

Amstbl.

Amtsblatt

der

Königlichen Regierung zu Düsseldorf.

Stück 40.

Jahrgang 1906.

Inhalt: Kursus zur Ausbildung von Turnlehrerinnen 441, Turnlehrerprüfung 441, Verlosung 441, Polizeistrafgelderfonds der Rheinprovinz 442/3, Straßenbahn Duisburg-Meiderich 442-445, Erweiterung des Essener Straßenbahnnetzes 445-450, Erkennungszeichen für Kraftfahrzeuge 450, Hauskollekte 450, Landgemeindevereinigung Homberg 450, Zollhofsordnung für Rheinhafen Crefeld 450-453, Befugnisse des Steueramts I Erftalen 453/4, Bergwerksverleihungsurkunden 454/5, Berggewerbegerichtsbeisitzer 455, Enteignungen 456/7, Mitalliederversammlung der Rheinisch-Westfälischen Gefängnis-Gesellschaft 457, Schwurgerichtssitzungen in Essen 457, Regelung des Schiffs- pp. Verkehrs auf dem Rhein bei Bieberich 457, Personalien 457.

Verordnungen u. Bekanntmachungen der Zentral-Behörden.

1179. 1315. Zur Ausbildung von Turnlehrerinnen wird auch im Jahre 1907 ein Kursus in der königlichen Turnlehrer-Bildungsanstalt in Berlin abgehalten werden.

Termin zur Eröffnung desselben ist auf Mittwoch, den 3. April l. Js. anberaumt worden.

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

Die in Berlin wohnenden in keinem Lehramte stehenden Bewerberinnen haben ihre Meldungen bei dem königlichen Polizei-Präsidium in Berlin ebenfalls bis zum 1. Januar l. Js. anzubringen.

Den Meldungen sind die im § 3 der Aufnahmebestimmungen vom 3. März 1899 bezeichneten Schriftstücke sowie ein Zeugnis einer geprüften Turnlehrerin über die turnerische Vorbildung und die erlangte körperliche Fertigkeit geheftet beizufügen, die Meldung selbst ist aber mit diesen Schriftstücken nicht zusammenzulegen.

Die endgültige Aufnahme in den Kursus ist von dem Bestehen einer Prüfung abhängig, für welche mindestens Übungen wie die folgenden verlangt werden: Hangeln vorwärts und seitwärts mit Schwung an der wagerechten Leiter; Schaukeln im Beugehang an den Schaukelringen mit Aufschwung beim Vorlaufen, Absprung nach dem fünften Rückschwunge; Schwingen im Querstrecksitz am Barren; ein mäßiger Hoch- und Weitsprung; gewöhnlicher Gang ohne Fassung der Hände auf den Schwebestangen.

Berlin, den 19. September 1906. zu U III B. 3053.
Der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten. J. A.: Müller.

1180. 1313. Für die im Jahre 1907 in Berlin abzuhaltende Turnlehrerprüfung ist Termin auf Donnerstags-
Ausgegeben zu Düsseldorf am 6. Oktober 1906.

tag, den 28. Februar 1907 und die folgenden Tage anberaumt worden.

Meldungen der in einem Lehramte stehenden Bewerber sind bei der vorgesetzten Dienstbehörde spätestens bis zum 1. Januar 1907, Meldungen anderer Bewerber bei derjenigen königlichen Regierung, in deren Bezirk der Betreffende wohnt, ebenfalls bis zum 1. Januar l. Js. anzubringen.

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

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

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

Die Anlagen jedes Gesuches sind zu einem Hefte vereinigt vorzulegen.

Berlin, den 19. September 1906. U III B. 3054.
Der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten. J. A.: Müller.

Verordnungen u. Bekanntmachungen der Provinzial-Behörden.

1181. 1324. Der Herr Minister des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung durch Erlass vom 20. September ds. Js., IIb. 3770, dem Komitee für Hebung der Zucht gängiger Wagenpferde in Baden die Erlaubnis erteilt, zu der mit Genehmigung der Großherzoglich Badischen Regierung im Jahre 1906 zu veranstaltenden öffentlichen Auspielung von Pferden und Silbergegenständen auch im diesseitigen Staatsgebiete Löße zu vertreiben.

Düsseldorf, den 1. Oktober 1906. I. Ca. 5285.
Der Regierungs-Präsident.

Über die Verwaltung und Verwendung der in der Rheinprovinz vorzustehenden Vermögensgegenstände der Einnahme:

Nr.	Bezeichnung der Fonds.	Kapitalvermögen am Schlusse des Etatsjahres.		a. Verlust, b. Wissa, c. Defizit aus dem Etatsjahre.		Zinsen von Kapitalien.		Strafgelder.		Umsatz aus urheberrechtlichen Angelegenheiten.		Extraordinar.		Summe der Rekonven 4-8.	
		M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.
1.	Posteinstufungsgeldern des christlich-rechtlichen Teiles des Regierungsbezirks Düsseldorf.	46 000		a.		1 380		72 268	16					73 659	56
	Posteinstufungsgeldern des landrechtlichen Teiles des Regierungsbezirks Düsseldorf.	85 000		a.	147	2 560		59 861	23					62 569	23

Den nachstehend aufgeführten Städten bezw. Gemeinden werden die von ihnen zu leistenden Straf-Rachen, Dänen, Fesseln, Stolberg, Capen und Zären; Habernach, Uebelen, Kersnach, Ransen, Wänsfernau, Gerkenstein, Schöfinggrund mit Ausnahme der rechts dem Wegbach gelegenen Teile der Gemeinden Niedermay und Krause, Urdich, Düsselberg, Ulfersfeld, Jansen, Krump, W.-Stabbach, Mittmann, Arent, Urdt, St. Leonis, Kersch, der Pölsingrathen der Bürgermeisterei Reitzig-Stadt und Land, Witzleben und Vorbeck, Teier, Sauer, Uebelen, den 14. September 1906.

1183. 1309. Genehmigungskennzeichnung.

Nr. 1. Der Allgemeine Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft in Berlin ist durch die Genehmigungskennzeichnung vom 22. Dezember 1900 I K 2424 (Amtsblatt 1901 Seite 10) sowie den Nachtrag vom 8. August 1903 I K 1620 (Amtsblatt Seite 349) die Genehmigung zum Bau und Betrieb der beabsichtigten Straßenbahnlinien als einer Selbstverwaltung erteilt worden. Der genannten Gesellschaft wird hierdurch im Einvernehmen mit der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion zu Essen die Genehmigung erteilt in Erweiterung ihres Selbstverwaltungsbereiches eine elektrische Straßenbahn in einer Länge von 1,435 km für die Beförderung von Personen von Duisburg (Wilhelm) nach Duisburg-Neudorf (Bahnhof) zu bauen und zu betreiben.

Nr. 2. Für die Straßenbahn haben die Bestimmungen der Genehmigungskennzeichnung vom 22. Dezember 1900 und 8. August 1903, insbesondere auch bezüglich des Endtermins, des 19. September 1904, entsprechende Anwendung, soweit nicht nachstehend Anderes bestimmt wird.

A. Besondere Bestimmungen für die Linie Duisburg (Wilhelm) — Duisburg-Neudorf (Bahnhof).

Nr. 3.

Die Ausführung der nach den mit Genehmigungskennzeichnung vom heute vorliegenden Plänen u. s. w. zu erfolgen. Die Herstellung und Inbetriebnahme der Bahn nach längstens innerhalb von 3 Jahren nach der endgültigen Genehmigung des Bauplanes (Planfeststellungsbescheid vom 28. Juli 1906 I K 2978) erfolgen. Für den Fall, daß die Unternehmung dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Strafgeldhöhe bis zu 500 Mark verpflichtet.

Im übrigen haben bezüglich Absatz 1 die Bestimmungen der Nr. 2, bezüglich Absatz 2 die Bestimmungen der Nr. 4 der Genehmigungskennzeichnung vom 22. Dezember 1900 entsprechende Anwendung.

Nr. 4.

Für die Benutzung öffentlicher Wege ist neben den festgestellten Bauplan die mit der Stadt Duisburg getroffene Vereinbarung vom 23./21. April 1906 maßgebend. Im übrigen verbleibt es bei der Bestimmung der Nr. 3 der Genehmigungskennzeichnung vom 22. Dezember 1900.

Nr. 5.

Die Geschwindigkeit der Lokalen darf 25 km in der Stunde an keiner Stelle der Bahn überschreiten. Die Einrichtung des Bahnanlagen, soweit durch Vorschriften nicht die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit bestimmt wird, bleibt für die ersten 3 Betriebsjahre dem Entwerfen des

Bilanz der Einnahmen und Ausgaben für das Etatsjahr vom 1. April 1906 bis ultimo März 1906.

Bilanz der Einnahmen und Ausgaben:														Nach dem Abschluß der Ausgaben für den Etatjahr 1906 im Vergleich mit dem Abschluß des Etatsjahrs 1905.		Bemerkungen.			
a. Verfall, b. Verzinsung, c. Zuschüsse, d. per Rücklage-Einnahmen.				Bilanz der Einnahmen vom 1. April 1906.				Pflichteinnahmen für verfallene und verzinsliche Forderungen.				Summe der Rekonven 10-13.		Nach dem Abschluß der Ausgaben für den Etatjahr 1906 im Vergleich mit dem Abschluß des Etatsjahrs 1905.					
M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.	M.	W.		
a.	414	82						69	948	49				73	299	53	560	03	
b.	2926	22																	
c.																			
a.								56	849	63				56	333	92	3	235	91
b.	2483	71																	
c.																			

gelder von den zuständigen Stellen durch übergeben. Derzeit, dem Ende Lothen für seine Gemeinden, Weglar, den Bürgermeisterei Wiler, Beandels Stadt und Land, bezw. u. der Gemeinde Wilschholzhausen der Bürgermeisterei Hertenbach; Bona, Ulla und Ruffendorf; Kerst, Sarren, Solingen, Borch, Wilscholz, Schwinkel, Woll, Knapf, Weller, Tuisburg, Essen, Wels, Wilscholz a. d. Ruhr, Welsch, St. Wendel, Wilscholz, Werg, Ruffendorf und Ruffendorf.

J.-Nr. 27185. Imvernehmen überlassen (vergleiche Nr. 8). Im übrigen siehe Nr. 13 der Genehmigungskennzeichnung vom 22. Dezember 1900 und Nr. 9 dieses Nachtrages.

Nr. 6.

Die Befestigung der Befestigungsstelle steht dem Untertanen auf die Dauer von fünf Jahren nach der Inbetriebnahme zu. Nach Ablauf dieser Zeit wird die Prüfung und Befestigung des Befestigungsbaues der Befestigungsstelle durch die Kraftübernehmer erfolgen und wenn in Zwischenräumen von 3 Jahren wiederholt werden (vergleiche Nr. 10).

Nr. 7.

Für die Straßenbahnlinie Duisburg (Wilhelm) — Duisburg-Neudorf (Bahnhof) sind zum Schutze der Verkehrs- und Fernsprechanlagen folgende allgemeine vollständige Anordnungen zu treffen:

1. Sollte die Stromzuführung durch eine oberirdische Drahtleitung erfolgt, muß diese, die „Arbeitsleitung“, an allen Stellen, wo sie vorhandene oberirdische Telegraphen oder Fernspreckabeln kreuzt, mit Schutzvorrichtungen versehen sein, durch welche eine Verletzung der beiderseitigen Leitungen verhindert oder unmöglich gemacht wird. Solche Vorrichtungen können u. a. bestehen in geschützten Schutzröhren oder Holzbohlen, aufgestellten Holzbohlen und dergl., gegen Umsturz besonders gesichert sein; auch müssen die Drähte an den Isolatoren so be-
2. Wird die Arbeitsleitung (Ziffer 1) noch durch be-

Der Ober-Präsident der Rheinprovinz, J. H. Schulz. (Sonderabteilung) sind hierunter gestellt. So sollen die Befestigungen der, wo sie von vorhandenen oberirdischen Telegraphen- und Fernspreckleitungen gekreuzt werden, gegen etwaige Verletzung durch Leitern entweder in ausreichender Entfernung gehalten oder durch getrennte Holzbohlen aber hangengeteilt sein. Die Isolation darf auch von einer die normale Betriebsspannung um 1000 Volt überschreitenden Spannung nicht durchschlagen werden.

3. Sollte die Stromzuführung durch die Leitungen erfolgen, müssen diese mit dem Knotenpunkte durch besondere Vorrichtungen, die Schutzbohlen unter sich durch besondere metallische Heften von ausreichendem Durchmesser in guter leitender Verbindung stehen.

4. Wo die Arbeits- oder Befestigungsleitungen der Bahn kreuzweise in einem Abstände von weniger als 10 m neben den Telegraphen- oder Fernspreckleitungen verlaufen und die örtlichen Verhältnisse eine Verletzung der beiderseitigen Leitungen nach dem Umstürzen der Träger oder beim Herabfallen der Drähte nicht ausschließen, müssen die Befestigungs der Bahnanlage, unter Umständen auch die der Telegraphenanlage durch kürzer als die sonst üblichen Abstände, durch entsprechend höhere Stangen und Masten und durch sonstige Verankerungsmittel (Stützen, Unter- und dergl.) gegen Umsturz besonders gesichert sein; auch müssen die Drähte an den Isolatoren so be-

festigt sein, daß eine Lösung aus ihren Drahtlagern ausgeschlossen ist.

5. An oberirdischen Kreuzungen der beiderseitigen Anlagen muß der Abstand der untersten Telegraphen- oder Fernsprechleitung von den höchst gelegenen stromführenden Teilen der Bahnanlage mindestens 1 m betragen. Die Masten zur Aufhängung der oberirdischen Leitungen müssen von vorhandenen Telegraphen- oder Fernsprechleitungen mindestens 1,25 m entfernt bleiben.

6. Unterirdische Speiseleitungen müssen unterirdischen Telegraphen- oder Fernsprechkabeln tunlichst fernbleiben. Bei Kreuzungen und bei seitlichen Abständen der Kabel von weniger als 0,50 m müssen die Bahnkabel auf der den Schwachstromkabeln zugekehrten Seite mit Zementhalbmuffen von wenigstens 0,06 m Wandstärke versehen und innerhalb dieser in Wärme schlecht leitendes Material (Lehm oder dergleichen) eingebettet sein. Diese Muffen müssen 0,50 m zu beiden Seiten der gekreuzten Schwachstromkabel, bei seitlichen Annäherungen ebensoweit über den Anfangs- und Endpunkt der gefährdeten Strecke hinausragen. Biegt bei Kreuzungen und bei seitlichen Abständen der Kabel von weniger als 0,50 m das Bahnkabel tiefer als das Schwachstromkabel, so muß letzteres zur Sicherung gegen mechanische Angriffe mit zweiteiligen eisernen Rohren bekleidet sein, die über die Kreuzungs- und Näherungsstelle nach jeder Seite hin 1 m hinausragen. Solcher Schutzvorrichtungen bedarf es nicht, wenn die Bahn- oder die Schwachstromkabel sich in gemauerten oder in Zement- oder dergleichen Kanälen von wenigstens 0,06 m Wandstärke befinden.

6 a. Die Straßenbahnmasten sind tunlichst entfernt, jedenfalls in einem seitlichen Abstände von mindestens 1,25 m von den Reichs-Telegraphen- und Fernsprechkabeln zu errichten. Sollte sich dieser Mindestabstand ausnahmsweise in einzelnen Fällen nicht innehalten lassen, so sind die Reichserdkabel in eiserne Rohre einzuziehen oder mit zweiteiligen eisernen Muffen zu umkleiden, die nach beiden Seiten über die gefährdete Stelle um mindestens 0,50 m hinausragen. Die Rohre müssen gegen mechanische Angriffe bei Ausführung von Bauarbeiten an der Straßenbahnanlage genügend widerstandsfähig sein. Auf weniger als 0,50 m Abstand dürfen die Masten den Reichs-Telegraphen- und Fernsprechkabeln in keinem Falle genähert werden.

6 b. Die im Gefahrenbereiche der elektrischen Starkstromanlage verlaufenden Privat-Telegraphenleitungen sind, falls sie auch Reichs-Telegraphen- und Fernsprechleitungen kreuzen oder sich ihnen nähern gegen die Einwirkungen aus der Starkstromanlage in demselben Umfange zu schützen wie die Reichsleitungen.

7. Alle Schutzvorrichtungen sind dauernd in gutem Zustande zu erhalten.

8. Findet beim Betriebe der Bahn kein regelmäßiger Polaritätswechsel statt, so ist der negative Pol der Dynamomaschine mit der Gleisanlage zu verbinden.

9. Von beabsichtigten Ausgrabungen in Straßen mit unterirdischen Telegraphen- oder Fernsprechkabeln ist der zuständigen Oberpostdirektion oder den zuständigen Post-

oder Telegraphenämtern bei Zeiten vor dem Beginne der Arbeiten schriftlich Nachricht zu geben. Falls durch solche Arbeiten der Telegraphen- oder Fernsprechbetrieb gestört werden könnte, sind die Arbeiten auf Antrag der Telegraphenverwaltung zu Zeiten auszuführen, in denen der Telegraphen- bzw. Fernsprechbetrieb ruht.

10. Fehler, d. h. ein schadhafter Zustand, in der Starkstromanlage der Bahn, durch welche der Bestand der Telegraphen- oder Fernsprechanlagen oder die Sicherheit des Bedienungspersonals gefährdet werden könnte, sind ohne Verzug zu beseitigen; außerdem ist der elektrische Betrieb der Bahn im Wirkungsbereiche der Fehler bis zu deren Beseitigung einzustellen.

11. Für den Fall, daß die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Schutzvorrichtungen sich nicht als ausreichend erweisen sollten, um Gefahren für den Bestand (Substanz) der Telegraphen oder Fernsprechanlagen oder für die Sicherheit des Bedienungspersonals fernzuhalten, bleibt vorbehalten, jederzeit weitergehende gefahrenpolizeiliche Anforderungen zu stellen.

12. Vor dem Vorhandensein der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen darf das Leitungsnetz auch für Probefahrten oder sonstige Versuche nicht unter Strom gesetzt werden. Von der beabsichtigten Unterstromsetzung ist der Telegraphenverwaltung mindestens drei freie Wochentage vorher schriftlich Mitteilung zu machen. Ferner ist ihr mindestens 4 Wochen vorher von der beabsichtigten Inbetriebnahme der Bahn oder einzelner Strecken schriftlich Nachricht zu geben.

B.

Bestimmungen für das Gesamtunternehmen.

Nr. 8.

Um dem Gesamtunternehmen den Charakter als Kleinbahn im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zu bewahren, wird bestimmt, daß auf dem Gesamtunternehmen der Schnellbetrieb untersagt ist, d. i. die Beförderung solcher Züge, die auf keiner oder nur dem geringeren Teile der Zwischenstationen zum Zwecke der Aufnahme und des Absiegens von Fahrgästen anhalten.

Nr. 9.

Gemäß der Vorschrift im § 14, Absatz 1 und 2 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 wird bestimmt, daß der Fahrplan in Zwischenräumen von 3 Jahren der Aufsichtsbehörde zur Feststellung einzureichen ist (vergl. jedoch Nr. 5). Die Bestimmung des Zeitpunktes der erstmaligen Einreichung wird durch besondere Anordnung der Aufsichtsbehörde erfolgen.

Nr. 10.

Unter Bezug auf § 14 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 wird hierdurch festgestellt, daß die Frist von 5 Jahren, innerhalb welcher dem Unternehmer von der Eröffnung des Betriebes ab die Festsetzung der Beförderungspreise freistehen soll (Nr. 15 der Genehmigungsurkunde vom 22. Dezember 1900 bzw. 8. August 1903) für die älteren Linien des Gesamtunternehmens abgelaufen ist. Die Prüfung und Genehmigung des Höchstbetrages der Beförderungspreise für die älteren Linien soll zu einem von den Aufsichtsbehörden zu bestimmenden Zeitpunkte

erstmalig erfolgen und dann in Zwischenräumen von 3 Jahren wiederholt werden. Ebenso bleibt für die neue Linie die Bestimmung des Zeitpunktes nach Ablauf der ersten 5 Jahre (vergl. Nr. 6) vorbehalten.

Nr. 11.

Sollte bei der Ausbesserung oder Verlegung eines unter der Bahn verlaufenden oder kreuzenden Telegraphenkabels eine Unterbrechung des Bahnbetriebes in Frage kommen, so bedürfen längere Betriebseinstellungen der Genehmigung der Bahnaufsichtsbehörde auch dann, wenn darüber Einverständnis zwischen der Telegraphenverwaltung und der Bahnbetriebsleitung besteht. Von allen über die fahrplanmäßigen Zeiten hinausgehenden Betriebseinstellungen ist vorgängige, im Falle dringender Notwendigkeit wenigstens nachträgliche Anzeige an die Bahnaufsichtsbehörde zu erstatten.

Düsseldorf, den 28. September 1906. I K Nr. 3874.

(L. S.)

Der Regierungs-Präsident. J. B.: Grütner.
1184. 1317. **Genehmigungsurkunde**
für die Erweiterung des Essener Straßenbahnnetzes.

Zur Herstellung und zum Betriebe des Straßenbahnstrecken in einer Spurweite von 1 m, 1. vom Hauptbahnhof Essen nach dem Stadtteile Essen-Holsterhausen mit Verbindungsgleisen durch die Schiller- und Bismarckstraße nach der Bahnhofstraße und 2. vom Steeler Tor in Essen durch die Berne-, Bach-, Kettwiger- und Kellinghauserstraße nach Rüttenscheid für die Beförderung von Personen mittels elektrischer Kraft wird der Stadtgemeinde Essen auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 im Einvernehmen mit der von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Königlich Eisenbahndirektion zu Essen auf die Zeitdauer von 50 Jahren vorbehaltlich der Rechte Dritter unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung erteilt.

Nr. 1.

Die Stadtgemeinde Essen überträgt die ihr aus dieser Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten bis zum 1. Januar 1936 auf die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt, die für die Dauer dieser Übertragung die neuen Linien mit den ein Gesamt-Unternehmen bildenden Essener Straßenbahnen als ein einheitliches Unternehmen betreiben wird. Zu dieser Übertragung wird hiermit die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erteilt.

Nr. 2.

Die weitere Übertragung der aus dieser Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten an einen anderen Unternehmer ist nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig.

Auf den neuen Linien darf, wie beim Stammunternehmen, kein Schnellbetrieb zwischen nicht benachbarten Stationen d. i. die Beförderung solcher Züge stattfinden, die auf keiner oder nur dem geringeren Teile der Zwischenstationen zum Zwecke der Aufnahme und des Abgehens von Fahrgästen anhalten.

Die Bestimmungen der Genehmigungsurkunde vom 4. Oktober 1900 I K 2608 (Amtsbl. S. 408) finden,

soweit nicht durch diese Genehmigungsurkunde Anderes bestimmt wird, auf die in dieser Urkunde genannten beiden Straßenbahnlinien entsprechende Anwendung. Soweit in dieser Genehmigungsurkunde Bestimmungen genereller Natur enthalten sind, welche in den früher erteilten Genehmigungen insbesondere der Genehmigungsurkunde vom 28. September 1900 I K 2660 (Amtsbl. S. 408) nicht oder in anderer Fassung enthalten sind, haben dieselben für das von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft betriebene Gesamtunternehmen Anwendung zu finden.

Die zum Schutze der Reichstelegraphen und Fernsprechleitungen getroffenen früheren Anordnungen werden hierdurch nicht berührt.

Nr. 3.

Die Bahn und die Betriebsmittel sind entsprechend den Anforderungen, welche in der von den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern zu dem vorbezeichneten Gesetze am 13. August 1898 erlassenen Ausführungsanweisung zu § 9 unter A an Straßenbahnen gestellt werden, herzustellen. Hierbei sind die von der Unternehmerin vorgelegten, mit dem Genehmigungsvermerk vom heutigen Tage versehenen Pläne und Zeichnungen nebst Erläuterungen zugrunde zu legen, wobei die bei der landespolizeilichen Prüfung vorgenommenen sowie diejenigen Änderungen und Ergänzungen zu beachten sind, welche gemäß der §§ 17 und 18 des vorbezeichneten Gesetzes angeordnet werden sollten. Auch bei späteren Ergänzungen der Bahnanlage und der Betriebsmittel darf ohne Zustimmung der unterzeichneten Behörde von der durch die gedachten ministeriellen Vorschriften und der durch die Genehmigung festgesetzten Konstruktion nicht abgewichen werden.

Nr. 4.

Die Anlage, Unterhaltung und Bewachung der Kreuzungen der Straßenbahngleise mit Gleisen der Staatseisenbahn, sowie die Führung der Starkstromleitungen über eisenbahnfiskalisches Gelände erfolgt nach Maßgabe der abgeschlossenen Verträge und der zugehörigen Pläne und Nachweisungen.

Vor der Anlegung der Kreuzungen mit Gleisen, welche sich im Besitze von Privateigentümern befinden, ist die Zustimmung der Aufsichtsbehörden, welchen die Entwürfe vorzulegen sind, einzuholen.

Nr. 5.

Die Vollenbung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens innerhalb 18 Monate nach der endgültigen Genehmigung des Bauplans erfolgen.

Für den Fall, daß die Betriebsunternehmerin dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Verzugsstrafe von 200 Mark für jeden Monat an die Stadtasse Essen mit der Maßgabe verpflichtet, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage dieselbe als verfallen anzusehen ist, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Zur Sicherheit dieser Verpflichtung haftet die bereits bei der Stadtasse in Essen bei Erteilung der früheren Genehmigungen hinterlegte Kaution.

Nr. 6.

Für die Benutzung öffentlicher Wege sind neben dem festgestellten Bauplan die mit der Stadtgemeinde Essen getroffenen Vereinbarungen maßgebend.

Für die der Unternehmerin obliegende Verpflichtung der Unterhaltung dieser Wege und ihrer Wiederherstellung beim Wegfalle der Genehmigung ist die von ihr dieserhalb bei der Stadtkasse in Essen hinterlegte Kaution verhaftet.

Nr. 7.

Bei der Ausführung des Baues hat die Unternehmerin dafür zu sorgen, daß die Benutzung der öffentlichen Wege durch die Bauarbeiten nicht verhindert oder erschwert wird, und daß die in oder an dem Straßenkörper befindlichen Anlagen keinen Schaden erleiden. Den von der Wegepolizeibehörde dieserhalb getroffenen Anordnungen ist Folge zu leisten.

Für die durch die Bauarbeiten an öffentlichem oder Privateigentum verursachten Beschädigungen ist die Unternehmerin verantwortlich.

Nr. 8.

Die Unternehmerin ist gehalten, die Bahn für die Dauer ihrer Genehmigung ordnungsmäßig zu betreiben. Zu diesem Zwecke ist die Bahn nebst den Betriebsmitteln fortwährend dem jeweiligen Verkehrsbedürfnisse entsprechend auszurüsten und in einem solchen Zustande zu erhalten, daß jede Strecke, soweit sie sich nicht in Ausbesserung befindet, ohne Gefahr mit der für sie festgesetzten größten Geschwindigkeit (Nr. 13) befahren werden kann.

Für den Betrieb sind außer den in dieser Genehmigung hierfür erteilten Vorschriften die Polizeiverordnungen und sonstigen Anordnungen maßgebend, welche zur Regelung des Betriebes der Straßenbahnen allgemein bestehen oder für diese allgemein oder für die Bahn besonders erlassen werden sollten.

Sollte bei der Ausbesserung oder Verlegung eines unter der Bahn verlaufenden oder kreuzenden Telegraphentabels eine Unterbrechung des Bahnbetriebes in Frage kommen, so bedürfen längere Betriebseinstellungen der Genehmigung der Bahnaufsichtsbehörde auch dann, wenn darüber Einverständnis zwischen der Telegraphenverwaltung und der Bahnbetriebsleitung besteht. Von allen über die fahrplanmäßigen Zeiten hinausgehenden Betriebseinstellungen ist vorgängige, im Falle dringender Notwendigkeit wenigstens nachträgliche Anzeige an die Bahnaufsichtsbehörde zu erstatten.

Nr. 9.

Für den Fall, daß der Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder eingestellt werden sollte, ist die Unternehmerin zur Zahlung einer Verzugsstrafe von 50 Mark für jeden Tag an die in Nr. 5 bezeichnete Kasse verpflichtet, mit der Maßgabe, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage dieselbe als verfallen anzusehen ist, unter Ausschluß des Rechtsweges dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Auch zur Sicherstellung dieser Verpflichtung ist die

Unternehmerin gehalten. Zu diesem Zwecke können von ihr die hinterlegten Wertpapiere (Barbeträge) (siehe Nr. 5) nach Maßgabe der daselbst getroffenen näheren Bestimmungen zum Pfande bestellt werden. Sofern die Kaution während der Dauer der Genehmigung zur Leistung von Verzugsstrafen in Anspruch genommen sein sollte, ist dieselbe entsprechend zu ergänzen.

Nr. 10.

Alle im äußeren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten (Wagenführer, Schaffner, Oberschaffner, Haltestellenvorsteher usw.) müssen diejenige körperliche und geistige Fähigkeit und diejenige Zuverlässigkeit besitzen, welche ihre Berufspflicht erfordert. Wagenführer, Oberschaffner und Schaffner erhalten zum Ausweise ihrer dienstlichen Eigenschaft vom Betriebsleiter einen Fahrschein, welchen sie im Dienste stets bei sich zu führen haben und keinem Dritten überlassen dürfen. Vor Ausfertigung des Fahrscheins hat der Betriebsleiter mündlich und durch Probefahrten die Befähigung des Anwärters zu prüfen.

Der Fahrschein darf nur solchen Personen erteilt werden, welche mindestens 21 Jahre alt und nicht mit auffallenden körperlichen Gebrechen behaftet sind. Die Wagenführer müssen mit der Bedienung der Bremse und der elektrischen Fahrleinrichtung vertraut sein. Die Schaffner müssen die Wagen zum Stehen bringen können.

Nr. 11.

Über alle im äußeren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten sind Nachweisungen zu führen, welche über ihr Alter, ihre etwaigen gerichtlichen und disziplinarischen Bestrafungen und über sonstige, für die Befähigung und Zuverlässigkeit für ihren Dienst erheblichen Umstände Auskunft geben müssen. Auf Erfordern sind diese Nachweisungen der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Bedienstete, welche sich als unfähig oder als unzuverlässig für ihren Beruf erwiesen haben, sind auf Erfordern der Aufsichtsbehörde aus ihrem Dienste zu entlassen.

Nr. 12.

Die zum Verkehr mit dem Publikum berufenen Bediensteten müssen bei ihrer Dienstaussübung durch Dienstkleidung oder ein sonstiges gleichmäßiges Abzeichen als solche kenntlich und mit einer an der vorderen Seite der Kopfbedeckung zu tragenden Nummer versehen sein.

Nr. 13.

Die Geschwindigkeit der Fahrten darf 25 km in der Stunde an keiner Stelle der Bahn übersteigen. Im Gefälle von 1 zu 15 und mehr darf die Geschwindigkeit nicht über 8 km und in Gefällen von 1 zu 20 bis 1 zu 15 nicht über 12 km in der Stunde betragen.

Es bleibt vorbehalten, soweit die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, geringere Fahrgewindigkeiten für bestimmte Strecken, sowie auch nötigenfalls für bestimmte Zeiten oder unter bestimmten Verhältnissen und besondere Vorkehrungen zur Verhütung von Unfällen vorzuschreiben.

Im übrigen wird die Einrichtung des Fahrplans, soweit durch denselben nicht die vorgeschriebene Fahrgewindigkeit beeinflusst wird, für die ersten drei Be-

triebsjahre, dem Ermessen der Unternehmerin überlassen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes finden die Bestimmungen des Nachtrags zu den Genehmigungen für die Straßenbahnen von Essen nach Altenessien u. s. w. vom 25. Februar 1904 I K 186 (Amtsblatt S. 55) Anwendung.

Ein jeder Fahrplan ist vor der Einführung der Aufsichtsbehörde zur Prüfung der Fahrgeschwindigkeit mitzuteilen.

Über jeden Betriebsunfall hat der Betriebsleiter der Bahn, unbeschadet eines etwaigen Eingreifens der Aufsichtsbehörden, eine Untersuchung zu führen, den Tatbestand, wenn nötig, durch Vernehmung der Beteiligten festzustellen und die daraus sich ergebenden Maßnahmen nach eigenem pflichtmäßigen Ermessen zu treffen.

Meldungen seitens des Betriebsleiters sind zu erstatten:

1. an die Staatsanwaltschaft und die zuständige Ortspolizeibehörde, an die letztere behufs demnächstiger weiterer Berichterstattung an den Regierungs-Präsidenten, auf dem kürzesten Wege schriftlich oder telegraphisch über alle Unfälle, bei welchen:
 - a) Menschen getötet oder verletzt sind,
 - b) der Verdacht eines strafbaren Verschuldens an dem Unfall gegen einen Bahnbediensteten oder eine fremde Person vorliegt;
2. an die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde:
 - a) sofort telegraphisch — nicht telephonisch — oder durch besonderen Boten, schriftlich wenn eine Entzündung oder ein Brand von Wagen stattgefunden hat, oder bei einem Unfälle Menschen getötet oder verletzt sind, oder wenn der Unfall aus anderen Gründen geeignet ist, öffentliches Aufsehen zu erregen.
 - b) sofort schriftlich oder telegraphisch, wenn eine längere als 24 stündige Betriebsstörung zu erwarten ist, z. B. durch außergewöhnliche Naturereignisse wie Schneewehen usw. oder eine erhebliche Zerstörung von Betriebsmaterial oder der Bahnanlagen stattgefunden hat.

Von sämtlichen Unfällen hat der Betriebsleiter ein nach der Zeitfolge geordnetes Verzeichnis zu führen, aus welchem Zeit, Ort, Hergang, die erstatteten Meldungen und was etwa darauf veranlaßt ist, genau zu ersehen sein muß. Bei Revisionen durch die Aufsichtsbehörde ist dieses Verzeichnis auf Verlangen vorzuzeigen.

Nr. 14.

Die Festsetzung der Beförderungspreise steht der Unternehmerin auf die Dauer von 5 Jahren nach der Betriebseröffnung zu. Nach Ablauf dieser Zeit finden die Bestimmungen des Nachtrags zu den Genehmigungen u. s. w. vom 25. Februar 1904 I K 186 (Amtsblatt S. 55) Anwendung.

Bei Festsetzung der Beförderungspreise sind Zusicherungen, welche das Entgelt für die Beförderung abweichend von den tarifarischen Preisen bestimmen, verboten. Von einer jeden Festsetzung und einer jeden Änderung der Beförderungspreise, sowie von den allgemeinen Anordnungen hinsichtlich der Beförderungsbedingungen, ist der Aufsichtsbehörde Anzeige zu erstatten.

Nr. 15.

Die Fahrpläne und die Beförderungspreise für den Personenverkehr sind mindestens 3 Tage, Erhöhungen der Beförderungspreise aber mindestens 14 Tage vor ihrer Einführung durch das Kreisblatt des Stadtkreises Essen sowie durch Aushang und zwar der Fahrpläne und der Personenbeförderungspreise in den Wagen, den etwaigen Personenbahnhöfen und Wartehallen, zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

Nr. 16.

Bezüglich der Rechnungsführung finden die Vorschriften der Ziffer 6 der Genehmigungsurkunde vom 28. September 1900 I K 2660 (Amtsblatt S. 408) Anwendung.

Nr. 17.

Im Interesse der Militärverwaltung und zwar des Landheeres, einschließlich der Schutztruppen und der Marine liegen der Unternehmerin in betreff des Betriebes folgende Verpflichtungen ob:

1. Sie ist nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit ihrer Bahn im Frieden und im Kriege verpflichtet, Militärtransporte aller Art — während des Kriegesverhältnisses auch Privatgut für die Militärverwaltung — zu befördern.
2. Werden Abweichungen von den für die Annahme, Abfertigung, Ver- und Entladung sowie für die Beförderung geltenden Einrichtungen und Bestimmungen des öffentlichen Verkehrs im Interesse der Ausführung von Militärtransporten erforderlich, so unterliegen dieselben im Einzelfalle der Vereinbarung zwischen der absendenden Militärbehörde und Bahnverwaltung. Die für die Betriebssicherheit getroffenen allgemeinen Bestimmungen dürfen hierdurch nicht berührt werden.
3. Lassen sich im Mobilmachungs- und Kriegsfalle die Militärtransporte nicht mit den Zügen des öffentlichen Verkehrs bewältigen, so ist die Militärverwaltung berechtigt, in den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs Militär-, Bedarfs- und Sonderzüge einzuschalten, auch zeitweise die Beschränkung, Vereinfachung und vollständige Aussetzung der Züge des öffentlichen Verkehrs anzuordnen und einen besonderen Militärfahrplan einzuführen.
4. Die Unternehmerin ist im Mobilmachungs- und Kriegsfalle verpflichtet, ihr Personal und ihr zur Herstellung und zum Betriebe von Kleinbahnen dienliches Material herzugeben. Die demnächstige Entschädigung regelt sich sinngemäß nach den entsprechenden Bestimmungen der Militär-Eisenbahnordnung, Teil II D und des Gesetzes über die Kriegisleistungen vom 13. Juni 1873 (R.-G.-Bl. S. 137) unter Berücksichtigung des geringeren Kapitalwertes nach Maßgabe sachverständiger Schätzung.
5. Die Militärverwaltung ist im Mobilmachungs- und Kriegsfalle berechtigt, den Betrieb einer auf dem Kriegsschauplatz oder in dessen Nähe gelegenen Kleinbahn selbst zu übernehmen. Das bei der Übernahme und Betriebsführung sowie bei der

Rückgabe maßgebende Verfahren richtet sich nach der Instruktion, betreffend Kriegsbetrieb und Militärbetrieb der Eisenbahnen (Militäreisenbahnordnung Teil II E).

6. Auf Anfordern der Eisenbahnaufsichtsbehörde hat die Unternehmerin zwecks Ermittlung der militärischen Leistungsfähigkeit ihrer Bahn im Frieden und im Kriege über ihre Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel Auskunft zu geben.

Die Militärverwaltung ist außerdem berechtigt, zur Vervollständigung dieser Auskunft sowie zu sonstigen militärischen Zwecken auch unmittelbar Erkundigungen anzuordnen. Den entsandten Offizieren und Beamten ist dabei jede wünschenswerte Unterstützung zu gewähren.

7. Jeder Militärtransport wird mit einem von der zuständigen Dienststelle ausgefertigten Ausweis versehen.

Als Ausweise gelten:

- Berechtigungscheine nach dem der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 in der Anlage beigefügten Muster I;
- Einberufungs-, Entlassungspapiere, sowie Urlaubspässe (letztere auch, wenn sie von Zivilbehörden für die bei ihnen zur Probepflichtleistung kommandierten oder beurlaubten Militärpersonen ausgefertigt sind);
- Frachtbriefe.

Auf Grund derartiger Ausweise erfolgt die Beförderung zu den Sätzen des Militärtarifs, im Frieden gegen sofortige Barzahlung, im Kriege auch unter Stundung der Fahrgelder.

Bei Vorzeigung der oben unter a und b bezeichneten Ausweise sind Militärfahrkarten zu verabsorgen, die den Transportführern für die Rechnungslegung zu belassen sind. Werden von der Militärbehörde statt der Berechtigungscheine (Muster 1) Fahrtausweise nach Muster 2 (Anlage 2) ausgefertigt, so dienen diese gleichzeitig als Fahrkarten.

Im Falle der Barzahlung werden diese Fahrtausweise in zwei gleichlautenden Abschnitten ausgefertigt. Beide Abschnitte sind alsdann von dem zuständigen Bahnbediensteten hinsichtlich des gezahlten Fahrpreises auszufüllen und mit dem Dienststempel oder mit Namensunterschrift zu versehen; beide Abschnitte bleiben in den Händen des Transportführers. Der eine Abschnitt erhält die Überschrift:

Gültig als Militärfahrkarte.

Anerkenntnis für die Militärverwaltung.

und ist für Rechnungszwecke der Militärverwaltung bestimmt. Der andere Abschnitt erhält die Überschrift:

Anerkenntnis für die Kleinbahnverwaltung.

und wird nach Ausführung des Transports von der Militärbehörde an die Kleinbahnverwaltung eingesandt.

Soll die Vergütung gestundet werden, so geschieht die Beförderung gleichfalls auf Grund der Fahrtausweise nach Muster 2, indeß unter Berücksichtigung der daselbst für diesen Fall angegebenen Änderungen oder auf Grund

von Frachtbriefen, welche letztere mit dem Vermerk „Fracht ist zu stunden“ versehen werden.

Gestundete Fahr- und Frachtgelder sind bei der Intendantur des stellvertretenden Generalstabes der Armee zur Liquidation zu bringen und bleiben zu diesem Zwecke die Fahrtausweise (Muster 2) bzw. Frachtbriefe in den Händen der Bahn.

I. Während des mobilen Verhältnisses sind die Einberufenen der bewaffneten Macht (Heer und Marine) und des Landsturmes behufs Erreichung des Beststellungs-Ortes mit allen fahrplanmäßigen Zügen in jeder Wagenklasse, nötigenfalls unter Zurückstellung alles anderen Personen- und Güterverkehrs, ohne Fahrkarte zu kostenfreier Benutzung der Bahn zuzulassen und zwar:

- die Mannschaften des Beurlaubtenstandes gegen Vorzeigung des Bestellungsbefehls oder anderer Militärpapiere,
- die Mannschaften des Landsturms innerhalb des betreffenden Korpsbezirks auf Grund ihrer mündlichen Erklärung, daß sie dem Landsturm angehören und einbezogen sind,
- Kriegsfreiwillige und Freiwillige des Landsturms auf Vorzeigung einer Bescheinigung der Ortsbehörde über Zweck und Ziel der Reise.

Der Ausweis oder die mündliche Erklärung erfolgt den Kontrollbeamten gegenüber.

Von Beibringung der unter a bezeichneten Ausweise kann abgesehen werden, wenn gegen die mündlichen Angaben über Zweck und Ziel der Reise Bedenken nicht bestehen.

II. Die Straßenbahnverwaltung hat die auf die Festsetzungen unter I bezüglichen, von der Zivil- oder Militärverwaltung für erforderlich erachteten Bekanmachungen auf ihren Bahnhöfen anschlagen zu lassen.

III. Um der Unternehmerin schon im Frieden einen ungefähren Anhalt für die von ihr im Mobilmachungsfalle zu beanspruchenden Leistungen zu geben, erhält sie von den Bezirkskommandos von drei zu drei Jahren Angaben über die voraussichtliche Zahl der im Mobilmachungsfalle auf ihren Bahnstrecken zu befördernden Einberufenen, sowie über die von diesen zu benutzenden Züge.

Bei wesentlichen Abweichungen werden diese Angaben auch in der Zwischenzeit gemacht.

IV. Anträge der Straßenbahn auf Zurückstellung von Betriebsbediensteten vom Waffendienst im Mobilmachungsfalle, soweit das Personal dienstpflichtig ist oder als ausgebildet dem Landsturm II. Aufgebots angehört, sind — getrennt nach Bezirkskommandos — an den für die Straßenbahn zuständigen Regierungs-Präsidenten in Form von Listen und vierteljährlichen Nachtragslisten nach dem Muster 20 der Wehrrordnung zu richten. Der Regierungs-Präsident prüft diese Listen usw., stellt für diejenigen Personen, deren Zurückstellung er im Einvernehmen mit der zuständigen königlichen Eisenbahn-Direktion für dringend notwendig erachtet, Unabkömmlichkeitsbescheinigungen nach dem Muster 23 der Wehrrordnung aus und übersendet Listen nebst Bescheinigungen dem zuständigen Bezirkskommando.

V. Die nachträgliche Entschädigung wird der Bahnverwaltung für die wirklich zur Beförderung gelangten Mannschaften nach den Sätzen des Militärartaris gewährt. Die erforderlichen Angaben sind von den Kontrollbeamten auf Grund ihrer Feststellungen zu machen. Die Liquidation ist zur Prüfung an das Bezirkskommando zu senden, in dessen Bezirk der Einberufene die Reise angetreten hat. Das Bezirkskommando sendet demnächst die Liquidation an die Intendantur des stellvertretenden Generalstabes der Armee.

8. Die Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen der Bahn dürfen zu dringlichen militärischen Mitteilungen benutzt werden, soweit die Erfordernisse des Eisenbahndienstes dies zulassen. Im Mobilmachungs- und Kriegsfalle erfolgen diese Mitteilungen kostenfrei.

Nr. 18.

Für die Verpflichtungen der Unternehmerin im Interesse der Postverwaltung sind die Bestimmungen in § 42 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 maßgebend.

Außerdem finden die Bestimmungen des Gesetzes über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902 Anwendung.

Nr. 19.

Zum Schutze der Reichs-Telegraphen- und Fernsprechanlagen werden folgende Vorschriften erlassen:

1. Falls die Stromzuführung durch eine oberirdische, blanke Leitung erfolgt, muß diese, die „Arbeitsleitung“ an allen Stellen, wo sie vorhandene oberirdische Telegraphen- oder Fernsprechlinien kreuzt, mit Schutzvorrichtungen versehen sein, durch welche eine Berührung der beiderseitigen Leitungen verhindert oder unschädlich gemacht wird. Solche Vorrichtungen können u. a. bestehen in geerdeten Schutzdrähten oder Fangnetzen, aufgefalteten Holzleisten und dergleichen.

2. Wird die Arbeitsleitung (Ziffer 1) noch durch besondere oberirdische blanke Zuleiter gespeist, so müssen die Speiseleitungen da, wo sie von vorhandenen oberirdischen Telegraphen- und Fernsprechleitungen gekreuzt werden, gegen etwaige Berührung durch letztere entweder in ausreichender Erstreckung isoliert oder durch geerdete Fangdrähte oder Fangnetze gedeckt sein. Die Isolation darf auch von einer die normale Betriebsspannung um 1000 Volt übersteigenden Spannung nicht durchschlagen werden.

3. Falls die Stromrückleitung durch die Gleisschienen erfolgt, müssen diese mit dem Kraftwerke durch besondere Leitungen, die Schienenstöße unter sich durch besondere metallische Brücken von ausreichendem Querschnitt in guter leitender Verbindung stehen.

4. Wo die Arbeits- oder Speiseleitungen der Bahn streckenweise in einem Abstände von weniger als 10 m neben den Telegraphen- oder Fernsprechleitungen verlaufen und die örtlichen Verhältnisse eine Berührung der beiderseitigen Leitungen auch beim Umstürzen der Träger oder beim Herabfallen der Drähte nicht ausschließen, müssen die Gestänge der Bahnanlage, nötigenfalls auch die der Telegraphenanlage, durch kürzere als die sonst üblichen Abstände, durch entsprechend stärkere Stangen und Masten und durch sonstige Verstärkungs-

mittel (Streben, Anker und dergleichen) gegen Umsturz besonders gesichert sein; auch müssen die Drähte an den Isolatoren so befestigt sein, daß eine Lösung aus ihren Drahtlagern ausgeschlossen ist.

5. An oberirdischen Kreuzungen der beiderseitigen Anlagen muß der Abstand der untersten Telegraphen- oder Fernsprechleitung von den höchstgelegenen stromführenden Teilen der Bahnanlage mindestens 1 m betragen. Die Masten zur Aufhängung der oberirdischen Leitungen müssen von vorhandenen Telegraphen- oder Fernsprechleitungen mindestens 1,25 m entfernt bleiben.

6. Alle Schutzvorrichtungen sind dauernd in gutem Zustande zu erhalten.

7. Findet beim Betriebe der Bahn kein regelmäßiger Polaritätswechsel statt, so ist der negative Pol der Dynamomaschine mit der Gleisanlage zu verbinden.

8. Von beabsichtigten Aufgrabungen in Straßen mit unterirdischen Telegraphen- oder Fernsprechkabeln ist der zuständigen Oberpostdirektion oder den zuständigen Post- oder Telegraphenämtern bei Zeiten vor dem Beginn der Arbeiten schriftlich Nachricht zu geben. Falls durch solche Arbeiten der Telegraphen- oder Fernsprechbetrieb gestört werden könnte, sind die Arbeiten auf Antrag der Telegraphenverwaltung zu Zeiten auszuführen, in denen der Telegraphen- beziehungsweise Fernsprechbetrieb ruht.

9. Fehler, d. h. ein schadhafter Zustand in der Starkstromanlage der Bahn, durch welche der Bestand der Telegraphen- oder Fernsprechanlagen oder die Sicherheit des Bedienungspersonals gefährdet werden könnte, sind ohne Verzug zu beseitigen; außerdem ist der elektrische Betrieb der Bahn im Wirkungsbereiche der Fehler bis zu deren Beseitigung einzustellen.

10. Für den Fall, daß die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Schutzvorrichtungen sich nicht als ausreichend erweisen sollten, um Gefahren für den Bestand (die Substanz) der Telegraphen- oder Fernsprechanlagen oder für die Sicherheit des Bedienungspersonals fernzuhalten, bleibt vorbehalten, jederzeit weitergehende gefahrenpolizeiliche Anforderungen zu stellen.

11. Vor dem Vorhandensein der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen darf das Leitungsnetz auch für Probefahrten oder sonstige Versuche nicht unter Strom gesetzt werden. Von der beabsichtigten Unterstromsetzung ist der Telegraphenverwaltung mindestens drei freie Wochentage vorher schriftlich Mitteilung zu machen. Ferner ist ihr mindestens vier Wochen vorher von der beabsichtigten Inbetriebnahme der Bahn oder einzelner Strecken schriftlich Nachricht zu geben.

12. Für die Straßenbahnstrecke vom Steeler Tor in Essen durch die Berne-, Bach-, Rettwiger- und Kellinghauserstraße nach Mittenheid gelten noch folgende Bestimmungen:

- a) Unterirdische Speiseleitungen müssen unterirdischen Telegraphen- oder Fernsprechkabeln tunlichst fernbleiben. Bei Kreuzungen und bei seitlichen Abständen der Kabel von weniger als 0,50 m müssen die Bahnkabel auf der den Schwachstromkabeln zugekehrten Seite mit Zementhalbmuffen von wenigstens 0,06 m Wandstärke versehen und innerhalb

dieser in Wärme schlecht leitendes Material (Lehm oder dergleichen) eingebettet sein. Diese Muffen müssen 0,50 m zu beiden Seiten der gekreuzten Schwachstromkabel, bei seitlichen Annäherungen ebenso weit über den Anfangs- und Endpunkt der gefährdeten Strecke hinausragen. Liegt bei Kreuzungen und bei seitlichen Abständen der Kabel von weniger als 0,50 m das Bahnkabel tiefer als das Schwachstromkabel, so muß letzteres zur Sicherung gegen mechanische Angriffe mit zweiseitigen eisernen Röhren bekleidet sein, die über die Kreuzungs- und Näherungsstelle nach jeder Seite hin 1 m hinausragen. Solcher Schutzvorrichtungen bedarf es nicht, wenn die Bahn- oder die Schwachstromkabel sich in gemauerten oder in Zement- oder dergleichen Kanälen von wenigstens von 0,06 m Wandstärke befinden.

- b) Die im Gefahrenbereiche der elektrischen Bahnanlage verlaufenden Privat-Telegraphenleitungen sind, falls sie auch Reichs-Telegraphen- und Fernsprechleitungen kreuzen oder sich ihnen nähern, gegen die Einwirkungen aus der Bahnanlage in demselben Umfange zu schützen, wie die Reichsleitungen.

Düsseldorf, den 28. September 1906. I K. 3882.
(L. S.)

Der Regierungs-Präsident: J. W.: Grüttner.

1185. 1300. Als Erkennungszeichen für die Kraftfahrzeuge im Regierungsbezirk Lüneburg sind die weiteren Nummern 3401 bis 3900 bestimmt worden. Ich bringe dies im Anschluß an die Amtsblattbekanntmachung vom 17. April 1903, I. C. 4415, Amtsblatt Seite 175, zur allgemeinen Kenntnis.

Düsseldorf, den 26. September 1906. I. C. 8924.

Der Regierungs-Präsident.

1186. 1303. Der Herr Oberpräsident der Rheinprovinz hat durch Erlaß vom 11. Mai d. J. S. J.-Nr. 11707 dem Vorstände des Hauptvereins der evangelischen Gustav Adolf-Stiftung in der Rheinprovinz die Erlaubnis erteilt, zum Besten der Stiftung in den Jahren 1907, 1908 und 1909 je eine einmalige Hauskollekte bei den evangelischen Bewohnern der Rheinprovinz durch Deputierte der einzelnen Zweig- bzw. Orts- und Frauenvereine abhalten zu lassen.

Düsseldorf, den 27. September 1906. I. Ca. 5126.

Der Regierungs-Präsident.

1187. 1319. Als Erkennungszeichen für die Kraftfahrzeuge im Regierungsbezirk Potsdam sind die weiteren Nummern 4001 bis 7000 bestimmt worden. Ich bringe dies im Anschluß an die Amtsblattbekanntmachung vom 17. April 1903, I. C. 4415, Amtsblatt Seite 175, zur allgemeinen Kenntnis.

Düsseldorf, den 28. September 1906. I. C. 8923.

Der Regierungs-Präsident.

1188. 1327. Des Königs Majestät haben durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. September d. J. zu genehmigen geruht, daß die Landgemeinden Homberg, Hochheide und Essenberg im Kreise Moers zum 1. Januar 1907 zu einer Landgemeinde mit dem Namen „Homberg“

vereinigt worden.

Düsseldorf, den 29. September 1906. I. D. 6846.
Der Regierungs-Präsident.

1189. 1311. Zollhofsordnung

für die Zollabfertigungsstelle am Rheinhafen Crefeld. Für das Abfertigungsverfahren und den Geschäftsverkehr auf dem Zollhose und in dem Zollhafen am Rheinwerft zu Crefeld werden unter Hinweisung auf die allgemeinen Bestimmungen des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 folgende von den Beteiligten zu beachtende Vorschriften erlassen.

Diese Vorschriften sollen an einem allgemein zugänglichen Orte zu jedermanns Einsicht offen gelegt werden.

I. Beschreibung der Ortlichkeit.

1. Begrenzung des Zollhofes und des Zollhafens § 1.

Die auf der Rheinseite der Landzunge zwischen Rhein- und Hafenbecken zu Crefeld gelegene Zollabfertigungsstelle umfaßt:

- a) die nordwestliche, überdeckte Halle, den südlich anstoßenden Teil des Erdgeschosses des städtischen Lagerhauses und den nördlich an das Lagerhaus anstoßenden, eingefriedigten freien Platz, sowie das zwischen diesen Räumen und dem Rhein gelegene Gebäude (Zollhof) b) den vor dem Zollhof gelegenen Teil des Rheinstromes (Zollhafen).

Die Grenzen des Zollhafens sind durch an der Werftkante aufgestellte Tafeln kenntlich gemacht.

Die so beschriebenen Hafenanlagen stehen unter besonderer Aufsicht der Zoll- und Steuerverwaltung.

§ 2. Eingänge.

Als Eingänge zum Zollhof von der Stadtseite her dienen die nördliche Tür des Lagerhauses und die in der Einfriedigung des freien Platzes angebrachten Tore. Das in § 1a bezeichnete Gebäude und der Zollhafen (§ 1b) sind nicht abgeschlossen. Sie dürfen jedoch nur für die Zwecke der Zoll- und Steuerverwaltung benützt werden.

§ 3. Abfertigungs- und Lager Räume.

Zur Abfertigung und vorläufigen Lagerung der ankommenden und abgehenden unverzollten oder zoll- und steuerkontrollpflichtigen Güter dienen die im § 1 unter a) aufgeführten Räume des Lagerhauses und der eingefriedigte freie Platz.

Als öffentliche Zollniederlage dienen der Keller unter der nordwestlichen überdeckten Halle und die nördliche Hälfte des ersten Obergeschosses des Lagerhauses.

§ 4. Landungsplätze.

Als Landungsplatz für Schiffe, welche mit unverzollten oder zoll- und steuerkontrollpflichtigen Gütern ankommen, ist das Werft des Zollhafens bestimmt.

§ 5.

Schiffe mit Gütern aus dem freien Verkehr dürfen ohne Genehmigung des Amtsvorstandes an der vorbezeichneten Werftstrecke nicht anlegen.

II. Geschäftsstunden.

§ 6.

Die Dienststunden innerhalb derer die Zollabfertigungs-

stelle täglich mit Ausnahme der Sonntage und der gesetzlichen Feiertage dem Verkehr geöffnet ist, umfassen während der Monate Oktober bis einschließlich März die Stunden von 8—12 vormittags und 2—6 nachmittags, in den übrigen Monaten die Zeit von 7—12 vormittags und 2—6 nachmittags.

III. Vorschriften über die Wareneinfuhr.

1. Abfertigung der zu Wasser mit zoll- oder steueramtlichen Begleitpapieren unter Raumbverschluss oder Personalbegleitung ankommenden Güter.

§ 7.

Die Schiffsführer, welche mit ihren Fahrzeugen im Zollhafen anlegen, haben sich sofort nach ihrer Ankunft, und wenn das Schiff nach Schluß der Dienststunden im Zollhafen eintrifft, bei Wiederbeginn derselben bei dem Vorstände der Zollabfertigungsstelle unter Abgabe der die Ladung betreffenden zoll- und steueramtlichen Begleitpapiere zu melden.

§ 8.

Hierauf wird dem Schiffer diejenige Revisionsstation bezeichnet, welche die Abfertigung des Schiffes vorzunehmen hat. Die Lösung von kontrollepflichtigen Gütern kann nach dem Ermessen des Amtsvorstandes gegen Entrichtung der bestimmungsmäßigen Gebühren auf Antrag des Verfügungsberechtigten auch außerhalb des Zollhafens oder der ordentlichen Dienststunden sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen gestattet werden, sofern die vorhandenen Beamtenkräfte zu der Abfertigung ausreichen.

Ohne ausdrückliche Genehmigung des Amtsvorstandes ist — Fälle dringender Gefahr ausgenommen — keinem Fahrzeuge gestattet, den ihm angewiesenen Platz zu verändern.

§ 9.

Müssen Schiffe außerhalb der Dienststunden amtlich bewacht werden, so haben sie die von dem Amtsvorstande angewiesenen Plätze einzunehmen. Während des Aufenthaltes der Schiffe im Zollhafen sind — Fälle dringender Gefahr für Fahrzeuge oder Personen ausgenommen — die Rachen an der dem Lande zugewandten Seite des Hauptschiffes anzulegen und nach Schluß der Dienststunden dort zu befestigen. Die Rachen dürfen mit anderen Schiffen nicht in Verbindung treten und ohne besondere Erlaubnis vom Hauptschiffe nicht gelöst werden.

Während der Dunkelheit sind die Schiffe vom Werft aus hell zu beleuchten.

§ 10.

Die von den Schiffen übergebenen Begleitpapiere werden nach ihrer amtlichen Behandlung zur Ausfertigung und Übergabe der erforderlichen Auszüge zurückgegeben.

Binnen spätestens 24 Stunden — Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet — sind sodann die Begleitscheine auszüge mit dem Begleitscheine der Zollabfertigungsstelle wieder zurückzugeben, widrigenfalls Zurücksetzung in der Reihenfolge der Abfertigung eintreten kann. Eine

solche Zurücksetzung kann auch eintreten, wenn Ergänzungen oder Berichtigungen in den Auszügen, welche die Amtsstelle verlangt hat, nicht binnen 24 Stunden bewirkt werden. Auf begründeten Antrag kann der Amtsvorstand die Frist angemessen verlängern.

Der Abfertigungsstelle können von den Beteiligten vor dem Eintreffen der Schiffe im Hafen zum Zwecke der Vorbereitung der späteren Zollabfertigung Abschriften der Begleitpapiere oder von Auszügen aus denselben, sogenannte Triplicate oder Vorklarationen, vorgelegt und Anträge betreffs der demnächstigen Bestimmung der Waren gestellt werden.

§ 11.

Mit der Ausladung darf erst begonnen werden, nachdem der Amtsvorstand hierzu die Erlaubnis erteilt hat. Dies geschieht in der Regel erst, nachdem die Übereinstimmung der Auszüge mit dem Begleitscheine bescheinigt ist; ausnahmsweise kann mit der Ausladung auch schon nach Abgabe der die Ladung betreffenden Zoll- und Steuerpapiere (§ 7) begonnen werden.

Die Ausladung der Schiffe geschieht in der Regel nach der Reihenfolge, in welcher sie ihre Papiere abgegeben haben, wosfern nicht der Amtsvorstand eine Änderung in der Reihenfolge ausnahmsweise für nötig erachtet, oder nach den bestehenden hafenspolizeilichen Bestimmungen eine Änderung der Reihenfolge der Abfertigungen stattfinden muß.

§ 12.

Wird vor Ablauf der zur Beibringung der Auszüge im § 10 bestimmten Frist der Kran verfügbar, und hält der an der Reihe befindliche Warenführer die erforderlichen Auszüge nicht bereit, so kann auch in diesem Falle eine Zurücksetzung in der Reihenfolge der Abfertigung stattfinden.

§ 13.

Ebenso tritt, wenn die Anweisung, zur Ausladung vorzufahren, binnen einer von der Zollbehörde festzusetzenden, in der Regel einstündigen Frist nicht nachgekommen wird, eine Zurücksetzung in der Reihenfolge ein.

§ 14.

Bis zum Beginn der Ausladung darf der Schiffsführer keinerlei Veränderung mit dem Fahrzeuge vornehmen, namentlich dürfen die Luken nicht geöffnet, und es darf an der Ladung nichts verändert werden. Arbeiten, welche zur Sicherung von Schiff und Ladung erforderlich sind, werden vom Amtsvorstande auf Antrag gestattet.

§ 15.

Mit der Ausladung ist nach Erteilung der Erlaubnis (§ 11) sofort zu beginnen und damit während der Dienststunden ununterbrochen fortzufahren. Bei lebhaftem Verkehr kann im Falle dringenden Bedürfnisses der Amtsvorstand die Dienststunden um eine weitere Stunde, also bis abends 7 Uhr, verlängern und gestatten, mit der Aus- oder Einladung der Güter fortzufahren. Versäumnisse der in den §§ 10 und 13 bezeichneten Fristen, oder durch Verschulden der Beteiligten eingetretene größere Unterbrechungen begründen bei nicht verschlossenen Schiffen die Verpflichtung des Schiffers, Bewachungskosten — Verwaltungskostenbeiträge — zu tragen, sofern die Zoll-

behörde eine Bewachung des Schiffes für notwendig erachtet.

§ 16.

Derjenige, dem die Entladung obliegt, der Zollverwaltung gegenüber aber auch der Schiffsführer, hat die Verpflichtung, die Packstücke unter den Kran zu bringen, sowie in die Klammern, Schlingen oder andere derartige Vorrichtungen einhängen zu lassen. Wird von der Hand ausgeladen, so sind die Güter auf das Rheinwerft zu reichen.

§ 17.

Die ausgeladenen Güter müssen nach Anleitung der Abfertigungsbeamten zur Wage gebracht und in den Abfertigungsräumen bezw. dem Zollhose nach ihrer Zusammengehörigkeit übersichtlich aufgestellt werden. Die auf dem Zollhose im Freien lagernden Güter sind mindestens $1\frac{1}{2}$ m von der Umgitterung niederzulegen. Feuergefährliche, giftige und ätzende sowie übelriechende und überhaupt solche Stoffe, welche Nachteile für andere Güter befürchten lassen, dürfen nur auf dem Zollhose und zwar abgefordert von anderen Gütern niedergelegt werden.

§ 18.

So oft die Ausladung längere Zeit unterbrochen wird, hat der Schiffer in der von den Abfertigungsbeamten über die Ausladung geführten Aufzeichnungen durch Namensunterschrift bei der letzten Post die Richtigkeit der Aufzeichnungen bis dahin anzuerkennen. Tritt der Fall ein, daß vor vollendeter Ausladung schon abgefertigte Warenposten abgelassen werden, so hat der Schiffer dies und zwar auf der Rückseite der bei der Amtsstelle verbleibenden Begleitscheinauszüge durch Unterschrift anzuerkennen.

§ 19.

Das Schiff, dessen Ausladung beendet ist, hat nach Abschluß seiner zollamtlichen Abfertigung sofort den Zollhafen zu verlassen, oder, wenn letzteres aus irgend einem triftigen Grunde nicht angeht, die ihm anzuweisende Stelle einzunehmen.

2. Abfertigung von unverschlossenen und nicht begleiteten Schiffen.

§ 20.

Schiffe, deren Ladung bei dem Grenzeingangsamte nach spezieller Revision ohne Verschluss und ohne amtliche Begleitung mit Begleitschein I nach Crefeld abgelassen ist, brauchen nicht in den Hafen einzulaufen, sofern seitens des Amtsvorstandes von der Vorführung der Ware abgesehen ist. Die Begleitscheine müssen jedoch der Zollabfertigungsstelle am Tage der Ankunft oder, wenn diese nachmittags erfolgt, spätestens am folgenden Tage vorgelegt werden.

3. Abfertigung der Deklarationsschein Güter.

§ 21.

Schiffe, die mit für Crefeld bestimmten Deklarationsschein Gütern (inländischen Gütern, welche durch das Ausland nach dem Inlande versandt werden) beladen sind, haben im Zollhafen anzulegen und die im § 7 vorgeschriebenen Verpflichtungen zu erfüllen.

4. Ladungen, welche zum Teil aus zoll- und steuerkontrollpflichtigen und zum Teil aus Gütern des freien Verkehrs bestehen.

§ 22.

Schiffe, deren Ladungen teils aus Gütern des freien Verkehrs, teils aus zoll- oder steuerkontrollpflichtigen Gütern unter Packstückverschluss bestehen, können außerhalb des Zollhafens anlegen.

Spätestens 24 Stunden nach der Ausladung sind die zoll- oder steuerkontrollpflichtigen Güter mit den zugehörigen Begleitpapieren der Zollabfertigungsstelle zur schließlichen Abfertigung vorzuführen.

IV. Vorschriften für die Wareneinfuhr zu Lande.

§ 23.

Die mit der Eisenbahn oder mit Fuhrwerk ankommenden zoll- oder steuerkontrollpflichtigen Güter sind ebenfalls der Zollabfertigungsstelle unter Übergabe der Abfertigungspapiere vorzuführen. Der Amtsvorstand bezeichnet die Revisionsstation, welche die Abfertigung bewirken soll, worauf diese das Weitere veranlaßt. Deklarationsschein Güter können mit Genehmigung des Amtsvorstandes auch außerhalb des Zollhafens abgefertigt werden.

V. Vorschriften über die Warenabfuhr vom Zollhose.

§ 24.

Der Verfügungsberechtigte hat sich durch Vorzeigung des die Sendung begleitenden Frachtbriefes als zur Empfangnahme der Waren befugt auszuweisen.

§ 25.

Für die Fortschaffung der Güter nach vollendeter Abfertigung haben die Verfügungsberechtigten zu sorgen. Es wird hierzu, soweit nicht ausnahmsweise aus besonderen Gründen vom Amtsvorstande eine kürzere Frist bestimmt wird, für alle zoll- und steuerpflichtigen Güter eine Frist von 48 Stunden bewilligt.

Zollfreie und Deklarationsschein Güter sind in der Regel ohne Verzug nach beendigter Revision abzufahren, und zwar sind Güter, deren Revision vormittags stattgefunden hat, bis zum Schlusse der Dienststunden desselben Tages, und Güter, deren Revision nachmittags stattgefunden hat, bis zum Mittag des darauf folgenden Werktages von dem Zollhose zu entfernen.

Werden diese Fristen, die im Falle des Bedürfnisses vom Amtsvorstande angemessen verlängert werden können, nicht innegehalten, so können die Waren, falls sie hinderlich werden, auf Gefahr und Kosten des Verfügungsberechtigten, und zwar die vollständig abgefertigten, insoweit auf denselben kein Zollanspruch mehr lastet, ohne weiteres einem Spediteur zur Entfernung und Zuführung an den Verfügungsberechtigten übergeben, diejenigen aber, betreffs deren der Gefällepunkt noch nicht erledigt ist, in die Niederlage gebracht werden.

§ 26.

Sobald die zu einem Auszuge gehörigen Posten leicht erkennbarer Waren (z. B. roher Kaffee, Heringe, Hülsenfrüchte u. s. w.) revidiert sind, können sie unter Sicherung der Gefälle mit Genehmigung des Amtsvorstandes schon vor beendigter Abfertigung fortgeschafft werden.

Bei der Abfertigung von zollfreien und Deklarations-
scheinbüchern ist eine teilweise Ablassung mit Zustimmung
des Amtsvorstandes schon während der Revision gestattet.

§ 27.

Verladungen abgefertigter, unter Begleitscheinkontrolle
und Packstückverschluß weitergehender oder verzollter
Waren, die auf dem Rhein oder der Hafenbahn weiter
verfrachtet werden sollen, können auf dem Verbot des Zoll-
hofes vorgenommen werden. Mit Genehmigung des
Amtsvorstandes ist es auch gestattet, dergleichen Güter
von dem Verbot in Fahrzeuge einzuladen, die bereits
mit Gütern des freien Verkehrs beladen sind und nur
zu dem Zwecke der Verladung in den Zollhafen einlaufen.
Die näheren Bedingungen und Kontrollen bei solchen
Verladungen ordnet der Amtsvorstand an.

§ 28.

Die Abfuhr von Gütern aus dem Zollhose und dem
Zollhafen darf nur geschehen unter Begleitung der über
diese Güter sprechenden Abfertigungspapiere nach ge-
schehener Anmeldung der Güter bei dem die Aufsicht
führenden Beamten, und nachdem dieser zum Zeichen
der geschehener Anmeldung und Vergleichung der Ladung
mit den Zoll- und Steuerpapieren auf letzteren einen
entsprechenden Vermerk gemacht hat.

VI. Die öffentliche Niederlage.

§ 29.

Der Verkehr in der öffentlichen Niederlage (§ 3)
regelt sich nach den einschlägigen Regulativen und Be-
stimmungen.

Die Überführung der Zollgüter zu der öffentlichen
Niederlage geschieht, soweit nicht anderweite Abmachungen
vorliegen, durch die Hafenverwaltung.

VII. Allgemeine Bestimmungen.

§ 30.

Während des Aufenthaltes im Hafen darf von den
Schiffen aus ein Personen- oder Warenverkehr nur in
und durch den Zollhof stattfinden; auch sind die Schiffs-
führer verpflichtet, den Anordnungen der Steuerbeamten
hinsichtlich der Beaufsichtigung und Revision der Ladungen
unweigerlich Folge zu leisten. Namentlich haben sie sich
die amtliche Besetzung ihrer Schiffe oder den Wieder-
verschluß derselben auch bei vorkommender Unterbrechung
der Ausladungen gefallen zu lassen und die dazu nötigen
Vorfahrungen zu treffen.

§ 31.

Zu dem Zollhose und dem Zollhafen erhalten in der
Regel nur diejenigen Personen Zutritt, welche in ihnen
geschäftliche Verrichtungen haben und auch diese nur für
die Dauer der Beschäftigung.

§ 32.

Die im Zollhose beschäftigten Arbeiter müssen, wenn
gegen ihr Betragen seitens der Zollbehörde Ausstellungen
zu machen sind, auf deren Antrag aus der Beschäftigung
entlassen werden. Personen, welche wegen Diebstahls
oder wegen Zoll- und Steuerhinterziehung bereits be-
straft oder aus anderer Veranlassung aus dem Zollhose
ausgewiesen worden sind, kann die Beschäftigung daselbst
seitens der Zollbehörde versagt werden.

§ 33.

Im ganzen Bereiche des Zollhofes und im besonderen
der Revisionsräume und der öffentlichen Niederlage ist
das Tabakrauchen verboten.

§ 34.

Güter, welche sich im freien Verkehr befinden, dürfen
ohne Genehmigung des Amtsvorstandes nicht in den
Zollhof oder Zollhafen gebracht werden.

Im übrigen gelten bezüglich des Personen- und Fuhr-
werksverkehrs in dem Zollhafen bezw. Zollhose und den
dazu gehörigen Gebäuden die behufs Abwendung von
Feuers- oder sonstiger Gefahr sowie zur Erhaltung der
Ruhe und Ordnung usw. besonders bekannt gemachten
polizeilichen Verordnungen.

§ 35.

Außerhalb der im § 6 bezeichneten Abfertigungsstunden
darf in der Regel ein Verkehr mit Gütern im Zollhose
nicht stattfinden. Inwiefern hiervon bei besonderer Ver-
anlassung unter amtlicher Aufsicht Ausnahmen zugelassen
werden können, bestimmt der Amtsvorstand im Einver-
ständnis mit dem Hafentommisnar.

Die dem Amtsvorstande nach § 8 und 15 beigelegte
Befugnis wird hierdurch nicht berührt.

§ 36.

Die in dem Zollhose, in den Revisionsräumen und
auf dem Verbot befindlichen Waren liegen auf Gefahr
der Warenführer oder der sonstigen Verfügungsberechtig-
ten, denen es überlassen bleibt, falls ihnen die be-
stehende allgemeine steuerliche und städtische Aufsicht
nicht genügen sollte, für ihre weitere Sicherung Sorge
zu tragen.

§ 37.

Die polizeiliche Aufsicht innerhalb des Zollhofes und
des Zollhafens steht der Hafenpolizeibehörde, die zoll-
amtliche Aufsicht dagegen der Zollbehörde zu. Die
daselbst beschäftigten Arbeiter haben demgemäß den An-
ordnungen der Zollbeamten, welche diese innerhalb ihrer
Zuständigkeit erteilen, unverzüglich Folge zu leisten.

§ 38.

Nach Schluß der Dienststunden (§ 6) wird der Zoll-
hof von städtischen Aufsichtsbeamten bewacht.

VIII. Strafbestimmungen.

§ 39.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser
Ordnung werden, soweit nicht sonstige Strafbestimmungen
Platz greifen, gemäß § 152 des Vereinszollgesetzes vom
1. Juli 1869 mit einer Ordnungsstrafe bis 150 M.
geahndet.

IX. Kran- und Wertgebühren.

§ 40.

Für die Benutzung des Zollhofswerftes, der Krane,
der Niederlage u. s. w. werden von der Stadt Erefeld
Gebühren nach Maßgabe der Tarife erhoben.

Eöln, den 25. September 1906.

A. 20233.

Der Provinzialsteuerdirektor: Köhn.

1190. 1312. Der Herr Finanzminister hat dem
Steueramte I zu Erefeld im Hauptamtsbezirke Neuf

die Befugnis zum Verkauf von Reichsstempelmarken und von gestempelten Formularen zu Schlußnoten, sowie zur Verabfolgung ungestempelter Formulare zu Schlußnoten (Buchstabe a des amtlichen Verzeichnisses) erteilt.
 Köln, den 27. September 1906. B. 351.

Provinzialsteuereinsicht der Rheinprovinz.

1191. 1299. Unter Verweisung auf die §§ 35 und 36 des Berggesetzes vom 24. Juni 1865 bringen wir hierdurch die Verleihungsurkunde für das Bergwerk Brüggel I bei Brüggel mit dem Bemerkten zur öffentlichen Kenntnis, daß der Lageplan gemäß § 37 jenes Gesetzes bei dem Königlichen Bergrevierbeamten des Reviers Düren zu Aachen zur Einsicht offen liegt.

Bonn, den 24. September 1906. Nr. 9868. Düren-B.
 Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 3. Juli d. Js. wird der Internationale Bohrergesellschaft zur Erkelenz und dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein zu Köln am Rhein unter dem Namen Brüggel I das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Born und Brüggel, im Kreise Kempen, Regierungsbezirk Düsseldorf und in den Gemeinden Elmpf und Niederkrüchten, im Kreise Erkelenz, Regierungsbezirk Aachen und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2 188 999 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben a, b, c bezeichnet sind, zur Gewinnung der im Felde vorkommenden Steinkohlen nach dem Berggesetz vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
 Bonn, den 24. September 1906. Nr. 9868.
 (L. S.)

Königliches Oberbergamt.

1192. 1329. Unter Verweisung auf die §§ 35 und 36 des Berggesetzes vom 24. Juni 1865 bringen wir hierdurch die Verleihungsurkunden für die Bergwerke Salzfeld 1—5, 12 und Niederrhein 49, 51 und 55 mit dem Bemerkten zur öffentlichen Kenntnis, daß die Lagepläne gemäß § 37 jenes Gesetzes bei dem Königlichen Bergrevierbeamten des Reviers Düren zu Aachen zur Einsicht offen liegen.

Nr. 10244 Düren-S. 48 IX, 336.
 Bonn, den 26. September 1906.

Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Salzfeld 1 das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Keppeln, Neu-Louisendorf, Alt-Calcar und Louisendorf, im Kreise Cleve, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2 189 000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D bezeichnet sind, zur Gewinnung des im Felde vorkommenden Steinsalzes nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden Salzen nach dem

Berggesetz vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
 Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10244.
 (L. S.)

Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Salzfeld 2 das Bergwerkseigentum in dem in der Gemeinde Uedemerbruch, des Kreises Cleve und in den Gemeinden Labbeck und Wardt, im Kreise Moers, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2 189 000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D, E, F, G, H bezeichnet sind, zur Gewinnung des im Felde vorkommenden Steinsalzes nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden Salzen nach dem Berggesetz vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
 Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10245.
 (L. S.)

Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Salzfeld 3 das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Been und Bönninghardt, im Kreise Moers, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2 189 000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D, E, F bezeichnet sind, zur Gewinnung des im Felde vorkommenden Steinsalzes nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden Salzen nach dem Berggesetz vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
 Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10246.
 (L. S.)

Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Salzfeld 4 das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Keppeln und Uedemersfeld, im Kreise Cleve, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2 189 000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D, E bezeichnet sind, zur Gewinnung des im Felde vorkommenden Steinsalzes nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden

Salzen nach dem Berggesetze vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10247.
(L. S.)
Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Salzfeld 5 das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Uedem, Uedemerfeld und Uedemerbruch, im Kreise Cleve, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2189000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D, E bezeichnet sind, zur Gewinnung des im Felde vorkommenden Steinjalzes nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden Salzen nach dem Berggesetze vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10248.
(L. S.)
Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Salzfeld 12 das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Labbeck und Wardt, im Kreise Moers, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2188999 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D bezeichnet sind, zur Gewinnung des im Felde vorkommenden Steinjalzes nebst den mit demselben auf der nämlichen Lagerstätte vorkommenden Salzen nach dem Berggesetze vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10249.
(L. S.)
Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Niederrhein 49 das Bergwerkseigentum in dem in den Gemeinden Labbeck und Wardt, im Kreise Moers, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2188999 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D bezeichnet sind, zur Gewinnung der im Felde vorkommenden Steinkohlen nach dem Berg-

gesetze vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10241.
(L. S.)
Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Niederrhein 51 das Bergwerkseigentum in dem in der Gemeinde Hamb, im Kreise Moers und in der Gemeinde Capellen, im Kreise Geldern, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2189000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D bezeichnet sind, zur Gewinnung der im Felde vorkommenden Steinkohlen nach dem Berggesetze vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10242.
(L. S.)
Königliches Oberbergamt.

Im Namen des Königs.

Auf Grund der Mutung vom 31. Mai 1906 wird der Gewerkschaft Niederrhein in Düsseldorf unter dem Namen Niederrhein 55 das Bergwerkseigentum in dem in der Gemeinde Hamb, im Kreise Moers, und in der Gemeinde Capellen, im Kreise Geldern, Regierungsbezirk Düsseldorf und Oberbergamtsbezirk Bonn belegenen Felde, das einen Flächeninhalt von 2189000 Quadratmeter hat und dessen Grenzen auf dem am heutigen Tage beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A, B, C, D, E, F bezeichnet sind, zur Gewinnung der im Felde vorkommenden Steinkohlen nach dem Berggesetze vom 24. Juni 1865 hierdurch verliehen.

Urkundlich ausgefertigt
Bonn, den 26. September 1906. Nr. 10243.
(L. S.)
Königliches Oberbergamt.

1193. 1320. Auf Grund der §§ 11, 13 und 21 des Gewerbegerichts-gesetzes vom 29. Juli 1890/30. Juni 1901 in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. September 1901, sowie der §§ 8, 18 und 25, Abs. 1 der Anordnungen über die Verfassung und die Tätigkeit des Berggewerbegerichts Dortmund vom 17. März 1906 sind die Beisitzer der Spruchkammer Süd-Essen des vorgenannten Berggewerbegerichts, Betriebsführer Pord und Betriebsführer König, weil sie ihren Wohnsitz verlegt haben und zwar Pord von Essen nach Carnap und König von Heijningen nach Röhlingshausen bei Wanne, durch Beschluß des unterzeichneten Oberbergamts vom heutigen Tage ihres Amtes enthoben worden.

Dortmund, den 28. September 1906. I. 14118.
Königliches Oberbergamt.

Verordnungen und Bekanntmachungen anderer Behörden.

1194. 1322. Auf Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Münster i./Westf. hat der Königliche Regierungs-Präsident hier selbst die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für folgende, durch den Beschluß des Bezirks-Ausschusses, II. Abteilung hier selbst vom 12. Juli 1906, als zur Herstellung eines Seitenweges links von km 9,425 bis 9,605 der Bahnlinie Wesel-Bocholt erforderlich erklärte, innerhalb der Gemeinde Hamminkeln belegene Grundfläche angeordnet.

Vfd. Nr.	Größe der zu enteignenden Grundflächen		Aus der Kataster-Parzelle		Bezeichnung der Eigentümer	Wohnort
	Nr.	□ Mtr.	Flur	Nr.		
1	24	—	4	505/45 2c.	Oekonom Karl Bovenkert	Hamminkeln

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des im Eingange bezeichneten Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten, unter Vorlegung des endgültig festgestellten Planes, sowie eventuell zur Abschätzung anberaumt auf **Dienstag, den 9. Oktober 1906**, mittags 12¹/₄ Uhr, im Warteraum der Haltestelle Hamminkeln.

Alle Beteiligten, soweit dieselben nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird.

Düsseldorf, den 2. Oktober 1906.

A. Nr. 389.

Der Abschätzungs-Kommissar: **Steffani**, Regierungsrat.

1195. 1330. Auf Antrag der Königl. Eisenbahndirektion zu Eberfeld hat der Königl. Regierungs-Präsident hier selbst die Einleitung des Verfahrens zur Feststellung der Entschädigung für folgende, durch den Beschluß des Bezirks-Ausschusses I. Abteilung hier selbst vom 18. August 1906 als zur Herstellung eines Mittelbahnsteigs und einer Bahnsteigeunterführung auf Bahnhof Großenbaum erforderlich erklärte, innerhalb der Gemeinde Suttingen belegene Grundflächen angeordnet.

Vfd. Nr.	Größe der zu enteignenden Grundflächen		Aus der Kataster-Parzelle		Bezeichnung der Eigentümer	Wohnort
	Nr.	□ Mtr.	Flur	Nr.		
1	2	20	5	1901/322	Fabrikarbeiter Wilhelm Uhlenbroch und Elisabeth, Wilhelm, Margarethe, Johann und Heinrich Uhlenbroch	Buchholz
2	2	20	5	1900/323	dieselben	"
3	2	20	5	1899/326	Eheleute Schuhmacher Friedrich Hümb's und Elisabeth geb. Schmiß	Suttingen
7	—	90	5	474/329	dieselben	"
4	3	10	5	1898/327	Ackerer Johann Heinrich Doppstadt	"
5	1	90	5	792/327	derselbe	"
6	—	80	5	1857/328	Eheleute Schmied Wilhelm Bensberg und Elise geb. Neucher	"
8	—	80	5	2322/330	Chefrau Wirt Jakob Hundgeburt	Großenbaum
9	—	80	5	2321/330	Landwirt und Wirt Peter Rothkopf	Worringen
15	—	45	5	2316/330	derselbe	"
10	—	80	5	2320/330	Chefrau Landwirt Karl Radmacher	Klein-Winkelhausen
14	1	44	5	2317/332	dieselbe	"
11	—	80	5	2319/330	Ackerer Edmund Rothkopf	Großenbaum
13	1	75	5	2318/332	derselbe	"
12	1	50	5	478/331	Chefrau Wirt Hubert Lampenschert geb. Schallbroch	Benrath

Nachdem der Königliche Regierungs-Präsident mich zum Kommissar zur Leitung des im Eingange bezeichneten Verfahrens ernannt hat, habe ich Termin zur Verhandlung mit den Beteiligten unter Vorlegung des endgültig festgestellten Planes, sowie evtl. zur Abschätzung anberaumt auf **Mittwoch den 10. Oktober 1906**, nach mittags 3³/₄ Uhr, im Warteraum des Bahnhofs Großenbaum.

Alle Beteiligten, soweit dieselben nicht besonders vorgeladen worden sind, werden hiermit aufgefordert, ihre

Rechte im Termine wahrzunehmen, unter der Verwarnung, daß bei ihrem Ausbleiben ohne ihr Zutun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung oder Hinterlegung der letzteren verfügt werden wird.
Düsseldorf, den 3. Oktober 1906.

A. Nr. 394.

Der Abschätzungs-Kommissar: **Steffani**, Regierungs-Rat.

1196. 1336. Die 78. Mitgliederversammlung der Rheinisch-Westfälischen Gefängnis-Gesellschaft findet statt am Dienstag, den 23. Oktober 1906, morgens 9 Uhr, im Oberlichtsaale der städtischen Tonhalle zu Düsseldorf.

1. Bericht des Vorsitzenden Direktor Pfarrer Karsch über die Tätigkeit der Gesellschaft im abgelaufenen Vereinsjahr 1905/1906. 2. Bericht des Schatzmeisters, Herrn Th. Löbbecke. 3. Ergänzungswahl des Ausschusses. 4. Etwaige Anträge. 5. Bericht über die Fachkonferenzen und Beschlusfassung über die von denselben gestellten Anträge. 6. Thema: Das Zusammenwirken von Staat, Kirche und den freien Vereinen in der Gefangenen- und Entlassenenpflege. Berichterstatter: Geh. Rat Professor D. Dr. Raßl in Berlin.

Der Vorsitzende: **Karsch**.

1197. 1302. Der Beginn der nächsten Schwurgerichtssitzungen ist auf den 5. November 1906 festgesetzt und der Herr Landgerichtsrat Grünebaum hier selbst zum Vorsitzenden ernannt.

Essen, den 25. September 1906. Pr. I. 56/8719.

Königliches Landgericht.

1198. 1331. Zur Sicherung der bei der Herstellung des Ausmündungsbauwerks für den Hauptkanal der Entwässerungsanlage der Stadtgemeinde Wiesbaden in den Rhein bei Stromstation km 0 + 290 notwendig werdenden Gerüstanlagen und Spundwände, welche vom rechtsseitigen Stromufer bis auf 125 m in das Strombett reichen, werden die nachfolgenden besonderen Anweisungen in Bezug auf das Durchfahren der Stromstrecke von der unteren Spitze der Petersaue — Stromstation km 0,0 bis gegenüber dem Viebrücher Schloß — Stromstation km 1,0 nach Maßgabe des § 4 Ziffer 8 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung für die Zeit vom 1. September 1906 bis 31. Oktober 1906 gegeben.

In der Stromstrecke von der unteren Spitze der Petersaue — Stromstation km 0,0 bis gegenüber dem Viebrücher Schloß, Stromstation km 1,0 — haben während der Dauer der Arbeiten im Rheine

1. zu Berg und zu Tal fahrende Schleppzüge stets rechts auszuweichen;
2. Schleppzüge, welche in gleicher Richtung fahren, dürfen sowohl bergwärts wie talwärts einander nicht überholen;
3. talwärts fahrende Schleppzüge dürfen nicht aufdrehen, mit Ausnahme derjenigen, welche in den Rasteler Arm einfahren wollen und nur ein Schiff bzw. zwei seitlich gelupelte Fahrzeuge im Anhang

haben. Letztere müssen jedoch unmittelbar unterhalb der Petersaue aufdrehen, damit Beschädigungen und Gefährdung der Bauausführungen ausgeschlossen bleiben.

Jedes ohne Triebkraft zu Tal treibende Schiff oder Floß hat sich von dem Schleppdampfer der Bauverwaltung der Stadt Wiesbaden, welcher an der Baustelle bereit liegt, durch die im § 1 bezeichnete Stromstrecke schleppen zu lassen. Ist der Schleppdampfer der Bauverwaltung der Stadt Wiesbaden nicht zur Stelle, so haben die Schiffe und Flöße oberhalb dieser Stelle solange beizulegen, bis der Dampfer herbeikommt.

Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, welche diese Baustelle durchfahren, müssen ihre Fahrgeschwindigkeit derart vermindern, daß Beschädigungen an der Baustelle vermieden werden.

Zu widerhandlungen werden auf Grund des § 46 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung bestraft.

Bingerbrück, den 11. September 1906.

Der königliche Wasserbauinspektor.

Personal-Nachrichten.

1199. 1297. Seine Majestät der Kaiser und König haben Allergnädigst geruht, den Handelsrichtern, Fabrikbesitzer Emil Möhlau und Kaufmann August Bawinkel in Düsseldorf den königlichen Kronenorden dritter Klasse, dem Regierungsekretär, Rechnungsrat Wilsch, aus Anlaß seines Übertritts in den Ruhestand den Roten Adlerorden vierter Klasse, dem Hauptlehrer Friedrich Hogeweg in Mülheim a. Rh.-Broid den königlichen Kronenorden vierter Klasse mit der Zahl 50 anläßlich seines fünfzigjährigen Dienstjubiläums, dem Hauptlehrer Louis Koll an der evangelischen Volksschule in Friemersheim-Geeß, Kreis Moers und dem Hauptlehrer an der katholischen Schwanzhildensschule Kornelius Krauß in Stoppenberg, Kreis Essen Land aus Anlaß ihres Übertrittes in den Ruhestand den Adler der Inhaber des königlichen Hausordens von Hohenzollern, dem Polizei-Wachtmeister Cordes zu Duisburg das Kreuz des Allgemeinen Ehrenzeichens, dem Schuhmachermeister Wegemann und dem Maurermeister Küpper, beide zu Duisburg-Ruhrort, das Allgemeine Ehrenzeichen zu verleihen.

1200. 1314. An Stelle des Gewerbereferendars Rachel ist der Gewerbereferendar Heuer zu Lenney vom 1. Oktober d. Js. ab mit Wahrnehmung der Geschäfte der Hilfsarbeiterstelle bei der Gewerbeinspektion in Crefeld beauftragt worden.

Hierzu die Öffentlichen Anzeiger Nr. 230, 231, 232, 233, 234 und 235.

Redigiert im Bureau der königlichen Regierung. — Druck von L. Voß & Cie. königliche Hofbuchdruckerei in Düsseldorf

