

Verkaufswort

Amts-Blatt

der Königlichen Regierung zu Marienwerder.

N^o 40.

Marienwerder, den 5. Oktober

1898.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Zentral-Behörden.

1) Bekanntmachung.

Für die im Jahre 1899 in Berlin abzuhaltende Turnlehrerprüfung ist Termin auf Donnerstag, den 23. Februar 1899 und die folgenden Tage anberaumt worden.

Meldungen der in einem Lehramte stehenden Bewerber sind bei der vorgesetzten Dienstbehörde spätestens bis zum 1. Januar 1899, Meldungen anderer Bewerber bei derjenigen Königlichen Regierung, in deren Bezirk der Betreffende wohnt, ebenfalls bis zum 1. Januar l. Js. anzubringen.

Nur die in Berlin wohnenden Bewerber, welche in keinem Lehramte stehen, haben ihre Meldungen bei dem Königlichen Polizei-Präsidium hier selbst bis zum 1. Januar l. Js. einzureichen.

Die Meldungen können nur dann Berücksichtigung finden, wenn ihnen die nach § 4 der Prüfungsordnung vom 15. Mai 1894 vorgeschriebenen Schriftstücke ordnungsmäßig beigelegt sind.

Die über Gesundheit, Führung und Lehrthätigkeit beizubringenden Zeugnisse müssen in neuerer Zeit ausgestellt sein.

Die Anlagen jedes Gesuches sind zu einem Hefte vereinigt vorzulegen. Berlin, den 14. September 1898.

Der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten.

Im Auftrage: **Schneider.**

2) Bekanntmachung.

Postpaketverkehr mit Bolivien.

Von jetzt ab können Postpakete ohne Werthangabe und ohne Nachnahme bis zum Gewicht von 3 kg nach Bolivien auf dem Wege über Hamburg und Chile versandt werden.

Die Postpakete müssen frankirt werden. Die Taxe beträgt 4 Mk. für jedes Paket.

Ueber die Versendungsbedingungen ertheilen die Postanstalten nähere Auskunft.

Berlin W., den 24. September 1898.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts.
von **Pobbielski.**

Verordnungen und Bekanntmachungen der Provinzial-Behörden etc.

3) Im Jahre 1899 werden in der Ortschaft Rybno,

Ausgegeben in Marienwerder am 6. Oktober 1898.

Kreises Löbau, folgende 4 Krant-, Vieh- und Pferdewerke abgehalten werden:

- am 8. März,
- „ 28. Juni,
- „ 6. September und
- „ 29. November.

Meine Bekanntmachung vom 26. v. Mts. (veröffentlicht durch Nr. 35 des Amtsblatts) wird hiermit aufgehoben.

Marienwerder, den 21. September 1898.

Der Regierungs-Präsident.

4) Bekanntmachung.

Der nächste Kursus zur Ausbildung von Lehrschniedemeistern an der Lehrschniede zu Charlottenburg beginnt am

Montag, den 7. November cr.

Anmeldungen sind zu richten an den Direktor des Instituts, Ober-Arzt a. D. Brand zu Charlottenburg, Spreestraße 42.

Marienwerder, den 23. September 1898.

Der Regierungs-Präsident.

5) Die Wiederwahl des Bürgermeisters Malinowski zum Bürgermeister der Stadt Kauernik auf eine weitere zwölfjährige Amtsdauer ist von mir bestätigt worden.

Marienwerder, den 27. September 1898.

Der Regierungs-Präsident.

6) Bekanntmachung.

Im Auftrage des Herrn Finanz-Ministers bringe ich hiermit zur öffentlichen Kenntniß, daß die Seeschiffsvermessungsbehörde zu Elbing am 1. Oktober d. Js. aufgehoben wird und daß vom genannten Tage ab als Seeschiffsvermessungsbehörde für die Provinzen Ost- und Westpreußen nur noch die bisherige Seeschiffsvermessungsstelle in Danzig in Betracht kommt. Sämmtliche Anträge auf Seeschiffsvermessungen, die in dem Bereich der genannten Provinzen ausgeführt werden sollen, sind daher in Zukunft bei der hiesigen Seeschiffsvermessungsbehörde zu stellen.

Danzig, den 27. September 1898.

Der Provinzial-Steuer-Direktor.

7) Aufkündigung von Pfandbriefen des Danziger Hypotheken-Vereins.

Folgende heute ausgeloste Pfandbriefe
5% Littr. A Nr. 1829. 2075. 2496. 2552. 2926.
2952. 2963.

Littr. B Nr.	512. 808. 1682. 2131. 3810.
	3929. 3936. 4054. 4233. 4277.
	5284. 5287. 5443. 5502.
" C Nr.	20. 59. 197. 331. 4026. 4091.
	4134. 4191. 4253. 4301. 4382.
	4915. 4967. 4997. 5002. 5005.
4 1/2 % Littr. H Nr.	141. 254. 886.
" G Nr.	27. 74. 89. 154. 202. 368.
	534. 590.
4 % Littr. J Nr.	95. 138. 168.
" F Nr.	1245. 1436. 1601. 1853. 2091.
	2157. 2291. 2351. 2715. 2770.
	3368. 3458.
" E Nr.	549. 664. 1113. 1201. 1304.
	1701. 1900. 1942. 2251. 2361.
" D Nr.	826. 1001. 1098. 1266. 1377.
	1485. 1536. 1743. 2170. 2352.
3 1/2 % Littr. O Nr.	363. 383. 385. 392. 413. 584.
" N Nr.	922. 943. 970. 992. 996. 1018.
	1248.
" M Nr.	754. 776. 806. 814. 828. 839.
	852. 874. 900.
" L Nr.	804. 819. 856. 907. 908. 1070.

werden ihren Inhabern hiermit zum **2. Januar 1899** gekündigt, mit der Aufforderung, von da ab deren Nominalbetrag entweder hier bei uns oder in Berlin bei der Preuß. Pfandbriefbank oder in Königsberg in Pr. bei Herrn S. A. Samter Nachf. oder in Marienwerder bei Herrn M. Hirschfeld Nachfolger A. Seibler während der üblichen Geschäftsstunden baar in Empfang zu nehmen.

Die vorbenannten Pfandbriefe sind nebst den zugehörigen nach obigem Verfalltage fällig werdenden Coupons und Talons in coursfähigem Zustande abzuliefern; der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird von der Einlösungsaluta in Abzug gebracht.

Die Verzinsung der vorbezeichneten gekündigten Pfandbriefe hört mit besagtem Verfalltage auf und wird in Betreff ihrer Valuta nach § 28 unseres Statuts verfahren werden.

Restanten von früheren Loosungen sind:

5 % Littr. A Nr.	2509.
" B Nr.	3283. 4724. 5160.
" C Nr.	1519. 2172. 2247. 4345.
4 1/2 % Littr. H Nr.	128.
" G Nr.	390.
4 % Littr. J Nr.	9.
" F Nr.	16. 94. 347. 1274. 1288.
" E Nr.	42. 264. 373.
" D Nr.	23. 86. 119. 199. 370. 1020.
	1117. 1313. 2301. 2508. 2803.
3 1/2 % Littr. O Nr.	6. 170.
" N Nr.	45. 63. 159.
" M Nr.	271. 551. 679. 764. 811.
" L Nr.	98. 131. 765. 774.

Danzig, den 15. September 1898.
Die Direktion. We i ß.

8) Bekanntmachung.
Die nächste Prüfung der Maschinisten für Seedampfschiffe der deutschen Handelsflotte beginnt in Danzig am

Dienstag, den 8. November 1898.

Meldungen zu dieser Prüfung mit den in der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 26. Juli 1891 Reichsgesetzblatt Seite 359 und fgb. vorgeschriebenen Zeugnissen, sind unbedingt 2 Wochen vor den Prüfungstermine an den unterzeichneten Vorsitzenden der Prüfungs-Kommission portofrei einzureichen.

Druckexemplare der Prüfungsvorschriften à 45 Pf. werden auf Wunsch von dem Vorsitzenden zu jeder Zeit gegen Einsendung des Kostenbetrages und des Portos verabfolgt.

Es wird noch darauf hingewiesen, daß in den durch § 3 der Bekanntmachung vom 26. Juli 1891 vorgesehenen Fällen, von dem die Prüfung Nachzujehenden durch polizeilich beglaubigte Atteste nachzuweisen ist, daß er während des in Betracht kommenden Zeitraums die Lehrzeit in einer Dampfmaschinenbau- oder Dampfmaschinen-Reparatur-Werkstätte und zwar als Schlosser, Dreher, Monteur, Schmieb oder Kesselschmieb beschäftigt, zugebracht hat.

Die vorstehende Anordnung findet indessen keine Anwendung auf diejenigen Personen, welche bis zum 1. Oktober 1887 zu einer Maschinisten-Prüfung zugelassen waren. Dergleichen Personen können auch zu weiteren Prüfungen auf Grund der früheren Atteste zugelassen werden.

Demgemäß kommen hierbei in Betracht diejenigen Maschinisten III. Klasse, welche die Prüfung vor dem 1. Oktober 1887 bestanden haben und nunmehr die Prüfung II. Klasse ablegen wollen, sowie diejenigen Personen, welche vor dem genannten Tage zur Prüfung II. oder III. Klasse zugelassen worden sind, dieselben aber nicht bestanden haben.

Danzig, den 9 September 1898.

Der Vorsitzende
der Prüfungs-Kommission für Seedampfschiffs-
Maschinisten.
Trilling,
Regierungs- und Gewerbe-Rath.

9) Bekanntmachung.
Auf Antrag der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Danzig soll im Wege des durch das Gesetz vom 11. Juni 1874 (G.-S. S. 221) vorgeschriebenen Verfahrens die Entschädigung für die von den nachbezeichneten in der Gemarkung Marienwerder gelegenen Grundstücken zum Bau der Eisenbahn von Jablonowo nach Riesenburg mit Abzweigung nach Marienwerder in Anspruch genommenen Flächen festgestellt werden:

1. Grundbuch Marienwerder, Außentheil Band V Nr. 3 der Zuckersabrik Marienwerder,
2. desgl. Nr. 128 dem Maschinenfabrikanten Otto Tolle,

3. desgl. Nr. 125 dem Maurer- und Zimmermeister Otto Hornicz,
4. " Nr. 98 dem Rentier Oswald Schwante,
5. " Nr. 121 der Anna Montua geb. de Grain,
6. " Nr. 1 dem Fuhrhalter Heinrich Guczewski,
7. " Nr. 4 Antheile dem Eigenthümer Karl Siedau,
8. " ohne Nr. der Stadtgemeinde Marienwerder,
9. " Nr. 49 und 3 der Wittve Jda Krause geb. Hauschulz und deren Kindern,
10. " ohne Nr. der Stadtgemeinde Marienwerder,
11. " Nr. 49 dem Gutsbesitzer Max Herrmann gehörig.

Zu diesem Zwecke habe ich Termine an Ort und Stelle und zwar für die zu 1 bis einschließlich 7 genannten Parzellen auf

Mittwoch, den 12. Oktober d. Js.,

Vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr,

Zusammenkunftsort: Bahnhof hieselbst, für die zu 8 bis 11 genannten Parzellen auf

Donnerstag, den 13. Oktober d. Js.,

Vormittags 8 $\frac{1}{2}$ Uhr,

Zusammenkunftsort: Gasthaus zu Liebenthal anberaumt.

Alle neben den Eigenthümern und dem Unternehmer Betheiligten werden zu diesem Termine behufs Wahrnehmung etwaiger Rechte unter der Verwarnung geladen, daß bei ihrem Ausbleiben die Entschädigung ohne ihr Zutun festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung das Erforderliche verfügt werden wird.

Marienwerder, den 27. September 1898.

Der Enteignungs-Kommissar.

Auffarth,

Regierungs-Rath.

10) Ausweisung von Ausländern aus dem Reichsgebiet.

Auf Grund des § 362 des Strafgesetzbuchs:

1. Anna Marie Hofmann, geboren am 12. Dezember 1873 zu Chur, Kanton Graubünden, schweizerische Staatsangehörige, wegen gewerbmäßiger Unzucht, vom Kaiserlichen Bezirks-Präsidenten zu Straßburg i. E., vom 20. August d. J.
2. Meyer-Arie Kab, Handelsmann, geboren im Jahre 1870 zu Saffow, Galizien, österreichischer Staatsangehöriger, wegen Bettelns, vom Königlich preussischen Regierungs-Präsidenten zu Frankfurt a. O., vom 23. Juli d. J.
3. Josef Klinger, Schlosser, geboren am 26. Mai 1867 zu Neuhatmhäufen, ortsangehörig zu Prozenhof, Bezirk Plan, Böhmen, wegen Bettelns, vom Königlich preussischen Regierungs-Präsidenten zu Minden, vom 13. August d. J.
4. Franz Kostinkovi, Former, geb. am 1. Mai 1851 zu Dübno, Bezirk Reichenau, Böhmen, österreichischer Staatsangehöriger, wegen Landstreichens, vom Kaiserlichen Bezirks-Präsidenten zu Metz, vom 13. August d. J.
5. Adolf Leygraff, Schreinergeresse, geboren am

1. Dezember 1850 zu Wageningen, Niederlande, niederländischer Staatsangehöriger, wegen Landstreichens, vom Kaiserlichen Bezirks-Präsidenten zu Metz, vom 13. August d. J.
6. Giulio Lovelli, Erdarbeiter, geb. am 4. August 1860 zu Neapel, italienischer Staatsangehöriger, wegen Landstreichens, vom Kaiserlichen Bezirks-Präsidenten zu Straßburg i. E., vom 16. August d. J.
7. Ludwig Schwett (Szmed), Arbeiter, etwa 51 Jahre alt, geboren zu Rudnik, Bezirk Nisko, Galizien, ortsangehörig eben selbst, wegen Bettelns, vom Königlich preussischen Regierungs-Präsidenten zu Marienwerder, vom 11. August d. J.
8. Anton Sedlacek, Feilenhauer, geboren am 28. Dezember 1869 zu Tepliz, Böhmen, ortsangehörig zu Gabel, Böhmen, wegen Diebstahls, groben Unfugs und Landstreichens, von der Königlich bayerischen Polizei-Direktion zu München, vom 2. August d. J.
9. Theresia Wuchinger, Marionettenspielerin, geboren im Jahre 1877 zu Malain, Mähren, österreichische Staatsangehörige, wegen Landstreichens und Diebstahls, vom Königlich preussischen Regierungs-Präsidenten zu Biegnitz, vom 17. August d. J.

11)

Personal-Chronik.

Des Kaisers und Königs Majestät haben geruht, den Königlichen Domänenpächtern, Oberamtsmännern von Kries zu Roggenhausen und Donner zu Steinau den Charakter als „Amtsrath“ zu verleihen.

Des Kaisers und Königs Majestät haben Allergnädigst geruht, dem Strommeister Julius Johanni in Culm, anlässlich seines Uebertritts in den Ruhestand das Allgemeine Ehrenzeichen zu verleihen.

Der Regierungs- und Baurath Maas ist mit dem 1. Oktober d. Js. von Berlin an die hiesige Regierung versetzt.

Der Regierungs-Assessor Dr. Juzi ist an die Königliche Regierung zu Stade versetzt.

Die Ersatz-Wahl des Kaufmanns Moritz Blum und des Droguisten Hermann Wiebe zu unbesoldeten Rathsherrn der Stadt Marienwerder ist bestätigt worden.

Die Wiederwahl des Rathsherrn Düdmann zum unbesoldeten Rathsherrn der Stadt Dt. Krone ist bestätigt worden.

Die Wahl des Brauereibesizers Richard Bauer zum unbesoldeten Beigeordneten der Stadt Briesen ist bestätigt worden.

Die Verwaltung der Königlichen Administrationskasse für die Meliorationsanlagen im Rosochabruche ist vom 1. Oktober d. Js. ab dem Königlichen Forstkassenrendanten von Derken zu Prechlau übertragen worden.

Im Kreise Culm ist der Rittergutsbesitzer Hirschen zu Plonchaw zum Amtsvorsteher für den Amtsbezirk Willfah ernannt. Ferner sind zu Amtsvorsteher-Stellvertretern ernannt worden:

- a. der Gutsbesitzer Schmidt zu Bilau für den Amtsbezirk Lissewo,
- b. der Rechnungsführer Bendix zu Raczyniewo für den Amtsbezirk Unislaw,
- c. der Besitzer Ziebarth zu Blotto für den Amtsbezirk Friedrichsbruch,
- d. der Besitzer Richert zu Schöneich für den Amtsbezirk Schöneich,
- e. der Rittergutsbesitzer Arnthal zu Baierssee für den Amtsbezirk Rgl. Kiewo.

Im Kreise Böbaw ist der königliche Oberförster Lange zu Kosten zum Amtsvorsteher für den Amtsbezirk Kosten ernannt.

Im Kreise Stuhm sind ernannt worden

a. zu Amtsvorstehern:

- 1. der Rittergutsbesitzer Otto von Kries zu Trankwitz für den Amtsbezirk Trankwitz,
- 2. der Rittergutsbesitzer Eduard Bergmann zu Gr. Stanau für den Amtsbezirk Sparau,
- 3. der Rittergutsbesitzer Graf Adam von Sierakowski zu Gr. Wapltz für den Amtsbezirk Wapltz,
- 4. der Gutsbesitzer Karl Schade zu Czerpienten für den Amtsbezirk Czerpienten,
- 5. der Gutsbesitzer Hugo Philippsen zu Borwerf Barlewitz für den Amtsbezirk Barlewitz.

b. zu Amtsvorsteher-Stellvertretern:

- 1. der Gutsbesitzer Franz Dreweke zu Troop für den Amtsbezirk Troop,
- 2. der Besitzer Adolph Kirchner zu Lichtfelde für den Amtsbezirk Lichtfelde,
- 3. der Besitzer Julius Bröske zu Baumgarth für den Amtsbezirk Baumgarth,
- 4. der Rittergutsbesitzer Bruno Donner zu Blosnaken für den Amtsbezirk Sparau,
- 5. der Oberinspektor Stanislaus Neuhauer in Gr. Wapltz für den Amtsbezirk Wapltz,
- 6. der Gutsbesitzer Ferdinand Zimmermann zu Barlewitz für den Amtsbezirk Barlewitz.

Ernannt ist: der Postassistent Klauß in Neuenburg Westpr. zum Ober-Postassistenten.

Uebertragen ist: dem Postsekretär Korsch in Königsberg i. Pr. eine Ober-Postsekretärstelle bei dem Postamte in Culm.

Besetzt sind: der Ober-Postsekretär Finger von Culm nach Landsberg Warthe, der Ober-Postassistent Bäge von Lautenburg Westpr. nach Danzig, die Postassistenten Brosius von Rosenberg Westpr. nach Leipzig, Ziepel von Berent nach Thorn, der Telegraphenassistent Jessat in Danzig als Postverwalter nach Snianno, der Postverwalter Makat von Montowo nach Gorzno.

Die Ortsaufsicht über die neu gegründete Schule zu Abbau Dsche, im Kreise Schwetz, ist dem Kreis-schulininspektor Engeli in Neuenburg übertragen.

12) Erledigte Schulstellen.

Die Lehrerstelle an der Volks-Schule zu Dorf Rehden, Kreis Graudenz, ist erledigt.

Lehrer evangelischer Konfession, welche sich um dieselbe bewerben wollen, haben sich, unter Einsendung ihrer Zeugnisse, bei dem königlichen Kreis-schulininspektor Schulrath Dr. Kaphahn zu Graudenz zu melden.

Die erste Lehrerstelle an der Volks-Schule zu Niedzno, Kreis Schwetz, wird zum 1. Oktober d. Js. erledigt.

Lehrer katholischer Konfession, welche sich um dieselbe bewerben wollen, haben sich, unter Einsendung ihrer Zeugnisse, bei dem königlichen Kreis-schulininspektor Herrn Engeli in Neuenburg zu melden.

Die Lehrerstelle an der Volks-Schule zu Santia, Kreis Konig, ist erledigt.

Lehrer katholischer Konfession, welche sich um dieselbe bewerben wollen, haben sich, unter Einsendung ihrer Zeugnisse, bei dem königlichen Kreis-schulininspektor Herrn Block zu Druk zu melden.

Die neu gegründete Lehrerstelle an der Volks-Schule zu Debenz, Kreis Graudenz, soll besetzt werden.

Lehrer katholischer Konfession, welche sich um dieselbe bewerben wollen, haben sich, unter Einsendung ihrer Zeugnisse, bei dem königlichen Kreis-schulininspektor Herrn Schulrath Dr. Kaphahn zu Graudenz zu melden.

Anzeigen verschiedenen Inhalts.

13) Bekanntmachung.

Gemäß § 37 des revidirten Statuts des Präsident Dr. Fülleborn'schen Vereins zur Unterstützung hinterbliebener Kinder verstorbenen Justizbeamten im Bezirk des königlichen Oberlandesgerichts in Marienwerder vom 16. Dezember 1879 werden die Mitglieder zu einer Generalversammlung auf

den 13. Oktober 1898,

Mittags 12 Uhr,

in den großen Sitzungs-saal des hiesigen Oberlandesgerichts geladen.

Gegenstand der Generalversammlung ist:

- 1. die Abstattung des Jahresberichts und Vorlegung der Jahresrechnung,
- 2. etwaige auf Förderung der Zwecke des Vereins oder auf Abänderung des Statuts gerichtete Anträge.

Marienwerder, den 26. September 1898.

Der Präsident des königlichen Oberlandesgerichts.

(Hierzu eine außerordentliche Beilage und der Doffentliche Anzeiger Nr. 40.)

Extra-Beilage zum Amtsblatt.

Betriebs-Vorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb

(zu §. 22 Abs. 4 der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanzuschlußbahnen vom 28. Juli 1892).

§. 1.

1. Für Vollspurbahnen soll die Spurweite, im Lichten zwischen den Schienenköpfen gemessen, in geraden Gleisen 1,435 m betragen, für Schmalspurbahnen 1,000 m oder 750 mm oder 600 mm.
2. Ausnahmen regeln sich nach der Ausführungsanweisung zu §. 9 unter A (Ziffer 5).

I. Zustand
der Bahn.
Stiefe.

§. 2.

Die Längsneigung der Bahn soll bei Reibungsbahnen das Verhältniß von 40‰ (1 : 25) in der Regel nicht überschreiten. Bei vollspurigen Zahnradbahnen, auf welche Betriebsmittel von Haupt- und Nebeneisenbahnen übergehen, soll die Längsneigung nicht über 100‰ (1 : 10), bei allen anderen Zahnradbahnen nicht über 250‰ (1 : 4) betragen. Stärkere Neigungen sind zulässig. Es sind jedoch in solchen Fällen ergänzende, von den Ergebnissen eines Probebetriebes abhängig zu machende Sicherheitsvorschriften, deren Festsetzung durch die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu erfolgen hat, vorzubehalten.

Längs-
neigung.

§. 3.

1. Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll in der Regel bei Vollspurbahnen nicht kleiner als 100 m sein, bei Schmalspurbahnen

Krümm-
ungen.

mit 1 m Spurweite nicht kleiner als 50 m,
= 750 mm = = = 40 m,
= 600 mm = = = 30 m.

2. Kleinere Halbmesser sind zulässig, sofern Maschinen und Wagen derartig gebaut sind, daß sie Krümmungen mit den zugelassenen Halbmessern anstandslos durchfahren können.

§. 4.

1. In Krümmungen darf die Spurerweiterung bei Vollspurbahnen das Maß von 35 mm nicht überschreiten.

Spurerwei-
terungen.

2. Die Spurerweiterung darf bei Schmalspurbahnen mit

1 m Spurweite das Maß von 25 mm,
750 mm = = = 20 mm,
600 mm = = = 18 mm

nicht überschreiten, sofern die Betriebsmittel nicht besonders für größere Spurerweiterungen eingerichtet sind.

§. 5.

1. Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß jede Strecke, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befindet, ohne Gefahr mit der für sie festgesetzten größten Geschwindigkeit (§. 24) befahren werden kann.

Fahrbarer
Zustand der
Bahn.

2. Bahnstrecken, auf welchen zeitweise die für sie zulässige Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale zu kennzeichnen und unfahrbare Strecken, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

§. 6.

1. Für Vollspurbahnen ist die Umgrenzung des lichten Raumes in Uebereinstimmung mit den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands nach den auf der Anlage A dargestellten Umrißlinien einzuhalten. Die gleichen Vorschriften gelten für die Umgrenzung der Betriebsmittel.

Umgrenzung
des lichten
Raumes und
der Betriebs-
mittel.

2. Für solche Schmalspurbahnen, auf welchen Güterwagen der Vollspurbahnen mittels besonderer Fahrzeuge (Rollschemel) befördert werden sollen, ist die durch Absatz 1 vorgeschriebene Umgrenzung des lichten Raumes in den Höhen- und Breiten-Abmessungen von der Unterseite der Radlaufkreise des auf dem Rollschemel stehenden Vollspurbahnwagens ab einzuhalten. Hierbei ist, je nach der Höhe und Breite der zu befördernden Wagen und der Art ihrer Beladung, eine Einschränkung der gesammten Höhe und Breite des lichten Raumes zulässig.

3. Für Schmalspurbahnen, auf welche Fahrzeuge der Vollspurbahnen nicht übergeführt werden sollen, ist die Umgrenzung des lichten Raumes von Fall zu Fall nach den zu verwendenden Betriebsmitteln zu bemessen. Die auf Anlage B dargestellten Abmessungen gelten als Mindestmaß. Bei ihrer Anwendung dürfen die festen Theile der Betriebsmittel nur soweit an die Umgrenzung heranreichen, daß in einer Höhe von 100 mm bis 1 m über Schienenoberkante ein Abstand von 30 mm, in weiterer Höhe überall ein Abstand von 100 mm verbleibt.

4. Für Vollspurbahnen mit Zahnradbetrieb darf eine Erhöhung der Zahnstange über die Schienenoberkante bis zu 100 mm in einer größten Breite von 250 mm beiderseits der Gleismitte stattfinden, ist aber auf Strecken ohne Zahnstange wegzulassen.

5. Für schmalspurige Zahnradbahnen ist die wegen der Anordnung der Zahnstange erforderliche Einschränkung des lichten Raumes für jedes Unternehmen besonders zu bestimmen.

6. Bei Anordnung der Umgrenzungen ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung der Gleise sowie auf die Ueberhöhung der äußeren Schiene Rücksicht zu nehmen.

7. Bei Bahnen, welche nur dem Güterverkehr dienen sollen, sowie an Ladegleisen der Stationen kann eine Einschränkung des lichten Raumes zugelassen werden. Seine Umgrenzung ist in solchen Fällen nach den Abmessungen der zur Verwendung kommenden Betriebsmittel besonders zu bestimmen.

8. Bei vollspurigen Gleisen müssen die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände außerhalb des Gleises mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstände derselben von der Fahrchiene darf dies Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Gleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 mm betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen nach dem mittleren Theile hin allmählich bis auf 41 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Gleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein als die vorgenannten Maße.

§. 7.

Einfriedigungen der Bahn sowie Sicherheitsvorrichtungen an Wegeübergängen und Wegen sind nur ausnahmsweise herzustellen, wenn und wo dies durch besondere örtliche Verhältnisse bedingt erscheint.

§. 8.

1. Die Bahn muß mit Abtheilungszeichen versehen sein, welche Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

2. Bei mehr als 500 m langen Neigungen von mehr als 10‰ (1 : 100) sind an den Gefällewechseln Neigungszeiger anzubringen.

3. Krümmungen mit einem kleineren Halbmesser als:

bei 1,435 m Spurweite	150 m,
= 1 m	= 100 m,
= 750 mm	= 80 m,
= 600 mm	= 60 m

sind auf denjenigen Strecken zu bezeichnen, welche mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km in der Stunde befahren werden.

4. Ob und wo vor den in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergängen ein Kennzeichen anzubringen ist, welches dem Maschinist eines die Strecke befahrenden Zuges die Annäherung an einen derartigen Uebergang anzeigt, ist für jeden Uebergang besonders zu bestimmen.

5. Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Merkzeichen angebracht sein, welches die Stelle anzeigt, über die hinaus auf dem einen Gleise Fahrzeuge mit keinem ihrer Theile vorgeschoben werden dürfen, ohne daß der Durchgang von Fahrzeugen auf dem anderen Gleise gehindert wird.

6. Die Sicherungseinrichtungen und Maßregeln bei Kreuzungen in Schienenhöhe der Kleinbahnen untereinander sind für jede Kreuzung besonders vorzuschreiben. Der eisenbahntechnischen Auf-

Einfriedigungen der Bahn.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger, Merkzeichen.

sichtsbehörde ist hierbei die Befugniß zu Abänderungen, welche etwa nach den Ergebnissen des Betriebes sich als nothwendig erweisen sollten, vorzubehalten.

§. 9.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit (§. 24) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 10.

1. Für jede Maschine ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben, welche in Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf. Diese Geschwindigkeit muß an der Maschine angezeichnet sein.

2. An jedem Dampfkessel muß sich eine Einrichtung zum Anschlusse eines Prüfungsmanometers befinden, durch welches die Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer geprüft werden kann.

3. Jede Lokomotive muß versehen sein:

- a) 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 geeignet sein, auch beim Stillstande der Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen.
- b) Mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandeshöhe 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 niedrigsten zulässigen Wasserstandes angebracht sein.
- c) Mit wenigstens zwei Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampfe nicht weggeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung derselben eintritt. Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß denselben eine senkrechte Bewegung von 3 mm gestatten.
- d) Mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß der höchste zulässige Dampfüberdruck durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein.
- e) Mit einer Dampfpfeife und mit einer Läutevorrichtung.

§. 11.

1. Neue oder mit neuen Kesseln versehene Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der vorgeschriebenen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Der hierbei als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck, sowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

2. Nach jeder umfangreicheren Ausbesserung des Kessels, im Uebrigen in Zeitabschnitten von höchstens drei Jahren, sind die Lokomotiven in allen Theilen einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, mit welcher eine Kesseldruckprobe zu verbinden ist. Diese Zeitabschnitte sind vom Tage der Inbetriebsetzung nach beendeter Untersuchung bis zum Tage der Außerbetriebsetzung zum Zweck der nächsten Untersuchung zu bemessen.

3. Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittels einer Druckpumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um fünf Atmosphären übersteigen.

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

5. Bei jeder Kesselprobe ist gleichzeitig die Richtigkeit der Manometer und Ventilbelastungen der Lokomotiven zu prüfen.

II. Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel. Zustand der Betriebsmittel.

Einrichtung der Maschinen.

Abnahmeprüfung und wiederholende Untersuchungen der Dampflokomotiven.

6. Der angewendete Probedruck ist mittels eines Prüfungsmanometers zu messen, welches in angemessenen Zeitabschnitten auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

7. Längstens acht Jahre nach Inbetriebsetzung eines Lokomotivkessels muß eine innere Untersuchung desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederöhre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

8. Ueber die Ergebnisse der Kesseldruckproben und der sonstigen mit den Lokomotiven vorgenommenen Untersuchungen ist Buch zu führen.

§. 12.

Bahn-
räumer,
Aschkasten,
Feulens-
fänger.

1. An der Stirnseite der Maschinen sowohl wie an der Rückseite müssen Bahnräumer angebracht sein. Bahnrädermaschinen sollen außerdem mit Bahnräumern vor den Bahnrädern versehen sein. In geeigneten Fällen sind Schuttkästen als Bahnräumer anzubringen.

2. Dampflokomotiven müssen mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.

§. 13.

Bremsen der
Maschine.

Die Maschinen müssen ohne Rücksicht auf etwa vorhandene anderweite Bremsvorrichtungen mit einer Handbremse versehen sein, die jederzeit leicht und schnell in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§. 14.

Federn, Zug-
und Stoß-
vorrich-
tungen.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen, sowie der im reinen Güterverkehr mit nicht mehr als 20 km Fahrgewindigkeit laufenden, müssen mit Tragsfedern sowie an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

§. 15.

Spurkränze.

Sämmtliche Räder müssen Spurkränze haben, mit Ausnahme der Räder an den Mittelachsen der dreiaxigen Maschinen und Wagen.

§. 16.

Stärke der
Radreifen.

1. Auf Vollspurbahnen muß bei den Maschinen die Stärke der Radreifen mindestens 20 mm betragen, bei Wagen können die Radreifen bis auf 16 mm abgenutzt werden. Die Stärke der Reifen ist in der senkrechten Ebene des Laufkreises zu messen, welche 750 mm von der Mitte der Achse entfernt anzunehmen ist. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnuth unter der der Abnutzung unterworfenen Fläche geschwächt sind, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

2. Auf Schmalspurbahnen muß die Stärke der Radreifen der Maschinen mindestens 12 mm, die der Wagen mindestens 10 mm betragen.

§. 17.

Unter-
suchung der
Wagen.

1. Es dürfen nur solche Wagen in Gebrauch genommen werden, welche den nach §. 4, 1 des Gesetzes genehmigten Entwürfen entsprechen.

2. Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit durch den Unternehmer einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Untersuchung hat spätestens drei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen.

§. 18.

Bezeichnung
der Wagen.

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

- a) die Kleinbahn, zu welcher er gehört,
- b) das eigene Gewicht, einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Ausrüstungsgegenstände,
- c) bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit,
- d) der Zeitpunkt der letzten Untersuchung.

§. 19.

III. Ein-
richtungen
und Vor-
schriften für
die Hand-
habung des
Betriebs.
Bewachung
der Bahn.

1. Die Bahnstrecke muß mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden, sofern die zulässige Fahrgewindigkeit der Züge mehr als 20 km in der Stunde beträgt, bei geringeren Fahrgewindigkeiten ist die Untersuchung mindestens jeden dritten Tag vorzunehmen. Für Bahnstangenstrecken bestimmt die vorzunehmenden Untersuchungen die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde.

2. Bei Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Maschine an einen in Schienenhöhe liegenden unbewachten Wegeübergang hat der Maschinenführer von der etwa gekennzeichneten Stelle an oder, sofern Kennzeichen nicht angebracht sind, in angemessener Entfernung bis nach Erreichung des Ueberganges die Läutevorrichtung in Thätigkeit zu halten oder ein anderes Warnungszeichen zu geben. Gleiches gilt, wenn Menschen oder Fuhrwerke auf der Bahn oder in gefahrdrohender Nähe derselben bemerkt werden. Ob und wo vor dem Ueberfahren derartiger Uebergänge verlangsamtes Fahren oder vorheriges Halten der Züge erfolgen soll, bestimmt die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde.

3. Von der Bedienung und Beleuchtung von Weichen kann in der Regel abgesehen werden, wenn sie unter Verschuß gehalten werden.

§. 20.

1. Auf vollspurigen Bahnen sollen nicht mehr als 80 Wagenachsen, auf Schmalspurbahnen von 1 m Spurweite höchstens 60, von 750 mm und 600 mm Spurweite höchstens 50 Wagenachsen in einem Zuge laufen. Stärke der Züge.

2. Auf Zahnradbahnen darf zur Beförderung eines Zuges nur eine Maschine verwendet werden, auf Reibungsbahnen dagegen außer der Maschine an der Spitze des Zuges und einer etwaigen Vorspannmaschine noch eine an seinem Schluß, jedoch nur bei Güterzügen, sowie zum Zugangsetzen von Personenzügen in den Stationen.

§. 21.

1. In jedem Zuge müssen außer den Bremsen an der Maschine so viele Bremsen bedient oder auf andere Weise wirksam zu machen sein, daß mindestens der aus nachstehendem Verzeichnisse zu berechnende Theil der im Zuge befindlichen Wagenachsen gebremst werden kann. Zahl der Bremsen eines Zuges.

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von		
		15	20	30
von ‰	vom Verhältnis	Kilometer in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen zu bremsen sein:		
0	1:∞	6	6	6
2,5	1:400	6	6	9
5,0	1:200	6	7	12
7,5	1:133	8	10	15
10	1:100	10	13	18
12,5	1:80	13	15	21
15	1:66	15	18	24
17,5	1:57	18	21	27
20	1:50	20	23	31
22,5	1:44	22	26	34
25	1:40	25	29	37
30	1:33	30	34	43
35	1:28	34	39	49
40	1:25	39	45	56

2. Bei der hiernach auszuführenden Berechnung der Zahl der zu bremsenden Wagenachsen ist Folgendes zu beachten:

- a) Für Fahrgeschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in dem Verzeichnisse aufgeführten liegen, gilt jedesmal die größte der dabei in Frage kommenden Bremszahlen.
- b) Die Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen ist für die stärkste, auf der fraglichen Strecke vorkommende Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche sich ununterbrochen auf eine Länge von 1000 m oder darüber erstreckt, zu bestimmen. Erreicht die stärkste vorkommende Neigung an keiner Stelle die Länge von 1000 m, so ist die gerade Verbindungsklinie zwischen denjenigen zwei Punkten des Längenschnitts, welche bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, als stärkstgeneigte Strecke anzusehen.
- c) Als maßgebende Fahrgeschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, welche der Zug auf der die Höchsteigung enthaltenden Strecke erreichen darf.

- d) Sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen, als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen.
- e) Der bei Berechnung der Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchtheil ist, wenn er größer ist als ein Halb, stets als ein Ganzes zu rechnen, anderenfalls zu vernachlässigen.

3. Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 40‰ (1 : 25) haben, sind für das Bremsen der Züge von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen. Gleiches gilt für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschließlich durch die Schwerkraft oder mit Hülfe stehender Maschinen bewegt werden, sowie für Fahrrad- und andere Bahnen von außergewöhnlicher Bauart.

4. Den Stationsbediensteten, sowie den Zugbediensteten ist schriftlich bekannt zu geben, der wievielte Theil der Wagenachsen auf jeder Strecke bei der zugelassenen höchsten Fahrgeschwindigkeit zu bremsen ist.

Bildung der Züge.

§. 22.

Bei Bildung der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen gehörig zusammengeluppelt sind, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt ist, die nöthigen Signalvorrichtungen angebracht, die erforderlichen Bremsen bedienbar, bedient und thunlichst gleichmäßig im Zuge vertheilt sind.

Erleuchtung der Wagen.

§. 23.

Das Innere der zur Beförderung von Personen benutzten Wagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit angemessen zu erleuchten.

Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.

§. 24.

1. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzelne Maschinen darf in der Regel bei Bahnen mit

1,455 m Spurweite	30 km,
1 m =	30 = ,
750 mm =	25 = ,
600 mm =	20 = ,
bei Fahrradbahnen	15 =

in der Stunde nicht übersteigen.

2. Größere Fahrgeschwindigkeiten können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugelassen werden, sofern ein Verkehrsbedürfniß dafür nachweisbar ist. Ueber die in solchen Fällen vorzuschlagende Ergänzung der Sicherheitsvorschriften bleibt die Entscheidung dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten.

Langsamfahren.

§. 25.

1. Wenn ein Zeichen zum Langsamfahren gegeben ist oder ein Hinderniß auf der Bahn bemerkt wird, muß die Fahrgeschwindigkeit in einer den Umständen angemessenen Weise ermäßigt werden.

2. Auf Strecken, in welchen eine Drehbrücke liegt, oder welche wegen scharfer Krümmungen, starker Neigungen oder aus sonstigem Grunde stets mit besonderer Vorsicht befahren werden müssen, ist die größte zulässige Geschwindigkeit für die einzelnen Zugattungen von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde festzusetzen.

Absahrt des Züge.

§. 26.

1. Kein Zug darf eine Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem zuständigen Bediensteten gestattet ist.

2. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 km in der Stunde darf ein fahrplanmäßiger Zug einem anderen in derselben Richtung abgelassenen Zuge in der Regel nur in Stationsabstand — nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit des vorausgegangenen Zuges — und zwar nur mit einer um 5 km in der Stunde verringerten Fahrgeschwindigkeit folgen. Für unübersichtliche oder mit starken Neigungen behaftete Strecken, sowie für ungünstige Witterungsverhältnisse kann die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen vorschreiben.

§. 27.

Sonderzüge und einzelne Maschinen, welche den beteiligten Stationen sowie dem etwa vor-

Sonderzüge.

handenen Bahnbewachungspersonal nicht vorher angekündigt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 10 km in der Stunde fahren.

§. 28.

Das Schieben von Zügen auf freier Strecke, an deren Spitze sich eine führende Maschine nicht befindet, ist auf Reibungsbahnen nur dann zulässig, wenn ihre Stärke nicht mehr als 40 Wagenachsen beträgt und ihre Geschwindigkeit 15 km in der Stunde nicht übersteigt. Der vorderste Wagen muß alsdann mit einem wachhabenden Bediensteten besetzt sein, welcher vor unbewachten Uebergängen oder, wo sonst das Bedürfnis eintritt, ein weithin hörbares Warnungszeichen mittels Glocke, Horn oder dergleichen abzugeben hat. Für Bahnrab bahnen werden die betreffenden Vorschriften von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde erlassen.

Schieben der Züge.

§. 29.

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Bediensteten untergeordnet sein.

Begleitpersonal.

§. 30.

1. Stillstehende, fahrfertige Maschinen müssen stets unter Aufsicht stehen.
2. Die ohne ausreichende Aufsicht, sowie die über Nacht auf den Gleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

Stillstehende Maschinen und Wagen.

§. 31.

Ohne Erlaubniß der zuständigen Bediensteten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen Niemand auf der Maschine mitfahren.

Mitfahren auf der Maschine.

§. 32.

1. Der Gebrauch der Dampfpeife oder der Preßluftpeife ist auf die im §. 38 vorgeschriebenen Signale, sowie außergewöhnliche Fälle zu beschränken.
2. In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll vorzugsweise die Läutevorrichtung der Maschine oder ein anderes Warnungszeichen zur Anwendung kommen. Das Öffnen der Zylinderhähne der Dampflokomotiven ist an solchen Stellen zu vermeiden.

Gebrauch der Signalpeife n. l. m.

§. 33.

1. Die Führung der Maschine darf nur solchen Personen übertragen werden, welche eine förmliche Prüfung abgelegt haben und sich durch ein Zeugniß darüber ausweisen können, daß sie die erforderliche technische Befähigung und Zuverlässigkeit besitzen.
2. Die Bedienung der Maschine kann mit Zustimmung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde dem Führer allein übertragen werden, wenn die Betriebsmittel einen Uebergang zwischen der Maschine und den Wagen gestatten und außer dem Führer ein Zugbediensteter sich auf dem Zuge befindet, der es versteht, den Zug zum Stillstand zu bringen.

Führung der Maschine.

§. 34.

Sofern andere, als mit Dampfkraft betriebene Maschinen Verwendung finden, sind die für ihren Zustand, ihre Unterhaltung, Untersuchung und Handhabung zu beachtenden Sicherheitsvorschriften bis auf Weiteres von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde für jedes Unternehmen besonders festzusetzen, im Uebrigen aber diejenigen der vorstehenden und der noch folgenden Vorschriften, deren Anwendung Bedenken nicht entgegenstehen, unverändert einzuführen oder, soweit nothwendig, zu ändern und zu ergänzen.

Außer-gewöhnliche Maschinen.

§. 35.

Einrichtungen, welche die Verständigung zwischen den Stationen ermöglichen, können zur Sicherheit des Betriebes von der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde gefordert werden, sofern im regelmäßigen Betriebe sich gleichzeitig zwei oder mehrere Züge in entgegengesetzter Fahrtrichtung bewegen oder sonstige Rücksichten solche erfordern.

IV. Signalwesen. Verständigung zwischen den Stationen.

§. 36.

Auf der Bahn müssen die Signale gegeben werden können:
der Zug soll langsam fahren und
der Zug soll halten.

Strecken-signale.

Signale.

§. 37.

Jeder geschlossen fahrende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß erkennen lassen; Gleiches gilt für einzeln fahrende Maschinen.

**Signale des
Maschinen-
führers.**

§. 38.

Der Maschinenführer muß die Signale geben können:

- Achtung,
- Bremsenanziehen und
- Bremsen loslassen,

oder er muß

die Bremsen selbst wirksam machen und lösen können.

§. 39.

**Signal-
ordnung.**

Soweit Farben=Signale zur Anwendung kommen, dürfen nur die Farben weiß, grün und roth verwendet werden, und zwar soll die rothe Farbe als Halt=Signal dienen.

§. 40.

**V. Be-
triebs-
führung.
Betriebs-
leitung.**

Die mit der Leitung der Bahnunterhaltung und des Betriebes betrauten Personen sind sowohl der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde, als dem zuständigen Regierungs- (Polizei-) Präsidenten namhaft zu machen, auch sind diesen Behörden alle hierbei eintretenden Aenderungen anzuzeigen.

§. 41.

**Dienst-
weisungen
und Dienst-
aufsicht.**

1. Den im äußeren Betriebsdienst angestellten Bediensteten sind über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu geben. Die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde, welcher diese Anweisungen vorgelegt werden müssen, kann sie beanstanden, wenn sie die Betriebsicherheit der Kleinbahn dadurch nicht für gewahrt erachtet. Auch ist diese Behörde befugt, eine Prüfung der Bediensteten des äußeren Betriebsdienstes zu fordern, sowie die Entlassung derjenigen, welche nach ihrem Ermessen nicht als technisch fähig und zuverlässig anzusehen sind.

2. Die Befugnisse der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde sind in den Dienstverträgen vorzusehen.

3. Bei Ausübung ihrer Aufsicht wird sich die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zu Entscheidungen, welche die Entlassung von Bediensteten oder grundlegende für den unveränderten Bestand des Unternehmens erhebliche Aenderungen der bestehenden Anordnungen betreffen, des Einverständnisses des zuständigen Regierungs- (Polizei-) Präsidenten versichern oder — in dringenden Fällen — diesen nachträglich verständigen.

§. 42.

**VI. Schluß-
bestim-
mungen.**

1. Diese Betriebs-Vorschriften werden durch den Reichs- und Staatsanzeiger, das Ministerialblatt für die innere Verwaltung, das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, das Zentralblatt der Bauverwaltung, die Zeitschrift für Kleinbahnen und die Amtsblätter der königlichen Regierungen veröffentlicht.

2. Auf bereits genehmigte Kleinbahnen finden diese Betriebsvorschriften unbeschadet der Konzessionsmässigen Rechte der Unternehmer Anwendung. Im Uebrigen bleibt bei diesen Bahnen die Genehmigung zur Beibehaltung von Abweichungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde überlassen.

3. Weitere Abweichungen, als solche in diesen Vorschriften selbst bereits als zulässig bezeichnet und von der Genehmigungsbehörde beziehungsweise der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde festzusetzen sind, können bei Kleinbahnen, welche auf Grund dieser Vorschriften betrieben werden, von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zugelassen werden, sofern ein Betriebsbedürfniß dafür nachweisbar ist.

Berlin, den 13. August 1898.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

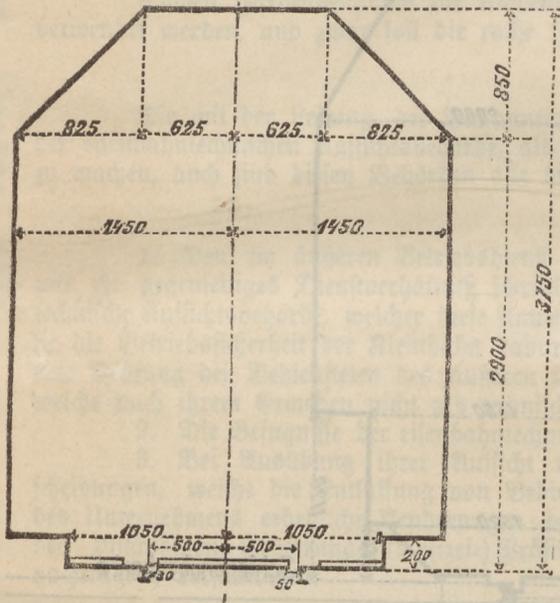
Im Auftrage:

Dr. M i c k e.

Anlage B.

Umgrenzung des lichten Raumes für Schmalspurbahnen.

Fig. 1
von 1 m Spurweite.



Maße Millimeter.
Maßstab 1:50.

Fig. 2
von 750 und 600 mm Spurweite.

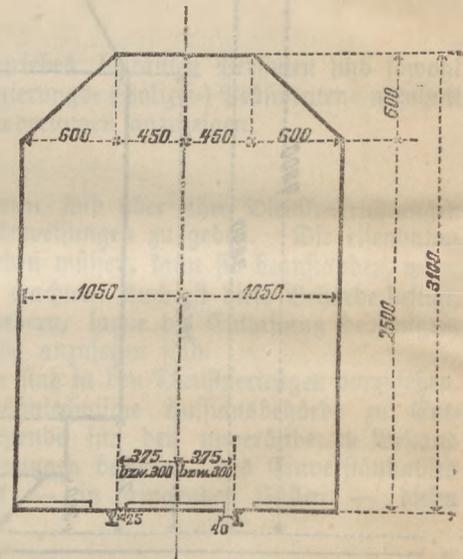
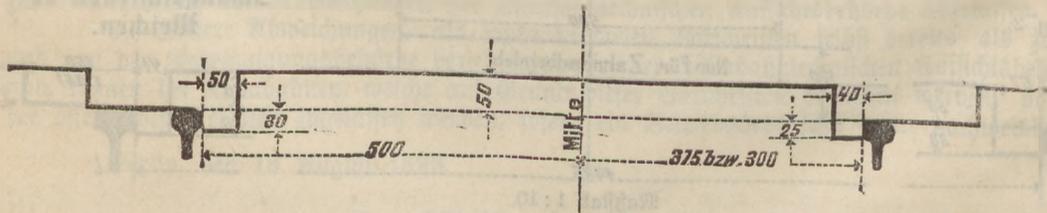


Fig. 3.

Darstellung von Sperrinnen.



Maßstab 1:10.