

Amts-Blatt

der Königlichen Regierung zu Oppeln.

Stück 23

Ausgegeben Oppeln, den 10. Juni 1910.

1910

Bekanntmachungen für die nächste Nr. Abt. spätestens bis Dienstag, nachmittags 5 Uhr der Redaktion zuzufenden.

Inhalt: Inhalt der Nummern 27–31 des Reichsgesetzblatts und der Nummern 12–15 der Preussischen Gesetzsammlung, S. 227; Einlösung von Zinscheinen u. Bezug neuer Zinscheinebogen der Staats-, Reichs- u. Schutzgebietschuld, S. 228; Landtags-Ergebnisse im Wahlkreis Cöfel-Geoschütz, S. 229; Durchschnittspreis für Fournagevergütungen im Monat Mai 1910, S. 229; Ausstellung von Pferdelegitimationsattesten in Ober- und Nieder-Schlesien, S. 229; desgl. in Druypowitz, Kgl. Melepolo u. Golleom, S. 230; Fürstentumstag der Oberschlesischen Fürstentums-Landschaft, S. 230; Verleihungsurkunde für das Pleierz-Bergwerk Konstantin III bei Gr.-Juglin, S. 230; Aenderungen u. Ergänzungen des Warenverzeichnis, der Anleitung für die Zollabfertigung u. der Postzollordnung, S. 230; geänderte Zollbehandlung von Madeira- u. Portwein infolge des Handelsvertrages mit Portugal, S. 230; Umgemeindung im Kreise Ratowitz, S. 230; Verwaltungsergebnisse der Schlesiens Provinzial-Feuerzettel-Gesellschaft im Jahre 1909, S. 231; Entgeltstaxen in Sachen einer zur Herstellung von Schneepflügen an der Bahnstrecke Poffomsla-Tarnowitz erforderlichen Grundfläche in Keltisch, S. 232; Umgemeindungen im Kreise Oppeln, S. 232; desgl. im Kreise Rybnik, S. 232; Statut für den Wegbau-Verband Christ-Parmuthaus, S. 232; Statut für den Hausbauverband Nd. Wilcza-Schöglowitz, S. 234; Wehfeuden, S. 236; Sonderbeilage: Verpölyer-Verordnung, betr. die Grubenanschlußbahnen in den Verwaltungsbezirken des Königl. Oberbergamtes zu Breslau. Extrabeilage: Markt- und Ladenpreistabelle für Monat Mai 1910.

Reichsgesetzblatt.

438. Die Nummer 27 des Reichsgesetzblatts enthält unter

Nr. 3769 das Gesetz über den Abschluß von Kalksalzen, vom 25. Mai 1910.

439. Die Nummer 28 des Reichsgesetzblatts enthält unter

Nr. 3770 die Allerhöchsten Erlasse über Unterschriften Seiner Kaiserlichen und Königl. Hoheit des Kronprinzen wegen Behinderung Seiner Majestät des Kaisers, vom 27. Mai 1910.

440. Die Nummer 29 des Reichsgesetzblatts enthält unter

Nr. 3771 das Gesetz zur Ausführung der revidierten Berner Uebereinkunft zum Schutze von Werken der Literatur und Kunst vom 13. November 1908, vom 22. Mai 1910, und unter

Nr. 3772 das Gesetz über die Haftung des Reichs für seine Beamten, vom 22. Mai 1910.

441. Die Nummer 30 des Reichsgesetzblatts enthält unter

Nr. 3773 das Gesetz, betreffend die Feststellung eines Nachtrags zum Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1910, vom 22. Mai 1910, unter

Nr. 3774 das Gesetz, betreffend die Feststellung eines zweiten Nachtrags zum Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1910, vom 22. Mai 1910, und unter

Nr. 3775 das Gesetz, betreffend die Feststellung eines Nachtrags zum Haushaltsetat für

die Schutzgebiete auf das Rechnungsjahr 1910, vom 22. Mai 1910.

442. Die Nummer 31 des Reichsgesetzblatts enthält unter

Nr. 3776 das Gesetz, betreffend Aenderung des Posttarifgesetzes, vom 22. Mai 1910, und unter Nr. 3777 die Bekanntmachung, betreffend die Ratifikation des am 11. Oktober 1909 in Paris unterzeichneten Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Belgien und die dadurch erforderlich gewordenen Aenderungen der zur Regelung des internationalen Verkehrs mit Kraftfahrzeugen vom Bundesrat getroffenen Bestimmungen, vom 24. Mai 1910.

Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten.

443. Die Nummer 12 der Preussischen Gesetzsammlung enthält unter

Nr. 11038 das Gesetz zur Abänderung des Gesetzes, betreffend das Staatsschuldbuch, vom 20. Juli 1883 (Gesetzsamml. S. 120), vom 22. Mai 1910.

444. Die Nummer 13 der Preussischen Gesetzsammlung enthält unter

Nr. 11039 die Bekanntmachung, betreffend die abgeänderte Fassung des Staatsschuldbuchgesetzes, vom 27. Mai 1910.

445. Die Nummer 14 der Preussischen Gesetzsammlung enthält unter

Nr. 11040 die Allerhöchsten Erlasse über Unterschriften Seiner Kaiserlichen und Königl. Hoheit des Kronprinzen wegen Behinderung Seiner Majestät des Kaisers und Königs, vom 27. Mai 1910.

446. Die Nummer 15 der Preussischen Gesammmlung enthält unter

Nr. 11041 die Verordnung über die Erziehung eines Landesveterinärarabts und eines ständigen Beirats für das Veterinärwesen, vom 13. Mai 1910, und unter

Nr. 11042 die Verfügung des Justizministers, betreffend die Anlegung des Grundbuchs für einen Teil des Bezirks des Amtsgerichts Runkel, vom 17. Mai 1910.

Bekanntmachungen der höchsten Staatsbehörden.

200. Bekanntmachung über die Einlösung von Zinsscheine und den Bezug neuer Zinscheinebogen der preussischen Staatsschuld, der Reichsschuld und der deutschen Schutzgebietschuld.

I. 1. Die Zinscheine der preussischen Staatsschuld, der Reichsschuld und der deutschen Schutzgebietschuld werden bis auf weiteres vom 21. des dem Fälligkeitstage vorangehenden Monats eingelöst

durch die Staatsschulden- Tilgungskasse in Berlin W 8, Landenstraße 29,

durch die Königliche Seehandlung (Preussische Staatsbank) in Berlin W 56, Marktgrafenstraße 46a,

durch die preussische Zentralgenossenschaftskasse in Berlin O 2, am Zeughaus 2,

durch die Reichsbankhauptkass in Berlin W 56, Jägerstraße 34, alle Reichsbankhaupt- und Reichsbankstellen und alle mit Kasseneinrichtung versehenen Reichsbanknebenstellen, durch alle preussischen Regierungshauptkassen, Kreis- und hauptamtlich verwalteten Forstkassen,

durch die preussischen Oberzollkassen,

durch alle preussischen Zollkassen, sofern die vorhandenen Vorräte die Einlösung gestatten, sowie

durch diejenigen Oberpostkassen, an deren Sitz sich keine Reichsbankanstalt befindet.

2. Derselben Zinscheine können von dem gleichen Zeitpunkt ab in Preußen allgemein statt baren Geldes in Zahlung gegeben werden bei allen hauptamtlich verwalteten staatlichen Kassen, mit Ausnahme der Kassen der Staatseisenbahnverwaltung, sowie bei der Entrichtung der durch die Gemeinden zur Behebung gelangenden direkten Staatssteuern. Ermächtigt, aber nicht verpflichtet zur Annahme an Zahlungsort sind die Reichspostanstalten.

3. Die Zinscheine sind den Kassen nach Wertabschnitten geordnet mit einem Verzeichnis vorzulegen, in welchem Stückzahl und Betrag für jeden Wertabschnitt, Gesamtsumme sowie Namen und Wohnung des Einlieferers angegeben sind. Von der Vorlegung eines Verzeichnisses wird abgesehen, wenn es sich um eine geringe Anzahl von Zinscheinen handelt, deren Wert leicht zu übersehen und festzustellen ist. Formulare zu den Verzeichnissen werden bei den beteiligten Kassen vorrätig gehalten und nach Bedarf unentgeltlich verabfolgt. Weniger geschäftsfähigen Personen wird auf Wunsch von den Kassenbeamten bei Aufstellung der Verzeichnisse bereitwilligst Hilfe geleistet werden.

4. Eine Quittung über die gegen Zinscheine erfolgte Zahlung wird nicht erforderlich.

5. Ist die Einlösungstelle an den Reichsbankgiroverkehr angeschlossen, so kann auf Wunsch des Empfangsberechtigten statt der Barzahlung die Ueberweisung des Einlösungsbetrages auf ein Reichsbankgironkonto erfolgen. Von der Ueberweisung des Einlösungsbetrages wird dem Inhaber des betreffenden Kontos, sofern nicht die Ueberweisung auf das eigene Konto des Empfangsberechtigten erfolgt, unter Nachhaftmachung des letzteren Kenntnis gegeben. Kosten hierfür werden dem Empfangsberechtigten nicht in Rechnung gestellt.

6. Bei Ueberweisung des Einlösungsbetrages durch die Post trägt der Empfänger das Porto.

II. 1. Die Ausreichungen neuer Zinscheinebogen zu den Schuldverschreibungen der preussischen Staatsanleihen und der Reichsanleihen erfolgt gegen Entlieferung der zur Abhebung berechtigenden Erneuerungsscheine (Zinscheineleihen, Anweisungen, Talons) durch sämtliche unter I. 1. aufgeführte Zinscheineinlösungstellen mit Ausnahme der Staatsschulden- Tilgungskasse und der Reichsbankhauptkass.

2. Die Erneuerungsscheine sind von den Besitzern mit einem Verzeichnis einzureichen, zu welchem Vordrucke von den Ausreichungstellen unentgeltlich verabfolgt werden. Die Ausreichungstelle erteilt dem Einlieferer eine Empfangsbcheinigung, welche die Stückzahl der eingelieferten Erneuerungsscheine und den Gesamtwertbetrag der zugehörigen Schuldverschreibungen ohne deren Nummern angibt. Bei der Empfangnahme der neuen Zinscheinebogen ist diese Empfangsbcheinigung, nachdem der Empfangsberechtigte den darunter befindlichen Quittungsentwurf vollzogen hat, zurückzugeben.

3. Wünscht der Einlieferer der Erneuerungsscheine eine die Nummern der Schuldverschreibungen enthaltende Empfangsbcheinigung, so hat er das Verzeichnis doppelt einzureichen; die eine Ausfertigung wird dann, mit der Empfangsbe-

Scheinigung der Ausreichungsstelle versehen, sogleich zurückgegeben und ist bei der Abhebung der neuen Zinsscheinbogen, nachdem der Empfangsberechtigte darauf Quittung geleistet, wieder abzuliefern.

4. Weniger geschäftskundigen Personen wird bei der Auffstellung der Verzeichnisse von den Kassenbeamten bereitwilligst Hilfe geleistet werden.

5. Werden die neuen Zinsscheinbogen nicht unmittelbar bei der Ausreichungsstelle in Empfang genommen, so geschieht ihre Zufendung unter voller Wertangabe, sofern nicht hierüber von dem Empfangsberechtigten anderweite Bestimmung getroffen wird, als portopflichtige Dienstsache auf Gefahr und Kosten des Empfängers durch die Post.

III. Die Kassenbeamten sind gehalten, dem Publikum über die für die Papiere der Staatsschuld, der Reichsschuld und der Schutzgebietschuld maßgebenden Bestimmungen bereitwilligst Auskunft zu erteilen, insbesondere auch, insoweit es sich um die Einlösung und die Erneuerung von Zins Scheinen, die Erteilung von Ersatzstücken für beschädigte Schuldverschreibungen und Zins Scheinbogen, abhanden gekommene oder vernichtete Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen sowie um das preussische Staatsschuldbuch und das Reichsschuldbuch handelt. Ueber die zu ihrer Kenntnis gelangenden Vermögensangelegenheiten der Staatsgläubiger haben die Beamten unverbrüchliches Stillschweigen zu wahren.

Berlin, den 5. Januar 1910.

Königlich Preussische Hauptverwaltung der Staatsschulden und Reichsschuldenverwaltung.
von Bischoffshausen.

Vorstehende Bekanntmachung wird mit dem Bemerkten zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß Formulare zu den Verzeichnissen auch von den königlichen Kreisstellen und den hauptamtlich verwalteten königlichen Forststellen bezogen werden können.

Oppeln, den 4. März 1910.

Königliche Regierung.

R. B. I. 193. Behrend.

Bekanntmachungen der königlichen Regierung.

447. Nachdem durch den Tod des Rechtsanwalts Dr. Hager das Mandat eines Landtagsabgeordneten für den 8. diesseitigen Wahlkreis (Cosel-Neobischütz) erledigt ist und der Herr Minister des Innern mich mit der Herbeiführung der hierdurch notwendig gewordenen Ersatzwahl beauftragt hat, habe ich den Termin zur Vornahme der Wahl auf den 20. Juli d. Js. festgesetzt. Zum Wahlkommissar habe ich den königlichen Landrat, Geh. Regierungsrat von Hauenschildt in Cosel,

zu seinem Stellvertreter den königlichen Landrat Dr. Zsmer, in Neobischütz ernannt.

Oppeln, den 2. Juni 1910.

Der Regierungspräsident.

v. Schwerin.

Ia VI. Nr. 2723.

448. **Nachweisung**
der Durchschnitts der höchsten Tagespreise mit einem Aufschlag von fünf vom Hundert, welche der Vergütung für die seitens der Gemeinden des Regierungsbezirks Oppeln an marschierende Heeresabteilungen verabreichte Fourage zugrunde zu legen sind, für den Monat Mai 1910.

(Auf Grund des § 9 Ziffer 3 des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 (R. G. Bl. 52) und der dazu ergangenen abändernden Bestimmungen des Gesetzes vom 21. Mai 1887 (R. G. Bl. S. 245).)

Nr.	Haupt- Markt- orte	Preisbezirt	Für je 100 Kilogramm		
			Hafers	Heu	Stroh
Sp.			ℳ ℔	ℳ ℔	ℳ ℔
1	Beuthen OS.	der Kreise Beuthen, Rattowitz und Zabrze . . .	16 65	9 98	7 62
2	Cosel	des Kreises Cosel	14 23	8 03	4 57
3	Gleiwitz	der Kreise Gleiwitz, Pleß, Hyßnik u. Larnowitz	15 78	9 85	6 04
4	Kreuzburg	der Kreise Kreuzburg und Rosenberg	15 59	7 98	7 35
5	Neobischütz	des Kreises Neobischütz	14 28	7 77	4 20
6	Publitz	des Kreises Publitz	15 75	8 93	7 35
7	Reiße	der Kreise Reiße, Falkenberg und Grottau	14 75	9 39	4 03
8	Neustadt OS.	des Kreises Neustadt	14 65	8 19	4 83
9	Oppeln	des Kreises Oppeln	15 31	9 07	7 56
10	Ratibor	des Kreises Ratibor	14 91	7 61	5 17
11	Groß-Strehlitz	des Kreises Groß-Strehlitz	15 16	7 39	4 91

Oppeln, den 7. Juni 1910.

Der Regierungspräsident.

S. B. Erbslöb.

I. G. XV. 1359.

449. Die Befugnis zur Ausstellung von Pferdelegittimationskarten für die Gemeinden Ober- und Nieder-Schwirklan, Kreis Hyßnik, ist

von mir den jeweiligen Gemeindevorstehern von Ober- und Nieder-Schwirklan übertragen worden.

Oppeln, den 1. Juni 1910.

Der Regierungspräsident.

J. B.

II X 16. Regenborn.

450. Die Befugnis zur Ausstellung von Pferdelegitimationsattesten für die Gemeinden Orzupowiz, Königlich-Bielepole und Golleow mit Grabowia, Kreis Rybnitz, ist von mir den jeweiligen Gemeindevorstehern von Orzupowiz, Königlich-Bielepole und Golleow übertragen worden.

Oppeln, den 3. Juni 1910.

Der Regierungspräsident.

J. B.

II X 17. Graf von Stosch.

Bekanntmachungen verschiedener Behörden.

428. Bekanntmachung. Bei der Oberschlesischen Fürstentums-Landschaft wird der Fürstentumstag für den Johannistermin 1910 am 27. Juni

eröffnet.

Die Einzahlung der Pfandbriefzinsen hat stattzufinden bis zum 24. Juni, die Einlösung fälliger Bauscheine erfolgt vom 25. Juni ab und zwar Vormittags von 8 bis 12 Uhr.

Die Bauscheine sind mit Bergzetteln vorzulegen, wozu unsere Kasse Formulare unentgeltlich verabfolgt.

Zahlungen können auf das Reichsbank-Girokonto der Landschaftskasse geleistet werden.

Ratibor, den 25. Mai 1910.

Oberschlesische Fürstentums-Landschaft.

Graf Pädler-Burghaus.

451. Bekanntmachung der Verleihungsurkunde für das Bleierz-Bergwerk Konstantin III bei Groh-Zyglin, Kreis Tarnowitz.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der am 3. März 1909 präferierten Wahrung wird der Oberschlesischen Eisen-Industrie, Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb zu Gleiwitz, unter dem Namen

Konstantin III

das Bergwerkseigentum in dem Felde, welches auf dem heute von uns beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben a, b, c, d, o, l, g, h, i, k, l, a bezeichnet ist, einen Flächeninhalt von 2 192 743,3 (Zwei Millionen einhundert zwei und neunzig tausend siebenhundert drei und vierzig und drei Bechtel) Quadratmetern hat und in den Gemeinden Groh-Zyglin und Georgenberg sowie in den Gutsbezirken Neudorf, Klein-Zyglin und

Naklo in dem Kreise Tarnowitz, Regierungsbezirk Oppeln, Oberbergamtsbezirk Breslau liegt, zur Gewinnung der in dem Felde vorkommenden

Bleierz

hierdurch verleiht.

Urkundlich ausgefertigt.

Breslau, den 17. Mai 1910.

(Großes Siegel.)

Königliches Oberbergamt.

gez. Schmeißer.

Vorstehende Verleihungsurkunde wird unter Verweisung auf die §§ 35, 36 und 37 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 (Gesetz-Sammlung 1865, Seite 705) zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

Binnen drei Monaten vom Ablaufe des Tages, an welchem das diese Bekanntmachung enthaltende Amtsblatt ausgegeben worden ist, ist die Einsicht des Situationsrisse bei dem Königlichen Revierbeamten des Bergreviers Tarnowitz zu Tarnowitz (Bergrevierbüro) einem Jeden gestattet.

Breslau, den 17. Mai 1910.

Königliches Oberbergamt.

Schmeißer.

452. Der Bundesrat hat eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen des Warenverzeichnis und der Anleitung für die Zollabfertigung, sowie eine Ergänzung der Postzollordnung mit der Maßgabe beschlossen, daß die neuen Bestimmungen mit dem 1. Juli 1910 in Wirksamkeit treten. Die neuen Bestimmungen können bei allen Zollstellen eingesehen werden.

Breslau, den 28. Mai 1910.

Oberzolldirektion.

N. Nr. 205. J. B. Kannenberg.

453. Laut Bundesratsbeschluß sind infolge des Handels- und Schifffahrtsvertrags zwischen dem Deutschen Reich und Portugal einige auf die Zollbehandlung von Madeira- und Portwein bezügliche Änderungen und Ergänzungen des Warenverzeichnisses zum Zolltarif und der Anleitung für die Zollabfertigung mit Wirkung vom Tage des Inkrafttretens des Vertrags (5. Juni 1910) ab eingetreten. Auch sind Ubergangsbestimmungen hierzu erlassen worden.

Die neuen Bestimmungen können bei den Zollstellen eingesehen werden.

Breslau, den 4. Juni 1910.

Oberzolldirektion.

N. Nr. 215. J. A. Dr. Meyer.

454. Der Kreisaußschuß des Landkreises Ratowitz hat in seiner Sitzung vom 24. März 1910 gemäß § 2 Ziffer 4 der Landgemeindeordnung beschlossen:

- a) die dem Königl. Eisenbahnfiskus gehörige Parzelle Art. 120, Grundbuch Bl. 207 Schloß-Myślowitz, Kartenblatt 1, Flächenabschnitt 351/86 im Flächeninhalt von 221 qm aus dem Gemeindebezirk Janow,
 b) die Wegeparzelle Art. 11 Gut Myślowitz, Kartenblatt 1, Flächenabschnitt 317/73 a im Flächeninhalt von 1,19,60 ha aus dem Guts-

bezirk Schloß-Myślowitz auszumachen und dem Gutsbezirk Gieschewal einzuverleihen.

Die Ungemeindung tritt am 1. Juli 1910 in Kraft.

Rattowitz, den 30. Mai 1910.

Der Königliche Landrat.

455. Bekanntmachung. Gemäß § 26 des Reglements vom 18. März 1905 werden die Verwaltungsergebnisse der Schlesiſchen Provinzial-Feuerſozietät für das Rechnungs- (Kalender-) Jahr 1909 nachſtehend zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

A. Einnahme.

1. Beiträge	4817939,66 Mf.
2. Vorausbezahlte Beiträge	261592,70 "
3. Aus der Rückversicherung	1115168,60 "
4. Zinsen	426114,83 "
5. Erstattungen und Ersparungen an der Schadenreserve früherer Jahre	3758,45 "
6. Ueberschuß aus dem Verkauf von Versicherungsschlüßern	489,10 "
7. Mietzins von dem Sozietäts-Grundstück Gartenstraße 76/78	16220,00 "
8. Gewinn aus veräußerten und ausgelassen Wertpapieren	7,75 "
9. Sonstiges	97,48 "
Sa. der Einnahme	6641388,57 Mf.

B. Ausgabe.

1. Schadenergütungen	3285180,43 Mf.
2. bezgl. für Vorjahre	10318,20 "
3. Kosten der Schadenerhebungen	51181,44 "
4. Kosten der Rückversicherung	1366210,70 "
5. Leistungen zu gemeinnützigen Zwecken, insbesondere für das Feuerlöschwesen	81908,69 "
6. Verwaltungskosten:	
a) Hauptverwaltung	322539,62 Mf.
b) Äußere Verwaltung	504860,30 "
7. Beitragsreserve	827399,92 "
8. Stempelposten für Mobilienversicherungsscheine	261592,70 "
9. Sonstige Ausgaben	3800,00 "
10. Ueberschuß	1081,70 "
	752714,79 "
Sa. der Ausgabe	6641388,57 Mf.

Vermögen der Provinzial-Feuerſozietät am 31. Dezember 1909.

A. Aktiva.

1. Kassenbestand	77774,39 Mf.
2. Rückständige Beiträge	32649,02 "
3. Sonstige rückständige Einnahmen (Zinsen)	23640,90 "
4. Wertpapiere, Nennwert 7875175 Mf. zum Einkaufspreise von	7759668,72 "
5. Hypothekenausleihungen	3877738,86 "
6. Ausleihungen zur Förderung des Feuerlöschwesens:	
a) niedrig verzinsliche	91506,67 Mf.
b) unverzinsliche	44585,32 Mf.
7. Wert des Grundstücks	136091,99 "
	794092,03 "
Sa. der Aktiva	12701655,91 Mf.

B. Passiva.

1. Am Jahresſchluß in Reſt gebliebene Schadenergütungen	293367,00 Mf.
2. Sonstige rückständige Ausgaben	77692,25 "
3. Vorausbezahlte Beiträge	261592,70 "
Sa. der Passiva	632651,95 Mf.

Witſin Vermögen der Sozietät 12 069 003,96 Mf.

Die Gesamtversicherungssumme ist im Jahre 1909 um 161 288 392 Mf. gewachsen und betrug am 1. Januar 1910 **3 652 714 002 Mf.**

Breslau, den 3. Mai 1910.

Direktion der Schlesiſchen Provinzial-Feuerſozietät.
 von Petersdorff,
 Landestat.

456. Enteignung von Grundeigentum. Zur Feststellung der Entschädigung für das zur Herstellung von Schneewehren von km 144,27—144,40 rechts der Eisenbahnstrecke Boffowsta—Tarnowitz zu enteignende, in der Gemeinde Keltſch, Kreis Groß-Strehlitz belegene, nachstehend bezeichnete Grundeigentum habe ich Termin auf **Dienstag, den 21. Juni 1910, nachmittags 5¹/₄ Uhr** in Keltſch bei dem Grundstück Grundbuchblatt Nr. 64 anberaumt.

Alle Beteiligten werden gemäß § 25 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 (G. S. S. 221) aufgefordert, ihre Rechte im Termin wahrzunehmen.

Beim Ausbleiben wird ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der Entschädigung verfügt werden.

N ^o . Nr.	Katastermäßige Bezeichnung des Grundstücks			Eigentümer (Name, Stand und Wohnort)	Das Grundstück ist verzeichnet im Grundbuch			Wirt- schaftsart und Lage	Größe der zu enteignen- den oder dauernd zu beschränkenden Grundfläche		
	Gemarkung (Gemeinde)	Kartenbl. (Blatt)	Parzelle		von	Band	Blatt		ha	a	qm
1	Keltſch	3	292/128	Stephan, Franz, Bahn- wärter in Keltſch,	Keltſch	II	64	an der Bahn	—	4	51

Oppeln, den 4. Juni 1910.

Der Enteignungskommissar.

Behrend,

Regierungsrat.

Nr. I. G. XXI 869.

457. Auf Grund des § 2 Nr. 4 der Landgemeindevorordnung vom 3. Juli 1891 haben wir auf Antrag der Königlichen Regierung, Abteilung für direkte Steuern, Domänen und Forsten B hier selbst durch Beschluß vom 6. Juni d. Js. genehmigt, daß die im Grundbuche von Raschau Band X Blatt 340 verzeichneten domänenfiskalischen Dorfsaunparzellen Kartenblatt 1, Nr. 57, 65, 66, 74, Kartenblatt 2 Nr. 39, 91, 93, 99, 121, 242/48, Kartenblatt 3 Nr. 6, 106, 107, 152, 237 a, 243, 273, 284, 336/239, Kartenblatt 4 Nr. 432/143, Kartenblatt 5 Nr. 1, 2, 46, 55, 56, Kartenblatt 2 Nr. 177, 179, in Gesamtgröße von 10 ha 6 ar von dem fiskalischen Gutsbezirk Raschau abgezweigt und mit dem Gemeindebezirk Raschau vereinigt werden.

Oppeln, den 6. Juni 1910.

Der Kreisaußschuß des Landkreises Oppeln.

Lücke.

458. Auf Grund des § 2 Nr. 4 der Landgemeindevorordnung vom 3. Juli 1891 haben wir auf Antrag der Königlichen Regierung, Abteilung für direkte Steuern, Domänen und Forsten B hier selbst durch Beschluß vom 6. Juni d. Js. genehmigt, daß die im Grundbuche von Frauendorf Band VIII Blatt 233 verzeichneten domänenfiskalischen Dorfsaunparzellen Kartenblatt 1 Nr. 1136/81, 113, 127, 787/192, 1098/192, 1238/192, 213, 233, 1155/249, 1156/249, 1161/301, 1158/635, 1261/796, 1262/796, 1263/797, 798, Kartenblatt 3 Nr. 114 halb, 117 halb, in Gesamtgröße von 6 ha 6 ar 89 qm von dem fiskalischen Gutsbezirk

Frauendorf abgezweigt und mit dem Gemeindebezirk Frauendorf vereinigt werden.

Oppeln, den 6. Juni 1910.

Der Kreisaußschuß.

Lücke.

459. Beschluß. Auf Grund des § 2 Biffer 4 der Landgemeindevorordnung vom 3. Juli 1891 wird mit Zustimmung sämtlicher Beteiligten hiermit beschloffen, von dem Gutsbezirk Czuchow die Parzellen:

1. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 203/84, 204/85, 205/86, 206/87 = 1,36,42 ha groß, dem Gastwirt Friedrich Volk in Czuchow gehörig,

2. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow, Nr. 142/12 = 88,72 ar groß, dem Kaufmann Josef Zielonka in Czuchow gehörig,

3. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow, Nr. 141/12 = 76,60 ar groß, dem Gastwirt Joseph Scheffczyk in Czuchow gehörig,

4. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow, Nr. 213/15 u. f. w., 215/15, 216/15, 214/16 = 1,11,50 ha groß, dem Stellenbesitzer Peter Mainka in Czuchow gehörig,

5. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow, Nr. 187/18, 188/18 = 38,30 ar groß, den Häusler Paul und Joseph, geb. Roschadt, Wyltemb'schen Eheleuten gehörig,

6. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow, Nr. 31/11, Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 135/14 u. c., 20, zusammen 1,50,46 ha groß, dem Häusler Josef Bisczyk II in Czuchow gehörig,

7. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 22 = 1,27,70 ha groß, dem Bauern Karl Plaschke in Czuchow gehörig,

8. Kartenblatt 3 Gemarkung Czuchow Nr. 76, 137/77, 80 = 89,91 ar groß, dem Königl. Preussischen Staat (Eisenbahnverwaltung) gehörig,

9. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 143/12 = 13,34 ar groß, dem Kaufmann Joseph Zielonka in Czuchow gehörig,

10. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 157/81 = 16 ar groß, dem Schaffer Viktor Wolny in Czuchow gehörig,

11. Kartenblatt 1 Gemarkung Czuchow Nr. 1045/363 = 1,27,66 ha groß, den Grubenarbeiter Ludwig und Karoline, geborene Cieslik, Bartoschek'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

12. Kartenblatt 1 Gemarkung Czuchow Nr. 1041/353, 1044/353, 1042/354 zc., 1043/354 zc. = 2,36,28 ha groß, der Witwe Josepha Wolny in Czuchow gehörig,

13. Kartenblatt 3 Gemarkung Czuchow Nr. 119/26, 120/26 = 76,60 ar groß, den Häusler Joseph und Josepha, geb. Nastulla, Bartoschek'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

14. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 35/19 = 25,92 ar groß, dem Bergmann Joseph Kondziolka in Czuchow gehörig,

15. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 36/19, 37/18, 38/15 zc. = 99,95 ar groß, der verehel. Häusler Johanna Kondziolka, geborene Wipus, in Czuchow gehörig,

16. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 6 = 1,27,70 ha groß, der Bergmannsrau Maria Spyna, geb. Bartoschek, in Alt-Dubensko gehörig,

17. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 7 = 1,27,70 ha groß, den Grubenarbeiter Johann und Pauline, geborene Bartoschek, Bonk'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

18. Kartenblatt 3 Gemarkung Czuchow Nr. 107/23 zc., 108/23, 109/22 zc., 135/23 zc., 136/23 zc. = 76,98 ar groß, den Grubenarbeiter Johann und Rosalie, geborene Marzoll, Cieslik'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

19. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 5 = 2,22,60 ha groß, den Grubenarbeiter Anton und Pauline, geborene Wiczorek, Bonk'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

20. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 39/15, 40/16, 41/17, 42/18 zc. = 1,72,91 ha groß, der verehelichten Arbeiter Johanna Nastulla, geborene Czempiel, in Czuchow gehörig,

21. Kartenblatt 1 Gemarkung Czuchow Nr. 1048/452 zc., 1049/453 zc., 1050/467 zc., 1051/467 zc. = 2,48,16 ha groß, der verehelichten Häusler Anna Sosno, geb. Pala, in Czuchow gehörig,

22. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 23 = 23,30 ar groß, dem Häuer Franz Dialis

in Kunzendorf, Kreis Zabrze, gehörig,

23. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 8 = 1,57,50 ha groß, dem Grubenarbeiter Franz Bonk in Paulsdorf gehörig,

24. Kartenblatt 3 Gemarkung Czuchow Nr. 149/77, 150/77, 78, 79 = 2,61,49 ha groß, den Grubenarbeiter Anton und Ladwina, geb. Wyrobek, Nastulla'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

25. Kartenblatt 3 Gemarkung Czuchow Nr. 110/50, 112/51, 113/51, 181/50 = 1,73,95 ar groß, den Grubenarbeiter Joseph und Marija, geb. Steslik, Steuer'schen Eheleuten in Czuchow gehörig,

26. Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 146/6, 197/9 = 1,05,88 ha groß, der Landgemeinde Czuchow gehörig,

27. Wege und Gewässer: Kartenblatt 3 Gemarkung Czuchow Nr. 85 = 19,80 ar groß, Nr. 86 = 2,80 ar groß, Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 29/11 = 1,80 ar groß, Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 120/12 = 26,10 ar groß, Kartenblatt 6 Gemarkung Czuchow Nr. 207 = 1,19 ar groß, Nr. 189 = 5,36 ar groß. Kartenblatt 4 Gemarkung Czuchow Nr. 21 = 6,80 ar groß, Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow Nr. 96 = 47 ar groß, der Teil der 61,50 ar großen Parzelle Nr. 420, Kartenblatt 1 Gemarkung Czuchow, soweit er zwischen den umzugemeindenden Grundstücken liegt und der Teil der Grabenparzelle Nr. 111 Kartenblatt 5 Gemarkung Czuchow, soweit er innerhalb der umzugemeindenden Grundstücken liegt, abzutrennen und mit dem Bezirke der Landgemeinde Czuchow zu vereinigen.

Diese Umgemeindung tritt am 1. Juli 1910 in Kraft.

Rybnik, am 21. April 1910.

Der Kreisaußschuß.

gez. Penz, Lucas, Wälder.

R. N. 315 II 17/10.

460.

Statut

für den

Wegebau-Zweckverband Gtroß-Warmunthau.

§ 1. Der Ausbau der als Zufuhrweg zum Bahnhof Gtroß-Gnadenfeld dienenden Straße von Warmunthau in der Richtung nach Gtroß bis zum Beginn der Chausseestrecke Gtroß-Klein-Elguth als Pflasterstraße I. Ordnung wird von den Gemeinden Warmunthau, Gnadenfeld, Pawlowitzke und Rzeszitz sowie den Dominien Pawlowitzke, Rzeszitz, Borislawitz, Przeborschitz, Karchwitz und dem Majorate Gtroß auf Grund des § 128 Abs. 1 der Landgemeinde-Ordnung vom 3. Juli 1891 zur gemeinsamen kommunalen Sache gemacht, und es werden die vorgenannten Gemeinden und Dominien beaufs. Ausführung des Baues sowie für die demnächstige Unterhaltung der gedachten Straße im Stande der Bauaus-

führung zu einem kommunalen Verbands vereinigt.

§ 2. Der Verband führt den Namen: **Begehau-Zweckverband Chrost-Warmunthau.**

§ 3. Die Geschäfte des Verbandes führt ein **Verbands-Ausschuß**. Denselben gehören an: je ein Vertreter der vorgenannten Gemeinden und **Dominium** mit der Maßgabe, daß denselben für jede volle 400 Mark Beitrag eine Stimme zufällt.

Danach haben

Gemeinde Warmunthau	mit 5 Stimmen
" Gnadenfeld	mit 4 Stimmen
" Pawlowitzke	mit 1 Stimmen
" Rzegh	mit 2 Stimmen
Dominium Pawlowitzke	mit 2 Stimmen
" Rzegh	mit 4 Stimmen
" Borislawitz	mit 8 Stimmen
" Przeborowitz	mit 2 Stimmen
" Karschwitz	mit 4 Stimmen
Majorat Chrost	mit 12 Stimmen.

Die Dominialbesitzer bezw. deren Bevollmächtigte können das ihnen zustehende Stimmrecht bei persönlicher Behinderung durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen Dritten ausüben lassen.

§ 4. Der **Verbandsvorsitzer** und sein Stellvertreter werden von dem **Verbands-Ausschuß** mit Stimmenmehrheit gewählt. Bei Stimmengleichheit ist die Entscheidung des **Landrats** als **Vorsitzenden** des **Kreis-Ausschusses** einzuholen.

Der **Verbandsvorsitzer** bringt die **Beschlüsse** des **Verbands-Ausschusses** zur Ausführung und führt unter seiner **Unterschrift** die laufende **Korrespondenz**. Er vertritt den **Zweckverband** nach Außen. Zu **Urakanden**, durch welche der **Verband** rechtliche **Verpflichtungen** übernehmen soll, ist die **Mitunterschrift** noch eines **Mitgliedes** des **Verbandsauschusses** erforderlich.

§ 5. Die **Kostenfrage** wird in folgender **Weise** geregelt.

Zunächst werden an **Borausleistungen** aufgebracht:

- von der **Majorats-herrschaft Chrost** 4000 Mark
 - von der **Gemeinde Warmunthau** 1000 Mark
 - von der **Gemeinde Droschnitz** 2000 Mark
- mit der **Maßgabe**, daß sie in den **Zweckverband** nicht einbezogen wird und **endgültig** aus der **Unterhaltungspflicht** für die **Kreisstraße** zwischen **Warmunthau** und **Chrost** **aus-scheidet**.

Die **weiteren** **Kosten** des **Ausbaues**, soweit **Kreis-** und **Provincial-Beihilfe** nicht **ausreichen**, sowie die **Kosten** der **künftigen** **Unterhaltung** werden auf **Grund** nachstehenden **Beitragverhältnisses** **verteilt**:

Gemeinde Warmunthau	2000 Mark
" Gnadenfeld	1800 Mark
" Pawlowitzke	500 Mark
" Rzegh	850 Mark

Dominium Pawlowitzke	950 Mark
" Rzegh	1800 Mark
" Borislawitz	3500 Mark
" Przeborowitz	800 Mark
" Karschwitz	1800 Mark
Majorat Chrost	5000 Mark.

Die **Unterverteilung** der **Kosten** **innerhalb** der zum **Verbande** **gehörenden** **Guts-** und **Gemeindebezirke** erfolgt nach demselben **Maßstabe**, wie die **Verteilung** der **sonstigen** **Kommunal-** **abgaben**.

§ 6. Die **Aufsicht** über die **Geschäftsführung** des **Zweckverbandes**, über die **gehörige** **Ausführung** des **Straßenbaues** und die **demnächstige** **Unterhaltung** der **Straße** führt der **Kreis-Ausschuß** zu **Cosel**, welcher auch mit **Ausschluß** des **Rechts-** **weges** alle **Streitigkeiten** **innerhalb** des **Verbandes** **endgültig** **entscheidet**.

§ 7. Eine **Auflösung** des **Verbandes** kann nur nach erfolgter **anrweiter** **Sicherstellung** oder **Erhebung** des **Verbandszweckes** durch einen vom **Kreis-Ausschuß** zu **genehmigenden** **einstimmigen** **Beschluß** des **Verbandsauschusses** **erfolgen**.

Gnadenfeld, den 17. Mai 1910.

v. g. u.

für **Gemeinde Gnadenfeld**:

gez. **Clemens, Dr. Hartmann**,

für **Gemeinde Warmunthau**:

gez. **Linscher, Kallabis**,

für **Gemeinde Rzegh**:

gez. **Jenderel, Schreier**,

für **Gemeinde Pawlowitzke**:

gez. **Bogel, Bira**,

für **Dominium Borislawitz**: gez. **Mettenheimer**,

für **Dominium Rzegh**: gez. **Bajonz**,

für **Dominium Pawlowitzke**: gez. **Reichel**,

für **Dominium Przeborowitz**: } gez. **Zanecki**.

für **Majorat Chrost**:

v. w. v.

gez. **von Hauen-schild**.

Königlicher Landrat.

Z. Nr. 4037 A.

Vorstehendes **Verbands-Statut** wird auf **Grund** der **§ 128 Abs. 1** bezw. **§ 131 Abs. 2** der **Land-Gemeindeordnung** vom **3. Juli 1891** **auf-** **sichtsbehördlich** **bestätigt**.

Cosel, den **19. Mai 1910**.

(L. S.)

Der **Kreis-Ausschuß** des **Kreises Cosel**.

gez. **von Hauen-schild, Kremser, Kroker**.

461.

Satzung

für den **Chaussee-Bauverband** **Nieder-Wilga-** **Schglowitz, Kreis Rychnik OS.**

§ 1. In **Gemäßheit** der **Bestimmungen** der **§§ 128 ff.** der **Landgemeindeordnung** vom **3. Juli 1891** werden auf **Grund** der **Beschlüsse** der **Ge-**

meindevertretungen von Nieder-Wilcza vom 25. Mai 1909, Ober-Wilcza vom 28. Mai 1909 und Schyglowitz vom 23. März 1910 und unter Zustimmung der Eigentümer der gleichnamigen selbstständigen Gutsbezirke durch Beschluß des Kreis-ausschusses vom heutigen Tage

1. die Gemeinde Nieder-Wilcza,
2. der Gutsbezirk Nieder-Wilcza,
3. die Gemeinde Ober-Wilcza,
4. der Gutsbezirk Ober-Wilcza,
5. die Gemeinde Schyglowitz,
6. der Gutsbezirk Schyglowitz

zum Zwecke des gemeinsamen Ausbaues des öffentlichen Kommunikationsweges Nieder-Wilcza-Schyglowitz und zwar von der Rybnik-Gleiswitzer Provinzialchauffee bis zum Bahnhof Schyglowitz in einer Gesamtlänge von etwa 6000 Meter als Chauffee I. Ordnung nach den für den Ausbau solcher Straßen geltenden provinziellen Bestimmungen unter der Voraussetzung verbunden, daß der Kreis Rybnik von der Beendigung des Ausbaues an die Unterhaltung übernimmt; das Recht zur Erhebung von Chauffeegeld geht mit der Unterhaltung der Straße auf den Kreis Rybnik über.

§ 2. Der Verband führt den Namen: „Chauffeebauverband Nieder-Wilcza-Schyglowitz“; die Verwaltung wird an dem Wohnorte des jeweiligen Verbandsvorsetzers geführt. Der Verband wird die Verleiung der Rechte einer öffentlichen Körperschaft nachsuchen.

§ 3. Die Vertretung des Verbandes erfolgt durch den Verbandsauschuß. Derselbe besteht aus:

- a. dem Gutsvorsteher oder Stellvertreter des Gutsbezirks Nieder-Wilcza mit einer Stimme,
- b. dem Gemeindevorsteher Nieder-Wilcza und einem Mitgliede der Gemeindevertretung mit je einer Stimme,
- c. dem Gemeindevorsteher von Ober-Wilcza und einem Mitgliede der Gemeindevertretung mit je einer Stimme,
- d. dem Gutsvorsteher oder Stellvertreter des Gutsbezirks Ober-Wilcza mit zwei Stimmen,
- e. dem Gemeindevorsteher und einem Mitgliede der Gemeindevertretung von Schyglowitz mit je einer Stimme,
- f. dem Gutsvorsteher oder Stellvertreter des Gutsbezirks Schyglowitz mit einer Stimme.

Die Beschlußfassung innerhalb des Verbands-ausschusses erfolgt nach einfacher Stimmenmehrheit; im Falle der Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 4. Der Verbandsauschuß wählt aus seiner Mitte für eine sechsjährige Wahlperiode einen Verbandsvorsteher und einen Stellvertreter desselben, welche vom Landrat als Vorsitzenden des Kreis-ausschusses bestätigt werden. Zu Verbandsvorstehern oder dessen Stellvertretern dürfen

nur solche Personen gewählt werden, bei welchen die Voraussetzungen zur Uebernahme des Amtes als Gemeinde- oder Gutsvorsteher vorliegen.

§ 5. Der Verbandsvorsteher beruft den Verbandsauschuß nach seinem Ermessen ein, ist jedoch zur Berufung desselben verpflichtet, wenn einer der anderen Vertreter dies für erforderlich erachtet oder der Landrat eine Berufung anordnet.

§ 6. Dem Verbandsvorsteher stehen in Beziehung auf die Verwaltung der Verbandsangelegenheiten die Rechte des Gemeindevorstehers, dem Verbandsauschuß dagegen die Rechte der Gemeindevertretung zu.

Der Verbandsvorsteher vertritt den Verband nach außen, bringt die Beschlüsse des Verbands-ausschusses zur Ausführung und führt unter seiner Unterschrift den Schriftwechsel.

Zu Urkunden, durch welche der Verband rechtliche Verpflichtungen übernehmen soll, ist die Mitunterschrift noch eines Vertreters erforderlich.

§ 7. Der Chauffeebau erfolgt unter Aufsicht des Kreis-ausschusses, dessen Bestimmungen sich die vorgenannten Gemeinden und Gutsbezirke ausdrücklich unterwerfen und zwar mit folgenden Aufgaben:

- a. die Beschaffung der Entwürfe und Anschläge sowie technische Leitung des Baues ist Sache der Bauausführenden. Auf Antrag der Beteiligten kann der Kreis-ausschuß die Beschaffung der Entwürfe und Anschläge, sowie die technische Leitung des Begebaues dem Kreisbaumeister übertragen. In diesem Falle haben die Begebau-Interessenten die Kosten für die von dem Kreisbaumeister ausgearbeiteten Entwürfe und Kostenschläge sowie die Entschädigung desselben für Vauleitung nach erfolgter Festsetzung durch den Kreis-ausschuß zu tragen,
- b. die Bauausführung erfolgt nach Maßgabe der vorgelegten und genehmigten Entwürfe und der dazu etwa noch erteilten besonderen Vorschriften unter der Leitung und Aufsicht des Kreisbaumeisters gegen eine vorher festzusetzende Entschädigung aus dem Baugelderfonds.

Stellt sich während der Bauausführung die Notwendigkeit einer Aenderung in dem Plan oder in der Bauart, in den Abmessungen und dergleichen im Interesse der Bauanlage heraus, so ist hierzu die Genehmigung des Kreis-ausschusses nachzusuchen. In dringenden Fällen ist der Landrat berechtigt, wenn es sich um die Abweichung von Vorschriften handelt, welche vom Kreis-ausschuß besonders angeordnet sind, die Genehmigung zur Aenderung auszusprechen, hat davon aber dem Kreis-ausschuß bei seinem nächsten Zusammentreten Kenntnis zu geben.

§ 8 Die Kosten des Straßenbaues werden von den Beteiligten in der Weise aufgebracht, daß

der Gutsbezirk Nieder-Bilcza	11 %
die Gemeinde Nieder-Bilcza	13 %
die Gemeinde Ober-Bilcza	17 %
der Gutsbezirk Ober-Bilcza	31 %
die Gemeinde Schyglowitz	17 %
der Gutsbezirk Schyglowitz	11 %

derselben trägt. Die erforderlichen Geldmittel sind darlehnsweise zu beschaffen und haben die Beteiligten nach dem obigen Maßstabe zur Verzinsung und Tilgung des Darlehns beizutragen. Der Verbandsvorsteher zieht die erforderlichen Beträge von den Gemeinden und den Besitzern der Gutsbezirke ein, nötigenfalls im Wege des Verwaltungszwangsvorfahrens. Die beteiligten Gemeinden bringen ihre Anteile an den gemeinsamen Ausgaben nach Maßgabe ihrer Verfassung auf.

§ 9. Abänderungen der Satzung bedürfen der Genehmigung des Kreis Ausschusses. Eine Auflösung des Verbandes kann nur nach erfolgter anderweitiger Sicherstellung oder Eileidigung des Verbandszweckes durch einen vom Kreis Ausschuss zu bekräftigenden einstimmigen Beschluß des Verbandsausschusses erfolgen.

Für die Guts herrschaft Nieder-Bilcza gez. Bellay, Rittergutsbesitzer. gez. Seitner.	Für die Guts herrschaft Ober-Bilcza gez. Sokolawsky.
--	--

Für die Guts herrschaft Schyglowitz gez. Albrecht.

Der Gemeinde vorstand. Die Gemeindevertretung. gez. Wosniha, gez. Schwolla, gez. Stiba.	gez. Rybarsch, gez. C. Schwolla, gez. Skutka, gez. Rajchel, gez. Garezorj.
--	--

Für die Gemeinde Der Gemeinde vorstand. Die Gemeindevertretung. gez. Goreski, gez. Kupla, gez. Schulz.	gez. G. Staroski, gez. Nowak, gez. Kapol,
--	---

gez. Granieczny,
gez. Kalnik,
gez. Chudoba,
gez. Winkler,
gez. Clupke.

Für die Gemeinde Schyglowitz
Der Gemeinde vorstand. Die Gemeindevertretung.
gez. Schalla, gez. Frhr. von Schleinitz,
gez. Furgoll, gez. Lehmann,
gez. Palenga, gez. Schifora,
gez. Chromik,
gez. Dyka,
gez. Baraniol,
gez. Faluch.

Vorstehendes Statut wird in Gemäßheit des § 131 Abs. 2 der Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891 hierdurch bestätigt.

Rybnik, den 25. Mai 1910.

Der Kreis Ausschuss des Kreises Rybnik.

gez. Leng. Mäcker. Neumann. Günther.

Vorstehendes Verbandsstatut bringe ich gemäß § 132 der Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891 hiermit zur öffentlichen Kenntnis.

Rybnik, den 27. Mai 1910.

Der Vorsitzende des Kreis Ausschusses,
Leng.

162.

Viehseuchen.

Festgestellt.

Schweineseuche. Kreis Beuthen: In dem Gehöft des Häuslers Franz Cosalla in Groß-Dombrowka und bei einem notgeschlachteten Ferkel des Bergmanns Ignaz Kolodziej in Dt. Biekar; Kr. Zabrze: Bei zwei notgeschlachteten Schweinen des Hausbesizers Karl Schary in Pausdorf.

Erlöfchen.

Schweineseuche. Kr. Beuthen: Unter dem Schwarzviehbestande des Berginvaliden Josef Mittel in Dt. Biekar; Kr. Rattowitz: Unter dem Schwarzviehbestande des Dominiawächters Heinrich Spende in Michalkowitz.

Schweineseuche. Kr. Zabrze: Auf dem Gehöft des Jakob Tront in Bielschowitz.

Extra-Beilage

zum Amtsblatt der königlichen Regierung zu Oppeln. Stück 23. 1910.

437. Durchschnitts-Markt- und Ladenpreis-Tabelle

von

- I. A. Getreide,
 B. den übrigen Marktartikeln,
 C. den Bistualien,

II. Fleisch,

in den Kreis- und Garnisonstädten des Regierungsbezirks Oppeln
 für den Monat Mai 1910.

I. A. Getreide.

Nr.	Marktort.	Weizen			Roggen			Brau- Gerste			Futter- Gerste			Hafer		
		gut	mittel	gering	gut	mittel	gering	gut	mittel	gering	gut	mittel	gering	gut	mittel	gering
		E s t o s t e n j e 1 0 0 K i l o g r a m m														
1	Beuthen	23 75	20 87	17 75	15 25	14 25	13 75	15 75	14 94	14 37	13 87	13 —	12 —	15 87	15 42	15 —
2	Gosel	19 73	19 25	18 75	13 60	13 10	12 60	—	—	—	—	—	—	13 55	13 13	12 75
3	Gleiwitz	21 20	20 75	20 25	14 85	14 60	14 30	15 —	14 —	13 —	13 —	12 50	12 —	15 05	14 70	14 40
4	Grottkau	20 10	19 83	19 48	13 93	13 80	13 65	—	—	—	13 20	12 90	12 50	14 10	13 93	13 75
5	Kattowitz	20 73	20 33	19 83	14 63	14 33	13 70	15 —	14 75	14 15	12 80	12 55	11 80	15 48	15 25	14 85
6	Kreuzburg	21 45	20 95	20 45	14 30	13 85	13 35	15 90	15 40	14 90	13 70	13 43	13 03	14 75	14 25	13 75
7	Leschütz	20 03	19 63	19 23	13 94	13 74	13 54	13 28	12 88	12 48	10 98	10 58	10 18	13 59	13 39	13 19
8	Lublinitz	19 50	19 —	18 50	13 50	13 —	12 50	—	—	—	13 —	12 50	12 —	14 50	14 —	13 50
9	Meiße	—	19 65	—	—	13 55	—	—	13 40	—	—	12 40	—	—	13 60	—
10	Neustadt	19 75	19 25	18 75	13 65	13 05	12 45	13 65	12 93	12 33	12 65	12 15	11 65	13 55	12 85	12 15
11	Oberglagan	20 66	20 46	20 23	13 87	13 65	13 45	—	—	—	14 —	13 60	13 40	13 45	13 27	13 07
12	Oppeln	21 14	20 52	20 30	14 44	14 12	13 84	15 40	15 20	14 80	13 38	13 08	12 76	14 42	14 06	13 80
13	Batschkau	20 50	19 90	19 23	13 90	13 69	13 38	14 —	13 73	13 33	12 93	12 58	12 15	14 35	14 05	13 80
14	Bleß	20 56	20 12	19 54	14 56	13 32	12 60	—	—	—	14 62	14 18	13 58	14 80	14 40	14 06
15	Ratibor	—	20 40	—	—	14 10	—	—	—	—	—	13 50	—	—	13 90	—
16	Sr. Strehlik	21 52	20 08	19 60	14 50	14 18	13 94	14 08	13 84	13 40	12 64	12 12	11 72	13 94	13 76	13 76

B. Sonstige Waren.

Nr.	Ort	Hülserfrüchte						Erdtosteln				Heu		Stroh		Ei	Butter	Eier	Sollmilch
		im Großhandel			im Kleinhandel			im Großhandel		im Kleinhandel		altes	neues*)	Stift.	Stamm- und Preis.				
		Größen (gelbe) zum Kochen	Speisebohnen (weiße)	Krausen	Größen (gelbe) zum Kochen	Speisebohnen (weiße)	Krausen	alte	neue*)	alte	neue*)								
												je 100 kg	je 1 kg	je 100 kg	je 1 kg				
1	Beuthen	24	26	30	26	28	32	5	—	5	—	10	—	7	6	2 60	2 80	1 8	
2	Cosel	—	—	—	—	—	—	3 78	—	—	—	7 65	—	4 35	—	2 73	2 90	1 6	
3	Gleiwitz	22	26	24	30	30	40	4 40	—	5	—	8	—	5	4	2 80	3 20	2 0	
4	Großkau	26	—	—	32	34	50	3 25	—	—	—	7 60	—	3 60	2 60	2 38	2 70	1 5	
5	Rattowitz	22	19	24	25	23	13	38	42	29	5 25	8	—	7 25	—	2 60	3	—	20
6	Kreuzburg	25	26	36	34	34	42	2 93	—	6	—	7 40	—	6 70	5 60	2 50	2 80	1 6	
7	Geobitsch	28	26	32	33	28	35	4 80	—	6	—	7 25	—	3 80	2 40	2 45	2 60	1 5	
8	Publitz	25	28	32	30	34	38	3 60	—	5	—	8	—	6 50	3 50	2 40	2 80	1 6	
9	Reiße	28	28	26	32	36	36	3 55	—	5	—	7	—	3 75	2 60	2 53	2 65	1 6	
10	Neustadt	24	30	45	28	36	50	4 90	—	7	—	7 40	—	4 20	2 60	2 68	2 70	1 4	
11	Oberglogau	—	—	—	—	—	—	3 62	—	4	—	7 52	—	6	3 68	2 55	2 75	1 4	
12	Oppeln	29	27	44	34	30	50	3 80	—	6	—	8 32	—	7	—	3 15	3 20	1 6	
13	Verischau	24	—	—	30	36	52	3	—	4	—	7 20	—	4	3	2 50	2 80	1 4	
14	Bis	—	—	—	27	30	50	4 76	—	—	—	7	—	5 56	—	2 30	2 50	1 6	
15	Raibor	28	28	30	30	30	30	4 05	—	7	—	6 55	—	4 92	3 50	2 70	3	—	18
16	Groß-Strehlig	21	60	20	21	40	40	26	35	4 04	—	7	—	4 54	4 12	2 96	2 80	1 6	

* Nur in den Monaten Juni, Juli und August.

C. Sonstige Waren, deren Preise am einem der letzten Tage des Monats Mai 1910 ermittelt worden sind.

Nr.	Ort	Weizen												Roggen				Gerste				Kaffee*)		Schweine-	
		Weizen			Weizen			Weizen			Weizen			ungebrannt		gebrannt		Schmalz							
		Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen	Weizen					
																					in	aus-	in	aus-	
1	Beuthen	29	18	32	22	40	22	180	50	50	30	50	60	30	40	40	90	1 50	2	—	52	20	1 80	1 60	
2	Cosel	30	20	34	26	42	30	1	60	60	50	50	50	30	40	50	1	2 80	3 20	58	22	1 80	1 70		
3	Gleiwitz	29	20	36	24	56	30	1	55	66	40	60	60	50	36	40	1	2 40	2 80	56	24	2	—	1 70	
4	Großkau	30	20	32	22	46	26	1	50	60	30	60	60	30	40	40	1	2 40	2 80	60	24	2	—	1 70	
5	Rattowitz	29	50	30	36	19	45	30	70	50	45	48	32	32	31	45	38	1	2 80	3	54	21	1 90	1 45	
6	Kreuzburg	29	20	30	25	31	25	1	56	64	32	54	54	32	40	50	1	2 40	2 80	60	22	1 75	1 65		
7	Geobitsch	30	22	32	24	40	26	1	10	58	58	25	54	46	26	38	42	1	2 40	3	56	22	1 90	1 60	
8	Publitz	29	21	32	25	38	22	1	50	50	35	50	50	35	35	40	1	2 40	3 20	55	22	1 70	1 70		
9	Reiße	28	19	50	29	21	48	20	70	46	60	30	60	50	30	40	40	80	2	2 40	64	20	2	—	1 70
10	Neustadt	26	18	32	22	43	25	1	20	45	55	35	55	50	30	40	45	1	2 60	3 20	58	22	2	—	1 70
11	Oberglogau	33	23	40	36	26	46	28	1	50	48	28	46	50	28	38	40	80	1 40	2	56	22	1 70	1 70	
12	Oppeln	30	21	34	28	44	30	1	90	46	60	36	40	50	30	32	36	1	2 40	3 20	54	22	2	—	1 70
13	Verischau	28	21	32	22	38	22	1	90	40	60	22	60	60	32	40	46	40	2 70	3 60	58	22	2	—	1 40
14	Bis	—	—	—	31	28	28	1	44	44	32	42	48	42	32	45	—	58	2 50	2 80	52	22	1 90	1 60	
15	Raibor	28	22	30	23	48	35	1	30	80	36	60	50	32	40	40	80	2 60	3 60	52	22	1 80	1 50		
16	Groß-Strehlig	28	22	30	28	40	32	—	55	55	65	35	50	50	35	35	50	50	2 40	2 80	50	22	2	—	1 70

* 7. August 1910.

II. Fleischpreise im Monat Mai 1910.

N ^o .	Markort	im Kleinhandel																Kobfleisch	
		Rind				Kalb		Lammel		Schwein									
		Keule	Bug	Bauch	Keule	Bug	Keule	Bug	Keule	Bug	Keule	Bug	Kopf und Beine	Mittelfett (frisch)	Schinken		Speck		
															inländisch, geräuchert				
Es kostet je 1 kg																(in Genu. u. Haus-Idmitt)			
Es kosten 100 kg																			
1	Beuthen	—	—	1 40	1 30	1 30	1 40	1 30	1 40	1 20	1 50	1 40	1	—	1 60	2 20	3 60	1 80	60
2	Sofel	—	—	1 60	1 40	1 40	1 30	1 20	1 60	1 40	1 60	1 40	—	60	1 80	2	—	2	—
3	Kleinwig	—	—	1 55	1 40	1 20	1 60	1 4	1 80	1 60	1 60	1 40	—	70	1 60	2	—	3 60	1 80
4	Brottkau	—	—	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 80	1 60	1 70	1 55	1 45	1	1 35	1 55	2 50	3 20	1 80
5	Kattow k	—	—	1 60	1 40	1 20	1 85	1 60	1 90	1 70	1 55	1 45	1 35	1	1 55	2 50	3 20	1 80	
6	Kreuzburg	—	—	1 50	1 45	1 35	1 45	1 40	1 70	1 60	1 55	1 50	1 35	1	1 90	2 70	3 70	2 40	
7	Geobchütz	—	—	1 60	1 55	1 45	1 50	1 45	1 75	1 65	1 55	1 45	1 15	1	1 75	2 50	3 10	2 10	
8	Zublinz	—	—	1 50	1 40	1 30	1 40	1 20	1 60	1 50	1 50	1 40	1 20	1	1 60	2 20	3	—	
9	Reiße	—	—	1 40	1 40	1 40	1 60	1 50	1 80	1 70	1 40	1 40	1	—	1 60	2 40	2 80	2	
10	Neustadt	—	—	1 70	1 60	1 40	1 50	1 40	1 70	1 60	1 70	1 60	1 30	1	1 80	2 40	2 80	2	
11	Oberfogau	—	—	1 60	1 50	1 40	1 60	1 40	1 35	1 30	1 60	1 60	1 30	1	1 60	2	—	2	
12	Oppeln	—	—	1 50	1 40	1 20	1 40	1 40	1 60	1 60	1 60	1 50	1 20	1	1 80	2 40	2 80	2	
13	Barichkau	—	—	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 60	1 60	1 60	1 60	1 20	1	1 60	2 40	2 80	2	
14	Bleß	—	—	1 70	1 60	1 40	1 70	1 40	1 70	1 50	1 70	1 60	1 30	1	1 90	2 80	3	—	
15	Rattbor	—	—	1 40	1 40	1 20	1 40	1 30	1 80	1 60	1 60	1 60	1	—	1 80	1 80	2 80	1 80	
16	Broß Strehliß	—	—	1 60	1 50	1 50	1 60	1 50	1 70	1 60	1 60	1 60	—	80	2	—	2 40	2 80	

Oppeln, den 7. Juni 1910.

L. G. XV. 1358.

Der Regierungspräsident. J. B. Erbslöh.

Sonder-Beilage

des Amtsblattes der Königlichen Regierung zu Oppeln.

Nr. 23.

Ausgegeben Oppeln, den 10. Juni 1910.

1910.

436. Bergpolizei-Verordnung

betreffend

die Grubenanschlußbahnen

in dem

Verwaltungsbezirke des Königlichen Oberberg-

amtes zu Breslau

vom 15. April 1910.

Auf Grund der §§ 196 und 197 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 in der Fassung der Gesetze vom 24. Juni 1892, 8. April 1894 und 14. Juli 1905 (Gesetz-Sammlung 1865 Seite 705, 1892 Seite 131, 1894 Seite 41 und 1905 Seite 307), auf Grund des § 9 des Gesetzes betreffend die Rechtsverhältnisse des Stein- und Braunkohlenbergbaues in denjenigen Landesteilen, in welchen das Kurfürstlich Sächsishe Mandat vom 19. August 1743 Gesetzeskraft hat (Gesetz-Sammlung 1869 Seite 401), sowie auf Grund des § 51 des Gesetzes über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (Gesetz-Sammlung Seite 225) verordnet das unterzeichnete Oberbergamt für den Umfang seines Verwaltungsbezirks im Einverständnis mit den beteiligten Königlichen Regierungspräsidenten und Königlichen Eisenbahndirektionen sowie nach Anhörung der Vorstände der Sektionen IV, V und VI der Knappschaftsberufsgenossenschaft, sowie der Vorstände der Sektionen I und II der Schlesischen Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft über den Bau und Betrieb der Grubenanschlußbahnen was folgt:

Erster Abschnitt.

Allgemeines.

§ 1. Geltungsbereich.

1. Diese Bergpolizeiverordnung findet auf diejenigen nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden, zum Betriebe mit Maschinenkraft — mit Ausnahme des elektrischen Betriebes — eingerichteten Bahnen Anwendung, welche von dem Besitzer eines Bergwerkes im Interesse des Betriebes des Bergwerkes oder der mit diesem verbundenen, unter der Aufsicht der Bergbehörde stehenden Betriebsanlagen hergestellt werden, wenn diese Bahnen mit Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 (Gesetz-Sammlung Seite 506) oder mit Kleinbahnen (Gesetz vom 28. Juli 1892), Gesetz-Sammlung Seite 225) derart in unmittel-

barer Gleisverbindung stehen, daß ein Übergang der Betriebsmittel stattfinden kann.

2. Für elektrisch betriebene Grubenanschlußbahnen werden die erforderlichen Sicherheitsvorschriften bis auf weiteres für jedes Unternehmen von der Bergbehörde im Einvernehmen mit der Eisenbahn- und Landespolizeibehörde besonders festgesetzt.

3. Die Vorschriften dieser Verordnung gelten gleichmäßig für Vollspurbahnen und Schmalspurbahnen, inwieweit nicht gegenteilige Bestimmungen ausdrücklich getroffen worden sind. Was hiernach für Schmalspurbahnen gilt, ist auch für die Obergeschleifische Schmalspurbahn maßgebend, inwieweit nicht für diese Sondervorschriften gegeben worden sind.

§ 2. Befristungen.

Fehlen auf einer bei dem Inkrafttreten dieser Verordnung bestehenden Grubenanschlußbahn einzelne der im folgenden vorgeschriebenen Einrichtungen, so können für ihre Aus- oder Durchführung auf Antrag des Bergwerksbesizers von den Aufsichtsbehörden angemessene Fristen bewilligt werden. Der Antrag ist nach Maßgabe des § 3 Absatz 1 zu stellen.

§ 3. Ausnahmen.

1. In allen Fällen, in denen auf Grund der Vorschriften dieser Verordnung von den Aufsichtsbehörden Ausnahmen bewilligt werden können, ist der hierauf gerichtete Antrag bei dem Bergrevierbeamten in zwei Exemplaren einzureichen, inwieweit es sich nicht um Angelegenheiten handelt, deren Erledigung nach § 7 Absatz 2 zur ausschließlichen Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde gehört. Ist letzteres der Fall, so ist der Antrag

- a) wenn es sich um Bestimmungen über den betriebssicheren und ordnungsmäßigen Zustand der Lokomotiven und Wagen handelt, an die zuständige Eisenbahn-Maschineninspektion,
- b) im übrigen an die zuständige Eisenbahn-Betriebsinspektion zu richten.

2. Die Bewilligung der Ausnahme ist nur wirksam, wenn sie von den zuständigen Aufsichtsbehörden schriftlich erteilt worden ist. Sie gilt stets vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs für den Fall, daß die Voraussetzungen, unter denen die Ausnahme bewilligt worden ist, nicht mehr vorliegen.

Zweiter Abschnitt. Genehmigung, Grenze und Beaufsichtigung der Grubenanschlußbahn.

§ 4. Genehmigung zur Herstellung.

1. Die Grubenanschlußbahn darf nur auf Grund eines Entwurfs hergestellt werden, dessen Ausführung dem Bergwerksbesitzer nach Maßgabe der §§ 67 und 68 des Allgemeinen Berggesetzes gestattet worden ist. Um dieses zu bewirken, hat der Bergwerksbesitzer

I. zunächst die eisenbahntechnische Prüfung des Entwurfs der Grubenanschlußbahn durch die zuständige Eisenbahndirektion herbeizuführen und derselben zu diesem Zwecke die erforderlichen technischen Unterlagen vorzulegen. Diese müssen von einem zuverlässigen Fachmann aufgestellt und mit Festigkeitsberechnungen verbunden sein, die von einem an der Aufstellung des Bauplanes nicht beteiligten Sachverständigen technisch und rechnerisch nachgeprüft und mit einer von ihm unterschriebenen Bescheinigung über diese Prüfung versehen sind. Die Unterlagen sollen in der Regel umfassen

- a) einen Lageplan und einen Höhenplan (Nivellementsplan),
- b) Zeichnungen der Brücken und Durchlässe,
- c) Zeichnungen des Oberbaues und Normalprofils,
- d) Umgrenzung des lichten Raumes sowie der zulässigen Breiten- und Höhenmaße der Betriebsmittel,
- e) Zeichnungen der Betriebsmittel, insbesondere auch der Bremsvorrichtungen, und
- f) die zur Erläuterung erforderlichen Beschreibungen.

II. Nach Beendigung der eisenbahntechnischen Prüfung ist der mit dem Prüfungsvermerk der Eisenbahndirektion versehene Entwurf als Teil des Betriebsplanes oder als Nachtrag zu diesem auf Grund der §§ 67 und 68 des Allgemeinen Berggesetzes zur Bergpolizei-lich en Prüfung dem Bergwerksbeamten vorzulegen, von dem durch Vermittelung des Oberbergamtes

III. die landespolizeiliche Prüfung des Entwurfs seitens des Regierungs-Präsidenten herbeigeführt wird.

2. Erst nachdem der Bauplan auf Grund des vorstehend geordneten Verfahrens festgestellt worden ist, darf mit dem Bau der Bahn begonnen werden.

3. Insofern die Aufsichtsbehörden es verlangen, ist diesen eine Abschrift (Abzeichnung) des genehmigten Entwurfs von dem Bergwerksbesitzer einzureichen.

§ 5. Genehmigung zur Inbetriebsetzung.

Die Eröffnung des Betriebes der Grubenanschlußbahn darf erst stattfinden, nachdem auf

Grund des bei dem Bergwerksbeamten zu stellenden Antrages des Bergwerksbesitzers die Abnahme der Bahn durch Kommissare der bei der Prüfung des Entwurfs beteiligten Behörden stattgefunden hat und die Betriebslaubnis von der Bergbehörde im Einvernehmen mit den anderen Behörden erteilt worden ist.

§ 6. Genehmigung zu Aenderungen.

Erweiterungen sowie Aenderungen der genehmigten Grubenanschlußbahn oder ihres Betriebes sind nur unter entsprechender Befolgung der §§ 4 und 5 dieser Verordnung zulässig.

§ 7. Grenze und Beaufsichtigung der Grubenanschlußbahn.

1. Der Punkt der Grubenanschlußbahn, von welchem ab sie unter der allgemeinen polizeilichen Aufsicht der Bergbehörde steht, ist durch eine Tafel mit der Aufschrift

Grenze der Grubenanschlußbahn zu bezeichnen. Dieser Grenzpunkt wird für jede Grubenanschlußbahn nach örtlicher Vereinbarung zwischen der Berg- und Eisenbahnbehörde festgesetzt.

2. Neben der allgemeinen bergbehördlichen Aufsicht unterliegt die Grubenanschlußbahn in Bezug auf die betriebsfähige und betriebsfähige Unterhaltung der Bahnanlage und der Betriebsmittel (Lokomotiven und Wagen) sowie in Bezug auf die sichere und ordnungsmäßige Durchführung derzüge der eisenbahntechnischen Beaufsichtigung und Ueberwachung. Diese wird einschließlich der Dampffestpolizei in der ganzen Ausdehnung der Anschlußbahn — vorbehaltlich der Vorschrift in Abf. 3 — allein durch die Eisenbahnbehörde so ausgeübt, daß von ihr die hierbei erforderlich werdenden Anordnungen an den Bergwerksbesitzer und dessen Angestellte unmittelbar erlassen werden.

3. Durch die Bergbehörde ausschließlich erfolgt jedoch die Beaufsichtigung derjenigen der Verfügung des Bergwerksbesitzers unterstehenden Betriebsmittel, welche lediglich auf der Grubenanschlußbahn und nicht auch auf den Gleisen der anschließenden öffentlichen Bahn verkehren; insofern übt die Bergbehörde auch die Dampffestpolizei aus.

4. Die Betriebsmittel der öffentlichen Bahn, welche auf die Grubenanschlußbahn übergehen, unterstehen lediglich der Aufsicht der Eisenbahnbehörde.

Dritter Abschnitt.

Zustand und Unterhaltung der Grubenanschlußbahn.

§ 8. Begleitföhrungen.

1. Zu einer Grubenanschlußbahn im Sinne dieser Bergpolizeiverordnung gehören alle beim Bau einer Verbindungsbahn zwischen Grube und einer öffentlichen vollspurigen oder schmalspurigen Eisenbahn vorkommenden Anlagen einschließlich

der Betriebseinrichtungen, aber ausschließlich der Fahrzeuge. Unterschieden werden die Bahnanlagen der freien Verbindungsstrecke und der Grubenbahnhöfe. Der Punkt, an welchem der Grubenbahnhof endigt und die freie Verbindungsstrecke beginnt (z. B. der Schienenstoß vor der Weiche oder die Stelle, an der die ersten Einrichtungen für den Bergwerksbetrieb an das Gleis heranreichen), wird für jede Grubenanschlussbahn nach örtlicher Vereinbarung zwischen der Berg- und Eisenbahnbehörde festgesetzt und ist durch eine Tafel mit der Aufschrift
 „Grenze der freien Verbindungsstrecke und des Grubenbahnhofs“
 zu kennzeichnen.

2. Hauptgleise sind alle Gleise, die von den geschlossenen Zügen in regelmäßigen Vertriebe befahren werden. Die Hauptgleise der freien Verbindungsstrecke und ihre Fortsetzung durch die Grubenbahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise.

3. Ein Gleispaar sind zwei nebeneinander liegende Gleise, die in der Regel in verschiedenen Richtungen befahren werden. Ein Doppelgleis sind zwei neben einander liegende Gleise, die in derselben Richtung befahren werden.

4. Als Züge im Sinne dieser Bergpolizeiverordnung gelten neben den geschlossenen auf die freie Strecke übergehenden Zügen auch einzeln fahrende Lokomotiven und Triebwagen.

§ 9. Richtungs- und Neigungsverhältnisse bei Neubauten.

Werden in Zukunft Gleise neu hergestellt, so sind ihre Richtungs- und Neigungsverhältnisse unter Beachtung folgender Vorschriften zu regeln:

A. Bei Vollspurbahnen.

1. In durchgehenden Hauptgleisen sind Krümmungen von weniger als 180 m Halbmesser, in Nebengleisen, auf welchen weder Lokomotiven der Hauptbahn noch Wagen von mehr als 4,5 m Abstand übergehen, Krümmungen von weniger als 140 m, im übrigen von weniger als 100 m Halbmesser nicht zulässig.

2. Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel 40‰ (1:25) nicht überschreiten.

3. Das Neigungsverhältnis der Gleise von Grubenbahnhöfen darf, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als 2,5‰ (1:400) betragen, jedoch dürfen Ausweichgleise in die stärkere Neigung der freien Strecke eingreifen. Abweichungen von dieser Vorschrift sind mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde zulässig.

B. Bei Schmalspurbahnen mit Ausnahme der Oberschlesischen Schmalspurbahn.

1. Der Halbmesser der Krümmungen bei Schmalspurbahnen auf freier Strecke soll bei 1 m Spurweite nicht kleiner als 50 m, bei geringerer

Spurweite nicht kleiner als 40 m sein. Krümmungen von kleinerem Halbmesser sind zulässig, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge das anstandslose Durchfahren gewährleistet.

2. Die Längsneigung auf freier Strecke darf in der Regel 40‰ (1:25) nicht überschreiten.

3. Für Schmalspurbahnen darf das Neigungsverhältnis von Bahnhofsgleisen, abgesehen von Rangiergleisen, nicht mehr als 12,5‰ (1:80) betragen, jedoch dürfen Ausweichgleise in die stärkere Neigung der freien Strecke eingreifen. Ausnahmen können von der zuständigen Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

C. Bei der Oberschlesischen Schmalspurbahn.

1. Auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn darf der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke nicht kleiner als 40 m sein. Für Anschlussanlagen, die mit Lokomotiven der Eisenbahnverwaltung befahren werden, wird ein Halbmesser von 35 m zugelassen. Findet nur ein Halbergang von Wagen statt, so darf der Halbmesser weiter erniedrigt, aber nicht kleiner als 24 m gewählt werden.

2. Die vorstehend unter B Absatz 2 und 3 gegebenen Vorschriften finden auch auf die Oberschlesische Schmalspurbahn Anwendung.

§ 10. Spurweite.

A. Bei Vollspurbahnen.

1. In gradem Gleis beträgt die Spurweite 1,435 m.

2. In Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 500 m ist die Spurweite zu vergrößern. Die Vergrößerung darf 35 mm nicht übersteigen.

3. Als Folge des Betriebes sind Verengungen der vorgeschriebenen Spurweiten bis zu 3 mm, Erweiterungen bis zu 10 mm zulässig; niemals aber darf das Maß von 1,470 m überschritten werden.

B. Bei Schmalspurbahnen.

1. Im geraden Gleis beträgt die Spurweite 1,00 m oder 0,75 m; die Spurweite der Anschlussbahnen an die Oberschlesische Schmalspurbahn beträgt 0,785 m.

2. In Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 m ist die Spurweite zu vergrößern. Die Vergrößerung darf bei 1 m Spurweite 25 mm, bei geringerer Spurweite 20 mm nicht übersteigen, wenn die Fahrzeuge für größere Spurverweiterungen nicht besonders eingerichtet sind.

3. Als Folge des Betriebes sind Verengungen der vorhandenen Spurweiten bis zu 3 mm, Erweiterungen bis zu 10 mm zulässig. Doch dürfen niemals die vorstehend unter Biffer 2 zugelassenen größten Spurverweiterungen überschritten werden.

§ 11. Gleisanlage.

1. Die winkelfrecht gegenüber liegenden Punkte der Schienenoberkanten müssen in geraden Strecken mit Ausnahme der Ueberhöhungsrampen (Absatz 2) gleich hoch liegen.

2. Die Ueberhöhung des äußeren Stranges gekrümmter Gleise muß auf eine möglichst große Länge auslaufen, die

- bei Vollspurbahnen mindestens das 300fache,
- bei Schmalspurbahnen mindestens das 150fache ihres Betrages ausmacht.

§ 12. Umgrenzung des lichten Raumes.

Insofern die zuständige Aufsichtsbehörde — insbesondere für alte Anlagen — nicht Ausnahmen oder Abweichungen zugelassen hat, gelten für die Umgrenzung des lichten Raumes folgende Vorschriften:

A. Bei Vollspurbahnen.

1. An den sämtlichen Hauptgleisen ist ein lichter Raum mindestens nach der in der Anlage A links, an allen übrigen Gleisen nach der in der Anlage A rechts mit ausgezogenen Linien gezeichneten Umgrenzung offen zu halten. Dabei ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung und die Gleisüberhöhung Rücksicht zu nehmen.

2. Der Abstand von 150 mm (Anlage A) zwischen Schieneninnenkante und festen Gegenständen, die außerhalb des Gleises bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervorragten, kann auf 1,35 mm eingeschränkt werden, wenn der Gegenstand mit der Fahrchiene fest verbunden ist.

3. Der Abstand von 67 mm (Anlage A) zwischen Schieneninnenkante und festen Gegenständen innerhalb des Gleises kann gegen die Mitte von Zwangschienen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf 45 mm, bei Weichen und Kreuzungen bis auf 41 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Gleisen ist auf die Spurerweiterung, soweit erforderlich, Rücksicht zu nehmen.

4. Die Tiefe von 38 mm des freien Raumes neben der Schieneninnenkante (Anlage A) muß bei stärkster Abnutzung der Schienen voll vorhanden sein.

5. Tore von Lokomotiv- und Wagenschuppen müssen mindestens 3,25 m im Lichten weit sein. Bei Neubauten ist die Sichtweite mit mindestens 3,80 m zu bemessen.

B. Bei Schmalspurbahnen mit Ausnahme der Oberschlesischen Schmalspurbahn.

1. Bei Schmalspurbahnen, auf denen Güterwagen der Vollspurbahnen mittelst besonderer Fahrzeuge (Rollschemel) befördert werden, ist die vorstehend unter A Ziffer 1 vorgeschriebene Umgrenzung des lichten Raumes in den Höhen- und Breitenabmessungen von der Unterkante der Radlaufstiege des auf den Rollschemeln ruhenden Wagens ab einzuhalten. Die zuständige Aufsichts-

behörde kann aber je nach der Höhe und Breite der zu besördernden Wagen und der Art ihrer Beladung Einschränkungen in der Höhe und Breite des lichten Raumes zulassen.

2. Bei Schmalspurbahnen ohne Rollschemelbetrieb, die 785 mm Spurweite haben, gelten die nachstehend unter C Absatz 1—5 angegebenen Bestimmungen für die ober-schlesische Schmalspurbahn. Im Uebrigen ist die Umgrenzung des lichten Raumes für jede Bahn nach den zu verwendenden Fahrzeugen von der zuständigen Aufsichtsbehörde festzusetzen. Jedoch gilt

- die in der Anlage B dargestellte Umgrenzung des lichten Raumes als Mindestmaß; auch kann
- an den Bahngleisen der Bahnhöfe und Anschlüsse eine Einschränkung der für die durchgehenden Hauptgleise festgesetzten Umgrenzung des lichten Raumes von der zuständigen Aufsichtsbehörde mit der Maßgabe zugelassen werden, daß in solchen Fällen die Umgrenzung nach den Abmessungen der Fahrzeuge zu bestimmen ist.

3. Die Tiefe des freien Raumes neben der Schieneninnenkante muß bei stärkster Abnutzung der Schiene das in der Umgrenzung des lichten Raumes festgesetzte Maß aufweisen.

C. Bei der Oberschlesischen Schmalspurbahn.

1. Für sämtliche Gleise der freien Bahn der Oberschlesischen Schmalspurbahn, auf denen Züge durch Lokomotiven bewegt werden, ist die in der Anlage C dargestellte Umgrenzung des lichten Raumes maßgebend. Bauliche Anlagen und lagernde Gegenstände müssen 400 mm von der Umgrenzung des lichten Raumes entfernt gehalten werden.

2. Für die Gleise der Stationen und Bahnhöfe, auf denen Züge durch Lokomotiven bewegt werden, gilt das Profil für die freie Strecke. Von dem Umgrenzungsprofil müssen bauliche Anlagen und lagernde Gegenstände — jedoch mit Ausnahme der Verladerrampen — mindestens 400 mm entfernt gehalten werden.

3. Bei allen Gleisen, auf denen die Verschiebung der Wagen ausschließlich durch Menschen oder Tiere erfolgt, können die Bauwerke bis an die in der Anlage C dargestellte Umgrenzungslinie reichen. Es ist aber bei diesen Gleisen durch geeignete, in die Augen fallende Merkzeichen die Grenze anzugeben, bis zu der Lokomotiven den Ladestellen sich nähern dürfen.

4. Bei den unter 1—3 bezeichneten Umgrenzungen ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung und die Ueberhöhung der äußeren Schienen Rücksicht zu nehmen.

5. Von den Vorschriften unter 1—4 bereits bestehende Abweichungen dürfen bis zum Eintritt

einer größeren Veränderung der baulichen Anlagen beibehalten werden.

§ 13. Gleisabstand.

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Auf der freien Strecke muß der Abstand von Doppelgleisen (§ 8 Absatz 3) mindestens 3,5 m, der Abstand zwischen Gleispaaren (§ 8 Absatz 3) oder einem Gleispaare und einem dritten Gleise mindestens 4,0 m von Gleismitte zu Gleismitte betragen.

2. Auf Grubenbahnhöfen muß der Abstand der Gleise, abgesehen von Ueberladegleisen, mindestens 4,5 m betragen, insoweit nicht Ausnahmen von dieser Regel durch die zuständige Aufsichtsbehörde zugelassen sind.

B. Bei Schmalspurbahnen mit Ausnahme der Oberschlesischen Schmalspurbahn.

1. Auf der freien Strecke muß bei Schmalspurbahnen der Gleisabstand so groß sein, daß zwischen den für die Fahrzeuge vorgeschriebenen Umgrenzungen ein freier Raum von mindestens 200 mm bleibt.

2. Liegt auf freier Strecke neben einer Schmalspurbahn eine vollspurige Bahn, so gilt als Mindestmaß für den Gleisabstand die Entfernung, die sich ergibt, wenn die für die Vollspurbahn und für die Schmalspurbahn festgesetzten Umgrenzungen des lichten Raumes neben einander, in ihren breitesten Theilen sich berührend, in einer Ebene aufgestellt werden.

3. Bei Neubauten muß bei Schmalspurbahnen auf Bahnhöfen der Abstand der Gleise, abgesehen von Ueberladegleisen, so groß hergestellt werden, daß zwischen den für die Fahrzeuge vorgeschriebenen Umgrenzungen ein freier Raum von mindestens 600 mm verbleibt. Bestehende Abweichungen hiervon können beibehalten werden.

C. Bei der Oberschlesischen Schmalspurbahn.

1. Auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn müssen bei zweigleisiger Bahn die Gleise von Mitte zu Mitte 2,40 m von einander entfernt sein. In starken Krümmungen muß diese Entfernung entsprechend vergrößert werden und zwar:

bei 90 m Halbmesser auf 2,45 m	
" 80 " " " 2,50 "	
" 70 " " " 2,55 "	
" 60 " " " 2,60 "	
" 50 " " " 2,65 "	
" 40 " " " 2,70 "	

2. In Bahnhöfen und bei Ausweichungs- und Ueberholungsgleisen muß die Entfernung von der Mitte des zweiten bis zur Mitte des dritten Gleises 3,00 m betragen.

§ 14. Abtheilungszeichen. Reigungszeiger.

Die Grubenanschlußbahn ist in Abschnitten von 1000 m mit Abtheilungszeichen zu versehen.

2. Das Verhältnis der Reigungen ist an den

Enden der Strecken, wo die Verbindungslinie zweier 500 m von einander entfernter Punkte der Bahn stärker als $6,66\%$ (1:150) geneigt ist, ersichtlich zu machen.

3. Für Schmalspurbahnen kann die zuständige Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den Vorschriften der Absätze 1 und 2 zu offen.

§ 15. Schranken. Warnungstafeln. Streckenverschluß.

1. Ob und in welchem Umfange an Wegen Schutzwehren anzulegen sind, bestimmen die Aufsichtsbehörden.

2. Inwieweit die Wegeübergänge mit Schranken zu versehen sind, bestimmen die Aufsichtsbehörden. Die Schranken müssen bei jeder Stellung mindestens 0,5 m von der Umgrenzung des lichten Raumes abstehen.

3. Zugschranken müssen von Hand geöffnet und geschlossen werden können und mit einer Glocke versehen sein, die vom Standorte des Wärters aus bedient werden kann. (§ 40 Absatz 5.)

4. Verkehrsreiche Wegeübergänge müssen mit Warnungstafeln versehen sein. Die Tafeln sind da aufzustellen, wo Fuhrwerke und Tiere angehalten werden müssen (§ 61 Absatz 4), wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nähert.

5. Vor Wegeübergängen ohne Schranken sind Kennzeichen für den Lokomotivführer anzubringen (§ 49 Absatz 3).

6. Anschlußgleise sind, solange keine Züge verkehren, vom Grubenbahnhöfe durch Streckenverschlüsse (Sperrbäume, Schutzweichen und dgl.) derartig abzuschließen, daß ein Fortrollen von Wagen nach der freien Strecke nicht möglich ist. Ausnahmen von dieser Bestimmung sind mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde zulässig.

§ 16. Telegraph. Fernsprecher.

Die Zugfolgestellen sind durch Telegraph oder Fernsprecher zu verbinden. Ausnahmen können von der zuständigen Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§ 17. Schiebehühnen. Drehscheiben.

1. Schiebehühnen mit versenkten Gleisen und Drehscheiben sind in Hauptgleisen nur an stumpfen Enden zulässig.

2. Zur Befestigung vorhandener, versenkter Schiebehühnen können von der zuständigen Aufsichtsbehörde angemessene Fristen bewilligt werden.

3. Die äußerste Grenze, bis zu welcher die Schienenenden der Schiebehühnen hinausreichen, muß auf der ganzen Strecke, welche von der Schiebehühne durchlaufen wird, deutlich und dauerhaft gekennzeichnet sein.

§ 18. Signale.

1. Die Form der Signale muß, soweit es sich um Signale der Eisenbahn-Signalordnung

handelt, deren Vorschriften entsprechen. Zur Verteilung von Signalen, die in der Signalordnung nicht vorgesehen sind, dürfen die Formen der Signalordnung nicht benutzt werden.

2. Hauptsignale sind womöglich auf der rechten Seite oder über der Mitte, Vorzeichen stets auf der rechten Seite der zugehörigen Gleise aufzustellen. Die Signale benachbarter Gleise sind so aufzustellen, daß sie von den Zügen aus nicht miteinander verwechselt werden können.

3. Die Einfahrweichen müssen mit Weichen signalen versehen sein, wenn sie nicht mit den Fahrsignalen in gegenseitiger Abhängigkeit stehen oder für gewöhnlich verschlossen gehalten werden.

4. Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Merkzeichen angebracht sein, das angibt, bis wohin ein Gleis besetzt werden kann, ohne daß die Bewegungen auf dem anderen gefährdet würden. Der Abstand der Gleise muß am Merkzeichen mindestens 3,5 m betragen, bei Schmalspurbahnen mindestens gleich sein dem Abstände der Gleise auf freier Strecke.

5. Ob und inwieweit die Sicherung der in Schienenhöhe gelegenen Kreuzungen der Anschlußgleise oder der Kreuzungen der Anschlußgleise mit anderen Bahnen durch Signale oder auf andere Weise geboten erscheint, bestimmen die Aufsichtsbehörden.

§ 19. Rampen.

1. Bei Vollspurbahnen dürfen Seitenrampen nicht höher als 1,1 m über Schienenoberkante sein.

2. Ausnahmen, insbesondere bei vorhandenen Anlagen, kann die zuständige Aufsichtsbehörde zu lassen.

§ 20. Güterschuppen. Ladebühnen.

Bei Vollspurbahnen darf der Fußboden der Güterschuppen und Ladebühnen an den von Zügen zu befahrenden Gleisen nicht höher als 1,1 m über Schienenoberkante liegen.

§ 21. Wasserkrane.

1. Die Ausgänge der Wasserkrane müssen bei Vollspurbahnen mindestens 2,25 m, bei Schmalspurbahnen 2,40 m über Schienenoberkante liegen.

2. Wasserkrane mit drehbarem Ausleger müssen mit einem Signale versehen sein, das die Querstellung des Auslegers bei Dunkelheit anzeigt. Für wenig benutzte Krane können von der zuständigen Aufsichtsbehörde Ausnahmen zugelassen werden.

Vierter Abschnitt.

Bau- und Unterhaltung der Fahrzeuge.

§ 22. Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß sie mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 23. Umgrenzung der Fahrzeuge.

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Insofern die Aufsichtsbehörde — insbesondere für Selbstentladewagen — nicht Ausnahmen zugelassen hat, dürfen die festen Teile der Fahrzeuge bei Mittelstellung im geraden Gleise höchstens die in Anlage D mit ausgezogenen Linien gezeichneten Umgrenzungen erreichen.

2. Lokomotivschornsteine dürfen über die obersten Linien der Umgrenzungen des Abfahres 1 bis zu der in Anlage D mit gestrichelten Linien gezeichneten Umgrenzung hinausragen, sie müssen dann aber so eingerichtet sein, daß sie auf die Umgrenzung des Abfahres 1 eingeschränkt werden können.

3. Die an den Fahrzeugen anzubringenden lose Teile müssen im allgemeinen innerhalb der Umgrenzung des Abfahres 1, Signalscheiben, Signallaternen und Kettenhaspel innerhalb der Umgrenzung des Abfahres 2 verbleiben. Signalscheiben und Laternen dürfen diese Umgrenzung in der Höhe von 1300 bis 3400 mm über Schienenoberkante je nach um 50 mm überragen.

4. Die nach Abfahr 1 und 3 zulässigen Breitenmaße sind soweit einzuschränken, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können.

5. Unter die bei Lokomotiven 100 mm und bei Wagen 130 mm über Schienenoberkante liegenden Grenzlinien (Anlage D) dürfen bis 75 mm über Schienenoberkante reichen:

- a) bei allen Fahrzeugen: die Kupplungen und Sicherungsketten,
- b) bei Lokomotiven außerdem: die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Teile.

Dieser Abstand muß auch bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeuges vorha den sein.

6. Die durch die Radreifen gedeckten Teile, wie Bahnräume, Bremsklötze, Sandstreuere müssen bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeuges noch 50 mm von Schienenoberkante abstehen.

B. Bei Schmalspurbahnen.

1. Bei Schmalspurbahnen dürfen die festen Teile der Fahrzeuge bei Mittelstellung im geraden Gleise nur soweit an die Umgrenzung des lichten Raumes heranreichen, daß in einer Höhe bis 1 m über Schienenoberkante ein Abstand von mindestens 30 mm, bei weiterer Höhe von mindestens 100 mm verbleibt.

2. Die nach Ziffer 1 zulässigen Breitenmaße sind soweit einzuschränken, daß die vorhandenen Krümmungen der Bahn anstandslos durchfahren werden können.

3. Unter die über Schienenoberkante liegenden unteren Grenzlinien der Umgrenzungen der Fahrzeuge dürfen bei Schmalspurbahnen bis 50 mm über Schienenoberkante reichen:

- a) bei allen Fahrzeugen:
die Kuppelungen und Sicherheitsketten,
b) bei Lokomotiven außerdem:
die dem Federspiele nicht folgenden beweg-
lichen Teile.

Dieser Abstand muß auch bei tiefstem Puffer-
stande des Fahrzeuges vorhanden sein.

4. Die durch die Radreifen gebredeten Teile,
wie Bahnräume, Bremsklötze, Sandstreuer müssen
bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeuges noch
50 mm von Schienenoberkante absteigen.

§ 24. Raddruck.

1. Bei Vollspurbahnen darf der Raddruck
stehender Fahrzeuge bei der größten Belastung
nicht mehr als 7 t betragen. Ein höherer, der
Tragfähigkeit der Brücken und des Oberbaues
angemessener Raddruck ist mit Genehmigung der
Aufsichtsbehörde zulässig.

2. Bei Schmalspurbahnen darf der
Raddruck stehender Fahrzeuge bei der größten
Belastung betragen

- a) bei 1 m Spurweite nicht mehr als 6 t,
b) bei geringerer Spurweite nicht mehr als 5 t,
jedoch beides nur unter der Voraussetzung, daß
Oberbau und Brücken eine genügende Tragfähig-
keit besitzen, um die entsprechende Mehrbelastung
gegenüber den im § 41, Absatz 2 der „Grund-
züge für den Bau und die Betriebseinrichtungen
der Lokaleisenbahnen“ empfohlenen Raddrücken
von 4, 5 bezw. 4 t mit Sicherheit aufzunehmen.

§ 25. Radstand. Verschiebbarkeit der Achsen.

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Der feste Radstand muß, abgesehen
von Drehgestellen, mindestens 2500 mm betragen
und darf bei neuen Fahrzeugen 4500 mm nicht
übersteigen. Abweichend hiervon kann mit besonderer
Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde
bei vorhandenen Lokomotiven ein kleinster Rad-
stand bis zu 2,2 m zugelassen werden.

2. Sind mehr als zwei Wagenachsen in
einem gemeinsamen Rahmen gelagert, so müssen,
wenn der Radstand über 4000 mm beträgt, die
Mittelachsen derart verschiebbar sein, daß Krüm-
mungen von 180 m Halbmesser anstandslos
durchfahren werden können. Achsen mit Rädern
ohne Spurkranz (§ 26 A Absatz 4) dürfen jedoch
nicht verschiebbar sein.

B. Bei Schmalspurbahnen.

Der feste Radstand bei Schmalspurbahnen
muß, abgesehen von Drehgestellen, bei einer Spur-
weite von 1 m mindestens 1,40 m, bei geringeren
Spurweiten mindestens 1,20 m betragen und
darf bei neuen Fahrzeugen für die Spurweite
von 1 m 2,50 m, und bei geringeren Spurweiten
2,00 m nicht übersteigen. Ausnahmen sind mit
Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde
zulässig.

§ 26. Räder.

(Anlage E.)

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Die Räder müssen unverrückbar auf der
Achse befestigt sein.

2. Der lichte Abstand der Räder einer
Achse beträgt zwischen den Radreifen 1360 mm.
Abweichungen sind nur bis zu 3 mm oder unter
dieses Maß zulässig.

3. Die Räder der Tender und Wagen
müssen im Laufkreis einen Durchmesser von
mindestens 850 mm haben. (Der Laufkreis ist
der Schnitt einer zur Achse senkrechten, 750 mm
von der Achsmittle entfernerten Ebene mit der
Außenfläche des Radreifens).

4. Die Räder müssen Spurkränze haben.
Sind aber drei oder mehr Achsen in demselben
Rahmen gelagert, so können die Spurkränze
unverschiebbarer Mittelräder weggelassen werden,
wenn diese unter allen Umständen eine genügende
Auflage auf den Schienen finden (§ 25 Absatz 2).

5. An den Rädern sind folgende Abmessungen
einzuhalten:

- a) Breite der Radreifen mindestens 130 mm,
höchstens 150 mm;
b) Stärke der Radreifen in der Ebene des
Laufkreises gemessen mindestens 25 mm;
c) Höhe des Spurkranzes über dem Laufkreise
mindestens 25 mm, höchstens 36 mm;
d) Stärke des Spurkranzes, gemessen 10 mm
außerhalb des Laufkreises, mindestens 20 mm;
e) Spurraum der Spurkränze im Gleise von
1,435 m Spurweite, gemessen nach Ver-
schiebung der Achse bis zum Anlauf an der
einen Schiene (Gesamtverschiebung) und 10
mm außerhalb der Laufkreise, mindestens
10 mm, höchstens 25 mm, und bei den Mittel-
rädern von drei oder mehr in demselben
Rahmen gelagerten Achsen, wenn sie über-
haupt mit Spurkränzen versehen sind (Absatz 4)
höchstens 40 mm, und daher die Entfernung
zwischen den Anlaufstellen der Spurkränze
höchstens 1425 mm, mindestens 1410 mm, und
bei den Mittelrädern von drei oder mehr in
demselben Rahmen gelagerten Achsen min-
destens 1395 mm.

B. Bei Schmalspurbahnen.

1. Die Räder müssen unverrückbar auf der
Achse befestigt sein.

2. Der lichte Abstand der Räder einer Achse
zwischen den Radreifen beträgt

- a) für die Spurweite von 1 m . . . 940 mm
b) " " " " " 0,75 m . . . 690 "

Abweichungen hiervon sind bis zu 3 mm über
oder unter diesem Maße zulässig.

3. Für anders als die unteriffer 2 bezeich-
neten Spurweiten bespender Bahnen wird das

zulässige Maß des lichten Abstandes der Räder durch die Aufsichtsbehörde besonders festgesetzt.

4. Die Räder müssen Spurränze haben. Sind aber drei oder mehr Achsen in demselben Rahmen gelagert, so können die Spurränze unverschiebbarer Mittelräder weggelassen werden, wenn diese unter allen Umständen eine genügende Auflage auf den Schienen finden.

5. An den Rädern sind folgende Abmessungen einzuhalten:

- a) Breite der Radreifen mindestens 100 mm,
- b) Stärke der Radreifen, in der Ebene des Laufkreises gemessen: Bei Lokomotiven mindestens 12 mm, bei Wagen mindestens 10 mm.
- c) Höhe des Spurranzes über dem Laufkreis mindestens 20 mm.
- d) Stärke des Spurranzes, gemessen 10 mm außerhalb des Laufkreises, mindestens 15 mm.
- e) Sperrraum der Spurränze im Gleise, gemessen nach Verschlebung der Achse bis zum Anlauf an der einen Schiene (Gesamverschlebung), mindestens 5 mm, höchstens 25 mm. Die Messung hat im Gleise mit der vorgeschriebenen Spurweite zu erfolgen.

§ 27. Achsen.

1. Die größte zulässige Querschnittsbelastung durch ruhende Belastung beträgt

a) für Achsen aus Flußstahl bei Güterwagen:

- im Schenkel 700 kg/qcm,
- in der Nabe 560 "

b) für Achsen aus Schweißstahl bei Güterwagen:

- im Schenkel 590 kg/qcm,
- in der Nabe 470 "

§ 28. Zug- und Stoßvorrichtungen

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Die Lokomotiven mit Schlepptender müssen vorn, die Tender hinten, alle übrigen Fahrzeuge an beiden Enden mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein. Zwei Wagen, die im Betriebe dauernd verbunden bleiben, gelten als ein Fahrzeug. Sonstige Ausnahmen sind mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde zulässig.

2. Die Wagen müssen mit durchgehender Zugstange versehen sein. Ausnahmen sind mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde zulässig bei den für besondere Zwecke gebauten Wagen.

3. Insofern die zuständige Aufsichtsbehörde nicht Ausnahmen zugelassen hat, müssen die Fahrzeuge mit Schraubenkuppelung versehen sein und sich in doppelter Weise so miteinander verbinden lassen, daß die zweite Kuppelung in Wirkksamkeit tritt, wenn die Hauptkuppelung bricht.

4. Die Stoßfläche des linken Puffers, vom Fahrzeuge aus gesehen, muß eben, die des rechten

gewölbt sein. Die Höhe der Wölbung muß bei neuen Puffern 25 mm betragen.

B. Bei Schmalspurbahnen.

1. Sämtliche Fahrzeuge müssen mit federnden Zugvorrichtungen versehen sein.

2. Die Lokomotiven und Personenwagen, sowie alle Güterwagen, die in Zügen eingestelt werden, welche für Personenbeförderung bestimmt sind, müssen an beiden Enden mit federnden Stoßvorrichtungen versehen werden.

§ 29. Freie Räume an den Stirnseiten.

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Zu beiden Seiten der Zugvorrichtung muß ein freier Raum von folgenden Abmessungen verbleiben:

Breite zwischen den Kuppelungsteilen und dem inneren Rande der Pufferscheibe mindestens 400 mm,

Tiefe zwischen den vor der Kopfschwelle vortretenden Teilen und der eingedrückt Pufferscheibe mindestens 300 mm,

Höhe über Schienenoberkante mindestens 2000 mm.

2. Außerhalb dieser Räume vorspringende Teile müssen hinter der völlig eingedrückt Pufferscheibe mindestens 40 mm zurückstehen.

3. Die Laufbretter an den Langseiten der Wagen müssen von der Sitze der nicht eingedrückt Puffer mindestens 300 mm abstehen.

B. Bei Schmalspurbahnen.

1. Die in einer Höhe von mehr als 950 mm über Schienenoberkante an den Stirnseiten eines Fahrzeuges angebrachten Teile dürfen nur soweit vorspringen, daß zwischen der Ebene der völlig eingedrückt Puffer des Fahrzeuges und diesen Teilen noch ein freier Raum von mindestens 200 mm verbleibt.

2. Unterhalb dieser Grenze muß der Abstand zwischen vorspringenden Teilen und der Ebene der völlig eingedrückt Puffer mindestens 400 mm betragen.

3. Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf Fahrzeuge mit selbsttätiger Mittelkuppelung.

§ 30. Bremsen.

1. Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, daß die Bremsen durch Drehen der Kurbel nach rechts angezogen werden.

2. Auf Vollspurbahnen sind die Bremsersitze neuer Wagen zu überdecken und mindestens an der Vorder- und Rückseite mit Schutzwänden zu versehen. Bei Arbeitswagen sind offene Sitze zulässig.

3. Tenderlokomotiven, Tender und Triebwagen müssen mit einer Handbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben.

§ 31. Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen.

1. Dampffessel in Lokomotiven und Triebwagen, welche ausschließlich auf den Gleisen der

Grubenanschlußbahn verkehren, müssen den vom Bundesrat aufgrund des § 24 Abs. 2 der Gewerbeordnung erlassenen allgemeinen Bestimmungen über die Anlage von Dampfesseln vom 17. Dezember 1908 (R. G. Bl. 1909 S. 3) entsprechen.

2. Dampfessel in Lokomotiven und Triebwagen, welche auch auf den Gleisen der öffentlichen Bahn verkehren, an die der Anschluß stattfindet, unterliegen den Vorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (R. G. Bl. S. 387).

3. Sowohl die im Absatz 1 als die im Absatz 2 bezeichneten Dampfessel müssen insbesondere folgende Ausrüstung erhalten:

- a) ein Speiseventil, das bei Abstellung der Speisevorrichtung durch den Druck des Kesselwassers geschlossen wird;
- b) zwei voneinander unabhängige Vorrichtungen zur Speisung, wovon jede für sich imstande ist, dem Kessel während der Fahrt die erforderliche Wassermenge zuzuführen und wovon eine auch beim Stillstande der Lokomotive arbeiten kann;
- c) ein Wasserstandsglas und eine zweite, mit dem Kessel in gesonderter Verbindung stehende Vorrichtung zur Erkennung des Wasserstandes;
- d) Marken des festgesetzten niedersten Wasserstandes am Wasserstandsglas und an der Kesselwandung, die mindestens 100 mm über dem höchsten wasserbenetzten Punkte der Feuerbüchse liegen müssen;
- e) zwei Sicherheitsventile, wovon mindestens das eine so eingerichtet ist, daß seine Belastung nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann;
- f) ein Manometer, das den Dampfdruck fortwährend anzeigt, und auf dessen Zifferblatt die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine unverstellbare, in die Augen fallende Marke bezeichnet ist;
- g) eine Vorrichtung zum Anschluß eines Prüfungsmanometers;
- h) ein metallenes Fabrikschild, worauf die festgesetzte höchste Dampfspannung, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung angegeben, und das so am Kessel zu befestigen ist, daß es auch nach der Ummantelung sichtbar bleibt.

4. Außerdem müssen Lokomotiven, Tender und Triebwagen mit den in folgenden Vorschriften bezeichneten Einrichtungen versehen sein:

- a) An den Lokomotiven ist die Eigentumsverwaltung, der Name oder die Ordnungsnummer, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer, das Jahr der Anfertigung und die größte, nach Maßgabe der Bauart

zulässige Geschwindigkeit anzugeben.

- b) Lokomotiven und Triebwagen müssen mit einer Dampfpeife oder einer anderen, zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein.
- c) An den Lokomotiven müssen vorn, an den Tendern hinten, an den Tenderlokomotiven und Triebwagen vorn und hinten Bahnräume angebracht sein.
- d) Dampflokotiven und Dampftriebwagen müssen mit einem verschließbaren Aschenkasten ausgerüstet sein.
- e) Wenn die Beschaffenheit des Heizstoffes es erfordert, müssen die Lokomotiven mit Funkenfängern versehen werden.
- f) Der Wassereinlauf an Vollspurigen Tendern und Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberante liegen.
- g) Die Lokomotiven und Triebwagen einer Bahn, auf der Wegebenbergänge ohne Schranken vorkommen, sind mit einer Säutevorrichtung auszurüsten. (§ 49 Absatz 3).

§ 32. Traggfedern der Wagen.

1. Die Wagen müssen mit Traggfedern versehen sein.

2. Mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde darf bei Güterwagen der Schmalspurbahnen von der Befolgung der Vorschrift im Absatz 1 abgewichen werden.

§ 33. Wagensausrüstung für militärische Zwecke.

Auf Vollspurbahnen sind die Wagen mit den für Militärbeförderung notwendigen, in der Militär-Eisenbahn-Ordnung vorgeschriebenen festen Einrichtungen auszurüsten.

§ 34. Verschluß, Beleuchtungs- und Getöse-richtung der Personenwagen.

A. Bei Vollspurbahnen.

1. Die Türen an den Langseiten der Personenwagen müssen mit doppelter Verschlußvorrichtung versehen sein, deren einer Teil aus einem Borreißer oder Einreißer besteht.

2. Die Türöffnungen sind im Innern der Personenwagen mit Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger zu versehen.

3. An den zum Öffnen eingerichteten Fenstern der Personenwagen von mehr als 2900 mm äußerer Kastbreite muß eine Warnung vor dem Hinauslehnen angebracht sein.

4. Die Personenwagen müssen mit Einrichtung zur Beleuchtung, die im Winter zu benutzenden auch — auf Anordnung der Aufsichtsbehörde — mit Einrichtung zur Heizung versehen sein.

B. Bei Schmalspurbahnen.

1. Die vorstehenden Bestimmungen unter 1, 2 und 4 gelten auch für Schmalspurbahnen. Jedoch sind

2. Abweichungen von den Vorschriften in Biffer 1 und 2 mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde zulässig.

3. An den zum Öffnen eingerichteten Fenstern der Personenzüge muß eine Warnung vor dem Hinauslehnen angebracht sein.

§ 35. Signalfüßen und Laternenkasten.

1. Mindestens an einer Stirnseite aller dafür geeigneten Wagen sind Stützen zur Aufnahme der Signalfüße (Scheiben und Laternen) so anzubringen, daß die Signale entweder über die Seite oder die Decke des Wagens hervorzagen.

2. An jedem mit Signalfüßen versehenen Wagen müssen Aufstiegsstufen angebracht werden.

§ 36. Aufschriften an den Wagen.

1. An beiden Langseiten der Wagen sind folgende Aufschriften anzubringen:

- eine Kennzeichnung der Eigentümerverswaltung,
- die Ordnungsnummer,
- das Eigengewicht einschließlich der Achsen, Räder und der dauernd im Wagen mitgeführten Ausrüstungsgegenstände,
- bei Güter- und Gepäckwagen das Ladegewicht und die Tragfähigkeit,
- das auf 1 m Wagenlänge einschließlich der Puffer entfallende Gesamtgewicht (Eigengewicht und Ladegewicht), wenn es $\geq 3,1 \frac{t}{m}$ übersteigt.
- der Radstand,
- das Vorhandensein von Lenkachsen und verschlebbaren Mittelachsen,
- die Art und Wirkungsweise der durchgehenden Bremse,
- der Inhalt der Gasbehälter,
- bei Personenzügen den Zeitpunkt der letzten Untersuchung (§ 38),
- bei Wagen, die für Zeitschmierung eingerichtet sind, die Schmiersfrist und der Zeitpunkt der letzten Schmierung,
- bei Personen- und bedeckten Güterwagen die Anzahl der für Truppenbeförderung benutzbaren Sitzplätze, bei letzteren Wagen auch die Anzahl der unterzubringenden Pferde,
- bei den zur Viehförderung geeigneten Wagen der Inhalt der Bodenfläche,
- bei den für Militärbeförderung nicht geeigneten Wagen der Buchstabe (u).

2. Die Vorschriften unter a, i, m und o des Absatzes 1 finden auf Schmalspurbahnen keine Anwendung.

§ 37. Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven und Triebwagen.

1. Die Genehmigung, Inbetriebsetzung und ständige Ueberwachung der Dampfkessel in Lokomotiven und Triebwagen, welche ausschließlich auf den Gleisen der Grubenanschlußbahn verkehren, hat nach der Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 16. Dezember

1909 (Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung 1909, Seite 555 fgd.) zu erfolgen.

2. Auf die Genehmigung, Inbetriebsetzung und ständige Ueberwachung der Dampfkessel in Lokomotiven und Triebwagen, welche auch auf den Gleisen der Bahn verkehren, an die der Anschluß geschieht, finden die entsprechenden Vorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (R. G. Bl. S. 387) Anwendung.

§ 38. Abnahme und Untersuchung der Tender und Wagen.

1. Neue Tender und Wagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie untersucht und sicher befunden worden sind.

2. Tender und Wagen sind von Zeit zu Zeit gründlich zu untersuchen. Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken. Dabei sind die Achslager und die Federn ab- und die Nadsäge herauszunehmen.

3. Die Untersuchung hat spätestens drei Jahre nach der Inbetriebnahme oder nach der letzten Untersuchung zu erfolgen.

4. Entgleiste Fahrzeuge dürfen erst wieder in Betrieb genommen werden, nachdem sie untersucht und die entdeckten Mängel beseitigt sind.

5. Gehören die entgleisten Fahrzeuge einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn oder gehen sie in den öffentlichen Verkehr über, so ist in jedem Falle dem Vorstanke der Station, an welche die Grubenbahn anschließt, Anzeige zu erstatten.

Fünfter Abschnitt.

Bahnbetrieb.

§ 39. Betriebspersonen der Grubenanschlußbahn.

1. Betriebspersonen der Grubenanschlußbahn sind die nachstehend aufgeführten Aufsichtspersonen, Bediensteten und Arbeiter sowie ihre Vertreter:

- die mit der Leitung und Beaufsichtigung der Unterhaltung und des Betriebs der Grubenanschlußbahn beauftragten Aufsichtspersonen (§§ 74 fgd. des Allgemeinen Berggesetzes),
- die Bahnkontrollenre, Betriebskontrollenre,
- die Vorsteher, Aufseher sowie sonstigen Fahrdiskensteller und Aufsichtspersonen der Stationen,
- die Bahnmeister,
- die Rottensführer,
- die Weichensteller,
- die Bloß-, Bahn- und Schrankenwärter,
- die Telegraphenmeister,
- die Zugführer, Bremsen,
- die Rangiermeister,
- die Lokomotivführer und Heizer,
- die Betriebswerkmeister und Wagenmeister.

2. Die Betriebspersonen (Absatz 1) müssen mindestens einundwanzig Jahre alt, der deutschen Sprache in Wort und Schrift mächtig und unbedeutend

scholten sein, auch die Eigenschaften und die Befähigung besitzen, die ihr Dienst erfordert.

3. Die Betriebspersonen (Absatz 1) sind in der zur gesicherten Durchführung des Betriebes erforderlichen Anzahl anzustellen und dem zuständigen Bergrevierbeamten sowie der zuständigen Eisenbahnbetriebsinspektion, — Lokomotivführer, Feizer, Betriebswerkmeister, Wagenmeister der zuständigen Maschineninspektion — namhaft zu machen.

4. Die Betriebspersonen (Absatz 1) sind verpflichtet, den Nachweis ihrer Befähigung zu den ihnen übertragenen Geschäften nach folgenden Vorschriften zu führen:

- a) Wird der Betrieb der Grubenanschlussbahn durch Angestellte des Bergwerksbesizers geführt, so ist der Befähigungsnachweis dem zuständigen Bergrevierbeamten zu erbringen;
- b) machen die örtlichen Verhältnisse es erforderlich, daß die von dem Bergwerksbesizer angestellten Bediensteten der Anschlussbahn bei der Beförderung der Züge in die Anlagen (Bahnhöfe usw.), welche für den Betrieb der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn bestimmt sind, hineinfahren müssen, oder geben die Betriebsmittel über, so haben die Betriebspersonen ihre Befähigung dem Bergrevierbeamten und der zuständigen Eisenbahn-Betriebsinspektion — Lokomotivführer, Feizer, Betriebswerkmeister, Wagenmeister der zuständigen Maschineninspektion — zu erbringen.
- c) Wird der Betrieb der Grubenanschlussbahn durch Bedienstete der Eisenbahnverwaltung geführt, so findet eine Mitwirkung der Bergbehörde bei der Prüfung der Befähigung dieser Personen überhaupt nicht statt.

5. Die den Betriebspersonen (Absatz 1) obliegenden Dienstverrichtungen, ihre Zuständigkeitsverhältnisse sowie Art und Umfang ihrer Verantwortlichkeit sind von dem Bergwerksbesizer in schriftlichen (gedruckten oder gedruckten) Dienstanweisungen zu regeln. Diese bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der vorgängigen Genehmigung durch die Berg- und Eisenbahnaufsichtsbehörden und sind zur Verbeiführung dieser Genehmigung von dem Bergwerksbesizer dem Bergrevierbeamten in drei Exemplaren vorzulegen. Die Dienstanweisungen sind den Betriebspersonen, für welche sie erlassen sind, gegen Empfangsbescheinigung zu übergeben.

6. Die Betriebspersonen (Absatz 1) haben bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen die von der Eisenbahnaufsichtsbehörde in Gemäßheit des § 7 Absatz 2 dieser Bergpolizeiverordnung über die Art der Betriebsführung, insbesondere über die Bedienung des Grubenanschlusses, über die sichere und ordnungsmäßige Durchführung der Züge, sowie über die betriebssichere und betriebssichere Unterhaltung der Bahnanlage und der Betriebs-

mittel erlassenen eisenbahntechnischen Vorschriften zu befolgen. Diese Vorschriften sind in je einem Exemplar den Betriebspersonen von dem Bergwerksbesizer gegen Empfangsbescheinigung auszuhandigen. Auch ist ein Exemplar dem Bergrevierbeamten von dem Bergwerksbesizer vorzulegen.

7. Die in den Absätzen 5 und 6 bezeichneten Dienstanweisungen sind in je einem Exemplar zu einem Heft vereinigt als Anlage zum Rechenbuch (§ 200 Absatz 2 des Allgemeinen Berggesetzes) bei diesem aufzubewahren. In diese Anlage sind auch die in den Absätzen 5 und 6 vorgeschriebenen Empfangsbescheinigungen zu heften.

8. Die Namen der Betriebspersonen (Absatz 1) sind in das Rechenbuch einzutragen.

9. Die im Absatz 1 unter a—g bezeichneten Betriebspersonen sowie die Zugführer und Lokomotivführer haben im Dienste eine richtig gehende Uhr zu tragen. Inwieweit diese Verpflichtung auch anderen Betriebspersonen aufzuerlegen ist, bestimmt die zuständige Aufsichtsbehörde.

§ 40. Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Grubenanschlussbahn. Scharfschützen.

1. Die Grubenanschlussbahn ist so zu unterhalten, daß jede Strecke ohne Gefahr mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden kann. (Stengzeichnung mangelhafter oder unfahrbarer Gleisstrecken siehe § 42 Absatz 2).

2. Die Bahn muß mindestens jeden dritten Tag einmal auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden. Mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde darf in geeigneten Fällen, insbesondere auf kurzen Grubenanschlussbahnen und bei höchstens zweimaliger Zustellung die Untersuchung auch in längeren Fristen erfolgen.

3. Zur Untersuchung der Bahn (Absatz 2) dürfen Frauen nicht verwendet werden.

4. Gefahrdrohende Stellen sind während des Verkehrs der Züge zu beaufsichtigen.

5. Die Wegschranten sind vor Ankunft der Züge zu schließen. Vor dem Schließen von Zugschranken ist zu läuten. (§ 15 Absatz 3.)

6. Bahn- und Schrankenwärter müssen mit den Mitteln zur Erteilung von Langsamfahr- und Haltsignalen an die Züge ausgerüstet sein.

§ 41. **Freihalten des Bahnkörpers.**
Die Gleise sind von lagernen Gegenständen mindestens bis zu der Umgrenzung des lichten Raumes frei zu halten.

§ 42. Kennzeichnung mangelhafter oder unfahrbarer Bahnstrecken.

1. Bahnstrecken, auf denen die für gewöhnlich zugelassene Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind durch Signale kenntlich zu machen.

2. Unbefahrbare Strecken sind, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abzuschließen.

§ 43. Beleuchtung der Bahnanlagen.

1. Die Uebergänge der verkehrreichereren mit Handschranken versehenen und aller mit Zugschranken versehenen öffentlichen Wege sind bei Dunkelheit zu beleuchten, so lange die Schranken geschlossen sind.

2. Die Lampen der Haupt- und Vorfignale müssen bei unsichtigem Wetter auch am Tage brennen.

§ 44. Grundstellung der Fahrsignale und Weichen. Sicherung der Weichen.

1. Die Grundstellung für Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale ist die Stellung auf „Halt“.

2. Für alle Weichen in den Hauptgleisen und für die Weichen in den Nebengleisen, durch die Fahrten auf den Hauptgleisen gefährdet werden könnten, ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben.

§ 45. Stillstehende Fahrzeuge.

1. Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

2. Lokomotiven und Triebwagen müssen, so lange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind, beaufsichtigt werden.

§ 46. Stärke der Züge.

Züge dürfen nicht über 120 Wagenachsen stark sein.

§ 47. Ausrüstung der Züge mit Bremsen.

1. Außer den Bremsen an der Lokomotive und am Tender müssen in den Zügen sovielen bediente Bremsen vorhanden sein, daß mindestens die nach der folgenden Tafel zu berechnende Anzahl Wagenachsen gebremst werden kann.

Bremstafel.

Auf Neigungen von %	Verhältnis	Bei einer Fahrgeschwindigkeit von	
		10 Kilometer in der Stunde	15 müssen von je 100 Wagenachsen gebremst werden können
1	1 : 1000	6	6
2	1 : 500	6	6
3	1 : 333	6	6
4	1 : 250	6	6
5	1 : 200	6	7
6	1 : 166	7	8
7	1 : 143	8	9
8	1 : 125	9	10
10	1 : 100	10	12
12	1 : 83	12	14
14	1 : 71	14	16
16	1 : 62	15	18
18	1 : 55	17	20
20	1 : 50	19	22
22	1 : 45	21	24
25	1 : 40	24	27
30	1 : 33	29	33
35	1 : 28	34	38
40	1 : 25	39	44

Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten gelten die in § 65 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (R. G. Bl. S. 367) für Nebenbahnen festgesetzten Zahlen.

2. Für Geschwindigkeiten und Neigungen zwischen den in den Tafeln aufgeführten sind die Bremswerte durch Zwischenschaltung zu ermitteln.

3. Bei Zählung der Bremsachsen und bei Feststellung der Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als unbeladen gilt eine Güterwagenachse nur dann, wenn der Wagen keinerlei Ladung trägt. Die Achsen von kalt laufenden Lokomotiven und leer laufenden Tendern sind voll in Ansatz zu bringen.

4. Ein bei der Berechnung der Bremsachsen sich ergebender Bruchteil ist voll zu rechnen.

5. Die Anzahl der Bremsachsen muß in jeder Neigung (Steigung oder Gefälle) der Geschwindigkeit entsprechen, die ein Zug dort bei Einhaltung der kürzesten Fahrzeit erreichen darf. Für eine Strecke, die ohne Wechsel in der Bremsbesetzung durchfahren wird, ist die die meisten Bremsachsen erfordernde Neigung maßgebend. Erreicht diese aber nirgends die Länge von 1000 m, so kann statt ihrer die Neigung der Verbindungslinie derjenigen beiden 1000 m von einander entfernten Punkte der Bahn genommen werden, für die sich die größte Anzahl der Bremsachsen ergibt.

6. Kommt auf einer Strecke eine stärkere Neigung (Steigung oder Gefälle) als 5‰ (1 : 200) von 1000 m Länge und darüber vor, oder ist die Verbindungslinie der beiden Punkte der Bahn, die bei 1000 m Entfernung den größten Höhenunterschied zeigen, stärker als 5‰ (1 : 200) geneigt, so muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben. Dahinter darf bei Zügen, die nicht mehr als 40 km Geschwindigkeit erreichen (zu vergl. § 56 Abs. 2), noch ein leerer, beschädigter oder lauffähiger Wagen, der in mitten des Zuges nicht eingestellt werden kann, angehängt werden.

7. Wo eine bestimmte Schlussbremse (Absatz 6) nicht erforderlich ist, dürfen dem letzten Bremswagen nur halb soviel ungebremste Achsen folgen, als nach den vorstehenden Bestimmungen auf dessen Bremsachsen entfallen würden. Bis zu 6 Achsen dürfen jedoch stets angehängt werden.

8. Ueber das Bremsen auf Bahnstrecken mit einer Neigung von mehr als 40‰ (1 : 25), auf Strecken von außergewöhnlicher Bauart und auf Strecken, auf denen die Züge durch die Schwerkraft oder durch stehende Maschinen bewegt werden, hat die zuständige Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften zu erlassen.

§ 48. Zusammenstellung der Züge.

1. Wagen mit leicht feuerfängenden Gegenständen dürfen nicht in unmittelbarer Nähe der Lokomotiven oder der Wagen mit Ofenheizung

gestellt werden. Offene Wagen mit solcher Ladung müssen mit einer Decke versehen sein. (Siehe Eisenbahn-Verkehrsordnung).

2. Für die Stellung der Wagen mit Sprengstoffen gelten die Bestimmungen der Verkehrsordnung.

3. Die zu bedienenden Bremswagen sind tunlichst gleichmäßig im Zuge zu verteilen.

4. An den Schluß der Züge dürfen nur Wagen gestellt werden, an denen die Schlußsignale angebracht werden können. Ausnahmen können von der zuständigen Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§ 49. Zugsignale.

1. Die Züge müssen Signale führen, die bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß erkennen lassen.

2. Der Schluß eines aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Zuges ist auch nach vorn kenntlich zu machen. Von dieser Vorschrift kann die zuständige Aufsichtsbehörde für Uebergabezüge Ausnahmen zulassen.

3. Vor Wegeübergängen ohne Schranken ist die Gütervorrichtung (§ 31 Absatz 4 g) von der nach § 15 Absatz 5 gekennzeichneten Stelle ab, oder, falls solche Kennzeichen nicht vorhanden sind, in angemessener Entfernung bis nach Erreichung des Wegeüberganges in Tätigkeit zu setzen. Dieses hat auch dann zu geschehen, wenn Menschen oder Fuhrwerke auf der Bahn oder in gefährdender Nähe der Bahn bemerkt werden. Wird ein Zug ohne führende Lokomotive gef. 4 oben, so hat der auf dem vordersten Wagen befindliche Bremser (§ 57 Absatz 1) zu läuten.

§ 50. Ausstattung der Züge.

1. In den Zügen sind mitzuführen:

- Hilfsmittel, wodurch Zugteile, die sich während der Fahrt getrennt haben, wieder miteinander verbunden werden können,
- Gerätschaften zur Beseitigung der während der Fahrt etwa vorkommenden geringfügigen Beschädigungen,
- die bei Unfällen erforderlichen Werkzeuge.

2. Unter einfachen Verhältnissen kann die zuständige Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Paragraphen zulassen.

§ 51. Beleuchtung und Heizung der Personenzüge.

Die zur Beförderung von Personen benutzten Wagen sind bei Dunkelheit zu beleuchten und auf Anordnung der Aufsichtsbehörde bei kalter Witterung zu heizen.

§ 52. Kuppeln der Wagen.

Die nicht im Gebrauche befindlichen Kuppelungen und Notketten müssen während der Fahrt der Züge aufgehängt sein.

§ 53. Zugpersonal.

1. Das Zugpersonal besteht aus dem

Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal.

2. Dampflokomotiven müssen während der Fahrt in der Regel mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein. Ausnahmen können von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden, wenn Einrichtung getroffen ist, daß ein Zugbegleitbeamter während der Fahrt leicht zum Führerstande gelangen kann.

3. Das Zugpersonal ist während der Fahrt einer Betriebsperson (§ 39 Absatz 1) (Zug- oder Lokomotivführer) zu unterstellen.

4. Das Zugbegleitpersonal ist im Zuge angemessen zu verteilen (zu vergleichen § 48 Absatz 3 und die einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung).

5. Bei einzeln fahrenden Lokomotiven gilt der Lokomotivführer als Zugführer.

§ 54. Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubnis der zuständigen Betriebsperson (§ 39 Absatz 1) darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§ 55. Ein- und Ausfahrt der Züge. Zugfolge.

1. Das Signal für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges darf nur durch den Fahrdienstleiter selbst, oder in dessen ausdrücklichem, in jedem einzelnen Falle zu erteilenden Auftrage durch eine andere Betriebsperson (§ 39 Absatz 1) auf Fahrt gestellt oder freigegeben werden.

2. Bevor ein Ein- oder Ausfahrtsignal für einen Zug auf Fahrt gestellt wird, ist zu prüfen, ob die Fahrstraße frei ist und ihre Weichen richtig stehen. Ueber das Ergebnis der Prüfung muß die für das Stellen des Signals verantwortliche Betriebsperson (§ 39 Absatz 1) unterrichtet sein.

3. Die Prüfung der Fahrstraße und der Weichenstellung (Absatz 2) hat außerdem zu erfolgen:

- wenn Ausfahrtsignale fehlen, vor dem Ablassen eines Zuges;
- wenn Einfahrtsignale fehlen, vor der bevorstehenden Einfahrt eines Zuges. Steht der Einfahrt ein Hindernis entgegen, so ist der Zug durch Handsignale zum Halten zu bringen.

4. Haltsignale dürfen von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden.

5. Kein Zug darf ohne Erlaubnis der zuständigen Betriebsperson (§ 39 Absatz 1) von einer Station abfahren.

6. Kein Zug darf, abgesehen von Störungen (Absatz 8), von einer Zugfolge ab- oder durchgelassen werden, bevor festgestellt ist, daß das Gleis bis zur nächsten zur Kreuzung geeigneten Station durch einen Gegenzug nicht beansprucht ist.

7. Die Bestätigung über die Zugfolge hat, soweit sie nicht durch die Bedienung der Streckenblockeinrichtung erfolgt wird, durch den Telegraphen oder den Fernsprecher zu erfolgen.

8. Ist die Verständigung zwischen den Zug- folgestellen gestört, so darf ein Zug abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist.

§ 56. Fahrgeschwindigkeit.

1. Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die

- für die einzelnen Lokomotiven festgesetzt sind (§ 31 Absatz 4 a),
- der Anzahl der bedienten Bremsachsen (§ 47) entsprechen,
- durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnstrecken geboten sind.

2. Abgesehen von den vorstehenden und den aus Absatz 3 sich ergebenden Einschränkungen ist die größte zulässige Geschwindigkeit 15 km in der Stunde, insoweit nicht von der zuständigen Aufsichtsbehörde eine größere Geschwindigkeit genehmigt worden ist.

3. Für das Fahren durch Strecken, die aus einem sonstigen Grunde regelmäßig langsamer Befahren werden müssen, ist die für die einzelne Zugartung zulässige größte Geschwindigkeit von der zuständigen Aufsichtsbehörde besonders zu bestimmen.

- Die Vorschriften in Absatz 1-3 gelten
 - für Schmalspurbahnen mit der Maßgabe, daß die größten zulässigen Geschwindigkeiten in Krümmungen unter 100 m Halbmesser im Einzelfall von der zuständigen Aufsichtsbehörde festgesetzt werden, and
 - für die Oberschlesische Schmalspurbahn mit der Maßgabe, daß die größte zulässige Geschwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven 25 km beträgt.

§ 57. Führen der Züge.

1. Züge ohne führende Lokomotive dürfen nur gezogen werden, wenn sie nicht mehr als 50 Wagenmäxten stark sind. Der vorberste Wagen ist mit einem Bremser zu besetzen, der auf Strecken, auf denen Wegübergänge ohne Schranken vorkommen, ein weithin tönende Glocke bei sich zu führen hat (§ 49 Absatz 3).

2. Züge mit einer führenden Lokomotive dürfen nachgeschoben werden:

- bei der Anfahrt in den Stationen,
- auf stark steigenden Bahnstrecken einschließlich der etwa dazwischen liegenden, schwächer steigenden oder wagerechten Strecken,
- in Notfällen überall.

3. Mit mehr als zwei Lokomotiven darf nicht nachgeschoben werden.

4. Nachschiebende Lokomotiven dürfen mit dem Zuge nicht gekuppelt werden.

5. Züge mit Schenkelwagen, die durch Steifkuppelung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen auf freier Strecke nicht nachgeschoben werden.

6. Die Verwendung einer Schiebelokomotive ist vorzumelden.

§ 58. Von Hand bewegte Wagen. Kleinwagen. Eisenbahn- und Kleinwagen, die durch Menschen oder Tiere bewegt werden und Triebkleinwagen müssen, wenn sie auf das Anschlußgleis gebracht werden, von einer verantwortlichen Betriebsperson (§ 39 Absatz 1) oder von einem damit beauftragten zuverlässigen Arbeiter begleitet sein und spätestens fünfzehn Minuten vor der mutmaßlichen Ankunft eines Zuges aus dem Gleise entfernt werden. Sie sind bei Dunkelheit mit Lichtsignalen zu versehen.

§ 59. Betriebsstörende Ereignisse.

1. Ein Zug, der auf freier Strecke liegen bleibt, ist gegen Gefährdung durch andere Züge zu sichern. In welcher Weise dies zu geschehen hat, ist von der zuständigen Aufsichtsbehörde zu bestimmen. In besonders dringlichen Fällen sind vorläufige Maßnahmen durch den Betriebsleiter oder dessen Stellvertreter zu treffen.

2. Der Betriebsleiter ist verpflichtet, Unfälle im Betriebe der Grubenanschlußbahn — unbeschadet der sonst durch Gesetze (§ 204 des Allgemeinen Berggesetzes, § 64 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) oder durch Verordnungen vorgeschriebenen Anzeigen — nicht nur den für die Untersuchung der Unfälle zuständigen Bergrevierbeamten, sondern auch der Anstaltsstation ohne Verzug zu melden. In gleicher Weise ist Meldung von Eisenbahnunfällen zu machen, welche lediglich Beschädigungen der Betriebsmittel zur Folge haben. Die Untersuchung dieser lediglich zu Sachbeschädigungen führenden Eisenbahnunfälle ist Sache der Eisenbahnverwaltung, insoweit nicht die Bergbehörde Anlaß findet, aus bergpolizeilichen Erwägungen (vergl. insbesondere §§ 196 fgd. § 209 des Allgemeinen Berggesetzes) auch Feststellungen über den Hergang und die Veranlassung der Unfälle vorzunehmen.

3. Wird der Betrieb der Grubenanschlußbahn durch Anstellte der Eisenbahnverwaltung geführt, so liegt die im Absatz 2 vorgeschriebene Anzeigepflicht diesen ob.

Schster Abschnitt.

Allgemeine Sicherheitsmaßregeln.

§ 60. Betreten der Bahnanlagen.

1. Zum Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke, soweit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt sind, ist nur derjenige befugt, welcher sich im Besitze einer von dem Bergrevierbeamten und dem Vorstände der zuständigen Eisenbahnbetriebsinspektion ausgetellten Erlaubnisakte befindet. Ohne diese Erlaubnisakte ist das Betreten der Bahnanlage nur gestattet:

- den Vertretern der Aufsichtsbehörden,
- den Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstjagdes und der Polizei,

wenn es zur Ausübung ihres Dienstes notwendig ist,

- c) den Beamten des Telegraphen-, des Zoll- und des Steuerwesens, soweit es zur Wahrnehmung ihres Dienstes innerhalb des Bahngeliebts notwendig ist.
- d) den zur Beschäftigung dienstlich entsandten deutschen Offizieren,
- e) den Bergwerksbesitzern im Sinne des § 65 dieser Verordnung,
- f) den in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Aufsichtspersonen und Arbeitern.

2. Die nach Absatz 1 a bis d zum Betreten der Bahnanlagen ohne Erlaubnisart berechnigten Personen haben sich, soweit sie nicht durch ihre Uniform kenntlich sind, auf Erfordern durch eine Bescheinigung ihrer vorgelegten Behörde, die Absatz 1 unter e Bezeichneten sowie die Aufsichtspersonen (Absatz 1 f) durch eine Bescheinigung des Bergwerksbeamten auszuweisen. Die den Aufsichtspersonen erteilte Bescheinigung gilt zugleich als Ausweis für die von ihnen überwachten Arbeiter.

3. Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten haben es zu vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

4. Für das Betreten der Bahnanlagen durch Tiere ist der verantwortliche, dem die Aufsicht über die Tiere obliegt.

5. Wo die Anschlußbahn zugleich als Weg dient, ist sie bei Annäherung eines Zuges zu räumen.

§ 61. Ueberschreiten der Bahn.

1. Das Publikum darf die Grubenanschlußbahn nur an den zu Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten und zwar nur so lange, als diese nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht nähert. Beim Ueberschreiten der Bahn ist jeder unnötige Aufenthalt zu vermeiden.

2. Pflüge und Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände dürfen, wenn sie nicht getragen werden, nur auf Wagen oder unterlegten Schleifen über die Bahn geschafft werden.

3. Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

4. Es ist untersagt, die Schranken oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen oder zu überschreiten, etwas darauf zu legen oder zu hängen. Solange die Uebergänge geschlossen sind, wenn an den mit Zugschranken versehenen Uebergängen die Glocke ertönt, oder wenn ein Zug sich nähert, müssen Fuhrwerke und Tiere an den Warnungstafeln, und wo solche fehlen,

in angemessener Entfernung von der Bahn angehalten werden. Fußgänger dürfen bis an die Schranken der damit versehenen Uebergänge herantreten.

§ 62. Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebsrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen, Gegenstände auf die Bahnbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, falschen Alarm zu erregen, Signale nachzuahmen oder andere betriebsstörende Handlungen vorzunehmen.

Siebenter Abschnitt.

Strafbestimmung.

§ 63. Bestrafung von Zuwiderhandlungen.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Bergpolizeiverordnung werden, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere oder nach § 207 des Allgemeinen Berggesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 28. Juli 1909 (S. Samml. S. 677) eine mildere Strafe verurteilt ist, nach Maßgabe des § 208 des Allgemeinen Berggesetzes mit Geldstrafe bis zu 300 Mark, im Unvermögensfalle mit Haft bestraft.

Achter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

§ 64. Inkrafttreten der Bergpolizeiverordnung.

Vorliehendes Bergpolizeiverordnung tritt mit dem 1. Juli 1910 in Kraft. An demselben Tage erlischt die Gültigkeit der früher für einzelne Grubenanschlußbahnen erlassenen Polizeiverordnungen.

§ 65. Begriff „Bergwerksbesitzer“.

Als Bergwerksbesitzer im Sinne dieser Bergpolizeiverordnung sind anzusehen:

1. der Alleineigentümer (Alleinbesitzer),
2. der Repräsentant,
3. die Mitglieder des Grubenvorstands,
4. die Vertreter der das Bergwerk betreibenden Gemeinschaft, Gesellschaft oder Korporation,
5. die von der zu 1—4 bezeichneten, mit der Verwaltung des Bergwerkseigentums (Bergwerksbesitzes) beauftragten Personen, insoweit sie nicht zu den Aufsichtspersonen (§§ 74 ff. des Allgemeinen Berggesetzes) gehören.

Breslau, den 15. April 1910.

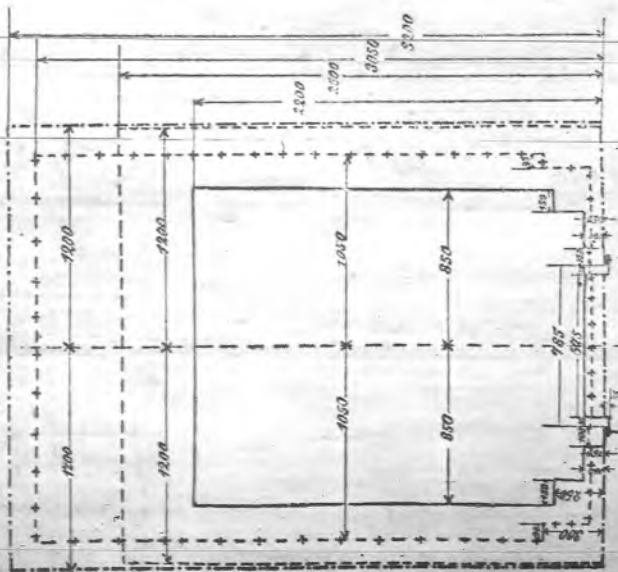
Königliches Oberbergamt.

Zu Vertretung:

Stemann.

Umgrenzung
des fahigen Raumes der Betriebsmittel der O. S. Schmalpurbahn
für freie Bahn, sowie für Stationen und Laubstellen.

Maßstab 1 : 20.



ERKLÄRUNG.

- + + + + + Umgrenzungslinie für Wagen.
- — — Umgrenzungslinie für Lokomotiven mit einzelne Wägen, welche wegen geringen Gewichtes nicht auf zwei Achsen abgestellt werden können.
- - - - Umgrenzung für Lokomotiven auf zwei Achsen.
- - - - Umgrenzung des fahigen Raumes mit Lokomotivbesatz.

Bemerkung: Auf Strecken mit Lokomotiv-Betrieb sind alle baulichen Hindernisse und lagenden Gegenstände mindestens 600 mm von dem Umgrenzungslinie fern zu halten.

Maße in Millimetern.
Maßstab 1 : 50.

Fig. 2.

von 750 und 650 mm Spurbreite.



Fig. 3.

Darstellung der Spurnen.

Maßstab 1 : 10.

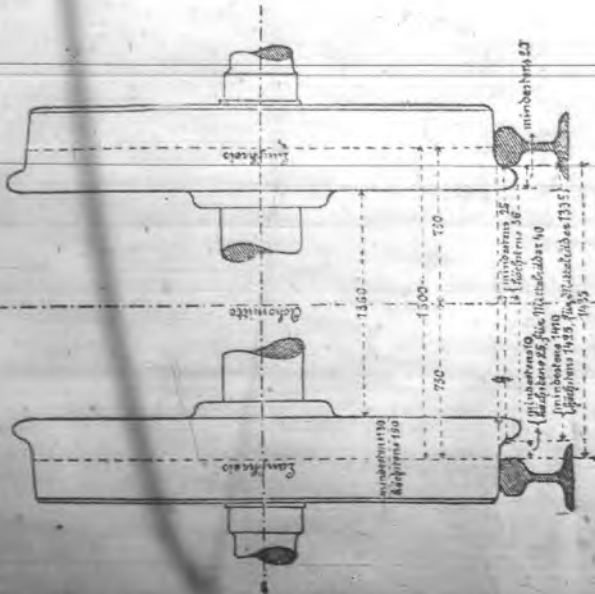


zu § 26.

Anlage E.

Räder.

Mastab 1 : 10.
Maße in millimetern.



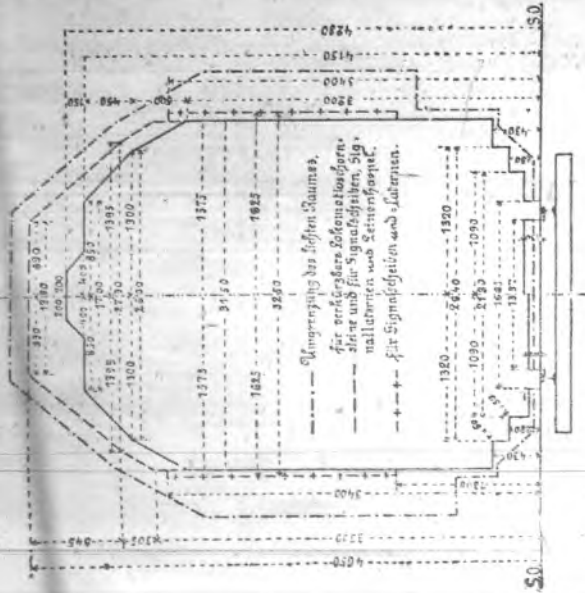
zu § 23.

Anlage D.

Umgrenzung der Fahrzeuge.

Lokomotiven und Tender. Wagen.

Mastab 1 : 50.
Maße in millimetern.



S. N. Schienen-Oberkante.