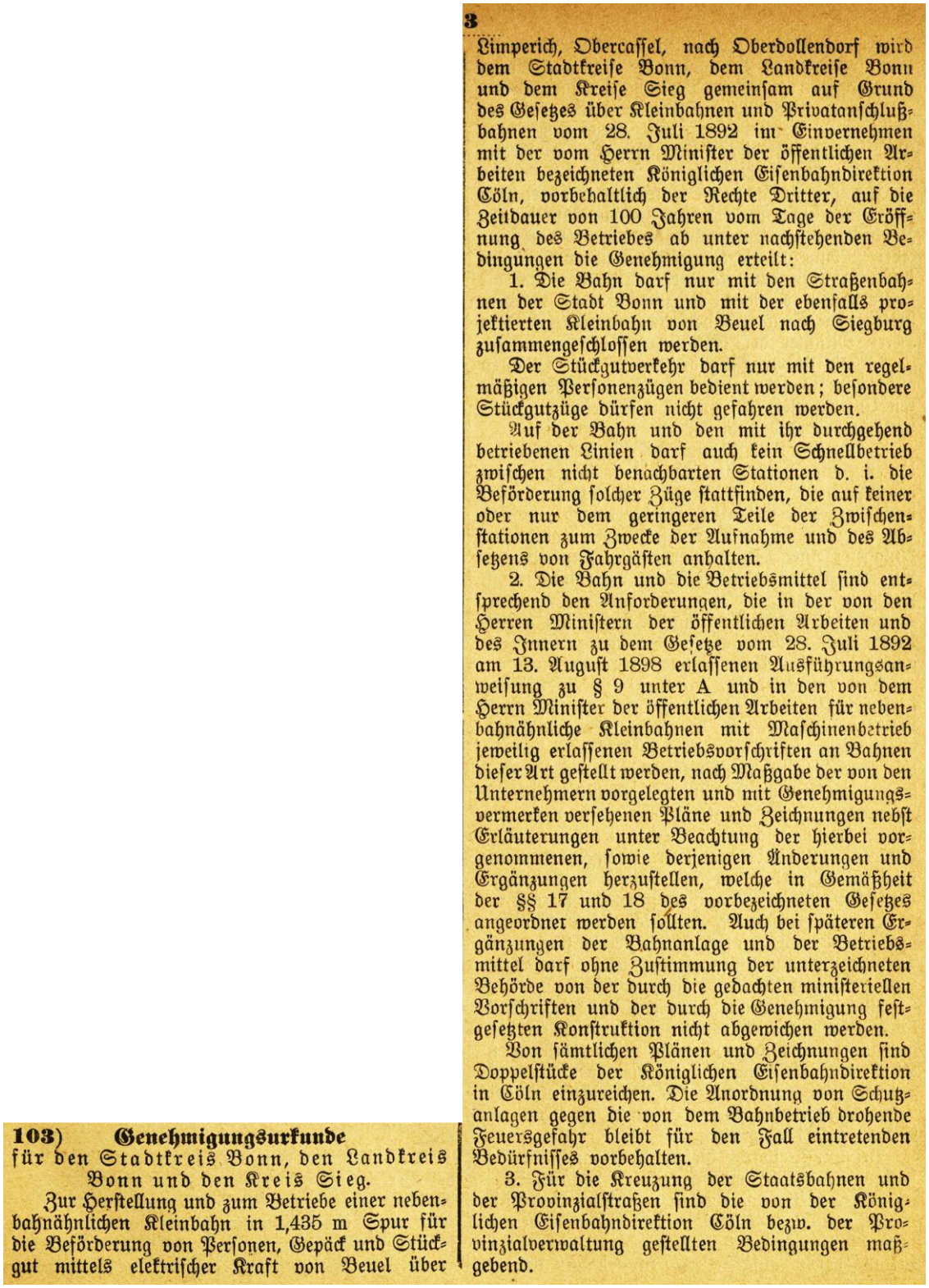
K2-02 Genehmigungsurkunde für die Siebengebirgsbahn vom 26.01.1911



3

Limperich, Obercassel, nach Oberdollendorf wird dem Stadtkreise Bonn, dem Landkreise Bonn und dem Kreise Sieg gemeinsam auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 im Einvernehmen mit der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Cöln, vorbehaltlich der Rechte Dritter, auf die Zeitdauer von 100 Jahren vom Tage der Eröffnung des Betriebes ab unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung erteilt:

1. Die Bahn darf nur mit den Straßenbahnen der Stadt Bonn und mit der ebenfalls projektierten Kleinbahn von Beuel nach Siegburg zusammengeschlossen werden.

Der Stückgutverkehr darf nur mit den regelmäßigen Personenzügen bedient werden; besondere Stückgutzüge dürfen nicht gefahren werden.

Auf der Bahn und den mit ihr durchgehend betriebenen Linien darf auch 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 Absetzens von Fahrgästen anhalten.

2. Die Bahn und die Betriebsmittel sind entsprechend den Anforderungen, die in der von den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern zu dem Gesetze vom 28. Juli 1892 am 13. August 1898 erlassenen Ausführungsanweisung zu § 9 unter A und in den von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb jeweilig erlassenen Betriebsvorschriften an Bahnen dieser Art gestellt werden, nach Maßgabe der von den Unternehmern vorgelegten und mit Genehmigungsvermerken versehenen Pläne und Zeichnungen nebst Erläuterungen unter Beachtung der hierbei vorgenommenen, sowie derjenigen Änderungen und Ergänzungen herzustellen, welche in Gemäßheit 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.

Von sämtlichen Plänen und Zeichnungen sind Doppelstücke der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln einzureichen. Die Anordnung von Schutzanlagen gegen die von dem Bahnbetrieb drohende Feuersgefahr bleibt für den Fall eintretenden Bedürfnisses vorbehalten.

3. Für die Kreuzung der Staatsbahnen und der Provinzialstraßen sind die von der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln bezw. der Provinzialverwaltung gestellten Bedingungen maßgebend.

103) Genehmigungsurkunde
für den Stadtkreis Bonn, den Landkreis Bonn und den Kreis Sieg.

Zur Herstellung und zum Betriebe einer nebenbahnähnlichen Kleinbahn in 1,435 m Spur für die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgut mittels elektrischer Kraft von Beuel über

Für die Benutzung öffentlicher Wege ist neben dem festgestellten Bauplane die mit den Wegebaupflichtigen getroffene Vereinbarung maßgebend.

4. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens innerhalb zweier Jahre nach Veröffentlichung dieser Genehmigung im Regierungs-Amtsblatt erfolgen.

Für den Fall, daß die Unternehmer dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, sind sie zur Zahlung einer Verzugsstrafe von 300 ℳ für jeden Monat an die Königliche Regierungshauptkasse hier mit der Maßgabe verpflichtet, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Strafe als verfallen anzusehen ist, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

5. Die Übertragung der Rechte und Pflichten aus dieser Genehmigungsurkunde an einen anderen Unternehmer ist nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig.

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

Für die bei Ausführung des Baues an öffentlichem oder Privateigentum verursachten Beschädigungen sind die Unternehmer verantwortlich.

Das Aufreißen der Straßen, die Offenlegung derselben für das Legen der Schienen, das Aufstellen von Masten, die Anbringung der Leitungsdrähte usw. muß mit jeder zulässigen Schnelligkeit und der Anwendung jeder zweckdienlichen Vorsicht geschehen. Die Wiederherstellung bei Ausbesserungen muß möglichst an einem und demselben Tage geschehen. Das zur Verwendung kommende Material muß in fertigem Zustande beigebracht werden, der öffentliche Verkehr darf durch seine Ablagerung nicht gehemmt werden.

7. Die Zuführung des elektrischen Stromes darf oberirdisch erfolgen. Die Aufstellung von Trägermasten auf Bürgersteigen von einem Meter und geringerer Breite ist nicht zulässig.

Aus Veranlassung von Festlichkeiten, öffentlichen Aufzügen, Paraden, Feuersbrünsten oder aus anderen Gründen außerordentlichen Zusammenlaufs und Andranges von Menschen kann die zeitweise Unterbrechung des Betriebes und die Stromlosmachung der Oberleitung an einzelnen Stellen gefordert werden.

Bei unmittelbarer Gefahr kann auch die Beseitigung der Oberleitung verlangt werden.

8. Es bleibt vorbehalten, nach dem Ergebnisse der demnächstigen Abnahme der Bahn zu bestimmen, ob die für die Aufhängung des oberirdischen Leitungsnetzes aufgestellten Pfosten an den gewählten Stellen im Verkehrs- und Sicherheitsinteresse zugelassen werden können.

9. Die Betriebsunternehmer sind 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. 11) befahren werden kann.

Für den Betrieb sind außer den in dieser Genehmigung hierfür erteilten Vorschriften die jeweilig von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb soweit nicht von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten oder den Aufsichtsbehörden Abweichungen zugelassen werden, sowie die Bestimmungen der von mir erlassenen Polizeiverordnung vom 6. März 1910 (Amtsblatt S. 58) bezw. die in Zukunft zum Ersatz oder in Ergänzung dieser Vorschriften zu erlassenden Bestimmungen maßgebend.

10. Für den Fall, daß der Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder eingestellt werden sollte, sind die Unternehmer zur Zahlung einer Verzugsstrafe von einhundert Mark für jeden Tag an die Königliche Regierungshauptkasse zu Cöln verpflichtet mit der Maßgabe, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage sie als verfallen anzusehen ist, unter Ausschluß des Rechtsweges dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Längere Betriebseinstellungen infolge von Ausbesserungen oder Verlegung eines unter der Bahn verlaufenden oder kreuzenden Telegraphenkabels bedürfen auch dann der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, wenn darüber Einverständnis zwischen der Reichstelegraphenverwaltung und der Betriebsleitung der Bahn bestehen sollte. Ebenso sind alle über die fahrplanmäßigen Zeiten hinausgehenden Betriebseinstellungen solcher Art vorher — im Falle dringender Notwendigkeit sofort nachträglich — der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

11. Die höchste zulässige Geschwindigkeit der Fahrten beträgt 30 km in der Stunde, es sei denn, daß vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine größere Geschwindigkeit zugelassen wird.

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

12. Auf der Gesamtstrecke dürfen die Züge aus höchstens 2 Trieb- und 2 Anhängewagen bestehen.

13. Von einer Feststellung des Fahrplanes durch die Aufsichtsbehörde wird für die 3 ersten Jahre nach der Eröffnung des Bahnbetriebs abgesehen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes, der verlängert werden kann, wird die Feststellung des zu diesem Zwecke einzureichenden Fahrplanes einer Prüfung durch die Aufsichtsbehörden unterzogen, welche regelmäßig in Zeitabschnitten von 3 Jahren wiederholt wird.

Außerdem ist jeder Fahrplan der Aufsichtsbehörde mindestens 14 Tage vor der in Aussicht genommenen Veröffentlichung einzureichen.

Die Festsetzung der Beförderungspreise steht innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren nach der Eröffnung des Bahnbetriebes dem Unternehmer frei.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist die Aufsichtsbehörde berechtigt, die Höchstbeträge der Beförderungspreise zu genehmigen. Die Feststellung der Höchstbeträge wird in Zeiträumen von je 3 Jahren der Prüfung unterzogen.

Von einer jeden Feststellung und einer jeden Änderung der Beförderungspreise ist den Aufsichtsbehörden mindestens 14 Tage vor der in Aussicht genommenen Veröffentlichung Anzeige zu erstatten.

Verboten sind Zusicherungen an einzelne Interessenten, abweichend von den tarifarischen Beförderungspreisen das Entgelt für die Beförderung zu bestimmen.

14. Die Fahrpläne und die Beförderungspreise sind mindestens 3 Tage, Erhöhungen der Beförderungspreise aber mindestens 14 Tage vor ihrer Einführung von den Betriebsunternehmern durch die zu amtlichen Bekanntmachungen im Stadt- und Landkreise Bonn und im Siegkreise bestimmten Blätter zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

15. Die Unternehmer sind verpflichtet, den mit der Aufsicht betrauten Eisenbahnbeamten für Revisionsreisen freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse zu gewähren.

16. Den Betriebsunternehmern die Anlegung von Wartehallen vorzuschreiben, bleibt vorbehalten.

17. Für die Verpflichtungen der Unternehmer im Interesse der Reichspostverwaltung sind die Bestimmungen im § 42 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 maßgebend.

18. Die mit der Leitung des Unternehmens sowie mit der Leitung der Bahnunterhaltung und des Betriebes betrauten Personen sind sowohl dem zuständigen Regierungs-Präsidenten, als auch der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde und der Provinzialverwaltung namhaft zu machen. Auch sind diesen Behörden alle hierbei eintretenden Änderungen anzuzeigen. Gegenüber den Aufsichtsbehörden bleiben die Unternehmer für die Handlungen und Unterlassungen ihrer Bediensteten verantwortlich.

Alle im äußeren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten müssen diejenige körperliche und geistige Fähigkeit und diejenige Zuverlässigkeit besitzen, die ihre Berufspflicht erfordert. Auf Verlangen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde ist ihre Annahme von dem Bestehen einer Prüfung abhängig zu machen. Die Führung eines Triebwagens darf nur solchen Personen übertragen werden, die eine förmliche Prüfung abgelegt haben und sich durch ein Zeugnis darüber ausweisen können, daß sie die erforderliche technische Befähigung und Zuverlässigkeit besitzen. Die Schaffner und Oberschaffner müssen mit der Handhabung der Bremsen und den elektrischen Fahreinrichtungen mindestens soweit vertraut sein, daß sie Triebwagen erforderlichenfalls still- oder zurückstellen können.

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

Den im äußeren Betriebsdienst angestellten Bediensteten sind über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältnis schriftliche oder gedruckte, der Prüfung seitens der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde unterliegende Anweisungen zu erteilen. Auch sind über sie Nachweisungen zu führen, die über ihr Alter, ihre etwaigen gerichtlichen und disziplinaren 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.

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

19. Die Zeitabschnitte, in denen die Betriebsmaschinen, abgesehen von der Vornahme erheblicher Änderungen, der Prüfung durch die zur eisenbahntechnischen Beaufsichtigung der Bahn zuständige Behörde zu unterwerfen sind, werden auf je 3 Jahre bestimmt.

20. Über das Bahnunternehmen sind besondere, kaufmännisch geordnete Bücher zu führen, aus welchen das auf die Herstellung und Ausrüstung der Bahn verwendete Anlagekapital, die Bruttoeinnahme und der jährliche Reinertrag des Unternehmens mit Sicherheit ersehen werden können. Den Aufsichtsbehörden ist auf ihr Erfordern der Rechnungsabschluß nebst dessen Unterlagen alljährlich einzureichen. Die Einsichtnahme der Rechnungsbücher ist der Aufsichtsbehörde zu ge-

statten. Etwaigen Anordnungen der Letzteren hinsichtlich der Buchführung ist zu entsprechen.

21. Wo die Bahn Provinzialstraßen kreuzt oder benutzt, haben sich die Unternehmer etwaigen Maßnahmen der Provinzialverwaltung zur Staubbekämpfung in geeigneter Weise durch Maßnahmen auf den von ihnen zu unterhaltenden Straßenteile anzuschließen. Innerhalb der bebauten Teile der Ortschaften sind, falls die Witterung es erforderlich macht, auf den von der Bahn benutzten Straßen behufs Vermeidung übermäßiger Staubentwicklung Straßenbesprengungen vorzunehmen.

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

Meldungen seitens des Betriebsleiters sind sofort zu erstatten:

1. an die Staatsanwaltschaft, die zuständige Ortspolizeibehörde und den Regierungs-Präsidenten auf dem kürzesten Wege schriftlich oder telegraphisch über alle Unfälle, bei denen
   a) Menschen getötet oder verletzt sind;
   b) der Verdacht eines strafbaren Verschuldens an dem Unfall 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 Menschen getötet oder verletzt sind;
   b) wenn eine längere als 24stündige Betriebsstörung zu erwarten ist (z. B. durch außergewöhnliche Naturereignisse, wie Schneewehen usw.), sowie bei einem Unfall oder einer erheblichen Zerstörung von Betriebsmaterial oder der Bahnanlagen.

Außerdem ist von allen großes Aufsehen erregenden Unfällen dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und den beiden Aufsichtsbehörden unmittelbar telegraphische Meldung zu erstatten unter kurzer Anführung der Einzelheiten und der Ursache des Unfalles.

Über sämtliche Unfälle hat der Betriebsleiter ein nach der Zeitfolge geordnetes Verzeichnis zu führen, aus dem Zeit, Ort, Hergang, die erstatteten Meldungen und das etwa darauf Veranlaßte genau zu ersehen sein müssen. Bei Revisionen durch die Aufsichtsbehörde ist dieses Verzeichnis auf Verlangen vorzulegen.

23. Von den Unternehmern sind zum Schutze der vorhandenen Reichstelegraphen und Fernsprechanlagen besondere Vorschriften zu beachten, deren Feststellung einem Nachtrage zu dieser Genehmigungsurkunde vorbehalten bleibt.

24. Im Interesse der Militärverwaltung und zwar des Landheeres einschließlich der Schutztruppen und der Marine sind in betreff des Betriebes für die Unternehmer die nachstehenden Vorschriften der Ausführungsanweisung zu § 9 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 maßgebend:

1. Die Kleinbahnen sind nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit im Frieden und im Kriege verpflichtet, Militärtransporte aller Art — während des Kriegsverhältnisses 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 Kleinbahnverwaltungen sind im Mobilmachungsfalle 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 Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (R. G. Bl. 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 (Militär-Eisenbahn-Ordnung, Teil II. E.)

6. Auf Anfordern der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde hat die Kleinbahn zwecks Ermittelung ihrer militärischen Leistungsfähigkeit 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:

a) Berechtigungsscheine nach dem in der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 enthaltenen Muster I (Anl. I).

b) Einberufungs-, Entlassungspapiere, sowie Urlaubspässe (letztere auch, wenn sie von Zivilbehörden für die bei ihnen zur Probedienstleistung kommandierten oder beurlaubten Militärpersonen ausgefertigt sind),

c) 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 verabfolgen, die den Transportführern für die Rechnungslegung zu belassen sind.

Werden von der Militärbehörde statt der Berechtigungsscheine (Muster 1) Fahrtausweise nach dem in der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 enthaltenen 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 den 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 Fahrtausweis (Muster 2) bezw. Frachtbriefe in den Händen der Kleinbahn.

7a. I. Während des mobilen Verhältnisses sind die Einberufenen der bewaffneten Macht (Heer und Marine) und des Landsturmes behufs Erreichung des Gestellungsortes 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:

a) die Mannschaften des Beurlaubtenstandes gegen Vorzeigung des Gestellungsbefehls oder anderer Militärpersonen,

β) die Mannschaften des Landsturmes innerhalb des betreffenden Korpsbezirks auf Grund ihrer mündlichen Erklärung, daß sie dem Landsturm angehören und eingezogen sind,

γ) 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 Kleinbahnverwaltungen haben die auf die Festsetzungen unter I bezüglichen, von der Zivil- und Militärverwaltung für erforderlich erachteten Bekanntmachungen auf ihren Bahnhöfen anschlagen zu lassen.

III. Um den in Betracht kommenden Kleinbahnen schon im Frieden einen ungefähren Anhalt für die von ihnen im Mobilmachungsfalle zu beanspruchenden Leistungen zu geben, erhalten 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 Kleinbahnen 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 Kleinbahn zuständigen Regierungs-Präsidenten in Form von Listen und vierteljährlichen Nachtragslisten nach dem Muster 20 der Wehrordnung zu richten. Der Regierungs-Präsident prüft diese Listen usw., stellt für diejenigen Personen, deren Zurückstellung er im Einvernehmen mit der zuständigen Königlichen Eisenbahndirektion für dringend notwendig erachtet, Unabkömmlichkeitsbescheinigungen nach

dem Muster 23 der Wehrordnung aus und übersendet Listen nebst Bescheinigungen dem zuständigen Bezirkskommando.

Diese Festsetzungen gelten nicht für Kleinbahnen, die den Verpflichtungen unter B. der Ausführungsanweisung zu § 9 nicht unterliegen.

V. Die nachträgliche Entschädigung wird der Bahnverwaltung für die wirklich zur Beförderung gelangten Mannschaften nach den Sätzen des Militärtarifs 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 Generalstabs der Armee.

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

9. Die Bezeichnungen: Militärverwaltung, Militärbehörde, Militärtransport, Truppenteil gelten sinngemäß auch für die Marine und die Schutztruppen.

Vorstehende Bestimmungen zu § 9 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 gelten auch für die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes der vorgedachten Bahnen.

25. Diese Genehmigung tritt mit der Veröffentlichung im Amtsblatte der Königlichen Regierung zu Cöln in Kraft.

Cöln, den 26. Januar 1911. A² 11.

Der Regierungs-Präsident. **Steinmeister.**