Amts-Blatt
der Königlichen Regierung zu Breslau.

Stück 18. Breslau, den 3. Mai 1848.

Allgemeine Gesetz-Sammlung.

Das 18te Stück der diesjährigen Gesetzsammlung enthält unter:

Nr. 2960. Den Allerhöchsten Erlaß vom 13. März d. J. wegen Entbindung größerer Stadtgemeinden, denen die alleinige Unterhaltung einer mit zureichendem, eigenen Vermögen nicht ausgestatteten höheren Unterrichts-Anstalt obliegt, von der im § 16 der Verordnung vom 28. Mai 1846 vorgeschriebenen Bildung eines besonderen Pensionsfonds für die Lehrer und Beamten solcher Unterrichts-Anstalt.

Nr. 2961. Die Bekanntmachung vom 15. April d. J., betreffend die Auflösung des durch die Verordnung vom 28. Januar d. J. errichteten Ober-Konsistoriums; und

Nr. 2962. Den Allerhöchsten Erlaß vom 24. d. M., betreffend die Zulässigkeit von Amtshandlungen am 1. Mai d. J.

Das 19te Stück:

Nr. 2963. Den Allerhöchsten Erlaß vom 25. April 1848 über die verzinsliche Annahme freiwilliger Beiträge zur Bestreitung der Staats-Bedürfnisse.

Bekanntmachung.

Die deutsche Bundes-Versammlung hat in der Sitzung vom 7. April c. über die Wahl der Abgeordneten zur deutschen National-Versammlung beschlossen, daß auf 50,000 Seelen nach der Bundes-Matrikel ein Abgeordneter gewählt werden soll. Die Zahl der nach Maaßgabe dieses Bundes-Beschlusses von Preußen zu wählenden Abgeordneten ist in der Art, wie der § 6 der allgemeinen Verordnung über die Wahl der Preußischen Abgeord-

neten zur deutschen National-Versammlung vom 11. April c. besagt, auf die einzelnen Provinzen vertheilt, und demgemäß durch das von dem hohen Staats-Ministerio zur Ausführung der erwähnten Verordnung erlassene Reglement von demselben Tage bestimmt worden, daß Schlesien 39 Abgeordnete zur deutschen National-Versammlung wählen solle. In Folge dessen ist die Provinz Schlesien, nach Vorschrift des § 7 gedachter Verordnung, in folgende 39 Wahlbezirke eingetheilt worden.

№ d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
1	a. der Laubaner Kreis mit Ausschluß der schlesischen Ortschaften desselben, enthaltend . .	54,986			
	b. die oberlausitzschen Ortschaften des Bunzlauer Kreises . .	10,973	65,959	Lauban	Kreis-Justiz-Rath Baum in Lauban.
2	a. Kreis Görlitz .	59,548			
	b. die dem Görlitzer Kreise zunächst gelegenen Ortschaften des Rothenburger Kreises mit . .	7,479	67,027	Görlitz	Ober-Bürgermeister Jochmann in Görlitz.
3	a. der übrige Theile des Rothenburger Kreises mit	37,274			
	b. die oberlausitzschen Ortschaften des Saganer Kreises mit . .	2,913			
	c. der Hoyerswerdaer Kreis mit . . .	28,340	68,527	Muskau	Landrath v. Ohnesorge in Rothenburg.
4	a. Kreis Bolkenhain .	32,775			
	b. Kreis Landshut .	39,780	72,555	Landshut	Kreis-Justizrath Körner in Landshut.

№ d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
5	a. Kreis Löwenberg .	70,863			
	b. die schlesischen Ortschaften des Laubaner Kreises mit	10,681	81,544	Löwenberg	Landrath Graf Poninski in Löwenberg.
6	a. Kreis Hirschberg .	56,875			
	b. Kreis Schönau .	27,630	84,505	Hirschberg	Landrath Graf Stolberg in Hirschberg.
7	a. der Bunzlauer Kreis mit Ausschluß seiner oberlausitzer Ortschaften .	45,519			
	b. der dem Bunzlauer zunächst gelegene Theil des Goldberg-Haynauer Kreises mit . .	27,308	72,827	Bunzlau	Kreis-Justiz-Rath Lachmund in Bunzlau.
8	a. Kreis Jauer .	30,962			
	b. der dem Jauerschen zunächst gelegene Theil des Goldberg-Haynauer Kreises mit . .	23,983			
	c. der dem Jauerschen zunächst gelegene Theil des Liegnitzer Kreises mit	18,903	73,848	Jauer	Kreis-Deputirter Demuth in Ditterdorf, Kreis Jauer.
9	a. der übrige Theil des Liegnitzer Kreises .	41,042			
	b. der Lübener Kreis .	31,479	72,481	Liegnitz	Bürgermeister Krüger in Liegnitz.
10	a. Kreis Sprottau .	32,324			
	b. der Saganer Kreis mit Ausschluß seiner oberlausitzer Ortschaften mit	47,060	79,384	Sagan	Landrath Graf Dohna in Sagan.

№ d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
11	a. Kreis Glogau .	68,789			
	b. der dem Glogauer zunächst gelegene Theil des Freystädter Kreises mit .	14,982	83,771	Glogau	Bürgermeister v. Unwerth in Glogau.
12	a. Kreis Grünberg .	49,562			
	b. der übrige Theil des Freystädter Kreises mit .	34,972	84,534	Grünberg	Landrath von Bojanowsky in Grünberg.
13	a. Kreis Guhrau .	37,404			
	b. Kreis Steinau .	24,208			
	c. der dem Steinauer zunächst belegene Theil des Wohlauer Kreises mit .	19,543	81,155	Steinau	Landrath von Wechmar in Steinau.
14	a. der übrige Theil des Wohlauer Kreises mit .	27,676			
	b. der Trebnitzer Kreis	51,179	78,855	Trebnitz	Landrath v. Poser in Trebnitz.
15	a. Kreis Militsch .	52,014			
	b. der dem Militscher zunächst gelegene Theil des Wartenberger Kreises mit .	27,982	79,982	Militsch	Landrath von Scheliha in Militsch.
16	a. der übrige Theil des Wartenberger Kreises mit	21,353			
	b. Kreis Oels . .	59,071	80,424	Oels	Landrath von Prittwitz in Oels.
17	a. Kreis Namslau .	33,380			
	b. Kreis Brieg . .	46,033	79,413	Brieg	Bürgermeister Goltz in Brieg.

№ d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
18	a. Kreis Ohlau . .	48,734			
	b. Kreis Strehlen .	30,178	78,912	Ohlau	Landrath von Wrochem in Ohlau.
19	a. Kreis Nimptsch .	29,167			
	b. der größere Theil des Reichenbacher Kreises mit	36,017			
	c. der dem Nimptscher zunächst belegene Theil des Breslauer Kreises mit	6,998	72,182	Nimptsch	Landrath von Prittwitz in Reichenbach.
20	a. der übrige Theil des Breslauer Kreises mit .	50,112			
	b. ein Theil der Stadt Breslau und zwar:				
	1) 3 Lindenbezirk I. Abth.,				
	2) dito II. Abth.,				
	3) Rosenbezirk I. Abth.,				
	4) dito II. Abth.,				
	5) XI./M. Jungfrauenbezirk,				
	6) Hinterdombezirk,				
	7) Neuscheitniger Bezirk,				
	8) Barmherzige Brüderbezirk,				
	9) der Mauritiusbezirk Abtheilung A.,				
	10) der Mauritiusbezirk Abtheilung B.,				
	11) der Schweidnitzer-Angerbezirk Abtheilung A., B. und C. mit .	29,688	79,800	Breslau	Regier.-Rath Kuh in Breslau.

№ d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
21	der übrige Theil der Stadt Breslau mit . .	77,187	77,187	Breslau	Bürgermeister Bartsch in Breslau.
22	a. Kreis Neumarkt .	52,562			
	b. Kreis Striegau .	27,794	80,356	Neumarkt	Landrath Schaubert in Neumarkt.
23	a. Kreis Waldenburg .	56,242			
	b. der dem Waldenburger zunächst gelegene Theil des Schweidnitzer Kreises mit	15,259	71,501	Waldenburg	Landrath von Ende in Waldenburg.
24	a. der übrige Theil des Schweidnitzer Kreises mit	50,859			
	b. ein Theil des Reichenbacher Kreises mit .	23,160	74,019	Schweidnitz	Bürgermeister Berlin in Schweidnitz.
25	a. Kreis Münsterberg .	32,478			
	b. der größte Theil des Frankensteiner Kreises mit	41,511	73,989	Frankenstein	Landrath Gr. Strachwitz in Frankenstein.
26	a. der übrige Theil des Frankensteiner Kreises mit	6,352			
	b. der größte Theil des Glatzer Kreises mit . .	65,021	71,373	Glatz	Landrath von Zedlitz in Glatz.
27	a. der Habelschwerdter Kreis mit . . .	48,723			
	b. der dem Habelschwerdter zunächst belegene Theil des Glatzer Kreises mit	23,603	72,326	Habelschwerdt	Landrath v. Prittwitz in Habelschwerdt.

№. d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
28	Kreis Neisse . .	79,017	79,017	Neisse	Bürgermeister Kutzen in Neisse.
29	a. Kreis Grottkau .	39,212			
	b. Kreis Falkenberg .	36,463	75,675	Grottkau	Landrath Graf Seherr in Falkenberg.
30	Kreis Oppeln . .	84,066	84,066	Oppeln	Landrath Hoffmann in Oppeln.
31	a. Kreis Creutzburg .	38,095			
	b. Kreis Rosenberg .	43,329	81,424	Rosenberg	Landrath Sack in Rosenberg.
32	a. Groß-Strehlitzer Kreis	48,298			
	b. der größte Theil des Lublinitzer Kreises mit .	30,768	79,066	Groß-Strehlitz	Landrath Bürde in Groß-Strehlitz.
33	a. der größte Theil des Beuthener Kreises mit .	73,491			
	b. der dem Beuthener zunächst gelegene Theil des Lublinitzer Kreises mit .	10,903	84,394	Beuthen	Landrath von Tieschowitz in Beuthen.
34	a. der Plesser Kreis .	69,853			
	b. der dem Plesser Kreise zunächst belegene Theil des Beuthener Kreises mit	10,634	80,487	Pleß	Landrath von Hippel in Pleß.
35	a. der Rybniker Kreis	59,293			
	b. der dem Rybniker zunächst belegene Theil des Ratiborer Kreises mit .	11,695	70,988	Rybnik	Kreis-Deputirter Rehmet in Golkowitz, Kreis Rybnik.
36	der übrige Theil des Ratiborer Kreises mit .	80,049	80,049	Ratibor	O.-L.-G.-R. Wentzel in Ratibor.

№ d. Wahlbezirks	Bestandtheile des Wahlbezirks.	Seelenzahl der einzelnen Bestandtheile des Wahlbezirks.	Gesammte Seelenzahl des Wahlbezirks.	Wahlort.	Wahlkommissarius.
37	a. der Tost-Gleiwitzer Kreis mit . . .	64,198			
	b. der dem Tost-Gleiwitzer zunächst belegene Theil des Coseler Kreises mit	21,231	85,429	Gleiwitz	Landrath Graf Strachwitz in Gleiwitz.
38	a. der Leobschützer Kreis	72,031			
	b. der dem Leobschützer zunächst belegene Theil des Coseler Kreises mit	16,321	88,352	Leobschütz	Landrath Gr. Larisch in Leobschütz.
39	a. der Kreis Neustadt	72,866			
	b. der dem Neustädter zunächst belegene Theil des Coseler Kreises mit	16,586	89,452	Neustadt	Landrath von Wittenburg in Neustadt.

Die einzelnen Orts-Wahlbezirke derjenigen Kreise, welche theilweise mit andern Kreisen zu einem Wahlbezirke vereinigt worden sind, habe ich den betreffenden Landräthen und Wahlkommissarien zur Nachachtung bei Einberufung der Wahlmänner zur Wahl der Abgeordneten für die deutsche National-Versammlung zugehen lassen.

Die durchschnittliche Seelenzahl, auf welche ein Abgeordneter für Frankfurt am Main zu erwählen ist, beträgt in der Provinz 77,840, und hat sich eine größere Ausgleichung der Seelenzahl in den einzelnen Wahlbezirken der Provinz ohne eine noch größere Zersplitterung der einzelnen Kreise nicht erreichen lassen. Der Wahlakt selbst wird in allen Wahlbezirken der Provinz am 10. Mai c. abgehalten.

Breslau, den 29. April 1848.

Der Ober-Präsident der Provinz Schlesien.

Pinder.

Bahn-Polizei-Reglement

für

die Niederschlesisch-Märkische, die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger und die Neisse-Brieger Eisenbahn, desgleichen für die Wilhelms-Bahn und die Niederschlesische Zweigbahn.

In Ausführung der Bestimmung der §§ 23 und 24 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 wird für die Niederschlesisch-Märkische, die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger und die Neisse-Brieger Eisenbahn, ferner für die Wilhelms-Bahn und die Niederschlesische Zweigbahn unter Aufhebung der Verordnung, den Verkehr auf den Eisenbahnen betreffend, vom 17. November 1845 (Amtsblatt der Regierung in Breslau und Oppeln Stück 51, der Regierung in Liegnitz Stück 50 de 1845, der Regierung in Frankfurt Stück 29 de 1846), so wie unter Aufhebung der für die genannten Eisenbahnen seither in Anwendung gewesenen Reglements hierdurch folgendes Bahn-Polizei-Reglement erlassen.

I. Von den Bahn-Polizei-Beamten.

§ 1.

Die Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, einen Betriebs-Direktor anzustellen, welchem unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit die Ausführung aller Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes obliegt. Vor der Anstellung des Betriebs-Direktors ist die dazu bestimmte Person dem Finanz-Minister anzuzeigen, damit zuvor von deren gehöriger Qualifikation Kenntniß genommen werde.

§ 2.

Außer dem Betriebs-Direktor sind zur Ausübung der Bahnpolizei unter ihrer Verantwortlichkeit berufen und verpflichtet:

der Betriebs-Inspektor,
die Bahnmeister,
die Bahnwärter und ihre Gehülfen (Hülfswärter),
die Bahnhofs-Inspektoren,
die Bahnhofs-Aufseher und Bahnhofswächter,
die Weichensteller (Weichenwärter),
die Zugführer, Packmeister und Schaffner.

Allen diesen Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Direktion über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte, der Genehmigung des königlichen Kommissarius unterliegende Instruktionen zu ertheilen.

§ 3.

Alle zur Ausübung der Bahn-Polizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahr alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können, und die sonst zu ihrem besonderen Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen.

§ 4.

Die Bahn-Polizei-Beamten werden von der betreffenden Polizei-Behörde des ihnen angewiesenen Wohnsitzes (Polizei-Präsidium oder Landraths-Amt) vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen bei ihrer Anstellung übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizei-Beamten. Sie müssen bei Ausübung ihres Dienstes das von der Direktion zu bestimmende Dienstabzeichen tragen.

§ 5.

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

§ 6.

Die Bahn-Polizei-Beamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes und, soweit die Erfüllung der ihnen auferlegten Amtspflichten es zuläßt, möglichst rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten. Unziemlichkeiten sind von ihren Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch Ordnungsstrafen zu ahnden. Diejenigen Bahn-Polizei-Beamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden. Die Eisenbahn-Verwaltung ist verbunden, über jeden Bahn-Polizei-Beamten Personal-Akten anzulegen und fortzuführen.

§ 7.

Die königlichen, städtischen und Dominial-Polizei-Beamten sind verpflichtet, auf Erfordern der Bahn-Polizei-Beamten, dieselben in der Handhabung der Bahn-Polizei zu unterstützen. Eben so sind die Bahn-Polizei-Beamten verbunden, den Polizei-Beamten bei der Ausübung ihres Amts Hülfe zu leisten, so weit dies die, den Bahn-Beamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

II. Bestimmungen für das Publikum.

§ 8.

Die Eisenbahn-Reisenden müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Direktion der Gesellschaft Behufs Aufrechthaltung der Ordnung bei der Beförderung

der Personen und Sachen getroffen worden, und haben den dienstlichen Aufforderungen der vereidigten, mit Uniform oder Dienstabzeichen versehenen Gesellschafts-Beamten (§ 4) unweigerlich Folge zu leisten.

§ 9.

Das Planum der Bahn, die dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken u. s. w. dürfen vom Publikum nicht beschädigt und außer den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen bestimmt sind, nicht betreten werden.

§ 10.

Mit Ausnahme der Chefs der Militair- und Polizei-Behörden, die am Orte des Bahnhofes ihren Sitz haben, der exekutiven Polizei-Beamten und der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Steuer-Beamten, darf Niemand ohne Erlaubniß-Karte die Bahnhöfe und die dazu gehörigen Gebäude außerhalb derjenigen Räume betreten, welche ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffnet sind.

Die Wagen, welche Reisende zur Bahn bringen oder von daher abholen, müssen auf den Vorplätzen der Bahnhöfe an den dazu bestimmten Stellen auffahren.

§ 11.

Das eigenmächtige Eröffnen oder Uebersteigen der Barrieren und sonstigen Einfriedigungen, desgleichen das Durchschlüpfen unter jenen Absperrungen ist untersagt.

§ 12.

Die Bahn darf nur an den Stellen, die zu Ueberfahrten und Uebergängen für das Publikum bestimmt sind, überschritten werden, und zwar nur dann, wenn die Barrieren geöffnet sind.

Das Ueberschreiten der Bahn muß ohne allen unnöthigen Verzug geschehen.

§ 13.

Das Hinüberschaffen von Pflügen, Eggen und anderen Geräthen, so wie von Baumstämmen und schweren Gegenständen darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen. Wer die ihm obliegende Aufsicht auf Vieh dergestalt vernachläßigt, daß dasselbe das Planum der Bahn betritt, wird bestraft.

§ 14.

Die bloß zum Privatgebrauch bestimmten Uebergänge für die Eigenthümer der von der Bahn durchschnittenen Grundstücke dürfen nur von den Berechtigten unter den besonders bestimmten Bedingungen benutzt werden. Anderen ist deren Benutzung untersagt.

§ 15.

Sind die Ueberfahrten geschlossen, so müssen Fuhrwerke, Reiter, Pferde, Treiber und Viehheerden auf den die Bahn kreuzenden Wegen in der durch Markpfähle zu be-

zeichnenden Entfernung von den Verschluß-Barrieren das Wiedereröffnen derselben abwarten.

§ 16.

Vorsätzliche und fahrläßige Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen und Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Hinauslegen von Steinen oder sonstigen hindernden Gegenständen auf das Planum der Bahn, sind, sofern nicht nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen, namentlich nach der Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen vom 30. November 1840, eine härtere Strafe stattfindet, nach Maaßgabe des § 25[a] zu ahnden.

§ 17.

In gleicher Weise wird bestraft, wer falschen Allarm macht, Signale nachahmt, Ausweiche-Vorrichtungen verstellt, oder solche Handlungen begeht, durch welche eine Störung des Betriebes veranlaßt werden kann.

§ 18.

Es ist verboten, feuergefährliche und solche Gegenstände, wodurch andere Transportgegenstände oder die Transportmittel selbst beschädigt werden könnten, in den Personen- oder Gepäckwagen mitzuführen, oder in den Güterwagen ohne Anzeige zu versenden.

In Betreff des Transports von Chemikalien findet die Verordnung vom 27. Septemtember 1846 Anwendung.

§ 19.

Geladene Gewehre dürfen unter keinerlei Umständen mitgenommen werden. Die Schaffner sind befugt, vor dem Einsteigen die von den Reisenden geführten Schießgewehre zu untersuchen.

§ 20.

Das Tabakrauchen in anderen Wagenklassen oder Coupés, als denjenigen, in welchen dasselbe nach den, von der Direktion getroffenen Anordnungen gestattet wird, ist verboten.

§ 21.

Hunde und andere Thiere dürfen Reisende in den Personen-Wagen nicht mit sich führen.

§ 22.

Trunkene Personen dürfen zum Mitfahren nicht zugelassen werden. Sind solche unbemerkt in die Wagen gelangt, so werden sie aus diesen ausgewiesen. Ein Gleiches findet statt, wenn sie in den Versammlungssälen oder auf den Bahnhöfen und Haltestellen betroffen werden. Dergleichen Personen haben keinen Anspruch auf Ersatz des etwa gezahlten Fahrgeldes.

§ 23.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bahn-Polizei-Beamten nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird gleichfalls zurückgewiesen und ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen.

§ 24.

Sichtlich Kranke dürfen nur dann zur Mitfahrt zugelassen werden, wenn ein besonderes Coupé für sie gelöset wird, oder alle Reisende in einem anderen sich für die Mitnahme erklären.

§ 25ᵃ.

Wer den, in den §§ 9 bis 20 enthaltenen Verboten zuwider handelt, verfällt in eine polizeiliche Strafe bis zu 50 Rthlr. Geld resp. 6 Wochen Gefängniß.

§ 25ᵇ.

Ein Abdruck der §§ 8 bis 25ᵃ dieses Reglements, desgleichen die Fahrpläne, so wie die Fahr- und Fracht-Tarife der einzelnen Bahnen sind in allen Passagierzimmern auszuhändigen.

§ 26.

Die zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen und verpflichteten Gesellschafts-Beamten (§ 2) sind ermächtigt, jeden Uebertreter der obigen Vorschriften, sofern er unbekannt ist und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, oder in letzterem Falle nicht eine angemessene Kaution erlegt, deren Höhe das Maximum der Strafe (§ 25ᵃ) jedoch in keinem Falle übersteigen darf, zu verhaften und an die nächste Polizei-Behörde abzuliefern.

§ 27.

Im Falle einer Verhaftung ist den Bahn-Polizei-Beamten gestattet, die verhafteten Personen durch Mannschaften aus dem, auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonal in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahn-Polizei-Beamte eine, mit seinem Namen und seiner Dienstqualität bezeichnete Verhaftungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der über die Uebertretung aufzunehmenden Verhandlung vertritt, welche jedenfalls innerhalb 24 Stunden nach der Feststellung einer Uebertretung an die zuständige Polizei-Behörde eingesandt werden muß.

III. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§ 28.

Die Bahn muß fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, daß dieselbe ohne Gefahr und, ausgenommen die in der Ausbesserung befindlichen Strecken, mit der durch dieses Reglement (§ 55) festgestellten größten zuläßigen Geschwindigkeit befahren

werden kann. Diejenigen Strecken, welche nicht mit der größten zuläßigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche, durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare, Signale zu bezeichnen.

§ 29.

Veränderungen in den Konstruktions-Verhältnissen der Bahn dürfen ohne vorherige Zustimmung des königlichen Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§ 30.

Die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken müssen fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, daß darüberfahrende Züge keine neben dem Geleise liegende Materialien, Geräthe oder andere Erhebungen berühren können.

§ 31.

Die Vorrichtungen zum Stellen der Wechselschienen außer den Bahnhöfen, für welche keine besondere Wärter angestellt sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, daß sie nicht bewegt werden können.

§ 32.

Die Bahn muß, so weit es zur Abhaltung von Menschen und Thieren nothwendig erscheint, eingefriedigt werden.

Die Wege-Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrieren in solcher Entfernung von den Bahngeleisen zu versehen, daß die Deichsel eines gegen die Barriere fahrenden Wagens den Bahnzug nicht berühren kann.

§ 33.

Die Bahn muß so lange bewacht werden, als möglicher Weise noch Züge oder einzelne Lokomotiven auf derselben zu erwarten stehen.

Mindestens fünf Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wege-Uebergänge geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden von der Direktion besonders festgesetzt.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen verschlossen gehalten, dem Eigenthümer soll aber ein Schlüssel dazu gestattet werden. Der Wärter muß die Barrieren solcher Wege-Uebergänge, wenn er sie unverschlossen findet, 10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges schließen.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Viehheerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß den Wärtern die Ankunft der Züge mindestens 5 Minuten vorher bekannt wird.

Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn müssen, sofern die königlichen Polizei-Behörden es nach den örtlichen Verhältnissen für nothwendig erachten, wenn es dunkel ist, so lange erleuchtet werden, als die Barrieren geschlossen sind.

An jedem Morgen muß jede Bahnstrecke, bevor der erste Zug darüber geht, genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt, oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben getroffen werden.

Nach jedem Durchgange der einzelnen oder zusammengehörenden, durch Signale bezeichneten, hintereinander folgenden Züge muß die Bahn wiederum nachgesehen werden.

§ 34.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind, und Entfernungen von 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{100}$ Meile angeben. Eben so sind an den Wechselpunkten der Gefälle Pfähle aufzustellen, an deren steigend oder fallend oder horizontal angeordneten Armen die Neigungen der Bahn durch Angabe der Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich erkennbar zu bezeichnen sind.

IV. Die Einrichtung und der Zustand der Betriebsmittel.

§ 35.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigke t ohne Gefahr stattfinden können.

Veränderungen in den, hinsichtlich der Sicherheit des Betriebes und des Ueberganges auf andere Bahnen wesentlichen Konstruktionsverhältnissen der Fahrzeuge dürfen ohne vorherige Genehmigung des königlichen Kommissarius nicht vorgenommen werden.

§ 36.

Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und sicher befunden worden sind.

Die bei der Revision als zuläßig erkannte Dampfspannung ist sichtlich auf der Maschine zu bezeichnen.

In den Lokomotivschuppen der Hauptstationen sind offene, hinreichend hohe Quecksilber-Manometer so anzubringen, daß der Dampfraum jeder geheizten Lokomotive durch ein kurzes Ansatzrohr damit verbunden werden kann.

§ 37.

Es ist ein Verzeichniß über den, von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen. Jedesmal, wenn dieselbe im Ganzen eine Strecke von 3000 Meilen Länge durchlaufen, ist der Dampfkessel in entsprechender Weise auf das Ein- und Einhalbfache des gestatteten Dampfdruckes zu probiren. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form ändern, dürfen nicht wieder in Gebrauch genommen werden.

Ueber diese Untersuchungen, mit welchen zugleich eine Prüfung aller Maschinentheile zu verbinden ist, werden regelmäßig Verhandlungen aufgenommen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen, und welche dem königlichen Kommissarius auf Erfordern vorzulegen sind.

Jede Lokomotive muß mit Bahnräumern, mit einer Dampfpfeife, mit der zur Speisung des Kessels und den zur jederzeitigen Erkennung des Wasserstandes zweckdienlichen Vorrichtungen und wenigstens mit zwei Sicherheits-Ventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maaß gesteigert werden kann.

§ 38.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Dampfwagen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfes von Funken zu versehen, auch, sofern für diesen Zweck Verbesserungen erfunden werden, sobald sie sich bewährt haben, solche sofort einzuführen.

§ 39.

Der mit der Lokomotive verbundene Tender muß mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, daß sie von demselben aus leicht angezogen werden können.

§ 40.

Alle Personenwagen sollen auf Federn ruhen, mit Federbuffern und in Federn liegenden Zugstangen versehen sein.

Es dürfen bei Personen-Wagen nur schmiedeeiserne Räder angewendet werden; gußeiserne Räder sind nicht gestattet an Güterwagen, welche in solchen Zügen gehen, die auch zur Beförderung von Personen dienen.

§ 41.

In jedem Zuge müssen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen vorhanden sein, daß bei Neigungen der Bahn nicht stärker als im Verhältniß von 1 : 240 in den Personenzügen der 4te, in den Güterzügen der 6te Theil sämmtlicher Räderpaare gehemmt werden kann. Bei stärkeren Neigungen bis zu 1 : 100 muß in Personenzügen der 3te, in Güterzügen der 5te Theil sämmtlicher Räderpaare gehemmt werden können.

Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist diejenige zu betrachten, durch welche die Räder festgestellt werden können, wenn der beladene Wagen langsam auf der Bahn fortgezogen wird. Minder kräftige Bremsen müssen in doppelter Zahl vorhanden sein.

§ 42.

Die Personenwagen sind im Innern während der Fahrten im Dunkeln angemessen zu erleuchten. Sie müssen von den Passagieren geöffnet werden können, jedoch nur von Außen. Jede Thür soll mit einem doppelten Verschluß versehen sein, worunter wenigstens ein Vorreiber sich befinden muß.

§ 43.

Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladene Güterwagen müssen mit einer angemessenen Bedeckung versehen sein.

§ 44.

Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck eben so sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittelst welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, daß in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstoßen derselben nicht stattfinden kann.

§ 45.

An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben und dasjenige, mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu verzeichnen.

§ 46.

Die Direktion ist zur regelmäßigen Revision der Transportwagen, wobei die Untertheile auseinander zu nehmen sind, nach Maaßgabe des von jedem einzelnen Wagen zurückgelegten Weges verpflichtet, und gehalten, darüber in solcher Art Register zu führen, daß daraus jederzeit ersichtlich ist, wenn die letzte Revision stattgefunden, wie sich der Zustand ergeben hat und welche Reparaturen vorgenommen sind. Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungsnummer bezeichnet werden.

Die Direktion soll die Länge des Weges bestimmen, nach dessen Zurücklegung jeder Wagen zu revidiren ist. Dieser Weg soll nicht über 2400 Meilen betragen.

V. Maaßregeln zur Sicherung des Betriebes.

§ 47.

Die Direktion muß beim Betriebe alle Einrichtungen treffen, welche nach bewährten Erfahrungen zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlich sind. Sie hat für die Anstellung zuverlässiger und tüchtiger Maschinenmeister, Locomotivführer und Heizer Sorge zu tragen.

Hinsichtlich der Qualifikation der Locomotivführer und Heizer wird insbesondere bestimmt, daß erstere eine einjährige Lehrzeit und eine, von dem Maschinenmeister in Gegenwart des Betriebs-Directors abzuhaltende Prüfung bestanden haben, und letztere mit der Einrichtung und Handhabung der Locomotiven wenigstens insoweit vertraut sein müssen, um dieselben erforderlichen Falls still- oder zurückstellen zu können.

§ 48.

Auf jedem größeren Bahnhofe soll eine große Uhr vorhanden sein, deren Zifferblatt von dem Zugange und von dem Perron aus deutlich sichtbar ist und während des Dienstes im Dunkeln erleuchtet sein muß. Sämmtliche Uhren müssen die mittlere Zeit des Orts, an welchem sie sich befinden, zeigen. Nach diesen Uhren ist der Betrieb zu regeln. Zugführer, Locomotivführer und Bahnwärter müssen im Dienste beständig eine Uhr bei sich tragen, welche nach einer bestimmten, von der Eisenbahn-Direktion ein für allemal festzusetzenden Normal-Uhr regulirt ist.

§ 49.

Wenn die Bahn doppelgeleisig sein wird, so sollen die Züge immer das, von der Richtung des Zuges rechts liegende, Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden, und kann als Ausnahme nur der Fall gelten, wenn eine Hülfsmaschine von der Station gerufen worden, nach welcher der Zug bestimmt ist, und wenn es außer Zweifel ist, daß der Zug, welcher Hülfe verlangt, ein ankommender ist und anhält.

§ 50.

So lange die Bahn einspurig und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, fährt immer derjenige Zug in das Nebengeleis, welcher dieses rechter Hand hat, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.

Die Doppelstrecken in den Stationen sind unter dieser Bestimmung nicht mitbegriffen.

§ 51.

Das Schieben der Züge durch Locomotiven, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet, ist verboten. Nur in Nothfällen, wenn die zugführende Maschine dienstunfähig geworden ist und die Hülfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, ist ein ausschließliches Fortschieben des Zuges unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß dabei die Geschwindigkeit von 16 Minuten auf die Meile nicht überschritten werden darf.

In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen statthaft.

Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hülfslocomotive gestattet:

a) bei stark geneigten Bahnstrecken,
b) zur Ingangbringung der Züge in den Stationen,
c) bei Hülfeleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweichestelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muß.

§ 52.

Die gleichzeitige Anwendung zweier Maschinen vor einem Zuge ist nur als Ausnahme gestattet. Wenn zwei Maschinen sich vor einem Zuge befinden, so darf nur die vordere arbeiten, sofern deren Kraft zur Fortbewegung ausreichend ist.

§ 53.

Der Tender darf der Locomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hülfslocomotive einem kommenden Zuge entgegengesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Locomotivkessel.

Im ersterwähnten Falle muß außer dem Maschinisten und dem Heizer ein besonderer Wächter, der mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse genau bekannt ist, auf dem Tender angestellt werden.

§ 54.

Kein Zug darf aus einer Station oder Haltestelle abfahren, wenn nicht der nach derselben Richtung vorher abgegangene bereits 500 Ruthen davon entfernt ist. Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf eine geringere Entfernung nähern, und sollen die Bahnwärter auf das richtige Einhalten dieses Zwischenraumes halten.

§ 55.

Die größte Geschwindigkeit, mit welcher die Bahn befahren werden darf, wird auf 6 Meilen in der Stunde, ausschließlich der zum Anhalten auf den Stationen bestimmten Zeit, festgesetzt. Langsamer muß gefahren werden:

a) wenn Menschen, Thiere oder andere Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,
b) wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise still hält,
c) beim Uebergange über die Drehscheiben und Ausweichungen,
d) beim Uebergange über die Brücken mit hölzernem Oberbau von mehr als 40 Fuß Länge,
e) Nachts bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt, wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind,
f) auf den in Reparatur befindlichen Strecken (§ 28).

In allen diesen Fällen muß so langsam gefahren werden, als die Umstände erfordern, um einer Gefahr möglichst vorzubeugen.

§ 56.

Bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt vor dem Uebergange aus einem Geleise in das andere muß so langsam gefahren werden, daß der Zug jederzeit zum Stillstand gebracht werden kann.

Nähern sich zwei Züge von verschiedenen Seiten einem solchen Punkte, so müssen beide zunächst anhalten, bis der Wärter das Zeichen giebt, für welchen von ihnen die Durchfahrt frei ist.

§ 57.

Verlorne Zeit darf durch Vermehrung der Geschwindigkeit über die in diesem Reglement vorgeschriebene Grenze hinaus nicht eingebracht werden.

Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltepunkt zum andern genau verzeichnet wird.

Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller als sechs Meilen in der Stunde gefahren haben, werden bestraft.

§ 58.

Bei Bildung eines jeden Zuges muß sorgfältig darauf gehalten werden, daß sich die § 41 vorgeschriebene Anzahl von Bremsen in selbigem befinden und dieselben im Wesentlichen gleichmäßig vertheilt sind.

§ 59.

In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muß mindestens ein mäßig belasteter Wagen ohne Personen zunächst auf den Tender folgen.

§ 60.

Extrazüge dürfen nur gestattet werden, wenn

a) durch dieselben der Gang der regelmäßigen Züge nicht gestört wird, und

b) die Benachrichtigung, daß ein Extrazug kommen werde, durch die ganze betreffende Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stationsaufsehern zugegangen ist.

§ 61.

Arbeitszüge oder einzelne Locomotiven, außer den in Nothfällen herbeigerufenen, dürfen nur auf Anordnung des Betriebs-Direktors oder der Betriebs-Inspektoren innerhalb der ihnen zur Verwaltung überwiesenen Bahnstrecken auf der Bahn befördert werden. Den Führern ist ausdrücklich die Bahnstrecke und der Zeitraum zu bezeichnen, für welche die Fahrt gestattet ist, wobei anzunehmen, daß diese Maschinen oder Wagen mindestens ¼ Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft des regelmäßigen Zuges das von diesem befahrene Geleise der Bahn verlassen haben müssen.

Alle Arbeitszüge, welche Materialien zur Bahn-Unterhaltung herbeiführen, werden gleich den regelmäßigen Zügen signalisirt. Ueberhaupt müssen außer den Bewegungen, welche die Locomotiven auf und dicht bei den Bahnhöfen zum Einnehmen von Wasser und zur Vermehrung der Dämpfe machen, alle Bewegungen von Locomotiven auf der Bahn gehörig signalisirt werden.

Wegekreuzungen dürfen von denselben nur langsam und mit der Bremse in der Hand durchfahren werden, wenn die Barrieren nicht geschlossen sind.

Nächtliche Arbeitszüge sind eben so zu beleuchten, wie die übrigen regelmäßigen Züge.

§ 62.

Zum Brechen des Glatteises und zum Fortschaffen des Schnee's ist das Voranschieben eines Transportwagens, resp. eines Schneepfluges, in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge nur unter der Bedingung gestattet, daß nicht mit einer größeren Geschwindigkeit als 16 Minuten auf die Meile gefahren wird, und daß der Wagen, resp. der Schneepflug, mindestens 100 Centner schwer ist. Wo diese letztere Bedingung nicht erfüllt werden kann, darf zum Brechen des Glatteises und zum Wegräumen des Schnee's mit dem Schneepfluge nur eine besondere Locomotive mit einem Vorsprunge von 500 Ruthen vor dem Zuge gebraucht werden.

§ 63.

Ohne Spezial-Erlaubniß des Betriebs-Direktors, der Betriebs-Inspektoren, des Ingenieurs und des Maschinenmeisters darf außer dem Locomotivführer und dem Heizer Niemand auf der Locomotive mitfahren.

§ 64.

Bei jeder in einem Bahnhof stehenden, angeheizten Locomotive muß der Dampfregulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse des Tenders, wenn derselbe mit der Maschine verbunden ist, angezogen sein.

§ 65.

Jede im Dunkeln sich bewegende Locomotive muß an ihrem Vordertheile mit 2 weit leuchtenden Laternen, und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug mindestens mit 4 außerhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein.

Außerdem muß der letzte Wagen eines jeden, im Dunkeln fahrenden Zuges auf der hintern Seite eine große brennende Laterne führen.

§ 66.

Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können:

1) die Bahn ist fahrbar, d. h. es ist kein Hinderniß auf der Bahn; die Ausweichungen sind richtig gestellt;
2) Langsamfahren;
3) Stillhalten.

§ 67.

Die Zugführer und Schaffner müssen das Signal zum Halten geben können.

§ 68.

Die Locomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1) Achtung geben;
2) Bremsenanziehen;
3) Bremsenloslassen.

§ 69.

Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen folgende Signale gegeben werden können:

1) der Zug ist von der nächsten Station abgegangen;
2) es soll eine Hülfsmaschine kommen;
3) der Zug geht nicht ab.

§ 70.

Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muß mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und die in Seitenbahnen haltenden Züge ꝛc. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen danach treffen zu können.

§ 71.

An der Drehachse der Ausweichenstellung in den Hauptbahngeleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleis dem kommenden Zuge geöffnet ist.

§ 72.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Communication zwischen dem Zugführer mit dem Maschinisten und den Schaffnern und Bremsern stattfindet. Zu diesem Zwecke soll bei allen Zügen eine, über den ganzen Zug hinweggehende und mit der Dampfpfeife der Locomotive verbundene Zugleine angebracht sein.

§ 73.

Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, muß der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

§ 74.

Den Schienenstellern vor der Einfahrt in größere Stationen und an den Zweigbahnen und eben so den Locomotivführern, Heizern und Bremswärtern während der Fahrt dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§ 75.

Zugführer und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale außerhalb derselben in zweckentsprechender Art aufgestellt werden.

VI. Aufsicht über die Bahnpolizei.

§ 76.

Außer den sonst zuständigen Behörden liegt auch dem königlichen Commissarius die Aufsicht über die Ausführung dieses Reglements ob. Derselbe kann gegen die im § 2 genannten Personen, mit Ausnahme des Betriebs-Direktors, so wie gegen Locomotivführer und Heizer Ordnungsstrafen bis zur Höhe von 5 Rthlr. verhängen. Höhere Ordnungsstrafen können von der betreffenden Provinzial-Behörde in den Grenzen der ihr verfassungsmäßig zustehenden Strafbefugniß gegen jedes Organ der Eisenbahnpolizei-Verwaltung verfügt werden, welches den Bestimmungen dieses Reglements oder den in Gemäßheit desselben getroffenen Befehlen der competenten Behörde wissentlich oder aus grober Fahrlässigkeit entgegenhandelt. Die von königlichen Behörden verfügten Ordnungsstrafen fließen zu den bei den einzelnen Bahnverwaltungen gebildeten Unterstützungs-Fonds.

§ 77.

Die betreffenden Provinzialbehörden sind befugt, bei erheblichen Dienstvernachlässigungen oder groben Pflichtwidrigkeiten die Entfernung der Bahnpolizei-Beamten aus ihren polizeilichen Funktionen, sowie der Locomotivführer und Heizer von ihren Diensten bei der Maschine zu verlangen. In solchen Fällen kann der königliche Commissar die sofortige Suspension vom Dienste anordnen.

§ 78.

Es bleibt vorbehalten, die Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements mit Rücksicht auf die Ergebnisse weiterer Erfahrungen abzuändern und zu ergänzen.

Berlin, den 28. März 1848.

Für den Finanz-Minister.

Im Allerhöchsten Auftrage:
(gez.) Kühne.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königlichen Regierung.

Nachstehendes Ministerial-Reskript:

Bei dem früheren Mangel an geprüften Baumeistern und Bauführern ist bisher die Leitung oder die Beaufsichtigung von Bau-Ausführungen öfter Feldmessern übertragen; da nun aber jetzt eine nicht geringe Zahl unbeschäftigter Baumeister und Bauführer vorhanden ist, so wird die Befolgung des § 7 der Vorschriften vom 8. September 1831, nach welcher Feldmesser bei öffentlichen Bauten nicht beschäftigt werden sollen, in Erinnerung gebracht. Bei denjenigen Bau-Ausführungen, zu denen Feldmesser einmal dauernd auf bestimmte Zeit engagirt sind, wird es indessen bei dem getroffenen Abkommen bewenden müssen. Neue Engagements von Feldmessern müssen aber unterbleiben, und es sind ferner wiederum nur Baumeister oder in deren Ermangelung Bauführer anzunehmen.

Berlin, den 7. April 1848.

Finanz-Ministerium.

Im Allerhöchsten Auftrage:
Kühne.

An die Königliche Regierung
zu Breslau.

IV. 5148.

wird hierdurch zur allgemeinen Kenntnißnahme und genauesten Nachachtung mit dem Hinzu-

fügen veröffentlicht, daß diese Bestimmung selbstredend auch für größere Aktien-Bau-Unternehmungen Anwendung findet.

Breslau, den 25. April 1848. I.

Das Statut einer Sparkasse für den Kreis Neumarkt ist durch Allerhöchste Ordre vom 23. Februar d. J. bestätigt worden.

Breslau, den 18. April 1848. I.

Verordnungen und Bekanntmachungen der Königlichen Ober-Landes-Gerichte.

Die nach den Gesetzen vom 8. und 11. April vorzunehmenden Wahlen der Wahlmänner, so wie der Abgeordneten zur deutschen National-Versammlung, sollen am 1., 8. und 10. Mai c. stattfinden.

Es erscheint nothwendig, daß, damit kein Wahlberechtigter oder Wahlmann an der Theilnahme bei diesem wichtigen Akte behindert werde, gerichtliche Verhandlungen an jenen Tagen ausgesetzt bleiben, und ich veranlasse daher das Königliche Ober-Landes-Gericht, dafür Sorge zu tragen, daß in dem Umkreise seines Departements an jenen Tagen weder Termine abgehalten, noch auch Exekutionen vollstreckt werden.

Berlin, den 24. April 1848.

Der Justiz-Minister.
Bornemann.

Das vorstehende Ministerial-Reskript wird mit Bezug auf die diesseitige in derselben Angelegenheit ergangene Amtsblatt-Verfügung vom 18. d. M. den Gerichten des Departements zur Beachtung bekannt gemacht.

Glogau, den 25. April 1848.

Königliches Ober-Landes-Gericht.

In Folge Justiz-Ministerial-Reskripts vom 24. d. M. werden die Gerichte unseres Departements zu der Veranstaltung aufgefordert, daß an den Tagen vom

1., 8. und 10. Mai c.

weder Termine abgehalten, noch auch Exekutionen vollstreckt werden, damit kein Wahlberechtigter oder Wahlmann an der Theilnahme bei den nach den Gesetzen vom 8. und 11. April vorzunehmenden Wahlen behindert werde.

Breslau, den 25. April 1848.

Das Ober-Landes-Gericht.

Die Verloosung der Warschauer Pfandbriefe betreffend.

Die Liste der in dem ersten halben Jahre 1848 verloseten polnischen Pfandbriefe ist von Warschau eingegangen und kann bei dem Deposital-Rendanten, Rechnungs-Rath Grauer eingesehen werden.

Breslau, den 18. April 1848.

Königliches Ober-Landes-Gericht.

Bekanntmachung.

Nachdem von uns der Superintendent Schumann in Poischwitz auf sein Ansuchen von der Ephoral-Verwaltung der Diöces Jauer entbunden worden ist, haben wir dieselbe dem Pastor Seeliger in Peterwitz, Kreis Jauer, interimistisch übertragen.

Breslau, den 12. April 1848.

Königliches Consistorium für die Provinz Schlesien.
v. Uechtritz.

Bekanntmachung.

Wir haben die Vokation für den zeitherigen Diakonus an der evangelischen Kirche in Nieder-Wiesa, Kreis Lauban, Superintendenten Börner zum Pastor primarius daselbst confirmirt.

Breslau, den 12. April 1848.

Königliches Consistorium für die Provinz Schlesien.
v. Uechtritz.

Bekanntmachung.

Nachdem der Archidiakonus Noack zu Hoyerswerda von uns auf sein Ansuchen mit einem Ruhegehalt emeritirt worden ist, haben wir zur Vertretung des hierdurch erledigten Archidiakonats den Candidaten des Predigtamts Ernst Friedrich Alexander Pech zum Pfarr-Vikar zu Hoyerswerda cum spe succedendi in das Diakonat daselbst ernannt.

Breslau, den 15. April 1848.

Königliches Consistorium für die Provinz Schlesien.
Dr. Hahn.

Bekanntmachung.

Das Königliche hohe Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten hat auf unsern Antrag den bisherigen Pastor Stubenrauch in Gottesberg zum Superintendenten der Ephorie Striegau-Waldenburg ernannt und demselben unter dem 1. d. M. die desfallsige Bestallung ertheilt, was hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht wird.

Breslau, den 12. April 1848.

Königliches Consistorium für die Provinz Schlesien.
Dr. Hahn.

Preußische Renten-Versicherungs-Anstalt.

Mit Bezug auf die allgemeinen Bestimmungen vom 8. April 1840 wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß die Nachweisung von den im Laufe des Jahres 1847 erfolgten und bei uns gebuchten Nachtragszahlungen auf unvollständige Einlagen aller bestehenden Jahresgesellschaften in unserem Büreau sowohl als bei sämmtlichen Agenturen vom 1. Mai c. ab auf 4 Wochen — d. i. bis zum 1. Juni c. — ausliegen wird.

Jedem, der im Jahre 1847 hier oder bei den Agenturen Nachtragszahlungen auf unvollständige Einlagen geleistet hat, bleibt es überlassen, sich aus jeder Nachweisung zu überzeugen, ob die darin bei seinen Nummern aufgeführten Nachtragszahlungen mit den Quittungen auf den Interimsscheinen übereinstimmen, und sind etwanige Abweichungen sogleich und spätestens innerhalb vier Wochen nach Auslegung der Nachweisung uns unmittelbar zu melden, indem die Anstalt — unterbleibt eine solche Meldung — nur für die in der Nachweisung aufgeführten Nachtragszahlungen stehen kann.

Die Eingangs erwähnte allgemeine Bekanntmachung vom 8. April 1840 ist auf der ausgelegten Nachweisung nachrichtlich mit abgedruckt.

Berlin, den 10. April 1848.

Direktion der Preußischen Renten-Versicherungs-Anstalt.

Breslau, den 20. April 1848.

C. S. Weiss, Haupt-Agent.

Patent-Aufhebungen.

Die dem Phil. Reutershahn zu Elberfeld unter dem 27. April 1847 ertheilten Patente

1) auf ein durch Beschreibung nachgewiesenes Verfahren beim Trocknen der zum Türkischrothfärben mit Oelbeizen behandelten Garne und Gewebe in den Trocknenräumen und
2) auf ein für neu und eigenthümlich erkanntes Mordant für baumwollene Garne und Gewebe,

sind erloschen.

Chronik.

Auszeichnung. Des Königs Majestät haben dem katholischen Pfarrer Heinrich in Peterswaldau auf Veranlassung seines 50jährigen Amts-Jubiläums den rothen Adler-Orden 4ter Klasse Allergnädigst zu verleihen geruht.

Charakter-Erhöhung. Der Rendant der Provinzial-Steuer-Kasse Nicky hieselbst ist mittelst Allerhöchsten Patents vom 12. April zum Rechnungs-Rath ernannt worden.

Dem zeitherigen Pfarrer Karl Lange zu Baitzen, Kreis Frankenstein, ist die Pfarrei Seitsch, Kreis Guhrau, verliehen worden.

Der Predigt-Amts-Candidat Heinrich Rudolph zu Dromsdorf, Striegauer Kreises, hat die Erlaubniß zu Annahme einer Hauslehrerstelle erhalten.

Bestätigt:

Der auf anderweite sechs Jahre wiedergewählte Rathmann Kahl zu Militsch;
der auf anderweite sechs Jahre wiedergewählte Rathmann Rimann und
der auf sechs Jahre neugewählte unbesoldete Rathmann Stäckel in Guhrau;
der auf sechs Jahre gewählte unbesoldete Rathmann Gottlieb Strempel zu Raudten.

Die Vokationen für

den bisherigen Schullehrer zu Pfaffendorf Heinrich August Flögel, zum evangelischen Schullehrer und Organisten in Lampersdorf, Steinauer Kreises;

den bisherigen Adjuvanten Karl Wilhelm Menz, zum fünften Lehrer an der evangelischen Stadtschule zu Festenberg;

den bisherigen Adjuvanten zu Ober-Salzbrunn Sigismund Herrmann Theodor Nieslich, zum evangelischen Schullehrer in Lorzendorf, Ohlauer Kreises;

den evangelischen Predigtamts-Candidaten Rudolph Heinrich, zum Conrector in Ohlau.

Beförderung, Versetzung und Anstellung:

An Stelle des zum Kreis-Steuer-Einnehmer in Striegau beförderten Kreis-Sekretärs Hasse zu Nimptsch ist der Kreis-Sekretär Sperlich in gleicher Eigenschaft von Waldenburg nach Nimptsch versetzt, und

der bisherige Civil-Supernumerarius Stange als Kreis-Sekretär in Waldenburg angestellt worden.

Vermächtnisse.

Der zu Endersdorf, Kreis Reichenbach, verstorbene Gutsbesitzer und Wundarzt Braulick hat bei der katholischen Kirche und Schule zu Költschen folgende Fundationen gestiftet:

a. zwei Anniversarien-Stiftungen, jede zu	125	Rthlr.
b. zur Unterhaltung der Familiengruft	50	—
c. zur Unterhaltung eines Kreuzes	30	—
d. eine Lautefundation mit	50	—
e. eine Schulfundation mit	40	—
f. zur Staffirung des Hochaltars	100	—

Berichtigung. In Stück-Nummer 17 Seite 138 des Amtsblattes ist als Vollziehung des Königl. Provinzial-Schul-Collegii von Schlesien aus Versehen der Name: v. Uechtritz statt v. Kottwitz stehen geblieben.

Druck von Graß, Barth und Comp. in Breslau.