsbehörden)

本規程に謂ふ監督官廳とは次の如し。

(イ) 國有鐵道に於ては獨逸國有鐵道會社中央管理部 (die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft) とす。中央管理部は監督官廳の任務を鐵道局 (Reichsbahndirektionen) 及び中央局 (Zentralämter) の理事會 (Vorstand) に委任することを得。

但し之に關して發布せらるゝ規定は交通大臣に報告すべし。本規程に於て監督官廳に讓與せらるゝ例外事項許可の權限中交通大臣の免許 (Genehmigung) によりてのみ許可せらるゝ條項と抵觸する場合は交通大臣の權限に歸す。

(ロ) その他の一般交通に供せらるゝ鐵道にありては私設鐵道監督に對する國家の全權 (der Reichsbevollmächtigte für Privatbahnaufsicht) を以てす。

監督官廳の裁決 (Entscheidung) により交通大臣の監督權限は抵觸せられず。

第 5 條 施行細則 (Erläuternde und ergänzende Bestimmungen) 鐵道管理に關する施行細則は交通大臣に報告するものとす。

第 2 章 軌道設備 (Bahnanlagen)

第 6 條 用語の定義 (Begriffserklärungen)

(1) 軌道設備とは車輛を除き軌道の構造及び運轉に必要な一切の設備を云ふ。軌道設備を分ちて構外線路 (freie Strecke) の軌道設備、停車場 (Bahnhof) の軌道設備及びその他の軌道設備とす。

(2) 構外線路及び停車場とは列車運轉及び入換運轉の直接的統制並びに保安に對し運轉指令所 (Betriebsstelle) を有するものを云ふ。

(3) 停車場とは少くとも 1 個以上の分岐器 (Weiche) を有する軌道設備にして列車が発着、行違ひ (kreuzen) 追越しをなし或は又進路の轉換によりて方向を變ずることを得るものを云ふ。

(註) 行違ひとは單線運轉 (eingleisiger Betrieb) にありて方向反對なる 2 列車が分岐線によりて行違ひをなすことを意味し複線軌道 (Zweigleisige Bahn) に於ける 2 列車の摺違ひを意味せず。

(4) 分岐所 (Abzweigstelle) とは構外線路の軌道設備にして 1 列車が他の列車の通過に供する目的を以て構外線路の 1 線を離れ或はその 1 線に進入し得る所を云ふ。

(5) 接續所 (Anschlussstelle) とは構外線路の軌道設備にして列車が構外線 (Streckengleis) を他の列車の用に供する事なく之に接續せる線 (Gleis) を使用し得るを云ふ。

(6) 停止所 (Haltepunkt) とは分岐を有せざる構外線路の軌道設備にして、列車が交通の目的を以て定時

(Planmäßig) 停車する所を云ふ。

(註) 停止所は分岐所或は接續所を兼ねることを得。全設備を公共交通に供することを以て停留所 (Haltestelle) と稱す。

(7) 掩護所 (Deckungstellen) とは可動橋、軌道交叉、軌道錯綜、工事箇所等に対する掩護の目的を有する構外線路上の軌道設備を云ふ。

(8) 閉塞場 (Zugfolgestellen) とは閉塞區間を區切る所の凡ての軌道設備を云ひ、先行列車の去らざる以前に該區間に列車の進入することを許さざるものとす。

(9) 閉塞所 (Blockstellen) とは構外線路上の閉塞場にして分岐所ならざるものを云ふ。閉塞所は直ちに接續所 (5)、停止所 (6) 或は掩護所 (7) となすことを得。

(10) 列車信號所 (Zugmeldestellen) とは構外線路上の列車順位を決定する閉塞場を云ふ。停車場及び分岐所は必ず列車信號所にして列車信號所以外の閉塞場にも監督官廳の指令により列車信號所となすことを得。

(11) 本線 (Hauptgleise) とは列車の運轉に常用する (第 54 條 (1)) 線路にして單行機關車のみを利用する線路を除外す。

構外本線及び其の停車場構内の部分は直通本線と稱す。

本線ならざる線路は凡て側線とす。

第 7 條 新設線に於ける曲線及勾配 (Richtungs- und Neigungsverhältnisse bei Neubauten)

(1) 直通本線 (durchgehende Hauptgleise) に於ける曲線の半徑は 180 米以上とす。

幹線鐵道使用の車輛を入るゝ場合 180 米、其の場合 100 米以上とす。

(2) 直通本線に於て 300 米以下の半徑を用ふる場合は交通大臣の認可を要す。

(3) 直通本線に於ては次の各場合に緩和曲線を挿入するものとす。

(イ) 直線及び曲線間

(ロ) 反向曲線間 (第 7 條 (4) 參照)

(ハ) 半徑異なる同方向の曲線間

緩和曲線は曲線始點或は曲線交點の前後に半分宛敷設することを要す。緩和曲線長は最大許容速度に依り、監督官廳之を定むるものとす。

(4) 反向曲線に於て、一方の緩和曲線の終端より他方の緩和曲線の終端迄のカント勾配 (Überhöhungsrampe) (第 10 條 (2) 參照) が直線をなす場合に於ては兩緩和曲線始點を直接連結することを得。

其の場合に於ては反向曲線カント勾配間に少くとも 50 米以上の長さを有する直線を挿入することを要す。

(5) 構外線路の勾配は通例下の限度を越ゆる可からず。

25/1 000 (1/40)

40/1 000 (1/25)

(6) 構外線路に於て下の限度を越ゆる勾配を使用する場合には交通大臣の認可を要す。

12.5/1 000 (1/80)

40/1 000 (1/25)

(7) 停車場構内線の勾配は入換場線を除き 2.5/1 000 (1/400) を越ゆることを得ず。機關車を連結せざる客貨車を留置すべき線にも凡て本條項を適用す。

但し分岐線は本項の規定より急なる勾配の構外線路に連絡し得。

(8) 5/1000 (1/200) 以上の勾配にて相對向せる線路中其の一方の高さが 10 米を超ゆるときは、長さ 500 米以上にして勾配 3/1000 以下の線路を中間に挿入するものとす。

此の 500 米の長さ中には縱曲線の切線 (第 10 條 (3) 參照) を含み得るものとす。

例外事項は監督官廳の許可を受くるものとす。

第 8 條 路盤の幅及び道床天端の高 (Breite des Bahnkörpers und Höhenlage der Bahnkrone)

(1) 路盤 (Bahnkörper) の幅は隣設線路の高度を付せざる方の軌條の下端を通つて引ける水平線と法面との交點が、線路中心より少くも 2 米離るゝ如く定むるを要す。

(2) 新線に於ては軌條底面は最高水位上少くも 0.6 米以上の高さを有せしむべし。

但し築堤區間は例外とす。

第 9 條 軌 間 (Spurweit)

(1) 軌間とは軌條面下 14 耗に於て軌道中心線に垂直に測りたる軌條頭内側間の距離を云ふ。

(2) 軌間の標準は 1.435 米とす。

但し標準軌間鐵道 (Vollspurbahn) の場合

(3) 曲線部分に於ては標準軌間に擴度を附することを得。半徑 250 米以下の曲線に於ては必ず擴度を附することを要す。

但し下の限度を超ゆることを得ず。

30 耗

35 耗

(4) 運轉關係上上記標準軌間の縮小は 3 耗、擴大は 10 耗迄を許可するものとす。

但し下の寸法を超ゆることを得ず。

1.465 米

1.740 米

第 10 條 軌道の位置 (Gleislage)

(1) 直線に於ては兩軌條上面の相對點の高さを等しからしむを要す。

但し (2) のカント勾配の場合は例外とす。

(2) 曲線に於ける外側軌條のカントは、なるべく長距離少なくもカントの 300 倍の長さにつするを要す。

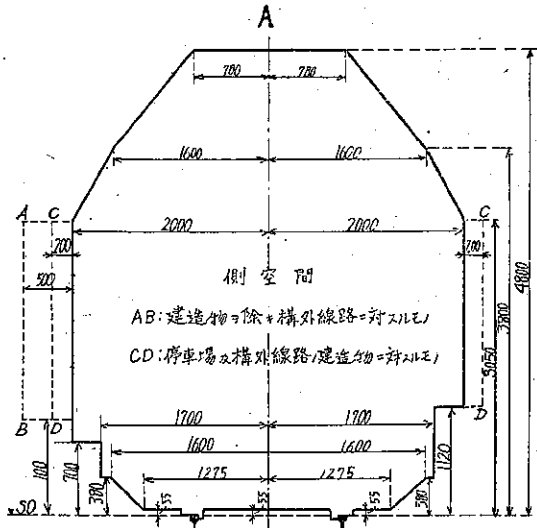
(3) 直通本線に於て勾配變化する個所には少くも下記半徑の圓曲線を挿入すべきものとす。

半徑 5000 米

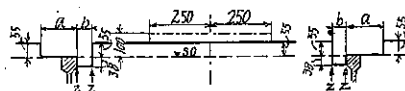
停車場及び停止所の構内並びに其の附近に於て勾配變化する場合には半徑を 2000 米迄縮小することを得。

半徑 2000 米

圖-1. 建築限界 (第 11 條) (半徑 250 米の曲線に對するもの) 單位耗 (貫通本線及其他の旅客列車の發着線) (其の他の線)



B 建築限界, 下部



----- 齒輪軌道線路ニ於ケル制限 (チヤ一條(四))

- a ≙ 150 mm 軌條ニ緊結セラレタル不動物件ニ對シテ
- A ≙ 135 " 軌條ニ緊結セラレタル不動物件ニ對シテ
- v ≙ 41 " 車輪ワシテ車輪縁ノ内側ニ沿ヒ走ラシム設備ニ對シテ
- b ≙ 45 " 踏切道ニ於テ
- b ≙ 70 " 他ノスベテノ場合
- Z ≙ 凸出セシメ得ル隅角 (チヤ一條(五))

第 11 條 建築限界 (Umgrenzung der lichten Raumes)

(1) 建築限界の幅は、軌道中心線に垂直な平面内に於て兩軌條上面を結ぶ線に平行に測るものとす。建築限界の中心線は兩軌條間の中心に取り、擴幅せる曲線部にては擴大軌間の中心に取るものとす。磨耗せる軌條に對しても建築限界の存置せることを要す。

(2) 直通本線及び其の他の旅客列車着發線に於て半径 250 米の曲線の場合には、圖-1 (A) の左半に示せる限界其の他の線にありては同圖右半に示せる限界を存置せしむることを要す。

半径 250 米以下の曲線の場合には、上記の限界を曲線半径に比例して擴大することを要し、半径 250 米以上の曲線並びに直線に於ては曲線半径に比例して縮小することを得。建築限界の擴大及び縮小に關する細則は交通大臣之を定む。

帝國々防に支障なき限り監督官廳は除外例を許可するを得。而して積込線及び重要ならざる線路に於ては任意の構造物部分に對して許可し得るも其の他の線路に於ては列車停止装置及び入換装置並びに電氣軌道上の聚電裝置に對してのみ許可し得るものとす。

(3) 線路と密接な關係を有するものに對しては、(2) に於ける如く、建築限界の幅を縮小することを得。縮小に關する細則は交通大臣之を定む。

(4) 齒軌條鐵道 (Zahnstangebahn) に於ては圖-1 (B) に鎖線を以て示せる如く軌條間の建築限界を縮小することを要す。

(5) 圖-1 (B) に示せる空間は車輪の前進に對して必要なるものなり。曲線に於ては輪縁に對する空間は輪縁が自由に通過し得る如く擴大することを要す。輪縁に對する空間の隅角部は丸味を付すべきも輪縁の通過に支障なきことを要す。

平面交叉並びに列車停止装置及入換裝置に對しては監督官廳は圖-1 (B) に示せる寸法に例外を設くることを得。

(6), (2) 及び (3) に依る建築限界は圖-1 (A) に破線を以て示せる空間丈側面を擴大することを要す。

監督官廳は除外例を許可し得るものとす。特に枝線の現在設備に對し又積込線及び之に類する線の新設並びに大規模改良に對しては除外例を許可し得。

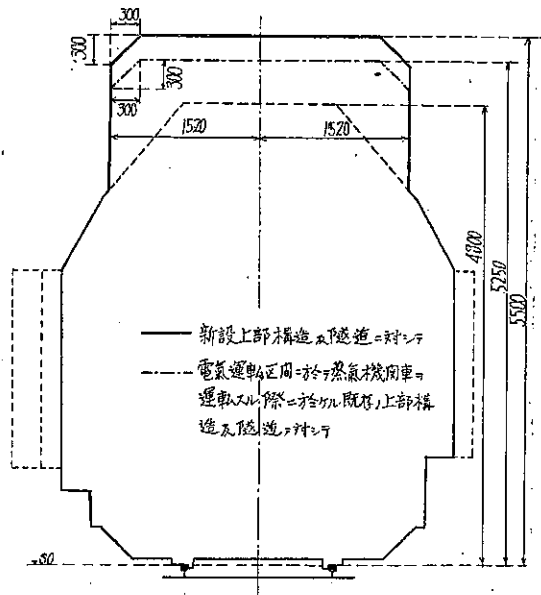
(7) 使用電壓 15 kV 電壓の架空線を有する線路に於て半径 250 米の曲線の場合には (2) 乃至 (6) に依る建築限界の外側に圖-2 に示せる頂部空間を附加して聚電器の通過を自由ならしむることを要す。

蒸氣運轉を電氣運轉に變更する際、現存の上部構造及び隧道に於ては、建築限界の頂部は圖-2 に鎖線にて示せる限界迄縮小することを得。

半径 250 米以下の曲線に於ては建築限界頂部の幅は曲線半径に比例して擴大することを要し、半径 250 米以上

圖-2. 建築限界 (第 11 條)

架空線及び 15 kV 導線電壓を有する區間に於けるもの (半径 250 米の曲線に對して) 單位耗



の曲線並びに直線に於ては曲線半徑に比例して縮小し得るものとす。擴大及減少の量は監督官廳之を定む。

聚電器の通過に對して設けたる頂部限界に於ては、架空線の建築裝備 (Banteile) 更に架空線自身も限界内に入るべきなるも軌條面上 4950 耗以下低下することを得ず。

圖-2 に對する例外は監督官廳之を許可し得るものとす。

(8) 機關庫及び車庫の出入口は、現在設備の場合は、最小 3.35 米幅新設の場合は最小 4.00 米幅の建築限界を存するを要す。

第 12 條 軌道中心間隔 (Gleisabstand)

(1) 構外線路に於ては隣接軌道中心間距離は一般に 4 米以上たることを要す。既設設備にては構外線路中の正規運行に利用されざる線路にて 4 米以下の間隔のものは放置しておくも可なり。

但し此場合にありても 3.50 米以下の間隔とすべからず。

かゝる線路の新設及大規模の改良に對しては監督官廳は除外例として線路間隔を 3.75 米迄減少するを許可するを得。之等の最小間隔は直線並びに半徑 350 米以上の曲線の場合に於ける規定なり。外側軌道が内側軌道より大なるカントを有する場合には、軌道間隔は之に相當して増大するものとす。半徑 350 米以下の曲線に於ては軌道間隔は半徑に比例して擴大することを要す。

軌道間隔擴大に關する細則は交通大臣之を定む。

(2) 停車場に於ける軌道中心間距離は、積換線 (Überladegleise) を除き 4.50 米以上たることを要す。半徑 350 米以下の曲線に於ては (1) に於ける如く軌道間隔を擴大するものとす。

監督官廳は現在線及び線路中間に乘降場を有せざる直通本線に對して除外例を設くることを得。

除外例を許可することを得。

但し構外本線に對して許可すべき軌道間隔より小ならしむることを得ず。

(3) 新設及大規模の改良に於て中間に乘降場を有する軌道は軌道中心間隔は 6 米以上たることを要す。

旅客交通僅少なる停車場及び停止所の改築に於ては監督官廳は上記間隔の縮小を許可することを得。

(4) (1) 乃至 (3) に定めたる軌道間隔は、特別の手段により軌道間隔の狂ひを防止せし場合に於ては之を縮小するも可なり。

軌道間隔縮小に關する細則の決定は交通大臣之を行ふ。

但し此場合と雖も 3.50 米以下となすことを得ず。

第 13 條 軌道の交叉 (Kreuzungen von Bahnen)

(1) 一般交通に供されてゐる軌道相互の平面交叉は停車場の場内信號機 (Einfahrsignal) 若くは分岐所に於ける掩護信號機 (Deckungssignal) の外方に設置するを得ず。

分岐所に於ける掩護信號機の内方に於ける上記の如き軌道交叉は交通大臣の許可ありたる場合に限り設置するを得。

(2) 一般交通に供されざる軌道と本規程に従はざる軌道との間の平面交叉は停車場の場内信號機外に於ても交通大臣はこれを許可する事を得。

(3) 監督官廳は (1) 及び (2) 中暫定的のものに限り許可するを得。

第 14 條 閉塞場及び行違停車場間隔並びに列車行違線路長 (Entfernung der Zugfolgestellen und Kreuzungsbahnhöfe sowie Länge der Kreuzungsgleise)

(1) 軍用列車輸送の爲め新設若くは改築せんとする軌道に於ける許容最大閉塞場及び停車場間隔並びに行違線路長は交通大臣之を定む。

但し隣接行違停車場間々隔 8 杆以下及び線路有效長 550 米以上のものは申告せざることを得。

(註) 長さ 550 米は一軍用列車に相當し、半列車に對しては 290 米の軌道長を見積るべし。

幹線に適用す可き規定を帝國防衛の見地より如何なる範圍に於て枝線に對しても適用すべきや否やは交通大臣之を定む。

(2) (1) に定めたる行違停車場が一般交通の用に供する必要なき場合は、分岐線に對し必要な路盤及道床を準備し、上部構造材料及び信號機部分品を適當なる箇處に準備し置くを以て足れりとす。

第 15 條 給水所及び給水塔 (Wasserstationen und Wasserkrane)

(1) 給水所は交通大臣の指定せる給水量を常時豊富に給水し得る如く、其の間隔及び給水能力を設備すべし。

(2) 列車時刻表に記載され居る列車を運轉する機關車への給水の爲めの給水塔は少くも 1 分間に 1 立方メートルの水量を供給し得るを要す。

(3) 給水塔の給水口は軌條面上少くも 2.85 米、新設給水塔にありては、3.10 米を要す。

(4) 廻轉給水管を備へたる給水塔には夜間給水管が突出せるを示す信號燈を附す可し。

監督官廳は除外例を設くる事を得。

(5) 本規程 (1)~(4) は蒸氣機關車を運轉せざる線路に對しても適用さる。

第 16 條 上部構造及び橋梁の負擔力 (圖-3) (Tragfähigkeit der Oberbaues und der Brücken)

(1) 機關車が運行する線路及び橋梁は軸重 (Achsdruk) 16 噸の車輛 (靜止時) を安全に負擔し得るを要す。

(2) 本線路の上部構造は其の新設及び其の關係區間の改良工事の際下記軸重に耐ふる負擔力を有するを要す。

(イ) 一般には少くも 18 噸。

(ロ) 特に強度の要求せらるる線路區間に對しては最小 20 噸 (靜止時に測定)。

(3) 新設及び改良に際して橋梁の負擔力は少くも圖-3 に示されたる運轉活荷重に耐ふるを要す。

(1) 及 (3) に於て幹線に對して適用される規程が如何なる範圍迄國防の見地より、支線に適用さるゝや否やは交通大臣これを定む。

第 17 條 距離標及び勾配標 (Abteilungszeichen, Neigungszeiger)

(1) 線路には下の間隔に距離標を設く可し。

100 米毎に

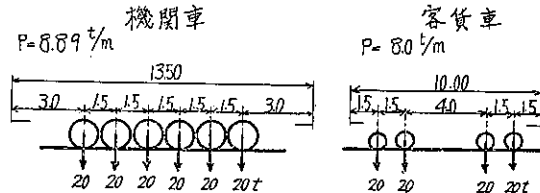
1 000 米毎に

(2) 勾配の變化する地點には勾配千分率及び勾配長さを表示すべし。

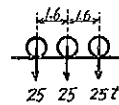
互に 500 米隔てる線路上の點を結ぶ線に於て 6.66/1 000 (即ち 1/150) より急勾配なる場合に於ては其の區

圖-3. 新設及び改良せんとする橋梁に對する活荷重 (第 16 條 (3))

炭水車を有せざる機關車を重聯しその片側或は兩側に大型貨車を附加せる荷重群の最悪の配置を考ふ、軸重及車輪間隔を示す



但し橋梁及橋梁部分が上記、
機關=該ケルヨリ強度大+ルヲ要
スル場合ニハ右ノ活荷重群即ち
各軸 25t 三軸ヲ用フベシ



間の終端に勾配標を設く可し。

第 18 條 圍牆、踏切道、門扉及び警標 (Einfriedigung, Wegübergänge, Schranken, Warnkreuze)

(1) 線路状態若くは一般線路警戒 (第 46 條 (5)) 充分ならざる場合に於ては線路とその周囲の土地との間には線路への立入を防止するために圍牆を設くべし。

(2) 直接線路に近接せる線路と等高若くは稍々高き道路には防柵 (Schutzwehren) を設く可し。

(3) 踏切道には門扉を備ふ可し。交通大臣は門扉の代用として他の保安装置を許可する事を得。其の場合に於て如何なる範圍迄特殊の注意が拂はれるや、圍牆を設くるやは監督官廳之を定む。

道路に沿ひて如何なる範圍迄防柵を設くるや否やは監督官廳之を定む。

交通量多き踏切道には門扉を設くるか、若くは他の方法によつて防護せるを要す。

見透しよき踏切道に於て運行する列車の速度が最高 1 時間 15 軒なる場合に於ては以上の各項によらざる事を得。

又特殊の状況の存する場合に於ては監督官廳は除外例を許可するを得。

交通量多きや否や踏切道が見透し得るや否や或は第 1 章第 3 條による除外例の許容が正當なるや否やに關して疑問の生ずる場合に州警察廳と協議の上監督官廳之を定め、兩者の間に調停の成立せざる場合は交通大臣これを決す。

交通量少き踏切道に例外として特に門扉を或は其の他の保安装置を備ふるや否やに關して疑問の生ずる場合も同様とす。

踏切道に於ける保安装置としては如何なる装置が充分と見做さるゝかは交通大臣之を定む。

踏切道に於ける門扉の門は如何なる状態に於ても (開閉何れの場合に於ても) 線路中心より 2.50 米の實距離を要す。

此の量は半徑 250 米以下の曲線にありては、曲線半徑に適當する如く擴大さるゝを要す (第 11 條 (2))。

停車場構内の交通に専用さるゝ平面交叉 (第 46 條 (6)) は踏切道と見做さず。

(4) 門扉は踏切警手小屋より見透し得るを要す。

50 米以上の距離より門扉を開閉する事は交通量少き踏切道に於てのみ許可せらる。

監督官廳は除外例を設くる事を得。

(5) 遠方より開閉せらる可き門扉は門扉位置に於て手働によつて迅速に開閉さるゝを要す。且つ踏切警手小屋より操作し得可き鳴鐘装置を備ふるを要し (第 46 條 (8)) 且つ警手に開扉の程度をも認知せしむべき装置を設くるを要す (第 46 條 (7))。

第 46 條 (9) により常に閉鎖され得る門扉に對しては、監督官廳は除外例を設くる事を得。

(6) 州警察廳の同意を得て、常時閉鎖され居る踏切道には (第 46 條 (9)) 踏切警手小屋に通ずる鳴鐘装置を設く可し。

(7) 私設道路に於ける警手を附せざる踏切道の門扉は閉鎖され得るを要す (第 46 條 (10))。

但し監督官廳は除外例を許容するを得。

(8) 車馬の通行せざる小道路に對しては、監督官廳は十字形廻轉扉若くは之に類似の閉鎖装置を許可するを得。

(9) 踏切道には圖-4 により踏切警標を設く可し。門扉が閉鎖されをる場合若くは列車或ひは他の鐵道車輛が接近せる際、道路を通行する車輛及び家畜を停止せしむるを要する直接踏切に通ぜる總ての道路には上記の警標を設く可し (第 79 條 (1))。

圖中に記載されたる踏切警標寸法を縮小することは止むを得ざる理由によりてのみ許可さる。

交通量僅少なる踏切道に於ては踏切警標を設置せざるものとす。

門扉若くは(3)による他の設備によつて防護せられざる踏切道の前後には機關手に對して標識を設くるを要す(第58條(2))。事情複雑ならざる場合は監督官廳は除外例を許可するを得。

第19條 電信、電話、鳴鐘裝置 (Telegraph, Fernsprecher, Läutewerke)

1時間40秒以上の速度にて運行する區間の閉塞場は電信によりて、其の他にありては電信若くは電話によりて聯絡するを要す。

監督官廳は除外例を設くるを得。

(2) 閉塞設備(Strecklenblockeinrichtungen)を有する線路にありては電信の代用に電話を閉塞所に用ふるを得(第22條)。

(3) 線路には

1時間40秒以上の速度を以て運轉する線路區間にありては發車を踏切警手に通知する爲め鳴鐘裝置若くは他の裝置を設くべきものとす。

但し監督官廳は除外例を許可するを得。

(4) 列車に救援裝置なき場合にありては最大2秒毎に上記の裝置を設く可し。

第20條 轉車臺、遷車臺 (Drehscheiben, Shiebebühnen)

(1) 特にタンク機關車のみを使用する以外に於ては機關車には炭水車と共に機關車が廻轉され得る如き少くも1ヶの轉車臺を設くることを要す。

(2) 軍用列車運轉の際に使用さる可き轉車臺を新設する際には直徑20米以下となすを得ず。

帝國國防の見地より本規定を如何なる範圍迄枝線に適要するやは交通大臣之を定む。

(3) 幹線に於てはピット附遷車臺(Schiebebühnen mit versenkten Gleisen)及び轉車臺は線路終端に限り設くるを得。

第21條 信號機及び標識 (Signale und keunzeichen)

(1) 信號機及び標識の形狀(彩色及び發音様式共)は鐵道信號規程(Eisenbahn Signalordnung)に依るもの限り該規程に従ふを要す。信號規程に記載せられざる信號機及び標識の形狀は信號規程の形式を使用せざることを得。

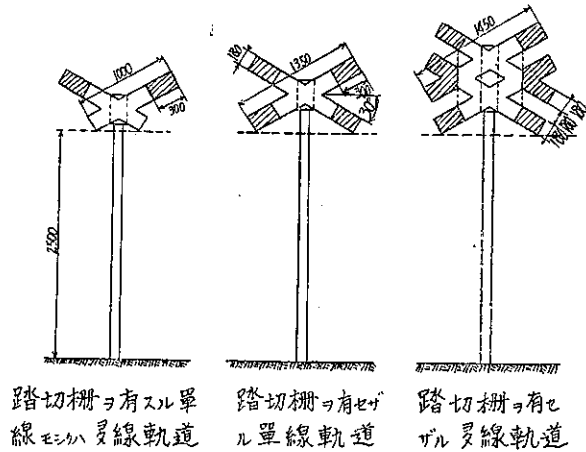
(2) 停車場への進入は

1時間40秒以上の速度にて運行する區間の行違停車場に於ては主信號機(場内信號機)を以て掩護するものとす。

但し交通大臣は除外例を許可するを得。

最長1時間40秒の速度にて運行する區間に於ける行違停車場に如何なる範圍迄場内信號機を設くるや否やは交通大臣これを定む。

圖-4. 踏切道に設くる踏切警標(第28條(9))
(警標板中陰影を附せるは赤色, 附せざるは白色)



(3) 場内信號機は運輸主任 (Fahrdienstleiter) 自身により (第 45 條 (1)) 若くは列車運轉と聯動の下に於てのみ轉換され得る如く設備さるゝを要す (第 45 條 (1))。

(4) 前方の閉塞區間を防護する爲めに (第 6 條 (8)) 閉塞場には主信號機 (閉塞信號機) を設くるを要す。

(5) 可動橋は信號機 (主信號機或は掩護標識板) によりて防護さる可く且つ、橋梁が閉鎖、鎖錠せられたる場合初めて信號機は停止現示を解除し得。信號機が停止現示の場合に限り橋梁は解錠せられ得る如く聯動裝置を備ふ可きものとす。

(6) 本規程に依る軌道の平面交叉は相互聯動關係を有する主信號機にて防護せらるゝを要す (第 13 條參照)。本規程に依らざる軌道と本規程に依る軌道との交叉の防護に關しては許可官廳 (Zurrassende Behörde) が解決すべき任務を有す (第 13 條)。

(7) 停車場構外線路に存する分岐器若くはそれに附帶する軌道交叉は主信號機によりて防護さるゝを要す。聯鎖關係を要する場合に於ては隣接せる分岐線も主信號機によりて防護さるゝ事を得。

(8) 構外線路區間に存在する分岐器は、その主信號機 (掩護信號機) と又定時旅客列車及び其の他の速度 1 時間 50 軒以上の列車が對向運轉をなす停車場構内に於ける分岐器は、當該信號機との間に、分岐器が定位にある場合に信號機は初めて安全現示をなし得る如く、又信號機が安全現示をなしつゝある間は (第 65 條 (2)) 分岐器は閉鎖さるゝ如く互に聯鎖關係にあるを要す。

以上の他旅客列車 (第 54 條 (2)) が對向運轉をなす遠方制御分岐器は輪縁路確保裝置 (Fahrstrassenfestlegung) により、若くは列車通過中に於ける途中轉換防止裝置により防護さるゝを要す。

(9) 旅客列車の側面防護 (Flankenschutz) に對しては出來得る限り適當なる豫防手段 (Vorkehrungen) 及び聯鎖關係を講ずるを要す。

(10) 場内信號機 (Einfahrsignale) (2)、閉塞信號機 (Blocksignale) (4)、可動橋前方 (5)、停車場構外線路上に於ける線路交叉分岐器 (6)、前方の主信號機及び分岐器並びに分岐器と聯鎖關係にある軌道交叉 (7) の前方に存する主信號機は遠方信號機 (Vorsignale) と聯結せるゝを要す。

出發が主信號機 (出發信號機) により防護され、該出發信號機が閉塞信號機 (4) なる場合に於てはこれを遠方信號機に連結するや否やは監督官廳之を定む。

主信號機及びそれに從屬せる遠方信號機間の距離は少くも第 55 條により制動せる場合に於て主信號機の前方に於て停止し得る如く制動距離以上を要す。如何なる範圍迄出發信號機 (Ausfahrtsignale) と遠方信號機が聯結さるゝかは監督官廳之を定む。

交通大臣は特に重要なる線路に對しては、遠方信號機は特殊の信號現示によりて、主信號機の“制限速度にて通過”なる現示をなすを得る事を命ずるを得。

可動橋の防護の爲めに掩護標識板が使用さるゝ場合には一般には掩護豫告標をも現示すべし。

(11) 主信號機は出來得る限り、所屬線の右側若くは眞上に、遠方信號機は常にその所屬線の右側に建植するを要す。

集中信號機 (特殊構造の集中、主信號機及び集中遠方信號機) の建植位置に對しては監督官廳は除外例を設くることを得。

隣接せる軌道の信號機は列車により互に混同せられぬ如く建植さるゝを要す。

(12) 本線軌道に於ける分岐器には

對向轉轍器 (Einfahrweichen) には
通路を現示する信號機と相互に聯鎖關係になき場合に於ては、

若くは通例閉鎖され居る場合には
分岐信號機 (Weichensignale) を設く可し。

但し交通大臣は除外例を設くるを得。

(13) 一點に結合する線路の間には、他の線路上に於ける運行が危険ならざる範圍を示す標識を設くるを要す。
本標識箇處の線路間隔は少くも 3.5 米あるを要す。

第 22 條 閉塞装置及び列車制御装置 (Streckenblock und Zugbeeinflussungseinrichtungen)

(1) 特に列車間隔の短き軌道上には後續列車に對して閉鎖された閉塞區間への進入の可否を現示する信號機を設置するを要す。

(2) 特に列車間隔の短き軌道に對しては、交通大臣は (停止信號内に進入せる列車を自動的に停止せしむべき) 列車制御装置 (Zugbeeinflussung) を許可するを得。

第 23 條 乗降場 (Bahnsteige)

(1) 旅客乗降場の高さは一般には軌條面上 0.76 米若くは 0.38 米とす。但し 0.38 米以下の乗降場を設くるを得。
曲線に於ては外側軌條のカントにつき考慮を要す。

(2) 旅客乗降場上の固定物件 (支柱等) は軌條面上 3.05 米の高さ迄軌道中心より少くも 3 米を隔てるを要す。

第 24 條 積却場 (Rampen)

(1) 家畜若くは車輛を多量に取扱ふ停車場に於ては固定積卸場を設くるを要す。

取扱數量少き場合に於ては可動積置臺にて可なりとす。

(2) 非公開軍用列車に積卸を行ふ可き側方積卸場を新設する際には半列車 (第 14 條 (1)) をして、退行せしめず且つ通過本線及び行違線を遮斷する事なしに通過する如く設置するを要す (第 14 條 (1))。

軌道設備は、一般運輸に對して必要な場合に於ては將來を考慮して、常に比較的短時日にて使用に供し得る如く準備するを以て充分とす。

(3) 側方積卸場の高さは軌條面上 1.1 米以上となすを得ず。又人員の乗降に使用する要ある場合に於ては 1.0 米以上とす。

本規定が如何なる範圍迄國防の見地より枝線に適用されるかは、交通大臣之を定む。

第 25 條 貨物上屋、貨物積卸ホーム、貨車積載定規及計重裝置 (Güterschuppen, Ladebühne, Lademasse, Gleisbrückenwaagen)

(1) 列車が運行する線路に沿ひたる貨物上屋 (Güterschuppen) 及び貨物積卸ホーム (Ladebühne) の床面は軌條面上 1.1 米を越ゆるを得ず。

(2) 稍々大なる貨物停車場 (Güterbahnhöfe) には貨車積載定規 (Lademasse) 及び計重裝置 (Gleisbrückenwaagen) を設く可し。

第 26 條 停車場名、停止所名及び時計 (Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, Uhren)

(1) 旅客驛及び旅客を扱ふ停止所に於ては、旅客の認め易き様にその名稱を掲ぐべし。

(2) 各停車場には旅客に認め易き時計を備ふべし。稍々大なる停車場に於ては本屋側よりも、線路側からも認められ易き場所に時計を設くるを要す。

第3章 車輛 (Fahrzeuge)

第27條 車輛の種類及び性能 (Einleitung und Beschaffenheit der Fahrzeuge)

(1) 車輛の作製及び運轉に當りては、本條に依り車輛を普通車輛 (Regelfahrzeuge) と特殊車輛 (Nebenfahrzeuge) とに分つ。普通車輛とは、列車として單獨若くは連結して運轉し得る鐵道車輛を云ふ。他の全ての鐵道車輛例へば小型客貨車の如きは特殊車輛と見做す。

但し普通車輛には小型機關車を含む。小型機關車とは、引張棒に於ける出力最高 150 馬力以下にして所定出力に於ける許容最高運轉時速 30 軒以下のものなり。

(2) 車輛は全て、許容最高速度にて危険なく運轉し得るやうに、作製及び保守をなすことを要す。

(3) 以下の製作規定は、普通車輛に對して適用するものとす。特殊車輛に對しては之を特別の目的に用ふる必要ありと認めらるゝ場合に限り本製作規定を適用す。

第28條 車輛限界 (Begrenzung der Fahrzeuge) (圖-5)

(1) 車輛は静止の場合直線部軌道上正位に於て、圖-5 にて實線で示されたる限界 I を犯すを得ず (圖-6)。

但し下記除外例が許可せらるゝか若くは交通大臣が特に圖-6 の限界 II を使用することを認可せる場合は此の限りにあらず。

架空線より聚電をなす車輛及小機關車の臺枠は、(Fahrzeuge der Kleinlokomotiven) 静止の場合直線部軌道上正位に於て圖-6 にて實線で示されたる限界 II を犯すを得ず。

客貨車のバネ下部分 (die unabgefederten Teile) に對しては、圖-5, 6 の A 右方に實線で示されたる限界 I 及び II を、下方に 15 軒擴大するを得。

(2) 機關車及び動力車 (Triebwagen) は圖-5 の限界により作製すべきも、車輛の除去し得る部分にして圖-5 の限界を出づるものには圖-6 の限界を許すことを得。

但し圖-5 の限界に準據することを要す。

(3) 信號板 (Signalscheibe) 信號燈 (Signalscheibe) 及び導索 (Leinenhaspel) は、圖-5, 6 B 下に示されたる特殊の限界に依ることを得。

(4) 車輛の蒸氣を放出する部分は、圖-6 に點線で示されたる限界を超ゆることを得ず。

(5) 車輛の聚電子 (Stromabnehmer) は圖-5, 6 の限界を超ゆることを得。

但し車輛作製の際の限界に準據することを要す (圖-7)。

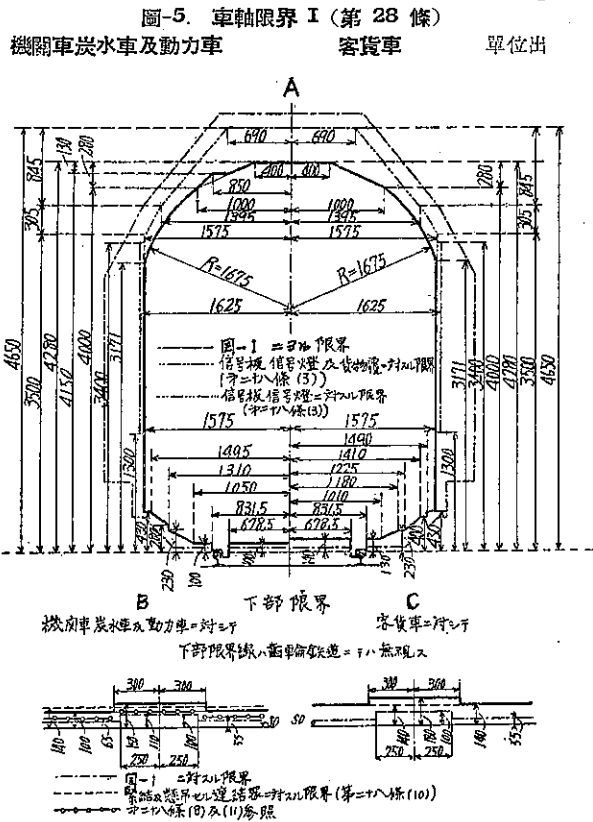


圖-6. 車輛限界 II (第 28 條) 單位耗
機關車炭水車及動力車 客貨車

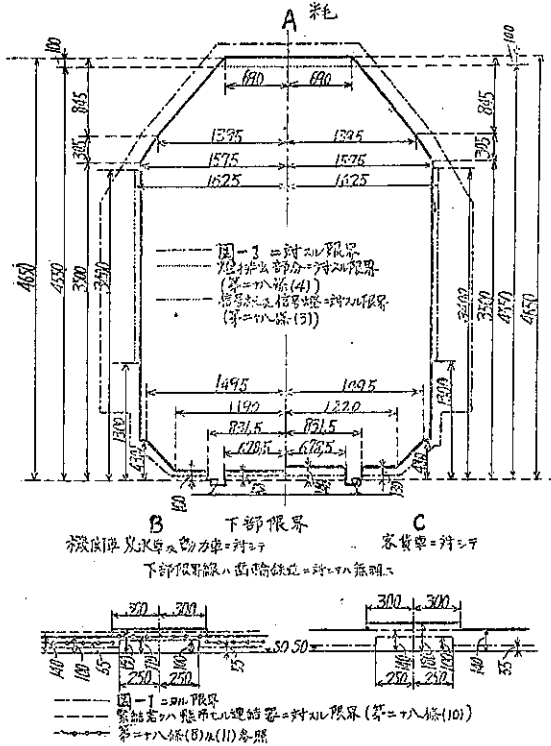
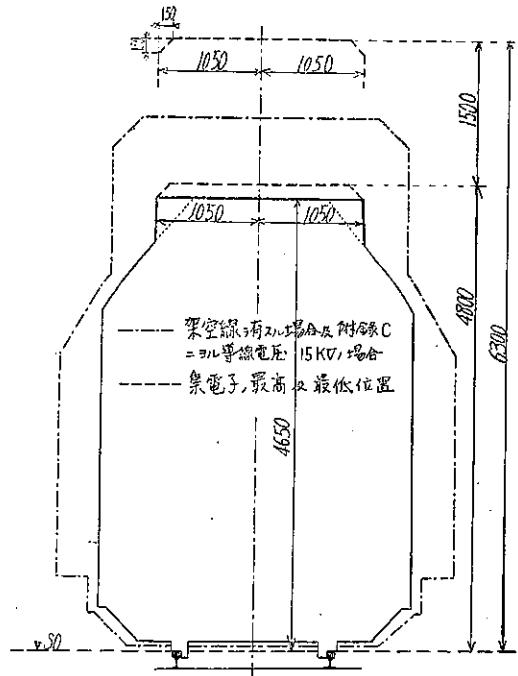


圖-7. 導線電壓 15 KV に於ける機關車及動力車の
集電子に對する限界 (第 28 條) 單位耗



送電電壓 (Fahrdrabtnennspannung) 15 kV の 架空線を有する場合に對する集電子は、その作用をなす場合、最高は圖-7 に點線で示せる上の限界、最低は同じく點線で示せる下の限界に於て之を上下左右共に超ゆることを得ず。

送電電壓 15 kV の 架空線を有する區間に於ては、集電子は之を下げたる場合に圖-7 にて實線で示されたる限界を超ゆることを得ず。

(6) (1) 及び (8) に規定されたる限界中普通曲線及び分岐曲線を通過するに必要なだけ之を制限することを要す。之に關する細則は交通大臣之を規定す。

(7) 車輛が直線部軌道上正位にある場合、動力車、客車、郵便車、荷物車 (Packwagen) の入口扉にして車輛側面部に存在し且つ外方に開くものありては、其の位置の如何に不拘圖-1 の左方 A に實線で示されたる基準建築限界 (Regellichtraum) を 50 耗以上超ゆることを得ず。此の種車輛の他の入口扉は、車輛が直線部分にて正位に静止せるとき、基準建築限界を超えざるを要す。

制動手室の扉は、其の位置の如何に不拘圖-6 の右方 A の車輛限界に示されたる断面寸法外に出づるを得ず。

(8) 全て車輛の制輪子 (Bremsblotz), 砂撒器 (Sandstreuer), 排障器 (Bahnräumer) 並びに機關車及び動力車のバネ下部分は下記限度に於て圖-5, 6 にて實線で示されたる限界の下方水平線以下に出づるを得。

機關車、炭水車及び動力車にありては、軌條面上 65 耗迄。

機關車、炭水車、動力車及び客貨車にありては、上記各部が曲線に於てもタイヤの占むる空間以内にある場合に

對し、且つ又客貨車の場合には兩端軸間 (Endachsen) にある場合に對しては軌條面上 55 耗迄。

但し軌條制動機 (Scnionenbremsen) の制動磁石 (Bremsmagent) の如く、軌條上に直接作用する制動機部分は、夫が車輛兩端車軸間に在し且曲線部分に於てもタイヤの空間以内にある場合は、制動に際して軌條迄降下することを得。

(9) 客貨車にありては、兩端車軸より外側の部分は、夫がタイヤの占むる空間以内にある限り、軌條面上最大 150 耗迄降下することを得。

(10) 解放したるネヂ連結器 (Schraubenkuppelun) 及ジャンパ連結器 (Leitungskuppelung) 軌條面上最小 140 耗以上たれ下り得る場合には 140 耗以上保つべくネヂをねぢこむか、吊下げ得る如く裝置するを要す。

(11) 齒軌條區間 (Zahnstangenctrecke) にて運轉する機關車、炭水車及動力車は、圖-5、6 B に實線で示されたる限界を越ゆることを得ず。

但し制輪子、砂撒器、排障器及バネ下部分は此の限にあらず。上記車輛のバネ下部分は車輛限界の軌條面上 150 耗以下にある水平線の部分については軌條面上 110 耗迄下ぐる事を得。上記車輛の制輪子、砂撒器、排障器及バネ下部分は軌條面上 100 耗以下の限界に於て軌條面上最大 65 耗迄、又曲線部に於ても此の部分の部分がタイヤの占むる空間以内にある場合は 55 耗迄降下し得。

齒軌條區間にて運轉する客貨車は、圖-5、6 の C に實線で示されたる限界を超ゆることを得ず。

第 29 條 軸重 (Achsdreck)

(1) 靜止せる車輛の軸重は、下の (2) の場合を除き、最大荷重に於ても 16 噸を超ゆるを得ず。

(2) 新設路線及改築せる上部構造 (第 16 條 (2) 參照) に於ては、軸重は一般に 18 噸、特に強固に構築せられたる路線に於ては 20 噸を取ることが得。此の軸重の大きさは監督官廳の認可を得れば最大 5% を増すことを得。上記以上の軸重を有する車軸は、交通大臣の許可を得たる場合に限り之を作製することを得。

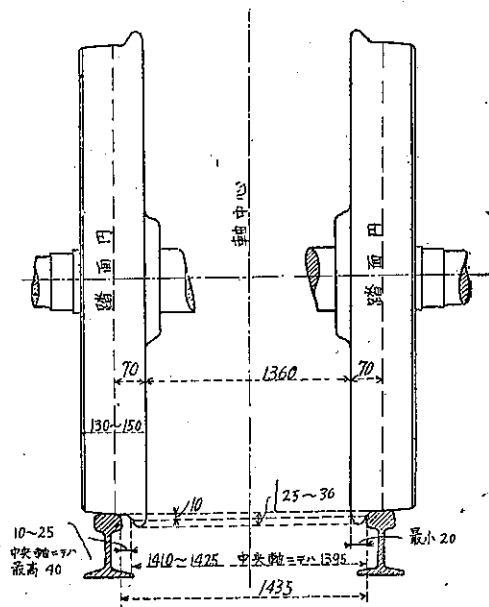
第 30 條 輪軸距、輪軸の配置及輪軸の横動 (Achsstand, Einstellbarkeit und Verschiebbarkeit der Achsen)

(1) 固定軸距は、ボギー (Derhgestell) の場合を除き、2500 耗以上なることを要す。新に作製する客貨車及ボギーにありては 4500 耗を越ゆるを得ず。小型機關車の場合にして、且つ分岐及交叉の構造が小なる固定軸距の使用可能な箇所のみ用ふるものにありては 1500 耗迄之を減ずることを得。

(2) 機關車並に固定軸距 4500 耗以上の客貨車ボギーにありては、其の輪軸の構造及配置は半径 180 米の曲線を支障なく通過し得るものたることを要す (客貨車に關しては第 42 條 (1) (へ) 參照)。

(3) 客貨車及ボギーにして、2 軸以上を 1 箇の共通臺枠に取付け、且固定軸距が 4000 耗を超ゆるものにありては、中間に存する輪軸が輪縁を有する場合は、半径 180 米の曲線を支障なく通過し得る様輪軸は左右に移動し得ることを要す。

圖-8. 車輪 (第 31 條) 單位耗



(4) 輪縁なき輪軸は左右に移動することを得ず(第 31 條 (4) 参照)。

第 31 條 車輪 (Räder) (圖-8 参照)

(1) 車輪は車軸に押込み固定するを要す。

(2) 一軸のタイヤ内面距離は 1360 耗とし、公差は正負 3 耗以下とす。

(3) 炭水車及客貨車のタイヤ直径は、踏面圓 (Laufkreis) にて磨耗せし状態に於て 850 耗以上たることを要す。

(註) 踏面圓とはタイヤの内側端面に平行にして之より 70 耗の距離にある平面が車輪の踏面 (Lauffläche) より切取る圓を云ふ。

(4) 車輪は輪縁 (Spurkränze) を備ふるを要す。同一臺枠に 3 個以上の車軸を有する場合に於て摺動せざる中間軸の輪縁は如何なる状態の元に於ても軌條を外づることなき場合には之を除外することを得(第 30 條 (4))。

(5) 車輪は下の寸法を備ふることを要す。

(イ) タイヤの幅は 130~150 耗。

(ロ) タイヤの厚さは踏面圓の面内にて測り 25 耗以上。

(ハ) 輪縁の高さは踏面圓より測り 25~36 耗。

(ニ) 輪縁の厚さは踏面圓の 10 耗外側にて測り 20 耗以上。

(ホ) 軌間 1435 米の線路に於ける輪縁の遊間は、車軸が一方の軌條に全く偏倚したるとき踏面の下位 10 耗に於て測り 10~25 耗とし、又同一臺枠に 3 個以上の車軸を有するときの中間軸に輪縁を備ふる場合は 40 耗以下とす(4)、踏面圓の下位 10 耗に於ける輪縁外面間距離は 1410~1425 耗にして同一臺枠に 3 個以上の軸を有する場合の中間軸に於ては 1395 耗。

第 32 條 車軸 (Achswellen)

車軸の屈曲に對する計算に於て

客車、郵便車、荷物車及炭水車に於ては

車軸の中間部 (Achsschaft) 及ジャーナル (Achsschenkel) には 9 倍以上。

ボス座 (Nabensitz) には 11 倍以上の安全率を。

貨車に於ては車軸の軸部及ジャーナルには 7 倍以上。

ボス座には 9 倍以上の安全率を持たしむることを要す。

計算に於てはジャーナル中心に働く死荷重を基準とし、ボス座の計算に於ける臂長は踏面と軸受中心間の距離をとることを要す。

第 33 條 引張及緩衝装置 (Zug-und Stossvorrichtungen)

(1) 車輛は兩端にバネを有する引張及緩衝装置を備ふるを要す。

但し動力車のみは例外となし得。運轉中絶えず連結し置く 2, 3 輛の車輛は之を 1 輛と見做す。

(2) 客貨車は貫通引張棒 (durchgehende Zugstange) を備ふるを要す。

但し特別の目的を以て製作せる客貨車は例外となし得。

(3) 車輛はネジ連結器を備ふるを要す。其他の連結器は特別の目的を以て製作せる車輛にのみ許可し得。

一般に其他の連結器を装置するには交通大臣の認可を要す。

(4) ネジ連結器 複式連結の装置とし、主連結器破損すれば直に豫備連結器が作用する如く装置するを要す。

(5) 引張及緩衝装置は次の寸法を備ふるを要す。

(イ) 中心面の高さは軌條面上 940~1065 耗とす。

(ロ) 兩緩衝器 (Puffer) 中心間距離は通例 1750 耗, 最小 1740 耗, 最大 1770 耗とす。

(ハ) ネジ連結器に於て, 壓縮されざる緩衝器の頭面より連結環 (Einhängebügel) の作用點迄の長さは, 連結器のネジを完全に弛めて引延したる場合, 450~550 耗とす。

(ニ) 連結器の垂下せる場合の最低點と軌條面との距離は此部を吊下げ得る場合には 65 耗以上, 吊下げ得ぬ場合には 140 耗以上とす (第 28 條 (10))。

(ホ) 引張装置を端梁 (Kopfschwelle) より引出し得る長さは 50~150 耗とす。乗客用棧板を備へたる客貨車にありては 65 耗以下とす。

(ヘ) 緩衝器より牽引鈎 (Zughaken) 迄の距離は引張を受けぬ鈎の作用點より壓縮を受けぬ緩衝器頭面迄を測り 345~395 耗とす。

(ト) 端梁より緩衝器頭面迄の距離は緩衝器を完全に壓縮せる場合に於て 425 耗以上とす。

(チ) 引張棒 (Zugstange) の直径は 42 耗以上とす。

小機關車の場合には多少の公差を許可し得。

(リ) ネジ連結器の連結環 (Bügel) の直径は牽引鈎との接觸に於て 30 耗以上とす。

(ヌ) 緩衝器頭 (Pufferscheibe) は, 半径 180 米の曲線通過の際緩衝器が相前後して噛合ふことなき様定むるを要す。其の直径は 340 耗以下となすを得ず。

(6) 車輛より見て, 左側の緩衝器の緩衝面は平面にして, 右側の緩衝器の緩衝面は曲面たるを要す。曲面の高さは, 磨耗せざる緩衝器に於ては 25 耗たるを要す。

第 34 條 車輛断面に於ける空間及突出部分 (Freie Räume und vorspringende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge)

(1) 各車輛の端面には引張装置の兩側に下の寸法の空間を存するを要す (横振れし得る引張装置に於ては最大の横振れの場合)

幅は引張装置の最外部より測りて 400 耗以上。

深は完全に壓縮されたる緩衝器の緩衝面より車輛の縦方向に測りて 300 耗以上。

高さは軌條面上 2000 耗以上。

常に連結して運轉さるゝ車輛は之を 1 個の車輛と見做す。

(2) 前記空間以外に突出せる部分は完全に壓縮せられたる緩衝器頭より 40 耗以上後方にあるを要す。

(3) 客貨車の側面にある踏段 (Laufbretter) は壓縮されざる緩衝器の頭面より 300 耗以上隔つるを要す。

第 35 條 制動装置 (Bremsen)

(1) 手用制動機 (Handbremsen) は曲柄の時計方向廻轉により作用すべく装置するを要す。

(2) 新製客貨車の制動手席には完全に閉鎖されたる制動手臺を備ふるを要す。

工事用車輛及び制動機が只入換運行の際にのみ使用される客貨車に於ては無蓋の制動手臺を備ふる事を得。架空電車線を有する線路に使用するものと定められたる若くは, 該線路を運行すべき客貨車新製の場合には電流による危険に對して制動手を充分保護する如く設備するを要す。

(3) タンク機關車, 炭水車及び動力車に於ては他の制動装置を有する場合と雖も, 手用制動機を備ふるを要す。

小型機關車に於ては制動装置に關しては作用位置に固定し得る足用制動機 (Fussbremse) にて可なり。

(4) 壓縮空氣にて制動される列車を牽引する機關車及び動力車新製の際には貫通空氣制動機と共に作用し得る動輪制動機を (Treibradbremse) 備ふるを要す。

(5) その速度が下記以上に達する列車の貫通制動機は、下の各項の如く整備され居るを要す。

60 軒/時
40 軒/時

即ち

(イ) 機關手若くは、動力車運轉手の席より。

(ロ) 客車の各室より。

(ハ) 郵便車及び荷物車より。

(ニ) 手用制動機を備へた貨車より。

作用せしめ得るを要す。

(ホ) 制動管 (Bremsleitung) 切断せられたる場合には直に自動的に作用する如く装置しあるを要し尙、

(6) 貫通制動機を備へたる客貨車は第 55 條の細則に掲げたる數値により、手働によりても制動機の操作をなし得る如く整備され居るを要す。

第 36 條 機關車、炭水車及動力車に於ける装置 (Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen)

(1) ボイラーには下の如き装置を備ふるを要す。

(イ) 各獨立してボイラーに所要の水量を供給し得る如き 2 箇の給水装置。

但し少くも其の中 1 箇は車輛が停止せる際にも又作用し得るを要す。

(ロ) 罐水給水口に於てボイラーよりの罐水若くは蒸氣の逆流を自動的に防止する給水弁 (Speiseventil) は手働によつて閉鎖され居るか、若くはボイラーと自動給水弁の間に特に手働によつて作用する遮斷装置 (Abspervorrichtung) を挿入するを要す。

(ハ) 水位を確實に表示す可き少くとも、互に獨立せる 2 箇の装置。少くも其の 1 箇は水面計たるを要す。

(ニ) 水面計及びボイラー壁には標準最低水位に對する境界線を設く可し。

但し此の水位は内火室 (Feuerbüchse) 最高部上少く共 100 耗にあるを要す。

(ホ) 2 箇の安全弁 (Sicherheitsventil)

但し鉛の封印を破るか若くは調節蓋 (Kontrollhilfe) を取換へざる限りその作用壓力を規定以上に超過せしめ得ざる如く装置しあるを要す。

安全弁は不時に作用したる場合に於て噴出せる蒸氣によつて誘發開口せられざる如く装置され居るを要す。

(ヘ) 罐内蒸氣壓力を常時指示する罐壓力計 (Kesseldruckmesser)

但し指針盤上には移動し得ざる明瞭なる標記を以て、規定の最高汽罐蒸氣壓を表示するを要す。

(ト) 検査用壓力計 (Prüfungsdruckmesser) を取付けるための装置。

(チ) ボイラーには規定最高蒸氣壓力、製造者名、製造番號、製作年次を表記せる金屬製工場標札を罐壁を施したる後にも見得る如く取付くべし。

無火機關車に於ては監督官應は (1) (イ) より (ホ) に至る規定の除外例を認むるを得。

但し (1) (ホ) の規程に依る安全弁を少くとも一箇備ふる事を要し且最も不都合なる場合に於て、正常の運行をなさんとする時は導管網より全蒸氣量を機關車へ流入せしめ得る如く設置することを要す。

(2) 瓦斯及び液體を動力とせる機關車及動力車には安全瓣及び最高壓力製造所及引渡年度を明示せる標札を備ふるを要す。

(3) 機關車及動力車には下の各項を標記するを要す。

(イ) 所屬鐵道名

(ロ) 番號若くは名稱

(ハ) 製造所名、工場番號及び製造年次

(ニ) 許容最高速度

(ホ) 車臺及びボイラーに對する最近の検査に關する報告 (第 43 條 (1) (2) (5) 及び (6) 參照)

(ヘ) 制動種別

(4) 炭水車には下の各項を標記する事を要す。

(イ) 番號若くは名稱。

(ロ) 製造所名、工場番號及び製造年次。

テナダ機關車及び炭水車には水槽容量 (立方米) 並びに貯炭量 (噸) を標記するを要す。

(5) 機關車及び動力車には汽笛若くは之と同様な效力を有する音響信號を發するに適當せる他の設備を備ふるを要す。

(6) テンダ機關車は機關車の前部及び炭水車の後部に排障器を備ふる事を要す。他のすべての機關車及び動力車はその前後に排障器を備ふるを要す。

(7) 固體燃料を用ふる機關車及び動力車には密閉し得る灰箱及び火粉止を備ふるを要す。

(8) 標準軌間の炭水車及び標準軌間のテナダ機關車に於ける給水口は軌條面上 2750 耗を超ゆるを得ず。

軌條面上 2750 耗迄の高さに於て、非常口 (Noteinlauf) の存する場合に於ては 3000 耗迄許容さる。

(9) 第 58 條 (2) により踏切道の前方より警報する事になり居る區間を運行する機關車及び動力車には警報装置を設くるを要す。小機關車に於ては、鳴鐘装置を略する事を得。

第 37 條 車輛の擔バネ (Tragfedern der Fahrzeuge)

車輛には擔バネを備ふるを要す。

第 38 條 軍事目的に對する車輛設備 (Wagen ausrüstung für militärische Zwecke)

軍事輸送に對しては準備されたる客貨車は戰時鐵道條令 (Millitär-Eisenbahn-Ordnung) に定めたる所要の裝置を完全に設備するを要す。

第 39 條 客車の閉鎖照明及び暖房裝置 (Orschluss-Beleuchtungs- und Heizeinrichtung der Personenwagen)

(1) 客車の乗降口扉は確實に作用する閉鎖裝置を備ふるを要す。客車側面の外開き乗降口扉には、二重の閉鎖裝置をなす事を要す。但し其の 1 つは戸鈞 (Vorreiber) 若くは引手 (Einreiber) たるを要す。客貨車新製の場合には鎖錠裝置は、扉を急激に閉鎖する事により、自動的に作用する二重閉鎖裝置を備ふるを要す。

(2) 客車の内部には扉の開閉に際して、指を挟まざる如く、乗降扉に防護裝置を備ふる事を要す。

(3) 幅 2900 耗以上の客車の側面にある開閉可能の窓には身體を乗り出さざる様注意を記載すべし。

(4) 客車には照明裝置を備ふるを要し、冬季使用すべきものには更に暖房裝置を備ふるを要す。

第 40 條 貨車の床面高 (Bodenhöhe der Güterwagen)

貨車の床面は緩衝器中心上最低 170 耗にあるを要す。特殊の目的を以て製造された車輛に對しては除外例を許

可し得るものとする。

第 41 條 信號支え、燈火函及信號板 (Signalstützen, Laternenkasten und Signalscheiben)

(1) 地方交通に對する動力車及び特殊車輛を除きすべての客貨車には少くも一方の妻に後尾信號 (Schluss-signal) を (圓板及び燈火) 客貨車の側方若くは屋根より凸出して取付け得べき支えを備ふるを要す (第 28 條 (3) 參照)

(2) 支えは邊の長さ上方は 46 耗、下方は 35 耗の正方形の斷面を有し高さ 76 耗の截頭角錐形たるを要す。その側面は車輛の軸線に對して 45 度以下の角度をなすを要す。

(3) 信號支えの上縁は、

(イ) 信號機が側面に凸出せる場合は最高 3 100 耗。

(ロ) 屋根より凸出せる場合は最高 3 600 耗。

軌條面上にあるを要す。

車輛中心より支えの中心迄の距離は以下の如し。

(イ) の場合 最小 1 400 耗

最大 1 500 耗

(ロ) の場合 最大 1 200 耗

(註) (ロ) の場合に於て高さ 360 耗及び車輛中心より 1 距離 1 200 耗は互に抵觸す。即ち高さ 3 600 耗の場合には距離は最大 1 160 耗、距離 1 200 耗の場合には高さ最大 3 550 粉迄とす (第 28 條 (3))。

(4) 信號燈 (Oberwagenlaternen) の側面は車輛の軸線と平行するを要す。

燈火火函 (Laternenkasten) の高さは最大 280 耗

幅は最大 250 〃

燈火覆 (Laternenauflage) の高さは最大 120 〃

幅は最大 140 〃

上記の数値は信號板に對しても同様に適用す。

(5) 信號支えを備へたる客貨車には階段を設くるを要す。

第 42 條 客貨車の標記 (Anschriften an den Wagen)

(1) 客貨車の兩側には下記の事項を標記するを要す。

(イ) 所屬局の記號

(ロ) 番 號

(ハ) 輪軸及び客貨車の永久附屬物を含みたる自重。

異軌間區域に進入し隨時車輛を變更する客貨車に於てはバネ上部分の重量は車體に記し輪軸及軸箱 (Achsbochse) の重量は軸箱に記することを得。

(ニ) 貨車及び荷物車に於ては積載量及び許容積載量

(註) 許容積載量とは最大許容積載量を示し、輸送中の天候の作用等によつても、之より超過する事を得ざるものとす。積載量は一般に前者より幾分小にして客貨車の標準積載量を示すものとす。

(ホ) 車輛の長さ (緩衝器を含む) 1 m に對する總重量 (自重及び許容積載量)。

但し 1 米に付き 3.6 噸を超過せる場合に限る。

(へ) 軸距及びボギー車の場合は心皿中心間距離と臺車間隔。

軸距 4500 耗以上の客貨車及びボギー車にして半徑 150 米の曲線を支障なく通過し得る如く軸を移動し得る場合には ← ⊖ → なる記號を附すべし。

(ト) 貫通制動機の種類及び使用法。

(チ) ガスタンクの容量並びに電燈の種類。

(リ) 最終検査の年月日 (第 44 條参照)

(ヌ) 期限を定め注油を施すべき客貨車にありては注油の期限及び最終注油の期日。

(ル) 客車及び軍隊輸送用の有蓋貨車に於ては兵員輸送に使用し得べき座席數。尙後者にては收容し得べき馬匹數。

(ヲ) 家畜車にては床面積。

(ヰ) 私有貨車 (Privatwagen) にては、番號の後に [p] 印。

(2) 客車には旅客をして車輛の等級の識別を容易ならしめる爲に記號を記載するを要す。

第 43 條 機關車、炭水車及び動力車の受入及び検査 (Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven Tender und Triebwagen)

(1) 新造せる機關車炭水車及び動力車並びに其他の蒸氣ボイラーを有する機關車及び動力車は當該吏員に於て検査の上安全なる事を認めたる後にあらざれば、運轉に使用する事を得ず。

(2) 機關車炭水車及動力車は最小限

5 年に 1 回 主検査。

3 年に 1 回の中間検査を行ふことを要す。

(3) 主検査は車體各部に渡り施行するを要す。廻轉部分 (Fahrgestelle) 及び動力裝置の検査に際しては軸受 (Lager) 及びバネ部分を外し、車軸を取出すことを要す。車體 (Rahmen) はボイラーを撤去して検査するを可とす。蒸氣ボイラーは過熱管及び煙管の除去後内部に渡つて検査すべし。

(4) 中間検査にては廻轉部分動力裝置及びその附屬物並びに蒸氣ボイラーを第 3 條に従つて検査すべし。(但し該検査にては車體の分解並びに過熱管、煙管の除去、罐被除去は爲さざるも可なり)。

(5) (4) による中間検査の際、水壓検査を行へる場合は (3) による次回の主検査に至る 5 年の定期間は 6 年に延長する事を得。

(6) 新造蒸氣機關車及び動力車の蒸氣ボイラーに於ては (5) による水壓検査を行へる中間検査を以て (3) による主検査に代ふる事を得。此の場合に於ては次回の主検査はこの中間検査後遅くとも 3 年後に行ふことを要す。

(7) 機關車、炭水車及び動力車の検査期間は検査終了後、始めて運轉したる日より次の検査の爲に運轉を中止したる日迄計算す。若し休止並びに修繕の期間が 2 ヶ月以上に及ぶ場合は修繕の期間を含めて、臨時休止の時間だけ検査期間を延長する事を得。前後の主検査間の期間延長は合計して最大 1 ヶ年を超過すべからず。

(8) 蒸氣ボイラーは下記の如き場合は水壓試験を爲すものとす。

(イ) (1) による使用開始中間試験 (Abnahmeprüfung) の際。

(ロ) (3) による中間主検査の際。

(ハ) (5) 及び (6) による中間検査の際。

(ニ) 大規模の修繕を施したる後。

(ホ) ボイラーが2年以上休止せる場合はその再使用前。

(9) (8) の水壓試験の際は蒸氣ボイラーの被覆を撤去するを要す。許容汽壓を P とすれば、試験壓には 1.1 [平方糎に付き $1.3 P$ /糎² 少くとも 1 平方糎に付き $(P+5)$ 疋/糎² を用ふるを要す。

壓力はすべて過壓状態 (als Überdrücke) に於て測定するものと試験壓は試験用壓力測定器によつて測定するものとす。

但し該測定器は隨時その正否を検定するものとす。

(10) (8) 及び (9) の水壓試験の際にボイラーがその原形を變じ復舊せざる時はそのまま使用する事を得ず。

(11) (8) (9) により試験されたるボイラーはその使用前に、ボイラーの壓力計及び弁の壓力をも試験することを要す。

(12) 試験により確定されたる最高蒸氣壓は工場標札に明記するを要す。第 36 條 (1) (チ)。

(13) (1) (2) (5) (6) 及び (8) の検査は帳簿に記入しおくを要す。

第 44 條 客貨車の受入及び検査 (Abnahme und Untersuchung der Wagen)。

(1) 新造客貨車は検査の上安全なる事を認めたる後に非ざれば使用する事を得ず。

(2) 客貨車は隨時根本的検査を行ふを要す。該検査は各部に互つて施行するを要す。この場合に於ては軸受 (Achslager) バネ部分及輪軸を取り外すを要す。

(3) 特に最大時速 75 料以上に及ぶ客貨車、郵便車、荷物車は運轉開始後或は最終検査後最大 6 ヶ月、その他の客車、郵便車、荷物車は最大 1 ヶ年その他の貨車は最大 3 ヶ年後に再検査を行ふを要す。もし客貨車の状態が之を許すならば 6 ヶ月の試験期間は毎回最大 6 ヶ月、1 ヶ年の試験期間は毎回最大 1 ヶ年を限り超過することを得。客貨車には試験期間の延長を明記し置くことを要す。

運轉開始後、或は最終検査後最大 3 ヶ年後には再検査を施行するを要す。

第 4 章 運轉 (Bahnbetrieb)

第 45 條 鐵道運轉係員 (Eisenbahnbetriebsbeamte)

(1) 本規程に於て鐵道運轉係員とは下に記する如き職員 (Beamten) 雇員 (Angestellten) 及び傭人 (Arbeiter) 並に其の代務者 (Vertreter) を言ふ。

(イ) 軌道設備の維持及び運轉の指導者及び監督者

(ロ) 軌道監督 (Bahnkontrolleure) 及び運轉監督 (Betriebs-Kontrolleure)

(ハ) 停車場、停止所、分岐驛及び接續驛に於ける驛長 (Vorsteher) 及び監督官吏 (Aufsichtsbeamten) 並びに運轉主任 (1), (Fahrdienstleiter) 但し閉塞信號監視人を含む (2)。

(ニ) 保線工手長、運轉係員、電信保線手、架空線係員

(ホ) 其他、保線従事員

(ヘ) 轉轍手 (Weichensteller)

(ト) 入換従事員 (Beamte des Rangierdienstes)

(チ) 線路及び踏切警手 (Pahn-und Schrankenwärter)

(註) 1. 運轉主任とは自己の責任の範圍内に於て列車順序を規定する官吏を云ふ。

2. 列車運轉業務を有する範圍内に於ては驛助役 (Bahnagenten) をも含む。

(リ) 列車乗務員 (Zugbegleiter)

- (ヌ) 機關手及び動力車操縦者並びに無火機關車及動力車に於ける火夫 (Heizer), 小機關車の乗務員
 (ル) 其の他の機械及び電気外勤職員

(2) 運轉係員は年齢 21 歳以上にして、且つ品行方正にして職務上必要な性格及び能力を有するを要す(鐵道運轉業務及び警察官の資格に關する規程参照)。

機關車運轉に於てその訓練に従事する専門の教育ある機械技術者に對しては老齡に對する規程が設けらる。

- (3) 運轉係員は、確實に運轉を遂行する爲めに必要な人員を備ふるを要す。
 (4) 運轉係員には其の業務上の責任に關して書かれたる或は印刷されたる諸規則を配付す可し。
 (5) 各運轉係員には考課表 (Personakten) を作る可し。
 (6) 運轉係員はその執務中正確なる時計を所持すべし。

第 46 條 線路維持、検査及び監視並びに踏切番勤務 (Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Schrankendienst)

(1) 軌道は危險なく最高許容速度にて運轉さるゝ如く維持すべし(不完全なる若くは運轉不可能なる線路區間の識別に關しては第 48 條 (2) を参照すべし)。

(2) 軌道は毎週少くも下記回数、正規の状態にあるや否やを調査するを要す。

6 回

3 回

- (3) 軌道の検査 (2) には婦人を使用するを得ず。
 (4) 線路の危險なる個所には

運轉繼續中

列車通過中のみ

監視するを要す。

(5) 下の如き除外例が豫想されざる限り踏切道は監視さるゝを要す。

通行者多き踏切道は監視さるゝを要す(但し 1 時間 15 軒以下の速度にて通過する見透しよき踏切道を除く)。
 通行者少き踏切道は下記の如き場合に於てのみ監視さるゝを要す。

即ち 1 時間 15 軒以上の速度にて通過する場合及び其の他非常に見透し悪くして踏切警標より少くも 50 米以上の遠距離に於ては線路を認識し得ざる場合。

監督官廳は州警察廳と協議の上、下の如き場合に於ては除外例を許可する事を得。

即ち交通者多き踏切に於ては特に見透しよき場合、交通量少き踏切に於ては軌道と交叉せる道路上に自動車交通が行はれざる場合に限る。意見が異なる場合は交通大臣之を決す。

監視は列車及び入換列車の接近前及び通過中時間を違へずに遂行さるゝを要す。

特別車輛運行の際(第 27 條 (1) 参照)踏切は如何なる範圍迄監視さる可きかは監督官廳之を定む。

交通大臣は踏切道の保安裝置完全なる場合は監視され居る事と見做すを得(第 18 條 (3))。

常時閉鎖され居る門扉の存する踏切道に於ては監視を要せず((9) 及び (10))。

危險なる場合には門扉は閉鎖され居るを要す。

(6) 停車場構内の交通に専用さるゝ平面交叉は列車の通過中及び入換運行中監視さるゝか若くは閉鎖され居るを要す。業務上の通行にのみ使用される通路は本規程に従はざるものとす(第 18 條 (3))。

(7) 踏切警手自身により若くは遠方より操縦さるゝ門扉を有する踏切道に於て、開閉裝置の直接近邊に警手が

居り且つ此門扉がみだりに開放せられたる際には明かに認めらるゝ如く作られて居る際には踏切道は監視され居ると見做される(第 18 條 (5))。

停車場及び停止所に於ける踏切道は開閉する門扉がみだりに開閉されざる如くなり居る場合に於て事情複雑ならざる場合は監視さると見做さる。

(8) 遠方より開閉さるゝ門扉には閉鎖前に普響を以て信號すべし(第 18 號 (5))。

(9) 極めて交通量少き踏切に於ける門扉は州警察廳の同意を得たる場合に於ては固定せしむるか若しくは 1 年間の或る一定日時若しくは期間中閉鎖し置くも可なり(第 18 條 (6))。

門扉は要求に應じ危険の虞なき場合にありては開放さるるを要す。

(10) 私道に於ける常時使用せられざる踏切道の門扉は(第 18 條 (7)) 締切り置く可し。但し監督官廳は除外例を許可するを得。

(11) 線路及び踏切警手は列車に停車信號を與ふる爲め相當の信號材料を携帶するを要す。

第 47 條 施工基面上に於ける障害物の排除 (Freihalten des Bahnkörpers)

機關車若しくは動力車によつて牽引される列車が運轉する標準軌間線に於てはその周圍にある物件は、少くも建築限界又は前記第 11 條 (6) に定めたる側方限界迄隔つるものとす。

第 48 條 缺點ある若しくは運行不能の線路區間の現示 (Kennzeichnung mangelhafter oder unbefahrbarer Bahnstrecken)

(1) 通常許容され居る運行速度に制限を要する線路區間は信號機によつて表示すべし。

(2) 通過不能の線路區間にして全く列車の運轉あらざる場合と雖も信號機を以て閉鎖すべし。

第 49 條 軌道設備の照明 (Beleuchtung der Bahnanlagen)

(1) 軌道設備の照明は運轉及び交通上の要求によつて決定さる。

簡易なる運行關係にある閑散なる停止所に於ては監督官廳の許可を得たる場合に於てのみ照明せざることを得。

(2) 交通頻繁なる公道の踏切は夜間門扉の閉鎖しある間は照明すべし。

(3) 稍々大なる停車場の時計(第 26 條 (2))は夜間照明すべし。

第 50 條 主信號機及び分岐器の定位及び分岐器の保安 (Grundstellung der Hauptsignale und Weichen, Sicherung der Weichen)

(1) 主信號機に對する定位は停止位である。

下記の場合に對しては監督官廳は除外例を許可する事を得る。

(イ) 掩護所、接續所並びに比較的長期間に互り、若しくは一定の時隔を以て第 6 條の定義の外におかれる閉塞所、停車場及び分岐所に於ける主信號機。

(ロ) 集中信號機

(2) 本線に於けるすべての分岐器及びそれをこえて運行する事は本線に危険を及ぼす虞れある側線に於ける分岐器に對しては一定の定位置が規定さる。

(3) 常置信號機と聯動關係になき(第 21 條 (8))若しくは一時聯動關係を停止せる分岐器に對して列車が(第 54 條 (1))對向運轉をなす際には鎖錠を施すか若しくは監視人を附すを要す。

第 51 條 本線上に於ける及び本線に關係せる入換 (Rangieren auf und neben den Hauptgleisen)

(1) 場内信號機外に互る到着線上の入換は通常之を禁止す。止むを得ざる場合に於ては其の都度運轉主任の許

可を受く可し。

(2) 列車進路が強制的に保安せられざる入換運行は列車運行を危険ならしむる場合は逡行するを得ず。

第 52 條 留置車輛 (Stillstehende Fahrzeuge)

- (1) 留置車輛には不測の轉動を防止すべし。
- (2) 機關車及び動力車が自己の動力を以て動きうる間は監視する事を要す。

第 52 條 (イ) 制動靴による入換作業中の客貨車の停止 (Aufhalten von Wagen im Rangierdienst mit Bremsschuhen)

制動靴の高さは軌條面より 130 耗を超過するを得ず (第 28 條 (9))。

第 53 條 運轉規定 (Fahrordnung)

- (1) 複線軌道に於ては右側運轉とす。
- (2) 下記の場合に於ては前記の規定に依らざる事を得。
 - (イ) 停車場構内並びに停車場構内へ進入せる構外線の延長上を運轉する場合
 - (ロ) 一線が閉塞せられたる場合
 - (ハ) 工事列車及び工事車輛を運轉する場合
 - (ニ) 救援列車及び救援機關車を運轉する場合
 - (ホ) 後部補助機關車が歸還する場合
 - (ヘ) 停車場構内と之に隣接せる接続所との間の運轉
 - (ト) 特殊車輛に對して

(3) 同一方向に數線路を有する停車場構内に於て列車の發着若くは通過の際に於ける線路の使用は所定の細則 (停車場構内運轉規定) に従ふべし。

但し特別の場合に限り構内運轉主任に於て責任を負ふ時は該細則に依らざる事を得、

(4) 標準軌間の旅客列車 (第 54 條 (2)) は圖-1 (A) の左側に示したる線による建築限界に相當する線路に限り運轉する事を得。此の規定は軍用列車には適用せず。

第 54 條 列車の定義、種類及び牽引軸數 (Begriff, Gattung und Stärke der Züge)

(1) 本規定に定めたる列車とは 2 個以上の普通車輛 (Regelfahrzeuge) (第 27 條 (1)) より成り機械力により移動し且つ構外線へ向け運轉する車輛列並に單行の動力車及び機關車を云ふ。特殊車輛 (第 27 條 (1) 及び 第 72 條) は列車と見做さず。

(2) 主として旅客運輸に使用する列車は、假令貨物運輸に使用する事あるも旅客列車とし。又主として貨物運輸に使用する列車は假令旅客運輸に使用する事あるも貨物列車とす。列車の種類は職用列車時刻表 (Dienstfahrplan) に明記すべし。

(3) 列車の牽引軸數 (運轉中の機關車及び炭水車の軸數は除く) は次の數値を超ゆべからず。

貫通制動機を有せる旅客列車にては	160—B
手用 " " " " " " " " " " " "	160—2B

但し 120 軸を超ゆるを得ず。

貫通制動機を有せる貨物列車にては	190—B
手用 " " " " " " " " " " " "	190—2B

但し 150 軸を超ゆるを得ず。

こゝに符號 B は列車に規定せられたる制動率 (Bremsleistung) を示すものとす。旅客列車は常時 60 軸を牽引するものとす。

(4) 種々な様式の貫通制動機を有せる列車の牽引軸数は (3) に於けるより適當數減少する事を要す。

(5) 貫通制動機を有せる旅客列車に車輛群を聯結する場合貫通制動機に連結する事能はざる時は、軸數 10 ヶ全重量 100 噸までを聯結し得るものとす。時速 90 軒以上に及ぶ列車にはかゝる車輛群を聯結する事を得ず。

(6) 貨物列車に於ては貫通制動機を有せる車輛の後部に手用制動機を有せる車輛を連結する事を得。

若し手用制動機を有せる車輛が列車の總牽引軸數の半數以下なる場合には (軸數 40 以下の列車に於ては 20 軸以下) 該列車は貫通制動機を有せる列車と爲し其の場合には手用制動機を有せる列車と爲す。

貫通制動機を有せる貨物列車が貫通制動機に連結せられざる車輛を有せる場合は、該列車の軸數は 190-B-N まで爲す事を得。こゝに N は貫通制動機に連結せられざる軸數を表すものとす。然しかゝる列車の總軸數は 190-2B より少なからざることを得。

(7) (5) に記述せる客貨車は

該列車が時速 60 軒以下にして

且つ各々手用制動機を有し第 55 條 (9) により必要なる制動力 (Bremsgewicht) を有せる場合にのみ乗客の便に供する事を得。

第 57 條 (1) の最後の節に示せる者は (7), (8) の規定に於ける旅客とは見做さず。

(8) 上述の規定は旅客列車に對すると同様、旅客をも輸送する貨物列車の牽引軸數に對しても適用さるゝものとす。

(9) 軍用列車の最大牽引軸數は戰時鐵道規定により規定さるゝものとす。

第 55 條 列車の制動裝置 (Ausrüstung der Züge mit Bremsen)

(1) 列車に裝備せる制動機の制動距離は下記の數値を超ゆることを得ず。

700 米

400 米

制動機は該列車に同乗せる列車乗務員 (Zugbegleiter) により或は貫通制動機の場合には機關手により操作せらるゝものとす。

制動距離とは制動開始より列車の停止に至るまでの列車の走行距離をいふ。

(2) (1) の規定は下記の如き場合に満足されたるものと見做す。少くとも次頁の制動表、表-1 (A, B)、表-2 (A, B) により必要なる制動力が列車に作用せる場合或は其の場合に於ては (3)~(14) の規定が考慮されたる場合。

制動 (表-1, 2) に於ける制動率とは車輛牽引重量各 100 噸につき必要なる制動力を云ふ。

現在設備が (1) に規定せるものよりより大なる制動距離を有する場合には、交通大臣の許可を得て制動率を減少せしむる事を得。

特別の場合として (1) に規定せるものよりより小なる制動距離が定められたる場合は交通大臣の認可を得て特別の制動規定を公布し得。

枝線に對する制動表-II

S : 迅速に作用する貫通制動機 (構造種別 SS 及び S)
 L : 緩速に作用する貫通制動機 (" L)
 及び手用制動機 (" H)

標準勾配		制動種別	許容最高速度に於ける制動率									
%	比		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
			秒/時									
0	1:∞	S	6	6	6	8	11	16	21	28	36	46
		L	6	6	6	8	12	18	26	35	47	61
1	1:1000	S	6	6	6	9	12	17	23	29	37	47
		L	6	6	6	9	13	19	27	37	49	63
2	1:500	S	6	6	7	10	13	18	24	31	39	48
		L	6	6	7	10	15	21	29	38	51	66
3	1:333	S	6	6	8	11	14	19	25	32	40	50
		L	6	6	8	11	16	22	30	40	52	68
4	1:250	S	6	6	9	12	16	20	26	33	42	51
		L	6	6	9	12	17	24	32	42	54	70
5	1:200	S	6	7	10	13	17	22	28	35	43	53
		L	6	7	10	14	18	25	33	43	56	72
6	1:166	S	7	8	11	14	18	23	29	36	45	55
		L	7	8	11	15	20	26	34	45	58	74
7	1:143	S	8	9	12	15	19	24	30	37	46	56
		L	7	9	12	16	21	28	36	47	60	76
8	1:125	S	9	10	13	16	20	25	32	39	48	58
		L	8	10	13	17	22	29	38	48	62	78
10	1:100	S	11	13	15	19	23	28	34	42	51	61
		L	10	12	15	19	25	32	41	52	65	82
12	1:83	S	13	15	17	21	25	30	37	45	54	64
		L	12	14	18	22	28	35	44	55	69	—
14	1:71	S	15	17	20	23	28	33	40	48	57	67
		L	14	17	20	24	30	38	47	59	73	—
16	1:62	S	17	19	22	25	30	36	43	51	60	71
		L	17	19	22	27	33	41	50	62	77	—
18	1:55	S	19	21	24	28	33	38	45	54	63	74
		L	19	21	25	30	36	44	54	66	81	—
20	1:50	S	21	23	26	30	35	41	48	57	66	77
		L	21	23	27	32	39	47	57	70	85	—
22	1:45	S	23	25	29	33	38	44	51	60	69	81
		L	23	26	30	35	41	50	60	73	—	—
25	1:40	S	26	29	32	36	42	48	55	64	74	86
		L	26	29	33	39	46	54	65	79	—	—
30	1:33	S	31	34	38	42	48	55	63	72	82	94
		L	31	35	40	46	53	62	74	88	—	—
35	1:28	S	37	40	44	49	55	62	70	80	91	—
		L	37	41	46	53	61	70	82	—	—	—
40	1:25	S	42	45	50	55	61	69	78	88	99	—
		L	43	47	53	60	69	79	91	—	—	—

(3) 各車輛の制動力は次の如し。

(イ) 壓搾空氣制動機を有する貫通制動の際は

1. その全軸が制動される特に強力且つ迅速に作用する制動機 (SS-制動機) を備ふる客貨車に對しては (但しこの際全制輪子壓力は客貨車の自重より大となり得る)。

特に高速なる旅客列車に對する制動裝置に於ては客貨車の自重 (噸) の 1.25 倍。

他の旅客列車に對する制動裝置に於ては客貨車の自重 (噸) 貨物列車の制動裝置に對しては客貨車の自重 (噸) の 8/10。

2. 全車軸が制動なる迅速に作用する制動機 (S-制動機) を有する客貨車に對しては旅客列車に對する制動裝置に於ては客貨車の自重 (噸)。

貨物列車に對する制動裝置に於ては客貨車の自重 (噸) の 8/10。

制動せられざる中央軸を有する如き 3 軸車に對しては旅客列車に對する制動裝置に於ては客貨車の自重 (噸) の 2/3。

貨物列車に對する制動裝置に於ては客貨車の自重 (噸) の 1/2。

3. 緩速に作用する制動機を有する客貨車に對しては種々の車輛狀態に適する制動力は特に確實に調節さる可く且つ交通大臣の許可を受くべし。

(ロ) 手用制動機に於ては

1. 全軸が制動される客車, 郵便車, 職用車 (Bahndienstwagen) 及び旅客列車用貨物車に對しては客貨車の自重 (噸) 但し最大 26 噸。

2. 制動されざる中央軸を有する如き 3 軸車に對しては, その車輛の自重 (噸) の 2/3 但し最高 26 噸。

3. 總ての種類貨車及び貨物列車用荷物車に對しては荷重を含める車輛の全重量 (噸) 但し最大 26 噸。

4. 運轉中の機關車に屬せざる炭水車の各制動軸に對しては 6 噸。

(ハ) (イ) 及び (ロ) に述べし以外の制動機を有する客貨車に對しては制動力は特に規定し交通大臣の認可を受くるものとす。

(4) 牽引重量 (Wagenzuggewicht) とは積載物を含めて輸送用車輛の全重量を云ふ, こゝに積載物とは旅客及びその手荷物をも含むものとす。

運轉中の機關車及び炭水車は次の如き場合に限り, 牽引重量に加算するものとす。

その制動機が機關車及び炭水車の重量を等しく制動するに充分ならざるか若くは其の作用不充分なる場合。

(5) (2) により列車に必要な全制動力を調べる際に運轉中の機關車及び炭水車の過剩の制動力も一部分全制動力へ加算する事を得。その加算の方法は特別の規定によるものとす。

(6) 表に掲げたる速度及び勾配の中間のものに對しては制動率は挿入法によつて求むべし。

(7) 第 19 條 (3) に規定せる裝置を有する箇所。場内信號機 (Einfahrsignal) を備ふる行違停車場又は門扉の設備なく見透し不良の踏切道にて列車の進行中監視さるゝ箇所に於ては交通大臣の許可を得て制動表 I を變更する事を得。

(8) 水平及び下り勾配にては列車の瞬間最高速度に對する到動率をとるものとする。

上り勾配にては下記の 2 箇の値の中大なる方の制動率をとるものとす。

(イ) 實在の標準勾配 (即ち後述せる (8) の最後の節) を下る際

時速 20 軒

時速 15 軒

の速度に對する制動率。

(ロ) 水平線勾配線とその上り勾配に際して許容し得る最高速度に對する制動率

制動機の使用に當りては(イ)及び(ロ)に於ける値の大なる方を用ふるものとす。

制動状態一定にて運轉する區間に對しては軌道上 200^m 米の距離を有する任意の 2 點間を結べる直線による勾配を標準とし、最高制動率はそれに對して定めるものとす。若し勾配が 10/1000 (1/100) より急なる場合は、2000 米の距離の代りに 100 米とすべし。

主信號機及び掩護標識の前方

700 米

400 米

の點と該裝置地點を結ぶ線による勾配が上記規程により算出せられたる勾配に於けるよりもより大なる制動率を必要とする場合はこの勾配を以て制動率決定の標準とすべし。

(9) 旅客列車の場合は迅速貫通制動機を具へた列車部分に對して必要な制動率は次の制動率表を使用し

表-1 制動様式 S

表-2 制動様式 S

緩速貫通制動機か或は手用制動機を有せる列車部分に對しては次表を使用すべし。

表-1 制動様式 L

表-2 制動様式 L

制動力を計算する際ある列車部分に過剰の制動力が生ぜる場合はその他の列車部分に加算する事を得。

貨物列車の場合は必要な制動率は一般に次の表を使用すべし。

表-1 制動様式 L

表-2 制動様式 L

迅速貫通制動機を有せる車輛と共に緩速貫通制動機或は手用制動機を有せる車輛を牽引せる貨物列車の場合には制動力はその種々な制動様式に對して別に定むべし。

監督官廳はかかる場合に必要な制動力並びに列車部分の過剰な制動力を他の列車部分へ加算する計算方法を規定すべし。

列車の手用制動部分に於ては列車が分離したる場合にも尙安全なる如く制動機を備ふるを要す。

(12) 以下に記せる場合に於ては列車が分離せる場合に於ける制動機の作用には何等特別の考慮を拂ふを要せず。

(10) 一區間に於て標準勾配が((8)の最後の節参照) 5/1000 (1/200) より急なる場合には最後の車輛に制動機を備ふるを要す。

この車輛の後部には

時速 65 軒以下の貨物列車に於て

時速 40 軒以下の列車に於て

列車の中央部に聯結し能はざるも走行に堪ふる毀損空車輛或は運轉せざる軸距最小 2500 耗 1 小型機關車 1 輛を(第 56 條)(11) 参照) 聯結する事を得。

一區間の標準勾配が 10/1000 (1/100) 以下なる場合には如何なる列車にも制動機なき旅客を乗せざる貨車を盈

車空車に拘はらず聯結する事を得。本規定に於ける旅客には第 57 條 (1) の最後の節に記せる者には適用せず。

(11) 3 輛以下の客貨車を有する列車は常に同一方向に 5/1 000 (1/200) 以下の勾配を有せる區間に於ては機關車が下り勾配の下側にある限りに於ては後部制動機 (Schlussbremse) を要せず。

(12) 後部制動機の必要なき場合は後部緩急車の後には前規定に従ひ制動力に相當する不制動軸數の 1/2 を限つて聯結する事を得。

不制動全重量 60 噸以下の客貨車 (但し全體にて 6 軸以下とす) に於ては、この場合と雖も下記列車の許容牽引軸數以内に於て聯結することを得。

但し時速 90 軒以下の列車の場合とす。

旅客の使用に關しては第 54 條 (7) を参照すべし。

(13) 下記の如き區間の制動に關しては交通大臣は特別の規定を設くべし。

25/1 000 (1/40) 以上の勾配のある區間

40/1 000 (1/25) 以上の區間並びに特別の構造による區間及び列車が重力に依り若くは機關を止めて運轉する區間

(14) 下記限度以上の速度に達する列車にありては貫通制動機を備ふるを要す (第 66 條 (2))。

時速 50 軒。

時速 40 軒。

第 56 條 列車の組成 (Zusammenstellung der Züge)

(1) 密着連結器 (Steiſfkuppelung) により、若くは積荷により自動的に聯結される材木車 (Schemelwagen) は列車後部に聯結す可し。

(2) 二車跨貨物を積載せる貨車及び特殊の連結器を有する客貨車は直接旅客専用車の前後に置く可からず。

(3) 爆發の危険甚だ多き貨物及び引火し易き貨物を積載せる客貨車の連結位置に關しては監督廳之を定む。

(4) 旅客列車は出來得る限り同等の強度を有する客貨車によりて編成さるべきものとす。

(5) 郵便車の組成に際しては鐵道運輸に差支へなき限り郵便業務に關して考慮すべし。

又出來得る限り郵便車を直接機關車の後部に聯結す可からず。

(6) 制動機を有する車輛は出來得る限り列車中に一様に配置すべし。

(7) 列車後部には後尾信號 (Schlussignale) を取付け得べき客貨車のみを配置するを得。

(8) 車輛の軸重は該車輛が通過すべき軌道の耐へ得る軸重を超ゆるを得ず。

(9) 獨逸國以外の鐵道管理に屬する客貨車は鐵道業務に於ける技術上の統一に關する規程に一致する場合に於てのみ列車に組成するを得。然らざる場合に於ては輸送に關係せる全管理者の承諾を要するものとす。

(10) 自ら運行する小機關車は他に牽引力を有せざる列車にのみ聯結するを得。自ら運行せざる小型機關車は列車後部にのみ聯結するを得るものとす (第 55 條 (10))。

第 57 條 防護室 (Freihalten der vordersten Wagenabteilung)

(1) 旅客保護のために 1 時間 50 軒以上の速度を有する機關車によつて牽引される列車に於ては機關車後部の最初の客貨車に於ては少くも最前部の車室は空室となし置くべきものとす。

全部特に強固なる構造種別の客貨車より組成され得る列車に對しては、交通大臣は除外例を設くるを得。

鐵道業務に服務中の鐵道從業員 (Eisenbahnbeamte) 郵便從業員 (Postbeamte) 警察官 (Polizeibeamte) 及び税關吏 (Zollbeamte) 軍隊關係者 (Angehörige der Wehrmacht) 特殊業務從業員 (Angestellte für Sonder-

dienste) 車輛乗務員 (Begleiter von Fahrzeugen) 及び例外として貨物列車若くは荷物車にて輸送される死體及び家畜並びに附添 1 人は、本規程に定めたる旅客とは見做さず。

- (2) 防護室附近にある便所は旅客に使用せしむることを得。
- (3) 動力車に於ては防護室は監督官廳の命令によつてのみ設くるものとす。
- (4) 職用列車にありては防護室を要せず。

第 58 條 列車信號 (Zugsignale)

(1) 列車には晝間はその後部に、夜間に於ては前後部を認識せしめ得る如く、信號を掲ぐるを要す。但し廻送列車 (Übergabezüge) に對しては監督官廳は除外例を許可するを得。

(2) 第 18 條 (10) により標識を附したる踏切道に於ては、その標識地點より最先頭の車輛がその踏切道を通過し終る迄音響信號を發すべきものとす (第 36 條 (9))。監督官廳によつて命ぜられ居る箇所には汽笛信號 (第 36 條 (51)) をなすべし。機關車なくして列車を推進せしむる場合に於ては前部の客貨車にある係員 (第 67 條 (1)) は音響信號をなすべし。

音響信號装置を有せざる小型機關車に於ては前述第 36 條 (5) の装置によりて處置すべし。

第 59 條 列車の裝備 (Ausstattung der Züge)

- (1) 列車には下記の裝備をなす可し。
 - (イ) 運行中分離せる列車部分を再び聯結すべき補助材料
 - (ロ) 運行中生ずべき小損傷修理の爲めの器具
 - (ハ) 事故の際に於ける差當り必要なる器具
 - (ニ) 非常の場合に於ける列車防護の爲めの信號装置

(2) 列車には事故の際に於ける應急救助材料を備ふ可し。

(3) 事情複雑ならざる場合に於ては監督官廳は本條規定の除外例を許可する事を得。

第 60 條 客車の照明及び暖房 (Beleuchtung und Heizung der Personenwagen)

- (1) 旅客輸送の爲めに使用される客貨車には夜間及び通過に 2 分以上を要する隧道中に於ては點燈すべし。
- (2) 客車は冬期は暖房装置をなすを要す。

監督官廳は除外例を許可するを得。

第 61 條 車輛の聯結及び閉鎖制動機の検査 (Kuppeln und Verschiessen der Wagen, Bremsprobe)

- (1) 1 時間 45 軒以上の速度を有する旅客列車に於ては、車輛は緩衝器のバネが多少緊結するものとす。
- (2) 使用せざる聯結器及び豫備連鎖 (Notketten) は列車運行中は懸吊さるるを要す。
- (3) 乗客ある客貨車は内部より開放し得る如く閉鎖装置をなすべし。

囚人及び之に類似の乗客に對しては、監督官廳は除外例を許可する事を得。

(4) 貫通制動機を備へたる列車が始發驛 (Anfangsbahnhof) を出發する以前に制動機は検査すべきものとす。屢、車輛を分割若くは増結する場合には本試験は其の都度毎に行ふを要す。但し單に後部客貨車が解結さるゝ時は此の限りにあらず。但し相當同數の運行中に於てかくの如き變化が起らぬ列車に對しては監督官廳は便法を許可する事を得。

第 62 條 旅客列車に依る貨物の輸送 (Beförderung von Gütern mit Reisezügen)

- (1) 貨物は連絡に支障を及ぼさざる限り旅客列車に依り輸送する事を得。
- (2) 如何なる範圍迄家畜及び急送貨物を 1 時間 75 軒以上の速度を有する旅客列車に依りて輸送するかは監督

官廳之を定む。

第 63 條 列車従業員 (Zugpersonal)

(1) 列車従業員は機關車乗務員及び列車乗務員 (Lokomotive-und Zugbegleitpersonal) よりなる。

動力車運轉手及び小型機關車運轉手は運轉業務上は機關手と見做す。

(2) 機關車には運轉中

通例

機關手及び火夫各 1 人を乗務せしむるを要す。

無火機關車には火夫の代りに助手 (Beimann) を置く可し。

助手は 1 時間 90 軒以上の速度にて運行する旅客列車に於てはその業務に對して特に教育されるを要す。

監督官廳は只 1 人の乗務員を機關車に乗務せしむるを得。

(イ) 無火機關車を有する列車にして、機關手運轉不能となりたる場合、列車を停止せしむる運轉制御装置を有する場合最高速度 1 時間 90 軒に達する場合

(ロ) 無火機關車單行運轉の場合

(ハ) 簡單なる入換作業の場合

(3) 動力車の乗務員席には列車運行中、一般に動力車運轉手及び助手各 1 人を要す。列車乗務員が運轉中常に容易に機關手席に出入を可能ならしむる設備が存する場合には助手を配置せざることを得。

事情複雑ならざる場合に於ては

交通大臣は

監督官廳は

更に除外例を許可するを得。

(4) 下記の場合を除くの外、列車には少くも 1 人の乗務員を配置すべし。

(イ) 試運轉列車 (Revisionszügen)

(ロ) 單行機關車 (einzeln fahrenden Lokomotiven)

(ハ) 旅客の安全、列車中に於ける規律、若くは手用制動機が列車乗務員の配置されるを必要とせざる場合に限り線路勾配 5/1000 (1/200) 以下にして 12 軸以下の旅客列車及び貨物列車

(ニ) その編成が手用制動機の使用を必要とせざる場合に限り 30 軸以下の旅客を輸送せざる貨物列車

(ホ) 特に緊急を要する場合に於ける救援列車 (Hilfszügen)

(5) 列車従業員は運轉中列車長 (Zugführer) に隸屬すべし。

(6) 列車内には列車乗務員を適當に配置すべし (第 55 條 (9) 第 56 條 (6) 及び鐵道運輸規程當該條參照)。貫通制動機を備ふる列車にありては、列車乗務員は出來得る限り制動機を作用せしめ得る位置にあるべし。

(7) 列車長は停車場に於ける發着時刻、聯結車輛軸數 (第 54 條 (3)~(6)) 列車重量 (第 54 條 (4)) その列車に備へられ居る制動値 (第 55 條 (2)) 及び臨時に發生せる事項を記載すべき運轉手帳 (Fahrbericht) を所持するを要す。

特に命ぜられたる場合に於ては廻送列車に對しても運轉手帳を備ふ可し。

(8) 列車乗務員なき列車若くは列車乗務員が列車長業務をとる權能なき列車に於ては機關手を列車長と見做す (第 63 條 (1))。

第 64 條 機關車若くは動力車長室に於ける同乗 (Mitfahren auf den Lokomotiven oder im Führerstand)

der Triebwagen) 機關車上及び動力車の常時運轉手の座席上には權能ある係員の許可を得るに非ざれば職權を有する者以外何人と雖も同乗するを得ず。

第 65 條 列車の發着及び通過 (Ein-, Aus- und Durchfahrt der Züge)

(1) 列車の停車場への發着若くは通過に對する信號は運轉主任自身又は明文を以て委任を受けた場合に於ては他の運轉従事員によつて定位若くは反位となすを得るものとす。

(2) 列車の發着若くは通過に對する信號機が安全現示をなすか又は他の方法によつて運行が許可さる以前に、進路に故障の有無及び分岐、軌道安全裝置 (Gleissperren) 等が正位にあるや否やを確むべし。確認の結果は信號機の安全現示に對して若くは進行許可に關して責任を有する従事員に報告するを要する。

安全現示の確認に關しては、信號機と第 21 條 (8) に規定されたる聯動關係にある分岐、軌道、安全裝置等を省略するを得。

列車が停車場に到着せんとする際に障礙が存在し且つ場内信號機の設なき場合には停止信號 (Schutzhaltssignale) によりて停止せしむべし。

(3) 運轉計畫上通過すべき停車場より列車が出發せんとしたる際障礙に遭遇せる場合は場内信號機前に停止したる後に非ざれば該信號機は安全現示をなすを得ず。少くも制動距離内に於て列車進路に對して出發遠方信號機 (Ausfahrvorsignale) が存在する場合若くは列車従事員が特に列車を停止せしむる指令を有する場合に於ては此の限にあらす。特殊の關係を考慮せる場合に於ては監督官廳は其の他の除外例を許可するを得。

(4) 特別の指令なき限り列車は停止信號機を通過するを得ず。

(5) 列車は權能ある係員の指令なき限り發車するを得ず。

(6) 旅客運輸に供する列車は運轉時刻表中に定められたる時刻以前に出發するを得ず。

(7) 障礙ある場合以外 (9) 先發列車が次の列車信號所の防護下に入りたる事が確認さるゝ以前に次の閉塞場へ出發若くは通過するを得ず。

1 時間 15 分以上の速度にて運行する場合。

其の他單線運轉に於ては線路が次の行違地點迄反向列車によつて使用せられざる事が確認せられざる間は列車は發車するを得ず。

(8) 列車閉塞に關する通信は (7) により線路閉塞裝置を使用する事により代用せられざる限り

1 時間 40 分以上の速度にて運行する線路區間に於ては電信によりて行ふべし。

其の他の區間にありては電信若くは電話によりて爲す可し。

第 1 項に記載せし區間に對しては監督官廳は除外例を許可することを得。第 1 項に記載せし區間に於て如何なる範圍迄電信或は閉塞裝置が故障を生ぜる場合に電話を使用す可きかにつきては監督官廳之を定む。

(9) 閉塞場間の通信に故障を生ぜる場合には先發列車が次の列車信號所に達し且つ同一線路上に反向列車が待合はせ居らざる事を認めたる場合に限り注意運行にて發車若くは通過するを得。

(10) 列車の出發若くは通過前にこれに對して整備せられたる線路上の踏切警手に (第 19 條 (3)) 信號を以て通知すべし。但し 2 列車信號所間を完全に通過せざる列車に於ては以上を省略するを得。

第 66 條 運轉速度 (Fahrgeschwindigkeit)

(1) 運轉速度は稀に達せらる速度 (最高許容速度) とても下記限界を超ゆ可からず。

(イ) 特殊の事情により (3)~(5) により要求さるゝ限界

- (ロ) (2) により種々の列車種別に對して確定せられたる限界
 (ハ) (6)~(10) に至る各項並に第 55 條及び第 63 條により種々の運轉上の關係によつて要求さるゝ限界
 (ニ) 各機關車及び動力車に對して確定せられたる限界 (第 27 條及び第 36 條 (3))
 (ホ) 車輛の構造種別に對して許容される限界 (第 27 條)
 (ヘ) 列車の輪軸數 (第 54 條) 並びに
 (ト) 列車に備へられたる制動力 (第 54 條) に相應せる限界。本規程に定められた 限界より大なる速度は試
 運轉の場合を除き交通大臣の許可ありたる場合に限り適用さる

試運轉の際の速度に對しては監督官廳は特殊の規定を設け得

(2) 最高許容速度は下の如し。

(イ) 貫通制動機を有せざる列車に對して

1 時間 50 軒

1 時間 40 軒

(ロ) 貫通制動機を有する旅客列車に對して

1 時間 100 軒

1 時間 40 軒

特に良好なる状態の場合に於ては監督官廳は 1 時間 120 軒迄許可するを得。

(ハ) 貫通制動機を有する貨物列車及び單行機關車に對して

1 時間 65 軒

1 時間 40 軒

但し單行機關車に對しては監督官廳はその機關車に對する最大限度迄 (第 36 條 (3)) 許可するを得。貫通制動機を有する貨物列車に對しては監督官廳は 1 時間 100 軒迄の速度を許可するを得

1 時間 90 軒以上の速度の際には車輛の状態並びに列車組成及び強度は旅客列車に對する規程に従ふを要す。

(ニ) 線路設備及び車輛が幹線に於けると同様の關係にある固有軌道に於て貫通制動機を有する旅客及び貨物列車に對しては

1 時間 50 軒

(ホ) 工事列車に對しては

1 時間 45 軒

1 時間 40 軒

(3) 下り勾配線中に於ける最大許容速度は (第 55 條) 列車の制動機に關する規程より明となる。

(4) 外軌に適當なるカントを附したる曲線に於ては廣軌軌道に對する最大許容速度は下の如し。

半徑 (米)	速度 (軒/時)
1 200	120
1 100	120
1 000	120
900	115
800	110
700	100

600	95
500	85
半徑 (米)	速度 (料/時)
400	75
300	65
250	60
200	50
180	45
200	60
180	45
150	40
120	30
100	25

狭軌鐵道に於ては種々の半徑に對する最大許容速度は監督官廳により特に定めらる。

上記の中間に位する曲線に對する最大許容速度は比例を以て定む。外軌に適當なるカントを附せざる曲線に於ては速度は、適當に減少せしむるを要す。

(5) 下り勾配を有する曲線區間に於ては (3) 及び (4) による速度より小なる速度によるべし。

(6) 炭水車を先立てたる牽引機關車を運轉する場合の列車最大許容速度は 1 時間 45 料とす。

本規程は炭水車を先に立てたる單行機關車に對しても適用さる。

(7) 先頭に機關車を置かずして推進せられる列車の最大許容速度は

1 時間 25 料

踏切道に全部門扉のある線路區間では 1 時間 25 料

門扉なき線路區間に於ては 1 時間 15 料

本規程は特殊目的を有する車輛よりなる職用列車及び列車先頭に動力車なきも列車先頭より操縦さるる短い動力車列車に對しては適用されず。

數輛の動力車が列車中に配置され居て且つ同様な方法により操縦さるる列車は推進される列車とは見做さず(第 65 條)。

(3) 閉鎖されざる分岐器の先端に向つて分岐に附帶する曲線 (Weichenkrümmungen) を通過するに際して、外側軌條に適當なる高度を附せられざる反向曲線 (Gegenkrümmungen) 通過の際。

可動橋上に於て及び特殊の理由により常に除行を要する場合に於ては各種列車に相當する最大許容速度は監督官廳により特に定む。

(9) 第 69 條 (4) により踏切警手に豫告され得ぬ特殊列車は第 65 條 (10) により踏切道が信號により適當な時期に閉鎖されると認められ得る場合に限り 1 時間 30 料以上の速度にて運行するを得。

(10) 第 69 條 (6) によつて發車さるる特殊列車は最高 1 時間 30 料の速度にて運行するを得。

(11) 各列車に對しては遅延したる場合に出來得る限り嚴守さる可き最短運轉時分を定時以外に定むべし。

但し規程以下とす可からず。

機關車及び動力車に速度計 (Geschwindigkeitsanzeigern) を備ふる場合及び運轉時刻表に許容最高速度が表示せらるる場合に於ては本項規程に依らざる事を得。

(12) 最短運轉時分 (11) の適用に當りては (1)~(10) に示されたる速度限界を超ゆるを得ず。

(13) 列車の直通制動機が途中に於て使用に堪へざるに至りたる場合に於ても列車は手用制動機を有する列車に對して適用さるゝ規程に従ひて特に注意を拂ひつゝ運轉を繼續するを得。

第 67 條 列車の推進 (Schieben der Züge)

(1) 機關車、動力車若しくは操縦車 (Steuerwagen) (第 66 條 (7)) をその先頭に有せざる列車も次の如き場合に於ては推進せしむるを得。

(イ) 列車が緩速度にて後退する場合

(ロ) 工事用列車及び職用特殊列車

(ハ) 鑛山及工業施設及びこれ等に類する場所に出入する列車

(ニ) スウッチバック、列車渡船設備 (Trajektenlagen) の如き特殊の局部的關係の存する場合は監督官廳の命令による

(ロ)、(ハ)、(ニ) に於ける

聯結軸數 50 を超へざる場合

列車の最前方の車輛には 1 人の運轉係員を乗車せしむ可し。

此の係員は踏切道に門扉なき區間に於ては遠く迄鳴り響く鐘を携行すべし (第 58 條 (2))。

(2) 機關車、動力車若しくは操縦車をその先頭に有する列車は下の場合に於ては推進せしむることを得。

(イ) 列車發車の際

(ロ) 急な上り勾配區間、但し中間に比較的緩なる上り勾配若しくは水平區間の存する場合をも含む。

(ハ) 全く緊急を要する場合

(3) 2 輛の推進機關車は常に聯結せしむ可し。2 輛以上の機關車を以て推進せしむるを得ず。列車に聯結され居る推進機關車は、下り勾配區間に於ても列車に聯結しおくことを得。

(4) 密着連結器若しくは載荷により自働的に聯結される材木車を有する列車は停車場外本線に於て推進するを得ず。

(5) 推進機關車を使用する場合には豫め通知するを要す。

(6) 齒軌條鐵道に對しては監督官廳は列車推進に關する規程に除外例を許可するを得。

第 68 條 線路交叉點の通過 (Befahren von Bahnkreuzungen)

(1) 列車は停車場の場内信號機若しくは分岐所に於ける掩護信號機の外方に存在する線路交叉の前方に於て停止するを要す。

線路交叉地點の掩護信號機 (第 21 條 (6)) は列車が停止したる後に非ざれば安全現示を現示するを得ず。

下の如き交叉の場合に於て

1 本の幹線々路と 1 本の枝線々路若しくは本規程に従はざる線路。

2 本の枝線々路若しくは 1 本の枝線々路と本規程に従はざる 1 本の線路。

他の線路上の列車が規則的に交叉點の手前に於て停止するか若しくは技術上の設備により側面運行 (Flankenfahrten) が除外され居る場合に於ては監督官廳は交叉點に於て列車を停止せしめざることを得。

第 69 條 特別列車 (Sonderzüge)

(1) 特別列車とは特殊の命令によつて運轉されるすべての列車を言ふ。請願列車、定時に運行せざる前發及び後發分割列車工事用列車、單行機關車及び試運轉列車も之に屬す。

(2) 特別列車は踏切警手の勤務中に限り運轉することを得 ((6) 參照)。

(3) 特別列車に對しては列車時刻表を作成するものとす。

列車時刻表は該列車が接近する閉塞場及び停止所に通告すべし ((6) 參照)。特別列車が 2 信號所間の區間を完全に通過せぬ場合に於ても列車時刻表は双方の信號所へ通告すべし。爆發物を積載せる特別列車の通告に關しては監督官廳に於て特に規定するものとす。

(4) 特別列車は踏切警手へ文書又は電話によつて若くは一方或ひは他方向の先發列車の信號を以て通告すべし。

(5) (4) による通告不可能なる場合に於ては第 66 條 (9) 中に包含せられたる規定による可し。

(6) (2) 及び (3) に於ける規定は鐵道事故、火災若くは特殊の大棒事の生ぜざる爲めに運轉される救援列車及び救援機關車に於ては權能ある乗務員の責任の下に於ては除外するを得。

第 70 條 列車順位 (Rangordnung der Züge)

迅速なる輸送を考慮して、一般に旅客列車は貨物列車より上位にあり且つ速度の一層大なる旅客列車は慢速度の旅客列車より上位にある。緊急を要する救援列車は他のすべての列車に對して優先權を有す。

第 71 條 排雪器 (Schneeräumer)

(1) 自己の車輪を有する又は滑氷破碎の爲め車輪に取付けられた排雪器は 1 時間 30 軒以上の速度を有する列車の牽引機關車の前方に聯結するを得ず。

(2) 列車牽引機關車と緊結されたる自己の車輪を有せざる排雪器には速度の制限を設けず。

第 72 條 手動車輛及び特殊車輛 (Von Hand bewegte Regelfahrzeuge, Nebenfahrzeuge)

(1) 人力若くは動物によつて運轉さるゝ普通車輛及び特殊車輛は隣接せる信號所へ豫告したる後に非ざれば構外本線上を運轉するを得ず。

(2) かくの如き車輛は責任ある運轉従事員の同乗を要す。且つ列車到着豫想時刻より少くも 15 分前に本線路より待避すべし。

夜間は信號を備ふべきものとす。

線路より待避する事に關する規程に關して監督官廳は軌道上を運行する 1 人乗自動車 (gleisfahrräder) 及び手押車に對して除外例を許可するを得。

第 73 條 運轉上の故障 (Betriebsstörende Ereignisse)

構外本線上に停止する列車は他の列車より及ぼす危険に對し防護すべし。如何なる方法に依る可きかは交通大臣之を定む。

第 5 章 鐵道警察 (Bahnpolizei)

第 74 條 鐵道警察官 (Eisenbahnpolizeibeamte)

(1) 鐵道警察官とは第 45 條 (1)~(11) に記たる鐵道運轉係員及び下記の者をいふ。

12. 門 衛 (Pfortner)
13. 乗降場看守 (Bahnsteigschaffner)
14. 警 手 (Wächter)
15. 積下し取締員 (Ortsstabsbeamte)

(2) 鐵道警察官は宣誓し、若くは宣誓に代ふるに握手を爲すものとす。

鐵道警察官は宣誓或は宣誓代用を爲す事により一般警察官としての權利を與へらるゝものとす。

(3) 第 45 條 (2), (4) 及び (5) に記したる規定は (1) の 12~15 に記したる鐵道警察官にも亦之を適用す。

(4) 警察官の職務を執行するに不適當と認むる係員は鐵道警察官に任用する事を得ず。

第 75 條 鐵道警察官の執行 (Ausübung der Bahnpolizei)

(1) 鐵道警察官の職務權限は地理的にその從事せる所管鐵道の全域に及ぶものとす (但し該警察官の居所又は職務區域は考慮せざるものとす)。

事務的には鐵道運輸並びに鐵道運輸に適用さるゝ警察命令の執行に必要な行程にまで及ぶものとす。

(2) 鐵道警察官は職務執行の場合には制服若くは徽章を着用するか又はその職務を表示すべき證明を携帯すべし。

(3) 鐵道警察官は公衆に對して懇切丁寧なるべし。

但し公衆を拘束すべき權限を有するものとす。

(4) 鐵道警察官は第 77~81 條に記せる規定に違反せる者或はその他の有罪行爲を爲せる者或は後日告訴さるべき者にして、逃亡の虞あり、又は身分不詳なる者を一時拘束する事を得。

第 77~81 條に記せる規定に違反せる場合に於ける拘留は若しその罪果重大ならず又何等公共的利害 (Öffentliche Interesse) に關係なき時は中止すべし。

拘留は適當なる保證金を支拂ふ事によりその間猶豫され得るものとす。この保證金は 150 マルク以下とす。

若し有罪行爲の繼續を阻止せしむる爲に一時の拘留を必要とせる場合は、たとへ本人の逃亡の虞なく又身分も詳にして保證金の納入を申込みる場合に於ても拘留は猶豫せざるものとす。

(5) 拘留者にして釋放の見込なき場合は遲滞なく當該區に於ける地方裁判所判事或は警察署に引渡し、時後は該所にて留置すべし。

(6) 鐵道警察官以外の鐵道係員によつて違反者の引渡を行ふ場合にはその引渡の際、違反者の官職、姓名及び拘束理由を明記せる書面を差出すべし。

第 76 條 警察官相互の補助 (Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten)

鐵道警察官以外の警察官は鐵道警察官の請求により鐵道警察官執行の際之を補助するの義務を有し、又同様に鐵道警察官も鐵道用地 (Bahngebiets) 内にては、鐵道職務上許すべき範圍内に於て他の警察官の職務執行の補助を爲すべきものとす。

第 6 章 公衆に對する規定 (Bestimmungen für das Publikum)

第 77 條 通 則 (Allgemeine Bestimmungen)

旅客及びその他の公衆は鐵道用地内の安寧秩序を維持する爲軌道監理部 (Bahnverwaltung) より發したる一般の規定を遵守し、又制服若くは徽章を着用せる或は職務上の證明を携帯せる鐵道警察官の命令に服従すべし。鐵道警察官はその指令に服従せざる者には容赦なく強制すべし。

第 78 條 軌道設備内の立入 (Betreten der Bahnanlagen)

(1) 通路として使用せられざる限り、構外線の軌道設備内へ立入る事を禁ず。

但し下記の者はこの限りに非ず、

1. 交通大臣及監督官廳の代理人 (第 4 條)。
2. 國家の高權を執行すべき官吏、特に檢事局、裁判所、營林署、警察署等の官吏にしてその職務執上已むを得

ざる場合。

3. 通信事務及び關稅事務、租稅事務にたづさはる官吏にして、職務上、鐵道用地内を視察する必要がある場合。

4. 視察の爲に派遣せられたるドイツ將校衛戍兵 (der Beamteter Wehrmacht) にして、豫め陸軍省より所管運輸事務所 (Zuständigen Eisenbahndienststelle) へ、その旨通告せられたる場合。

(2) (1) に指名せる者以外に郵便局員も亦その郵便事務上必要がある場合は停車場、停留所並びにその他の停止所にして公衆用に開放せられたる地域外にも立入る事を得。

(3) 將校及びドイツ要塞司令部付の吏員にして身分證明書を携帯せる者は着弾距離以内に於ける要塞地帯内の鐵道用地へ立入る事を得。

但しその旨豫め所管運輸事務所へ通告しおくを要す。

(4) 許可證無く鐵道用地内へ立入る者は監督官廳の證明書を提示するを要す。

衛戍兵はその職務證明書 (Dienstansweise) を携帯するを要す。

鐵道警察官は (1) に指定せる者にその身分證明書の提示を求むべし。

(5) 鐵道用地内立入りの許可證は監督官廳の認可を経るに非ざれば發行する事を得ず。

(6) 鐵道用地内へ立入り得る者も軌道内に立止まる可からず。

(7) 停車場、停留所及びその他の停止所並びに接續所の廣場 (Vorplatz) に於ける秩序の監督は鐵道警察官の權限に屬す。

但し特殊な場合に於て、その他の警察官により監督さるゝ場合はこの限りに非ず。

(8) 牛馬が鐵道用地内へ侵入せる場合は、その責任は牛馬の監督者にあるものとす。

(9) 軌道を同時に通路として用使せる場合に於て、列車或は他の鐵道車輛が接近せる場合は之を避くべし。

第 79 條 軌道の横斷 (Überqueren der Bahn)

(1) 公衆は所定の踏切道に限り軌道を横斷する事を得。

但し下記の如き場合には横斷すべからず。

踏切路上の警笛或は踏切門扉の閉鎖等によりて列車又は鐵道車輛が接近せる事が警告せらるゝか、又は他の方法によつて、踏切道の横斷が禁止せられたる場合。

かゝる場合自動車及び牛、馬は踏切警標 (Warnkreuzen) の前に停止すべし、若し、かゝる設備なき場合は軌道より適當距離を隔てゝ停止すべし。

徒歩者は踏切門扉がある場合はその門扉まで接近するも可なり踏切路に接近し、それを横斷せんとする場合には細心の注意を拂ふべし。門扉の設けある踏切道に於ても、門扉の開閉に拘らず注意を拂ふべし。

軌道を横斷する場合には必要なく停止すべからず。

(2) 許可なくして踏切門扉或はその圍墻を開く可からず。

(3) 稍々大なる畜群は列車或はその他の鐵道車輛の通過豫定時の約 10 分前には軌道上を横斷すべからず。

(4) 鋤 (pflug) 耙 (Fegge) 樹木 (Bannstamm) 及びそれに類似のもの又は、その他の重量物にして、軌道設備を損傷するおそれある場合、細心の注意を拂つて持ち運ぶべし。

(5) 個人専用踏切路はその權利者 (Berechtigte) により又は監督官廳により定められたる規定に依る場合に限り使用する事を得。

第 80 條 線路の毀損及び運轉障害 (Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen)

表-2. 枝線に對する制動表

S: 迅速に作用する貫通制動機 (構造種別 SS 及 S)

L: 緩速に作用する貫通制動機 (" L)

及び手用制動機 (" H)

標準勾配		制動種別	許容最高速度に於ける制動率									
%	比		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
			秒/時									
0	1:∞	S	6	6	6	8	11	16	21	28	36	46
		L	6	6	6	8	12	18	26	35	47	61
1	1:1000	S	6	6	6	9	12	17	23	29	37	47
		L	6	6	6	9	13	19	27	37	49	63
2	1:500	S	6	6	7	10	13	18	24	31	39	48
		L	6	6	7	10	15	21	29	38	51	66
3	1:333	S	6	6	8	11	14	19	25	32	40	50
		L	6	6	8	11	16	22	30	40	52	68
4	1:250	S	6	6	9	12	16	20	26	33	42	51
		L	6	6	9	12	17	24	32	42	54	70
5	1:200	S	6	7	10	13	17	22	28	35	43	53
		L	6	7	10	14	18	25	33	43	56	72
6	1:166	S	7	8	11	14	18	23	29	36	45	55
		L	7	8	11	15	20	26	34	45	58	74
7	1:143	S	8	9	12	15	19	24	30	37	46	56
		L	7	9	12	16	21	28	36	47	60	76
8	1:125	S	9	10	13	16	20	25	32	39	48	58
		L	8	10	13	17	22	29	38	48	62	78
10	1:100	S	11	13	15	19	23	28	34	42	51	61
		L	10	12	15	19	25	32	41	52	65	82
12	1:83	S	13	15	17	21	25	30	37	45	54	64
		L	12	14	18	22	28	35	44	55	69	—
14	1:71	S	15	17	20	23	28	33	40	48	57	67
		L	14	17	20	24	30	38	47	50	73	—
16	1:62	S	17	19	22	25	30	36	43	51	60	71
		L	17	19	22	27	33	41	50	62	77	—
18	1:55	S	19	21	24	28	33	38	45	54	63	74
		L	19	21	25	30	36	44	54	66	81	—
20	1:50	S	21	23	26	30	35	41	48	57	66	77
		L	21	23	27	32	39	47	57	70	85	—
22	1:45	S	23	25	29	33	38	44	51	60	69	81
		L	23	26	30	35	41	50	60	73	—	—
25	1:40	S	26	29	32	36	42	48	55	64	74	76
		L	26	29	33	39	46	54	65	79	—	—
30	1:33	S	31	34	38	42	48	55	63	72	82	94
		L	31	35	40	46	53	62	74	88	—	—
35	1:28	S	37	40	44	49	55	62	70	80	91	—
		L	37	41	46	53	61	70	82	—	—	—
40	1:25	S	42	45	50	55	61	69	78	88	99	—
		L	43	47	53	60	69	79	91	—	—	—

軌道設備運轉裝置若くは車輛を毀損し、又は線路に物品をおき若くはその他の運轉障害を爲し或はポイントを轉換し虚偽の警報を爲し、信號を模倣し、その他運轉に障害を與ふる行爲は之を禁ず。

第 81 條 旅客の舉動 (Verhalten der Reisenden)

- (1) 旅客は車輛の所定の側面に於て所定の箇所よりのみ乗降する事を得。
- (2) 車輛進行中は、車扉を開き乗降し、又その停止が明らかならざる限り踏段及び乗降場に出ざるを禁ず。
- (3) 人畜に危害を及ぼし物件を毀損するおそれある故、客貨車より物品を投棄するを禁ず。

第 82 條 違反に對する懲罪 (Bestrafung von Übertretungen)

(1) 78~87 條の規定に違反せるもの並びに、第 77 條に記せる禁止事項や發令せられたる指令に違反して、鐵道用地内及び運輸上の安寧秩序を亂せる者は 150 マルク以下の罰金に處す。

但し一般刑法 (Allgemeine Strafbestimmung) の規定により之以上の重刑に處せられたる場合はこの限りに非ず。

(2) 鐵道運輸規定中旅客輸送用の車輛内に携帯を禁じたる物品に關する規定に違反したる者にも、前號の懲罪は適用さるゝものとす。

第 83 條 禁止事項の揭示 (Aushang von Vorschriften)

第 75 條及 77~82 條の規定並びに旅客輸送用の車輛内に携帯を禁じたる物品に關する鐵道運輸規定の印刷物を各待合室 (Wartezimmer) に揭示すべし。