

polizei-Ordnung in Wegfall gebracht, wodurch in manchen Richtungen gleichfalls Ersparnisse an den Betriebskosten ermöglicht wurden.

Als die wichtigste der durch die Bahnordnung geschaffenen Neuerungen — und zwar in betrieblicher und finanzieller Beziehung — stellte sich von vornherein die Bestimmung dar, wonach bei den Sekundärbahnen unter gewissen Voraussetzungen der Wegfall der Bahnbewachung und insbesondere der Niveauübergangs-Bewachung als zulässig erklärt wurde. Es ist bekannt, welche bedeutende Rolle gerade dieses Ausgabekapitel in den Rechnungen sämtlicher Bahnverwaltungen spielt, und naturgemäss muss sich dieses Verhältniss bei denjenigen Linien, die — wie die sächsischen Bahnen — nur dichtbevölkerte Gegenden und zwar vorwiegend in Terraingleiche durchschneiden, besonders ungünstig gestalten. Hieraus erklärt sich, dass beispielsweise bei den sächsischen Staatsbahnen die Ersparniss, welche bei vollständiger Beseitigung der Bahnbewachung auf den Sekundärbahnen zu erwarten war, auf durchschnittlich 10 000 Mark pro Meile veranschlagt werden konnte, und die Erfahrung hat zur Genüge dargethan, dass dieser Betrag keineswegs zu hoch gegriffen war. Dabei ist zu berücksichtigen, dass innerhalb des sächsischen Staatsbahnbereichs schon früher — bevor an die Erleichterungen der Eisenbahnordnung zu denken — unausgesetzt auf die Einschränkung der Bahnbewachungskosten hingearbeitet worden war, und dass diese Bestrebungen gerade bei denjenigen Linien, die nachmals zu Sekundärbahnen erklärt wurden, bereits zu wesentlichen Ersparnissen geführt hatten.

Mit Ablauf des Jahres 1892 wurde die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung aufgehoben und es trat an deren Stelle vom 1. Januar 1893 ab die vom Bundesrathe in No. 36 des Reichsgesetzblattes von 1892 bekannt gemachte „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892“. Die neue Bahnordnung enthielt betreffs der vollspurigen Sekundärbahnen mehrfache Aenderungen der bis dahin geltenden Bestimmungen, während bezüglich der Schmalspurbahnen die Vorschriften im allgemeinen unverändert blieben. Nur die Bestimmung über die Zahl der zu bremsenden Achsen in den Zügen wurde wesentlich geändert. Während früher die Zahl der zu besetzenden Bremsen bei den Zügen der Nebenbahnen eine wesentlich geringere war als bei den Personenzügen der Hauptbahnen, ist nach den Vorschriften der Bahnordnung vom 5. Juli 1892 die Zahl der zu bremsenden Achsen bei Zügen auf Nebenbahnen grösser als bei den der Hauptbahnen. Diese Aenderung erschien mit Rücksicht darauf nothwendig, dass beim Vorhandensein unbewachter Wegübergänge auf eine schnelle Bremswirkung besonderer Werth zu legen ist.

b) in Sachsen.

Innerhalb des sächsischen Bahnbereiches wurden für die Einführung des sekundären Betriebes nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zunächst folgende Nebenbahnen ausersehen:

Limbach - Wittgensdorf,
Pockau - Olbernhau,
Niederschlema - Schneeberg,
Penig - Narsdorf - Rochlitz,
Potschappel - Hermsdorf.

Von diesen Linien, welche zusammen eine Länge von 46,57 km repräsentiren, dienen die vier zuerst genannten dem Personen- und Güterverkehr, während die zuletzt gedachte Strecke Potschappel - Hermsdorf lediglich den Kohlenverkehr aus einigen Werken des Plauenschen Grundes nach der Dresden - Chemnitzer Staatseisenbahn vermittelt. Sämtliche Strecken kommen als Nebenlinien für den Durchgangsverkehr nicht in Betracht, auch liessen ihre