

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

18. Stück, 29.05.1912

Gesetzblatt

für das

Herzogtum Oldenburg.

 XXXVIII. Band. (Ausgegeben den 29. Mai 1912.) 18. Stück.

Inhalt:

- N.* 45. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. Mai 1912, betreffend den Erlaß von Betriebsvorschriften für die in der Stadt Delmenhorst und der Gemeinde Hasbergen belegenen Strecken der Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt.
- N.* 46. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 18. Mai 1912, betreffend die zwischen Oldenburg und Preußen abgeschlossene Vereinbarung wegen gegenseitiger Anerkennung der Lehrerinnenprüfungszeugnisse.

N. 45.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend den Erlaß von Betriebsvorschriften für die in der Stadt Delmenhorst und der Gemeinde Hasbergen belegenen Strecken der Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt.

Oldenburg, den 17. Mai 1912.

Im Höchsten Auftrage erläßt das Staatsministerium auf Grund des Artikels 25 des Gesetzes vom 7. Januar 1902, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen, für die in der Stadt Delmenhorst und der Gemeinde Hasbergen belegenen Strecken der Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt an Stelle der Abschnitte I—V der Kleinbahnordnung vom 25. Januar 1902 die nachfolgenden

Betriebsvorschriften:

I. Zustand der Bahn.

Gleise.

§ 1.

Die Spurweite soll, im Lichten zwischen den Schienenköpfen gemessen, in geraden Gleisen 1,435 m betragen.

Spurerweiterungen.

§ 2.

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

Fahrbarer Zustand der Bahn.

§ 3.

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

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

Umgrenzung des lichten Raumes und der Betriebsmittel.

§ 4.

Die Umgrenzung des lichten Raumes ist in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nach den auf der Anlage A dargestellten Umrißlinien einzuhalten. Die gleichen Vorschriften gelten für die Umgrenzung der Betriebsmittel.

§ 5.

Bei Anordnungen der Umgrenzungen ist in Krümmungen auf die Spurerweiterung der Gleise sowie auf die Überhöhung der äußeren Schiene Rücksicht zu nehmen.

§ 6.

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

§ 7.

Einfriedigungen
der Bahn.

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

§ 8.

Abteilungs-
zeichen, Nei-
gungszeiger,
Merkzeichen.

1. Die Bahn muß mit Abteilungszeichen versehen sein, die Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

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

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

II. Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel.

Zustand
der Betriebs-
mittel.

§ 9.

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

Einrichtung
der Maschinen.

§ 10.

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

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

3. Jede Lokomotive muß versehen sein:

a) mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, die unabhängig voneinander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt imstande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß geeignet sein, auch beim Stillstande der Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen;

b) mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandeshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des niedrigsten zulässigen Wasserstandes angebracht sein;

- c) mit wenigstens zwei Sicherheitsventilen, von denen das eine so eingerichtet sein soll, daß seine Belastung nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampfe nicht weggeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung eintritt. Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß ihnen eine senkrechte Bewegung von 3 mm gestatten;
- d) mit einer Vorrichtung (Manometer), die den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß der höchste zulässige Dampfüberdruck durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
- e) mit einer Dampfpfeife und mit einer Läutevorrichtung.

§ 11.

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

Abnahme-
prüfung und
wieder-
kehrende
Untersuchun-
gen der
Dampf-
lokomotiven.

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

3. Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittels einer Druck-

pumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um fünf Atmosphären übersteigen.

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

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

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

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

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

Bahnräumer,
Aschkasten,
Funkenfänger.

§ 12.

1. An der Stirnseite der Maschinen sowohl wie an der Rückseite müssen Bahnräumer angebracht sein.

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

Bremsen der
Maschine.

§ 13.

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

§ 14.

Federn, Zug-
und Stoßvor-
richtungen.

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

§ 15.

Spurkränze.

Sämtliche Räder müssen Spurkränze haben, mit Ausnahme der Räder an den Mittelachsen der dreiachsigen Maschinen und Wagen.

§ 16.

Stärke der
Radreifen.

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

§ 17.

Untersuchung
der Wagen.

1. Es dürfen nur solche Wagen in Gebrauch genommen werden, die den von der Eisenbahnaufsichtsbehörde genehmigten Entwürfen entsprechen.

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

Bezeichnung
der Wagen.

§ 18.

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

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

III. Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

Bewachung
der Bahn.

§ 19.

1. Die Bahnstrecke muß mindestens einmal an jedem Tage auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden.

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

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

Stärke
der Züge.

§ 20.

Es sollen nicht mehr als 80 Wagenachsen in einem Zuge laufen.

§ 21.

Zahl der
Bremsen eines
Zuges.

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

Auf Neigungen		Bei einer Fahrgeschwindigkeit von		
		15	20	30
von ‰	vom Verhältnis	Kilometern in der Stunde müssen von je 100 Wagenachsen zu bremsen sein:		
0	1 : ∞	6	6	6
2,5	1 : 400	6	6	9
5,0	1 : 200	6	7	12
7,5	1 : 133	8	10	15
10	1 : 100	10	13	18

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

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

- c) Als maßgebende Geschwindigkeit ist diejenige anzunehmen, die der Zug auf der die Höchststeigung enthaltenden Strecke erreichen darf.
- d) Sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen, als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen sind stets voll in Ansatz zu bringen.
- e) Der bei Berechnung der Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchteil ist, wenn er größer ist als ein Halb, stets als ein Ganzes zu rechnen, anderenfalls zu vernachlässigen.

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

Bildung der
Züge.

§ 22.

Bei Bildung der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen gehörig zusammengekuppelt sind, die Belastung in den einzelnen Wagen tunlichst gleichmäßig verteilt ist, die nötigen Signalvorrichtungen angebracht, die erforderlichen Bremsen bedienbar, bedient und tunlichst gleichmäßig im Zuge verteilt sind.

Erleuchtung
der Wagen.

§ 23.

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

Größte zulässige
Fahrgeschwindigkeit.

§ 24.

1. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzelne Maschinen darf 30 km in der Stunde nicht übersteigen.

2. Größere Fahrgeschwindigkeiten können mit Genehmigung des Staatsministeriums zugelassen werden, sofern ein Verkehrsbedürfnis dafür nachweisbar ist. Über die in solchen Fällen vorzuschlagende Ergänzung der Sicherheitsvorschriften bleibt die Entscheidung des Staatsministeriums vorbehalten.

§ 25.

Langsam-
fahren.

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

§ 26.

Abfahrt der
Züge.

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

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

§ 27.

Sonderzüge.

Sonderzüge und einzelne Maschinen, die den beteiligten Stationen, sowie dem etwa vorhandenen Bahnbewachungspersonal nicht vorher angekündigt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 10 km in der Stunde fahren.

§ 28.

Schieben der
Züge.

Das Schieben von Zügen auf freier Strecke, an deren Spitze sich eine führende Maschine nicht befindet, ist nur dann zulässig, wenn ihre Stärke nicht mehr als 40 Wagen-

achsen beträgt und ihre Geschwindigkeit 15 km in der Stunde nicht übersteigt. Der vorderste Wagen muß alsdann mit einem wachthabenden Bediensteten besetzt sein, welcher vor unbewachten Übergängen oder, wo sonst das Bedürfnis eintritt, ein weithin hörbares Warnungszeichen mittels Glocke, Horn oder dergleichen abzugeben hat.

Begleit-
personal.

§ 29.

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

Stillstehende
Maschinen und
Wagen.

§ 30.

1. Stillstehende, fahrfertige Maschinen müssen stets unter Aufsicht stehen.

2. Die ohne ausreichende Aufsicht, sowie die über Nacht auf den Gleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

Mitfahren auf
der Maschine.

§ 31.

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

Gebrauch der
Signalpfeife
usw.

§ 32.

1. Der Gebrauch der Dampfpfeife oder der Preßluftpfeife ist auf die im § 38 vorgeschriebenen Signale, sowie auf außergewöhnliche Fälle zu beschränken.

2. In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll vorzugsweise die Läutevorrichtung der Maschine oder ein anderes Warnungszeichen zur Anwendung kommen. Das Öffnen der Zylinderhähne der Dampflokotiven ist an solchen Stellen zu vermeiden.

Führung der
Maschine.

§ 33.

1. Die Führung der Maschine darf nur solchen Personen übertragen werden, die eine förmliche Prüfung abge-

legt haben und sich durch ein Zeugnis darüber ausweisen können, daß sie die erforderliche technische Befähigung und Zuverlässigkeit besitzen.

2. Die Bedienung der Maschine kann mit Zustimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde dem Führer allein übertragen werden, wenn die Betriebsmittel einen Übergang zwischen der Maschine und den Wagen gestatten und außer dem Führer ein Zugbediensteter sich auf dem Zuge befindet, der es versteht, den Zug zum Stillstand zu bringen.

§ 34.

Außergewöhnliche
Maschinen.

Sofern andere als mit Dampfkraft betriebene Maschinen Verwendung finden, sind die für ihren Zustand, ihre Unterhaltung, Untersuchung und Handhabung zu beachtenden Sicherheitsvorschriften von der Eisenbahnaufsichtsbehörde festzusetzen, im übrigen aber diejenigen der vorstehenden und der noch folgenden Vorschriften, deren Anwendung Bedenken nicht entgegenstehen, unverändert einzuführen oder, soweit notwendig, zu ändern und zu ergänzen.

IV. Signalwesen.

§ 35.

Verständigung
zwischen den
Stationen.

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

§ 36.

Strecken-
signale.

Auf der Bahn müssen die Signale gegeben werden können:

- der Zug soll langsam fahren und
- der Zug soll halten.

Zugsignale.

§ 37.

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

Signale des
Maschinen-
führers.

§ 38.

Der Maschinenführer muß die Signale geben können:
Achtung,
Bremsenanziehen und
Bremsen loslassen,
oder er muß
die Bremsen selbst wirksam machen und lösen können.

Signal-
ordnung.

§ 39.

Soweit Farbensignale zur Anwendung kommen, dürfen nur die Farben weiß, grün und rot verwendet werden, und zwar soll die rote Farbe als Halt-Signal dienen.

V. Betriebsführung.

Betriebs-
leitung.

§ 40.

Die mit der Leitung der Bahnunterhaltung und des Betriebes betrauten Personen sind sowohl der Eisenbahnaufsichtsbehörde, als dem Großherzoglichen Amt Delmenhorst und dem Stadtmagistrat in Delmenhorst namhaft zu machen, auch sind diesen Behörden alle hierbei eintretenden Änderungen anzuzeigen.

Dienstanwei-
sungen und
Dienstaufsicht.

§ 41.

1. Den im äußeren Betriebsdienst angestellten Bediensteten sind über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältnis schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu geben. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde, der diese Anweisungen vorgelegt werden müssen, kann sie beanstanden, wenn sie die Betriebssicherheit der Kleinbahn dadurch nicht

für gewahrt erachtet. Auch ist diese Behörde befugt, eine Prüfung der Bediensteten des äußeren Betriebsdienstes zu fordern, sowie die Entlassung derjenigen, die nach ihrem Ermessen nicht als technisch fähig und zuverlässig anzusehen sind.

2. Die Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörde sind in den Dienstverträgen vorzusehen.

VI. Bahnpolizeibeamte.

§ 42.

Bestimmungen
für das
Publikum.

Hinsichtlich der Vorschriften über die Bahnpolizeibeamten und der Bestimmungen für das Publikum bewendet es bei den Abschnitten VI und VII der Kleinbahnordnung vom 25. Januar 1902.

Oldenburg, den 17. Mai 1912.

Staatsministerium.

Ruhstrat.

Dr. Hillmer.

№. 46.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die zwischen Oldenburg und Preußen abgeschlossene Vereinbarung wegen gegenseitiger Anerkennung der Lehrerinnenprüfungszeugnisse.

Oldenburg, den 18. Mai 1912.

Das Staatsministerium hat mit der Königlich Preussischen Regierung folgende neue Vereinbarung getroffen:

1. Die im Großherzogtum Oldenburg auf Grund der Prüfungsordnung vom 18. März 1912 erworbenen Zeugnisse über die Befähigung zum Unterricht an Volksschulen haben die gleiche Gültigkeit auch im Königreich Preußen.



Andererseits gelten die im Königreich Preußen nach den Bestimmungen über die Prüfung der Volksschullehrerinnen vom 11. Januar 1911 erworbenen Zeugnisse als gleichberechtigt im Großherzogtum Oldenburg.

2. Die Zeugnisse über die im Königreich Preußen nach der Prüfungsordnung vom 11. Januar 1911 bestandene Lehramtsprüfung an den Oberlyzeen gewähren die gleichen Berechtigungen im Großherzogtum Oldenburg.

Oldenburg, den 18. Mai 1912.

Ministerium der Kirchen und Schulen.

Ruhstrat.

Krahnstöver.