Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 7. Januar 1886.) 41. Stück.

Inhalt:

№ 76.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderung der Anweisung für die Vormünder im Herzogthum Oldenburg.

Oldenburg, 1885 December 31.

Nachdem mit Höchster Genehmigung die §§. 12a und 13b der Zusätze zu der Anweisung für die Vormünder im Herzogthum Oldenburg vom Jahre 1876 bezw. die §§. 13 und 16 des Abdrucks der gedachten Anweisung vom Jahre 1880 eine veränderte Fassung erhalten haben, wird dies hierdurch zur Nachricht und Nachachtung für die Vormünder und Curatoren mit dem Bemerken bekannt gemacht, daß Exemplare der neuen Bestimmungen bei den Amtsgerichten des Herzogthums in Empfang genommen werden können.

Oldenburg, 1885 December 31.

Staatsministerium.

Departement der Justiz.

Tappenbeck.

Graepel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 14. Januar 1886.) 42. Stück.

Inhalt:

№ 77.

Bekanntmachung der Commission zur Wahrnehmung der staatlichen Rechte hinsichtlich der katholischen Kirche, betreffend die Errichtung der Zumsande'schen Vicarie in Cloppenburg.

Oldenburg, 1886 Januar 5.

Die unterzeichnete Commission macht hierdurch bekannt, daß die Zumsande'sche Vicarie in Cloppenburg nach Maßgabe der Bestimmungen des §. 19 des Normativs vom 5. April 1831 als geistliches Beneficium nunmehr errichtet worden ist.

Oldenburg, 1886 Januar 5.

Commission zur Wahrnehmung der staatlichen Rechte hinsichtlich der katholischen Kirche.

Selkmann. Mutzenbecher.

Graepel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 20. Januar 1886.) 43. Stück.

Inhalt:

№ 78.

Bekanntmachung des Staatministeriums, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben.

Oldenburg, 1886 Januar 11.

Im Anschluß an die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. September 1885, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben, wird ferner Folgendes zur allgemeinen Kenntniß gebracht:

1. In den der Königlich Preußischen Zoll- und Steuerverwaltung unterstellten Bezirken des vormaligen Amts Landwührden (Gemeinde Dedesdorf) und von Iprump, Varel und Stuhr wird die periodische Prüfung der stempelpflichtigen Schriftstücke der im §. 38 des Reichsstempelgesetzes bezeichneten Anstalten von dem Königlich Preußischen Stempelfiscal zu Hannover (II) wahrgenommen werden.

2. Die vorgedachten Bezirke sind bezüglich der Abstempelung der Schriftstücke nach № 1 bis 3 und 5 des

Tarifs, wie auch der Kauf- und Anschaffungsgeschäfte nach № 4 des Tarifs zum Reichsstempelgesetze, dem Königlich Preußischen Hauptzollamte zu Harburg unterstellt.

Oldenburg, 1886 Januar 11.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Meyer.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 27. Januar 1886.) 44. Stück.

Inhalt:

№ 79.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter.

Oldenburg, 1886 Januar 21.

Im Anschlusse an die zur Ausführung des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, erlassene Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 28. Februar 1885 (Gesetzblatt Band XXVII., Seite 170) wird hinsichtlich der ausschließlich für Betriebe der Militairverwaltung des Reichs im Herzogthum Oldenburg errichteten Betriebs- (Fabrik-) und Bau-Krankenkassen im Einvernehmen mit dem Königlich Preußischen Kriegsministerium Folgendes bestimmt:

1. Die Befugnisse und Obliegenheiten der höheren Verwaltungsbehörde werden

a) bei den Krankenkassen für die im Ressort der Korps-Intendantur vorkommenden Bauten, soweit hierüber nicht schon nach der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 28. Februar 1885 Bestimmung getroffen ist,

b) bei Krankenkassen für Bauten und Betriebe bei den Artillerie-Depots

von dem Allgemeinen Kriegs-Departement des Kriegsministeriums

wahrgenommen.

2. Die Aufsicht wird geführt

a) über die Krankenkassen für die im Ressort der Korps-Intendantur vorkommenden Bauten, soweit hierüber nicht schon nach der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 28. Februar 1885 Bestimmung getroffen ist,

von der Intendantur des X. Armée-Korps zu Hannover,

b) über die Krankenkassen für Bauten und Betriebe bei den Artillerie-Depots

von der Artillerie-Depot-Inspection.

Oldenburg, 1886 Januar 21.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

von Rössing.

№ 80.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderung der Postordnung vom 8. März 1879.

Oldenburg, 1886 Januar 21.

In Gemäßheit des §. 50 des Reichsgesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871

bringt das Staatsministerium eine unterm 16. Januar d. J. vom Reichskanzler erlassene Abänderung der Postordnung vom 8. März 1879 im Nachstehenden zur öffentlichen Kunde.

Oldenburg, 1886 Januar 21.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

von Rössing.

Abänderung der Postordnung vom 8. März 1879.

Auf Grund der Vorschrift im §. 50 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. October 1871 wird die Postordnung vom 8. März 1879, wie folgt, abgeändert.

Im §. 13, „Drucksachen" betreffend, tritt im Absatz VII. hinter den Worten „Es soll jedoch gestattet sein" am Schluß als neue Nummer 10 hinzu:

10. bei Drucksachen, welche von Berufsgenossenschaften oder deren Organen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 und der dasselbe ergänzenden Reichsgesetze abgesandt werden und auf der Außenseite mit dem Namen der Berufsgenossenschaft bezeichnet sind, Zahlen oder Namen handschriftlich oder auf mechanischem Wege einzutragen oder abzuändern, und den Vordruck ganz oder theilweise zu durchstreichen.

Berlin, 1886 Januar 16.

Der Reichskanzler.

In Vertretung: v. Stephan.

№ 81.

Bekanntmachung der Ordenscanzlei, betr. Abänderung der Ordensstatuten.

Oldenburg, den 20. Januar 1886.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben nach Anhörung des Ordens-Capitels die Abänderung zu §. 10 der Statuten des Haus- und Verdienst-Ordens des Herzogs Peter Friedrich Ludwig vom 17. Januar 1856, Bekanntmachung der Ordenscanzlei vom 11. Februar 1856, ferner abzuändern geruht wie folgt:

Die Präbenden sollen in Zukunft betragen:

für die Großkreuze	jährlich	M.	1500,
„ „ Großcomthure	„	„	1100,
„ „ Comthure	„	„	800,
„ „ Ritter	„	„	400.

Oldenburg, aus der Ordenscanzlei, den 20. Januar 1886.

Ruhstrat,
Vice-Ordenscanzler.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 7. Febr. 1886.) 45. Stück.

Inhalt:

№ 82.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Publikation des Textes des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885.

Oldenburg, 1886 Januar 18.

Nachdem der Text des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in seiner neuen Fassung in Ge-

mäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November v. Js. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. November 1885 in № 32 des Reichsgesetzblattes für 1885 und № 50 des Centralblattes für das Deutsche Reich für 1885 veröffentlicht worden ist, wird derselbe im Nachstehenden für das Oldenburgische Staatsgebiet publicirt.

Oldenburg, 1886 Januar 18.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

von Rössing.

Bahnpolizei-Reglement

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 1.

Fahrbarer Zustand der Bahn.

1. Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß dieselbe ohne Gefahr und, mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken, mit der für die einzelnen Bahnstrecken festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Bahnstrecken, welche zeitweise nicht mit der sonst für dieselben zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

2. Die Bahnhöfe und Haltestellen sind durch Signale geschlossen zu halten und nur für die Einfahrt oder Durchfahrt der Züge zu öffnen (siehe §. 46 Abs. 1).

3. Strecken, welche wegen Ausführung von Auswechselungen, Reparaturen, geöffneter Drehbrücken u. s. w.

oder aus sonstigem Grunde unfahrbar sind, müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der ganzen Dauer der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen werden.

§. 2.

Freihaltung der Geleise und Normalprofil.

1. Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen und lagernden Gegenständen frei zu halten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für die Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

2. Die bis zu 50 Millimeter über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 Millimeter von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstande derselben von der Fahrschiene darf dies Maß auf 135 Millimeter eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 Millimeter betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen allmälig bis auf 41 Millimeter eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maße.

3. Inwieweit Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

4. An Ladegeleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benutzung eine Einschränkung des Normalprofils von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§. 3.

Vorrichtungen zur Sicherung der Weichen, beweglichen Brücken und Bahnkreuzungen, Schiebebühnen und Drehscheiben.

1. Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe und Haltestellen liegen und nicht für gewöhnlich verschlossen gehalten werden, sind durch Signale zu decken. Werden solche Weichen für gewöhnlich verschlossen gehalten, so muß mindestens ihre Stellung durch geeignete Signale kenntlich gemacht sein.

2. Die Stellvorrichtung der ersten am Eingange eines Bahnhofes oder einer Haltestelle liegenden Weiche, welche von ankommenden Zügen gegen die Zungenspitze befahren wird, muß mit der Vorrichtung zum Stellen der Signale am Abschlußtelegraphen in einer derartigen gegenseitigen Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal an letzterem nur gegeben werden kann, nachdem diese Weiche für den vorgeschriebenen Weg gestellt ist, und daß die Weiche nicht umgestellt werden kann, so lange das Fahrsignal steht.

3. Alle übrigen in den Hauptgeleisen der Bahnhöfe und Haltestellen (§. 46 Abs. 4) liegenden Weichen müssen, sofern sie nicht ebenfalls mit den optischen Fahrsignalen in gegenseitigem Abhängigkeitsverhältniß stehen, mit besonderen Signalen verbunden sein, welche die jedesmalige Stellung der Weichen kenntlich machen.

4. Auf die württembergischen Bahnen findet die Bestimmung im Absatz 3 bis auf Weiteres nur mit den Modifikationen Anwendung, welche das dort bestehende Weichensystem nach dem Ermessen der Königlich württembergischen Aufsichtsbehörde erfordert.

5. Die Landesaufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts Abweichungen von der Bestimmung im Absatz 2, namentlich für Bahnhöfe mit weniger bedeutendem Verkehr und Haltestellen zuzulassen.

6. Bewegliche Brücken sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschließen, welche mit der Verriegelungs-Vorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Feststellung der Brücke erscheinen kann.

7. In den Hauptgeleisen sind Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig, Drehscheiben nur in besonderen Fällen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

8. Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen sind durch Signale nach jeder Richtung zu sichern.

§. 4.

Einfriedigungen der Bahn.

1. Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht hinreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

2. Zwischen der Eisenbahn und Wegen, welche unmittelbar neben derselben in gleicher Ebene oder höher liegen, sind Schutzwehren erforderlich. Als solche können nach näherer Bestimmung der Landespolizeibehörde auch Gräben mit Seitenaufwurf angesehen werden.

3. Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn müssen mit starken, leicht sichtbaren Barrieren in angemessener Entfernung von der Mitte des nächsten Bahngeleises versehen sein. Zum Zwecke der Benutzung durch Fußgänger können neben den Barrieren Drehkreuze angebracht sein. Für isolirt gelegene, lediglich den Fußgängern dienende Niveau-Uebergänge kann die Landesaufsichtsbehörde anstatt der Barrieren Drehkreuze oder sich selbst verschließende Fallthüren zulassen.

4. Für den Abstand der geöffneten Barrierenflügel von den Geleisen sind die Bestimmungen des §. 2 zu beachten.

5. Die Zugbarrieren müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder Uebergang mit Zugbarrieren erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Schließen der Sperrbäume zu läuten ist. Zugbarrieren mit einem mechanischen Zuge von mehr als 50 Meter Länge sind auf Uebergänge für wenig frequente Straßen zu beschränken und müssen von dem bedienenden Wärter übersehen werden können.

6. In angemessener Entfernung vor den Wegeübergängen müssen Warnungstafeln aufgestellt sein, welche zugleich die Stelle des Weges bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehheerden anhalten müssen, wenn die Barrieren geschlossen sind.

§. 5.

Bewachung der Bahn.

1. Die Bahn muß so lange bewacht werden, als noch Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven zu erwarten stehen.

2. Sämmtliche Bahnstrecken müssen durch die Wärter täglich mindestens dreimal revidirt werden. Ausnahmen hiervon können für einzelne Bahnlinien mit geringer Frequenz von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden. Gefahrdrohende Stellen sind ständig zu bewachen.

3. Bei Revision ist insbesondere auch auf die Dienstfähigkeit der Weichen zu achten.

4. Die Uebergangsbarrieren sind spätestens drei Minuten vor Ankunft des Zuges zu schließen. Eine Abkürzung dieser Frist bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde und der Zustimmung der Landespolizeibehörde.

5. Die Barrieren von Privatwegen, welche nicht besonders bewacht werden, sind unter Verschluß zu halten (siehe §. 58).

6. Die Barrieren der Niveauübergänge mit geringem Verkehr können mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden und sind auf Verlangen der

Passanten zu öffnen. Zu diesem Behufe erhält jede dieser Barrieren, einschließlich der Zugbarrieren, einen Glockenzug, mittelst dessen das Oeffnen von den Passanten verlangt wird.

7. Die Uebergänge in gleicher Höhe der Schienen über Stationsgeleise sind zu bewachen.

8. Der Barrierendienst kann, wenn derselbe von dem Dienst der Geleisüberwachung getrennt ist, auch weiblichen Personen anvertraut werden.

9. Im Dunkeln sollen, so lange die Barrieren geschlossen sind, die Uebergänge von Chausseen, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen erleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämmtlichen Zugbarrieren, soweit sie nicht mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden.

10. Auf den Stationen sind bei Dunkelheit mindestens eine halbe Stunde vor Ankunft und beziehungsweise Abfahrt eines jeden zur Personenbeförderung bestimmten Zuges die Perrons und Anfahrten zu erleuchten.

§. 6.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

1. Die Bahn muß mit Abtheilungszeichen versehen sein, welche bei Tage vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind und Entfernungen von ganzen und $^1/_{10}$ Kilometer angeben.

2. An den Wechselpunkten der Gefälle müssen Neigungszeiger aufgestellt sein, an denen die Neigungen der Bahn und die Längen der betreffenden Strecken deutlich erkennbar anzugeben sind.

3. Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Markirzeichen angebracht sein, welches die Grenze angiebt, wieweit in jedem Bahngeleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem anderen Geleise zu hindern.

II. Zustand, Unterhaltung und Revision der Betriebsmittel.

§. 7.

Zustand der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten für dieselben zulässigen Geschwindigkeit (§. 8, Abs. 1 und §. 26) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 8.

Einrichtung der Lokomotiven.

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

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

3. Jede Lokomotive muß versehen sein:

1. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;
2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fort-

während erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;

3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Konstruktion dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß denselben eine vertikale Bewegung von 3 Millimeter möglich ist;

4. mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;

5. mit einer Dampfpfeife.

§. 9.

Revision der Lokomotiven und Tender.

1. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äußeren Atmosphäre, sowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

2. Ueber die von den Lokomotiven und den Tendern zurückgelegten Wege sind Register zu führen. Jede Lokomotive und jeder Tender ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Diese Revision hat bei neuen oder mit neuen Kesseln versehenen Lokomotiven zu erfolgen, bevor sie in Betrieb genommen werden. Die Revision ist nach jeder größeren Kesselreparatur, niemals jedoch

später als nach 3 Jahren zu wiederholen. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Lokomotivkessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittelst einer Druckpumpe zu probiren.

3. Hinsichtlich der bei diesen Proben anzuwendenden Größe des Druckes wird bestimmt, daß die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf Atmosphären mit einem Drucke, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt, stattfinden soll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits vorhanden sind, verbleibt es bei dem Maximaldruck, welcher bei der ersten Prüfung Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist, als der vorstehend vorgeschriebene.

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

5. Bei jeder Probe ist zugleich die Ventilbelastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

6. Längstens 8 Jahre nach Inbetriebstellung des Lokomotivkessels muß eine innere Revision desselben vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je 6 Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

7. Ueber die Lokomotivrevisionen sind Verhandlungen aufzunehmen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen sind.

8. In jedem Verwaltungsbezirke muß eine Vorrichtung vorhanden sein, mittelst welcher die Kontrolmanometer jeder Zeit durch Wasserdruck geprüft werden können.

§. 10.

Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

1. An der Stirnseite der Lokomotiven und an der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven müssen Bahnräumer angebracht sein.

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

§. 11.

Bremsen der Lokomotiven und Tender.

1. Tenderlokomotiven und Tender müssen mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen versehen sein.

2. Diejenigen Lokomotiven, welche zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute dienen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche es ermöglichen, daß die Tenderbremse sowohl vom Heizer mit der Hand bedient, als auch zugleich mit den Wagenbremsen vom Führerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§. 12.

Beschaffenheit der Fahrzeuge und Kuppelungen.

1. Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen auf Federn ruhen, mit elastischen Zugapparaten und an jedem Ende mit elastischen Puffern versehen sein.

2. Sämmtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

3. Die Stärke der Radreifen muß bei Lokomotiven und Tendern, Personen-, Post- und Gepäckwagen mindestens 24 Millimeter, bei allen übrigen Fahrzeugen mindestens 20 Millimeter betragen, und zwar bei einer Entfernung

von 66 Millimeter von der Innenkante des Radreifens gemessen. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnuth in der Vertikalebene des Laufkreises geschwächt ist, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

4. Sämmtliche Fahrzeuge müssen sich in doppelter, von einander unabhängiger Weise so mit einander verbinden lassen, daß beim Bruch irgend eines Theiles der angespannten Kuppelungsvorrichtung die Sicherheitskuppelung in Wirksamkeit tritt.

5. Ob und unter welchen Bedingungen einzelne Theile der Hauptkuppelungsvorrichtung zugleich für die Sicherheitskuppelung verwendet werden dürfen, unterliegt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

6. Alle Kuppelungen und Verbindungsvorrichtungen müssen, wenn sie herabhängen, beim niedrigsten zulässigen Bufferstande noch mindestens 75 Millimeter von der Schienenoberkante entfernt bleiben.

7. Die mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute fahrenden Personenzüge müssen mit durchgehenden Bremsen, d. h. solchen Bremsen versehen sein, welche gleichzeitig vom Lokomotivführerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden können.

8. Die Bremsen eines mit durchgehender Bremse versehenen Zuges müssen in der nach §. 13 erforderlichen Anzahl auch einzeln mit der Hand bedient werden können.

§. 13.

Zahl der Bremsen eines Zuges.

1. In jedem Zuge müssen außer den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen bedient sein, daß durch die letzteren

	bei Personen-zügen,	bei Güter-zügen,
auf Horizontalen wie auf Neigungen bis 1 : 500 einschl. mindestens	der 8. Theil,	der 12. Theil,
auf Neigungen von 1 : 500 ausschl. bis 1 : 300 einschl. mindestens	„ 6. „	„ 10. „
von 1 : 300 ausschl. bis 1 : 200 einschl. mindestens	„ 5. „	„ 8. „
von 1 : 200 ausschl. bis 1 : 100 einschl. mindestens	„ 4. „	„ 7. „
von 1 : 100 ausschl. bis 1 : 60 einschl. mindestens	„ 3. „	„ 5. „
von 1 : 60 ausschl. bis 1 : 40 einschl. mindestens	„ 2. „	„ 4. „

der Räderpaare gebremst werden kann. Bei dieser Berechnung sich ergebende überschießende Bruchtheile sind hierbei als ein Ganzes zu rechnen. Züge, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie Militärzüge sind wie Personenzüge zu behandeln, wenn ihre Fahrgeschwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute übersteigt, andernfalls dagegen wie Güterzüge.

2. Bei Feststellung der zu bremsenden Räderpaare eines Güterzuges ist bezüglich der Gesammtzahl der Achsen wie der Bremsachsen eine unbeladene Achse als halbe Achse zu rechnen.

3. Erstreckt sich zwischen zwei Stationen die stärkste Neigung auf eine Bahnlänge von weniger als 1 000 Meter und kommt diese Neigung in derselben Richtung nur einmal vor, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung dieser Strecke maßgebend.

4. Die Landesaufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter

Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts für die Bemessung der Zahl der zu bremsenden Räderpaare anderweite Grundsätze zuzulassen.

5. Bei Güterzügen kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen

auf Neigungen bis 1 : 60 einschließlich auf den 6. Theil und

auf Neigungen von 1 : 60 ausschließlich bis 1 : 40 einschließlich auf den 5. Theil

der Räderpaare herabgesetzt werden, wenn

1. die Fahrgeschwindigkeit von 18 Kilometer in der Stunde oder 300 Meter in der Minute nicht überschritten wird,
2. die Stärke des Zuges 80 Achsen nicht übersteigt und
3. bei der Thalfahrt durch geeignete Kontrolapparate die Fahrgeschwindigkeit des Zuges genau festgestellt wird.

6. Bei Personenzügen von mehr als 60 Kilometer Fahrgeschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute sind die nach Obigem erforderlichen gebremsten Räderpaare um eines zu vermehren.

7. Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1 : 40 haben, sind für das Bremsen der Züge von den Aufsichtsbehörden besondere Vorschriften zu erlassen.

§. 14.

Verschluß und Beleuchtung der Personenwagen.

1. Die Thüren, welche sich an den Langseiten der Personenwagen befinden, müssen mit mindestens doppelter, nur von der Außenseite zu schließender Verschlußvorrichtung versehen sein, von denen eine aus einem Vorreiber besteht.

Sämmtliche Thüren an den Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, daß das Oeffnen derselben den im Wagen befindlichen Passagieren möglich ist.

2. Im Innern der Personenwagen müssen an den Thüröffnungen Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger angebracht sein.

3. Die Personenwagen müssen mit Vorrichtungen zur Beleuchtung derselben im Innern versehen sein.

§. 15.

Signallaternenstützen.

1. Sämmtliche Personen-, Post- und Gepäckwagen, sowie die als Schlußwagen laufenden Güterwagen müssen mit den erforderlichen Laternenstützen versehen sein, welche so anzubringen sind, daß die aufgesteckte Laterne entweder zur Seite des Wagens oder über die Decke desselben hervorragt.

2. Der Abstand der Oberkante dieser Stützen über Schienenoberkante darf im ersteren Falle höchstens 3,000 Meter, im letzteren höchstens 3,600 Meter betragen, während die Mitte (Vertikalachse) der Stützen im ersteren Falle höchstens 1,400 Meter, im letzteren höchstens 1,200 Meter von der Mitte des Wagens entfernt sein darf.

3. Die Laternenstützen müssen die Form einer abgestumpften Pyramide mit quadratischem Querschnitt von im Lichten 0,046 Meter oberer und 0,035 Meter unterer Länge und Breite bei 0,076 Meter Höhe derselben haben und diagonal zur Achse des Wagens gestellt werden. Der größte Querschnitt des Laternenkastens, dessen Seitenflächen parallel den Wagenflächen liegen müssen, darf nicht über 0,250 Meter Breite und 0,280 Meter Höhe betragen und derjenige des Laternenaufsatzes (Schornstein) nur 0,140 Meter Breite und 0,120 Meter Höhe haben.

§. 16.

Bedeckung der Güterwagen.

Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sicheren Bedeckung versehen

sein, soweit nicht Ausnahmen durch das Betriebs-Reglement gestattet sind.

§. 17.

Revision der Wagen.

Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Revision hat spätestens zwei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision zu erfolgen, bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen jedoch spätestens nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 Kilometer.

§. 18.

Bezeichnung der Wagen.

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

a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten und Revisionsregistern geführt wird;
c) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Inventarienstücke;
d) das Ladegewicht und die Tragfähigkeit;
e) die Länge des Radstandes;
f) das Datum der letzten Revision.

2. Die Bezeichnungen zu a bis d sind bei der im §. 17 vorgeschriebenen periodischen Revision der Wagen, sowie außerdem bei jeder geeigneten Gelegenheit, insbesondere nach größeren Reparaturen und bei Auswechselung von Wagenachsen einer erneuten Prüfung und erforderlichen Falles der Berichtigung zu unterziehen.

3. Jeder Personenwagen muß mit Merkmalen versehen sein, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse wie der benutzten Wagenabtheilung erleichtern.

4. Außerdeutschen Bahnen zugehörige Wagen können von der Verwaltung der anschließenden deutschen Bahn,

sofern dieselben von der übernehmenden Verwaltung für betriebssicher erachtet, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der §§. 17 und 18 in den Betrieb genommen und auf andere deutsche Bahnen übergeführt werden. Durch Staatsverträge in dieser Beziehung getroffene Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

§. 19.

Mitführung von Geräthschaften zur Beseitigung von Schäden am Zuge.

In jedem Zuge müssen diejenigen Geräthschaften vorhanden sein, vermittelst welcher die während der Fahrt an dem Zuge vorgekommenen Beschädigungen zum Zwecke der Weiterfahrt thunlichst beseitigt werden können.

III. Handhabung des Betriebes.

§. 20.

Stationsnamen und Uhren.

1. Der Name der Station muß am Stationsgebäude oder an anderer geeigneter Stelle in einer für die Reisenden in die Augen fallenden Weise angebracht sein.

2. Auf jeder Station muß an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr angebracht sein, welche nach der den veröffentlichten Fahrplänen entsprechenden (Orts- oder Normal-) Zeit gestellt ist und täglich regulirt werden muß. Auf größeren Bahnhöfen müssen die Zeitangaben sowohl von dem Zugange zu demselben, als von den Zügen bei Tage und auch im Dunkeln erkennbar sein.

3. Die Zugführer, Lokomotivführer, Bahnmeister und Bahnwärter müssen im Dienst beständig eine richtig gehende Uhr bei sich tragen.

§. 21.

Rechtsfahren der Züge.

1. Auf doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.

2. Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf Weiteres beibehalten werden.

3. Von der bestehenden Fahrweise sind Ausnahmen zulässig:

1. nach vorgängiger Verständigung zwischen benachbarten Stationen:
   a) bei Geleissperrungen,
   b) für Arbeitszüge,
   c) mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zwischen einer Station und einer auf der anschließenden freien Bahnstrecke liegenden Einmündungsweiche eines Anschlußgeleises;
2. unter Verantwortlichkeit des dienstthuenden Stationsbeamten:
   a) auf Stationen,
   b) für Hülfslokomotiven,
   c) für Lokomotiven, welche zum Nachschieben eines Zuges gedient haben.

§. 22.

Schieben der Züge durch Lokomotiven.

1. Das Schieben von Zügen, an deren Spitze sich eine führende Lokomotive nicht befindet, ist, sofern nicht von der Aufsichtsbehörde weitere Einschränkungen bestimmt werden, in folgenden Fällen gestattet:

a) bei langsamen Rückwärtsbewegungen des Zuges auf den Stationen oder in Nothfällen;

b) bei Arbeitszügen und — unter den von der Aufsichtsbehörde festgestellten Bedingungen — bei Zügen nach benachbarten Gruben oder sonstigen gewerblichen Anlagen unter Innehaltung der im §. 26 dafür zugelassenen Geschwindigkeit.

2. Das Nachschieben der Züge mit Lokomotiven an der Spitze ist nur zulässig:

zum Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken und
bei Ingangbringung der Züge in den Stationen.

§. 23.

Stärke der Züge.

Mehr als 150 Wagenachsen sollen in keinem Eisenbahnzuge laufen. Personenzüge sollen nicht über 100 Wagenachsen stark sein. Militärzüge und solche Güterzüge, welche fahrplanmäßig zur Personenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen mit Rücksicht auf ihre geringe Geschwindigkeit ausnahmsweise bis 110 Wagenachsen stark sein.

§. 24.

Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran.

1. Die Fahrt mit dem Tender voran ist nur unter Beobachtung der im §. 26 Absatz 7 dafür zugelassenen Geschwindigkeit bei allen Zügen gestattet.

2. Bei Tenderlokomotiven fällt die vorerwähnte Beschränkung fort.

§. 25.

Abfahrt der Züge.

1. Züge, zu welchen auch einzeln fahrende Lokomotiven zu rechnen sind, dürfen nur mit Erlaubniß des dienstthuenden Stationsbeamten von einer Station abfahren und einander nur in Stationsabstand folgen.

2. Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im veröffentlichten Fahrplan bekannt gegebenen Zeit die Station verlassen.

3. Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle auf den Langseiten der Wagen befindlichen Wagenthüren geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

4. Das Oeffnen der nach außen aufschlagenden Thüren an den Langseiten der Wagen ist während der Fahrt nur in Fällen dringenden Bedürfnisses zulässig und darf bei zweigeleisigen Bahnen nur nach der äußeren Seite des Geleises erfolgen.

§. 26.

Fahrgeschwindigkeit.

1. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge wird für horizontale wie für Strecken mit Neigungen bis 1 : 200 einschließlich und Krümmungen von nicht weniger als 1 000 Meter Halbmesser im Allgemeinen:

für Personenzüge auf 75 Kilometer in der Stunde oder 1 250 Meter in der Minute,

für Güterzüge auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute,

für Arbeitszüge:

a) im Allgemeinen auf 30 Kilometer in der Stunde oder 500 Meter in der Minute,

b) wenn die sämmtlichen in denselben laufenden Wagen den Bestimmungen im §. 12 entsprechen, auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute

festgesetzt.

2. Unter besonders günstigen Verhältnissen kann für Personenzüge mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine größere Geschwindigkeit bis zu 90 Kilometer in der Stunde oder 1 500 Meter in der Minute zugelassen werden.

3. Auf Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1 : 200 und Krümmungen von weniger als 1 000 Meter Halbmesser haben, müssen die Geschwindigkeiten angemessen verringert werden. Dem Zugpersonal sind diese Strecken unter Angabe der zulässigen Geschwindigkeiten zu bezeichnen.

4. Personenzüge, welche durch Lokomotiven befördert werden, deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen

und welche nicht mit Vorrichtungen zur Verhütung des Schlingerns versehen sind, dürfen im Allgemeinen nicht schneller als 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute fahren, jedoch sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde größere Geschwindigkeiten zulässig.

5. Züge, welche geschoben werden, ohne daß sich an ihrer Spitze eine führende Lokomotive befindet, dürfen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 24 Kilometer in der Stunde oder 400 Meter in der Minute fahren.

6. Die größte Geschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven mit dem Schornstein voran wird im Allgemeinen auf 40 Kilometer in der Stunde oder 666,67 Meter in der Minute nnd für Lokomotiven, welche für Beförderung von Personenzügen konstruirt sind, sofern deren Achsen nicht sämmtlich vor der Feuerbuchse liegen, auf 50 Kilometer in der Stunde oder 833,33 Meter in der Minute festgesetzt. Größere Geschwindigkeiten können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet werden.

7. Lokomotiven mit dem Tender voran dürfen nicht schneller als 36 Kilometer in der Stunde oder 600 Meter in der Minute fahren, einerlei, ob dieselben Züge befördern oder einzeln fahren (siehe §. 24).

8. Bei den Probefahrten der Lokomotiven kann von den die Fahrgeschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven beschränkenden Vorschriften Abstand genommen werden.

9. Langsamer muß gefahren werden:

a) wenn Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,

b) durch Weichen, wenn dieselben gegen die Spitze befahren werden und nicht verriegelt oder verschlossen sind, und über Drehbrücken;

c) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird;

d) bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt bei dem Uebergange aus einem Geleise in das andere.

In allen diesen Fällen muß so langsam gefahren werden, als die Umstände zur Vorbeugung einer möglichen Gefahr es erfordern.

§. 27.

Ueberfahren von Bahnkreuzungen.

1. Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen dürfen von den Zügen erst passirt werden, nachdem die letzteren vorher zum Stillstand gebracht sind und von den Aufsichtsbeamten die Erlaubniß zum Passiren ertheilt ist.

2. Bei der Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Bahn untergeordneter Bedeutung genügt es, wenn im Einverständniß mit der Aufsichtsbehörde die Verpflichtung des Anhaltens vor der Durchkreuzung lediglich den Zügen der letzteren Bahn auferlegt wird.

§. 28.

Beschaffenheit der Betriebsmittel in schnellfahrenden Personenzügen.

Bei denjenigen Personenzügen, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Außerdem müssen die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so fest gekuppelt sein, daß sämmtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind.

§. 29.

Vorrang der schnellfahrenden und Extrazüge.

Die schnellfahrenden Züge, sowie die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs besonders pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den anderen Zügen.

§. 30.

Beförderung von Gütern mit Personenzügen.

1. Die Beförderung von Gütern mit den Personenzügen ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

a) das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso wie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein, insofern nicht als sicher angenommen werden kann, daß die entstehende Verspätung durch rascheres Fahren innerhalb der festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze bis zur nächsten Anschluß- oder bis zur Endstation wieder beseitigt werden wird;

b) die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmäßigen Fahrzeit nicht herbeiführen;

c) die Reisenden dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden.

2. Inwieweit Eilgut mit den Personenzügen befördert werden darf, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute zur Anwendung kommen soll, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§. 31.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

Wenn es im Interesse des Lokalverkehrs wünschenswerth erscheint, kann mit den Güterzügen auch Personenbeförderung stattfinden; jedoch darf deshalb keine Beschleunigung derselben über die für solche zugelassene Geschwindigkeit eintreten.

§. 32.

Fahrbericht der Zugführer.

Jeder Zugführer hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen

Anhaltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§. 33.

Bildung und Revision der Züge.

1. Bei Bildung eines Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß die im §. 13 vorgeschriebene Anzahl bedienter Bremsen sich in selbigem befindet und daß letztere angemessen vertheilt sind. Bei einer stärkeren Neigung als 1 : 200 in einer zusammenhängenden Länge von über 1 000 Meter muß der letzte Wagen eine bediente Bremse haben; hinter demselben kann ausnahmsweise bei Güterzügen noch ein reparaturbedürftiger leerer Wagen eingestellt werden, sofern derselbe zwar lauffähig ist, aber inmitten des Zuges nach Art seiner Beschädigung nicht eingestellt werden kann.

2. Ferner sind die Wagen unter sich und der Tender mit dem nächstfolgenden Wagen in doppelter Weise gehörig zu verkuppeln (§. 12 Abs. 4 und 5), die Zugleine, soweit dieselbe nach §. 48 Absatz 2 erforderlich ist, anzubringen, die Verbindungen der etwa vorhandenen durchgehenden Bremse (§. 12 Abs. 7) herzustellen, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig zu vertheilen, die nöthigen Signale anzubringen und das Innere der zur Beförderung von Personen benutzten Wagen für die Fahrt in der Dunkelheit und in den Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als 2 Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

3. In den Personenzügen müssen die Zughaken soweit zusammengezogen sein, daß die Federbuffer der Wagen im Zustande der Ruhe sich berühren (§. 28). In Zügen, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, dürfen beladene Langholzwagen und sonstige Wagen mit ungewöhnlicher Kuppe-

lung nicht unmittelbar vor und auch nicht unmittelbar hinter die Personenwagen gestellt werden.

4. Bevor der Zug die Abgangsstation verläßt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die über die Bildung der Züge gegebenen Vorschriften gehörig befolgt sind. Diese Revision ist unterwegs bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges und so oft der Aufenthalt es gestattet, zu wiederholen.

§. 34.

Schutzwagen und Postwagen.

1. In jedem zur Beförderung von Personen bestimmten Zuge, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute übersteigt, hat der erste Wagen des Zuges als Schutzwagen zu dienen und darf als solcher nicht mit Reisenden besetzt werden. Bei den mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden derartigen Zügen ist letzteres mit der Beschränkung gestattet, daß mindestens die vordere Abtheilung des betreffenden Wagens von Reisenden freigehalten wird.

2. Bei der dem Postwagen zu gebenden Stellung ist, soweit der Bahnbetrieb dies gestattet, auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, ebenmäßig ist die Verwendung des Postwagens als Schutzwagen thunlichst zu vermeiden.

§. 35.

Extrazüge.

1. Extrazüge dürfen nicht befördert werden, wenn die Bahn nicht vollständig bewacht, der Zug den Bahnwärtern nicht vorher signalisirt und der nächsten Station ordnungsmäßig gemeldet ist.

2. Ausnahmen sind nur in den im §. 45 näher bezeichneten Fällen zulässig.

§. 36.

Arbeitszüge.

1. Arbeitszüge dürfen nur auf bestimmte Anordnung der mit der Leitung des Betriebes betrauten verantwortlichen oberen Beamten oder deren Vertreter und in fest abgegrenzten Zeiträumen auf der Bahn fahren.

2. Die Vorsteher der beiden angrenzenden Stationen müssen von der Bewegung solcher Züge Kenntniß erhalten. Dies gilt auch von einzelnen Materialien-Transportwagen und Dräsinen, welche durch Menschenkräfte bewegt werden; dieselben müssen einem verantwortlichen Begleiter unterstellt sein und mindestens 1/4 Stunde vor der zu erwartenden Ankunft eines Zuges von dem Fahrgeleise desselben entfernt werden. Auf Stationen müssen die Fahrgeleise vor Ertheilung der Erlaubniß zum Einfahren von allen Fahrzeugen geräumt sein.

§. 37.

Schneepflüge.

1. Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniß eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge in entsprechendem Abstande mit besonderen Lokomotiven vorausgeschickt.

2. Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind zulässig.

§. 38.

Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubniß der dazu bevollmächtigten Beamten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Beamten niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 39.

Stillstehende Lokomotiven und Wagen.

1. Bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie still stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter spezieller Aufsicht stehen.

2. Stehende, nicht mit einer Lokomotive verbundene Wagen sind zur Vermeidung unbeabsichtigter Bewegung mittelst Vorlagen, Bremsen oder anderer Vorrichtungen so festzustellen, daß sie nicht in Bewegung gesetzt werden können.

§. 40.

Zugsignale.

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

2. Am Schlusse eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges muß außerdem ein nach hinten und nach vorn leuchtendes Laternensignal angebracht sein.

3. Jeder Ingangsetzung der Lokomotiven muß ein Achtungssignal vorhergehen.

4. Einzeln fahrende Lokomotiven und Arbeitszüge werden wie andere Züge signalisirt.

5. Auch Dräsinen und Materialien-Transportwagen (§. 36 Abs. 2) auf freier Bahn müssen im Dunkeln angemessen beleuchtet sein.

§. 41.

Signale auf freier Strecke.

Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

1. die Bahn ist fahrbar,
2. der Zug soll langsam fahren,
3. der Zug soll halten.

§. 42.

Signale des Zugpersonals.

Die Zugführer, Schaffner und Bremser müssen ein Nothsignal an den Lokomotivführer geben können.

§. 43.

Signale des Lokomotivpersonals.

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1. Achtung geben,
2. Bremsen anziehen,
3. Bremsen loslassen.

§. 44.

Elektrische Verbindungen.

1. Der Dienst mit dem elektromagnetischen Telegraphen wird nach besonderer von der Eisenbahnverwaltung oder Aufsichtsbehörde erlassenen Instruktion gehandhabt; es müssen durch denselben Depeschen von Station zu Station gegeben und sämmtliche Wärter zwischen je 2 Stationen von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

2. Die Signale

1. der Zug geht nicht ab,
2. es soll eine Hülfslokomotive kommen,

dürfen nicht mittelst optischer, sondern müssen mittelst elektrischer Telegraphen erfolgen.

3. Zum Herbeirufen von Hülfslokomotiven müssen die Züge mit tragbaren Apparaten versehen oder an geeigneten Stellen elektrische Apparate aufgestellt sein.

§. 45.

Signalisirung nicht fahrplanmäßiger Züge.

1. Nicht fahrplanmäßige Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven müssen in der Regel durch ein Signal an dem

in der einen oder anderen Richtung zunächst vorhergehenden Zuge den Bahnwärtern, Arbeitern und den in Seitenbahnen haltenden Zügen zur Nachachtung angekündigt werden.

2. Kann eine solche Signalisirung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmäßige Züge oder einzelne Lokomotiven nur abgelassen werden, wenn eine bezügliche Verständigung der beiden betreffenden Stationen stattgefunden hat und die Wärter zeitig vorher von dem Abgang derselben durch elektromagnetische Signale benachrichtigt sind.

3. Von den vorstehenden Bestimmungen kann — unter persönlicher Verantwortlichkeit des Stations-Vorstehers oder des sonst zuständigen Betriebsbeamten — abgesehen werden bei Hülfszügen, welche aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen derartigen Ereignissen plötzlich erforderlich werden. Dieselben dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 Kilometer in der Stunde (500 Meter in der Minute) gefahren werden.

§. 46.

Weichen in Hauptgeleisen und Signalisirung einfahrender Züge.

1. Bevor das Signal zur Ein- oder Durchfahrt für den ankommenden Zug gegeben wird und vor der Abfahrt eines jeden Zuges ist nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche der Zug zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind (siehe §. 1 Abs. 2).

2. Auf denjenigen Stationen, auf welchen eine direkte mündliche Verständigung zwischen dem dienstthuenden Stationsbeamten und dem Wärter am Abschlußtelegraphen nicht möglich ist, oder auf welchen eine Verbindung des Wärterpostens am Abschlußtelegraphen mit der Station durch elektrische Blockapparate oder Sprechapparate oder auf irgend einem anderen mechanischen oder elektrischen Wege nicht besteht, sind von dem dienstthuenden Stationsbeamten für die Einfahrt der Züge optische Signale am Perrontelegraphen zu geben.

3. Für die Weichen in den Hauptgeleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben.

4. Zu den Hauptgeleisen sind alle diejenigen Geleise zu rechnen, welche in Ausführung des fahrplanmäßigen Fahrdienstes von Bahnzügen durchfahren oder benutzt werden.

§. 47.

Signale an Wasserkrahnen.

Die Stellung der drehbaren Ausgußröhren der Wasserkrahne soll im Dunkeln durch Signale kenntlich gemacht sein.

§. 48.

Verständigung des Zugpersonals unter sich.

1. Das Zugpersonal darf während der Fahrt nur einem, für die Ordnung und Sicherheit des Zuges vorzugsweise verantwortlichen Beamten untergeordnet und muß so vertheilt sein, daß dadurch die Uebersicht über den ganzen Zug mit Erkennung der Signale und die Verständigung des Wagenpersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird.

2. Bei allen Zügen muß eine mit der Dampfpfeife der Lokomotive oder mit einem Wecker an der Lokomotive verbundene Zugleine oder eine andere geeignete Vorrichtung angebracht sein, welche bei Personenzügen über den ganzen Zug und bei Güterzügen, wie bei Zügen, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie bei Militärzügen mindestens bis zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muß.

3. Bei Personenzügen, die mit solchen durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, welche bei einer Zugtrennung selbstthätig in Wirksamkeit treten, und die es außer dem Lokomotivführer auch dem wachthabenden Fahrbeamten und den Reisenden ermöglichen, den Zug zum Stehen zu bringen, darf von der Mitführung der Zugleine oder der dieselbe ersetzenden anderen Vorrichtung (Abs. 2) Abstand genommen werden.

§. 49.

Maßregeln bei betriebsstörenden Ereignissen.

Wenn in Folge eines betriebsstörenden Ereignisses ein Zug auf der Bahn liegen bleiben muß, sind in der Richtung, aus welcher andere Züge sich auf dem versperrten Geleise nähern könnten, sichere Maßregeln zu treffen, durch welche solche Züge zeitig genug von dem Orte, wo der Zug liegt, in Kenntniß gesetzt werden.

§. 50.

Signalordnung.

1. Für die gemäß §§. 40 bis 49 erforderlichen Signale sind die Vorschriften der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands maßgebend.

2. Führen mehrere Bahnlinien neben einander her, so ist den optischen Signalen an denselben eine Stellung zu geben, welche der Lage der Bahnlinien zu einander entspricht.

§. 51.

Stellung und Bedienung spitzbefahrener Weichen.

1. Jede Weiche, gegen deren Spitze fahrplanmäßige Züge fahren, muß während des Durchgangs des Zuges entweder verschlossen gehalten werden oder von einem Weichensteller bedient sein.

2. Den Weichenstellern an der Einfahrt in größere Stationen oder Zweigbahnen, sowie an den auf freier Bahn gelegenen Ausweichungen, ebenso den auf der Fahrt befindlichen Lokomotivführern, Heizern und Bremsern dürfen Geschäfte, durch welche die sorgfältige Wahrnehmung ihrer Funktionen beeinträchtigt werden könnte, nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 52.

Bedienung und Führung der Lokomotiven.

1. Zur Bedienung der Lokomotive muß dieselbe mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

2. Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sind und ihre Befähigung als Lokomotivführer unter Beachtung der vom Bundesrath darüber erlassenen Vorschriften nachgewiesen haben.

3. Die Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotiven mindestens soweit vertraut sein, um dieselben erforderlichenfalls still- oder zurückstellen zu können.

IV. Bestimmungen für das Publikum.

§. 53.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten (§. 66) Folge zu leisten.

§. 54.

Betreten der Bahnanlagen.

1. Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur der Aufsichtsbehörde und deren Organen, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften,

Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen- und Polizeibeamten, sowie den zur Rekognoszirung dienstlich entsendeten Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt innerhalb der Fahr- und Rangirgeleise zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach §. 55 zum Betreten der dem übrigen Publikum nicht geöffneten Stations- und Diensträume berechtigten Beamten haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform als solche kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

2. Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als die letzteren nicht durch Barrieren verschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder sich selbst verschließenden Fallthüren versehenen Uebergänge (§. 4 Abs. 3) dürfen nur passirt werden, wenn kein Zug in Sicht ist.

3. In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden.

4. Die Gewährung von Erlaubnißkarten zum Betreten der vorstehend bezeichneten Bahnanlagen bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

5. Es ist untersagt, die Barrieren oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

§. 55.

Betreten der Stationen.

1. Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf niemand die Station ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im §. 54 gedachten und der Postbeamten.

2. Den Festungs-Kommandanten, Fortifikations-Offizieren und den durch ihre Uniform als solche kenntlichen Fortifikationsbeamten ist gestattet, auch den Bahnkörper wie die Stationen innerhalb des Festungsrayons zu betreten.

3. Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Räumen für die Lagerung der Güter zu benutzen.

4. Die Ueberwachung der Ordnung auf diesen für die Fuhrwerke bestimmten Plätzen, steht den Bahnpolizeibeamten zu, insofern in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

§. 56.

Hinüberschaffen von Gegenständen über die Bahn.

Das Hinüberschaffen von Pflügen und Eggen, sowie von Baumstämmen und anderen schweren Gegenständen über die Bahn darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen.

§. 57.

Betreten der Bahn durch Vieh.

1. Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen durch Vieh bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

2. Das Treiben von größeren Viehheerden über die Bahnübergänge ist innerhalb 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr gestattet.

§. 58.

Benutzung von Privatübergängen.

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

§. 59.

Geschlossene Uebergänge.

So lange die Uebergänge geschlossen sind, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehheerden und Führer von Lastthieren bei den aufgestellten Warnungstafeln halten. Das Gleiche gilt, sobald die Glocken an den mit Zugbarrieren versehenen Uebergängen ertönen. Fußgänger dürfen sich den geschlossenen Barrieren nähern, dieselben aber nicht öffnen.

§. 60.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Alle Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum, oder das Anbringen sonstiger Fahrhindernisse sind verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmungen von Signalen, die Verstellung von Ausweichevorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller, den Betrieb störenden Handlungen.

§. 61.

Verbot des Ein- und Aussteigens während der Bewegung der Züge.

Das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug, der Versuch, sowie die Hülfeleistung dazu, ingleichen das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren oder Aussteigen, während der Zug sich noch in Bewegung befindet, ist verboten.

§. 62.

Bestrafung von Uebertretungen.

Wer den Bestimmungen der §§. 53 bis 61 und den nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands zuwiderhandelt, welche also lauten:

„Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahndienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet."

wird mit einer Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§. 63.

Befugnisse der Bahnpolizeibeamten.

1. Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der im §. 62 gedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

2. Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

3. Jeder Festgenommene ist ungesäumt an die nächste Polizeibehörde oder an den Staats- oder Polizeianwalt abzuliefern.

§. 64.

Verfahren im Fall einer Festnahme.

Den Bahnpolizei-Beamten ist gestattet, die festgenommenen Personen durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonale in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizei-Beamte eine mit seinem Namen und mit seiner Dienstqualität bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Verhandlung vertritt, die in der Regel an demselben Tage, an dem die Uebertretung konstatirt wurde, spätestens aber am Vormittage des folgenden Tages an die Polizeibehörde oder den Staats- oder Polizeianwalt eingesendet werden muß.

§. 65.

Aushang der Vorschriften für den Personenverkehr. Beschwerdebuch.

Ein Abdruck der §§. 53 bis 65 dieses Reglements und der §§. 13, 14, 22 Absatz 2 und 5 und §. 23 des Betriebs-Reglements ist in jedem Warteraum auszuhängen und ferner auf jeder Station ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch im Stationsbüreau auszulegen.

V. Bahnpolizei-Beamte.

§. 66.

Bezeichnung der Bahnpolizei-Beamten.

1. Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst folgende Eisenbahnbeamte berufen:

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebs-Inspektoren,
3. Betriebs-Inspektoren und Betriebs-Bau-Inspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
4. Eisenbahn-Baumeister, Abtheilungs-Baumeister und Ingenieure,

5. Bahnkontrolöre und Betriebskontrolöre,
ferner:
6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofs-Inspektoren, Bahnhofs-Verwalter),
7. Stationsaufseher (Bahnhofs-Aufseher) und Stations-Assistenten (Bahnhofs-Inspektions-Assistenten),
8. Bahnmeister und Hülfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter),
10. Oberbahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter),
11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner),
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Ober-Koppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugsöler),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

2. Die Bahnpolizei-Beamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 67.

Instruktion.

Allen im §. 66 genannten Bahnpolizei-Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Instruktionen zu ertheilen.

§. 68.

Befähigung.

1. Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 66 Nr. 6 bis 17 aufgeführten Bahnpolizei-Beamten den vom Bundesrath darüber erlassenen Bestimmungen entsprechen.

2. Die Bahnpolizei-Beamten werden von der zuständigen Behörde vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

3. Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Beeidigung ausgeschlossen.

§. 69.

Pflichten gegen das Publikum. Personalakten.

1. Die Bahnpolizei-Beamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten.

2. Unziemlichkeiten sind von dem Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch angemessene Disziplinarstrafen zu ahnden.

3. Diejenigen Bahnpolizei-Beamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

4. Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizei-Beamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 70.

Bezirk der Amtsthätigkeit.

Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizei-Beamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-Verordnungen erforderlich ist.

§. 71.

Gegenseitige Unterstützung der Polizei-Beamten.

Die Staats- und Gemeinde-Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizei-Beamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnzolizei-Beamten verbunden, den übrigen Polizei-Beamten bei der Ausübung ihres Amts innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

VI. Beaufsichtigung.

§. 72.

Aufsichtsbehörden.

Die Aufsicht über die Ausführung der im Vorstehenden zur Sicherung des Betriebes gegebenen Vorschriften liegt ob:

a) bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahndirektionen,

b) bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebsdirigenten oder den Eisenbahndirektionen und

c) den Aufsichtsbehörden.

VII. Ausnahmebestimmungen.

§. 73.

1. Insofern auf einer Bahn einzelne in diesem Reglement vorgeschriebene Einrichtungen noch nicht bestehen, auch ihre Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 74 bestimmten Termin nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts angemessene Fristen bewilligt werden.

2. Befristungen, welche bereits auf Grund des bisher gültigen Reglements bewilligt sind, werden hiervon nicht berührt.

3. Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Strecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen bezüglich dieses Reglements von der betreffenden Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

4. Das Reichs-Eisenbahn-Amt ist ferner ermächtigt, für gewisse Züge und Zuggattungen einer Hauptbahn auf Antrag der zuständigen Landesregierung erleichternde Abweichungen von einzelnen Bestimmungen dieses Reglements zuzulassen.

VIII. Schlußbestimmungen.

§. 74.

1. Dieses Reglement tritt mit dem 1. April 1886 an Stelle des bisher geltenden Bahnpolizei-Reglements in Kraft und findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen, für welche nach der Entschließung der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung maßgebend ist.

2. Dasselbe wird durch das Reichs-Gesetzblatt und das Centralblatt für das Deutsche Reich, sowie außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

3. Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

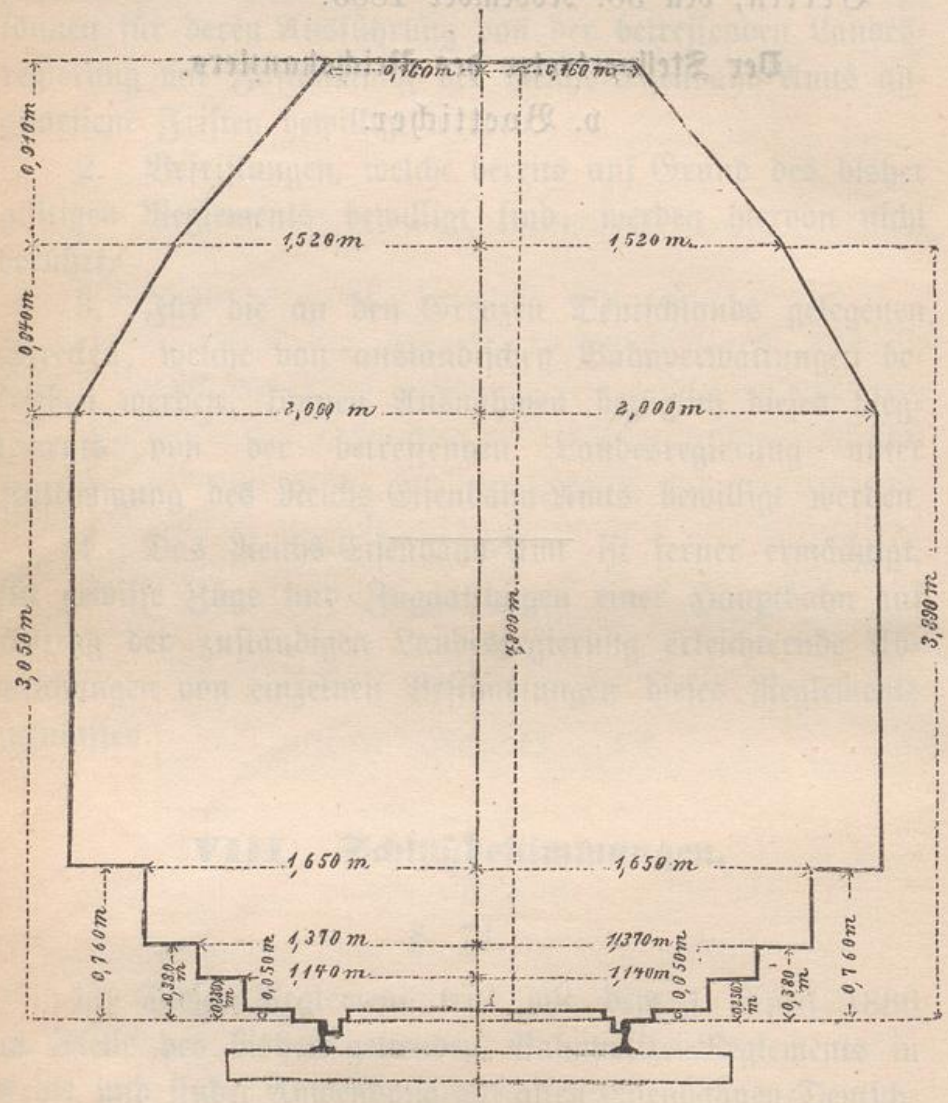
v. Boetticher.

Anlage A.

Normalprofil des lichten Raumes

für die Eisenbahnen Deutschlands

für die freie Bahn.

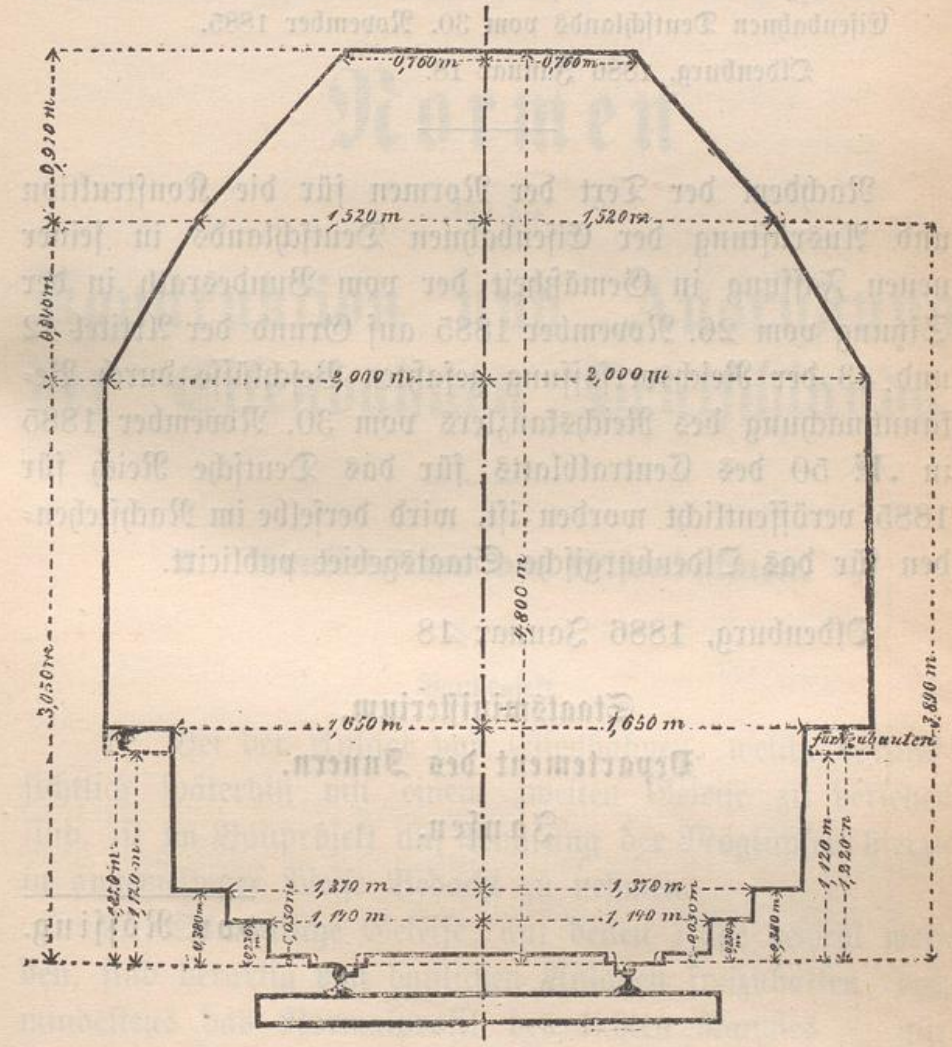


*)

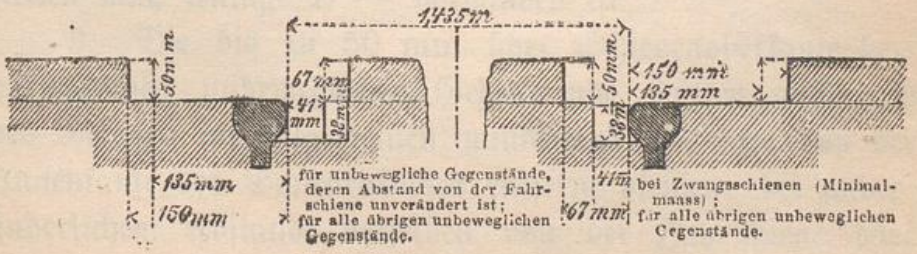
*) Bemerkung. Siehe auch die nebenstehende Zeichnung des unteren Profiltheiles.

Anlage B.

Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die Bahnhöfe und Haltestellen.



Unterer Theil der in der Anlage A. und B. dargestellten Profile.



№ 83.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Publikation des Textes der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885.

Oldenburg, 1886 Januar 18.

Nachdem der Text der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands in seiner neuen Fassung in Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November 1885 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. November 1885 in № 50 des Centralblatts für das Deutsche Reich für 1885 veröffentlicht worden ist, wird derselbe im Nachstehenden für das Oldenburgische Staatsgebiet publicirt.

Oldenburg, 1886 Januar 18

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

von Rössing.

Normen

für die

Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

I. Konstruktion der Eisenbahnen.

§. 1.

Bauprojekt.

1. Bei der Anlage von Eisenbahnen, welche voraussichtlich späterhin mit einem zweiten Geleise zu versehen sind, ist im Bauprojekt auf Wahrung der Möglichkeit hierzu in angemessener Weise Bedacht zu nehmen.

2. Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen freizuhalten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

3. Die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstande derselben von der Fahrschiene darf

das Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 mm betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen allmälig bis auf 41 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maße.

4. Inwieweit Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

5. An Ladegeleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benutzung eine Einschränkung des Normalprofils von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§. 2.

Bauwerke.

1. Die Ausführung hölzerner, zum Tragen von Eisenbahngeleisen bestimmter Brücken ist nur ausnahmsweise gestattet und bedarf in jedem Falle der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde.

2. Bei Brücken aus Eisen oder Stahl sind die tragenden Theile der Ueberbaukonstruktion aus gewalztem oder geschmiedetem Material herzustellen.

§. 3.

Breite des Bahnkörpers.

Die Breite des Bahnkörpers in der freien Bahnstrecke, in Einschnitten und auf Dämmen ist so zu bemessen, daß der Schnittpunkt einer durch die Unterkante der Schienen des nächstliegenden Geleises gelegten geraden Linie und der verlängerten Böschungslinie mindestens 2 m von der Mitte des Geleises entfernt liegt.

§. 4.

Trockenlegung des Planums.

1. Die Bahnkrone in Höhe der Schienenunterkante muß, außer bei eingedeichten Strecken, mindestens 0,600 m über dem höchsten Wasserstande liegen.

2. Die Bettung soll unter den Schienenunterlagen mindestens 0,200 m stark und gehörig entwässert sein.

§. 5.

Spurweite.

Die normale Spurweite der Eisenbahnen soll im Lichten (zwischen den Köpfen der Schienen gemessen) 1,435 m betragen. In stärker als nach 1 000 m Halbmesser gekrümmten Bahngeleisen soll diese Spurweite im Verhältniß zur Abnahme der Länge der Halbmesser angemessen vergrößert werden. Die Vergrößerung darf jedoch das Maß von 0,030 m nicht übersteigen.

§. 6.

Geleislage und Krümmungen.

1. Die Schienen eines Geleises sind in sicherer Lage zu einander festzulegen.

2. Die winkelrecht gegenüberliegenden Oberflächen der beiden Schienen eines Geleises sollen in gerader Strecke in gleicher Höhe liegen.

3. In Krümmungen, mit Ausnahme der Weichenkrümmungen, soll die äußere Schiene um so viel höher liegen als die innere, daß die mit der größten Geschwindigkeit die Bahn passirenden Züge die Krümmungen mit Sicherheit durchfahren können.

4. Verschiedene Krümmungen und Querneigungen der Geleise sind stetig in einander überzuführen.

5. Zwischen entgegengesetzten Krümmungen einer Bahnlinie ist ein gerades Stück von solcher Länge einzulegen,

daß die Fahrzeuge sanft und stetig in die andere Krümmung einlaufen.

6. Der kleinste Halbmesser der gekrümmten Geleise auf freier Bahn darf nicht unter 180 m lang sein.

7. Die Anwendung eines Halbmessers unter 300 m für Krümmungen auf freier Bahnstrecke bedarf der Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts.

§. 7.

Gefälle.

1. Das Längengefälle einer Bahnlinie soll nicht stärker sein als 1 : 40.

2. Zur Anwendung einer stärkeren Neigung als 1 : 80 ist die Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts erforderlich.

§. 8.

Gefällwechsel.

1. Die Gefällwechsel auf der freien Bahnstrecke sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5 000 m Halbmesser abzurunden; für Strecken unmittelbar vor Bahnhöfen kann dieses Maß auf 2 000 m herabgesetzt werden.

2. Zwischen Gegenneigungen von mehr als 1 : 200, sofern die Länge einer derselben 1 000 m übersteigt, ist eine weniger als 1 : 200 geneigte Strecke von mindestens 480 m Länge einzulegen, welche zur Ausrundung benutzt werden kann.

§. 9.

Entfernung der Geleise.

1. Die Doppelgeleise auf der freien Bahnstrecke sollen von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,500 m von einander entfernt sein. Tritt zu einem Geleispaare noch ein Geleise hinzu, so ist dessen Entfernung von dem zunächst liegenden Geleise von Mitte zu Mitte zu mindestens 4 m anzunehmen.

2. Werden mehrere Geleispaare neben einander gelegt, so muß die Entfernung von Mitte zu Mitte der benachbarten Geleise je zweier Geleispaare ebenfalls mindestens 4 m betragen.

3. Die Geleise auf den Stationen sollen nicht weniger als 4,500 m von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen und diejenigen, zwischen denen Perrons anzulegen sind, eine Entfernung von mindestens 6 m von Mitte zu Mitte haben.

4. Bei Stationen mit geringem Personenverkehr kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von diesen Bestimmungen abgewichen werden.

§. 10.

Form, Beschaffenheit und Befestigung der Schienen.

1. Die Schienen sollen aus gewalztem Eisen oder Stahl bestehen.

2. Die innere seitliche Abrundung des Schienenkopfes muß mit einem Halbmesser von 14 mm beschrieben sein.

3. Die Befestigungsmittel, als Stühle, Schrauben, Nägel u. s. w. sollen an der Innenseite der Schienen eines Geleises in der Breite der Spurrinne auch bei größter Abnutzung der Schienen mindestens 38 mm unter Schienenoberkante liegen.

4. Bei Befestigung der Stoßverbindungen eines Geleises ist auf die durch die Temperatur entstehenden Veränderungen der Konstruktionstheile Rücksicht zu nehmen.

§. 11.

Tragfähigkeit des Oberbaues.

Bei Geleisen, welche von Lokomotiven befahren werden, soll der Oberbau mindestens so stark sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene 7 000 kg Belastung mit Sicherheit tragen kann.

§. 12.

Entfernung der Bahnhöfe von einander und Länge derselben.

1. Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf denen Ausweichegeleise für das Kreuzen und Ueberholen von Güterzügen angelegt werden, sollen, abgesehen von Rangirköpfen und Abzweigegeleisen, in keiner stärkeren Neigung als 1 : 400 liegen.

2. Die Ausweichegeleise dürfen in die stärkere Neigung der Bahn eingreifen.

3. Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amts sind telegraphische Meldestationen und an eingeleisigen Bahnen zugleich Ausweichestellen anzulegen, welche letztere die größten auf der Anschlußstrecke zulässigen Züge, bis zu 110 Wagenachsen, aufnehmen können. Für einen 110 Wagenachsen enthaltenden Zug ist eine nutzbare Geleislänge von 500 m zu rechnen. In geringerer Entfernung als 8 Kilometer kann die Einrichtung von Meldestationen und Ausweichestellen nicht gefordert werden. Soweit ausnahmsweise diese Ausweichegeleise nicht mit den Bahnstationen zusammentreffen, ist mindestens ihre jederzeitige schleunige Herstellung durch Doppelgeleisigkeit des Planums und der Bettung an den betreffenden Stellen, sowie durch ausreichende zur Hand befindliche Vorräthe an Oberbaumaterialien und Telegraphenapparaten sicherzustellen.

§. 13.

Gemeinschaftliche Bahnhofsanlage und Bahnkreuzungen.

1. Führen mehrere Eisenbahnen in einen und denselben Bahnhof, so sind sie derart mit einander in Verbindung zu bringen, daß der Uebergang von Zügen in der für die betreffenden Bahnen zulässigen Maximalstärke rasch und leicht von Bahn zu Bahn erfolgen kann. Benachbarte Bahnhöfe sind nach Bedürfniß in gleicher Weise mit einander in Verbindung zu setzen.

2. Die Kreuzung einer Bahn durch eine andere Bahn soll außerhalb der Stationen nicht in gleicher Ebene der Schienen, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.

§. 14.

Konstruktion der Weichen.

1. Die Weichen in den von durchgehenden Zügen zu befahrenden Geleisen müssen so konstruirt sein, daß, wenn sie auch auf eine andere Fahrtrichtung gestellt sind, ein Abspringen der Räder der Fahrzeuge von den Schienen nicht stattfindet.

2. Die Spitzen der Weichenzungen müssen mindestens 100 mm weit aufschlagen.

§. 15.

Drehscheiben.

1. Auf allen Lokomotiv-Wechsel- und Reservestationen muß, sofern nicht ausschließlich Tendermaschinen zur Verwendung kommen, mindestens eine Drehscheibe, deren Durchmesser nicht unter 12 m betragen darf, vorhanden sein.

2. Die Hauptträger derselben sollen aus Schmiedeeisen oder Stahl hergestellt sein.

§. 16.

Perrons.

1. Die Höhe der Perrons für den Personenverkehr darf ohne Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts nicht mehr als 0,380 m über Schienenoberkante betragen.

2. Alle auf den Perrons feststehenden Gegenstände, als Säulen ꝛc., müssen bis zu einer Höhe von 2,500 m über Perron mindestens 3 m im Lichten von der Mitte desjenigen Geleises entfernt sein, für welches der Perron benutzt wird.

§. 17.

Bedürfnißanstalten.

Auf den Stationen sind in der Nähe der Perrons Bedürfnißanstalten anzuordnen und die Zugänge zu denselben weithin sichtbar zu bezeichnen.

§. 18.

Rampen.

1. Auf Bahnhöfen und Haltestellen, wo die Ein- und Ausladung von Fahrzeugen oder Vieh in größerem Umfange zu erwarten steht, sind feste Rampen herzustellen, deren Höhe über Schienenoberkante nicht über 1,120 m beträgt. Diese Rampen müssen zur Verladung von der Seite und wenigstens eine derselben zur Verladung vor Kopf eingerichtet sein.

2. Für geringeren Verkehr genügt die Bereitstellung beweglicher Rampen.

3. Die Ladegeleise müssen bei der Ladeweise von der Seite entweder die Vorbeiführung aller Fahrzeuge ohne Rückbewegung auf diesen Geleisen oder aber die successive Vorführung von je 20 Fahrzeugen vor eintretender Rückbewegung gestatten.

4. Ist auf den gedachten Bahnhöfen die Anlage eines durchlaufenden Rampengeleises oder eines solchen für 20 Wagen nicht schon durch den gewöhnlichen Verkehr geboten, so genügt es, wenn die Situirung der Laderampe in der Art erfolgt, daß das Rampengeleise für die Vorführung von mindestens 20 Wagen anstandslos verlängert werden kann.

§. 19.

Güterschuppen.

Die Höhe des Fußbodens der Güterschuppen und Ladebühnen an von Zügen zu befahrenden Geleisen soll 1,120 m über Schienenoberkante nicht übersteigen.

§. 20.

Lademaß.

Auf den größeren Güterstationen ist eine Vorrichtung anzubringen, mittelst welcher die Ladungen auf offenen Güterwagen bezüglich der größten zulässigen Ausladungen kontrolirt werden können.

§. 21.

Wasserstationen.

1. Die für eine Bahnstrecke innerhalb eines bestimmten Zeitraumes nach den jeweiligen Betriebsbedürfnissen erforderliche Wassermenge kann von der Aufsichtsbehörde festgesetzt werden. Die Wasserstationen sind angemessen zu vertheilen.

2. Jeder Wasserkrahn muß in der Minute mindestens ein Kubikmeter Wasser liefern können.

3. Die Ausgüsse der Wasserkrahne sollen mindestens 2,850 m über Schienenoberkante liegen.

§. 22.

Werkstätten.

Von jeder Eisenbahnverwaltung ist Sorge zu tragen, daß Reparaturen an den Betriebsmitteln sicher und schnell ausgeführt werden können.

II. Ausrüstung der Eisenbahnen.

§. 23.

Höhen- und Breitenmaße der Lokomotiven und Wagen.

1. Alle festen Theile der Lokomotiven, Tender, Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen, überhaupt der die Bahn passirenden Betriebsmittel dürfen höchstens die Grenzen des nachstehend beschriebenen Profils erreichen (siehe Anlage C). Dasselbe hat in der Höhe von 0,130 m bis 0,430 m über Schienenoberkante überall einen Spielraum von 0,050 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes und in der

Höhe von 0,430 m bis 3,200 m über Schienenoberkante eine Gesammtbreite von 3,150 m oder eine Breite von 1,575 m zu jeder Seite der Geleismitte. Von 3,200 m über Schienenoberkante vermindert sich letztere Breite bei geradliniger Begrenzung des Profils, und zwar bis 3,700 m über Schienenoberkante bis auf 1,300 m und von 3,700 m bis 4,150 m über Schienenoberkante bis auf 0,850 m.

2. Ueber die Höhe von 4,150 m über Schienenoberkante dürfen nur die Lokomotivschornsteine und überbauten Schaffnersitze hinausragen, und zwar höchstens bis 4,570 m über Schienenoberkante. Dieselben müssen dann jedoch so konstruirt sein, daß sie auf die im Absatz 1 dieses Paragraphen bezeichneten Abmessungen eingeschränkt werden können. Die Breite der überbauten Schaffnersitze darf nur so groß sein, daß überall ein Spielraum von mindestens 0,150 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

3. Für Schlaf- und Luxuswagen für den großen durchgehenden Verkehr in Schnellzügen und die zu gleichem Dienst bestimmten Gepäckwagen reicht die vorbezeichnete Breite des Profils von 3,150 m bis auf die Höhe von 3,540 m über Schienenoberkante und vermindert sich dann von beiden Seiten, geradlinig begrenzt, bis 3,820 m Höhe auf 2,820 m Breite und schließt in 4,570 m Höhe mit 1,580 m Breite ab.

4. Die an den Eisenbahnfahrzeugen anzubringenden losen Theile, wie Signalscheiben, Laternen, Leinenhaspel, müssen innerhalb des in Absatz 3 beschriebenen Begrenzungsprofils verbleiben.

5. Die nach Außen aufschlagenden Thüren der Personenwagen sollen in jeder Stellung noch innerhalb des Normalprofils des lichten Raumes verbleiben.

6. Unter 0,130 m über Schienenoberkante dürfen, abgesehen von den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge, auch bei größter Abnutzung der Radreifen nur die nachbenannten Theile herabreichen, und zwar:

1. bei allen Eisenbahnfahrzeugen:

a) die durch das Profil des Rades gedeckten Konstruktionstheile, wie Bahnräumer, Bremsklötze, Sandstreuer, bis auf 0,050 m über Schienenoberkante;

b) die Kuppelungen und Sicherheitsketten bis auf 0,075 m über Schienenoberkante;

2. bei Lokomotiven außerdem:

a) die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Lokomotivtheile, wie Pleuel- und Kuppelstangenköpfe, bis auf 0,075 m über Schienenoberkante;

b) die übrigen Lokomotivtheile bis auf 0,100 m über Schienenoberkante.

7. Von der seitlichen Begrenzung des Normalprofils des lichten Raumes müssen alle im Absatz 6 dieses Paragraphen unter 1 und 2 gedachten Theile mindestens 0,050 m entfernt bleiben.

§. 24.

Lokomotiven- und Tender-Radstand.

1. Die Lokomotiven und Tender sollen einen nach den Bahnverhältnissen möglichst langen Radstand erhalten; derselbe ist für die Güterzugsmaschinen mit festen, seitlich nicht verschiebbaren Achsen höchstens auf 4,500 m anzunehmen.

2. Bei Krümmungen in der freien Bahn, welche weniger als 250 m Halbmesser haben, sind für drei- oder mehrachsige Lokomotiven von mehr als 3 m Radstand bewegliche Radgestelle oder verschiebbare Achsen anzuwenden.

§. 25.

Tender.

Die Höhe des Wassereinlaufs am Tender über Schienenoberkante darf nicht mehr als 2,750 m betragen.

§. 26.

Wagen-Radstand.

1. Bei Wagen, welche mehr als zwei Achsen ohne Drehgestell haben, muß für die Mittelachsen eine entsprechende Verschiebbarkeit angeordnet werden, sofern der Radstand über 4 m beträgt.

2. Für Güterwagen ist ein kleinerer Radstand als 2,500 m nicht anzuwenden und soll das Maß von 4,500 m für den Radstand nicht überschritten werden.

§. 27.

Wagengestelle.

Die normale Höhe des Fußbodens der unbeladenen Güterwagen über Schienenoberkante beträgt 1,220 m.

§. 28.

Bremsen.

1. Die Bremsen der Fahrzeuge sollen so beschaffen sein, daß mit denselben eine annähernde Feststellung der Achsen erzielt werden kann.

2. Bei Anwendung von Bremskurbeln müssen dieselben beim Festbremsen stets nach rechts gedreht werden.

§. 29.

Raddruck.

Bei sämmtlichen Fahrzeugen soll der Druck eines Rades auf die Schiene bei voller Ausnutzung der festgesetzten Tragfähigkeit nicht mehr als 7 000 kg betragen.

§. 30.

Zug- und Stoßapparate.

1. Die Untergestelle müssen bei den Lokomotiven an der vorderen, bei den Tendern an der hinteren Stirnseite und bei Tender-Lokomotiven und allen übrigen Fahrzeugen,

mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, an beiden Stirnseiten mit elastischen Zug- und Stoßapparaten versehen sein. Die Mitte der Zug- und Stoßapparate darf über Schienenoberkante bei leeren Fahrzeugen nicht höher als 1 065 mm und bei beladenen Fahrzeugen nicht tiefer als 940 mm liegen.

2. Die Untergestelle der Wagen, mit Ausnahme der für besondere Zwecke gebauten, müssen mit durchgehenden Zugstangen versehen sein.

§. 31.

Zugvorrichtung.

1. Die Zugvorrichtung der Fahrzeuge muß so konstruirt sein, daß die Länge, um welche sie gegen die Kopfschwelle hervorgezogen werden kann, mindestens 50 mm und nicht mehr als 150 mm beträgt.

2. Die Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens soll von der Stoßfläche der nicht zusammengedrängten Buffer nicht weniger als 345 mm und nicht mehr als 395 mm entfernt sein.

§. 32.

Buffer.

1. Die horizontale Entfernung der Buffer an den Kopfseiten der Wagen soll von Mitte zu Mitte 1 750 mm betragen. Der Abstand der vorderen Bufferfläche von der Kopfschwelle des Wagens ist bei völlig zusammengedrängten Buffern mindestens zu 370 mm anzunehmen.

2. An jeder Kopfseite des Wagens muß die Stoßfläche des einen Buffers eben, die des andern abgerundet sein, und zwar so, daß, vom Wagen aus gesehen, die Scheibe des linken Buffers eben, die des rechten rund erhöht ist. Der Durchmesser der Bufferscheiben soll mindestens 340 mm und die Höhe der Wölbung der abgerundeten Scheiben in der Mitte 25 mm betragen.

§. 33.

Kuppelung.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen mit Schraubenkuppelungen versehen sein.

§. 34.

Radreifen.

Die Breite der Radreifen soll nicht weniger als 130 mm und nicht über 150 mm betragen.

§. 35.

Stellung der Räder.

1. Die Räder jeder Achse der Fahrzeuge müssen in unverrückbarer Lage gegen einander festgestellt sein.

2. Die Räder sind mit Spurkränzen zu versehen, deren Höhe über dem mittleren Laufkreis des Rades nicht weniger als 25 mm und auch im Zustand der größten Abnutzung der Radreifen nicht mehr als 35 mm betragen darf.

3. Der lichte Abstand zwischen den Radreifen soll mindestens 1 357 mm und höchstens 1 363 mm betragen.

4. Bis zur Höhe von 100 mm über Schienenoberkante darf kein Theil über die innere Seitenfläche des Radreifens hervorragen.

§. 36.

Spielraum für die Spurkränze.

Der Spielraum für die Spurkränze (nach der Gesammtverschiebung der Achse an dieser gemessen) darf bei normaler Spurweite nicht unter 10 mm und auch bei der größten zulässigen Abnutzung der Spurkränze nicht über 25 mm betragen; bei den Mittelrädern sechsrädriger Lokomotiven ist jedoch ein Gesammtspielraum (bei übrigens

gleichem lichten Abstande zwischen den Rädern) bis 40 mm zulässig.

§. 37.

Raddurchmesser.

1. Der Raddurchmesser der Tender und Wagen mit Ausschluß der Radreifenstärke soll mindestens 800 mm betragen.

2. Der normale Durchmesser der Triebräder der Lokomotiven, in der Lauffläche gemessen, soll so groß sein, daß nachstehende Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebräder in der Minute nicht überschritten werden:

	Lokomotiven mit		
	ungekuppelten oder 4 gekuppelten Rädern	6 gekuppelten Rädern	8 gekuppelten Rädern
Kolbengeschwindigkeit in der Minute . .	300 m	250 m	200 m
Umdrehungszahl der Triebräder in der Minute	260	200	160

3. Größere Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebräder in der Minute, als die im Absatz 2 dieses Paragraphen aufgeführten, können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei solchen Lokomotiven Anwendung finden, durch deren Konstruktion oder Kuppelung mit dem Tender die Schädlichkeit der störenden Bewegungen wesentlich herabgemindert ist.

§. 38.

Achsstärke.

1. Bei Güterwagen- und Tenderachsen von gutem Flußstahl, bei denen die Entfernung der Achsschenkelmitten

nicht über 2 m beträgt, ist für das Verhältniß zwischen ihrer Stärke und der zulässigen Bruttobelastung nachstehende Zahlenreihe als maßgebend anzusehen:

Durchmesser der Achse in der Nabe mindestens	Des Achsschenkels		Größte zulässige Bruttobelastung einer Achse
	Durchmesser mindestens	Länge höchstens	
mm	mm	mm	kg
100	62	150	4 300
105	66	156	5 000
110	70	162	5 800
115	74	166	6 600
120	78	170	7 500
125	82	174	8 500
130	86	178	9 600
135	90	182	10 700
140	94	185	12 000
145	98	188	13 200

2. Bei Anwendung von Schweißeisen sind die Belastungen um 16 Prozent zu verringern.

3. Werden größere Schenkellängen angewendet, so sind auch die Durchmesser entsprechend zu vergrößern.

4. Bei den Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen soll die Stärke in der Nabe nicht unter 115 mm und die größte zulässige Bruttobelastung um 20 Prozent geringer sein, als die Tabelle im Absatz 1 dieses Paragraphen angiebt.

5. Wagen- und Tenderachsen dürfen keine Absätze an den Naben haben und sind überhaupt an den Achsen und Achsschenkeln alle scharfen Absätze zu vermeiden.

III. Schlußbestimmungen.

§. 39.

1. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden in Kraft.

2. Sie finden Anwendung auf die Bahnen von normaler Spurweite, und zwar:

1. in ihrem Abschnitt I
   a) auf alle Bahnen, welche nach diesem Zeitpunkte in Angriff genommen werden,
   b) auch auf die derzeit bereits im Bau oder Betriebe befindlichen Bahnen, insofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. April 1886 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden;
2. in ihrem Abschnitt II
   a) auf diejenigen Betriebsmittel, welche nach diesem Zeitpunkte neu beschafft werden,
   b) sowie auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel, welche nach dem 1. April 1886 eine vollständige Umänderung erleiden.

3. Bezüglich einzelner Bestimmungen dieses Reglements können Ausnahmen in Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

§. 40.

Auf Bahnen, welche nach der übereinstimmenden Erklärung der Landesregierung und des Reichs-Eisenbahn-Amts zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören, finden die Vorschriften der §§. 1 bis 38 einschließlich allgemein keine Anwendung.

Berlin, den 30. November 1885.

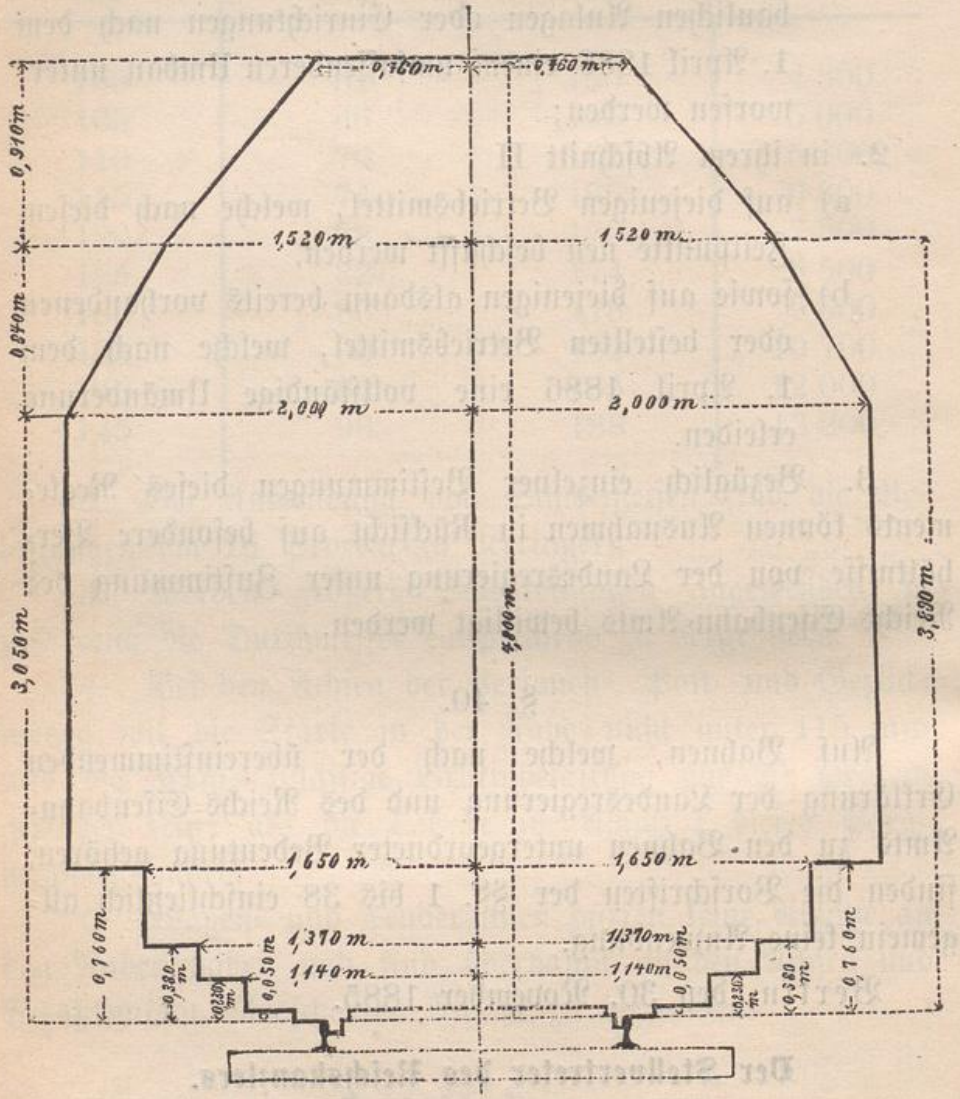
Der Stellvertreter des Reichskanzlers.
v. Boetticher.

Anlage A.

Normalprofil des lichten Raumes

für die Eisenbahnen Deutschlands

für die freie Bahn.

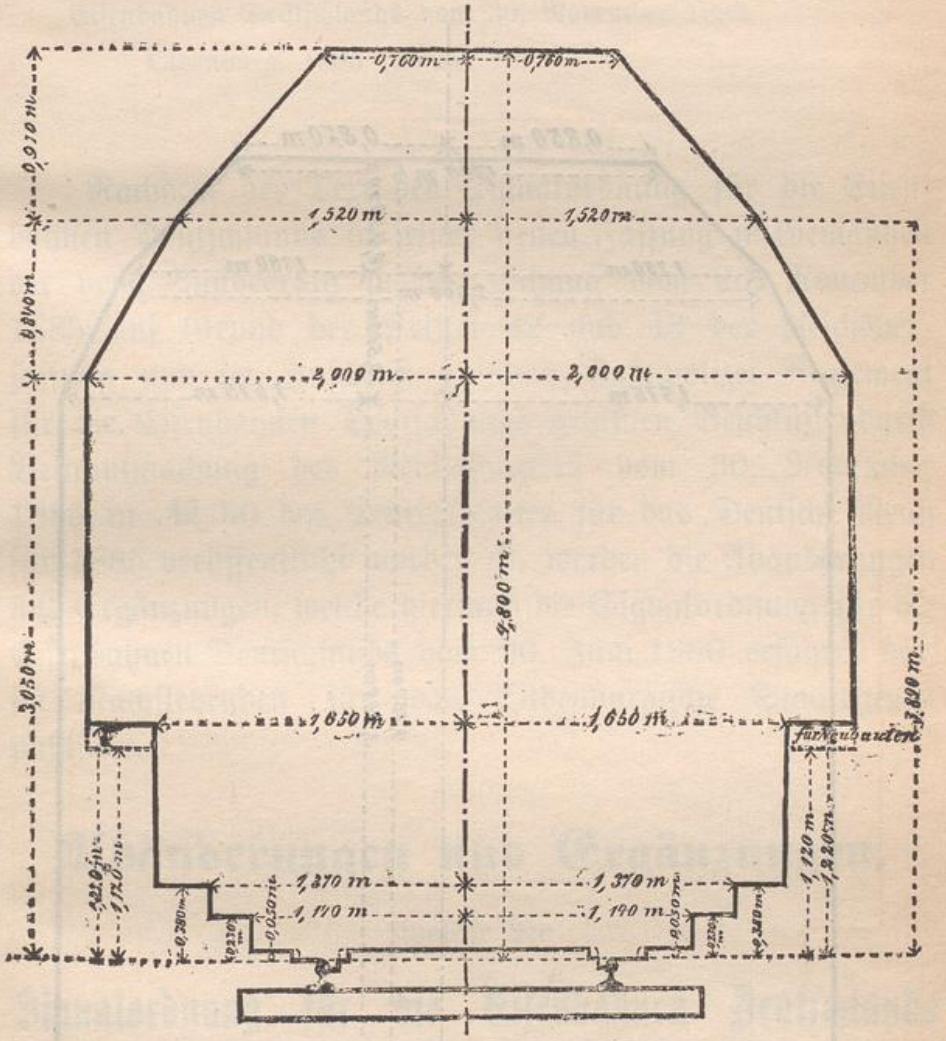


*)

*) Bemerkung. Siehe auch die nebenstehende Zeichnung des unteren Profiltheiles.

Anlage B.

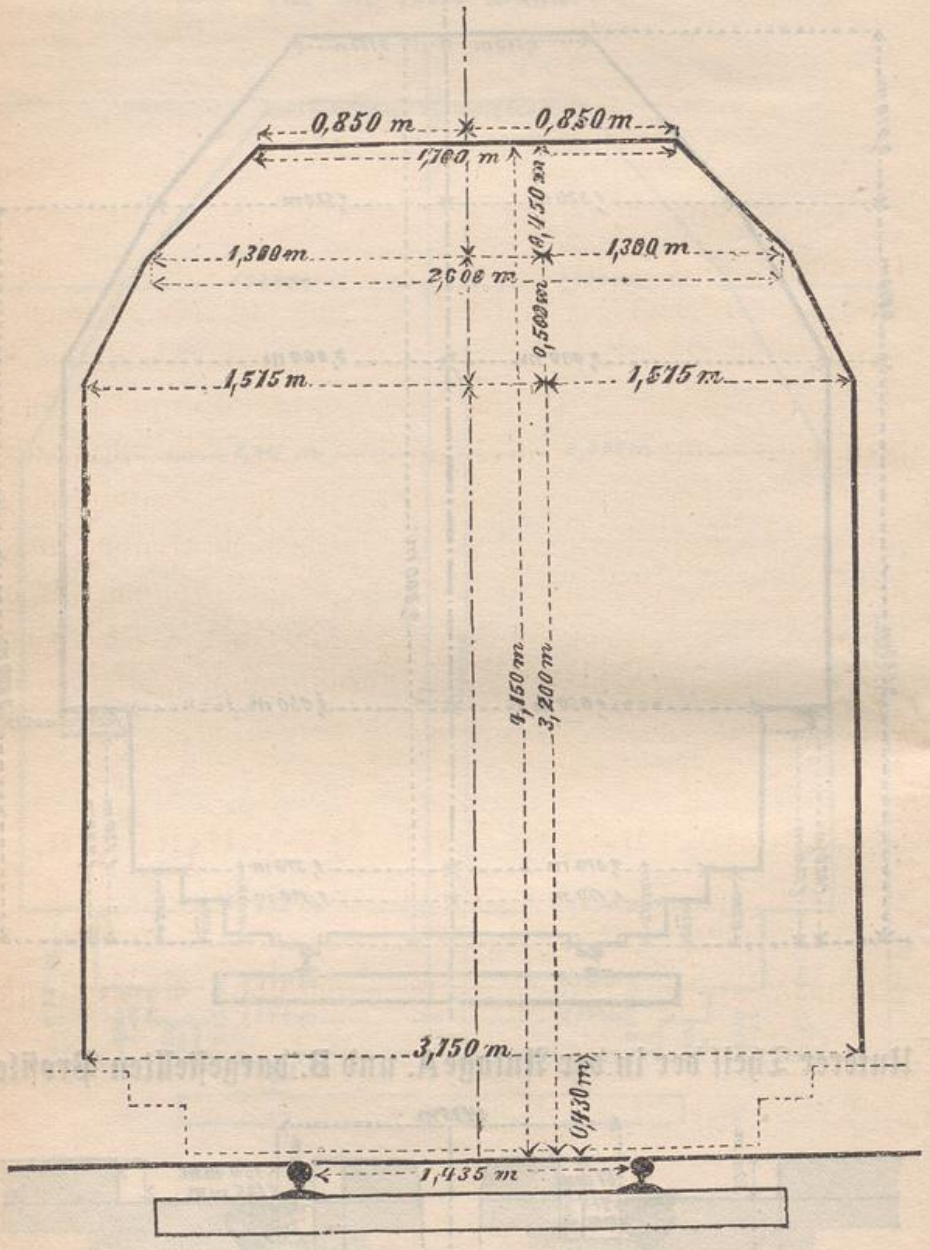
Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die Bahnhöfe und Haltestellen.



Unterer Theil der in der Anlage A. und B. dargestellten Profile.

Anlage C.

Begrenzungsprofil der Betriebsmittel.



№ 84.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Publikation der Abänderungen und Ergänzungen der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885.

Oldenburg, 1886 Januar 18.

Nachdem der Text der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in seiner neuen Fassung in Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November 1885 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. November 1885 in № 50 des Centralblattes für das Deutsche Reich für 1885 veröffentlicht worden ist, werden die Abänderungen und Ergänzungen, welche hiernach die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 20. Juni 1880 erfahren hat, im Nachstehenden für das Oldenburgische Staatsgebiet publicirt.

Abänderungen und Ergänzungen,

welche die

Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands

durch die Bekanntmachung vom 30. Novbr. 1885 erfahren hat.

I.

Anstatt des in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 20. Juni 1880 gebrauchten Ausdrucks „Bahnhof“ ist jedesmal „Station“ zu setzen.

II.

Hinter № 3 der Signalordnung ist einzuschalten:

„Anmerkung zu 3.: Dieses Signal kann auch an„gewandt werden, um anzuzeigen, daß ein signalisirter „Zug nicht kommt."

III.

Unter № 7 ist jedesmal statt der Worte „hin und her" zu setzen: „im Kreise herum".

IV.

In den Bestimmungen, welche den Signalen für Ablenkung voranstehen, ist unter 2 in dem Satze: „Die Anwendung von Ausfahrtssignalen ist gestattet" 2c., hinter Ausfahrtssignalen einzuschalten: „auf den Bahnhöfen und Haltestellen".

V.

Vor № 15 ist einzufügen:

„Die Anwendung der in der Signalordnung für die „Ein- und Ausfahrt vorgeschriebenen Signale im Innern „der Bahnhöfe und Haltestellen zur Abschließung einzel„ner Gleisgruppen ist gestattet."

„Anmerkung: Wo eine Ablenkung vom durch„gehenden Gleise durch optische Signale nicht kennt„lich zu machen ist, finden einflügelige Ausfahrts„telegraphen Anwendung."

VI.

№ 15 hat folgende Fassung:

„In angemessener Entfernung vor dem Abschluß„telegraphen ist auf Erfordern der Aufsichtsbehörde ein „Vorsignal aufzustellen. Dasselbe soll aus einer, um „eine Achse drehbaren runden Scheibe, mit welcher eine „Laterne verbunden ist, bestehen."

„Zeigt der Abschlußtelegraph das Signal
„Einfahrt ist gesperrt",
„so ist die senkrecht stehende, volle, runde Scheibe und „bei Dunkelheit die in derselben befindliche Laterne mit „grünem Licht dem kommenden Zuge zugekehrt. Das „Signal am Abschlußtelegraphen
„Einfahrt ist frei"
„wird am Vorsignal dadurch kenntlich gemacht, daß die „Scheibe wagerecht liegt, oder parallel zur Bahnlinie „steht, und die Laterne bei Dunkelheit weißes Licht zeigt. „Demgemäß ist die Bewegung des Vorsignals in ent„sprechende Abhängigkeit von der Stellung der Signal„flügel am Abschlußtelegraphen zu bringen."

VII.

Hinter № 17 ist einzuschalten:

„Soweit ein Bedürfniß vorliegt, können die unter „I und II aufgeführten Signale sowohl auf Stationen „als auf der freien Strecke angewandt werden."

VIII.

Im Abschnitt IV, Signale des Zugpersonals, erhält № 25 die Fassung:

„25. Bremsen anziehen

„a. mäßig	ein kurzer Pfiff,
„b. stark	drei kurze Pfiffe schnell hintereinander."

IX.

In den „Allgemeinen Bestimmungen" ist als Tag des Inkrafttretens der abgeänderten bezw. ergänzten Signalordnung der „1. April 1886" genannt.

X.

Den „Allgemeinen Bestimmungen“ ist hinzuzusetzen:

„4. Für die an den Grenzen Deutschlands gelege-
„nen Bahnstrecken, welche von ausländischen Bahnverwal-
„tungen betrieben werden, können Ausnahmen von dieser
„Signalordnung von der betreffenden Landesregierung
„unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt
„werden.“

Oldenburg, 1886 Januar 18.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

von Rössing.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 9. Februar 1886.) 46. Stück.

Inhalt:

№ 85.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Erhebung eines Brückengeldes bei der Zugbrücke zu Osterhausen.

Oldenburg, 1886 Januar 30.

Das Staatsministerium bestimmt hiedurch, daß hinsichtlich des auf der Sagter Ems bei der Zugbrücke zu Osterhausen zu erhebenden Brückengeldes die Vorschriften der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 1. April 1882, betreffend das auf den Staatscanälen im Herzogthum Oldenburg zu zahlende Schleusen- und Brückengeld, zur Anwendung zu bringen sind.

Oldenburg, 1886 Januar 30.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

von Rössing.

№ 86.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Zollfreiheit der Postsendungen.

Oldenburg, 1886 Februar 1.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 17. December v. J. beschlossen, daß

1. von der Zollbefreiung des §. 4 lit. a des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 die über die Grenzen gegen Oesterreich-Ungarn und die Zollausschlüsse, sowie gegen die Schweiz, Frankreich, Belgien und die Niederlande mit der Post eingehenden Waarensendungen, soweit dieselben Taschenuhren, Werke und Gehäuse zu solchen enthalten, ausgeschlossen werden;
2. die zu 1 bezeichneten Sendungen der Inhaltserklärung und der zollamtlichen Behandlung nach den Bestimmungen des Regulativs über die zollamtliche Behandlung der mit den Posten ein-, aus- oder durchgehenden Gegenstände unterliegen.

Oldenburg, 1886 Februar 1.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Meyer.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 23. Februar 1886.) 47. Stück.

Inhalt:

№ 87.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben.

Oldenburg, 1886 Februar 13.

Nach Beschluß des Bundesrathes vom 28. Januar d. J. erhält die № 19 a der durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. September 1885 publicirten Ausführungsvorschriften zum Reichsgesetze, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben (Gesetzblatt Bd. 27 S. 183), den folgenden Zusatz:

Bei solchen Lotterien oder Ausspielungen, bei welchen nach der obrigkeitlichen Erlaubniß nicht von vornherein eine bestimmte planmäßige Anzahl von Loosen festgesetzt, dem

Unternehmer vielmehr nur gestattet ist, Loose bis zu einer gewissen Maximalzahl auszugeben, darf die Versteuerung der Loose nach Maßgabe des Bedarfs bewirkt werden. Für die Anmeldung des ersten Theils der auszugebenden Loose gelten die Bestimmungen im ersten und zweiten Absatz dieser Nummer. Die Vorlegung einer weiteren Anzahl von Loosen zur Abstempelung ist mittelst besonderer Anmeldung zu bewirken, in welcher unter Angabe der Zahl und der Nummern der zu versteuernden Loose auf die erste Anmeldung Bezug zu nehmen ist.

Oldenburg, 1886 Februar 13.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Meyer.

№ 88.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Verwendung von Surrogaten zur Herstellung von Tabacksfabrikaten.

Oldenburg, 1886 Februar 13.

Im Anschlusse an die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 22. Januar 1880, betreffend die Verwendung von Surrogaten zur Herstellung von Tabacksfabrikaten (Gesetzblatt Bd. 25 S. 640) bringt das Staatsministerium ferner zur öffentlichen Kunde, daß nach einem Beschlusse des Bundesrathes vom 28. Januar d. J. in Zukunft auch die Verwendung von Veilchenwurzelpulver bei der Herstellung von Tabacksfabrikaten gestattet werden

soll, wenn die jährliche Minimalmenge des Surrogats 10 kg beträgt.

Die bei der Verwendung zu entrichtenden Abgaben und zu beobachtenden Controllvorschriften werden den Fabrikanten auf Ersuchen von der Steuerbehörde mitgetheilt werden.

Oldenburg, 1886 Februar 13.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Meyer.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 17. März 1886.) 48. Stück.

Inhalt:

№ 89.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Dienstbezeichnung der Kandidaten des Vermessungs- und Katasterwesens.

Oldenburg, 1886 März 1.

Unter Bezug auf Artikel 3 und 5 des Gesetzes vom 1. August 1876, betreffend die Prüfung der Kandidaten des Vermessungs- und Katasterwesens, wird in Höchstem Auftrage das Folgende angeordnet:

1. Kandidaten des Vermessungs- und Katasterwesens, welche die Prüfung bestanden haben, führen die Dienstbezeichnung „Regierungs-Geometer".

2. Die Berechtigung zur Führung der unter 1 erwähnten Dienstbezeichnung ist in dem über die bestandene Prüfung zu ertheilenden Zeugnisse auszudrücken.

Oldenburg, den 1. März 1886.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Meyer.

№ 90.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das Fahren mit Velocipeden.

Oldenburg, 1886 März 5.

Auf Grund des Artikel 9, §. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneter Behörden, und unter Hinweisung auf §. 366, Ziffer 10 des Strafgesetzbuchs erläßt mit Höchster Genehmigung das Staatsministerium für das Fahren mit Velocipeden auf den öffentlichen Kunststraßen im Herzogthum Oldenburg die nachfolgenden Vorschriften:

§. 1.

Jeder Velocipedenfahrer hat eine Signalglocke und nach eingetretener Dunkelheit eine brennende Laterne auf seinem Velociped zu führen.

§. 2.

Entgegenkommenden Fußgängern, Fuhrwerken, Reitern und geführten Pferden ist in langsamer Fahrt mit Vorsicht auszuweichen und zwar nach der frei gelassenen Seite des Weges.

Beim Einholen von Fußgängern, Fuhrwerken, Reitern und geführten Pferden ist durch wiederholtes Glockensignal bei langsamer Fahrt das Herannahen des Velocipedes rechtzeitig vor dem Passiren anzuzeigen. Wird das Signal überhört, so sind die Fußgänger, bezw. die Führer von Fuhrwerken oder Pferden und die Reiter vor dem Passiren anzurufen.

Ist ein gefahrloses Passiren (Absatz 1 und 2) nicht gesichert, so haben die Fahrer abzusteigen.

§. 3.

Mehrere Velocipedenfahrer, die desselben Weges fahren, haben, sobald sie sich Fuhrwerken, Reitern und geführten Pferden nähern, einzeln hinter einander zu fahren und an einer und derselben Seite zu passiren.

§. 4.

Bei Wegkreuzungen und schärferen Biegungen im Wege ist langsam zu fahren.

§. 5.

Hinsichtlich des Fahrens mit Velocipeden auf Fußwegen wird auf die Bestimmungen des Artikels 89 lit. a der Wegeordnung verwiesen.

Oldenburg, 1886 März 5.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

von Rössing.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 20. März 1886.) 49. Stück.

Inhalt:

№ 91.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Verhütung der Gefährdung militairischer Pulvertransporte.

Oldenburg, 1886 März 10.

Auf Grund des Artikels 9 §. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums ꝛc., wird mit Höchster Genehmigung Folgendes bestimmt:

Wagenführer, Schiffsführer, Reiter und andere Personen haben den an sie von den Begleitcommandos militairischer Pulvertransporte behufs Verhütung der Gefährdung der Transporte gerichteten Aufforderungen — insbesondere zu langsamem Vorbeipassiren, zum Ausweichen, zum Unterlassen von Tabackrauchen, zum Auslöschen von Feuer — ungesäumt Folge zu leisten.

Zuwiderhandlungen werden — unbeschadet des nöthigenfalls von den Begleitcommandos zur Anwendung zu bringenden unmittelbaren Zwanges — sofern nicht der

§. 367, Ziffer 5 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich zur Anwendung kommt, mit Geldstrafe bis zu 150 *M.* bestraft.

Oldenburg, 1886 März 10.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

von Rössing.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 30. März 1886.) 50. Stück.

Inhalt:

№ 92.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Anlegung und Führung von Stammregistern für Zuchtpferde.

Oldenburg, 1886 März 18.

Zur Ausführung der Gesetze vom 18. August 1861 und vom 6. December 1875, betreffend die Beförderung der Pferdezucht, werden mit Höchster Genehmigung auf Grund des Artikels 22 des erstgedachten Gesetzes, sowie in Gemäßheit des Artikels 9 §. 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, die nachfolgenden

Vorschriften

über die Anlegung und Führung von Stammregistern für das Oldenburgische Kutschpferd

erlassen:

1.

Das Stammregister ist für den starken, eleganten Schlag des Oldenburgischen Kutschpferdes bestimmt.

2.

Die Anmeldung der Pferde zur Aufnahme in das Stammregister erfolgt schriftlich bei der Köhrungs-Commission.

Bei den Anmeldungen ist das Formular Anlage A zu benutzen.

A.

Die angemeldeten Pferde (Hengste und Stuten) sind der Köhrungs-Commission zur Zeit der jährlichen Hauptköhrung, an dem Köhrungsplatze des betreffenden Bezirkes vorzuführen. Ist die Anmeldung nicht spätestens acht Tage vor Beginn der jährlichen Hauptköhrung erfolgt, so kann eine Berücksichtigung derselben in diesem Jahre nicht verlangt werden.

3.

Ob die angemeldeten und vorgeführten Pferde zur Aufnahme in das Stammregister geeignet sind, entscheidet die Köhrungs-Commission nach folgenden Grundsätzen:

a) Nur Hengste und Stuten, die frei von Erbfehlern sind, dürfen aufgenommen werden.

b) Die Pferde müssen bei der Aufnahme mindestens drei Jahre alt sein.

Ein- und zweijährige Stuten können für das Stammregister vorgemerkt werden, sind jedoch als dreijährige Pferde einer wiederholten Prüfung behufs endgültiger Aufnahme zu unterziehen.

c) Die aufzunehmenden Pferde müssen in Betreff ihrer Abstammung, sowohl von väterlicher wie von mütterlicher Seite, dem vorstehend unter 1 aufgestellten Zuchtziele entsprechen und nach Körperbau, Gang und Farbe geeignet sein, den Stamm der starken, eleganten Oldenburgischen Kutschpferde zu erhalten.

d) Pferde, welche nach ihrem Aeußeren und ihrer Abstammung zwar zur Aufnahme in das Stammregister geeignet sein würden, aber schwach von Leistungen

sind, oder den Eindruck fehlerhafter innerer Organisation machen, dürfen so lange nicht aufgenommen werden, bis das Gegentheil glaubwürdig nachgewiesen ist.

e) Pferde anderer Abstammung können nur aufgenommen werden, wenn sie für besonders geeignet zur Verbesserung des starken und eleganten Schlages des Oldenburgischen Kutschpferdes gehalten werden und wenn sie durch ihre Nachzucht genügende Sicherheit gegeben haben, daß sie zur Erhaltung dieses Stammes beitragen werden.

4.

Die von einem in das Stammregister eingetragenen Hengste abstammenden Füllen der in das Stammregister aufgenommenen Stuten müssen innerhalb 4 Wochen nach dem Tage der Geburt, unter Einsendung des nach dem Formular Anlage B auszufüllenden Füllenscheins angemeldet werden und sind dann auf dem Blatt der Mutter vorläufig einzutragen.

B.

Die Richtigkeit der Angaben des Füllenscheins ist auf demselben durch zwei benachbarte Pferdehalter mittelst Unterschrift zu bescheinigen.

5.

Das Stammregister wird von der Köhrungs-Commission geführt.

Die Aufnahme eines Pferdes in das Stammregister ist dem Eigenthümer unentgeltlich zu bescheinigen. Wird aber ein beglaubigter Auszug (mit Stammbaum 2c.) verlangt, so ist hierfür eine Gebühr von 1 *M.* zu entrichten.

Das Stammregister wird nach Bedürfniß gedruckt und in den Buchhandel gegeben.

6.

Jedes in das Stammregister aufgenommene Pferd wird:

a) mit einem Brande (Krone) gezeichnet. Dieses Brandzeichen wird an der linken Seite des Oberhalses angebracht.

b) im Stammregister nach Alter, Geschlecht, Abstammung, Farbe und Abzeichen, Leistung, Namen und Wohnort des Züchters, bezw. des Besitzers, genau beschrieben.

Außerdem erhält jedes Pferd noch einen Namen und eine laufende Nummer im Stammregister.

7.

Nach Artikel 2, §. 2 des Gesetzes vom 6. December 1875, betreffend die Förderung der Pferdezucht, ist der Besitzer eines geköhrten Hengstes, einer Prämien- oder Stammstute verpflichtet, die Veräußerung oder den Todesfall eines solchen Pferdes entweder dem Amte oder dem Vorsitzenden der Köhrungs-Commission innerhalb 14 Tagen anzuzeigen.

Es wird empfohlen, diese Anzeige bei Stammpferden in allen Fällen direct und in schriftlicher Form an den Vorsitzenden der Köhrungs-Commission zu machen. Sofern solche Anzeigen den Aemtern zugehen, sind dieselben sofort an den Vorsitzenden der Köhrungs-Commission zu übermitteln.

Veräußerungen und Todesfälle von vorgemerkten Pferden (Ziffer 3. b. Abs. 2), sowie von vorläufig eingetragenen Füllen (Ziffer 4) sind ebenfalls von den Besitzern innerhalb 14 Tagen dem Vorsitzenden der Köhrungs-Commission schriftlich anzuzeigen.

8.

Mit einer Geldstrafe bis zu 30 *M.* wird bestraft, wer den Füllenschein nicht in der unter Ziffer 4 bestimmten Frist und in der vorgeschriebenen Form einsendet, oder wer die unter Ziffer 7, Abs. 3 vorgeschriebene Anzeige in Folge von Veräußerung oder Todesfall nicht rechtzeitig beschafft.

Wegen der Bestrafung versäumter Anzeige von Ver-

äußerungen oder Todesfällen von Stammpferden wird auf Art. 2, §. 2 des Gesetzes vom 6. December 1875, betreffend Förderung der Pferdezucht, verwiesen.

9.

Die Vorschriften unter Ziffer V der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 14. November 1879 sind aufgehoben, vorbehältlich der Bestimmung des folgenden Absatzes:

Die in das bisherige Stammregister eingetragenen Zuchtpferde sind in das neue Stammregister zu übertragen, soweit nicht eine vorgängige Revision der betreffenden Stämme von Seiten der Köhrungs-Commission Bedenken ergiebt, und bleiben für die in Folge solcher Revision etwa vorzunehmenden Streichungen die Bestimmungen der Ziffer V. 7 der Ministerialbekanntmachung vom 14. November 1879 aufrecht erhalten.

Oldenburg, 1886 März 18.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Scheer.

Anlage A.
(Anmeldungsschein.)

Anmeldung

zur Aufnahme in das Stammregister für den starken, eleganten Schlag des Oldenburger Kutschpferdes.

a. Geschlecht 2c.	
b. Alter:	
c. Eltern und Großeltern:	
d. Farbe, Abzeichen u. Brandzeichen:	
e. Erhaltene Prämien:	
f. Züchter:	
g. Besitzer:	
Bemerkungen:	

. . . . . den . . ten . . . . . 18 . .

Unterschrift des Besitzers.

Aufgenommen

Eingetragen in das Stammregister unter № . . .

Anlage B.
(Füllenschein.)

Füllenschein.

Meine Stute . . . . . Stammregister-№ . . . . .
gedeckt vom . . . . . .
Stammregister-№ . . . . . .
hat geboren am . . . . . ten . . . . . 18 . . . .
ein . . . . fohlen.

Farbe desselben . . . . . .
Abzeichen desselben . . . . . .

Sonstige Merkmale . . . . . .

. . . . . den . . ten . . . . . 18 . .

. . . . . .

Die Richtigkeit vorstehender Angaben bestätigen auf Grund genauer, eigener Kenntnißnahme

. . . . . .
. . . . . .

Zu Anlage B. (Probe-Ausfüllung.)

Füllenschein.

Meine Stute „Bella“ Stammregister-№ 230
gedeckt vom „Magnat“
Stammregister-№ 75
hat geboren am 28. Januar 1885
ein Stutfohlen:

Farbe desselben: hellbraun.
Abzeichen desselben: kleiner weißer Stern an der Stirn, linker Hinterfuß am Fessel weiß.
Sonstige Merkmale: ein schwarzer Streifen auf Rücken und Kreuz.

Sandfeld, den 5. Februar 1885.

Eilert Schröder,
Besitzer.

Die Richtigkeit vorstehender Angaben bestätigen auf Grund genauer, eigener Kenntnißnahme

Joh. Rohlfs, Sandfeld.
Friedr. Wöhler, Ruschfeld.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 3. April 1886.) 51. Stück.

Inhalt:

№ 93.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Zusatz zu den Ausführungsbestimmungen zum Reichsgesetze vom 3. Juli 1878, betreffend den Spielkartenstempel.

Oldenburg, 1886 März 25.

Der Bundesrath hat unterm 4. März d. J. beschlossen, daß der durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 28. Juli 1879 (Gesetz-Sammlung Bd. 25 S. 434) publicirte Bundesrathsbeschluß vom 13. Juli 1879, betreffend die Herstellung des Buntdrucks der Spielkartenbogen außerhalb der Spielkartenfabriken, auch dann Anwendung zu finden habe, wenn Spielkartenfabrikanten den Schwarz- und Blaudruck der Spielkartenbogen außerhalb der Spielkartenfabrik herstellen lassen wollen.

Dabei wurde zugleich festgestellt, daß unter Spielkartenbogen im Sinne des gedachten Bundesrathsbeschlusses

nur Papierbogen, welche demnächst in der Fabrik auf Kartonpapier geklebt werden, nicht aber Kartonbogen zu verstehen sind.

Oldenburg, 1886 März 25.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Meyer.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 11. April 1886.) 52. Stück.

Inhalt:

№ 94.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderung der Postordnung vom 8. März 1879.

Oldenburg, 1886 April 1.

In Gemäßheit des §. 50 des Reichsgesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. October 1871 bringt das Staatsministerium einige unter dem 21. März d. J. vom Reichskanzler erlassene Abänderungen der Postordnung vom 8. März 1879 im Nachstehenden zur öffentlichen Kunde.

Oldenburg, 1886 April 1.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

Wöbs.

Abänderungen der Postordnung vom 8. März 1879.

Auf Grund der Vorschrift im §. 50 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. October 1871 wird die Postordnung vom 8. März 1879 in folgenden Punkten abgeändert:

1. Im §. 2, „Außenseite" betreffend, erhält der Absatz I folgende anderweite Fassung:

I. Der Absender darf auf der Außenseite einer Postsendung außer den auf die Beförderung bezüglichen Angaben noch seinen Namen und Stand, bz. seine Firma, sowie seine Wohnung vermerken. Bei Briefen können weitere Angaben und Abbildungen, welche sich auf den Stand, die Firma oder das Geschäft des Absenders beziehen, unter der Bedingung hinzugefügt werden, daß die sämmtlichen, nicht die Beförderung betreffenden Vermerke ꝛc. in ihrer Ausdehnung etwa den sechsten Theil des Briefumschlags nicht überschreiten und am oberen Rande des Briefumschlags auf der Vorderseite oder Rückseite sich befinden. Auf der Rückseite der Briefumschläge, und zwar auf der Verschlußklappe, können außerdem solche Zeichen und Abbildungen angebracht werden, welche im Allgemeinen als Ersatz für einen Siegel- oder Stempelabdruck anzusehen sind. Wegen der besonderen Bestimmungen für Post-Packetadressen, Postkarten, Drucksachen, Waarenproben und Postanweisungen siehe §§. 3, 12, 13, 14 und 16.

2. Der §. 11 „Zur Postbeförderung bedingt zugelassene Gegenstände" betreffend, wird, wie folgt, abgeändert:

1. Der Absatz I erhält nachstehenden Zusatz:

Bei Sendungen mit lebenden Thieren, welche unter Nachnahme (§. 18) versandt werden, ist vom Absender durch einen sowohl auf die Begleitadresse, als auf die Sendung selbst zu setzenden Vermerk darüber Bestim-

mung zu treffen, was mit der Sendung geschehen soll, wenn die Annahme derselben durch den Empfänger nicht binnen 24 Stunden nach geschehener postamtlicher Benachrichtigung erfolgt. Dieser Vermerk muß, je nach der Wahl des Absenders, der nachstehenden Fassung entsprechen:

1. Wenn nicht sofort abgenommen, zurück!
2. Wenn nicht sofort abgenommen, verkaufen!
3. Wenn nicht sofort abgenommen, telegraphische Nachricht auf meine Kosten!

Für die Behandlung der Sendungen mit lebenden Thieren am Bestimmungsorte ist die solcherweise getroffene Verfügung des Absenders maßgebend, mit der Ausnahme, daß, im Falle der Inhalt der Sendung vor Ausführung der etwa anderweiten Verfügung des Absenders ersichtlich dem Verderben ausgesetzt ist, die Bestimmungen des §. 39 Absatz III in Anwendung zu kommen haben.

2. Der Absatz III erhält folgende veränderte Fassung:

III. Zur Verwendung für Hand-Schußwaffen bestimmte Zündhütchen, Zündspiegel und Metallpatronen (Metallkugelpatronen, Metallschrotpatronen, Metallplatzpatronen) müssen in Kisten oder Fässern fest von außen und innen verpackt und als solche, sowohl auf der Begleitadresse, als auch auf der Sendung selbst, bezeichnet sein. Die Metallpatronen müssen außerdem derart beschaffen sein, daß weder ein Ablösen der Kugel, bz. ein Herausfallen der Schrote, noch ein Ausstreuen des Pulvers stattfinden kann. Der Absender ist, wenn er diese Bedingungen nicht eingehalten hat, für den aus etwaiger Entzündung entstandenen Schaden haftbar.

3. Im §. 11a, „dringende Packetsendungen" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Am Schluß des Absatzes I ist nachzutragen:

Das Verlangen der Einschreibung oder eine Werthangabe ist bei dringenden Packetsendungen nicht zulässig.

2. Im Absatz III ist statt der Worte: „außer dem Porto nach der Taxe für sperriges Gut" zu setzen:

außer dem tarifmäßigen Porto.

3. Der Absatz IV ist zu streichen.

4. Der §. 12, „Postkarten" betreffend, wird wie folgt abgeändert:

1. Im Absatz II tritt hinter dem Worte „Photographien" der Zusatz hinzu: und Postkarten mit angefügten Waarenproben.

2. Der bisherige Absatz III ist zu streichen; die folgenden Absätze erhalten dementsprechend die Nummern III, IV, V, VI, VII und VIII.

3. Im Absatz V (bisher VI) kommt der letzte Satz „Bei der Verwendung von Postkarten als Formulare zu Drucksachen beträgt das Porto 3 Pf." in Fortfall.

5. Im §. 13, „Drucksachen" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Im Absatz IV ist der Satz „Drucksachen sind auch in Form von Postkarten zulässig (§. 12 Abs. III)" abzuändern in:

Drucksachen sind auch in Form offener Karten zulässig, jedoch dürfen solche Karten die Bezeichnung „Postkarte" nicht tragen,

2. Im Absatz VII erhält hinter den Worten „Es soll jedoch gestattet sein" die Stelle unter 1. folgende Fassung:

1. auf der Außenseite, die nach §. 2 Absatz I bei Briefen zulässigen Vermerke u. s. w. unter den vorgeschriebenen Bedingungen anzubringen;

3. Der Absatz X erhält folgende veränderte Fassung:

X. Als außergewöhnliche Zeitungsbeilagen sind solche dem Absatz I entsprechende Drucksachen anzusehen:

1. welche nach Form, Papier, Druck oder sonstiger Beschaffenheit nicht als Bestandtheile derjenigen Zeitung oder Zeitschrift erachtet werden können, mit der die Versendung erfolgen soll;
2. welche zwar als regelmäßige Nebenblätter zu Zeitungen erscheinen, aber auch unabhängig von der Hauptzeitung für sich allein bezogen werden können.

6. Im §. 15, „Einschreibsendungen" betreffend, ist im ersten Satze des Absatz I hinter den Worten: „Packete ohne Werthangabe" hinzuzufügen:

— ausschließlich jedoch der dringenden Packete (§. 11a) —

7. Im §. 17, „Telegraphische Postanweisungen" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Im Absatz III ist statt der Worte: „Reichs-Telegraphenanstalt" zu setzen:

, dem allgemeinen Verkehr dienenden Telegraphenanstalt.

2. Im Absatz V sind die Angaben unter a zu streichen und die folgenden Sätze b, c, d mit bz. a, b, c zu bezeichnen; dementsprechend sind im letzten Satze die Worte: „unter a und b" bz. „unter c und d" abzuändern in:

unter a bz. unter b und c.

8. Im §. 18, „Postnachnahmesendungen" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Im Absatz I sind die Worte: „Postnachnahmen sind im Betrage bis zu einhundert und fünfzig Mark einschließlich zulässig" abzuändern in:

Postnachnahmen sind im Betrage bis zu vierhundert Mark einschließlich zulässig.

2. Der Absatz II ist zu streichen; die folgenden Absätze erhalten dementsprechend die Nummern II bis VIII.

9. Im §. 19, „Postaufträge zur Einziehung von Geldbeträgen" betreffend, erhält der Absatz IX folgenden veränderten Eingang:

IX. Die Postverwaltung haftet für eine Postauftragssendung wie für einen eingeschriebenen Brief,

10. Im §. 20, „Postaufträge zur Einholung von Wechselaccepten" betreffend, erhält der Absatz XII folgenden veränderten Eingang:

XII. Die Postverwaltung haftet für eine Postauftragssendung wie für einen eingeschriebenen Brief.

11. Im §. 25, „Zeit der Einlieferung" betreffend, erhalten die Absätze III und IV folgende veränderte Fassung:

III. An Sonntagen und an allgemeinen (gesetzlichen) Feiertagen fallen die Dienststunden von 9 Uhr Morgens bis 5 Uhr Nachmittags aus. Nachmittags von 5 Uhr ab findet mindestens während einer Stunde und längstens während zwei Stunden der Dienstverkehr mit dem Publikum ununterbrochen statt. Auf welchen Zeitraum innerhalb vorstehender Grenzen der Schalterdienst sich zu erstrecken hat, wird für jede Postanstalt durch die vorgesetzte Ober-Postdirection nach dem örtlichen Bedürfnisse bestimmt. Die Ober-Postdirectionen können in besonderen Fällen die Beschränkung der Dienststunden an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen zeitweise ganz oder zum Theil aufheben.

IV. Insofern bei einer Postanstalt eine Einrichtung besteht, welche von den in Bezug auf die Dienststunden an den Wochentagen geltenden Bestimmungen abweicht, kann es dabei bis auf Weiteres sein Bewenden behalten.

Ferner tritt als XII. Absatz neu hinzu:

XII. Unter den nämlichen Voraussetzungen und bis zu denselben Schlußzeiten (Abs. XI) dürfen bei denjenigen Postanstalten, welche von der Postbehörde hierzu besonders ermächtigt sind, gewöhnliche Packetsendungen auf Verlangen ebenfalls außerhalb der Schalterdienststunden angenommen werden. Die Packete müssen als „dringende" bezeichnet sein. Für jedes Packet ist, neben den im §. 11a für dringende Packetsendungen festgesetzten Gebühren, eine besondere Einlieferungsgebühr von 20 Pf. im Voraus zu entrichten.

12. Im §. 29 erhalten die Absätze I bis V folgende veränderte Fassung:

Zurückziehung von Postsendungen und Abänderung von Aufschriften durch den Absender.

I. Der Absender einer Postsendung kann dieselbe zurücknehmen oder ihre Aufschrift abändern lassen, so lange die Sendung dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist. Bei Sendungen mit Werthangabe und Postanweisungen ist das Verlangen einer Abänderung der Aufschrift nicht zulässig.

II. Die Zurücknahme kann erfolgen am Orte der Aufgabe oder am Bestimmungsorte, ausnahmsweise auch an einem Unterwegsorte, insofern dadurch keine Störung des Dienstes herbeigeführt wird.

III. Die Zurückgabe geschieht an denjenigen, welcher ein von derselben Hand, von welcher die Aufschrift der Sendung geschrieben ist, ausgefertigtes Doppel des Briefumschlages bz. der Begleitadresse 2c. und den Einlieferungsschein, sofern ein solcher über die Sendung ertheilt ist, abgiebt.

IV. Ist die Sendung bereits abgegangen, so hat derjenige, welcher dieselbe zurückfordert oder die Abänderung ihrer Aufschrift wünscht, sich als Absender auszuweisen (Abs. III) und den Gegenstand bei der Postanstalt des Abgangsortes schriftlich so genau zu bezeichnen, daß derselbe unzweifelhaft als der verlangte zu erkennen ist.

V. Die hierauf bezüglichen Verlangen werden entweder brieflich oder telegraphisch von der Postanstalt auf Kosten des Absenders ausgefertigt und abgesandt. Letzterer hat dafür zu entrichten:

1. wenn die Uebermittelung brieflich erfolgt, die Taxe für einen einfachen Einschreibbrief;
2. wenn die Uebermittelung auf telegraphischem Wege geschieht, die Taxe des Telegramms nach dem gewöhnlichem Tarif.

13. Im §. 32, „Bestellung" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Zwischen Absatz VII und VIII ist nachstehender neue Absatz einzuschalten:

VIIa. Die Bestellgebühren können vom Absender im Voraus entrichtet werden. In solchem Falle ist in der Aufschrift der Sendung von dem Absender der Vermerk „einschließlich Bestellgeld frei" niederzuschreiben.

2. Im Absatz XIII sind die Angaben unter d, wie folgt, abzuändern:

d) bei Zeitungen, welche täglich mehrmals erscheinen, für jede tägliche Bestellung . . 1 Mark,

14. Im §. 34, „An wen die Bestellung geschehen muß" treten folgende Aenderungen ein:

1. Der zweite Satz des Absatzes I erhält folgende veränderte Fassung:

Der Empfänger, welcher einen Dritten zur Empfangnahme der an ihn zu bestellenden Sendungen bevollmächtigen will, muß die Vollmacht schriftlich ausstellen und in dieser die Gattungen der Sendungen genau bezeichnen, zu deren Empfangnahme der Bevollmächtigte befugt sein soll.

2) Am Schlusse tritt der folgende neue Absatz hinzu:

XI. Zollpflichtige Postsendungen werden zum Zweck der zollamtlichen Schlußabfertigung an die zuständigen Zoll- oder Steuerstellen übergeben. Die Haftpflicht der Postverwaltung erlischt, sobald die ordnungsmäßige Uebergabe der Sendung an die Zoll- oder Steuerstelle auf Grund der bestehenden Vorschriften stattgefunden hat.

15. Im §. 36, „Berechtigung des Empfängers zur Abholung der Briefe u. s. w." betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1) der erste Satz im Absatz I erhält nachstehende Fassung:

Der Empfänger, welcher von der Befugniß, seine Postsendungen abzuholen oder abholen zu lassen, Gebrauch machen will, muß solches in einer schriftlichen Erklärung nach Maßgabe der von der Postverwaltung vorgeschriebenen Fassung aussprechen und diese Erklärung bei der Postanstalt niederlegen.

2) im Absatz V erhalten die Angaben unter 1 folgenden veränderten Wortlaut:

1) wenn der Absender die Eilbestellung verlangt hat (§. 21);

16. Im §. 39, „Behandlungen unbestellbarer Postsendungen am Bestimmungsorte" betreffend, sind unter VI im letzten Satze des ersten Absatzes die Worte: „die Zahlung verweigert oder" zu streichen.

17. Im §. 43, „Verkauf von Postwerthzeichen" betreffend, erhält der Absatz IV folgende veränderte Fassung:

IV. Bei sämmtlichen Postämtern I. und II., sowie bei einzelnen Postämtern III. und Postagenturen, werden gestempelte Streifbänder mit dem Frankostempel zu 3 Pf.

zum Verkauf gestellt. Der Absatz findet nur in Mengen von 10 Stück statt, und zwar mit einem Zuschlage von 5 Pf. für je 10 Stück.

Vorstehende Aenderungen treten mit dem 1. April 1886 in Kraft.

Der Reichskanzler.
In Vertretung: von Stephan.

№ 95.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Ausführung der Gesetze vom 18. August 1861 und 6. December 1875 wegen Beförderung der Pferdezucht im Herzogthum Oldenburg.

Oldenburg, 1886 April 1.

In Abänderung der Bestimmungen unter I. 1. A. B., I. 2., II. 4. a. und III. 1. B. a. b. der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 14. Novbr. 1879 über die Ausführung des Gesetzes vom 18. August 1861 und des Gesetzes vom 6. December 1875, betreffend die Beförderung der Pferdezucht im Herzogthum Oldenburg, wird hierdurch auf Grund des Art. 22 des erstgedachten Gesetzes Folgendes bestimmt:

1. Der bisher den gemischten Districten (I. 1. B. b.) angehörige südlich der Hunte belegene Theil des Amtes Elsfleth wird den Marschdistricten (I. 1. A.) zugelegt.

2. Den Wahldistrict für den dritten Achtsmann und Ersatzmann der Marschdistricte (I. 1. A. c.) bildet fortan der ganze Amtsbezirk Elsfleth, für den zweiten Achtsmann und Ersatzmann der gemischten Districte (I. 1. B. b.) der Bezirk des Amtes und der Stadt Varel.

3. An die Stelle der Bestimmung der Ziffer I. 2. tritt folgende Bestimmung: Die Amtsräthe der Aemter Butjadingen, Brake, Elsfleth, Jever und Varel haben je vier (und zwar derjenige des Amtes Elsfleth zwei für den nördlich der Hunte und zwei für den südlich der Hunte belegenen Theil des Amtsbezirks), die übrigen Amtsräthe je zwei geeignete Pferdekenner in Vorschlag zu bringen, welche jedoch nicht Pferdehandel als Haupterwerb treiben dürfen.

4. Für die laufende sechsjährige Wahlperiode der Achtsmänner und Ersatzmänner sind die in Folge der Aenderung der Districte (Ziff. 1) erforderlichen bezw. zweckmäßigen Veränderungen in dem Personal der Achtsmänner und Ersatzmänner soweit thunlich auf Grund der für die letzte Ernennung gemachten Vorschläge der Amtsräthe zu bewirken.

5. Den für die Marschdistricte ausgesetzten Prämien für Zuchtstuten (III. 1. B. a.) werden mit Rücksicht auf die zufolge der Ziff. 1 eintretende Aenderung der Districte von den für die gemischten Districte ausgesetzten Prämien (III. 1. B. b.) eine zweite Prämie und zwei dritte Prämien zum Gesammtbetrage von jährlich 700 *M.* zugelegt.

Oldenburg, 1886 April 1.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Wöbs.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 23. Mai 1886.) 53. Stück.

Inhalt:

№ 96.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben.

Oldenburg, 1886 Mai 12.

Durch Beschluß des Bundesraths vom 21. v. M. ist als dritter Absatz in die Ziffer 16 der durch die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. September 1885 veröffentlichten Ausführungsvorschriften zum Reichsgesetz, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben (Gesetzblatt Band 27. S. 183) folgende Bestimmung aufgenommen:

„Bei Geschäften über Werthpapiere, welche zum Liquidationskurse abgeschlossen sind, beträgt die Frist zur Ausstellung der Schlußnote, auch abgesehen von den Fällen des ersten Absatzes, für den zur Entrichtung der Abgabe zunächst Verpflichteten zehn Tage und für den zur Entrichtung der Abgabe in zweiter Reihe

Verpflichteten drei Wochen. Die Frist beginnt mit dem Tage nach dem Geschäftsabschluß."

Oldenburg, den 12. Mai 1886.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Meyer.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 20. Juni 1886.) 54. Stück.

Inhalt:

№ 97.

Verordnung, betreffend die Anwendung des Gesetzes vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, auf eine in der Gemeinde Sande zum Transport von Kleierde anzulegende Eisenbahn.

Oldenburg, 1886 Juni 12.

Wir **Nikolaus Friedrich Peter,** von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.,

verordnen auf Grund des Gesetzes vom 9. Januar 1882 (Gesetzblatt Seite 187) für das Herzogthum Oldenburg, was folgt:

Das Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen,

findet Anwendung auf die in der Gemeinde Sande zwischen der Eisenbahn von Sande nach Jever und dem Deiche vor dem Tannen'schen Groden zum Transport von Kleierde anzulegende Eisenbahn.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Rastedt, den 12. Juni 1886.

(L. S.) **Peter.**

Jansen.

Wöbs.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 29. Juni 1886.) 55. Stück.

Inhalt:

№ 98.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Aenderungen des Begleitschein-Regulatives.

Oldenburg, 1886 Juni 21.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 13. Mai d. J. die nachfolgenden Aenderungen bezw. Ergänzungen des durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 13. Januar 1870 (Gesetzbl. Bd. XXI. S. 241) veröffentlichten Begleitschein-Regulatives beschlossen:

1. Der letzte Absatz des §. 1 erhält folgende Fassung:
   „Die Einrichtung dieser Begleitscheine ist aus den Mustern A, B und C zu entnehmen."
2. Der 4. Absatz des §. 6 erhält folgende Fassung:
   „Außerdem ist in dem Revisionsbefunde die Tarifnummer, welcher die Waaren angehören, sowie die Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses anzumerken."

3. Der §. 7 erhält folgende Fassung:

„Die Ausfertigung eines Begleitscheins I erfolgt nach dem Muster A, und zwar entweder:

a) durch Ausfüllung der Spalten 1 bis 11 und 13 nach Anleitung der Probeeintragung 1 für sämmtliche zu der betreffenden Sendung gehörige Waaren, oder

b) in der Art, daß auf die dem Begleitschein anzustempelnde Anmeldung (§. 4) Bezug genommen wird, oder endlich

c) bei Benutzung des Musters A als Anmeldung nach Anleitung der Probeeintragungen 2 und 3."

4. An die Stelle des Absatzes 4 des §. 8 treten folgende Bestimmungen:

„Die Begleitscheinformulare sind, auch bezüglich des Formats (38 cm Höhe und 48 cm Breite), der Farbe und sonstigen Beschaffenheit des zu verwendenden Papiers, nach Maßgabe der Muster (Anlagen zu §. 1) herzustellen.

Zu den den Begleitscheinen anzustempelnden Anmeldungen (§§. 11 und 21) ist Papier von gleicher Beschaffenheit (Format, Farbe 2c.) zu verwenden. Dieselben dürfen jedoch auch in halber Höhe des Begleitscheinformats hergestellt werden.

Auch kann den Eisenbahnverwaltungen, Dampfschifffahrts-Agenturen, Spediteuren, Großhändlern 2c. von Seiten der Ausfertigungsämter gestattet werden, die Begleitschein- und Anmeldungsformulare nach Maßgabe der vorgeschriebenen Muster auf eigene Kosten drucken zu lassen. Formulare, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, sind von der amtlichen Verwendung auszuschließen."

5. An die Stelle der beiden ersten Absätze des §. 10 tritt folgende Vorschrift:

„Bei der Ausfertigung eines Begleitscheins I nach

der Bestimmung unter a des §. 7 bleiben die Spalten 5 bis 7 des Formulars insoweit unausgefüllt, als die Gattung und Menge der Waaren in den Spalten 8 bis 10 auf Grund amtlicher Ermittelung vollständig angegeben werden kann."

6. Im bisherigen Absatz 5 des §. 10 ist statt:
„mit Begleitschein I nach Muster A" zu setzen:
„mit einem nach §. 7a ausgefertigten Begleitschein I".

7. Im 2. Absatz des §. 11 ist statt:
„der ersten Seite" zu setzen: „der zweiten Seite".

8. Der §. 16 erhält folgende Fassung:
„9. Angabe der Eingangsgrenzstrecke, Herkunft und Bestimmung der Waaren." In den Begleitscheinen ist die Grenzstrecke, über welche der Eingang der Waaren erfolgte, beziehungsweise das Land, aus dessen Eigenhandel die Waaren herstammen (die Provenienz) und, im Falle der Aus- oder Durchfuhr der Waaren, das Land der Bestimmung (das Land, in dessen Eigenhandel die Waaren übergehen) anzugeben.

9. Der 2. Absatz im §. 17 ist zu streichen.

10. In dem Muster Ea (§. 18 Abs. 2) ist anstatt der Worte: „nicht bis zum" bis „erbracht sein wird" zu setzen: „nicht bis zum Ablauf der für die Uebersendung des Erledigungsscheins festgesetzten Frist erbracht sein wird."

11. Im §. 21 ist statt: „Musters D" bezw. „Muster D" zu setzen: „Musters" B bezw. „Muster B". Im vorletzten Absatz desselben Paragraphen sind vor dem Worte: „angewendet" die Worte: „nach Muster C" einzuschalten. Der letzte Absatz ist zu streichen und an Stelle desselben Folgendes zu setzen:
„Das Begleitschein-Ausfertigungsamt ist befugt, von dem Extrahenten des Begleitscheins vor der

Aushändigung des letzteren die Vorlegung des Frachtbriefs über die Versendung der Waaren an den im Begleitschein genannten Empfänger zu verlangen."

12. An Stelle des im §. 33 allegirten Musters H zu Begleitscheinauszügen tritt das neue Muster H.
13. Im 2. Absatz des §. 35 ist statt „Spalten 14 bis 19" zu setzen: „Spalten 14 bis 18 und 25", ferner statt „Spalte 23 und 24" zu setzen: „Spalte 22 und 23".
14. Im letzten Absatz des §. 36 sind die Worte: „20 bis 22 (Muster H)" zu streichen.
15. Im 1. Absatz des §. 39 sind die Worte: „(Muster B)" zu streichen.
16. Als 1. Satz des Absatzes 2 des §. 48 ist folgende Bestimmung zu setzen:

    „Der Waarenempfänger ist verpflichtet, dem Begleitschein-Erledigungsamte auf dessen Verlangen den über die Versendung der Waaren lautenden Frachtbrief vorzulegen."

Die vorhandenen Bestände der bis jetzt geltenden Formulare dürfen noch bis Ende dieses Jahres benutzt werden.

Die oben angezogenen Muster für die neuen Begleitscheinformulare sind hier nicht mit abgedruckt, können aber bei den zur Anfertigung und Erledigung von Begleitscheinen befugten Amtsstellen eingesehen werden.

Oldenburg, den 21. Juni 1886.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Meyer.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 1. Juli 1886.) 56. Stück.

Inhalt:

№ 99.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderungen der Telegraphenordnung vom 13. August 1880.

Oldenburg, 1886 Juni 22.

Nachstehend wird eine vom Herrn Reichskanzler unterm 11. Juni d. J. erlassene Bekanntmachung, betreffend Abänderungen der Telegraphenordnung vom 13. August 1880, zur öffentlichen Kunde gebracht.

Oldenburg, 1886 Juni 22.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

Wöbs.

Abänderungen der Telegraphenordnung vom 13. August 1880.

Die auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung erlassene Telegraphenordnung vom 13. August 1880 wird in folgenden Punkten abgeändert:

1. Im §. 3, „Dienststunden der Telegraphenanstalten" betreffend, ist hinter dem vorletzten Satze, welcher mit den Worten „8 Uhr Morgens" endigt, folgender Zusatz einzuschalten:

An Sonn- und Festtagen wird jedoch von der Mehrzahl dieser Anstalten beschränkter Dienst abgehalten.

2. Im §. 4, „Orte, nach welchen Telegramme gerichtet werden können" betreffend, ist im Absatz I hinter den Worten „durch die Post befördert werde" der Satz einzufügen:

Die Verwendung von Eilboten zur Beförderung von Telegrammen zwischen Orten, in welchen Telegraphenanstalten bestehen, ist dagegen ausgeschlossen.

3. Im §. 5, „Eintheilung der Telegramme" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Im Absatz IV ist

a) der Satz: „Jedes Telegramm darf nur aus Wörtern bestehen, welche einer und derselben Sprache (vergl. unter III) angehören" zu streichen und dafür zu setzen:

Die Telegramme dürfen nur der deutschen, englischen, spanischen, französischen, italienischen, niederländischen, portugiesischen und lateinischen Sprache angehörige Wörter von höchstens 10 Buchstaben enthalten. Jedes Telegramm kann aus allen vorerwähnten Sprachen entnommene Wörter enthalten. Auch dürfen in dem Texte der in verabredeter Sprache abgefaßten Telegramme eine oder mehrere Stellen in offener Sprache enthalten sein. In diesem Falle müssen die Stellen in verabredeter Sprache zwischen Klammern gesetzt werden, welche dieselben von dem vorhergehenden oder nachfolgenden Text in offener Sprache scheiden.

b) am Schluß hinter den Worten „einer Prüfung zu unterziehen" hinzuzufügen:

und die Rechtmäßigkeit der benutzten Wörter festzustellen.

2. Im Absatz V ist unter a statt der Worte „geheimen Buchstaben" zu setzen: aus Buchstaben mit geheimer Bedeutung.

3. Der Absatz VI erhält folgende veränderte Fassung:

VI. Der Text der in chiffrirter Sprache abgefaßten Telegramme darf eine oder mehrere Stellen in offener Sprache enthalten. In diesem Falle müssen die Stellen in chiffrirter Sprache zwischen Klammern gesetzt werden, welche dieselben von dem vorhergehenden oder nachfolgenden Text in offener Sprache scheiden. Der chiffrirte Text muß ausschließlich aus Buchstaben des Alphabets oder ausschließlich aus arabischen Ziffern zusammengesetzt sein.

4. Im §. 6, „Allgemeine Erfordernisse der zu befördernden Telegramme" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Am Schluß des Absatzes I ist nachzutragen:

Die Aufgabe von Telegrammen ohne Text ist zulässig.

2. Zwischen Absatz V und VI ist nachstehender neue Absatz einzuschalten:

Va. Als eine Abkürzung der Aufschrift wird auch angesehen, wenn der Empfänger verlangt, daß an ihn gerichtete Telegramme, ohne diesbezügliche nähere Angaben in der Aufschrift, zu gewissen Zeiten in bestimmten Lokalen, z. B. an Wochentagen in dem Geschäftslokal, an Sonntagen in der Wohnung oder zu gewissen Stunden im Komtoir, zu anderen in der Wohnung oder der Börse regelmäßig bestellt werden sollen. Die hierfür im Voraus zu entrichtende Gebühr beträgt ebenfalls 30 Mark für das Kalenderjahr; sie kommt auch dann zur Erhebung, wenn der betreffende Korrespondent für die an ihn gerichteten Telegramme mit der Telegraphenanstalt eine abgekürzte Aufschrift vereinbart bz. die Gebühr dafür eingezahlt hat.

3. Im Absatz VI sind die Angaben hinter den Worten „folgende Abkürzungen gebraucht werden," wie folgt zu ergänzen:

(D) für „dringendes Telegramm",
(ST) für „gebührenpflichtiges Diensttelegramm",
(RP) für „Antwort bezahlt",
(RPD) für „dringende Antwort bezahlt",
(TC) für „verglichenes Telegramm",
(CR) für „Empfangsanzeige",
(FS) für „nachzusenden",
(PP) für „Post bezahlt",
(PR) für „Post eingeschrieben",
(XP) für „Eilboten bezahlt",
(EP) für „Estafette bezahlt",
(RO) für „offen zu bestellendes Telegramm".

5. Im §. 8, „Wortzählung" betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Am Schluß der Angabe unter c ist nachzutragen:

Es werden jedoch die Namen der Bestimmungsanstalt und des Bestimmungslandes, aber nur in der Telegramm-Aufschrift, ohne Rücksicht auf die Zahl der gebrauchten Buchstaben als je ein Wort gezählt (z. B. Reußgreiz, Frankfurtmein, Wüstewaltersdorfbzbreslau) unter der Bedingung, daß diese Namen so geschrieben sind, wie sie in den amtlichen Verzeichnissen erscheinen.

2. Unter f sind im zweiten Satze an Stelle der zu streichenden Angaben: „Titel, Vornamen, Redetheilchen und Eigenschaftsbezeichnungen" die Worte:

Namen von Schiffen

zu setzen.

3. Unter l sind im ersten Satze die Worte:

sowie die Worte in zulässiger verabredeter Sprache

zu streichen.

Ferner ist hinter den Worten „unter c und f entsprechend gezählt" einzufügen:

Die Wörter in zulässiger verabredeter Sprache dürfen nach den im Absatz IV des Paragraphen 5 gegebenen Regeln höchstens 10 Buchstaben enthalten.

4. Am Schlusse ist nachzutragen:

n) Die Wortzählung der Aufgabeanstalt ist für die Gebührenberechnung dem Aufgeber gegenüber entscheidend.

6. Im §. 9, „Gebühren für gewöhnliche Telegramme" betreffend, erhalten die Absätze I und II folgende veränderte Fassung:

I. Für das gewöhnliche Telegramm wird auf alle Entfernungen eine Gebühr von 6 Pfennig für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 60 Pfennig erhoben.

II. Für gewöhnliche Stadttelegramme, welche in solchen Städten zugelassen werden, innerhalb deren Weichbild mehrere unter sich durch Telegraphenleitungen verbundene Telegraphenanstalten dem Verkehr geöffnet sind, wird eine Gebühr von 3 Pfennig für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 30 Pfennig erhoben.

7. Im §. 10 „Dringende Telegramme" betreffend, erhält der zweite Absatz folgenden veränderten Wortlaut:

Für dringende Telegramme wird demnach eine Gebühr von 18 Pfennig, bz. bei Stadttelegrammen eine Gebühr von 9 Pfennig für das Wort, mindestens jedoch der Betrag von ℳ 1,80 bz. von 90 ₰ erhoben (vergl. §. 9).

8. Im §. 11, „Bezahlte Antwort" betreffend, werden die Absätze I, II und IV wie folgt abgeändert:

I. Der Aufgeber kann die Antwort, welche er von dem Empfänger verlangt, vorausbezahlen; die Vorausbezahlung darf indessen die Gebühr eines Telegramms irgend einer Art von 30 Wörtern nicht überschreiten.

II. Für das vorauszubezahlende Antwortstelegramm wird, wenn der Aufgeber die für die Antwort bezahlte Wortzahl nicht angegeben hat, die Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von zehn Wörtern berechnet. Soll eine andere Wortzahl für die Antwort vorausbezahlt werden, so hat der Aufgeber den vor der Aufschrift niederzuschreibenden Vermerk „Antwort bezahlt" oder „(R P)" durch die Angabe der vorausbezahlten Wortzahl zu ergänzen; z. B. „18 Wörter Antwort bezahlt" oder „(R P 18)". Der Aufgeber eines Telegramms mit mehreren Aufschriften, welcher die von den Empfängern seines Telegramms verlangte Antwort bezahlen will, hat vor die Angabe jedes einzelnen Empfängers, dessen Antwort er vorausbezahlt, den unter Umständen durch die Angabe der Wortzahl zu ergänzendenden Vermerk „Antwort bezahlt" oder „(R P)" zu setzen. Wenn der Aufgeber eine dringende Antwort bezahlen will, so hat er den unter Umständen durch die Angabe der Wortzahl zu ergänzenden Vermerk „dringende Antwort bezahlt" oder „(R P D)" vor der Aufschrift niederzuschreiben; es kommt alsdann die Gebühr eines dringenden Telegramms von entsprechender Wortzahl zur Erhebung.

IV. Eine Rückzahlung der Antwortgebühr findet nicht statt.

9. Im §. 12, „Verglichene Telegramme" betreffend, erhält der zweite Satz des Absatzes I folgenden veränderten Wortlaut:

In diesem Falle hat er vor der Aufschrift den Vermerk „Vergleichung" oder „(T C)" niederzuschreiben. Das Telegramm ist dann von den verschiedenen Anstalten, welche bei seiner Beförderung mitwirken, vollständig zu vergleichen.

Ferner ist im Absatz II statt der Angabe „gleich der Hälfte" zu setzen: gleich einem Viertel.

10. Im §. 13, „Empfangsanzeigen" betreffend, ist am Schlusse des Absatzes I nachzutragen:

Er hat in diesem Falle vor die Aufschrift den Vermerk „Empfangsanzeige bezahlt“ oder „(C R)“ zu schreiben.

11. Im §. 16, „Vervielfältigung von Telegrammen“ betreffend, erhält der Absatz II hinter den Worten „in die Wortzahl eingerechnet werden;“ folgende veränderte Fassung:

für die zweite und jede weitere Ausfertigung wird bei Telegrammen bis zu 100 Wörtern eine Gebühr von je 40 Pfennig und bei längeren Telegrammen für jede Reihe oder den Bruchtheil einer Reihe von 100 Wörtern eine Gebühr von je 40 Pfennig mehr erhoben. In dieser Berechnung erscheint die Gesammtzahl der Wörter des Textes, der Unterschrift und der Aufschrift, und zwar wird die Gebühr für jede Aufschrift besonders festgestellt.

12. Im §. 17, „Weiterbeförderung“ betreffend, treten folgende Aenderungen ein:

1. Der Absatz III erhält bis zu den Worten „1. für Telegramme“, folgende anderweite Fassung:

III. Telegramme, welche die Angabe „Post“ vor der Aufschrift enthalten und demgemäß mit der Post weiterbefördert, oder welche postlagernd niedergelegt werden sollen, werden von der Ankunftsanstalt in der Regel ohne Kosten für den Aufgeber und für den Empfänger als gewöhnliche Briefe zur Post gegeben. Ausgenommen sind jedoch folgende Fälle:

1. Telegramme, welche als eingeschriebene Briefe zur Post gegeben werden sollen, sind mit der vor der Aufschrift niederzuschreibenden Angabe „Post eingeschrieben“ oder „(P R)“ zu versehen und unterliegen einer vom Aufgeber zu entrichtenden Einschreibgebühr von 20 Pfennig. Diese Einschreibgebühr von 20 Pfennig kommt auch bei der Auflieferung aller Telegramme mit Empfangsanzeige, welche mit der Post weiterbefördert, oder post-

lagernd niedergelegt werden sollen, zur Erhebung, da diese Telegramme stets als eingeschriebene Briefe zur Post gegeben werden.

In Folge der Einschaltung dieser neuen Ausnahme sind die beiden bisher mit Nr. 1 und 2 bezeichneten Ausnahmen unter 2 und 3 aufzuführen.

2. Am Schlusse treten folgende neue Absätze hinzu:

VI. In Fällen der gleichzeitigen Abtragung mehrerer Telegramme durch denselben Boten an denselben Empfänger findet die vorstehende Bestimmung unter V gleichmäßig Anwendung. Werden im Uebrigen durch denselben Boten an denselben Empfänger gleichzeitig solche Telegramme abgetragen, für welche das Botenlohn im Voraus bezahlt ist, und solche, bei welchen dies nicht der Fall ist, so ist vom Empfänger das erwachsene Botenlohn, abzüglich der im Voraus bezahlten Beträge, zu entrichten. Die auf etwa gleichzeitig zur Abtragung gelangende Eilpostsendungen im Voraus bezahlte Bestellgebühr bleibt hierbei außer Betracht.

VII. In geeigneten Fällen werden auf besonderes schriftliches Verlangen des Empfängers die für ihn eingehenden Telegramme seitens der Telegraphenanstalt nicht durch Eilboten bestellt, sondern den Boten des Empfängers gelegentlich der jedesmaligen Abholung von Postsendungen mitgegeben. Unzuträglichkeiten, welche etwa aus dieser Einrichtung entstehen, hat die Telegraphenverwaltung nicht zu vertreten.

13. Im §. 20, „Zurückziehung und Unterdrückung von Telegrammen" betreffend, sind im zweiten Satze des Absatzes I die Worte „bezahlte Antwort" zu streichen; ferner ist im zweiten Satze des Absatzes II statt „brieflich" zu setzen:

mittels unfrankirten Briefes.

14. Im §. 21, „Behandlung der Telegramme bei der Bestimmungsanstalt" betreffend, ist im Absatz III

1. hinter den Worten „Die ankommenden Telegramme werden" einzuschalten:

nach der Reihenfolge ihrer Aufnahme und ihres Vorranges, und zwar,

2. am Schlusse hinter den Worten „Beschleunigung zugeführt" der Vermerk hinzuzufügen:

(Wegen Uebergabe der Telegramme an die Boten des Empfängers vergl. §. 17 VII).

15. Im §. 22, „Bestellung der Telegramme bei der Bestimmungsanstalt" betreffend, erhält der Absatz VI bis zu den Worten „insofern der Empfänger" nachstehende anderweite Fassung:

IV. Privattelegramme, sowie die nicht an eine Behörde oder deren Vorstand gerichteten dienstlichen Telegramme sind dagegen im Falle der Abwesenheit des Empfängers an ein erwachsenes Familienglied oder, wenn auch ein solches nicht zur Stelle ist, an die Geschäftsgehülfen, an die Dienerschaft, Haus- oder Wirthsleute oder an den Thürhüter des Gasthofes bz. des Hauses zu bestellen.

16. Der §. 25, „Berichtigungstelegramme" betreffend, wird wie folgt, abgeändert:

I. Alle Telegramme, welche behufs Berichtigung oder Ergänzung eines beförderten oder in der Beförderung begriffenen Telegramms auf Antrag des Aufgebers oder des Empfängers zwischen zwei Telegraphenanstalten gewechselt werden, sind Diensttelegramme, für welche der Antragsteller die dafür entfallenden Gebühren zu entrichten hat.

II. Der Aufgeber oder der Empfänger eines jeden Telegramms kann innerhalb einer Frist von 72 Stunden nach der Aufgabe bz. Ankunft die Richtigstellung ihm

etwa zweifelhaft erscheinender Wörter fordern. Er hat die folgenden Beträge zu hinterlegen:

a) wenn das Verlangen vom Aufgeber ausgeht, den Preis eines Telegramms, welches die Zahl der zu wiederholenden Wörter enthält, ferner den Preis für die Antwort, wenn er eine solche verlangt;

b) wenn das Verlangen vom Empfänger ausgeht, 1. den Preis des Telegramms, welches den Antrag stellt, 2. den Preis eines Telegramms für die Antwort.

III. Die für die Berichtigungstelegramme erhobenen Gebühren werden auf desfallsigen Antrag zurückgezahlt, wenn die Wiederholung unzweifelhaft erweist, daß das oder die wiederholten Wörter im Ursprungstelegramm unrichtig wiedergegeben worden sind. Wenn im Ursprungstelegramm einige Wörter richtig und einige andere Wörter unrichtig wiedergegeben worden sind, so wird derjenige Gebührenantheil nicht erstattet, welcher der Anzahl der Wörter entspricht, die im Antrags- und Antwortstelegramm gebraucht worden sind, um die Wiederholung der im ursprünglichen Telegramm richtig gegebenen Wörter zu erlangen.

IV. Die Gebühr für das Ursprungstelegramm, welches zu dem Antrage auf Berichtigung Anlaß gegeben hat, wird nicht zurückgezahlt.

V. Dem Antrage auf Berichtigung eines beförderten oder in der Beförderung begriffenen Telegramms darf von den Telegraphenanstalten nur dann Folge gegeben werden, wenn der Antragsteller sich als Aufgeber oder Empfänger des betreffenden Ursprungstelegramms oder als Bevollmächtigter eines derselben ausgewiesen hat.

Vorstehende Aenderungen treten mit dem 1. Juli 1886 in Kraft.

Berlin, den 11. Juni 1886.

Der Reichskanzler.

In Vertretung: von Stephan.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 3. Juli 1886.) 57. Stück.

Inhalt:

№ 100.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderung bezw. Ergänzung der Hafenordnung für Nordenhamm.

Oldenburg, 1886 Juni 24.

Mit höchster Genehmigung wird die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 29. Juli 1881, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Nordenhamm und die dafür zu entrichtenden Gebühren, abgeändert bezw. ergänzt wie folgt:

I. Der §. 24 der Bekanntmachung wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

§. 24.

Für jedes Anlegen eines Schiffes an die Piers, für jedes Umlegen eines Schiffes im Hafengebiet auf Antrag, sowie für jedes Ablegen von den Piers sind an Gebühren zu zahlen:

von einem Schiffe von 225 bis 350 Kubikmeter 2,50 M.
" " " " 350 " 450 Kubikmeter 4,00 "
" " " " 450 " 600 Kubikmeter 6,00 "
" " " " 600 und mehr Kubikmeter 8,00 "

Schiffe von weniger als 225 Kubikmeter Raumgehalt sind von diesen Gebühren frei. Ist mit dem An- oder Ablegen ein Umlegen verbunden, so ist die einmalige Gebühr für Umlegen zu zahlen.

II. Die Bekanntmachung erhält folgende zusätzliche Bestimmungen:

Zusatzbestimmungen

zur Hafenordnung für Nordenhamm, betreffend die Benutzung des s. g. Noellhafens.

1. Für die Benutzung des s. g. Noellhafens ist eine nach der Dauer der Benutzung und nach der Größe der Schiffe zu berechnende Gebühr zu bezahlen. Diese Gebühr beträgt für jeden Kubikmeter und Tag 0,003 M., zum Mindesten ist für die ganze Liegezeit 0,015 M. pro Kubikmeter zu bezahlen. Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abganges zusammen als ein Tag gerechnet.

2. Für jedes Anlegen eines Schiffes an die Kaje, für jedes Umlegen eines Schiffes in dem Hafen, sowie für jedes Ablegen von der Kaje, sofern hierzu Arbeitskräfte eisenbahnseitig gestellt werden, sind pro Kubikmeter 0,01 M. zu bezahlen.

Ist mit dem An- oder Ablegen ein Umlegen verbunden, so ist diese Gebühr nur einmal zu zahlen.

3. Die Benutzung des Hafens als Winterlager wird nur so lange gestattet, als die Verkehrsinteressen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Die Dauer des Winterlagers bestimmt der Hafenmeister.

Für die Benutzung des Hafens als Winterlager ist eine nach der Dauer der Liegezeit und nach der Größe der Schiffe zu berechnende Gebühr zu bezahlen.

Diese Gebühr beträgt pro Kubikmeter

a) für die erste Woche . . . . . 0,02 *M.*
b) „ „ ferneren 7 Wochen, wöchentlich . 0,01 „
c) „ je 3 Wochen der ferneren Liegezeit . 0,01 „

Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abganges zusammen als ein Tag, jede angefangene Woche und der Zeitabschnitt von 3 Wochen für voll gerechnet.

4. Im Uebrigen gelten auch für diesen Hafen die für die Benutzung der Hafenanstalten zu Nordenhamm getroffenen Bestimmungen.

5. Für die Benutzung der Kaje zur Lagerung von Gütern wird, soweit diese überhaupt gestattet wird, die in der Niederlageordnung für die Station Nordenhamm vorgesehene Gebühr für Lagerung von Gütern im Freien erhoben.

Oldenburg, 1886 Juni 24.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

Wöbs.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 1. Septbr. 1886.) 58. Stück.

Inhalt:

№ 101.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend den Maßstab für die Verzollung von Bau- und Nutzholz.

Oldenburg, 1886 Juli 7.

Unter Bezugnahme auf Z. 2 der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 18. Februar 1880, betreffend den Maßstab für die Verzollung von Bau- und Nutzholz (Gesetzblatt Bd. XXV. S. 678), wird zur allgemeinen Kunde gebracht, daß den Amtsstellen der diesseitigen Zollverwaltung die Befugniß beigelegt ist, bei dem in Flößen, Schiffen oder auf gewöhnlichen Landwegen eingehenden Bau- und Nutzholz im Falle besonderen Bedürfnisses die Declarirung und Verzollung nach Gewicht eintreten zu lassen.

Oldenburg, den 7. Juli 1886.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Meyer.

№ 102.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das Verbot des Ankerns und Anker-Schleppens in der Weser zwischen den Ladungsbrücken zu Ueterlandersiel und auf der Luhneplate.

Oldenburg, 1886 Juli 19.

Nachdem der Eigenthümer der Luhneplate, Gutsbesitzer von der Hellen auf Wellen, die Erlaubniß erhalten hat, von seiner Ladungsbrücke zu Ueterlandersiel bis zu derjenigen auf der Luhneplate zur Erleichterung des Betriebes seiner Fähreinrichtung ein Tau durch die Weser zu legen, wird hiermit auf Grund des Artikels 9, §. 6, des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums ꝛc. verboten, zwischen jenen Ladungsbrücken zu ankern oder Anker nachschleppen zu lassen.

Uebertretungen dieses Verbots werden, wenn nicht eine Strafbestimmung des Strafgesetzbuchs zur Anwendung kommt, mit Geldstrafe bis zu 50 *M.* bestraft.

Oldenburg, 1886 Juli 19.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Scheer.

№ 103.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetze vom 14. Februar 1883, betreffend Errichtung einer Bodencredit-Anstalt für das Herzogthum Oldenburg.

Oldenburg, 1886 August 21.

Mit Höchster Genehmigung werden unter Bezugnahme auf Artikel 30 des Gesetzes vom 14. Februar 1883, betreffend die Errichtung einer Bodencredit-Anstalt für das Herzogthum, die mittelst Ministerialbekanntmachung vom 26. September 1883 erlassenenen Bestimmungen zur Ausführung dieses Gesetzes abgeändert, wie folgt:

1. Der §. 17 Absatz 3 erhält die nachstehende Fassung:

> Die Zinsscheine sind am 1. Juli jeden Jahres fällig und werden nicht nur bei allen staatlichen Kassen in Zahlung angenommen, sondern auch bei den Amtsrecepturen, soweit deren Bestände reichen, und bei der Kasse der Anstalt baar eingelöst.

2. Der §. 24 erhält im ersten Satze die folgende Fassung:

> Die Verabfolgung neuer Zinsscheine nebst zugehörigen Talons kann sowohl durch die Kasse der Anstalt unmittelbar Zug um Zug, als auch durch Vermittelung einer der Amtsrecepturen, mit Ausnahme der-

jenigen der Stadt Oldenburg, gegen Ersatz des Portos geschehen.

3. Das in der Anlage abgedruckte Formular der Schuldverschreibung erhält in den Eingangsworten des Textes vor dem Worte „Bodencredit-Anstalt" den Zusatz „staatliche".

Nach den Worten „und der dazu gehörigen Ausführungs-Bestimmungen vom 26. September 1883" wird eingeschoben:

„und der zu letzteren späterhin getroffenen Aenderungen".

Mit der Schuldverschreibung werden abgedruckt die Artikel 17 bis 23 des Gesetzes und die §§. 17 bis 27 der Ausführungs-Bestimmungen.

Der Zinsschein erhält auf der Rückseite erster Absatz die nachfolgende Fassung:

Dieser Zinsschein wird vom Tage der Fälligkeit ab bei allen staatlichen Kassen in Zahlungen genommen, von den Amtsrecepturen, soweit deren Bestände reichen, und von der Kasse der Bodencredit-Anstalt jederzeit baar eingelöst.

Oldenburg, 1886 August 21.

Staatsministerium.

Ruhstrat.

Wöbs.

№ 104.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das Geschäftsregulativ der Bodencredit-Anstalt für das Herzogthum Oldenburg.

Oldenburg, 1886 August 21.

Das durch Ministerialbekanntmachung vom 26. September 1883 publicirte Geschäftsregulativ der Bodencredit-Anstalt ist in den nachstehenden Punkten abgeändert:

1. Die Bestimmung unter Ziffer 1 Absatz 3 erhält folgenden Zusatz:

Die Unterschriften der Mitglieder der Direktion unter den Schuldverschreibungen, Zinsscheinen und Talons können durch Facsimile hergestellt werden.

Die Ziffer 14 erhält im ersten Satze folgende Fassung:

Als Einlösungsstelle für die Zinsscheine fungirt, außer den Amtsrecepturen nach Artikel 20 des Gesetzes, die Kasse der Anstalt.

3. Die Ziffer 49 erster Absatz wird folgendermaßen geändert:

Werden bei einer Amtsreceptur Anträge auf Ausfertigung neuer Zinsscheinbogen (§. 24 der Ausführungs-Bestimmungen) gestellt, so sind die Talons gegen Bescheinigung in Empfang zu nehmen und mit dem Antrage auf Zusendung einer neuen Reihe der Zinsscheine ꝛc. an die Kasse der Anstalt einzuschicken.

4. Die Ziffer 51 wird nachstehend geändert:

Die gemäß Artikel 20 des Gesetzes in Zahlung angenommenen oder eingelösten Zinsscheine sind nach den für die Coupons der Landesschuldverschreibungen geltenden Vorschriften an die Kasse der Anstalt einzusenden.

Oldenburg, 1886 August 21.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Wöbs.

№ 105.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, Departement des Innern, betreffend Abänderung der Ministerialbekanntmachungen vom 19. Juli 1879, betreffend den Betrieb von Dampfkesseln und die für die Untersuchung der Dampfkessel zu zahlenden Gebühren, und betreffend das Verfahren zur Prüfung neuer oder veränderter oder ausgebesserter Dampfkessel.

Oldenburg, 1886 August 24.

Auf Grund des Artikels 7 des Gesetzes vom 19. Juli 1879, betreffend den Betrieb von Dampfkesseln und die für die Untersuchung der Dampfkessel zu zahlenden Gebühren werden mit höchster Genehmigung die nachfolgenden Bestimmungen getroffen:

§. 1.

Der §. 3 der Ministerialbekanntmachung vom 19. Juli 1879, betreffend den Betrieb von Dampfkesseln und die für die Untersuchung der Dampfkessel zu zahlenden Gebühren, welcher lautet:

> Die Untersuchung erfolgt durch eine Commission, welche die Bezeichnung „Commission zur Untersuchung der Dampfkessel-Anlagen" führt und ihren Sitz in Oldenburg hat.

wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

> Die Untersuchung erfolgt durch einen vom Staatsministerium damit beauftragten Sachverständigen (Dampfkessel-Revisor).

§. 2.

Die in der im §. 1 angezogenen Ministerialbekanntmachung vom 19. Juli 1879, betreffend das Verfahren zur Prüfung neuer oder veränderter oder ausgebesserter Dampfkessel, der Commission zur Untersuchung der Dampfkessel-Anlagen überwiesenen Geschäfte und die derselben eingeräumten Befugnisse gehen unverändert auf den Dampfkessel-Revisor über.

§. 3.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Oktober d. Js. in Kraft.

Oldenburg, 1886 August 24.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

Wöbs.

Druckfehler-Berichtigung.

Vom 48. bis einschl. des 57. Stückes des XXVII. Bandes ist die Seitenzahl falsch gedruckt, nämlich um 500 zu hoch angegeben; es muß anstatt 869 bis 917 heißen 369 bis 417.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 7. Septbr. 1886.) 59. Stück.

Inhalt:

Bekanntmachung des Staatsministeriums, Departement des Innern, betreffend die Unfallversicherung für die staatlichen Baggereibetriebe. Oldenburg, 1886 August 30.

Zur Ausführung der §§. 2 bis 10 des Gesetzes über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung vom 28. Mai 1885 (Reichsgesetzblatt S. 159), wird für die staatlichen Baggereibetriebe Folgendes bestimmt:

1. Die Geschäfte der Ausführungsbehörde werden von der Baudirection in Oldenburg wahrgenommen; dieser Behörde liegt insbesondere auch die Feststellung der Entschädigungen für die durch Unfall Verletzten und für die Hinterbliebenen der durch Unfall Getödteten ob.
2. Die in den Bestimmungen der §§. 45 und 51 bis 56 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 (Reichs-Gesetzblatt S. 69) gedachten Functionen werden von den betreffenden Aemtern beziehungsweise den Magistraten der Städte erster Klasse als Ortspolizeibehörden (§. 109 des Unfallversicherungsge-

setzes und Ziffer 1, Absatz 2 der Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 18. August 1884, betreffend die Unfallversicherung) wahrgenommen.

Oldenburg, 1886 August 30.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

In Vertretung:

Ruhstrat.

Wöbs.

Berichtigung

der Bekanntmachung des Staatsministeriums, Departement des Innern, vom 24. August 1886, betreffend Abänderung der Ministerialbekanntmachungen vom 19. Juli 1879, betreffend den Betrieb von Dampfkesseln und die für die Untersuchung der Dampfkessel zu zahlenden Gebühren, und betreffend das Verfahren zur Prüfung neuer oder veränderter oder ausgebesserter Dampfkessel (Gesetzblatt Bd. XXVII. Stück 58 Nr. 105).

In Folge eines Schreibfehlers sind im §. 2 vor den Worten „vom 19. Juli 1879" die Worte: „sowie die in der Ministerialbekanntmachung" nicht zum Abdruck gekommen, und lautet der Eingang des §. 2 richtig wie folgt:

Die in der im §. 1 angezogenen Ministerialbekanntmachung, sowie die in der Ministerialbekanntmachung vom 19. Juli 1879, betreffend das Verfahren zur Prüfung u. s. w.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 10. September 1886.) 60. Stück.

Inhalt:

№ 107.

Bekanntmachung, betreffend das Verfahren bei Bestrafung unentschuldigter Schulversäumnisse in den Volksschulen des Herzogthums Oldenburg, mit Ausnahme der Stadt Oldenburg.

Nachdem es nothwendig befunden ist, die zur Zeit für das Verfahren bei Bestrafung unentschuldigter Schulversäumnisse geltenden Bestimmungen zusammenzufassen, zu erläutern und mit weiteren Ausführungsbestimmungen zu versehen, wird im Höchstgenehmigten Auftrage des Großherzoglichen Staatsministeriums nachfolgende Schulbruch-Ordnung erlassen, welche für alle Volksschulen des Herzogthums Oldenburg, mit Ausnahme der Stadt Oldenburg, zur Ausführung zu bringen ist.

Da dieselbe nur für das eigentliche Strafverfahren bei Schulversäumnissen bestimmt ist, verbleibt es hinsichtlich der Einrichtung der Versäumnißlisten, sowie hinsichtlich der Frage, welche Schulversäumnisse in ihnen als entschuldigt zu verzeichnen sind, zunächst noch bei den bestehenden Vorschriften*). Jedoch ist eine demnächstige Revision derselben in Aussicht genommen.

*) Consistorial-Anweisung vom 19. Juni 1834.

Die Schulvorstände werden veranlaßt, die Lehrer und Schulrechnungsführer mit der erforderlichen Anweisung zu versehen. Zugleich werden dieselben darauf aufmerksam gemacht, daß Vordrucke der nach der neuen Schulbruch-Ordnung fortan zu benutzenden Formulare aus dem Verlage von A. Littmann in Oldenburg zu beziehen sind und zwar die Formulare A., G. und K. das einzelne Buch zu 25 Bogen für 1 *M.* (bei Abnahme von 20 Buch desselben Formulars für 75 ₰), die Formulare B., C., D., E., F., H. und J. das einzelne Buch zu 25 Bogen oder 50 Exemplaren für 50 ₰ (bei Abnahme von 20 Buch desselben Formulars für 40 ₰).

Oldenburg, 1886 Sept. 1.

Evangelisches Oberschulcollegium.

von Beaulieu.

Lipsius.

Schulbruch-Ordnung.

I. Regelmäßiges Strafverfahren.

A. Anzeige der Versäumnisse durch den Lehrer.

§. 1.

(C.-B.*) §. 1 — C.-C.**) Z. 1 und 2.)

Jede Schulversäumniß von mindestens einem halben Tage ist an dem Versäumnißtage in die Versäumnißliste einzutragen.

---

*) C.-B. = Consistorial-Bekanntmachung vom 31. Dezember 1833, betr. den Besuch der Landschulen.

**) C.-C. = Consistorial-Circulair vom 22. März 1837 an sämmtliche evangelische Schulvorstände des Herzogthums, einschließlich der Herrschaft Jever.

Die Versäumnißliste führt der Classenlehrer. Derselbe hat möglichst dafür zu sorgen, daß die wegen Versäumnisse zu bestrafenden Eltern oder Erzieher baldige Kenntniß davon erhalten, daß ihnen eine Bestrafung droht, damit sie noch vor Ablieferung der Bruchliste an den Pfarrer (§. 2) ihm ihre etwaigen Entschuldigungsgründe vorlegen können.

§. 2.

(C.-B. §§. 2 und 3 — C.-C. Z. 1.)

Der Hauptlehrer (unter dessen Aufsicht und Verantwortlichkeit an mehrclassigen Schulen die Nebenlehrer die Versäumnißlisten ihrer Classen führen) hat am Ende des Monats aus der Versäumnißliste bezw. den Versäumnißlisten ein Verzeichniß derjenigen Kinder auszuziehen, welche die Schule ohne genügenden Grund versäumt haben (Bruchliste vergl. Formular A.) und vor dem 3. des folgenden Monats Versäumniß- und Bruchlisten beim Pfarrer einzureichen.

Sind in einer Classe während des ganzen Monats keine Versäumnisse vorgekommen, so ist dies in der Versäumnißliste vom Classenlehrer zu attestiren.

Sind in einer Schule während des ganzen Monats keine Versäumnisse vorgekommen, oder befinden sich nach Ansicht des Hauptlehrers unter den eingetragenen Versäumnissen keine straffälligen, so hat der Hauptlehrer beim Pfarrer eine Vacatanzeige (vergl. Formular B.) zu machen, unter Anlegung der Versäumnißliste bezw. der Versäumnißlisten.

B. Entscheidung über die Entschuldigungsgründe durch den Pfarrer.

§. 3.

(C.-B. §. 3 — C.-C. Z. 3 und 9 — Schulgesetz Art. 49, §. 3.)

Der Pfarrer versieht zunächst die Bruchliste oder Vacatanzeige mit dem Vermerk des Eingangstages. Ihm, als Localschulinspector, steht, vorbehältlich der

Beschwerde beim Oberschulcollegium, die Entscheidung darüber zu, ob ein angeführter Entschuldigungsgrund für genügend zu erachten ist. Er revidirt zu diesem Zwecke Versäumniß- wie Bruchliste und bestimmt nach Prüfung der gutachtlichen Bemerkungen des Lehrers und Erwägung der ihm etwa anderweitig bekannt gewordenen Umstände die unentschuldigten Versäumnisse dadurch, daß er den Betrag der von jedem Straffälligen zu entrichtenden Brüche:

bei vollem Unterricht 25 ₰,
bei verkürzter Sommerschule 40 ₰
für jeden halben Tag

in die Bruchliste einträgt.

Bei den Namen derjenigen Straffälligen, welche zur Zeit aus weltlichen Armenmitteln dauernde Unterstützung erhalten, hat er die Bezeichnung „arm" hinzuzufügen.

Sind nach Ansicht des Pfarrers Versäumnisse, welche der Lehrer nicht in die Bruchliste aufgenommen hat, unentschuldigt, so hat er sie dort nachzufügen, bezw. wenn eine Vacatanzeige eingekommen ist, eine besondere Bruchliste dafür aufzustellen.

Seine Revisionsbemerkungen bringt der Pfarrer nur in die bei ihm zurückbleibenden Versäumnißlisten.

§. 4.

(C.-C. Z. 5.)

Bei denjenigen Kindern, welche bis dahin die Schule entweder gar nicht oder wenigstens nicht ohne genügenden Grund versäumt haben, können 2 halbtägige Versäumnisse, auch wenn sie nicht genügend entschuldigt werden, den Umständen nach übersehen werden.

§. 5.

(C.-B. §. 3 — C.-C. Z. 6)

Der Pfarrer sendet die Bruchliste oder Vacatanzeige sobald als möglich an das Amt. Ist die eine oder die

andere am 14. desselben Mts. nicht beim Amt eingetroffen, so erläßt dieses am folgenden Tage eine Erinnerung an ihn mit neuer Fristbestimmung (vergl. Formular C.), welche sofort nach abgelaufener Frist so lange zu wiederholen ist, bis die Bruchliste oder Vacatanzeige eintrifft.

Wenn ein Pfarrer die ihm in Betreff der Bruchlisten obliegenden Verpflichtungen wiederholt vernachlässigt, so hat das Amt, unter genauer Angabe der einzelnen Fälle, dem Oberschulcollegium Mittheilung zu machen.

Gegen einen lässigen Lehrer ist nach Art. 35 des Schulgesetzes zu verfahren. Glaubt das Amt, daß nach §. 1 daselbst beim Oberschulcollegium Anzeige zu machen ist, so hat es sich mit dem Pfarrer darüber zu benehmen und eventuell die Anzeige selbst zu machen.

C. Erkennung und Vollstreckung der Strafe durch das Amt.

§. 6.

(C.-C. Z. 8 Abs. 1.)

Gegen diejenigen Straffälligen, welche zur Zeit aus Armenmitteln dauernde Unterstützung erhalten, hat das Amt statt der Brüche unter Streichung ihrer Namen aus der Bruchliste sogleich auf Haftstrafe bis zu 2 Tagen zu erkennen mit der Aufgabe, diese Strafe innerhalb 10 Tagen anzutreten bei Vermeidung eines Haftbefehls, welcher dann im Ungehorsamsfalle sofort zu erlassen ist (vergl. Formulare D. und E.).

§. 7.

(C.-B. §§. 4 und 6 — C.-C. Z. 7 und 10.)

Gegen die übrigen Straffälligen erkennt das Amt auf die für sie angesetzten Brüche und für den Fall, daß diese nicht beigetrieben werden können, auf die bei dem Namen jedes Einzelnen in der Bruchliste von ihm anzusetzenden Haftstrafen bis zu zwei Tagen. Es verbindet damit den Befehl, die erkannte Brüche nebst den Zustellungsgebühren

(von 10 ₰, wenn die Brüche weniger als 3 ℳ. und von 20 ₰, wenn sie 3 ℳ. und mehr beträgt), binnen 8 Tagen an den Rechnungsführer zu bezahlen, bei Vermeidung der Pfändung oder der angesetzten Haftstrafe.

Die mit diesem Erkenntniß bezw. Zahlungsbefehl versehene Bruchliste ist baldthunlichst, jedenfalls aber innerhalb der ersten 8 Tage, dem betreffenden Amtsunterbeamten zu übergeben mit der Aufgabe, sie innerhalb genau bestimmter, unter Berücksichtigung der vorliegenden Umstände möglichst kurz zu bemessenden Fristen

1. nach geschehener und attestirter Zustellung beim Rechnungsführer abzugeben,
2. nach einem Zwischenraum von mindestens 10 Tagen vom Rechnungsführer wieder abzuholen und dem Amte zurückzuliefern.

Der äußerste Termin zur Rücklieferung an das Amt ist, wenn die Bruchliste vom Pfarrer rechtzeitig, d. h. vor dem 15. des Monats eingereicht worden, der 10. des nächstfolgenden Monats.

§. 8.

(C.-B. §§. 5 und 6 — C.-C. Z. 10.)

Der Rechnungsführer hat vor Zurückgabe der Bruchliste an den Amtsunterbeamten bei jedem Schuldner seine Bemerkung entweder

über die geleistete Zahlung oder
über die Zahlungsunfähigkeit des Schuldners (falls ihm solche bekannt ist) oder
über die erforderliche Beitreibung

beizufügen. Der Amtsunterbeamte nimmt die Liste nicht eher wieder in Empfang, als bis dies geschehen ist.

Ueber später erfolgende Zahlungen stellt der Rechnungsführer dem Zahlenden Quittung aus (vergl. Formular F.), auch hat er sich vor Zurückgabe der Liste das zu diesem Zweck Erforderliche aus derselben auszuziehen.

Bei jeder Zahlung ist darauf zu halten, daß auch die Zustellungsgebühren (§. 7, Abs. 1) mit eingezahlt werden. Die Zustellungsgebühren begleichen, soweit die Zustellungen nicht durch auf Gebühren stehende Beamte erfolgen, der Landescasse oder der etwa sonst berechtigten Casse. Die Zustellungsgebühren gehen zunächst zur Schulcasse und sind aus dieser am Ende des Rechnungsjahres den betreffenden Zustellungsbeamten gegen Quittung auszuzahlen, bezw., so weit sie der Landescasse begleichen, an den betreffenden Amtseinnehmer abzuliefern, nachdem zuvor dem Amte eine Designation der der Landescasse begleichenden Gebühren eingeliefert ist. Das Amt ertheilt auf dieser Designation nach vorgängiger Prüfung die Hebungsordre für den Amtseinnehmer.

§. 9.

(C.-B. §§. 6 und 7 — C.-C. Z. 8, Absatz 2, Z. 10.)

Gegen jeden Schuldner, bei welchem die geschehene Zahlung nicht bemerkt ist, verfügt das Amt sofort nach dem Wiedereingange der Bruchliste entweder die Pfändung auf einem besonderen Bogen (vergl. Formular G.), oder, wenn es ihn nicht für zahlungsfähig hält, die Vollstreckung der eventuell angesetzten Haftstrafe in derselben Weise, wie bei der sogleich erkannten Haftstrafe (§. 6), wobei bei der Ladung zum Strafantritt zum Ausdruck zu bringen ist, daß die Haftstrafe an die Stelle der erkannten, aber nicht bezahlten Schulbrüche trete (vergl. Formular H).

Der mit der Pfändung beauftragte Unterbeamte ist zugleich anzuweisen, den unpfandbar befundenen Schuldner aufzufordern, die an Stelle der Brüche angesetzte Haftstrafe binnen 10 Tagen anzutreten, bei Vermeidung eines Haftbefehls, welcher dann im Ungehorsamsfalle sofort zu erlassen ist (vergl. Formular E.).

Das Pfandverfahren ist, unabhängig von Anträgen des Rechnungsführers, thunlichst zu beschleunigen.

Die durch die Pfändung beigängig gemachte Brüche nebst Zustellungsgebühren (§. 7 Abs. 1, §. 8 Abs. 3) übersendet das Amt dem Rechnungsführer gleichzeitig mit der Bruchliste (§. 14 Abs. 2).

§. 10.

(C.-B. §. 12 — C.-C. Z. 9 — Gesetz vom 7. Januar 1879, betr. die Einrichtung der Aemter, Art. 5, §. 1.)

Beschwerden gegen die Erkennung des Amts auf principale Haftstrafe (§. 6) oder auf Brüche und event. Haftstrafe (§. 7) müssen bei Strafe des Verlustes innerhalb 7 Tagen nach der Zustellung beim Oberschulcollegium eingebracht und innerhalb fernerer 3 Wochen begründet werden.

Im Uebrigen haben Personen, welche nachträglich Entschuldigungsgründe vorbringen wollen, sich damit an den Pfarrer zu wenden, welcher, wenn er sie genügend befindet, ihnen darüber eine Bescheinigung (vergl. Formular J.) ertheilt. Derselbe ist nicht befugt, die Brüche für eine nicht genügend entschuldigte Versäumniß zu erlassen.

§. 11.

(C.-C. Z. 9 — Gesetz vom 7. Januar 1879, Art. 5, §. 2).

Das amtliche Verfahren bis zur Beendigung der Strafvollstreckung ist endgültig einzustellen:

1. auf Mittheilung des Oberschulcollegiums, daß eine erhobene Beschwerde für begründet befunden sei,
2. wenn der Schuldner eine Bescheinigung des Pfarrers darüber beibringt, daß nachträglich genügende Entschuldigungsgründe für alle Versäumnisse beigebracht sind, wegen derer die Strafe erkannt ist (§. 10 Abs. 2),
3. wenn der Schuldner eine Quittung des Rechnungsführers über geleistete Zahlung der Brüche nebst Gebühren für Zustellung des Zahlungsbefehls beibringt (§. 8 Abs. 2).

Jedoch fallen dem Schuldner in den letzten beiden Fällen die bis zur Einstellung des Verfahrens etwa erwachsenen Baarkosten zur Last.

Eine vorläufige Einstellung des amtlichen Verfahrens tritt ein auf Mittheilung des Oberschulcollegiums, daß Beschwerde erhoben sei. Sobald indessen vom Oberschulcollegium mitgetheilt wird, daß die erhobene Beschwerde verworfen sei, ist das Verfahren ungesäumt wieder aufzunehmen.

§. 12.

(C.-B. §. 7.)

Die Beitreibung der Brüche erfolgt im Uebrigen nach den für die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen in Verwaltungssachen geltenden Bestimmungen. Auch sind dabei die dort festgesetzten Gebühren zu berechnen.

D. Controlle.

§. 13.

Das Amt führt ein Controllbuch (vergl. Formular K), in welchem für jeden Monat und für jede Schulacht das Datum

1. des Eingangs der Bruchliste oder Vacatanzeige (§. 5),
2. des Endtermins für die Zurücklieferung der Bruchliste durch die Amtsunterbeamten,
3. der Zurücklieferung selbst (§. 9, Absatz 1),
4. der gänzlichen Erledigung der Bruchliste dadurch, daß alle in ihr aufgeführten Brüche entweder bezahlt bezw. beigetrieben (§. 8, §. 9, Absatz 4, §. 11, Z. 3) oder durch Verwandlung in Haftstrafe (§§. 6 oder 9) oder durch nachträgliche Entschuldigung (§. 10, Absatz 2, §. 11, Z. 2) oder durch begründet befundene Beschwerde (§. 11, Z. 1) wegfällig geworden sind,
5. der Zusendung an den Rechnungsführer (§. 14, Absatz 2), §. 15)

zu notiren ist.

Das dies geschehen, ist auf der Bruchliste bezw. Vacat-Anzeige zu bemerken.

Außerdem sind im Controllbuch etwaige Erinnerungen an die Pfarrer (§. 5, Absatz 1) unter Angabe der neu bestimmten Frist zu bemerken.

§. 14.

(C.-C. Z. 11.)

Der Schulrechnung ist die Bruchliste oder Vacat-Anzeige für jeden Monat des Rechnungsjahres vom Rechnungsführer anzulegen als Beleg dafür, ob bezw. wie viel Brüche für jeden Monat eingekommen sind. Die eingelaufenen Brüche sind deshalb monatweise in Einnahme zu stellen unter Bezugnahme auf die angelegten, ganz oder theilweise zur Zahlung gelangten Bruchlisten, während für diejenigen Monate, in denen Einnahmen an Brüchen nicht vorgekommen sind, auf die ebenfalls angelegten Vacatanzeigen oder zu keiner Zahlung gelangten Bruchlisten zu verweisen ist.

Zu diesem Zwecke werden die Vacat-Anzeigen sogleich, nachdem sie eingegangen, die Bruchlisten sogleich, nachdem sie gänzlich erledigt sind, vom Amt dem Rechnungsführer zugeschickt.

§. 15.

Beantragt der Pfarrer, Einsicht in die erledigten Bruchlisten zu nehmen, so sind diese dem Rechnungsführer durch Einschluß an den Pfarrer zuzusenden und übernimmt letzterer dadurch die Verpflichtung, für baldige Weiterbeförderung an den Rechnungsführer Sorge zu tragen.

§. 16.

Mit der im §. 99 des Schulregulativs vom 14. Mai 1863 vorgeschriebenen Anzeige an das Oberschulcollegium ist die Anzeige zu verbinden, daß der abgemachten Rech-

nung für jeden Monat des Rechnungsjahres die Bruchliste bezw. Vacatanzeige anliege.

II. Verfahren im Rückfall.

A. Erhöhung der Strafe durch das Amt.

§. 17.

(C.-B. §. 8. — C.-C. Z. 4.)

Gegen Straffällige, welche bereits wegen Schulversäumniß bestraft sind, hat der Pfarrer eine erhöhte Strafe beim Amt zu beantragen, wenn er einsieht, daß die einfache Strafe nicht genügt, um den regelmäßigen Schulbesuch zu erzwingen. Bei solchen, welche zweimal in demselben Schuljahre wegen Schulversäumnisse bestraft sind, ist die Nothwendigkeit einer erhöhten Strafe ohne Weiteres anzunehmen, es müßten denn besondere Gründe für die Annahme vorliegen, daß die einfache Strafe genüge.

§. 18.

(C.-B. §. 8. — C.-C. Z. 4.)

Erscheint eine erhöhte Strafe erforderlich, so streicht der Pfarrer den betreffenden Straffall in der Bruchliste unter Angabe des Grundes in der Rubrik „Bemerkungen" und macht zugleich mit der Uebersendung der Bruchliste eine besondere Anzeige beim Amt.

Dadurch geht die ganze Entscheidung über diesen Fall, einschließlich derjenigen über etwa vorgebrachte Entschuldigungsgründe auf das Amt über. Eine nachträgliche Anerkennung der Entschuldigungsgründe durch den Pfarrer (§. 10, Abs. 2) ist nach gemachter Anzeige nicht mehr zulässig.

§. 19.

(C.-B. §. 9.)

Das Amt verabladet den nach §. 18 zur Anzeige Gebrachten ohne Verzug, untersucht, ob eine nicht genügend

entschuldigte Schulversäumniß im Rückfall vorliegt und erkennt gegen den schuldig Befundenen auf eine Brüche bis zu 30 *M.* an die Schulcasse oder Haft bis zu 3 Tagen. Der Pfarrer erhält Mittheilung von dem Erkenntnisse.

§. 20.

Lautet das Erkenntniß des Amts ausschließlich auf Haftstrafe, so ist mit demselben die Ladung zu verbinden, die Strafen binnen 10 Tagen anzutreten bei Vermeidung eines Haftbefehls, welcher dann im Ungehorsamsfalle sofort zu erlassen ist.

§. 21.

(C.-B. §§. 10, 11, 12.)

Lautet das Erkenntniß des Amts auf Brüche, so ist daneben für den Fall der Nichtbeitreibbarkeit eine Haftstrafe bis zu 3 Tagen festzusetzen.

Dem bei Abgabe des Erkenntnisses anwesenden Verurtheilten ist zugleich aufzugeben, die erkannte Brüche binnen 8 Tagen an den Rechnungsführer der Schulacht zu bezahlen bei Vermeidung der Pfandung oder der eventuell angesetzten Haftstrafe.

Mit der Vollstreckung der Pfändung bezw. der Haft ist niemals vor Ablauf von 10 Tagen nach Zustellung des Erkenntnisses vorzugehen.

§. 22.

(C.-B. §. 17.)

In dem Erkenntniß des Amts ist auch die Verurtheilung in die durch die stattgehabten Verhandlungen veranlaßten, als Gebühren in Verwaltungssachen zu berechnenden, Kosten auszusprechen. Jedoch können diese Kosten wegen Unvermögens des Verurtheilten bei Abgabe des Erkenntnisses ganz oder theilweise vom Amt erlassen werden.

§. 23.

Im Uebrigen finden bei diesem Verfahren die Bestimmungen der §§. 7, 8, 9, 10, Abs. 1, 11, Z. 1 und 3, 12 entsprechende Anwendung.

B. Erhöhung der Strafe durch das Oberschulcollegium.

§. 24.

(C.-B. §. 13.)

Gegen Straffällige, welche zwei oder mehrere Male vom Amt nach den Bestimmungen der §§. 17—23 bestraft sind, hat der Pfarrer die Veranlassung einer erhöhten Strafe durch das Oberschulcollegium beim Amt zu beantragen, wenn er einsieht, daß auch die vom Amt verhängte höhere Strafe nicht genügt, um den regelmäßigen Schulbesuch zu erzwingen.

§. 25.

(C.-B. §. 13.)

Erscheint eine erhöhte Strafe nach §. 24 erforderlich, so streicht der Pfarrer den betreffenden Straffall in der Bruchliste unter Angabe des Grundes in der Rubrik „Bemerkungen" und macht zugleich mit der Uebersendung der Bruchliste eine besondere Anzeige beim Amt, der eine besondere, von ihm zu attestirende Liste über alle Schulversäumnisse der betreffenden Kinder anzulegen ist.

§. 26.

(C.-B. §. 14.)

Findet das Amt den Antrag auf Ueberweisung an das Oberschulcollegium hinlänglich begründet, so sendet es denselben nebst angelegter Liste und der in Betreff des Rückfälligen bereits erwachsenen Amtsacten sofort an das Oberschulcollegium ein, unter Hinweis auf die in den Acten enthaltenen einzelnen Vorstrafen und deren Verbüßung.

Findet das Amt den Antrag auf Ueberweisung an das Oberschulcollegium nicht hinlänglich begründet, so hat es in Gemäßheit der Bestimmungen der §§. 19—23 zu verfahren.

§. 27.

(C.-B. §. 14.)

Im Falle des §. 26 Absatz 1 verabladet das Oberschulcollegium den Rückfälligen, untersucht, ob eine nicht genügend entschuldigte Schulversäumniß im Rückfall nach §. 24 vorliegt und erkennt gegen den schuldig Befundenen eine Brüche bis zu 75 *M.* an die Schulcasse oder Haft bis zu 8 Tagen.

§. 28.

(C.-B. §. 16.)

Wird auf Brüche erkannt, so ist zugleich für den Fall der Nichtbeitreibbarkeit eine Haftstrafe bis zu 8 Tagen festzusetzen.

§. 29.

(C.-B. §§. 14 und 15).

Dem Amt wird unter Rücksendung der Amtsacten Abschrift des Erkenntnisses zugefertigt. Dasselbe hat dem Pfarrer Mittheilung davon zu machen, und die Vollstreckung der erkannten Strafe anzuordnen.

§. 30.

Im Uebrigen finden bei diesem Verfahren die Bestimmungen der §§. 18, Absatz 2, 20—23 entsprechende Anwendung.

Die Frist für Zahlung der Brüche bei Strafe der Pfändung bestimmt in jedem einzelnen Falle das Oberschulcollegium.

C. Eintreten der Armenverwaltung.

§. 31.

(Rescript des Staatsministeriums, Departement des Innern, an sämmtliche Aemter vom 22. September 1884.)

Zeigt sich, daß die vorstehend gedachten Geld- und Freiheitsstrafen zur Erzwingung eines regelmäßigen Schulbesuchs wirkungslos sind, so ist es nach dem vorstehend angezogenen Rescripte des Staatsministeriums, Departement des Innern, Pflicht der Armenverwaltung, für das schulpflichtige Kind fürsorgend einzutreten, auch dann, wenn die alimentationspflichtigen Angehörigen desselben im Uebrigen der Armenunterstützung nicht bedürfen.

Mit welchen Mitteln die Fürsorge einzutreten hat, unterliegt zunächst der Beurtheilung der Armencommission nach den Verhältnissen des einzelnen Falls. Jedoch wird, wie in dem gedachten Rescripte des Staatsministeriums ausgesprochen, in solchen Fällen, in welchen sich die Strafen wegen unentschuldigter Schulversäumniß als vollständig wirkungslos erwiesen haben, meistens eine anderweite Unterbringung des betreffenden Kindes erforderlich sein.

§. 32.

Liegt nach Ansicht des Pfarrers ein Fall vor, in welchem ein mangelhafter Schulbesuch das Einschreiten der Armenverwaltung rechtfertigt und verlangt, so hat er entweder unmittelbar bei der Armencommission oder beim Amt dahin zielende Anträge zu stellen unter gehöriger Begründung, sowie unter Angabe der ihm geeignet erscheinenden Mittel zur Abhülfe. Lehnt im ersteren Falle die Armencommission seinen Antrag ab, so hat er sich an das Amt zu wenden.

§. 33.

Das Amt hat nach dem Rescripte des Staatsministeriums vom 22. September 1884 auch ohne Antrag der-

artige Fälle, sobald sie zu seiner Kenntniß gelangen, der betreffenden Armencommission mitzutheilen und in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde derselben in geeigneter Weise zu controlliren, daß sie die ihr obliegende Verpflichtung erfülle.

§. 34.

Die Herbeiführung des Einschreitens der Armenverwaltung ist vom Pfarrer und Amt in Erwägung zu ziehen, sobald gegen diejenige Person, welche das Kind zum Schulbesuch anzuhalten hat, zweimal binnen Jahresfrist Haftstrafen wegen Schulversäumniß vollstreckt sind, und die Gesammtlage des Falls ein weiteres Einschreiten der Schulbehörden als voraussichtlich erfolglos erscheinen läßt. Es ist zur Beantragung des Einschreitens der Armenverwaltung nicht unbedingt erforderlich, daß vorher bereits die Verhängung einer erhöhten Strafe durch das Oberschulcollegium stattgefunden hat, es genügt vielmehr, daß das Verhalten jener Person ein solches ist, daß auch von der erhöhten Strafe keine Besserung zu erwarten steht.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 26. October 1886.) 61. Stück.

Inhalt:

№ 108.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das Pferde-Aushebungs-Reglement.

Oldenburg, 1886 October 5.

Auf Grund und in Ausführung der §§. 25—27 und des §. 36 des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (Reichsgesetzblatt Seite 129), lautend wie folgt:

„§. 25.

„Zur Beschaffung und Erhaltung des kriegsmäßigen Pferdebedarfs der Armee sind alle Pferdebesitzer verpflichtet, ihre zum Kriegsdienst für tauglich erklärten Pferde gegen Ersatz des vollen von Sachverständigen unter Zugrundelegung der Friedenspreise endgültig festzustellenden Werthes an die Militairbehörde zu überlassen.

Befreit hiervon sind nur:

1. Mitglieder der regierenden deutschen Familien;
2. die Gesandten fremder Mächte und das Gesandtschaftspersonal;
3. Beamte im Reichs- oder Staatsdienste hinsichtlich der zum Dienstgebrauch, sowie Aerzte und Thierärzte hinsichtlich der zur Ausübung ihres Berufes nothwendigen Pferde;
4. die Posthalter hinsichtlich derjenigen Pferdezahl, welche von ihnen zur Beförderung der Posten kontraktmäßig gehalten werden muß.

§. 26.

Die Sachverständigen (§. 25) sind für jeden Lieferungsverband durch dessen Vertretung periodisch zu wählen.

Das Schätzungsverfahren findet unter Leitung eines von der Landesregierung bestellten Commissars statt. Die Kosten trägt das Reich.

Der festgestellte Werth wird dem Eigenthümer aus den bereitesten Beständen der Kriegskasse baar vergütet.

§. 27.

Das Verfahren bezüglich der Stellung und Aushebung der Pferde wird unter Zugrundelegung der §§. 25 und 26 von den einzelnen Bundesstaaten geregelt. Uebertretungen der dabei hinsichtlich der Anmeldung und Stellung der Pferde zur Vormusterung, Musterung oder Aushebung getroffenen Anordnungen werden mit einer Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern geahndet.

§. 36.

Alle gegenwärtigem Gesetze entgegenstehenden Bestimmungen sind aufgehoben."

werden, unter Aufhebung der Bekanntmachungen des Staatsministeriums vom 6. November 1875 (G.-Bl. Bd. 23

S. 671), vom 21. November 1881 (G.-Bl. Bd. 26 S. 102) und vom 17. December 1883 (G.-Bl. Bd. 26 S. 676), die nachstehenden Anordnungen hinsichtlich der periodischen Vormusterungen des Pferdebestandes und Beschaffung der Mobilmachungs-Pferde im Herzogthum Oldenburg getroffen:

I. Musterungsbezirke und Aushebungskreise; Musterungs- und Aushebungs-Commissionen.

§. 1.

1. Das Herzogthum wird in nachstehende fünf Aushebungs-Kreise mit den beigefügten Musterungs-Bezirken eingetheilt:

   I. Kreis Oldenburg mit den Bezirken:
   - a) Stadt und Amt Oldenburg,
   - b) Amt Westerstede,
   - c) Amt Elsfleth,
   - d) Amt Delmenhorst.

   II. Kreis Ovelgönne mit den Bezirken:
   - a) Amt Butjadingen,
   - b) Amt Brake.

   III. Kreis Jever mit den Bezirken:
   - a) Stadt und Amt Varel,
   - b) Stadt Jever und der nördliche Theil des Amts Jever, bestehend aus den Gemeinden Cleverns, Sandel, Wiefels, Westrum, Oldorf, Waddewarden, Pakens, Wüppels, St. Jooft, Wiarden, Minsen, Wangerooge, Hohenkirchen, Tettens und Middoge,
   - c) der südliche Theil des Amts Jever, bestehend aus den Gemeinden Schortens, Sillenstede, Sande, Neuende, Heppens, Bant, Fedderwarden, Sengwarden und Accum.

IV. Kreis Vechta mit den Bezirken:
a) Amt Wildeshausen,
b) Amt Vechta.

V. Kreis Cloppenburg mit den Bezirken:
a) Amt Cloppenburg,
b) Amt Friesoythe.

2. Für jeden Kreis wird vom Staatsministerium ein Kreis-Commissar und, soweit erforderlich, ein Stellvertreter desselben ernannt.
3. Für jeden Kreis wird eine Vormusterungs-Commission und eine Aushebungs-Commission, für jeden Bezirk eine Musterungs-Commission gebildet.

§. 2.

Die Vormusterungs-Commissionen bestehen aus einem vom commandirenden General zu bestimmenden Officier und dem Kreis-Commissar.

§. 3.

1. Die Musterungs-Commissionen bestehen aus drei pferdekundigen Mitgliedern.

   Für jedes Mitglied ist für Behinderungsfälle ein Stellvertreter zu bestimmen.
2. Die Mitglieder und Stellvertreter werden von dem Amtsrath gewählt.

   In dem Bezirke I. a. treten der Gemeinderath und der Amtsrath unter Leitung des dienstältesten Beamten für die Wahl zusammen.

   Für die Bezirke III. b. und c. hat der Amtsrath die Mitglieder und Stellvertreter aus den Eingesessenen des betreffenden Bezirks zu wählen.
3. Die Wahl der Mitglieder und Stellvertreter erfolgt von 6 zu 6 Jahren.

   Bei dem Ausscheiden eines Mitgliedes oder Stellvertreters ist eine Neuwahl vorzunehmen.

4. Die Functionen der Mitglieder und Stellvertreter sind ein unentgeltliches Ehrenamt.
5. Die Mitglieder und Stellvertreter sind mittelst Handschlags zu verpflichten und die Namen derselben den Eingesessenen bekannt zu machen.
6. Eines der Mitglieder ist mit der Leitung der Geschäfte zu betrauen, empfängt die Aufträge des Kreis-Commissars und sorgt unter Beihülfe der beiden anderen für deren pünktliche Ausführung.

§. 4.

Die Aushebungs-Commissionen bestehen aus:
1. dem Kreis-Commissar oder dessen Vertreter als Civil-Commissarius,
2. einem vom commandirenden General zu ernennenden Officier als Militair-Commissarius, dem ein zweiter Officier beigegeben werden kann.

II. Verfahren bei den periodischen Vormusterungen des Pferdebestandes.

§. 5.

Zur Erhaltung einer Uebersicht über den Pferdebestand im Lande finden in der Regel von 10 zu 10 Jahren, und zwar in den auf die Reichsviehzählung folgenden, auf jedesmalige Anordnung des Staatsministeriums Vormusterungen der sämmtlichen Pferde durch die Vormusterungs-Commission statt.

In den der Marine zur Deckung ihres Pferdebedarfs für die Reichskriegshäfen zugewiesenen Bezirken finden Pferde-Vormusterungen nicht statt.

§. 6.

Das Staatsministerium, Departement der Justiz, bestimmt im Einvernehmen mit dem commandirenden General

die Orte und Termine, an welchen die Vormusterungen abgehalten werden.

Die Orte sind so zu wählen, daß die Pferde ihren Besitzern möglichst nicht über einen halben Tag entzogen werden. Es wird deshalb darauf Bedacht zu nehmen sein, an einem Tage mehr als eine Musterung, und zwar an verschiedenen Orten abzuhalten, dabei auch die Pferde aus den entfernt gelegenen Ortschaften zuerst zu mustern.

Die Termine sind mit der besonderen Rücksicht anzusetzen, daß die Pferdebesitzer durch entsprechende Wahl der Jahreszeit möglichst wenig beeinträchtigt werden.

§. 7.

Die Kreis-Commissare haben diese Orte und Termine jedesmal rechtzeitig auf ortsübliche Weise zur Kenntniß der Pferdebesitzer zu bringen. Dabei wird zugleich die Reihenfolge zu bestimmen sein, in welcher die Ortschaften zur Vorstellung gelangen.

Die Mitglieder der Musterungs-Commissionen sind zur Theilnahme an der Vormusterung einzuladen.

§. 8.

Jeder Pferdebesitzer ist verpflichtet, zu diesem Termine seine sämmtlichen Pferde zu gestellen mit Ausnahme:

a) der Fohlen unter 4 Jahren,
b) der Hengste,
c) der Stuten, die entweder hochtragend sind oder noch nicht länger als 14 Tage abgefohlt haben,
d) der Pferde, welche auf beiden Augen blind sind,
e) der Pferde, welche in Bergwerken dauernd unter Tage arbeiten.

Außerdem ist das Staatsministerium, Departement der Justiz, befugt, unter besonderen Umständen Befreiung von der Vorführung eintreten zu lassen. In einzelnen dringenden Fällen ist auch der Kreis-Commissar hierzu ermächtigt.

In den unter c. bis e. aufgeführten Fällen ist eine vom Gemeindevorstande ausgefertigte Bescheinigung vorzulegen.

Von der Verpflichtung zur Vorführung ihrer Pferde sind ausgenommen:

1. Mitglieder der regierenden deutschen Familien;
2. die Gesandten fremder Mächte und das Gesandtschaftspersonal;
3. Beamte im Reichs- oder Staatsdienste hinsichtlich der zum Dienstgebrauch, sowie Aerzte und Thierärzte hinsichtlich der zur Ausübung ihres Berufes nothwendigen Pferde;
4. die Posthalter hinsichtlich derjenigen Pferdezahl, welche von ihnen zur Beförderung der Posten kontraktmäßig gehalten werden muß.
5. die Staatsgestüte.

   Größere Privatgestüte sind möglichst an Ort und Stelle zu mustern.

§. 9.

Die Gemeindevorsteher, im Behinderungsfalle ihre Stellvertreter, haben sich zu dem Vormusterungstermine einzufinden und der Commission ein mit fortlaufenden Nummern versehenes Verzeichniß der in ihrem Bezirk vorhandenen Pferde vorzulegen, welches deren Alter, Geschlecht, Farben und Abzeichen, sowie den Namen des Besitzers angiebt. Sie sind verpflichtet, für die Gestellung der zum Rangiren und Vorführen der Pferde erforderlichen Mannschaften und ferner dafür zu sorgen, daß das Vorführen nach der Reihenfolge des Verzeichnisses stattfindet.

Auch die Bezirksvorsteher haben auf Anordnung des Kreis-Commissars sich einzufinden.

§. 10.

Die vorgeführten Pferde sind gemeindeweise durch die

Vormusterungs-Commission zu prüfen und in kriegsbrauchbare und kriegsunbrauchbare zu scheiden.

Die kriegsbrauchbaren Pferde sind als Reitpferde, Stangenpferde und Vorderpferde zu sondern.

Bei verschiedener Ansicht über die Kriegsbrauchbarkeit, sowie die Art der Verwendung der Pferde entscheidet das militairische Mitglied.

§. 11.

Ueber das Ergebniß der Vormusterung innerhalb des Kreises hat die Commission eine Uebersicht nach dem anliegenden Schema A. in doppelter Ausfertigung aufzustellen. Das militairische Mitglied reicht davon ein Exemplar dem Generalcommando, das Civilmitglied das zweite Exemplar dem Staatsministerium, Departement der Justiz, ein.

Anlage A.

III. Verfahren bei Beschaffung der Mobilmachungs-Pferde.

§. 12.

Die erforderliche Beschaffenheit jeder Kategorie der zum Kriegsdienst nöthigen Pferde ergeben die in Anlage B. enthaltenen Bestimmungen.

Anlage B.

§. 13.

Das Staatsministerium, Departement der Justiz, vertheilt im Einvernehmen mit dem commandirenden General schon im Frieden den Gesammtbedarf an Mobilmachungs-Pferden auf die einzelnen Kreise.

Die von jedem Kreise aufzubringende Quote an Mobilmachungs-Pferden wird dem Kreis-Commissar bekannt gegeben.

§. 14.

Bei Eintritt einer Mobilmachung wird in jedem Kreise der gesammte nach §. 8 gestellungspflichtige Pferdebestand

gemustert; das erforderliche Contingent wird ausgehoben und taxirt; der Taxwerth wird aus Reichsfonds vergütet.

§. 15.

Die Bestimmung der Musterungsorte in den Musterungsbezirken erfolgt durch den Kreis-Commissar.

Als Musterungsorte sind solche Orte, an welchen die Abnahme der Pferde stattfinden soll (§. 23), in der Regel nicht zu wählen.

§. 16.

Die Mitglieder der Musterungs-Commissionen haben auch in Friedenszeiten die Verpflichtung, den Kreis-Commissaren bei Ermittelung des kriegsbrauchbaren Pferdebestandes beizustehen, und den an sie dieserhalb ergehenden Aufforderungen nach bestem Wissen nachzukommen.

§. 17.

Die Musterung des Pferdebestandes hat in allen Musterungsbezirken eines jeden Aushebungs-Bezirks so frühzeitig stattzufinden, daß die zur Vorstellung vor die Aushebungs-Commission (§. 24) bestimmten Pferde zu den für das Aushebungsgeschäft festgesetzten Terminen im Aushebungsort (§. 23) eintreffen können.

§. 18.

Sofort nach Eingang des Mobilmachungsbefehls theilt der Kreis-Commissar dem mit Leitung der Geschäfte beauftragten Mitgliede jeder Musterungs-Commission ein Verzeichniß der zu gestellenden Pferde nach den verschiedenen Kategorien mit und bezeichnet demselben Tag und Stunde der Musterung, sowie Tag, Stunde und Ort der Aushebung (§. 23).

Gleichzeitig beauftragt der Kreis-Commissar die

Gemeindevorsteher mit schleuniger Aufforderung der Pferdebesitzer zur Gestellung ihrer Pferde unter genauer Angabe des Ortes, des Tages und der Stunde.

Die dieserhalb an die Gemeindevorsteher, sowie an die Musterungs-Commissionen zu richtenden Verfügungen sind schon im Frieden bereit zu halten. Bei Eingang des Mobilmachungsbefehls sind sie, je nach schnellster Art der Beförderung, entweder per Telegramm, Eisenbahn, Estaffette oder reitenden Boten zu expediren.

§. 19.

Jeder Pferdebesitzer ist nach erhaltener Aufforderung verpflichtet, seine sämmtlichen Pferde mit Ausschluß der im §. 8 näher bezeichneten zu der bestimmten Zeit und an dem bestimmten Orte vorzuführen.

Der Verkauf eines Pferdes vor erhaltener Gestellungs-Aufforderung entbindet nicht von dessen Gestellung, sofern die Ablieferung an den neuen Erwerber noch nicht erfolgt ist.

Eine Ausnahme findet nur statt, wenn nachweislich der Verkauf an die Militair-Behörde, an Offiziere, Militair-Aerzte oder -Beamte, welche sich die Pferde für ihre Mobilmachung selbst beschaffen müssen, geschehen ist.

Ebenso können den zum Dienst einberufenen Officieren, Militair-Aerzten oder -Beamten des inaktiven und Beurlaubtenstandes so viel ihrer eigenen Pferde von der Aushebung zurückgelassen werden, als ihnen bei einer Mobilmachung etatsmäßig zu stellen sind.

Pferdebesitzer, welche ihre gestellungspflichtigen Pferde nicht ungesäumt und vollständig vorführen, haben außer der gesetzlichen Strafe zu gewärtigen, daß auf ihre Kosten eine zwangsweise Herbeischaffung derselben vorgenommen wird.

§. 20.

Der Kreis-Commissar hat die erforderlichen Anordnungen zur Aufrechthaltung der Ordnung bei dem Muste-

rungsgeschäfte zu treffen und für Beorderung der nöthigen Polizeimannschaften (Gendarmen, Polizeidiener u. s. w.) zu sorgen.

Die Gemeindevorsteher und Bezirksvorsteher sind verpflichtet, gleichfalls bei der Musterung zu erscheinen, um die vollständige Gestellung der Pferde zu überwachen und der Commission die fehlenden zu bezeichnen.

§. 21.

Die Musterungs-Commission hat an dem zur Musterung bestimmten Tage auf dem Sammelplatze des Bezirks pünktlich zu erscheinen und nach Anleitung der Anlage B. eine sorgfältige Prüfung der gestellten Pferde und Aussonderung der kriegsbrauchbaren vorzunehmen. Ueber sämmtliche kriegsbrauchbaren Pferde ist ein National nach Anlage C. — bei mehrtägiger Musterung für jeden Tag ein besonderes — zu fertigen. Anlage C.

Aus demselben hat die Commission das Contingent des Bezirks und außerdem auf je 3 Pferde des Contingents ein viertes als Zuschlag auszuwählen. Die ausgewählten Pferde sind in dem National speziell zu bezeichnen, und ist letzteres sofort dem Kreis-Commissar zuzustellen.

Die ausgewählten Pferde sind von den Besitzern beziehungsweise deren Beauftragten der Aushebungs-Commission an dem vom Kreis-Kommissar bestimmten Tage vorzuführen.

Das Staatsministerium, Departement der Justiz, kann im Einvernehmen mit dem commandirenden General anordnen, daß ein höherer Zuschlag ausgewählt, oder daß alle kriegsbrauchbaren Pferde sämmtlicher oder einzelner Kategorien (Reit-, Stangen- und Vorderpferde) der Aushebungs-Commission vorzuführen sind.

Alle nicht ausgewählten beziehungsweise nicht kriegsbrauchbaren Pferde werden gleich nach der Musterung in ihre Heimath entlassen.

Etwa nicht gestellte Pferde sind nach dem Ermessen des leitenden Mitgliedes sofort herbeizuschaffen, und ist die Bestrafung der Besitzer zu veranlassen.

§. 22.

Das leitende Mitglied der Musterungs-Commission hat dem Kreis-Commissar nach Schluß der Musterung sogleich über den Verlauf derselben Bericht zu erstatten.

§. 23.

Das Staatsministerium, Departement der Justiz, bestimmt schon im Frieden, im Einvernehmen mit dem commandirenden General, an welchen Orten die Aushebung und Abnahme für jeden Aushebungsbezirk stattfindet, und an welchem Mobilmachungstage dieselbe beginnt.

§. 24.

Der Aushebungs-Commission sind zuzutheilen:

1. ein militairischerseits zu commandirender Roßarzt oder vom Kreis-Commissar zuzuziehender Thierarzt und
2. drei Taxatoren.

§. 25.

1. Die Taxatoren werden von den Amtsräthen von 6 zu 6 Jahren gewählt und zwar:
   im Kreise Oldenburg nach einem von dem Staatsministerium zu bestimmenden Turnus;
   im Kreise Ovelgönne je einer für jeden Bezirk und der dritte abwechselnd für den einen oder den anderen Bezirk;
   im Kreise Jever einer für den Bezirk a., zwei für die Bezirke b. und c.,
   im Kreise Vechta einer für den Bezirk a.; zwei für den Bezirk b.;

im Kreise Cloppenburg zwei für den Bezirk a., einer für den Bezirk b.

In dem Bezirke I. a. treten der Gemeinderath und der Amtsrath unter Leitung des dienstältesten Beamten für die Wahl zusammen.

2. Wenn in einem Kreise die Abnahme der Pferde gleichzeitig an zwei verschiedenen Orten erfolgen soll, so ist für diesen Kreis die doppelte Zahl der Taxatoren zu wählen.

3. Zu Taxatoren müssen sachverständige und unbescholtene Personen, welche das volle Vertrauen der Eingesessenen besitzen, gewählt werden. Dieselben sind nach dem als Anlage D. beigefügten Eidesformular durch den Kreis-Commissar vor Beginn des Abschätzungs-Geschäfts zu vereidigen, und ist beglaubigte Abschrift der darüber aufzunehmenden Verhandlung dem National beizufügen. Anlage D.

4. Neben den Taxatoren werden Stellvertreter in gleicher Zahl und in gleicher Weise (Ziffer 1. 2) gewählt, welche der Kreis-Commissar im Bedarfsfalle einberuft und vereidigt.

5. Die Taxatoren, deren Stellvertreter, sowie die etwa zugezogenen Thierärzte erhalten für Ausübung ihrer Functionen Diäten und Fuhrkosten nach Maßgabe der Bestimmungen über die entsprechenden Kompetenzen der bei der Abschätzung von Flurschäden Nr. 8 a. und c. der am 11. Juli 1878 (Reichsgesetzblatt S. 239) Allerhöchst genehmigten Abänderungen der Instruction vom 2. Sept. 1875 zur Ausführung des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Febr. 1875 gewährt.

§. 26.

Die von den Musterungs-Commissionen ausgewählten, beziehungsweise sämmtliche von denselben als kriegsbrauchbar erachteten Pferde werden von der Aushebungs-Commission

an den dazu bestimmten Tagen (§. 23) einer nochmaligen Prüfung unterworfen.

Hat eine Musterung nicht stattgefunden, so werden sämmtliche gestellungspflichtige Pferde (§§. 8 und 19) der Aushebungs-Commission vorgeführt.

Die als kriegsbrauchbar anerkannten Pferde sind in ein National nach Anlage C. (§. 21) einzutragen und nach den verschiedenen Kategorien getrennt aufzustellen.

Die nicht kriegsbrauchbaren sind sofort zu entlassen.

Ueber die Kriegsbrauchbarkeit und die Art der Verwendung hat der Militair-Commissar zu entscheiden und seine Gründe hierfür auf Wunsch dem Civil-Commissar anzugeben.

Das leitende oder im Behinderungsfalle ein anderes Mitglied der Musterungs-Commission hat — sofern nicht die Musterung noch während des Aushebungsgeschäftes fortdauert, und jedenfalls nach Beendigung derselben, beziehungsweise bei deren Ausfall — bei der Aushebung der Pferde des Musterungsbezirks persönlich gegenwärtig zu sein. Dasselbe hat dabei besonders darauf zu achten, daß sämmtliche ausgewählten Pferde vorgeführt werden und erforderlichen Falles die Herbeischaffung der fehlenden zu veranlassen.

§. 27.

Aus den als kriegsbrauchbar anerkannten Pferden ist das auf den Aushebungsbezirk fallende Contingent, sowie 3 % Zuschlag als Reserve auszuwählen.

Die ausgewählten Pferde werden in ein National nach Anlage C. (§. 21), die Reservepferde in ein besonderes National eingetragen, und kommen sämmtlich zur Abschätzung.

Die außer den ausgewählten und zur Reserve bestimmten etwa noch vorhandenen kriegsbrauchbaren Pferde werden in den von der Musterungs-Commission eingereichten Nationalen (§. 21) besonders verzeichnet.

Hat eine Musterung nicht stattgefunden, so wird über

diese Pferde gleichfalls ein National nach Anlage C. angefertigt.

Die als Reserve ausgewählten Pferde werden indessen zunächst nicht abgenommen, sondern nur von den Besitzern auf drei Wochen, vom Tage der Abnahme des Contingents an gerechnet, disponibel gehalten.

§. 28.

Bei der Abschätzung, die von dem Civil-Commissarius geleitet wird, ist nur der Werth der Pferde in gewöhnlichen Friedenszeiten in's Auge zu fassen und von der Preissteigerung in Folge der eingetretenen Mobilmachung abzusehen.

Jeder Taxator giebt vor der Aushebungs-Commission besonders seine Taxe an, welche in die betreffende Kolonne des Nationals C. (§. 27) einzutragen ist.

Aus diesen drei Taxen wird der Durchschnitt gezogen und dem Eigenthümer sofort bekannt gemacht, während die einzelnen Taxen geheim bleiben. Dieser Durchschnitt bildet die den Besitzern der Pferde nach erfolgter Abnahme zu zahlende Taxsumme.

Sind Pferde abzuschätzen, welche einem Taxator gehören, so hat derselbe sich der Abschätzung zu enthalten. Statt seiner tritt einer der gewählten Stellvertreter ein.

§. 29.

Bei der Abnahme müssen die Pferde Seitens des Eigenthümers versehen sein mit:

Halfter,
Trense,
zwei Stricken und
gutem Hufbeschlag.

Diese Stücke sind in der Taxe mitenthalten.

Bis zur förmlichen Abnahme der Pferde haben die

Besitzer oder deren Beauftragte die Pferde zu beaufsichtigen und auf eigene Kosten zu verpflegen. Wenn die Besitzer den in diesem Paragraphen ihnen auferlegten Verpflichtungen nicht genügen, so werden die dadurch entstehenden Kosten ihnen bei Auszahlung der Taxsumme in Abzug gebracht.

Das dieserhalb Erforderliche hat der Civil-Commissar zu veranlassen.

§. 30.

Sollten Besitzer ausgehobener Pferde wünschen, an deren Stelle andere diensttaugliche Pferde zu stellen, so kann hierauf in Ausnahmefällen von der Aushebungs-Commission eingegangen werden, wenn sofort an Ort und Stelle die zum Ersatz bestimmten Pferde vorgeführt werden.

§. 31.

Nach erfolgter Abschätzung findet die Uebernahme der Pferde durch den Militair-Commissar statt.

Hierauf wird jedem Pferde die Nummer des Armee-Korps unter der Mähne an der linken Seite des Halses eingebrannt und dasselbe mit einer sogenannten Mähnentafel versehen, auf der die Nummer, die Bestimmung (Truppentheil), sowie der Name des Kreises angegeben ist.

§. 32.

In denjenigen Kreisen, wo Fahrzeuge und Geschirre nebst Zubehör angekauft werden sollen, findet deren Abschätzung und Abnahme in der Regel im Anschluß an diejenige der Mobilmachungspferde statt. Das Verfahren dabei ist dem für Aushebung der Pferde festgesetzten analog.

Soweit angängig, sind die Zugpferde zugleich mit den Fahrzeugen und Geschirren abzunehmen, indem hierzu der

Commission die vollständigen Gespanne vorgeführt werden. An die Zusammenstellung der Gespanne ist die Commission nicht gebunden und kann auch hinsichtlich der Qualität, des Alters und der Größe der Zugpferde insofern von den Bestimmungen der Anlage B. abweichen, als es hauptsächlich darauf ankommt, starke Zugpferde auszuwählen. Die abgenommenen Pferde werden in ein Nationale nach Anlage C. eingetragen.

Anlage E. enthält die Bestimmungen über Beschaffenheit der qu. Fahrzeuge und Geschirre, sowie über das zu einem Gespann erforderliche Zubehör. Nach Anlage F. ist die Taxverhandlung aufzunehmen.

Anlage E.

Anlage F.

§. 33.

Das General-Commando wird schon im Frieden Vorsorge treffen, daß zum Zeitpunkt der förmlichen Abnahme der ausgehobenen Pferde von den Truppen zu stellende Transport-Commandos in den Aushebungsorten eintreffen. Soweit diese Commandos von den Truppen nicht in hinreichender Zahl gegeben werden können, wird das General-Commando schon im Frieden die Einberufung von Mannschaften des Beurlaubtenstandes oder der Ersatzreserve I. Klasse vorsehen. Nöthigenfalls ist der Militair-Commissar ermächtigt, Koppelführer zu miethen und kann er hierzu die Mitwirkung der Kreis-Commissare rechtzeitig in Anspruch nehmen. Die Zahl der Transport-Mannschaften ist danach zu berechnen, daß auf 1 Mann etwa drei Pferde kommen.

Der Militair-Commissar hat die Pferde den Transportführern ordnungsmäßig zu überweisen, und werden vom Zeitpunkt der förmlichen Abnahme an die Pferde militairischerseits verpflegt.

Nach Maßgabe der bereits im Frieden aufgestellten Marsch- und Fahr-Tableaus werden die Pferde nach den Mobilmachungsorten der Truppen transportirt.

Die gemietheten Koppelführer erhalten während ihrer Dienste, sowie auf dem Rückmarsch nach der Heimath die ortsüblichen Löhne, sowie freies Quartier und Verpflegung nach den darüber bestehenden Bestimmungen auf Kosten des Militairfonds.

Das General-Commando wird ferner sicher stellen, daß die Transportführer rechtzeitig die erforderlichen Marschrouten, Eisenbahn-Requisitionsscheine, sowie Blanquets zu Quartier-Bescheinigungen und Quittungen über Natural-Verpflegung, Vorspann und Fourage, letztere nach dem für alle Gattungen der Pferde gleichen Rationssatz von 5000 Gramm Hafer, 1500 Gramm Heu und 1750 Gramm Stroh pro Tag erhalten.

Von dem Militair-Commissar empfangen die Transportführer Nationale, welche, über die für jeden Truppentheil bestimmten Pferde gesondert, nach Anlage C. (§. 21) aufzustellen, von dem Militair-Commissar zu vollziehen und von dem Transportführer an den Truppentheil auszuhändigen sind.

§. 34.

Nach Erledigung des Aushebungs-Geschäftes werden die in dem National der abgenommenen Pferde (§. 28) eingetragenen Taxen summirt und wird folgendes Attest darin eingetragen:

„Daß nach Inhalt des vorstehenden Nationals die Anzahl von
. . . . . geschrieben
. . . . . Pferden mit
einer Gesammttaxe von . . . . . M.

geschrieben . . . . . .
Mark, richtig abgeliefert worden ist, bescheinigt
(Ort und Datum.)
Die Aushebungs-Commission.
(Unterschriften.)
Die laut beiliegender Verhandlung vereidigten Taxatoren.
(Unterschriften.)

Das mit dieser Bescheinigung versehene National ist vom Civil-Commissar als Belag der Liquidation über den Taxpreis der abgenommenen Pferde beizufügen. — Die Eigenthümer der abgenommenen Pferde erhalten von dem Civil-Commissar über die ihnen zustehenden Taxsummen Anerkenntnisse nach dem Formular G.

Anlage G.

In gleicher Weise erfolgt auch die Summirung der Taxen, welche in dem Verzeichniß der angekauften Fahrzeuge und Geschirre nebst Zubehör (§. 32) eingetragen sind, und die Ausstellung eines Attestes hierüber, das dem Verzeichniß als Liquidationsbelag beizufügen ist.

§. 35.

Der Civil-Commissar sendet die Liquidation über die abgenommenen Pferde, sowie die Liquidationen über die Nebenkosten nebst den bezüglichen Belägen nach Beendigung des Aushebungsgeschäfts spätestens binnen 8 Tagen an das Staatsministerium, Departement der Justiz, welches die Kosten feststellt und Anweisung an die Landeskasse zur vorschußweisen Zahlung der Beträge für Rechnung der General-Kriegskasse ertheilt.

Die Auszahlung an die Eigenthümer der abgenommenen Pferde erfolgt gegen Ablieferung der Anerkenntnisse und Quittungsleistung.

§. 36.

Grundsätzlich ist jede Aushebungs-Commission verpflichtet, die auf den Aushebungsbezirk repartirten Pferde wirklich aufzubringen.

Von Störungen und Stockungen des Aushebungs-Geschäfts, soweit sie nicht durch Anordnungen der Aushebungs-Commission beseitigt werden können, ist dem General-Commando und dem Staatsministerium, Departement der Justiz, telegraphische Meldung zu erstatten.

Sollte wider Erwarten der Fall eintreten, daß die Aushebungs-Commission aus den ihr durch die Musterungs-Commission zugesandten Pferden das von dem Kreise zu stellende Contingent an kriegsbrauchbaren Pferden nicht vollzählig aufbringen kann, so ist von dem Kreiscommissar, sobald sich dieses übersehen läßt, sofort die Vorführung der erforderlichen Zahl noch als kriegsbrauchbar bezeichneter, aber als überzählig von den Musterungs-Commissionen in die Heimath entlassener Pferde, auf Grund der Nationallisten des §. 21 (Anlage C.), anzuordnen. Sollte sich auch aus diesen Pferden der Bedarf nicht aufbringen lassen, so ist dies sofort unter Angabe der fehlenden Zahl und Gattung dem Staatsministerium, Departement der Justiz, und dem General-Commando zu melden.

Das Staatsministerium, Departement der Justiz, im Einvernehmen mit dem kommandirenden General veranlaßt die sofortige Gestellung des Ausfalls aus anderen Kreisen des Herzogthums.

Der Aushebungs-Commission steht es frei, hierbei erforderlichen Falls die Vorführung sämmtlicher noch vorhandenen Pferde anzuordnen.

Die Beendigung des Aushebungs-Geschäfts ist von der Aushebungs-Commission an das Staatsministerium, Departement der Justiz, und das General-Commando mit dem

Hinzufügen zu melden, wieviel kriegsbrauchbare Pferde der verschiedenen Categorien noch in dem Bezirk vorhanden sind.

§. 37.

Sofern die ausgehobenen Pferde eines Kreises wegen nachträglich erkannter Untauglichkeit eines Theiles derselben das Contingent nicht decken, so sind zunächst die 3% Zuschlag heranzuziehen und bei deren Unzulänglichkeit die übrigen bereits von der Aushebungs-Commission als kriegsbrauchbar anerkannten Pferde (§§. 26 und 27).

Sollte auch hierdurch das vollständige Kontingent an kriegsbrauchbaren Pferden nicht erreicht werden, so sind sämmtliche von den Musterungs-Commissionen als kriegsbrauchbar bezeichneten und noch nicht zur Aushebung vorgestellt gewesenen Pferde des Kreises auf Grund des Nationals (§. 21) direkt an den Aushebungsort zu beordern.

Für den Fall, daß die Aushebungs-Commission bereits auseinandergegangen sein sollte, nimmt der Kreiscommissar allein unter Zuziehung eines Thierarztes und der drei Taxatoren eine Nachrevision und Abschätzung nach Maßgabe der vorstehend dieserhalb gegebenen Bestimmungen vor und sorgt für Bezahlung und Ablieferung an die Truppentheile.

§. 38.

Nach Erledigung des Aushebungs-Geschäfts hat der Kreiscommissar dem Staatsministerium, Departement der Justiz, über den Verlauf des ganzen Geschäfts sofort Bericht zu erstatten und demselben eine Uebersicht nach Anlage H. beizufügen.

Anlage H.

§. 39.

Die erforderlichen Druckformulare zu den nach §. 18 vorräthig zu haltenden Verfügungen, den Nationalen (An-

lage C.), Eidesformulare (Anlage D.), Verzeichnisse (Anlage F.), Anerkenntnisse (Anlage G.) und Uebersichten über das Aushebungs-Geschäft (Anlage H.) werden den Kreis-Commissarien schon im Frieden in genügender Anzahl übermacht.

Für Bereithaltung der Blanquets zu den Marschrouten und Requisitionsscheinen, sowie der den Transportführern zu behändigenden Quittungs-Formulare über Naturalverpflegung, Vorspann und Fourage, Quartier-Bescheinigungen, ferner für Beschaffung und Bereithaltung von Koppelzeug, Pferdemaßen, Mähnentafeln und Pferde-Brenneisen sorgt die Militair-Behörde.

Oldenburg, 1886 October 5.

Staatsministerium.

Departement der Justiz.

Tappenbeck.

Graepel.

Anlage A. (zu §. 11).

Uebersicht

der

im Kreise . . . . . (Bezirk . . . . . .) bei der periodischen Vormusterung im Jahre 18 . . vorhandenen kriegsbrauchbaren Pferde.

1.	2.	3.	4.	5.
	Bezeichnung des Ortes.	Gesammtzahl der nach der Reichs-Viehzählung vom .... mit Ausschluß der Militärpferde und der unter 4 Jahr alten vorhandenen Pferde.	Es sind zur Vormusterung vorgeführt Pferde.	Hiervon werden als kriegsbrauchbar bezeichnet Pferde.
	Summe	—	—	—

6. Dieselben sind geeignet als			7.
Reit=	Stan= gen=	Vor= der=	Bemerkungen.
Pferde.			
—	—	—	

Anlage B. (zu §. 12).

Bestimmungen

über die Beschaffenheit der Mobilmachungspferde.

In Ansehung der Pferde, welche im Falle einer Mobilmachung beschafft werden, wird Folgendes festgesetzt:

1. Kürassier-Pferde sollen nicht unter 1 m 65 cm,
2. Pferde für die übrige Kavallerie und reitende Artillerie, sowie Reitpferde überhaupt nicht unter 1m 57 cm,
3. Artillerie- und Train-Stangenpferde, sowie die für Fuhrpark- und ähnliche Kolonnen geeigneten schweren Zugpferde nicht unter 1 m 62 cm,
4. Artillerie- und Train-Vorderpferde nicht unter 1 m 57 cm

groß sein.

Wenn auch nöthigenfalls zum Theil Pferde von niedrigerem Maß als das angegebene angenommen werden können, so darf doch hierbei in der Regel nicht unter 1 m 55 cm herabgegangen werden. Aeußerstenfalls kann unter den Reitpferden der Fußtruppen und des Trains bis zu einem Fünftel der Gesammtzahl eine Größe von 1 m 53 cm als genügend angesehen werden. Dem Alter nach sind Pferde zwischen 6 und 14 Jahren am geeignetsten für den Kriegsdienst.

Hengste, tragende Stuten und Mutter-Stuten, die unter 3 Monate alte Fohlen nähren, alle mit Hauptfehlern, Krankheiten oder sonstigen zum Dienst der Kavallerie untauglich machenden Mängeln, als z. B. Blindheit, Spatlähmung, schadhaften Hufen (als Voll- oder Zwanghuf, Steingallen, Hornkluft oder Hornspalten, Strahlkrebs u. s. w.),

behafteten Pferde werden nicht genommen, einäugige zu Wagenpferden nur, wenn der Verlust des Auges von äußerer Verletzung und nicht von innerer Krankheit herrührt.

Stuten werden als tragend erachtet, wenn dies entweder schon durch Augenschein bekundet, oder wenn durch einen Deckschein in beglaubigter Form nachgewiesen wird, daß die Stute nach mehrfachen Versuchen den Hengst nicht mehr angenommen hat.

Bei der Auswahl der Pferde ist im Allgemeinen der Grundsatz zu beachten, daß erstere dem beabsichtigten Gebrauch möglichst entsprechen müssen, und daß alsdann ein oder der andere unwesentliche Fehler, der unter andern Umständen die Annahme eines Pferdes ausschließen würde, keinen Grund zur Zurückstellung geben kann.

Bei der infolge Landlieferung stattgefundenen zwangsweisen Gestellung haftet der letzte Besitzer nicht für das Vorhandensein derjenigen Eigenschaften beim Pferde, deren Fehlen nach den Landesgesetzen bei freiwilligem Verkauf ein Rückgängigmachen des Handels oder eine Regreßpflicht des Verkäufers begründet.

Es ist daher die Rückgabe eines zwangsweise angekauften Pferdes und die Rückforderung des gezahlten Taxpreises nicht statthaft, auch wenn innerhalb bestimmter Fristen eine der nach den Landesgesetzen sonst den Rückgang des Kaufes bedingenden Krankheiten nachzuweisen ist.

Bei freihändigem Ankauf bleiben indessen die gesetzlichen Bestimmungen der Gewährleistung in Kraft.

Anlage C. (zu §§. 21, 26, 27, 28, 32, 36, 37).

Nationale

der

als kriegsbrauchbar anerkannten und ausgehobenen*) Mobilmachungspferde aus dem Kreise . . . . . ., Musterungsbezirk . . . . . .

---

*) 1. In den Blanquets für die Musterungskommissionen fallen die Worte „und ausgehobenen" fort.
2. In den für die Transportführer bestimmten Nationalen (§. 33) ist die Bezeichnung des Truppentheils ꝛc., für welchen die Pferde bestimmt sind, der Ueberschrift beizufügen.
3. Die Nationale sind am Schluß von den Aushebungs-Kommissarien und Taxatoren durch Namensunterschrift und Datum zu vollziehen.

1. Nr. der Mähnentafel.	2. Vor- und Zuname des Besitzers.	3. Wohnort und Kreis.	4. Farbe und Abzeichen der Pferde.	5. Geschlecht der Pferde.		6. Größe.	7. Alter.
				Wallach.	Stute.	cm	Jahr.

8. Sind ausgehoben als				9. Taxe der ausgehobenen Pferde.					10.
Reit-	Stangen-	Vorder-	Für welchen Truppentheil.	1.	2.	3.	Durchschnitts-Betrag in Zahlen	Durchschnitts-Betrag in Worten	Bemerkungen.
Pferde.				Taxator M.	M.	M.	M.	Mark.	
									1. In den Rubriken zu 9 werden Beträge von einer halben Mark und darüber für eine volle Mark gerechnet, Beträge unter einer halben Mark bleiben außer Ansatz. 2. Reservepferde sind nicht in das National der ausgehobenen Mobilmachungspferde aufzunehmen, sondern in besonderen Nationalen zu verzeichnen.

1. In den für die Musterungskommissionen abzudruckenden Blanquets lautet die Ueberschrift der Rubrik 8:

„Sind ausgewählt als".

2. In den Nationalen, welche den Transportführern zu übergeben sind (§. 33), ist nur die Rubrik:

„Durchschnittsbetrag in Zahlen"

der Kolonne 9 auszufüllen.

Anlage D. (zu §. 25).

Eidesformular

für

die Taxatoren der behufs einer Armee-Mobilmachung vom Lande auszuhebenden Pferde.

Ich schwöre bei Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, daß, nachdem ich zum Taxator der zur Armee-Mobilmachung vom Lande auszuhebenden Pferde bestellt worden bin, ich bei diesem Geschäft nach den bezüglichen Vorschriften unter Zugrundelegung der vor dem Eintritt der Mobilmachung stattgehabten Friedenspreise und ohne Rücksicht auf die infolge der Mobilmachung eingetretene Preissteigerung nach bestem Wissen, mit aller Unparteilichkeit, also weder zum Vortheil noch zum Schaden der Pferdeeigenthümer oder der Königlichen Kasse, abschätzen werde.

So wahr mir Gott helfe.

Anlage E. (zu §. 32).

Bestimmungen

über

die Beschaffenheit der zu militärischen Zwecken bestimmten Fahrzeuge und Geschirre nebst Zubehör.

1. Die Fahrzeuge sollen vierrädrig und in Anbetracht der nothwendigen Lenkbarkeit nicht zu lang gebaut sein, möglichst nur 12, nicht über 15 Ctr. wiegen, ein starkes Untergestell mit Achsen von Stahl oder Eisen und mindestens 25 Ctr. Tragfähigkeit haben. Sie müssen ferner einen Langbaum besitzen, mit abnehmbarer Wagendeichsel, zwei Steuerketten oder zwei Aufhaltern von doppeltem Leder und einer Hinterbracke versehen sein. Die Höhe der auf Nabe und Felgenkranz mit eisernen Reifen versehenen Räder soll nicht unter 1 m und nicht über 1 m 60 cm, die Breite der Felgen nicht unter 5 und möglichst nicht über 8 cm betragen. Geleisebreite landesüblich. Hemmschuh oder andere Hemmvorrichtung erwünscht.

   Das Obergestell hat entweder aus einem festen Bretterkasten oder aus zwei Leitern mit Brettfüllung oder Korbgeflecht und einem Bretterboden zu bestehen, muß vorn und hinten geschlossen, mit Spriegeln zum Auflegen eines Wagenplaus und mit einem Sitzbrett bezw. Bocksitz für den Fahrer ausgestattet sein. Spannketten können mitgeliefert werden. Der innere Beladungsraum von der Spriegelwölbung bis zum Wagenboden soll mindestens 2,25 cbm betragen.

2. Die zweispännigen Geschirrzüge können nach Landessitte Kummt- oder Sielengeschirre — letztere mit Halskoppeln — sein. Sie müssen Zugstränge von Hanf oder Zugketten haben; ferner ist eine Kreuzleine von Hanf, Bandgurt oder Leder und eine Halfter nebst starkem, mit Zügeln versehenen Trensengebiß zum Einknebeln zu liefern. Sämmtliche Geschirrtheile müssen haltbar und in den Ledertheilen geschmeidig sein.

3. An Wagenzubehör sind zu jedem Wagen zu liefern:
   1 Wassereimer aus Holz oder Blech,
   1 Achsschmierbüchse aus Blech für etwa 1 kg Wagenschmiere,
   10 Bindestränge aus Hanf, 2 m 50 cm bis 3 m lang,
   1 Handlaterne (Sturmlaterne für Lichte),
   2 große Futtersäcke aus Drillich, zu 1,5 Ctr. Hafer.

4. An Geschirrzubehör sind mit jedem Paar Geschirren zu liefern:
   2 Deckengurte,
   2 Halfterketten, ungefähr 1 m 30 cm bis 1 m 70 cm lang und nicht über 1 kg schwer,
   1 neue Kardätsche,
   1 Striegel,
   1 Train- (Fahr-) Peitsche.

Bemerkung: Die Fahrzeuge, Geschirre und Zubehörstücke haben den vorstehenden Bedingungen möglichst zu entsprechen. Ueber Abweichungen ist nur hinwegzusehen, wenn das Fuhrwerk sonst für die beabsichtigten militärischen Zwecke völlig geeignet ist. Keinesfalls dürfen aber die Bedingungen über das Gewicht des Wagens und die erforderliche Tragfähigkeit unerfüllt bleiben. — Für Fahrzeuge zu besonderen Zwecken können nöthigenfalls die Anforderungen entsprechend geändert werden.

Anlage F. (zu §. 32).

Verzeichniß

der für militärische Zwecke als tauglich anerkannten und angekauften Fahrzeuge und Geschirre nebst Zubehör aus dem Kreise . . . . . Musterungsbezirk . . . . .

Bemerkung.

Die Verzeichnisse sind am Schluß von den Abnahme-Kommissarien und Taxatoren durch Namens-Unterschrift und Datum zu vollziehen.

1. Laufende Nummer.	2. Vor- und Zuname des Besitzers.	3. Wohnort und Kreis.	4. Zweispännige Wagen mit Obergestell, Spriegeln, Sitzbrett und Steuerketten.	5. Zweispännige Geschirre mit Kreuzleinen, Halftern, Trensengebissen mit Zügeln.	6. Wassereimer.	7. Achsschmierbüchsen.	8. Bindestränge.	9. Handlaterne.	10. Futtersäcke.	11. Deckengurte.	12. Halfterketten.	13. Kardätschen.	14. Striegel.	15. Fahrpeitsche.

16. Für welchen Truppentheil.	17. Taxe der abgenommenen Fahrzeuge und Geschirre nebst Zubehör.						18. Bemerkungen.
	1.	2.	3.	Summe dieser drei Taxen.	Durchschnittsbetrag		
	Taxator				in Zahlen	in Worten	
	M.	M.	M.	M.	M.	Mark	
							In den Rubriken zu 17 werden Beträge von einer halben Mark und darüber für eine volle Mark gerechnet; Beträge unter einer halben Mark bleiben außer Ansatz.

Anlage G. (zu §. 34).

Nr.
des Aushebungs-Nationals.

Anerkenntniß.

Daß der . . . . . .
zur Armee-Mobilmachung . . . . . .
Ein . . . . . Pferd
von Farbe und Abzeichen . . . .
. . . . . .
= Geschlecht . . . . . .
= Größe . . . . . Centimeter
= Alter . . . . . Jahren
heute abgeliefert hat, wofür demselben der Taxtwerth von . . . *M.* geschrieben: . . . . . Mark, gegen Ablieferung dieses Anerkenntnisses und auf nachstehende Quittung zu zahlen ist, bescheinigt.

. . . . . den . . . ten . . . . . 18 . .
Der Civil-Aushebungs-Kommissarius.

(Stempel der
Kreisbehörde.)

Quittung.

Vorstehende . . . . . *M.*, geschrieben . . . . . Mark, habe ich aus der . . . . . Kasse zu . . . . . baar und richtig erhalten und quittire hiermit.

. . . . . den . . ten . . . . . 18 . .
(Unterschrift des Empfängers.)

Ueber=

über das Resultat des Musterungs= und Aushebungs=
im . . . . . .

1.	2.	3.	4.	5.				6.				7.			
				Zahl der von den Musterungs=kommissionen als kriegsbrauchbar bezeichneten Pferde.				Zahl der der Aus=hebungskommis=sion vorgeführten Pferde.				Bleiben in den Musterungs=bezirken noch kriegsbrauchbare Pferde vorhanden.			
				Reit=	Stangen=	Vorder=		Reit=	Stangen=	Vorder=		Reit=	Stangen=	Vorder=	
Nr.	Kreis.	Zahl der Musterungsbezirke.	Gesammt=Pferdebestand.	Pferde.			Summe.	Pferde.			Summe.	Pferde.			Summe.

Anlage H. (zu §. 38).

sicht

Geschäfts bezüglich Gestellung der Mobilmachungspferde.

. . . . . .

8. Von den nach Kolonne 6 der Aushebungskommission vorgeführten Pferden sind von derselben als wirklich kriegsbrauchbar bezeichnet worden.				9. Das Kontingent ausgehoben mit				10. Reserve von 3%.				11. Bleiben an bereits definitiv als kriegsbrauchbar bezeichneten Pferden vorhanden.				12. Bemerkungen.
Reit-	Stangen-	Vorder-	Summe.	Reit-	Stangen-	Vorder-	Summe.	Reit-	Stangen-	Vorder-	Summe.	Reit-	Stangen-	Vorder-	Summe.	
Pferde.				Pferde.				Pferde.				Pferde.				

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 17. November 1886.) 62. Stück.

Inhalt:

№ 109.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Verleihung der Rechte einer juristischen Person an die Seemannscasse für das Oldenburgische Wesergebiet.

Oldenburg, 1886 November 4.

Das Staatsministerium bringt hiedurch zur öffentlichen Kunde, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog geruht haben, der Seemannscasse für das Oldenburgische Wesergebiet, welche ihren Sitz in der Stadt Brake hat

und von dem Amte Brake verwaltet und nach Außen vertreten wird, die Rechte einer juristischen Person zu verleihen.

Oldenburg, 1886 November 4.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Calmeyer-Schmedes.

№ 110.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betr. den Beitrag der Benzinfabriken zur Brandcasse.

Oldenburg, 1886 November 15.

Auf Grund der Art. 1 §. 3 b und Art. 5 §. 2 Ziff. 2 des Gesetzes vom 15. August 1861, betr. die Oldenburgische Brandcasse, bestimmt das Staatsministerium:

Benzinfabriken sollen als besonders feuergefährliche Gebäude gelten; für dieselben soll der achtfache Beitrag zur Brandcasse geleistet werden.

Oldenburg, 1886 November 15.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Jansen.

Wöbs.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 23. December 1886.) 63. Stück.

Inhalt:

№ 111.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.

Oldenburg, 1886 December 6.

Mit Höchster Genehmigung wird die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 23. November 1876, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (G.-Bl. Bd. 24 S. 371) hierdurch aufgehoben.

An die Stelle derselben tritt die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 20. Juni 1886, betreffend die Ausführung des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876 über

die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (Central-Blatt für das Deutsche Reich von 1886 № 26 S. 200).

Oldenburg, 1886 December 6.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
Jansen.

Calmeyer-Schmedes.

Bekanntmachung,

betreffend

die Ausführung des Gesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. Vom 20. Juni 1886.

Der Bundesrath hat in Ausführung der §§. 3 und 4 des Gesetzes vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (Reichs-Gesetzbl. S. 163), und unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 6. Mai 1876 (Central-Blatt für das Deutsche Reich S. 251), nachstehende Festsetzungen getroffen:

I. Zu §. 3.

1. Die Beschlußnahme über die Zulassung von Ausnahmen von der durch die §§. 1 und 2 des Gesetzes begründeten Verpflichtung bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

Denjenigen Eisenbahnverwaltungen, deren Betrieb auf einer im Auslande belegenen Station endet, kann jedoch

von der Regierung des deutschen Grenzstaates gestattet werden, die Desinfection der Wagen vor deren Wiedereingang im Auslande vorzunehmen, sofern genügende Garantien für eine ordnungsmäßige Ausführung geboten werden.

2. Die Beschlußnahme des Bundesraths über die Zulassung und den Umfang von Ausnahmen für den Verkehr im Inlande erfolgt auf Grund der von den betheiligten Landesregierungen beizubringenden Nachweise darüber, daß dergleichen Ausnahmen im Hinblick auf den derzeitigen allgemeinen Gesundheitszustand der betreffenden Thierarten in bestimmten Gegenden unbedenklich, sowie in den Fällen des §. 3 Absatz 2 des Gesetzes darüber, daß die dort angegebenen Voraussetzungen vorhanden sind.

Die Verpflichtung zur Beseitigung der Streumaterialien, des Düngers, der Reste von Anbindesträngen u. s. w., sowie zur Reinigung der Wagen und Geräthschaften nach jedesmaligem Gebrauch (siehe unten II Ziffer 4 Absätze 1, 4 und 5 und II Ziffer 5) bleibt jedoch auch dann bestehen, wenn Ausnahmen von einer eigentlichen Desinficirung der Wagen und Geräthschaften zugelassen werden.

II. Zu §. 4.

Für die von den Landesregierungen zu erlassenden näheren Bestimmungen über das anzuordnende Verfahren, über Ort und Zeit der zu bewirkenden Desinfectionen, sowie über die Höhe der zu erhebenden Gebühren sind nachstehende Normen maßgebend:

1. Kein der Desinfection unterliegender leerer Wagen darf vor Beendigung der Desinfection in irgend eine Benutzung genommen werden. Auf einer an dem Wagen befestigten Tafel oder in anderer augenfälliger Weise ist mit einer deutlichen Inschrift zu vermerken, daß der Wagen zu desinficiren ist. Der Vermerk ist nach erfolgter Desinfection zu entfernen.

2. Insoweit nicht Ausnahmen für den Verkehr mit dem Auslande zugelassen werden (I 1) ist Fürsorge zu treffen, daß Eisenbahnwagen, welche zur Beförderung einer der im §. 1 des Gesetzes bezeichneten Thierarten nach dem Auslande gedient haben, nach der Entladung behufs Vornahme der Desinfection nach derjenigen inländischen Grenzstation zurückgelangen, über welche sie ausgegangen sind.

3. Die Desinfection ist an dem Orte der Entladung (Ab- oder Umladung) alsbald nach Entleerung der Wagen — im Verkehr mit dem Auslande an der Station des Wiedereinganges alsbald nach Ankunft der Wagen —, und zwar längstens binnen 24 Stunden zu bewirken.

Im Interesse einer zweckmäßigen Ausführung und wirksamen Kontrole kann jedoch die Vornahme der Desinfection auf Anordnung oder mit Genehmigung der Landesregierung an einzelnen Stationen (Desinfectionsstationen) centralisirt werden. In solchen Fällen ist für jede Eisenbahnstation eine bestimmte Desinfectionsstation ein- für allemal zu bezeichnen und die Frist zu bestimmen, innerhalb welcher die entladenen Wagen dorthin geschafft und desinficirt werden müssen. Diese Frist darf die Dauer von 48 Stunden — vom Zeitpunkte der Entladung bis zu dem der Vollendung der Desinfection — nicht überschreiten.

Für Orte, an welchen mehrere, durch Schienenstränge verbundene Eisenbahnen münden, kann angeordnet werden, daß die Vornahme der Desinfection der Wagen, soweit die dazu erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind, in bestimmten Desinfectionsanstalten zu centralisiren ist. Sind an solchen Orten Einrichtungen der bezeichneten Art gar nicht oder nicht in genügendem Maße vorhanden, so ist auf deren Herstellung beziehungsweise Vervollständigung thunlichst hinzuwirken.

Die nach den Desinfectionsstationen oder Desinfectionsanstalten überzuführenden Wagen sind, soweit ihre Einrichtung es gestattet, zur Verhütung einer Uebertragung von

Ansteckungsstoffen durch Entfallen von Geräthschaften, Stroh, Dünger ꝛc. sorgfältig geschlossen zu halten.

Es ist statthaft, die Reinigung und Desinfection der zur Beförderung von Vieh in Einzelsendungen benutzten Gepäckwagen oder Hundecoupees nicht auf jeder Zwischenstation, auf welcher einzelne Viehstücke entladen werden, sondern erst auf derjenigen inländischen Station vorzunehmen, auf welcher der betreffende Wagen zur vollständigen Entleerung und Ausrangirung gelangt. Bei Beförderung von Vieh mit Gepäckstücken oder Gütern in einem und demselben Wagenraum sind Vorkehrungen zu treffen, welche die Gefahr einer Infection ausschließen.

4. Der eigentlichen Desinfection der Wagen muß stets die Beseitigung der Streumaterialien, des Düngers, der Reste von Anbindesträngen u. s. w., sowie eine gründliche Reinigung des Wagens durch heißes Wasser vorangehen. Wo letzteres nicht in genügender Menge zu beschaffen ist, darf auch unter Druck ausströmendes kaltes Wasser verwendet werden; jedoch muß zuvor zum Zweck der Aufweichung der anhaftenden Unreinigkeiten eine Abspülung mittelst heißen Wassers erfolgen. Die Reinigung ist nur dann als eine ausreichende anzusehen, wenn durch sie alle von dem stattgehabten Viehtransport herrührenden Verunreinigungen vollständig beseitigt sind.

Die Desinfection selbst muß bewirkt werden:

a) unter gewöhnlichen Verhältnissen durch Waschen der Fußböden, Decken und Wände mit einer auf mindestens 50 Grad Celsius erhitzten Sodalauge, zu deren Herstellung wenigstens 2 kg Soda auf 100 l Wasser verwendet sind;

b) in Fällen einer wirklichen Infection des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand oder Maul- und Klauenseuche, oder des dringenden Verdachtes eines solchen Infection durch sorgfältiges Bepinseln der Fußböden, Decken und Wände mit 5procentiger

Karbolsäurelösung. Die letztere ist durch Mischen von 1 Theil der im Handel als 100procentige Karbolsäure oder Acidum carbolicum depuratum bezeichneten Karbolsäure mit 18 Theilen Wasser unter häufigem Umrühren herzustellen.

Diese Art der Desinfection (b) ist in der Regel nur auf Anordnung der zuständigen Polizeibehörde, ohne solche Anordnung jedoch auch dann vorzunehmen, wenn die Bahnbeamten von Umständen Kenntniß erlangen, welche es zweifellos machen, daß eine wirkliche Infection des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand oder Maul- und Klauenseuche vorliegt, oder welche den dringenden Verdacht einer solchen Infection begründen. Der Landespolizeibehörde bleibt vorbehalten, diese Art der Desinfection (b) auch in anderen Fällen anzuordnen, wenn sie solches zur Verhütung der Verschleppung der oben bezeichneten Seuchen für unerläßlich erachtet.

Bei gepolsterten Wagen ist die Polsterung, welche entfernbar sein muß, in ausreichender Weise zu reinigen. Hat eine wirkliche Infection des Wagens durch eine übertragbare Seuche stattgefunden, oder liegt der dringende Verdacht einer solchen Infection vor, so muß die Polsterung verbrannt werden. Der Wagen selbst ist in der zu Absatz 1 bis 3 angegebenen Weise zu behandeln. Ausländische Wagen, deren Polsterung nicht entfernbar ist, dürfen im Inlande nicht wieder beladen werden.

Die im Absatz 1 angegebene Reinigung gilt, vorbehältlich der Bestimmungen im Absatz 2b und Absatz 3, als ausreichende Desinfection in denjenigen Fällen, in welchen im Eisenbahnwagen nur einzelne Stücke Kleinvieh in Kisten oder Käfigen befördert worden sind, sofern zur Zeit des Gebrauchs die betreffenden Kisten mit wasserdichten Fußböden, festen Wänden und aus Latten mit den für die Athmung der Thiere nothwendigen Zwischenräumen her-

gestellten Deckeln, die Käfige mit wasserdichten Fußböden und von unten bis mindestens zur ganzen Höhe der Thiere mit festen Wänden versehen waren, und eine Verunreinigung des Wagens durch Streumaterialien, Futter, Dünger, Excremente u. s. w. nicht wahrnehmbar ist.

5. In gleicher Weise wie die zum Transport benutzten Wagen sind die bei Verladung und Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften der Eisenbahnverwaltungen zu reinigen und zu desinficiren.

Bewegliche Rampen und Einladebrücken der Eisenbahnverwaltungen müssen, sofern zur Viehverladung benutzt, täglich mindestens einmal unter entsprechender Anwendung der Vorschriften in Ziffer 4 gereinigt und desinficirt werden.

6. Feste Rampen, sowie die Vieh-Ein- und Ausladeplätze und die Viehhöfe der Eisenbahnverwaltungen sind stets von Streumaterialien, Dünger u. s. w. gesäubert zu halten. Rampen mit undurchlassendem Boden, sowie feste hölzerne Rampen sind, sofern zur Viehverladung benutzt, täglich mindestens einmal mit Wasser zu spülen.

7. Eine Desinfection der unter Ziffer 6 erwähnten Anlagen ist allgemein oder für den Verkehr mit einzelnen der im §. 1 des Gesetzes bezeichneten Thierarten oder für gewisse Gegenden nur anzuordnen, wenn nach den Verhältnissen eine bestimmte Gefahr der Verbreitung von Seuchen vorliegt. Das in solchen Fällen anzuwendende Desinfectionsverfahren ist unter sinngemäßer Anwendung der unter Ziffer 4 festgestellten Normen in den zu erlassenden Bestimmungen näher zu bezeichnen. Für Fälle einer wirklichen Infection oder des dringenden Verdachts einer solchen sind etwaige weitergehende Sicherungsmaßregeln nach Maßgabe der für solche Fälle bestehenden besonderen Bestimmungen von den zuständigen Polizeibehörden anzuordnen. Rampen mit undurchlassendem Boden sowie feste hölzerne

Rampen müssen beim Vorhandensein der in Ziffer 4 Absatz 2b und Absatz 3 bezeichneten Voraussetzungen in der dort angegebenen Weise desinficirt werden.

8. Streumaterialien, Dünger u. s. w. sind zu sammeln und so aufzubewahren, daß Vieh damit nicht in Berührung kommen kann.

Die Abfuhr des Düngers darf nicht unter Anwendung von Rindviehgespannen geschehen und muß in dichten Wagen, Fässern u. s. w. erfolgen, so daß eine Verunreinigung der Straßen, Wege u. s. w. mit Düngertheilen nicht stattfinden kann.

Dünger von Thieren, welche an Rinderpest oder Milzbrand leiden, muß verbrannt oder gekocht oder so tief vergraben werden, daß er mit einer mindestens 1 m hohen Erdschicht bedeckt ist.

Dünger von maul- oder klauenseuchekranken Thieren kann statt dessen mit einer fünfprocentigen Karbolsäurelösung (Ziffer 4 Absatz 2b), unter vollständiger Durchmischung der letzteren mit dem Dünger, desinficirt werden.

9. Bei Bemessung der von den Eisenbahnverwaltungen für die Desinfection zu erhebenden Gebührensätze (§. 2 Absatz 2 des Gesetzes) ist davon auszugehen, daß letztere lediglich bestimmt sind, eine Ersatzleistung für die durch die Desinfection bedingten außerordentlichen Aufwendungen zu gewähren.

Für die der eigentlichen Desinfection vorangehende, oder ohne Rücksicht auf dieselbe vorzunehmende Reinigung (I Ziffer 2 Absatz 2, II Ziffer 4 Absätze 1, 4 und 5, Ziffer 5, Ziffer 6) findet eine Entschädigung nicht statt.

Die Gebühren sind unabhängig von der Größe der Entfernung, welche der Viehtransport durchlaufen hat, unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Beträge der Selbstkosten für alle Stationen im Bereiche einer und derselben Eisenbahnverwaltung in gleicher Höhe und zwar in Einem Satze lediglich für den Wagen festzusetzen.

10. Die Eisenbahnverwaltungen haben dafür zu sorgen, daß die Arbeiten, welche zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen innerhalb ihres Geschäftsbereiches vorzunehmen sind, unter verantwortlicher Aufsicht ausgeführt werden.

11. Die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden haben im Einvernehmen mit den Veterinär-Polizeibehörden Kontroleinrichtungen zu treffen, welche geeignet sind, die strenge Durchführung des Gesetzes und der zu dessen Ausführung erlassenen Vorschriften überall sicherzustellen.

Berlin, den 20. Juni 1886.

Der Reichskanzler.

In Vertretung: v. Boetticher.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXVII. Band. (Ausgegeben den 28. December 1886.) 64. Stück.

Inhalt:

№ 112.

Verordnung, betreffend Aenderung der Grenzen der Jade-Wapeler und der Wulfs-Sielacht.

Oldenburg, 1886 December 18.

Wir Nikolaus Friedrich Peter, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.,

verordnen auf Grund des Artikels 27 der Deichordnung nach erfolgter Vereinbarung zwischen den betheiligten Sielachten, was folgt:

Die Grenze zwischen der Jade-Wapeler und Wulfs-Sielacht soll in der Weise geändert werden, daß dieselbe künftig von dem Schnittpuncte der bisherigen Grenze und der Grenze des deichpflichtigen Landes in Parcelle 145/110 der Flur 34 der Landgemeinde Oldenburg durch Parcelle 146/110 derselben Flur und Parcelle 113/2 der Flur 37 der Landgemeinde Oldenburg bis zur Parcelle 114 der Flur 34 derselben Gemeinde dieser Grenze des deichpflichtigen Landes folgt und von hier aus, sich östlich wendend, hinläuft zwischen den Parcellen 113/2 und 114/2 der Flur 37 der Landgemeinde Oldenburg einerseits, und der Parcelle 114 der Flur 34 derselben Gemeinde andererseits bis zum Hauptwege in der Colonie Ipwegermoor, dann denselben überschreitend an der Nordwestgrenze der Parcelle 125/2 der Flur 37 der genannten Gemeinde bis zu deren Endpuncte und noch etwa 24 Meter weiter in derselben Richtung, von da nordwärts in gleichmäßigem Abstande von etwa 24 Meter von der Nordostgrenze der Parcellen 123/2, 134/2, 119/2 und 117/2 der Flur 37 der Landgemeinde Oldenburg, weiter in gerader Richtung über das Areal, auf dem die bisherige Sielscheidung liegt, und wiederum im Abstande von etwa 24 Meter von der Nordostgrenze der Parcellen 7/1, 5/1 und 3/1 der Flur 37 der Gemeinde Rastede bis zum Heidedeiche der Käseburger Sielacht gegenüber der Parcelle 404 der Flur 9 der Gemeinde Großenmeer.

Von diesem Puncte ab bildet die bisherige Grenze zwischen der Jade-Wapeler Sielacht einerseits und der Käseburger Sielacht und der Mooriemer Canalacht andererseits, hinlaufend zwischen den Parcellen 8/1 der Flur 37 der Gemeinde Rastede und Parcelle 404 der Flur 9 der Gemeinde Großenmeer bis zum Treffpuncte der Grenze der Mooriemer Canalacht und der Gemeinde Neuenbrok bei Parcelle 130, Flur 5 dieser letzten Gemeinde und dann an dem Heidedeiche der Mooriemer Canalacht entlang

in südöstlicher Richtung bis zur bisherigen Grenze der Wulfs-Sielacht, künftig die Grenze zwischen der Wulfs-Sielacht einerseits und der Käseburger Sielacht und der Moorriemer Canalacht andererseits.

Diese Grenzveränderung tritt mit dem 1. Januar 1887 in Wirksamkeit.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 18. December 1886.

(L. S.) **Peter.**

Jansen.

Calmeyer-Schmedes.

№ 113.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Erhebung von Reichsstempelabgabe im Falle der Wiederbegebung der behufs Herabsetzung des Zinsfußes eingezogenen Inhaberobligationen.

Oldenburg, 1886 December 18.

Das Staatsministerium bringt hiemit zur öffentlichen Kenntniß, daß der Bundesrath in seiner Sitzung vom 19. November d. J. den nachfolgenden Beschluß gefaßt hat:

„Werden auf den Inhaber lautende Renten- und Schuldverschreibungen, welche von dem Aussteller zum Zweck der Herabsetzung des Zinsfußes eingelöst und mit dem Vermerk über die Zinsherabsetzung versehen sind, demnächst von dem Aussteller wieder begeben, so ist aus Anlaß dieser

Wiederbegebung die Abgabe nach der Tarifnummer 2 bezw. 3 des Reichsstempelgesetzes (Reichsgesetzblatt für 1885 S. 179) nicht zu erheben."

Oldenburg, 1886 December 18.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Meyer.