

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

L. inw.

524

Die beim

und Betrieb

der

Privat-Dampflokomotiven

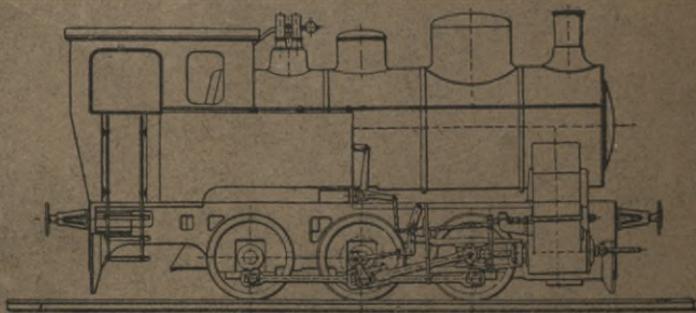
in

Preußen

zu beachtenden Gesetze, Ausführungsanweisungen,
Verwaltungs-, Betriebs- u. technischen Vorschriften.

zusammengestellt von

Hugo Parnemann.



Cöln 1913.

Selbstverlag des Herausgebers.

21392867

5311709



Ed

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000296148

W₁/425_{1/2}

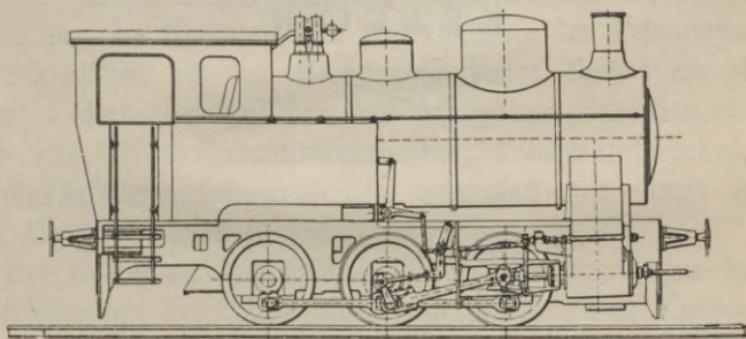


M. G. 1 B.

Die beim
Bau und Betrieb
der
Privat-Dampflokomotiven
in
Preußen

zu beachtenden Gesetze, Ausführungsanweisungen,
Verwaltungs-, Betriebs- u. technischen Vorschriften,

zusammengestellt von
Hugo Parnemann.



Cöln 1913.

Selbstverlag des Herausgebers.



Handwritten stamp or mark at the top right corner.

Die Bahn

Bau und Betrieb

von

Privat-Dampflokomotiven

in

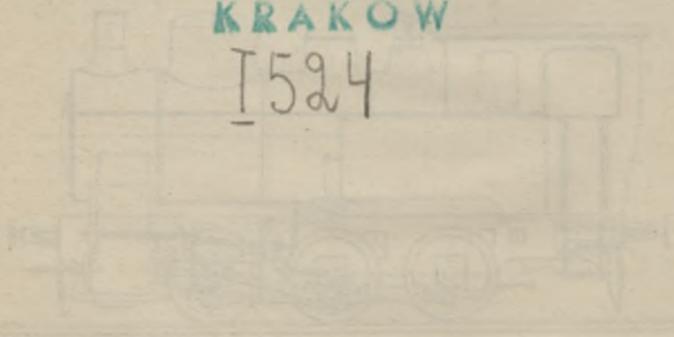
Preußen

in beiden Teilen, nach den neuesten
Verordnungen, Tabellen u. technischen Zeichnungen

herausgegeben von

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

T524



Lein 1913

Verlag des Verfassers

Akc. Nr.

977/50

Vorwort!

Eine eingehende Kenntnis der zeitweilig Aenderungen und Ergänzungen unterliegenden gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften für den

:: **Bau und Betrieb der** ::
Privatdampflokomotiven in Preußen

kann nur von dem erwartet werden, der sich dauernd damit beschäftigt. Die Unkenntnis dieser Vorschriften oder eines Teiles derselben verschuldet manchmal unliebsame Erschwerungen des Geschäftsganges und Verzögerungen in der Inbetriebnahme der Lokomotiven. Ich habe deshalb diese Vorschriften, die bisher in Erlassen, Amtsblättern und Sondervorschriften veröffentlicht worden sind, übersichtlich und an der Hand eines umfangreichen Inhaltsverzeichnis leicht auffindbar, in einem Buche zusammengestellt. Es schildert unter teilweiser wörtlicher Wiedergabe der zu beachtenden gesetzlichen, technischen und Verwaltungsvorschriften den Werdegang aller Privatlokomotiven vom Entwurf bis zur Inbetriebnahme, sowie den Betrieb, die Feuerbehandlung, die Wartung und Unterhaltung der Lokomotiven.

Ich glaube mit der Herausgabe dieses Buches ein bisher fehlendes Bindeglied zwischen den zuständigen Behörden, Eisenbahn- und Eisenbahnbauunternehmern, Lokomotivfabriken und Dampfkesselüberwachungsvereinen geschaffen und ihnen damit einen Dienst erwiesen zu haben.

Bei Benutzung des Buches werden Verzögerungen in der Inbetriebnahme der Lokomotiven und Störungen im Lokomotivbetriebe nach Möglichkeit vermieden, auch wird der Geschäftsgang zwischen den Beteiligten erleichtert und gefördert.

Cöln, im Februar 1913.

Der Herausgeber.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Abkürzungen	1.
Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen	25. 29. 30. 31.
Abraumlokomotiven	5. 22.
Achsbelastungen	11. 13. 15.
Altenheft	25.
Allgemeines	2.
Alte Lokomotiven	27.
Amtsbeschluß	5. 23.
Anforderungen an das Lokomotivpersonal für Grubenanschlußlot.	75.
Anforderungen an das Lokomotivpersonal für Bauzug-, Feld- u. s. w. Lokomotiven	76.
Anlagen A, B und 1 bis 18	12. 37-86.
Anlegung der Dampfkessel	22. 23.
Anweisung betr. die Genehmigung u. Untersuchung der Dampfkessel	4. 5. 23.
Arschkasten	10. 19.
Aufsichtsbehörden	4.
Auswurf glühender Kohlen	10. 19.
Auszug aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	29.
Auszug aus dem Gesetze über Klein- und Privatanschlußbahnen	3.
Auszug aus den Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Klein- bahnen mit Maschinenbetrieb	29.
Auszug aus der Bergpolizeiverordnung für die Grubenbahnen	75.
Auszug aus den Betriebsvorschriften für Privatanschlußbahnen	32.
Bahnräumer	10. 13. 19.
Bau der Lokomotiven der Haupt- und Nebeneisenbahnen	5. 20.
Bau der Lokomotiven der Klein-, Privatanschluß- u. Straßenbahnen	5.
Bauzuglokomotiven	5. 22.
Befestigungsnut	11.
Beförderung kalter Lokomotiven	33.
Bergbehörden	4. 22.
Beschaffenheit	12. 29.
Beschaffungskosten	20.
Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung	26.
Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung eines beweglichen Dampfkessels	26. 27.
Bescheinigung über die Bauprüfung eines bewegl. Dampfkessels	26.
Bescheinigung über die Prüfung der Bauart u. Wasserdruckprobe	26. 27.
Bescheinigung über die regelmäßig wiederkehrenden Untersuchungen	26. 28.
Bescheinigung über die Wasserdruckprobe eines bewegl. Dampfkessels	26.
Beschilderung	9.

	Seite
Beschreibungen	20. 22.
Beschreibung zur Genehmigung einer Dampfkesselanlage	24. 26. 27.
Beschlußverfahren	23.
Beschreibungen der Lokomotive und des Kessels	20. 26.
Besetzung der Lokomotiven	69. 71. 73. 75.
Bestellung der Lokomotiven der Privateisenbahnen	20.
Bericht über die Untersuchung der Kesselbleche	27.
Betriebsbuch	26.
Breitenmaße	12.
Bremsen	10. 17.
Bremsvorrichtungen	10. 20.
Bewegliche Dampfkessel	4. 5. 7. 22. 23.
Dampfkessel	7. 8. 23. 30.
Dampfkessel-Ueberwachungsvereine	4. 28.
Dampfpfeife	8. 9. 19.
Dauer der Lokomotivuntersuchungen	33.
Dienstvorschrift für Kesselwärter (Führer von Kleinlokomotiven)	76.
Entwurf für den Bau der Lokomotiven der Privateisenbahnen	5. 19.
Entwürfe für den Bau der Lokomotiven der Klein-, Privat- anschluß- und Straßenbahnen	5. 6.
Fabriklokomotiven	5. 22.
Fabriknummer	8. 9. 29.
Fabrik Schild	9. 18.
Fahrtgeschwindigkeiten	7. 9. 12. 17. 19. 32.
Farbenunterscheidungsvermögen	69. 72. 73.
Feldlokomotiven	5. 22.
Feuerbehandlung	34.
Feuerlose Lokomotiven	10. 22.
Forstlokomotiven	5. 22.
Freie Räume an den Stirnseiten	17.
Freizügigkeit der Lokomotiven	28.
Führung der Lokomotiven	32. 73.
Funkenfänger	10. 19.
Gebühren	27.
Gebührenordnung für die Untersuchung der Dampfkessel	82.
Gebührenordnung für die Untersuchung der Kessel von Betriebs- maschinen	79.
Genehmigung, erneute	27.
Genehmigung zur Ausführung	3. 19. 20.
Genehmigung zur Inbetriebnahme	19. 22. 25.
Genehmigungsvermerk	20. 21.
Gesetze	2.
Gesuch	24.
Grenzlınien	5. 6. 12.

	Seite
Handbremse	10.
Hörvermögen	69. 72. 73.
Ingenieure der Dampfkessel-Überwachungsvereine	28.
Jahr der Anfertigung	9.
Kesselbeschreibungen	24.
Kesselbuch	26.
Kesselzeichnungen	24.
Kesselschild	8. 18.
Königliche Eisenbahndirektion	4. 21. 22.
Königlicher Eisenbahnkommissar	4. 19. 21. 22.
Körperliche Rüstigkeit	69.
Kollegialischer Gemeindevorstand	5. 23.
Kontrollmanometer	7. 9. 18. 31.
Kreisauschuß	5. 23.
Kreiskorporation (Stadtgemeinde)	23.
Krümmungen	5. 6. 12. 13.
Kuppelungen	12. 15.
Kuppelungsbügel	16.
Laufatmete	33.
Läutevorrichtung	8. 9. 19.
Lebensalter	69.
Leinenhaspel	12.
Leistungen der Lokomotiven	33.
Lokomotiven der Bergwerksbahnen (Grubenanschlußbahnen)	4. 22.
Lokomotiven der Haupt- und Nebeneisenbahnen	4.
Lokomotiven der Klein-, Privatanschluß- und Straßenbahnen	4. 7. 23.
Lokomotiven die den beweglichen Dampfkesseln gleich geachtet werden	22.
Lokomotivführer	69. 72. 73. 74. 75.
Lokomotivheizer	69. 72. 73. 75.
Lokomotivschornsteine	12.
Magistrat	5. 23.
Manometer	7. 8. 9. 18.
Marken des niedrigsten Wasserstandes	8. 9. 18.
Musterzeichnungen	19.
Name der Eigentumsverwaltung	9.
Name des Fabrikanten	9.
Niedrigster Wasserstand	7. 9.
Oberbergamt	4. 22.
Oberpräsident	23.
Ordnungsnummer	9.
Ortsbehörde	25.

	Seite
Polizeiverordnung	74.
Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe	25. 30.
Prüfungsmanometer	7. 9. 18. 30.
Prüfungsvermerk	20. 21. 24.
Prüfungsvorschriften für das Lokomotivpersonal der Privat- Haupt- und Nebeneisenbahnen	69.
Prüfungsvorschriften für das Lokomotivpersonal der Klein-, Privatanschluß- und Straßenbahnen	71. 73.
Prüfungsvorschriften für das Personal der Lokomotiven die den beweglichen Dampfkesseln gleich bewertet werden	76.
Raddruck	11. 13.
Radreifen	11. 13. 14.
Radstand	6. 7. 13. 33.
Räder	11. 14.
Regierungspräsident	19. 21. 23.
Reparaturstand	33.
Revisionsbuch)	26.
Sandstrebvorrichtungen	10. 13.
Sehvermögen	69. 72. 73.
Schulbildung	69.
Schutzkasten	10.
Sicherheitsketten	12.
Sicherheitsventile	7. 8. 9. 18.
Signale	32.
Signallaternen	12.
Signalscheiben	12.
Speisung des Kessels	7. 8. 18.
Speiseventil	8.
Spurfränze	5. 11. 14. 18.
Spurweiten	5.
Stadtauschuß	5. 23.
Steuerungseinrichtung	10.
Stempelpflicht der Urkunden und Bescheinigungen	28.
Stoßvorrichtungen	5. 11. 15. 16.
Technische Befähigung und Zuverlässigkeit	71. 73.
Titelblatt	26.
Tragfedern	11.
Triebwagen	17.
Unbeholtenheit	69.
Unterhaltungskosten	33.
Unterlagen für die Nachsicherung der Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels	24.
Untersuchung der auf Zechen verwendeten Leihlokomotiven	87.
Umrisslinien	5. 6. 12.
Urkunde für die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels	25. 26. 27.

	Seite
Urkunde für die Genehmigung zur Inbetriebnahme der Lokomotiven	26.
Verbrauch an Kohlen und Del	33.
Verkauf alter Lokomotiven	27.
Verleihen von Staatsbahnlokomotiven	86.
Verleihen von Lokomotiven der Lokomotivfabriken	87.
Verschiebbarkeit der Achsen	14.
Vollspur	6.
Wasserstand	7. 9. 18.
Wassereinlauf	9. 19.
Wasserstandsglas	7. 9. 18.
Wartung der Lokomotiven	36.
Werkstättenarbeiter	33.
Wiederkehrende Untersuchungen der Lokomotiven	30. 31.
Zahnstangenbahnen	13.
Zeichnungen	19. 20. 22.
Zeichnungen des Kessels	24. 26. 27.
Zeugnisse	70. 71. 72. 74.
Zentrale Buffer	5.
Zughaken	16.
Zugvorrichtungen	11. 15. 16.
Zustand der Fahrzeuge	29. 32.
Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden	4.



Abkürzungen.

- E. V. Bl. = Eisenbahn-Verordnungsblatt.
- E. N. Bl. = Eisenbahn-Nachrichtenblatt.
- A. = Ausführungsanweisung zu dem Gesetze über
Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom
28. Juli 1892. E. V. Bl. 1898 S. 225 u. ff.
- B. V. f. Kl. = Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche
Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb. E. V. Bl.
1898 S. 245 u. ff.
- B. u. B. V. = Bau- und Betriebsvorschriften für Straßen-
bahnen mit Maschinenbetrieb. E. V. Bl.
1906 S. 559 u. ff.
- B. V. f. Pr. = Betriebsvorschriften für Privatanschlußbahnen.
E. V. Bl. 1902 S. 213 u. ff.
- B. O. = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom
4. November 1904.
- Erl. = Erlaß.
-
- 

Allgemeines.

Das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G. S. S. 505) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichsgesetzblatt 1904 Nr. 47) finden auf die Dampflokomotiven der Haupt- und Nebeneisenbahnen, das Gesetz über die Klein- und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (G. S. S. 225 Nr. 25) findet auf die Dampflokomotiven dieser Bahnen, und auf die Dampflokomotiven der Anschlußbahnen, die Zubehör eines Bergwerks bilden, das Allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865 (G. S. S. 705) Anwendung.

Alle übrigen Dampflokomotiven werden den beweglichen Dampfketten gleich geachtet. Auf diese Lokomotiven finden die §§ 24 und 25 der Reichsgewerbeordnung, der § 3 des Preussischen Gesetzes über den Betrieb der Dampfketten vom 3. Mai 1872 (G. S. S. 515) und die Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfketten, eingeführt durch Erlass des Ministers für Handel und Gewerbe vom 16. Dezember 1909, Anwendung.



Auszug aus dem Gesetze
über Kleinbahnen und Privatauslußbahnen
vom 28. Juli 1892.

Kleinbahnen.

§ 1.

Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. Nov. 1838 nicht unterliegen.

Insbefondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.

Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.

Privatauslußbahnen.

§ 43.

Bahnen, welche dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, aber mit Eisenbahnen, welche den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, oder mit Kleinbahnen derart in unmittelbarer Gleisverbindung stehen, daß ein Uebergang der Betriebsmittel stattfinden kann, bedürfen, wenn sie für den Betrieb mit Maschinen eingerichtet werden sollen, zur baulichen Herstellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung.

Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden.

1. Für die Lokomotiven, die auf Privateisenbahnen verkehren, die den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, ist der Königliche Eisenbahnkommissar (Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion), für die Lokomotiven der Klein-, Privatanschluß- und Straßenbahnen und für die Lokomotiven der mit Klein- und Straßenbahnen verbundenen Anschlüsse die Königliche Eisenbahndirektion*), für die Lokomotiven der Anschlußbahnen die an eine dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. Nov. 1838 unterliegende Privateisenbahn anschließen, der Königliche Eisenbahnkommissar zuständig.

2. Nach § 51 des Kleinbahngesetzes ist für die Lokomotiven die auf Privatanschlußbahnen verkehren, welche Zubehör eines Bergwerks im Sinne des Allgemeinen Berggesetzes v. 24. Juni 1865 (Gesetz-Sammlung S. 705) bilden, die Bergbehörde zuständig. Die Anträge zur Genehmigung und zu wiederkehrenden Untersuchungen dieser Lokomotiven sind daher durch Vermittelung des Bergrevierbeamten an diese Behörde (Oberbergamt) zu richten. Der Abschnitt VIII der Grundsätze für die Aufsicht über die Anschlußbahnen die Zubehör eines Bergwerks bilden, lautet:

„Die Beaufsichtigung derjenigen Betriebsmaschinen und Betriebsmittel, welche nur auf der Anschlußbahn verkehren, liegt, einschließlich der Dampfkesselpolizei, der Bergbehörde ausschließlich ob.“ (Erl. v. 17. 10. 98. E. V. Bl. S. 305.)

Diese Lokomotiven, die den beweglichen Dampfkesseln gleich geachtet werden, unterliegen der Anweisung, betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel in vollem Umfange. Die Prüfung dieser Lokomotiven erfolgt bei den der Aufsicht der Bergbehörden unterstehenden Betrieben, soweit sie nicht Mitglieder von Dampfkesselüberwachungsvereinen sind oder von solchen im staatlichen Auftrag überwacht werden, durch den Königlichen Bergrevierbeamten.

3. Für die Lokomotiven der nicht dem öffentlichen Verkehr

*) § 22 zweiter Satz des Kleinbahngesetzes lautet:

Bei den für den Betrieb mit Maschinenkraft eingerichteten Bahnen steht die eisenbahntechnische Aufsicht der zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörde zu, sofern nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten die Aufsicht einer anderen Eisenbahnbehörde überträgt. (Vergl. auch S. 21 die Mitwirkung des Regierungspräsidenten betreffend.)

dienenden Bahnen, die keinen Anschluß an Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 oder an Kleinbahnen haben, z. B. Feld-, Forst-, Fabrik-, Bauzug- und Abraumllokomotiven, sowie für die Lokomotiven die beim Bau von Haupt-, Neben-, Klein- und Privatanschlußbahnen verwendet werden, ist für die Genehmigung zu ihrer Inbetriebnahme der Stadt- oder Kreis- auschuß, Amtsauschuß, kollegialische Gemeindevorstand oder der Magistrat zuständig. Diese Lokomotiven werden den beweglichen Dampfkesseln gleich geachtet.

(Vergl. I § 1 Abs. V der Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel; eingeführt durch Erl. des Ministers für Handel und Gewerbe vom 16. Dezember 1909.)

Entwurf und Bau der Lokomotiven der Privateisenbahnen

die dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen.

Der Entwurf und Bau dieser Lokomotiven mit Vollspur hat nach den Bestimmungen der §§ 27 bis 36 der B. O. (vergl. S. 12 bis S. 19.) und der mit Schmalspur nach § 36 der B. O. (vergl. S. 19.) zu erfolgen. Ferner sind für den Bau dieser Lokomotiven die Umrißlinien der Anlagen A und B maßgebend.

*Anlagen
A und B*

Entwurf und Bau der Lokomotiven der Klein-, Privatanschluß- und Straßenbahnen.

Spurweiten.

Die Lokomotiven werden für Voll- und Schmalspur gebaut, 1435, 1000, 750 und 600 mm. Ueber die Zulassung anderer Spurweiten in Ausnahmefällen entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständnis mit dem Kriegsminister.

(Vergl. A. im E. V. Bl. 1898 S. 232. zu § 9 und E. V. Bl. 1906. S. 565.)

Schmalspurlokomotiven.

Lokomotiven mit Spurweiten von 600 mm sollen so gebaut werden, daß sie Krümmungen von 30 m Halbmesser anstandslos durchfahren können, sie dürfen nur einflanschige Räder haben und müssen zentrale Puffer in einer Höhe von 300 bis 340 mm über Schienenoberkante erhalten.

(Vergl. A. im E. V. Bl. 1898. S. 232 zu § 9 A. Abs. 2a bis c.)

Bei Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb müssen die Lokomotiven Krümmungen von 15 und weniger m Halbmesser anstandslos durchfahren können.

(Vergl. B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 565 § 4 und S. 568 § 16.)

Anlage A
Anlage B die auf Anlage A und für Lokomotiven mit Vollspur die auf der Anlage B dargestellten Umrißlinien.

(Vergl. § 6 der A. im E. V. Bl. 1898. S. S. 246, 255 und 256.)

Gleislage und Umgrenzung der Lokomotiven für Straßenbahnen.

1.) Sämtliche Gleise, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sind in solchem Abstände von festen, 1 Meter und mehr über Schienenoberkante hinausragenden Gegenständen anzuordnen, daß die Gleismitte um die Hälfte der größten Breite der Fahrzeuge zuzüglich 400 mm von ihnen entfernt bleibt.

2.) Der Abstand der Gleismitte von den Randsteinen der Fußsteige muß mindestens die Hälfte der größten Breite der Fahrzeuge betragen.

3.) In den Ausweichen und doppelgleisigen Strecken muß in der Geraden der Abstand der beiden Gleismitten mindestens 400 mm mehr als die größte Breite der Fahrzeuge betragen.

4.) In Krümmungen muß mindestens eine Berührung sich begegnender Fahrzeuge auch bei unregelmäßiger Gleislage ausgeschlossen sein. Wo es die örtlichen Verhältnisse gestatten, kann außerdem noch ein freier Raum bis zu 400 mm (wie unter 3) gefordert werden. (B. u. B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 566 § 9.)

Fester Radstand.

Es wird empfohlen, den festen Radstand der Lokomotiven nicht größer zu wählen als:

1100 mm	bei Krümmungen von	25 m	Halbmesser
1500	" "	" "	40 " "
1600	" "	" "	50 " "
2000	" "	" "	75 " "
2300	" "	" "	100 " "
2600	" "	" "	125 " "

2900 mm	bei	Krümmungen	von	150 m	Halbmesser
3200	"	"	"	180	" "
3500	"	"	"	210	" "

(Vergl. Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen. Herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin 1909.)

Fahrgewindigkeit.

Für jede Lokomotive ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Fahrgewindigkeit vorzuschreiben, welche in Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf. Diese Geschwindigkeit muß an der Lokomotive angezeichnet sein.*) Läßt die Bauart der Lokomotive eine Geschwindigkeit von 40 km/St zu, und ist für die zu befahrende Strecke eine Geschwindigkeit von nur 15 km/St genehmigt worden, so darf die Lokomotive auf dieser Strecke auch nur mit 15 km/St Höchstgeschwindigkeit verkehren.

1. Dampfkessel der Lokomotiven der Klein- und Privatananschlußbahnen.

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

Jede Lokomotive der Klein- und Privatananschlußbahnen muß versehen sein:

- a) mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive dem Kessel Wasser zuzuführen.
- b) mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandeshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend

*) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen bindend, sie beträgt hierbei 15 km/St.

erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des niedrigsten zulässigen Wasserstandes angebracht sein.

- c) mit wenigstens zwei Sicherheitsventilen von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Sicherheitsventile sind so einzurichten, daß sie vom gespannten Dampfe nicht weggeschleudert werden können, wenn eine unbeabsichtigte Entlastung derselben eintritt. Die Einrichtung der Sicherheitsventile muß denselben eine senkrechte Bewegung von 3 mm gestatten.
- d) mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß der höchste zulässige Dampfdruck durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein.
- e) mit einer Dampfpeife*) und mit einer Läutevorrückung.**)
- f) mit einem Kesselschild auf dem der als zulässig erkannte höchste Dampfdruck, der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung verzeichnet sein müssen.

(Vergl. B. V. für Kl. im E. V. Bl. 1898. S. 247 und 248, B. V. für Pr. im E. V. Bl. 1902. S. 216.)

Dampfkessel

der Lokomotiven der Straßenbahnen.

Die Dampfkessel und Lokomotiven der Straßenbahnen müssen folgende Ausrüstung erhalten:

- a) ein Speiseventil, das bei Abstellung der Speisevorrichtung durch den Druck des Kesselwassers geschlossen wird;
- b) zwei von einander unabhängige Vorrichtungen zur Speisung, wovon jede für sich im Stande ist, dem Kessel während der Fahrt die erforderliche Wassermenge zuzuführen, und wovon eine auch beim Stillstande der Lokomotive arbeiten kann;

*) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen bindend.

***) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen bindend, wenn unbewachte Wegeübergänge überfahren werden.

- c) ein Wasserstandsglas und eine zweite mit dem Kessel in gesonderter Verbindung stehende Vorrichtung zur Erkennung des Wasserstandes;
- d) Marken des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes am Wasserstandglas und an der Kesselwandung, die mindestens 100 mm über dem höchsten wasserbenehten Punkte der Feuerfläche liegen müssen;
- e) zwei Sicherheitsventile, wovon mindestens das eine so eingerichtet ist, daß seine Belastung nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann;
- f) ein Manometer, das den Dampfdruck fortwährend anzeigt und auf dessen Zifferblatt die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine unverstellbare, in die Augen fallende Marke bezeichnet ist;
- g) eine Vorrichtung zum Anschluß eines Prüfungsmanometers;
- h) ein metallenes Fabriksschild, worauf die festgesetzte höchste Dampfspannung, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung angegeben, und das so am Kessel zu befestigen ist, daß es auch nach der Ummantelung sichtbar bleibt.

2. Beschilderung der Lokomotiven.

An den Lokomotiven ist außer der Eigentumsbahn, dem Namen oder der Ordnungsnummer der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer, das Jahr der Anfertigung und die größte nach Maßgabe der Bauart zulässige Geschwindigkeit anzugeben.

3. Dampfpfeife.

Die Lokomotive der Straßenbahn muß mit einer Dampfpfeife oder einer anderen, zur Erteilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein.

4. Wassereinlauf.

Der Wassereinlauf an vollspurigen Tendern und Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen.

5. Steuerung.

Auf dem Führerstand ist eine Steuerungseinrichtung, durch welche die Geschwindigkeit geregelt und die Fahrrichtung umgekehrt werden kann, sowie eine Vorrichtung zum Öffnen und Schließen der Dampfzuleitung vorzusehen.

(Vergl. B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 570 und 571 §§ 29 und 31.)

Feuerlose Lokomotive.

Bei der feuerlosen Dampflokomotive genügt es, wenn der Kessel mit einem Dampfabsperregler, Ablaßhahn, Wasserstandsgläse, Sicherheitsventil, Manometer und einer Einrichtung zur Anbringung des Kontrollmanometers und mit dem Kesselschild versehen ist.

(Vergl. E. V. Bl. 1900. S. 27.)

Bahnräumer, Aschkästen,

Auswurf glühender Kohlen.

Ferner müssen an der Stirn- und Rückseite sämtlicher Lokomotiven Bahnräumer angebracht sein. Zahnradlokomotiven sollen außerdem mit Bahnräumern vor den Zahnrädern versehen sein. In geeigneten Fällen sind Schutzkästen als Bahnräumer anzubringen. Die Lokomotiven mit Feuerung müssen mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornsteine zu verhüten bestimmt sind.*)

(Vergl. B. V. f. Kl. im E. V. Bl. 1898. S. 248 und 249 und B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 568 u. 571.)

Bremsen.

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

(Vergl. B. V. f. Kl. im E. V. Bl. 1898. S. 249 § 13 und B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 569.)

Die Lokomotiven der Straßenbahnen sind außerdem mit sicher wirkenden Sandstreuvorrichtungen auszustatten.

(Vergl. B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 569 § 23.)

*) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen bindend.

Räder.

Sämtliche Räder, mit Ausnahme der Räder an den Mittelachsen dreiachsiger Lokomotiven, müssen Spurkränze haben. Die Stärke der Radreifen muß bei Vollspurlokomotiven der Klein- und Privatanschlußbahnen mindestens 20, bei Schmalspurlokomotiven mindestens 12 mm betragen. Die Stärke der Radreifen der Vollspurlokomotiven ist in der senkrechten Ebene des Laufkreises zu messen, welche 750 mm von der Mitte der Achse entfernt anzunehmen ist. Bei Rädern dieser Lokomotiven, deren Reifen durch eine Befestigungsnut unter der der Abnutzung unterworfenen Fläche geschwächt sind, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

(Vergl. B. V. f. Kl. im E. V. Bl. 1898. S. 249 und B. V. f. Pr. im E. V. Bl. 1902. S. 217 und 218.)

Bei den Lokomotiven der Straßenbahnen können die Stärken der Radreifen bei einem Raddruck von höchstens 3 t bis zu 16, bei größerem Raddruck bis zu 18 mm abgenutzt werden. Die Stärke der Radreifen ist in der senkrechten Ebene des Laufkreises zu messen, welche 750, 525, 400 bzw. 325 mm von der Mitte der Achse anzunehmen ist. Für Räder mit Befestigungsnuten gilt auch das oben Gesagte.

(Vergl. B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 568 § 17.)

Raddruck.

Im übrigen darf die Lokomotive den für den Oberbau der zu befahrenden Strecke zulässigen Raddruck nicht überschreiten.

Zug- und Stoßvorrichtungen, Tragsfedern.

Sämtliche Lokomotiven müssen ferner an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein.

(Vergl. B. und B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 568 § 19.)

Die Lokomotiven mit Vollspur, die mit Fahrzeugen der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen verkuppelt werden, müssen mit Tragsfedern, Zug- und Stoßvorrichtungen ausgerüstet sein, die den der Lokomotiven der Staatsbahnen entsprechen. Wenn diese Lokomotiven Staatsbahngleise befahren sollen, so müssen sie den nachstehenden Bestimmungen der B. O. entsprechen:

Bau der Lokomotiven der Haupt- und Nebeneisenbahnen:

§ 27.

Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß sie mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.*)

§ 28.

Umgrenzung der Fahrzeuge.

(1) Die festen Teile der Fahrzeuge dürfen bei Mittelstellung im graden Gleise höchstens die in der Anlage A mit ausgezogenen Linien gezeichneten Umgrenzungen erreichen.*)

(2) Lokomotivschornsteine dürfen über die obersten Linien der Umgrenzungen nach (1) bis zu der in der Anlage A mit gestrichelten Linien gezeichneten Umgrenzung hinausragen, sie müssen dann aber so eingerichtet sein, daß sie auf die Umgrenzung nach (1) eingeschränkt werden können.

(3) Die an den Fahrzeugen anzubringenden losen Teile müssen im allgemeinen innerhalb der Umgrenzung nach (1), Signalscheiben, Signallaternen und Leinenhaspel innerhalb der Umgrenzung nach (2) verbleiben. Signalscheiben und -laternen dürfen diese Umgrenzung in der Höhe von 1300 bis 3400 mm über Schienenoberkante seitlich um 50 mm überragen.

(4) Die nach (1) und (3) zulässigen Breitenmaße sind so weit einzuschränken, daß Krümmungen von 180 m Halbmesser anstandslos durchfahren werden können.

(6) Unter die bei Lokomotiven 100 mm über Schienenoberkante liegenden Grenzlinien (Anlage A) dürfen bis 75 mm über Schienenoberkante reichen:

- a) bei allen Fahrzeugen:
die Kuppelungen und Sicherheitsketten (§ 33 (4) d),
- b) bei Lokomotiven außerdem:
die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Teile.

Dieser Abstand muß auch bei tiefstem Bufferstande des Fahrzeuges vorhanden sein.

*) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen mit Vollspur bindend.

(7) Die durch die Radreifen gedeckten Teile, wie Bahnräumer, Bremsklötze, Sandstreyer, müssen bei tiefstem Pufferstande des Fahrzeuges noch 50 mm von Schienenoberkante abstehen.

Lokomotiven die Zahnstangenbahnen befahren.

(8) Für Fahrzeuge, die auf Zahnstangenbahnen übergehen sollen, wird die Umgrenzung nach (1) zwischen den Schienen nach den in Anlage A unten angegebenen Linien in einer Breite von 600 mm und einer Höhe von 50 mm eingeschränkt.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 29.

Raddruck.

(1) Der Raddruck stillstehender Fahrzeuge darf bei der größten Belastung im allgemeinen nicht mehr als 7 t betragen.

(2) Auf Strecken, wo der Oberbau und die Brücken eine genügende Tragfähigkeit haben, darf der Raddruck stillstehender Fahrzeuge 8 t erreichen.

Auszug aus den „Technischen Vereinbarungen“:

Radstand.

Für Bahnen, auf deren freien Strecken vielfach die nachbezeichneten Krümmungen vorkommen, wird empfohlen, den festen Radstand der Lokomotiven nicht größer zu wählen als:

3200 mm bei Krümmungen mit 180 m Halbmesser			
3500 " " " " 210 " "			
3800 " " " " 250 " "			
4100 " " " " 300 " "			
4800 " " " " 400 " "			
5400 " " " " 500 " "			

Beweglichkeit der Achsen.

Bei Lokomotiven mit größeren als den vorstehend angegebenen Radständen (Abstand der Endachsen), wird die Anwendung von Drehgestellen oder einstellbaren Achsen empfohlen.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

§ 31.

Räder.

(1) Die Räder müssen unverrückbar auf der Achse befestigt sein.

(2) Der lichte Abstand der Räder einer Achse beträgt zwischen den Radreifen 1360 mm. Abweichungen sind nur bis zu 3 mm über oder unter dieses Maß zulässig.

(3) Die Räder müssen im Laufkreis einen Durchmesser von mindestens 850 mm haben.

Bemerkung. Der Laufkreis ist der Schnitt einer zur Achse senkrechten, 750 mm von der Achsmittle entferntenen Ebene mit der Außenfläche des Radreifens.

(4) Die Räder müssen Spurkränze haben. Sind aber drei oder mehr Achsen in demselben Rahmen gelagert, so können die Spurkränze unverschiebbarer Mittelräder weggelassen werden, wenn diese unter allen Umständen eine genügende Auflage auf den Schienen finden (§ 30(2)).

(5) An den Rädern sind folgende Abmessungen einzuhalten:

- a) Breite der Radreifen
 - mindestens 130 mm,
 - höchstens 150 mm;
- b) Stärke der Radreifen in der Ebene des Laufkreises gemessen
 - mindestens 25 mm;
- c) Höhe des Spurkranzes über dem Laufkreise
 - mindestens 25 mm,
 - höchstens 36 mm;
- d) Stärke des Spurkranzes, gemessen 10 mm außerhalb des Laufkreises
 - mindestens 20 mm;*)
- e) Spielraum der Spurkränze im Gleise von 1,435 m Spurweite, gemessen nach Verschiebung der Achse bis zum Anlauf an der einen Schiene (Gesamtverschiebung) und 10 mm außerhalb der Laufkreise
 - mindestens 10 mm,
 - höchstens 25 mm;

*) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen mit Vollspur bindend.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

und bei Mittelrädern von drei oder mehr in demselben Rahmen gelagerten Achsen, wenn sie überhaupt mit Spurkränzen versehen sind (4),

höchstens 40 mm;

und daher die Entfernung zwischen den Anlaufstellen der Spurkränze

höchstens 1425 mm,

mindestens 1410 mm;

und bei den Mittelrädern von drei oder mehr in demselben Rahmen gelagerten Achsen

mindestens 1395 mm.

§ 32.

Achsen (Achsbelastung).

(1) Die größte zulässige Inanspruchnahme durch ruhende Belastung beträgt

a) für Achsen aus Flußstahl

bei Tendern: im Schenkel 560 kg/qcm,

in der Nabe 450 " " ;

b) für Achsen aus Schweißeißen

bei Tendern: im Schenkel 470 kg/qcm,

in der Nabe 380 " " .

§ 33.

Zug- und Stoßvorrichtungen.

(1) Die Lokomotiven mit Schlepptender müssen vorn, die Tender hinten, alle übrigen Fahrzeuge an beiden Enden mit federnden Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein. Zwei Wagen, die im Betriebe dauernd verbunden bleiben, gelten als ein Fahrzeug. Sonstige Ausnahmen sind nur bei Triebwagen zulässig.

(3) Die Fahrzeuge müssen mit Schraubenkuppelungen versehen sein und sich in doppelter Weise so miteinander verbinden lassen, daß die zweite Kuppelung in Wirksamkeit tritt, wenn die Hauptkuppelung bricht.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(4) An den Zug- und Stoßvorrichtungen sind die folgenden Maße einzuhalten:

- a) Höhe der Mittelebene über Schienenoberkante
 mindestens 940 mm (bei vollbelasteten Fahrzeugen),
 höchstens 1065 mm (bei unbelasteten Fahrzeugen);
- b) Abstand von Mitte zu Mitte der Buffer
 als Regel 1750 mm,
 mindestens 1740 mm,
 höchstens 1770 mm;
- c) Länge der Kuppelung von der Stirne der nicht eingedrückten Buffer bis zur Angriffsfläche des Einhängbügels bei ganz ausgeschraubter und gestreckter Kuppelung
 mindestens 450 mm,
 höchstens 550 mm;
- d) Abstand über Schienenoberkante, auf den herabhängende Kuppelungsteile beim tiefsten Bufferstande müssen eingeschraubt werden können (§ 28 (6) a)
 mindestens 75 mm, wenn die Teile aufgehängt werden können,
 mindestens 130 mm, wenn sie nicht aufgehängt werden können;
- e) Länge, um die die Zugvorrichtung aus der Kopfschwelle herausgezogen werden kann,
 mindestens 50 mm,
 höchstens 150 mm;
- f) Abstand des Zughakens von den Buffern, gemessen von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Hakens bis zur Ebene der nicht eingedrückten Buffer
 mindestens 345 mm,
 höchstens 395 mm;
- g) Abstand der Bufferscheiben von der Kopfschwelle bei völlig eingedrückten Buffern
 mindestens 425 mm;
- i) Durchmesser des Kuppelungsbügels am Berührungspunkte mit dem Zughaken
 als Regel 35 mm,
 mindestens 30 mm;
- k) Durchmesser der Bufferscheiben
 mindestens 340 mm.

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

(5) Die Stoßfläche des linken Puffers, vom Fahrzeuge aus gesehen, muß eben, die des rechten gewölbt sein. Die Höhe der Wölbung muß bei neuen Puffern 25 mm betragen.

§ 34.

Freie Räume an den Stirnseiten.

(1) Zu beiden Seiten der Zugvorrichtung muß je ein freier Raum von folgenden Abmessungen verbleiben:

Breite zwischen den Stuppelungsteilen und dem Innenrande der Pufferscheibe

mindestens 400 mm;

Tiefe zwischen den vor der Kopfschwelle vortretenden Teilen und der völlig eingedrückten Pufferscheibe

mindestens 300 mm;

Höhe über Schienenoberkante

mindestens 2000 mm.

(2) Außerhalb dieser Räume vorspringende Teile müssen hinter der völlig eingedrückten Pufferscheibe

mindestens 40 mm

zurückstehen.

§ 35.

Bremsen.

(1) Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, daß die Bremsen durch Drehen der Kurbel nach rechts angezogen werden.

(3) Tenderlokomotiven, Tender und Triebwagen müssen mit einer Handbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben.

(4) An Lokomotiven, die zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als

60 km Geschwindigkeit

| 40 km Geschwindigkeit

dienen, muß eine Triebradbremse vorhanden sein, die mit der durchgehenden Bremse in Tätigkeit gesetzt werden kann.

(5) Die durchgehende Bremse eines Zuges, der eine Geschwindigkeit von mehr als

60 km

| 40 km

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

erreicht, muß so eingerichtet sein, daß sie von der Lokomotive in Tätigkeit gesetzt werden kann und selbsttätig wirkt, sobald die Bremsleitung unterbrochen wird.

§ 36.

Ausrüstung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen.

(1) Dampfkessel müssen folgende Ausrüstung erhalten:

- a) ein Speiseventil, daß bei Abstellung der Speisevorrichtung durch den Druck des Kesselwassers geschlossen wird,
- b) zwei von einander unabhängige Vorrichtungen zur Speisung, wovon jede für sich imstande ist, dem Kessel während der Fahrt die erforderliche Wassermenge zuzuführen und wovon eine auch beim Stillstande der Lokomotive arbeiten kann,
- c) ein Wasserstandsglas und eine zweite, mit dem Kessel in gesonderter Verbindung stehende Vorrichtung zur Erkennung des Wasserstandes,
- d) Marken des festgesetzten niedersten Wasserstandes am Wasserstandsglas und an der Kesselwandung, die mindestens 100 mm über dem höchsten, wasserbenetzten Punkte der Feuerbuchse liegen müssen,
- e) zwei Sicherheitsventile, wovon mindestens das eine so eingerichtet ist, daß seine Belastung nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann,
- f) ein Manometer, das den Dampfdruck fortwährend anzeigt und auf dessen Zifferblatt die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine unverstellbare in die Augen fallende Marke bezeichnet ist,
- g) eine Vorrichtung zum Anschluß eines Prüfungsmanometers,
- h) ein metallenes Fabrikschild, worauf die festgesetzte höchste Dampfspannung, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung angegeben und das so am Kessel zu befestigen ist, daß es auch nach der Um-mantelung sichtbar bleibt.

(2) An den Lokomotiven ist die Eigentumverwaltung, der Name oder die Ordnungsnummer, der Name des Fabrikanten, die

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Fabriknummer, das Jahr der Anfertigung und die größte, nach Maßgabe der Bauart zulässige Geschwindigkeit anzugeben.

(3) Lokomotiven und Triebwagen müssen mit einer Dampfpeife oder einer anderen, zur Ertheilung hörbarer Signale geeigneten Vorrichtung von ähnlicher Wirksamkeit versehen sein.

(4) An den Lokomotiven müssen vorn, an den Tendern hinten, an den Tenderlokomotiven und Triebwagen vorn und hinten Bahnräumer angebracht sein.

(5) Dampflokomotiven und Dampftriebwagen müssen mit einem verschließbaren Aschenkasten ausgerüstet sein.

(6) Wenn die Beschaffenheit des Heizstoffes es erfordert, müssen die Lokomotiven mit Funkenfängern versehen werden.

(7) Der Wassereinlauf an vollspurigen Tendern und Tenderlokomotiven darf nicht höher als 2750 mm über Schienenoberkante liegen.

(8) Die Lokomotiven und Triebwagen einer Bahn, auf der Wegeübergänge ohne Schranken vorkommen, sind mit einer Läutevorrichtung anzurüsten.

(§ 58 (2)).

(9) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

Die Genehmigung zur Ausführung und Inbetriebnahme der Lokomotiven die auf Eisenbahnen verkehren die der Aufsicht des Königlichen Eisenbahnkommissars unterliegen, erfolgt durch diesen selbständig ohne Mitwirkung der Königlichen Eisenbahndirektion oder des Regierungspräsidenten. Wenn die in zweifacher Ausfertigung vorzulegenden Entwürfe den Musterzeichnungen für die Fahrzeuge der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen nicht entsprechen, so ist zur Ausführung der Lokomotiven die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erforderlich.

Die Zeichnungen werden, falls sich bei der Prüfung keine Anstände ergeben haben, mit dem Vermerk:

Zur Ausführung genehmigt.

....., den 19.....

Der Königliche Eisenbahnkommissar:

G. Nr. (Unterschrift.)

die zugehörigen Beschreibungen werden, falls keine Ausstellungen zu machen sind, mit dem Vermerk:

Gepprüft.

....., den 19.....

Der Königliche Eisenbahnkommissar:

G. Nr. (Unterschrift.)

versehen.

(Vergl. Erl. vom 3. 5. 99 A. 3037 E. V. Bl. S. 153 und Erl. vom 28. 9. 91 IV. 4456.)*)

Es ist streng darauf zu halten, daß von den Verwaltungen der Privatbahnen Betriebsmittel nicht vor der Genehmigung ihrer Bauart in Bestellung gegeben werden.

(Vergl. Erl. vom 1. 2. 02. IV A. 9727. E. N. Bl. S. 38.)

Bei der Nachsuchung zur Genehmigung der Bauausführung ist zugleich der Nachweis zu erbringen, aus welchen Mitteln die Beschaffungskosten bestritten werden sollen.

(Vergl. Erl. vom 10. 10. 01. E. N. Bl. S. 539.)

Genehmigung zur Ausführung der Lokomotiven der Klein-, Privatanzuschuß- und Straßenbahnen.

Zeichnungen und Beschreibungen.

Die Genehmigung zur Ausführung der Lokomotiven ist zweckmäßig vor ihrer Inangriffnahme bei der zuständigen Eisenbahnbehörde zu beantragen, damit Unkosten durch etwa notwendige Aenderungen an den fertiggestellten Lokomotiven vermieden werden. Dem Antrage sind Zeichnungen der Lokomotiven, insbesondere auch der Bremsvorrichtungen nebst den zur Erläuterung erforder-

*) Diese Entwürfe werden vom M. d. ö. A. dem Reichs-Eisenbahn-Amt vorgelegt.

lichen Beschreibungen und zwar in je dreifacher Ausfertigung beizulegen, jedoch nur in solchen Fällen, in welchen Lokomotiven verwendet werden sollen, die von den Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb abweichen oder für welche nicht entweder bereits anderweitig genehmigte Zeichnungen vorliegen oder vorhandene Muster als maßgebend in allen ihren Einzelheiten bezeichnet werden können. Ob einzelne Zeichnungen durch Beschreibungen ersetzt werden können, bleibt dem Ermessen der Genehmigungsbehörden überlassen.

(Vergl. A. im E. V. Bl. 1898. S. 230 zu § 5 Abs. e u. f.)

Die Zeichnungen, Beschreibungen u. s. w. werden, falls die vorstehenden Voraussetzungen nicht zutreffen, von der Eisenbahnbehörde geprüft und falls keine Ausstellungen zu machen sind, mit dem Vermerk versehen:

Durch die Eisenbahnbehörde geprüft.

....., den 19.....

Königliche Eisenbahndirektion:

G. Nr.

(Unterschrift.)

Wenn das Anschlußgleise an eine dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegenden Privateisenbahn anschließt, so erfolgt die Prüfung durch den zuständigen Königlichen Eisenbahnkommissar.

(Vergl. E. V. Bl. 1900. S. 30.)

Die Königliche Eisenbahndirektion bezw. der Königliche Eisenbahnkommissar übermittelt die geprüften Pläne u. s. w. dem zuständigen Regierungspräsidenten, der sie mit dem Vermerk:

Genehmigt*)

....., den 19.....

Der Regierungspräsident:**)

G. Nr.

(Unterschrift.)

verseht. (Vergl. §§ 3 und 44 des Kleinbahngesetzes und A. v. 13. 8. 98 zu § 5 des Gesetzes über Klein- und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892 E. V. Bl. 1898. S. 229. Erl. vom 3. 5. 1899. E. V. Bl. S. 153 und Erl. v. 1. 2. 1902. E. N. Bl. S. 38 sowie B. u. B. V. im E. V. Bl. 1906. S. 559.)

*) Oder auch: Im Einvernehmen mit der Königl. Eisenbahndirektion genehmigt.

**) Für den Stadtkreis Berlin: Der Polizeipräsident.

Eine Ausfertigung der genehmigten Zeichnungen, Beschreibungen u. s. w. erhält der Regierungspräsident, die zweite Ausfertigung die Eisenbahnbehörde und die dritte der Betriebsunternehmer.

(Vergl. § 3 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. E. V. Bl. S. 245 ff. und A. im E. V. Bl. 1898. S. 227 zu diesem §.)

Genehmigung zur Ausführung der Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen.

Für die Genehmigung zur Ausführung der Lokomotiven die nur auf Grubenanschlußbahnen verkehren, ist das Königliche Oberbergamt zuständig. Demselben sind sowohl die Bauentwürfe, Beschreibungen u. s. w. der Lokomotive als auch später die Zeichnungen und Beschreibungen des Kessels in je zweifacher Ausfertigung vorzulegen. (Vergl. auch S. 4.) Der Antrag ist bei dem zuständigen Königl. Bergrevierbeamten anzubringen.

Feuerlose Lokomotiven

unterliegen den gleichen Bestimmungen wie die Lokomotiven mit Feuerung.

Alle übrigen Lokomotiven

bedürfen zu ihrer Ausführung keiner besonderen Genehmigung, sie sind den beweglichen Dampfkesseln gleich zu achten.

Genehmigung zur Inbetriebnahme der Lokomotiven.

Für die Genehmigung zur Inbetriebnahme der Dampflokomotiven der Privateisenbahnen und ihren Anschlüssen ist der Königliche Eisenbahnkommissar, für die Lokomotiven der Klein-, Privatanschluß- und Straßenbahnen und ihren Anschlüssen die Königliche Eisenbahndirektion und für die Lokomotiven die in Betrieben verkehren die dem Königlichen Oberbergamt unterstehen, dieses zuständig. Verkehren Lokomotiven eines Betriebes der dem Oberbergamt untersteht auch auf Staatseisenbahnen, so ist für diese Lokomotiven die Eisenbahnbehörde zuständig. Feld-, Forst-, Bauzug-, Fabrik- und Abraumlokomotiven sind als bewegliche Dampfkessel anzusehen. Das Verfahren zur Nachsuchung der Genehmigung zur Inbetriebnahme der letzteren Lokomotiven ist das gleiche wie das nachstehend beschriebene für die Anlegung des beweglichen Dampfkessels einer Privatanschlußlokomotive. Der Antrag an die Beschlußbehörde ist bei diesen Kesseln dem für die regelmäßige Ueberwachung des Kessels zuständigen Beamten oder Dampfkesselüberwachungsverein anzubringen.

Anlegung des beweglichen Dampfkessels.

Für die Lokomotiven der Privatananschlußbahnen, die lediglich auf deren Gleise verkehren, ist bevor die Eisenbahnbehörde das Weitere für die Genehmigung zur Inbetriebnahme der Lokomotive veranlaßt, die Genehmigung zur Anlegung des beweglichen Dampfkessels beim Kreis-
 ausschuß, in den Hohenzollern'schen Landen beim Amtsaus-
 schuß, in Stadtkreisen der Stadtauschuß, in den einem
 Landkreise angehörigen Städten mit mehr als 10000 Ein-
 wohnern beim kollegialischen Gemeindevorstand und in denjenigen
 Städten der Provinz Hannover, für die die revidierte Städte-
 ordnung vom 24. Juni 1858 gilt, mit Ausnahme der im
 § 27 Abs. 2 der Kreisordnung für diese Provinz vom 6. Mai
 1884 bezeichneten Städte, beim Magistrat (kollegialischer Gemeindevorstand) nachzusehen.

Der hierauf bezügliche Abschnitt IV des § 1 der Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 16. Dezember 1909, veröffentlicht u. a. im E. V. Bl. 1910. S. 47 u. ff. lautet:

„Auf die Kessel solcher Lokomotiven von Privatananschlußbahnen (§ 43 des Kleinbahngesetzes), die ausschließlich auf deren Gleise verkehren, findet nur der Abschnitt II der gegenwärtigen Anweisung „Anlegung der Dampfkessel“ Anwendung. Zur Inbetriebsetzung und ständigen Ueberwachung dieser Kessel ist die zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die Privatananschlußbahn berufene Behörde zuständig.“

Für die Lokomotiven der Privateisenbahnen, Kleinbahnen und für die Lokomotiven der Privatananschlußbahnen, die auch Staatsbahngleise befahren, ist die Nachsicherung einer Genehmigung zur Anlegung des beweglichen Dampfkessels nicht erforderlich.

Ist bei Nachsicherung der Genehmigung zur Anlegung des beweglichen Dampfkessels einer Lokomotive eines Privatananschlußgleises die betreffende Kreis-korporation (Stadtgemeinde) als solche beteiligt, so wird für das Beschlußverfahren von dem Regierungspräsidenten, für Berlin von dem Oberpräsidenten, ein anderer Kreis- oder Stadtauschuß mit der Entscheidung beauftragt.

(Vergl. § 59² des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883.)

Unterlagen für die Nachsuchung der Genehmigung zur Anlegung des beweglichen Dampfkessels für eine Privatanschlußlokomotive die der Aufsicht der Eisenbahbehörde unterstellt wird.

Aus dem Gesuche muß der vollständige Name, Stand und Wohnort des Besitzers ersichtlich sein.

Die Unterlagen für die Nachsuchung der Genehmigung zur Anlegung des beweglichen Kessels für eine Lokomotive einer Privatanschlußbahn, die nur deren Gleise befährt, sind in dreifacher Ausfertigung bei der Königlichen Eisenbahndirektion vorzulegen und zwar:

- 1.) eine Beschreibung, welche nach dem Muster der Anlage 10 anzufertigen ist;
- 2.) eine maßstäbliche Zeichnung, aus welcher die für die Berechnung der Wandstärken und der Heizfläche des Kessels erforderlichen Maße, die etwa vorhandenen Verstärkungen sowie die Höhe des niedrigsten zulässigen Wasserstandes über den Feuerzügen zu ersehen sind.

Für die Zeichnungen ist ein auf ihnen einzuzeichnender Maßstab zu wählen, welcher eine deutliche Anschauung gewährt. Die Blattgröße der Zeichnungen muß in ein-, zwei- oder vierfacher Größe des Reichsformats für Papier (21 × 33 cm) hergestellt werden. Zeichnungen, die nicht auf Pausleinwand hergestellt sind, sind auf Feinwand aufzuziehen. Zeichnungen, welche im Blauverfahren vervielfältigt sind, dürfen nicht verwendet werden.

Beschreibungen der Kesselzeichnungen sind bei neuen Kesseln von dem Fertiger der Kessel und dem Besitzer unter Angabe des Wohnorts und Datums zu unterschreiben.

(Vergl. § 10 der Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 16. Dezember 1909. E. V. Bl. 1910 S. 55.)

Nach erfolgter Prüfung der Beschreibungen und Zeichnungen verfißt die Eisenbahbehörde sie mit dem Vermerk:

Technisch vorgeprüft.

....., den 19.....

Königliche Eisenbahndirektion:

(Unterschrift.)

G. Nr.

oder

Der Königliche Eisenbahnkommissar:

G. Nr.

(Unterschrift.)

und übermittelt diese Unterlagen der zuständigen Genehmigungs-Behörde (Kreisauschuß, Stadtauschuß u. s. w.)

Urkunde für die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels für Lokomotiven die ausschließlich auf den Gleisen eines Privata Anschlusses verkehren.

Die Behörde stellt, wenn keine Ausstellungen zu machen sind, eine Urkunde für die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels nach dem Muster der Anlage 6 aus, die dem Kesselbesitzer zugefertigt wird. Eine Abschrift der Genehmigungsurkunde nebst Zeichnung und Beschreibung des Kessels erhält die Ortsbehörde.

Die Eisenbahnbehörde läßt für ihren Dienstgebrauch Abschriften von der dem Kesselbesitzer zugesandten Genehmigungsurkunde anfertigen und heftet sie in das für sie bestimmte Aktenheft. (Nebenausfertigungen der Kesselpapiere).

Für die Lokomotiven der Privateisenbahnen und Kleinbahnen genügt die Vorlage der Kesselpapiere und Zeichnungen bei dem Königlichen Eisenbahnkommissar oder der Königlichen Eisenbahndirektion in zwei Ausfertigungen, weil diese für die Genehmigung zur Inbetriebnahme der Lokomotiven ohne Mitwirkung einer anderen Behörde allein zuständig sind.

Abnahmeuntersuchung und Genehmigung zur Inbetriebnahme von Lokomotiven die der Aufsicht der Eisenbahnbehörde unterstellt sind.

Wenn die Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe des Kessels der Lokomotive stattgefunden hat und hierüber den Kesselpapieren eine Bescheinigung eines dazu befugten Beamten beigelegt ist, veranlaßt die Eisenbahnbehörde die Abnahmeuntersuchung der Lokomotive auf dem Gleise, das sie befahren soll. Ergeben sich hierbei keine Anstände, so wird auf Grund der in zweifacher Ausfertigung hierüber auszustellenden Bescheinigung die Genehmigungsurkunde zur Inbetriebnahme der Lokomotive in Haupt- und Nebenausfertigung ausgefertigt. Die Hauptausfertigung erhält der Betriebsunternehmer, die Nebenausfertigung die Eisenbahnbehörde.

Betriebsbücher.

Das Betriebsbuch für eine Lokomotive der Privat-eisenbahn, Kleinbahn oder Straßenbahn muß am Tage der Inbetriebnahme folgenden Inhalt haben:

- Anlage 1 Urkunde über die Genehmigung zum Betriebe der Lokomotive,
- Anlage 2 Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung der Lokomotive,
- Anlage 3 Beschreibung der Lokomotive,
- und 3a Beschreibung des Kessels,
- Zeichnung des Kessels,
- Anlage 4 Bescheinigung über die Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe,
- Anlage 5 Bescheinigungen über die Untersuchungen der Lokomotive während des Betriebes.

Das Betriebsbuch für eine Lokomotive der Privat-anschlußbahn, die nur auf deren Gleisen verkehrt, muß am Tage der Inbetriebnahme folgenden Inhalt haben:

- Anlage 1 Urkunde über die Genehmigung zum Betriebe der Lokomotive,
- Anlage 2 Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung der Lokomotive,
- Anlage 6 Urkunde über die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels,
- Anlage 7 Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung eines beweglichen Dampfkessels,
- Anlage 8 Bescheinigung über die Wasserdruckprobe eines beweglichen Dampfkessels,*)
- Anlage 9 Bescheinigung über die Bauprüfung eines bewegl. Dampfkessels,*)
- Anlage 10 Beschreibung zur Genehmigung einer Dampfkesselanlage,
- Zeichnung des Dampfkessels,
- Anlage 5 Bescheinigungen über die Untersuchungen der Lokomotive während des Betriebes.

Das Revisionsbuch (Betriebsbuch) aller übrigen Lokomotiven, die den beweglichen Dampfkesseln gleich geachtet werden, enthält folgendes:

- Anlage 5b Titelblatt,

*) Nur wenn die Wasserdruckprobe nicht in Verbindung mit der Bauprüfung bewirkt worden ist, sonst Vordruck nach Anlage 7a.

- Urkunde über die Genehmigung zur Anlegung eines beweglichen Dampfkessels, *Anlage 6*
- Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung eines beweglichen Dampfkessels, *Anlage 7*
- Bescheinigung über die Bauprüfung und Wasserdruckprobe eines beweglichen Dampfkessels,*) *Anlage 7a*
oder 8 u. 9
- Beschreibung zur Genehmigung einer Dampfkesselanlage, *Anlage 10*
- Bericht über die Untersuchung der Kesselbleche,
- Zeichnung des Dampfkessels,
- Bescheinigungen über die wiederkehrenden Untersuchungen des Dampfkessels. *Anlage 5a*

Das Revisionsbuch sowie die Genehmigungsurkunde nebst den zugehörigen Anlagen sind an der Betriebsstätte des Kessels aufzubewahren.

Alte Lokomotiven.

Alte Lokomotiven, die verkauft und weiter betrieben werden, bedürfen keiner erneuten Genehmigung, wenn sie völlig betriebsfähig sind, mit der zugehörigen Urkunde verkauft werden und mit dem in der Urkunde festgesetzten höchsten Dampfdruck weiterbetrieben werden können.

(Erl. des Ministers für Handel und Gewerbe vom 1. 5. 1911. S.-Nr. III 2813 I 2993 und S. 56 der vom Minister der öffentlichen Arbeiten am 1. April 1912 festgestellten Vorschriften über die Behandlung der Dampfkesselanlagen und Dampflokomotiven.)

Einer erneuten Genehmigung bedarf es, wenn die Lokomotive einen Ersatzkessel erhält, oder wesentliche Änderungen in der Bauart des Kessels oder im Betriebe, z. B. Herab- oder Heraufsetzung des Betriebsdruckes, beabsichtigt werden.

(Vergl. § 8 der Anweisung, betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 16. 12. 1909. und § 43 (1) der B. O.)

Gebühren.

Die für die Abnahmeuntersuchung neuer oder neu in Betrieb gesetzter Lokomotiven zu entrichtenden Gebühren sind aus den Anlagen 16 und 17 zu ersehen.

*) Vergl. Fußnote auf S. 26.

Freizügigkeit.

In Preußen sind die Lokomotiven freizügig, d. h. die durch die zuständige Behörde eines anderen Bundesstaates erteilte Genehmigung der Inbetriebnahme und die von einem hierzu ermächtigten Beamten oder Sachverständigen eines anderen Bundesstaates ausgestellten Bescheinigungen über die Bauart, Wasserdruck- und Abnahmeprüfung einer Lokomotive werden in Preußen anerkannt. (§ 5 der Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampflokomotiven und Tender.)

Stempelpflicht der Urkunden.

Die über die Genehmigung zur Inbetriebnahme einer Lokomotive und eines beweglichen Dampfkessels auszustellenden Urkunden sowie die Bescheinigungen über die Abnahmeuntersuchungen sind stempelpflichtig nach Tarifstelle 22e, 77 und 16 des Stempelsteuergesetzes vom 26. 6. 1909. (Hauptausfertigung der Genehmigungsurkunde 5 Mark, der Bescheinigung über die Abnahmeuntersuchung 3 Mark, die Nebenausfertigungen je 3 Mark.)

Dampfkesselüberwachungsvereine.

Die Dampfkesselüberwachungsvereine sind nicht berechtigt, an Lokomotiven und deren Kessel, die der Aufsicht der Eisenbahnbehörde unterstehen, Untersuchungen irgend welcher Art vorzunehmen. (Vergl. den vorher angezogenen § 11 Abschnitte III und IV der Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel. (Erl. des M. d. ö. A. vom 15. 11. 1892. IV 5051/III 21334 und Erl. d. M. für Handel u. f. w. vom 19. 11. 1892. B. 10105.)

Dagegen sind die von Ingenieuren der vom Staat beauftragten Dampfkesselüberwachungsvereine ausgestellten Bescheinigungen über die Bauprüfung und erste Wasserdruckprobe der Kessel der Lokomotiven von der Eisenbahnbehörde anzuerkennen. Bauprüfung und Wasserdruckprobe sind nur in solchen Fällen vor der Genehmigung der Lokomotiven zu wiederholen, wenn die Lokomotiven durch den Versand oder aus anderer Veranlassung Beschädigungen erlitten haben, welche eine Wiederholung der Prüfung und Wasserdruckprobe geboten erscheinen lassen.

(Erl. vom 5. 10. 1912. E. V. Bl. S. 493.)

Auszug aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung für Lokomotiven der Privateisenbahnen.

§ 27.

Die Fahrzeuge müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß sie mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 66.

(1) Die Geschwindigkeit darf die Grenzen nicht übersteigen, die für die einzelnen Lokomotiven festgesetzt sind.

Auszug aus den Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb.

(E. V. Bl. 1898. S. 245 u. ff.)

Zustand der Betriebsmittel.

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

Fahrgeschwindigkeit.

Die größte Fahrgeschwindigkeit beträgt für Lokomotiven					
die Bahnen mit 1435 mm Spurweite befahren	30	km/St.			
" " " 1000 " " "	30	"			
" " " 750 " " "	25	"			
" " " 600 " " "	20	"			
	15	"			
			der Bahnradbahnen		

(Vergl. § 24 der B. V.)

Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Dampflokomotiven der Privateisenbahnen.

§ 43 der B. O.

Abnahme und Untersuchung der Lokomotiven und Triebwagen.

(1) Neue oder mit neuen Dampfkesseln versehene Lokomotiven und Triebwagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem sie amtlich geprüft und sicher befunden worden sind.

(2) Lokomotiven und Triebwagen sind mindestens alle drei Jahre gründlich zu untersuchen. Diese Zeitabschnitte sind vom Tage der Inbetriebnahme nach beendeter Untersuchung bis zum

Hauptbahnen.

Nebenbahnen.

Tage der Außerdienststellung zum Zwecke der nächsten Untersuchung zu rechnen.

(3) Die Untersuchung (2) muß sich auf alle Teile erstrecken. Dabei sind die Kesselverkleidung, die Läger und die Federn abzunehmen und die Radsätze herauszunehmen.

(4) Dampfkessel sind außer bei den Untersuchungen nach (2) auch nach jeder umfangreicheren Ausbesserung zu untersuchen.

(5) Bei der Abnahmeprüfung (1) und den wiederkehrenden Untersuchungen (2) und (4) ist der vom Mantel entblößte Kessel durch Wasserdruck zu prüfen. Der Probedruck muß den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um 5 Atmosphären übersteigen. Er ist mit einem Prüfungsmanometer zu messen, das von Zeit zu Zeit auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

(6) Kessel, die bei der Wasserdruckprobe (5) ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht in Dienst genommen werden.

(7) Bei der Wasserdruckprobe (5) sind auch die Manometer und Ventilbelastungen zu prüfen.

(8) Der bei der Untersuchung als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck ist am Stande des Lokomotivführers zu verzeichnen (§ 36 (1) f).

(9) Spätestens 8 Jahre nach der Inbetriebnahme müssen Lokomotivkessel im Innern untersucht werden, wobei die Heizröhren zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

(10) Ueber das Ergebnis der Untersuchung ist Buch zu führen.

(11) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch für Schmalspurbahnen.

Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Dampflokomotiven der Klein-, Privatanschluß- und Straßenbahnen.*)

(1) Neue oder mit neuen Kesseln versehene Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der vorgeschriebenen

*) § 20 des Kleinbahngesetzes lautet: Die Betriebsmaschinen sind vor ihrer Einstellung in den Betrieb und nach Vornahme erheblicher Aenderungen, außerdem aber zeitweilig der Prüfung durch die zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die Bahn zuständige Behörde zu unterwerfen.

Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Der hierbei als zulässig erkannte höchste Dampfüberdruck, sowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Kessels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

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

(3) Bei den Druckproben ist der Kessel vom Mantel zu entblößen, mit Wasser zu füllen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Der Probedruck soll den höchsten zulässigen Dampfüberdruck um fünf Atmosphären übersteigen.

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

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

(6) Der angewandte Probedruck ist mittelst eines Prüfungsmanometers zu messen, welches in angemessenen Zeitabschnitten auf seine Richtigkeit untersucht werden muß.

(7) Längstens acht Jahre nach Inbetriebsetzung eines Lokomotivkessels muß eine innere Untersuchung desselben vorgenommen werden, bei welcher die Heizrohre zu entfernen sind. Nach spätestens sechs Jahren ist diese Untersuchung zu wiederholen.

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

Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Lokomotiven die den beweglichen Dampfkesseln gleich geachtet werden und nicht von Beamten der Staatseisenbahnverwaltung untersucht werden.

Auf Grund der durch den Kesselprüfer ordnungsmäßig bescheinigten Abnahmeprüfung oder einer Zwischenbescheinigung darf der Kessel ohne weiteres in Betrieb genommen werden.

Die regelmäßig äußere Untersuchung ist alle Jahre und die regelmäßig innere Untersuchung alle drei Jahre vorzunehmen. Der Befund der Untersuchungen ist in das Revisionsbuch einzutragen.

Führung der Maschine.

(Vergl. Anlage 12.)

Signale des Maschinenführers.

Der Maschinenführer muß die Signale geben können:

Achtung,
Bremsen anziehen und
Bremsen loslassen,

oder er muß

die Bremsen selbst wirksam machen und lösen können.

Auszug aus den Betriebsvorschriften für Privatanschlußbahnen.

(E. V. Bl. 1902. S. 216 u. f.)

Zustand der Betriebsmittel,

Abnahmeprüfung und wiederkehrende Untersuchungen der Lokomotiven und Tender,

wie vorstehend bei dem Auszug aus den B. V. f. Kl.

Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit wird im Allgemeinen auf 15 km in der Stunde festgesetzt.*) Eine größere Fahrgeschwindigkeit kann bei vorliegendem Bedürfnisse unter angemessener Ergänzung dieser Betriebsvorschrift von den Aufsichtsbehörden zugelassen werden.

Führung der Maschine.

(Vergl. Anlage 13.)

Signale des Lokomotivpersonals.

Das Lokomotivpersonal muß die Signale geben können:

Achtung,
Bremsen anziehen und
Bremsen loslassen.

Gebührenordnungen.

(Vergl. Anlagen 16 und 17.)

*) Auch für die Lokomotiven der Grubenanschlußbahnen bindend.

Anlage 12

Anlage 13

Anlagen
16 u. 17

Lokomotiven der Haupt- und Nebeneisenbahnen.

Leistungen der Lokomotiven.

Die Leistung einer Lokomotive betrug im Jahre 1910 durchschnittlich rund 41250 km.

Unterhaltungskosten.

Für 1000 Lokomotivkilometer betragen die Kosten für die gewöhnliche Unterhaltung der Lokomotiven in den Werkstätten rund 85 Mark.

Werkstättenarbeiter.

Auf eine Lokomotive entfallen in den Hauptwerkstätten 1,2 Handwerker einschl. der für die Wiederherstellung erforderlichen Hilfsarbeiter.

Dauer der Untersuchungen der Lokomotiven.

Die innere Untersuchung einer Güterzuglokomotive ohne Erneuerung der Feuerkiste nimmt durchschnittlich $7\frac{1}{2}$, mit Erneuerung der Feuerkiste 12 Wochen in Anspruch, die äußere Untersuchung 7 Wochen. — Bei einer Tenderlokomotive betragen die entsprechenden Zeiten 7, $11\frac{1}{2}$ und 6 Wochen.

Reparaturstand.

Bei Güterzug- und Tenderlokomotiven 14%.

Verbrauch an Kohlen und Del.

Der Verbrauch an Brennmaterial für 1000 Tonnen-Kilometer ist durchschnittlich mit 35 kg Kohlen und für Schmiermaterial mit 62,30 gr zu veranschlagen.

Beförderung kalter Lokomotiven.

Der feste Radstand muß, abgesehen von Drehgestellen, nach § 30 der B. O. mindestens 2500 mm betragen. Kalte Lokomotiven mit einem festen Radstande bis zu 2200 mm dürfen jedoch in Güterzügen mit 45 km/St Geschwindigkeit auf eigenen Achsen befördert werden. Zur Schonung der Lokomotive sind die Kurbel-, nicht die Kuppelstangen abzunehmen. Für die Beförderung der Lokomotiven sind von den zuständigen technischen Eisenbahnbeamten Laufatteste auszustellen. — Lokomotiven mit einem Radstande von weniger als 2200 mm müssen zur Beförderung in Güterzügen verladen werden.

Feuerbehandlung der Lokomotive.

Beim Anheizen der Lokomotive ist das Feuer tunlichst bald auf dem ganzen Kofst zu verteilen, damit der Zutritt kalter Luft möglichst vermieden wird. Das Anfeuern mit Erzeugung des Zuges durch einen Bläfer hat mit Vorsicht zu erfolgen, damit eine ungleichmäßige Erwärmung des Kesselwassers nach Möglichkeit vermieden wird.

Vor der Fahrt.

Im Schuppen zunächst nachsehen, ob genügend Wasser im Kessel ist, Probier- und Wasserstandshähne gangbar und offen, Rauchkammer und Heizrohre gereinigt sind, Funkenfänger in Ordnung und ob hinreichend Wasser im Tender vorhanden ist.

Rauchkammertür gut und fest schließen. Beide Speisepumpen probieren.

Das Feuer hochziehen und nur so viel Kohlen aufwerfen, als bis zur planmäßigen Abfahrt des Zuges durchbrennen können.

Kohlen gründlich naß machen.

Volle Dampfspannung erst kurz vor der Abfahrt erzeugen.

Bei Beginn der Fahrt soll das Feuer durchgebrannt, das Wasserstandsglas bis zu $\frac{3}{4}$ gefüllt sein.

Während der Fahrt.

Ein richtiger und sicherer Wurf mit der Schaufel ist die erste Grundbedingung zur Unterhaltung eines guten Feuers.

Bei richtig angelegtem Feuer wird gleich nach der Abfahrt der Dampfdruck steigen. Dann Kohlen in mäßiger Menge aufwerfen, nicht mehr als drei bis vier gut gefüllte Schaufeln.

Die Feuertür ist leicht beweglich zu halten, stets rasch zu schließen und nicht unnötig offen zu lassen.

Die Kohlen sind dahin zu streuen, wo das Feuer besonders hell ist oder sich Lücken zeigen; die beiden hintern Feuerkasten-ecken sind stets gut abzudecken.

Keine nassen Kohlen an die Seitenwände werfen.

An der Rohrwand muß das Feuer stets hell sein; bei langen Feuerkisten und tief sitzendem Feuerschirm ist das Feuer zeitweise mit dem Schüreisen bis an die Rohrwand zu drücken.

Große Kohlenstücke sind vor dem Einwerfen durch seitliche Schläge mit dem Kohlenhammer klein zu schlagen; die Stücke sollen nicht mehr als 20 cm Durchmesser haben.

Britetts und Stückkohlen sind möglichst bis unter den Feuerschirm zu werfen.

Um Zeitverluste zu vermeiden, Sorge man dafür, daß stets genügend Kohle gut zerkleinert, am Tender vorgeräumt und genäht ist.

Beim Anfahren darf nicht aufgefueert werden, sondern erst dann, wenn mit Expansion gefahren wird.

Nach dem Aufueern sind erst die Speisepumpen anzusetzen, wenn der Zeiger des Manometers um 2 bis 3 Teilstriche gestiegen ist.

Beide Speisepumpen sind abwechselnd zu gebrauchen.

Es ist nicht zuviel Wasser auf einmal zu ziehen.

Wird kurz vor der Abfahrt oder während des Aufenthaltes gespeist, so ist dabei der Hilfsbläser etwas zu öffnen.

Bei dem Speisen des Kessels muß die Feuertür geschlossen sein.

Nach dem Absetzen der Pumpen nicht sofort die Feuertür aufreißen, sondern auf das Steigen des Dampfdruckes eine kurze Zeit warten. Jetzt wieder 3 bis 4 Schaufeln aufwerfen und dann den Kessel speisen. Das starke Abblasen der Sicherheitsventile ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Wenn nach dem Aufwerfen der Kohlen die Maschine stark qualmt, dann waren die Kohlen zu trocken oder sie sind auf nicht durchgebrannte Stellen geworfen.

Kurz vor dem regelmäßigen Absperren des Dampfes nicht mehr aufueern.

Beim Zuziehen des Reglers Feuertür und Bläser etwas öffnen, damit Maschine nicht qualmt. Damit hierbei die Sicherheitsventile nicht abblasen, ist dafür zu sorgen, daß der Dampfdruck vorher etwa $\frac{1}{2}$ bis 1 Atm vom roten Strich entfernt bleibt.

Während der Fahrt Rauchkammer und Aschkasten häufig nässen.

Zur Schonung der Feuerkastenrohrwand im Winter möglichst mit geöffneter hinterer Aschklappe fahren, die vordere Aschklappe geschlossen halten.

Bei Beendigung der Fahrt.

Das Feuer beibrennen lassen. Den Kessel nicht auf einmal, sondern mit Unterbrechungen voll Wasser ziehen.

An der Rohrwand helles Feuer halten.

Rauchkammer und Aschkasten gut naß machen.

Bei der Einfahrt in den Schuppen soll der Kessel nicht mehr als $\frac{3}{4}$ Glas Wasser und 3 bis 4 Atm Dampfdruck haben.

Abpumpen bis auf 2 Atm schadet dem Kessel.

Bei Frostwetter die Entleerungshähne an Speise- und Heizleitungen, Luftpumpe und Schmierapparat öffnen.

Bei Entleerung des Feuerkastens ist zur Schonung der Rohrwand wie folgt zu verfahren:

Zunächst Aschklappen schließen, dann Rauchkammer öffnen und besenrein machen, Rauchkammertür schließen, Aschklappen öffnen, Aschkasten gründlich auskratzen, die Klappen wieder schließen und dann erst Feuertür öffnen und Schlacken auswerfen.

Ist Feuerkasten entleert, sollen Rauchkammer und Aschkasten zunächst nicht wieder geöffnet werden.

Wartung der Lokomotive.

Beim Anfahren muß der Regler allmählig geöffnet werden, damit ein Schleudern der Lokomotive vermieden wird. Nach dem Anziehen ist die Steuerung entsprechend zurückzulegen und wesentlich mit dieser das Anfahren zu regeln.

Der niedrigste Füllungsgrad soll bei Zwillinglokomotiven in der Regel nicht unter $\frac{2}{10}$ betragen. Bei geringerem Arbeitsbedarf ist im allgemeinen die Steuerung nicht unter $\frac{2}{10}$ zurückzulegen, sondern der Dampfdruck im Schieberkasten je nach Erfordernis mit dem Regler zu drosseln. — Bei allen Fahrten aus dem Schuppen ist zunächst mit ganz ausgelegter Steuerung zu fahren, damit die Schieberstangen die Buchsen in der ganzen Länge bestreichen und etwa angesammelte Öl- und Schmutzreste entfernen.

Der Dichtigkeit der Rauchkammer ist die größte Sorgfalt zu widmen. Jede Undichtigkeit der Tür, der Bekleidungsbleche u. s. w. ist sofort gründlich zu beseitigen, da sie die Leistungsfähigkeit und den Materialverbrauch der Lokomotive ungünstig beeinflusst.

Besonderer Aufmerksamkeit bedarf das Nachziehen und Nachpassen der Stangenlager, Kreuzkopf- und Triebstangenlager. Auf dichten Schluß aller Vagerfugen, besonders der des Triebstangenlagers ist ständig zu achten, damit ein öldichter Umschluß der Zapfen gewahrt bleibt.

Die Muttern zum Regeln der Steuerung an den Kreuzköpfen der Schieberstangen und deren Sicherungen sind vor der Fahrt auf festen Sitz zu prüfen.

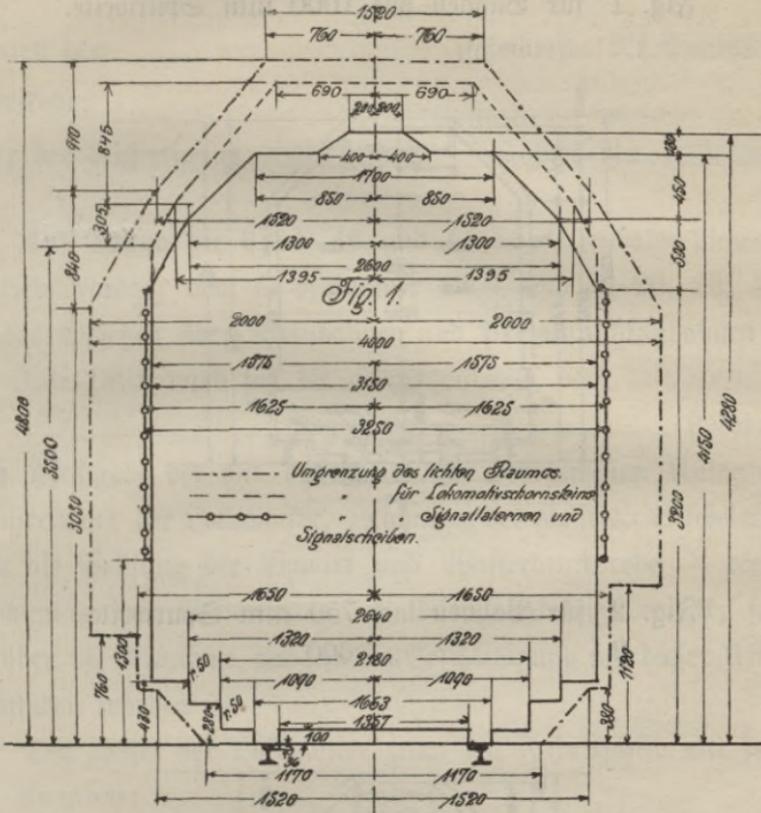
Beim Abölen der Stangenlager ist darauf zu achten, daß die Ölgefäße nicht bis an den Deckel heran gefüllt werden, damit schon bei Beginn der Fahrt eine sachgemäße Schmierung der Vagerstellen erfolgt.

Nach jeder Fahrt ist die Lokomotive in allen Teilen auf etwaige Anbrüche und Schäden zu untersuchen, sowie auch die Bremse und Steuerung zu prüfen.

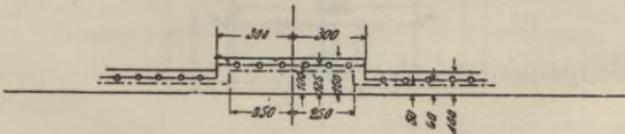
Umgrenzung für Lokomotiven und Tender mit Vollspurbahnen.

1435 mm

Maße Millimeter.



Einschränkung für die Umgrenzung von Lokomotiven und
Tendern, die auf Zahnstangenbahnen übergehen sollen.



Umgrenzung des lichten Raumes.
" für die dem Federspiele nicht folgenden Teile,
die Sicherheitsketten und Kupplungen.

Umgebung für Fahrzeuge.

Umgebung des lichten Raumes.

Maße Millimeter.

Fig. 1 für Bahnen mit 1000 mm Spurweite.

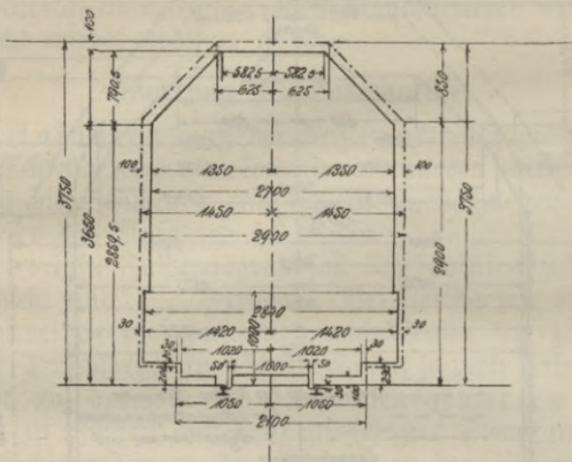
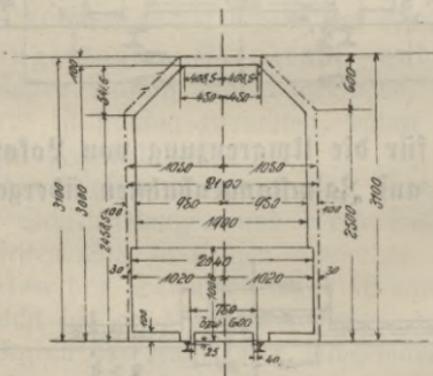


Fig. 2 für Bahnen mit 750 mm Spurweite.

" 2 " " " 600 " "



Für Lokomotiven der Straßenbahnen vergl. S. 6.

.....Ausfertigung.

Urkunde über die Genehmigung
zum

Betrieb der = Lokomotive Nr.

Fabrikant:

Jahr der Anfertigung: Fabrik-Nr.:

Auf Grund der §§ 4, 43 und 44 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und §§ 20, 22, 47 u. 50 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 wird für die obenbezeichnete, der angehörige = Lokomotive nach Maßgabe der mit dieser Urkunde verbundenen Anlagen — Beschreibung der Lokomotive, Zeichnung des Kessels, Bescheinigung über die Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe — die Genehmigung zur Verwendung im Eisenbahnbetrieb erteilt, sobald die über die Abnahme ausgestellte Bescheinigung mit dieser Urkunde verbunden worden ist.

Der Kessel der Lokomotive trägt ein Fabriksschild mit folgenden Angaben:

Festgesetzter höchster Dampfüberdruck: Atm.

Fabrikant des Kessels:

Jahr der Anfertigung: Fabrik-Nr.:

....., den 19.....

Königliche Eisenbahndirektion:

oder

Der Königliche Eisenbahnkommissar:

(Schwarzstempel.)

Bescheinigung

über

Abnahme-Untersuchung der Lokomotive Nr.

Die für eine höchste Geschwindigkeit von km in der Stunde und einen höchsten Dampfüberdruck von Atmosphären bestimmte, von der Firma:

zu

im Jahre angefertigte-Lokomotive, Betriebsnummer , Fabriknummer , mit dem

im Jahre von der Firma in gebauten Kessel, Fabriknummer

ist einschließlich ihrer Ausrüstungsstücke heute der Abnahme-Prüfung gemäß des § 43 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904

den Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb,

den Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb,

den Betriebsvorschriften für Privatananschlußbahnen

unterzogen worden. *)

Der Kessel der Lokomotive ist nach der vorgelegten Bescheinigung am zu

für Atmosphären Ueberdruck geprüft worden.

Die Höhe der Kontrollhülse am Sicherheitsventil beträgt mm.

Die Lokomotive ist mit den in der zugehörigen Beschreibung

*) Nicht Zutreffendes fällt fort.

(Vordruck b)

aufgeführten Ausrüstungsteilen versehen, entspricht den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, den Bestimmungen der Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb vom 13. August 1898, den Bestimmungen der Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb vom 26. September 1906 beziehungsweise den Bestimmungen der Betriebsvorschriften für Privatanschlußbahnen vom 30. April 1912*) und hat am

..... 19..... eine Probefahrt
von..... bis.....
und zurück anstandslos zurückgelegt. Ihrer Inbetriebsetzung steht
sonach ein Bedenken nicht entgegen.

Die Lokomotive wurde am^{ten}..... 19.....
dem Betriebe übergeben.

....., den 19.....

.....
(Unterschrift.)

(Schwarzstempel.)

*) Nicht Zutreffendes fällt fort.

Beschreibung

der

Lokomotive Nr.

Fabrikant:

Fabrik-Nr.

Diese Lokomotive ist eine-Lokomotive, bestimmt für eine höchste Geschwindigkeit von km in der Stunde.

Die Lokomotive ruht auf Achsen aus von denen gekuppelt sind.

Durchmesser der Dampfzylinder = mm

Hub " " " = mm

Nabdurchmesser der Treib- u. Kuppelräder = mm

" " Laufräder = mm.

Ausrüstung.

Im Innern des Führerhauses ist ein Schild angebracht, auf dem die höchste zulässige Geschwindigkeit verzeichnet ist, und ein Schild mit den Daten der nächsten Untersuchungen.

Die Lokomotive ist mit Handbremse, Luftdruckbremse und Bahnräumern ausgerüstet, besitzt einen verschließbaren Aschkasten und Vorrichtungen, die den Auswurf glühender Kohlen aus diesem und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.

Die Lokomotive ist mit einer Vorrichtung zur Verhütung des Schlingerns und mit einer Vorrichtung zum Läuten versehen.*)

....., den 19.....

(Schwarzstempel.)

(Unterschrift.)

*) Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen.

Beschreibung

des Kessels. Fabrik-Nr.

Fabrikant:

Jahr der Anfertigung:

Material	Bezugsquelle	Erzeugungsart
der Feuerbüchse		
des Langkessels		
des Feuerbüchsmantels . .		
der vorderen Rohrwand . .		
der hinteren Rohrwand . .		
der Stehholzen		

Abmessungen der Feuerbüchse:

- Obere Länge i. L. mm
- Untere " " " mm
- Obere Breite " " mm
- Untere " " " mm
- Höhe über dem Kost, hinten mm
- " " " " , vorn mm
- Stärke der Feuerbüchsplatten mm

Stärke der Feuerbüchrohrwand:

- Im oberen Teil mm
- Im unteren Teil mm

Stärke des Feuerbüchsmantels:

- In der Decke mm
- In den Seitenwänden mm
- In der Vorderwand mm
- In der Hinterwand mm

Die Wände der Feuerbüchse sind mit denen des Mantels durch Stehbolzen von mm Stärke verbunden, die in Abständen von höchstens mm stehen.

Abmessungen des Rundkessels:

Länge desselben	mm
(Richte Entfernung zwischen den Rohrwänden.)	
Mittlerer Durchmesser desselben	mm
Blechstärke	mm
Stärke der Rauchkammerrohrwand	mm

Die innere Verankerung des Kessels besteht aus:

..... Stück Deckenankern, Stück Querankern,
 Stück Blechankern.

Anzahl der Heizrohre

Äußerer Durchm. der Heizrohre	mm
Innerer " " "	mm

Anzahl der Heizrohre für die Aufnahme von Ueberhitzerselementen

Äußerer Durchm. dieser Heizrohre	mm
Innerer " " "	mm
Äußerer Durchm. der Ueberhitzerrohre	mm
Innerer " " "	mm
Freie Länge der Heizrohre	mm.

Feuerberührte Flächen.

1. In der Feuerbüchse:

die Vorder- und Rückwand zusammen	qm
die Seitenwände und Decke	qm
<hr/>	
Zusammen	qm

Hier von ab:

Für die Türöffnung qm

Für die Heizrohre qm

Zusammen qm

Heizfläche qm

2. In den Heizrohren qm

Gesamte Heizfläche qm

3. Im Ueberhitzer qm.

Rostfläche.

Die Rostfläche beträgt qm

Ausrüstungsteile.

1. Die Speisevorrichtungen des Kessels bestehen in 2 Dampfstrahlpumpen, von denen jede für sich imstande ist, dem Kessel während der Fahrt die erforderliche Wassermenge zuzuführen;
2. in der Speiseleitung jeder Dampfstrahlpumpe befindet sich ein Speiseventil, das bei Abstellung der Dampfstrahlpumpe durch den Druck des Kesselwassers geschlossen wird;
3. außer einem Wasserstandsglase, das eine Marke für den festgesetzten niedrigsten Wasserstand besitzt, befinden sich am Kessel Probierhähne, von denen der unterste in der Höhe des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes angebracht ist;
4. an der Kesselwandung ist eine Marke für den festgesetzten niedrigsten Wasserstand angebracht;
5. der Kessel hat 2 Sicherheitsventile, deren Belastung einer Dampfspannung von Atmosphären Ueberdruck entspricht, und wovon das eine so eingerichtet ist, daß seine Belastung nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Ventile haben je mm lichten Durchmesser, zusammen eine freie Durchgangsöffnung von qmm, eine senkrechte

Bewegung von 3 mm ist denselben möglich. Von gespanntem Dampf können dieselben, selbst wenn eine unbeabsichtigte Entlastung eintritt, nicht weggeschleudert werden;

6. an dem Kessel ist ein Manometer angebracht, das den Dampfdruck fortwährend anzeigt, und auf dessen Zifferblatt die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine unverstellbare, in die Augen fallende Marke bezeichnet ist;
7. eine Einrichtung zum Anschluß eines Prüfungsmanometers ist am Kessel vorhanden; sie entspricht den Vorschriften für bewegliche Kessel im § 14 Absatz 2 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen für die Anlegung von Sanddampfkesseln;
8. auf dem Kessel befindet sich Dampfpeif.....;
9. die festgesetzte höchste Dampfspannung, der Name des Fabrikanten, die Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung sind auf dem metallenen Fabrikchild angegeben, das so am Kessel befestigt ist, daß es auch nach der Ummantelung sichtbar ist.

....., den 19.....

Zur Bescheinigung über die Bauart-Prüfung und Wasserdruckprobe vom heutigen Tage gehörig.

....., den 19.....

Anlage: Kesselzeichnung.

(Schwarzstempel.)

Beschreibung

über die

Prüfung der Bauart und Wasserdruckprobe des Kessels
der Lokomotive, Betriebs-Nr.

Der für eine höchste Dampfspannung von Atmos-
phären Ueberdruck bestimmte, von der Firma:

zu im Jahre angefertigte und mit
der laufenden Fabriknummer bezeichnete Lokomotivkessel
ist in Bezug auf Bauart, Material und Ausführung in allen
Teilen genau untersucht und nach § 43 der Eisenbahn-Bau- und
Betriebsordnung vom 4. November 1904 nach § 11 der Betriebs-
vorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbe-
trieb, nach § 13 der Betriebsvorschriften für Privatanschlußbahnen,
nach § 34 der Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen
mit Maschinenbetrieb*), mit einem Wasserdruck von
Atmosphären Ueberdruck von dem Unterzeichneten heute geprüft
worden. Dabei hat der Kessel zu Beanstandungen keinen Anlaß
gegeben und hat insbesondere auch dem Probedruck mit befriedigen-
dem Erfolge widerstanden.

Die Nieten, mit denen das Fabrikschild am Kessel befestigt
ist, sind mit dem Stempel versehen worden.

Die Abmessungen und Verankerungen des Kessels, sein Ma-
terial und seine Zusammenfügung ergeben sich aus der hier bei-
fügten Beschreibung und Zeichnung.

 , den 19

(Schwarzstempel.)

Anlagen: Beschreibung mit Kesselzeichnung.

*) Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen.

Beschreibung

über

die regelmäßige — außerordentliche Untersuchung

der

Lokomotive Nr.

Fabrikant:

Fabrik-Nr.

Besitzer:

Betriebsort:

Die Lokomotive sollte zur Vornahme dieser Untersuchung am
ten 19..... außer Betrieb gestellt werden.

Sie ist am ten 19..... dem Betrieb entzogen
und am ten 19..... der Werkstatt zugeführt worden.

Die vorzeitige Untersuchung erfolgte auf Grund

Der Kessel wurde im Innern sowie auch äußerlich genau
untersucht, wobei sich Nachstehendes ergab:

Innere Untersuchung.

Nach Ausführung folgender Ausbesserung:

Wasserdruckprobe.

wurde der Kessel besichtigt und am^{ten}..... 19..... einer Wasserdruckprobe mit Atmosphären Ueberdruck unterzogen, wobei die Kesselwandungen weder eine bleibende Veränderung ihrer Form, noch wesentliche Undichtigkeiten zeigten.

Äußere Untersuchung.

Die Besichtigung und Prüfung der zur Sicherheit des Betriebes dienenden Vorrichtungen, insbesondere von Speise- und Wasserstandsvorrichtungen, Manometer und Sicherheitsventilen gab zu keinen Erinnerungen Veranlassung

Die Höhe der Kontrollhülse am Sicherheitsventil beträgt  mm.

Die Untersuchung, die sich auf alle Teile der Lokomotive nebst Tender erstreckte, ergab, daß letztere ferner im Betrieb mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden kann.

Mit Rücksicht auf den Befund des Kessels ist die Lokomotive spätestens nach Jahren vom Tage der Inbetriebnahme nach der letzten inneren Untersuchung ab gerechnet, d. h.

am^{ten}..... 19..... für die nächste innere, sowie nach Jahren, d. h. am^{ten}..... 19..... für die nächste äußere Untersuchung wieder außer Betrieb zu stellen.

Für die innere Untersuchung:

Für die Wasserdruckprobe:

....., den..... 19....., den..... 19.....

Für die äußere Untersuchung:

....., den..... 19.....

Bescheinigung

über

regelmäßige — außerordentliche

Der Kessel befand sich im Betriebe.

Äußere Untersuchung.

Die Besichtigung und Prüfung der zur Sicherheit des Betriebes dienenden Vorrichtungen, insbesondere von Speise- und Wasserstandsvorrichtungen, Manometer und Sicherheitsventilen, gab zu Erinnerungen Veranlassung:

Die Beobachtung der Feuerung gab zu
Bemerkungen Anlaß:

Im Uebrigen war die Unterhaltung der Kesselanlage
gut

Innere Untersuchung.

Der Kessel wurde befahren und
im Innern, sowie an den erforderlichen Stellen auch äußerlich
genau untersucht, wobei sich seine Wandungen, Richte und
Anker gut erhalten zeigten.
Die Feuerung, die Kesselleinmauerung und die Reinigung des
Kessels gaben zu keinen Erinnerungen Veranlassung.

Revisionsbuch

für

einen Dampfkessel.

Der Dampfkessel, zu welchem dieses Revisionsbuch gehört, ist mit dem vorgeschriebenen Fabrikchild versehen, welches nachstehende Angaben enthält:

1. festgesetzte Dampfspannung: ===== Atm Ueberdruck,
2. Name und Wohnort des Fabrikanten:
-
3. laufende Fabriknummer: =====
4. Jahr der Anfertigung: =====
5. Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes von der höchsten Stelle der Feuerzüge in Millimeter: =====

Die Platte, mit denen das Fabrikchild befestigt ist, tragen den Stempel de

.....

Das Revisionsbuch sowie die Genehmigungsurkunde nebst den zugehörigen Anlagen oder beglaubigte Abschriften dieser Papiere sind an der Betriebsstätte des Kessels aufzubewahren und jedem zur Aufsicht zuständigen Beamten oder Sachverständigen auf Verlangen vorzulegen.

..... (Ort und Datum.)

.....

(Schwarzstempel.)

(Unterschrift.)

Urkunde über die Genehmigung

zur

Anlegung eines beweglichen Dampfkessels.

Auf Grund des § 24 der Gewerbeordnung und der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von.....
Dampfkesseln vom 17. Dezember 1908 wird de.....

.....
.....
.....
.....
die Genehmigung zur Anlegung..... Dampfkessel.....

.....
nach Maßgabe der mit dieser Urkunde verbundenen Zeichnung.....
und Beschreibung unter den nachstehenden besonderen Beding-
ungen erteilt:

1. D..... Kessel..... mit einem Fabriksschilde zu
versehen, welches nachstehende Angaben enthält:

festgesetzte höchste Dampfspannung: ===== Atmosphären Ueberdruck,

Name und Wohnort des Fabrikanten:.....

.....
laufende Fabriknummer: =====

Jahr der Anfertigung: =====

Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes
von der höchsten Stelle der Feuerzüge in Millimeter: =====

2. Die Inbetriebnahme de..... Kessel..... darf erst nach der
Abnahme (§ 24 Abs. 3 der Gewerbeordnung) und Ver-

bindung der darüber ausgestellten Bescheinigung mit dieser Urkunde oder Empfang der Zwischenbescheinigung (§ 12 Abs. 6 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln) erfolgen.

3. Die Wartung des Kessels darf nur zuverlässigen, gut ausgebildeten oder gut unterwiesenen männlichen Personen über 18 Jahre übertragen werden, die mit der bestimmungsmäßigen Benutzung der allgemein vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen am Kessel vertraut und verpflichtet sind, bei der Bedienung des Feuers Rauch, Ruß oder Flugasche möglichst einzuschränken.*)

*) Diese Urkunde wird durch eine der auf S. 22 genannten zuständigen Behörden vollzogen, sie ist durch Schnur und Siegel mit den Kesselpapieren und der Kesselzeichnung zu verbinden.

Bescheinigung

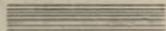
über

die Abnahmeuntersuchung eines beweglichen Dampfkessels.

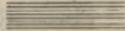
Der mit nachstehenden Angaben auf dem Fabrikshilde bezeichnete Dampfkessel:

festgesetzte höchste Dampfspannung:  Atmosphären
Ueberdruck,

Name und Wohnort des Fabrikanten:

laufende Fabriknummer: 

Jahr der Anfertigung: 

Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes von der höchsten Stelle der Feuerzüge in Millimeter: 
ist einschließlich seiner Ausrüstungsstücke heute der Abnahmeprüfung gemäß § 24 Abs. 3 der Gewerbeordnung unter Dampf unterzogen worden.

Der Kessel ist nach den vorgelegten Prüfungszeugnissen am der Bauprüfung und am der Wasserdruckprobe unterzogen und seine Anlegung durch Urkunde des zu vom genehmigt worden.

Der Kessel aufgestellt:

Bei der Abnahme ist folgendes festgestellt worden:

1. Die Feuerzüge liegen an ihrer höchsten Stelle
Millimeter unter dem festgesetzten niedrigsten Wasserstande, der am Kessel durch eine Strichmarke erkennbar gemacht ist, die sich Millimeter befindet.

2. Der Kessel besitzt Speiseventil....., welche durch den Druck des Kesselwassers geschlossen und ein Absperr..... zwischen dem Speiseventil und dem Kessel.
3. Die Speisevorrichtungen bestehen in
4. Der Kessel ist mit einer..... versehen, mittelst de en er von der Dampfleitung abgesperrt werden kann. Er ist ferner mit eine..... versehen, mittelst de en er entleert werden kann.
5. Außer Wasserstandsgläse....., welche..... mit der vorgeschriebenen Marke für den festgesetzten niedrigsten Wasserstand versehen....., befinde..... sich am Kessel.....
6. Der Kessel hat Sicherheitsventil..... de nen Belastung einer Dampfspannung von Atmosphären Ueberdruck entspr.....

Die Bauart, Abmessung und Belastung de..... Sicherheitsventil..... sind aus nachstehendem ersichtlich.

7. Der Kessel ist mit..... Manometer versehen, an welche..... die festgesetzte höchste Dampfspannung durch eine Marke bezeichnet ist.
8. Der Kessel ist mit einer Einrichtung zur Anbringung des Kontrollmanometers versehen.

Die Anlage entspricht den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von..... Dampfkesseln vom 17. Dezbr. 1908 und der Genehmigungsurkunde mit Zubehör.

Ihrer Inbetriebsetzung steht ein Bedenken nicht entgegen.

..... (Ort und Datum.)

.....
(Unterschrift.)

Bescheinigung

über die

Bauprüfung und Wasserdruckprobe

eines Dampfkessels.

Der mit nachstehenden Angaben auf dem Fabrikshilde bezeichnete Dampfkessel:

festgesetzte höchste Dampfspannung: Atmosphären Ueberdruck,

Name und Wohnort des Fabrikanten:

laufende Fabriknummer:

Jahr der Anfertigung:

Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes von der höchsten Stelle der Feuerzüge in Millimeter:

ist nach § 12 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln vom 17. Dezember 1908 der Bauprüfung und der Wasserdruckprobe mit einem Wasserdrucke von Atmosphären Ueberdruck unterzogen worden.

Dabei ist folgendes festgestellt:

1. Die Ausführung des Kesselförpers stimmt mit der — zur Genehmigungsurkunde vom gehörigen — beigehefteten Zeichnung überein, ausgenommen
2. Die Prüfung der Beschaffenheit des Kesselförpers ergab

Bescheinigung

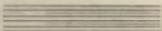
über die

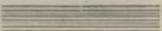
Wasserdruck-Prob^e eines beweglichen Dampfkessels.

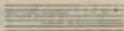
Der mit nachstehenden Angaben auf dem Fabrikshilde bezeichn^ete Dampfkessel:

festgesetzte höchste Dampfspannung:  Atm Ueberdruck,

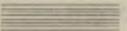
Name und Wohnort des Fabrikanten:

laufende Fabriknummer: 

Jahr der Anfertigung: 

Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes von der höchsten Stelle der Feuerzüge in Millimeter: 

ist nach § 12 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von

Dampfkesseln vom 17. Dezember 1908 mit einem Wasserdrucke von  Atmosphären Ueberdruck geprüft worden. Dabei hat der Kessel dem Probedrucke mit befriedigendem Erfolge (§ 12 Abs. 3) widerstanden.

Die Nieten, mit denen das Fabrikshild am Kessel befestigt ist (§ 11), sind mit dem Stempel versehen worden.

..... (Ort und Datum.)

.....
(Unterschrift.)

Bescheinigung

über die
Bauprüfung eines beweglichen Dampfkessels.

Der mit nachstehenden Angaben auf dem Fabrikshilde bezeichnete Dampfkessel:

festgesetzte höchste Dampfspannung: Atmosphären
Ueberdruck,

Name und Wohnort des Fabrikanten:

laufende Fabriknummer:

Jahr der Anfertigung:

Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes von
der höchsten Stelle der Feuerzüge in Millimeter:
ist nach § 12 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die
Anlegung von Dampfkesseln vom
17. Dezember 1908 der Bauprüfung unterzogen worden.

Dabei ist folgendes festgestellt:

1. Die Ausführung des Kesselförpers stimmt mit der — zur
Genehmigungsurkunde vom gehörigen —
beigehefteten Zeichnung überein, ausgenommen
2. Die Prüfung der Beschaffenheit des Kesselförpers ergab

Vorbemerkung: In dem folgenden Vordruck ist
Nichtzutreffendes zu durchstreichen.

Beschreibung

zur

Genehmigung einer Kesselanlage.*)

Der Antrag betrifft die Genehmigung zur — Anlegung —
Veränderung eines — neuen — bereits im Betriebe gewesenen
— stehenden Dampfkessels de

zu (Straße, Lage)

zum Betriebe

beweglichen, zum Betrieb an wechselnden Betriebsstätten bestimmten
Dampfkessels, mit einem dauernd ver-
bundenen Schiffsdampfkessel zum Betriebe

Den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen
über die Anlegung von Dampf-
kesseln vom 17. Dezember 1908 wird wie folgt
entsprochen :

*) Jedem Genehmigungsgeſuche müſſen — abgesehen von den im § 10
Abs. III der Anweisung bezeichneten Fällen, in denen je 2 Ausfertigungen
genügen — beigeſügt ſein:

- | | |
|------------------------------------|--|
| | 3 Beschreibungen nach diesem Vordruck, |
| | 3 maßstäbliche Zeichnungen des Kessels, |
| außerdem bei feststehenden Kesseln | 3 Lagepläne, |
| | 3 Bauzeichnungen des Kesselhauses (Auf-
stellungsraum) mit Schornstein, |
| bei Schiffskesseln | 3 Lagepläne des Kessels im Schiffe. |

Sämtliche Zeichnungen und die Beschreibungen sind unter Angabe des
Datums vom Besitzer und von dem Verfertiger des Kessels, bei alten Kesseln
mindestens vom Besitzer zu unterschreiben.

Zeichnungen, welche nicht auf Pausleinwand hergestellt sind, sind stets
auf Leinwand aufzuziehen. Im Blauverfahren hergestellte Zeichnungen dürfen
nicht verwandt werden.

Das Gesuch ist bei dem zuständigen Kesselprüfer anzubringen, nicht bei
der die Genehmigung erteilenden Behörde.

Zu § 2. Bau des Kessels.

- a) Angabe der Bauart des Kessels. Der Kessel ist ein
- (Für die Angaben sind möglichst die Bezeichnungen der Dampfkesselstatistik in Preußen zu wählen.)
- b) Angabe der Hauptabmessungen des Kessels in mm. Der Kessel besteht aus
- c) Angabe der Wandstärken in mm. Die Wandstärken betragen
- d) Angaben über Art, Güte und Verarbeitung des Bau-
stoffs zum Kessel. Der Kessel besteht in den nebenbezeichneten
Teilen
- aus Schweißblech:
- aus desgl. Bündelblech:
- aus Flußeisen von kg/qmm Festigkeit:
- aus desgl. von kg/qmm Festigkeit:
- aus desgl. von kg/qmm Festigkeit:
- aus Kupfer:
- aus Gußeisen:

Ueber die Blechprüfungen werden Werks- — amtliche — Bescheinigungen vorgelegt.
Abschnitt III Ziffer 4 der Bauvorschriften für
Landdampfkessel wird Beachtung finden.

e) Angaben über die Herstellung der Verbindungen. (Durch Maßskizzen hierunter zu erläutern.)

Die Kesselwandungen sind durch maschinell hergestellte — Hand — Nietung miteinander verbunden, mit Ausnahme , welche durch Schweißung hergestellt und , welche durch Verschraubung verbunden sind. Die Nietlöcher sind gebohrt — gelocht — gelocht und aufgebohrt.

Wasserrohre — Heizrohre — sind — geschweißt — nahtlos und durch Einwalzen (mit — ohne — Bördelung) in den befestigt.

f) Angaben über Verankerungen.

Zu § 3. Feuerzüge.

Die durch oder um den Dampfkessel gehenden Feuerzüge liegen an ihrer höchsten Stelle in einem Abstände vom mm unter dem niedrigsten Wasserstande des Kessels.

Die Heizfläche des Kessels berechnet sich wie nebenstehend:

Gesamte Heizfläche qm

Die Größe der Kostfläche beträgt = qm

Verhältnis der Kostfläche zur Heizfläche = 1 :

Der Luftzug wird auf natürliche — künstliche — Weise hergestellt. Die Gefahr des Erglühens der mit dem Dampfraum in Berührung stehenden Kesselwandungen ist also nach § 3 Absatz 2 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Land- und Schiffsdampfkesseln vom 17. Dezember 1908 ausgeschlossen.

Zu § 4. Speisevorrichtungen.

Der Kessel wird mit zwei zuverlässigen Speisevorrichtungen ausgerüstet, welche nicht von derselben Betriebsvorrichtung abhängen.

Als Speisevorrichtungen dienen: a) eine
b) ein

Abmessungen der Speisevorrichtungen: zu a)
(Durchmesser, Hub, Zahl der einfachen Hübe in
der Doppel-
Min., bei Strahlpumpen: zu b)
Leistungsfähigkeit in der Min.)

Zu § 5. Speiseventil.

Der Kessel erhält Speiseventil von mm lichtem Durchmesser, welche bei Absperrung der Speisevorrichtungen durch den Druck des Kesselwassers geschlossen w

Zu § 6. Absperr- u. Entleerungsvorrichtungen.

Der Kessel ist mit den vorgeschriebenen Absperr- und Entleerungsvorrichtungen versehen.

Zu § 7. Wasserstandsvorrichtungen.

Der Kessel ist mit Wasserstandsgläse versehen:

(Angabe für Schiffskessel) { Dieselben sind in einer zur Längsrichtung des Schiffes rechtwinkligen Ebene, in gleicher Höhe und Entfernung von der Kesselmitte, möglichst weit entfernt von ihr, in einem Abstände von mm voneinander angebracht.

Außerdem befinde sich am Kessel als Wasserstandsvorrichtung.

Die Wasserstandsvorrichtungen sind gesondert — an einem gemeinschaftlichen Körper — unmittelbar — durch Verbindungsrohre — mit dem Innern des Kessels verbunden. Die gemeinschaftlichen Verbindungsrohre haben mm, die gesonderten Verbindungsrohre mm lichten Durchmesser.

Die Hähne und Ventile der Wasserstandsvorrichtungen sind so eingerichtet, daß man während des Betriebs in gerader Richtung durch die Vorrichtungen hindurchstoßen kann. Der unterste Probierhahn wird in der Ebene des niedrigsten Wasserstandes angebracht.

Der niedrigste Wasserstand liegt mm oberhalb, der höchste Punkt der Feuerzüge mm unterhalb der unteren sichtbaren Begrenzung des Wasserstandsglases.

Im übrigen werden die Wasserstandsvorrichtungen vorschriftsmäßig ausgeführt.

Zu § 8. Wasserstandsmarke.

Der Kessel wird mit mm Gefälle angelegt.

Der festgesetzte niedrigste Wasserstand liegt mm über Derselbe wird an der durch ein Schild mit der Bezeichnung sowie an der Kesselwandung durch eine feste Strichmarke, die von den Buchstaben N. W. begrenzt wird, bezeichnet.

(Angabe für Schiffskessel) | An des Kessels ist die höchste Lage der Feuerzüge nach der Richtung der Schiffsbreite in leicht erkennbarer dauerhafter Weise durch ein Schild mit der Bezeichnung kenntlich gemacht.

Zu § 9. Sicherheitsventile.

Der Kessel erhält gewöhnliche — Vollhub — Sicherheitsventil von mm lichter Weite. Die Belastung erfolgt durch — Gewichte — Federn — unmittelbar — mittelst Hebel.

Das Ventil so eingerichtet, daß jederzeit gelüftet und auf em Sitz gedreht werden kann. Die Belastung der Ventile soll bei der technisch polizeilichen Abnahme festgestellt werden.

(Angabe für Schiffskessel, Seeschiffe ausgenommen.) | Mindestens eins der Ventile hat eine solche Stellung, daß die vorgeschriebene Belastung von Deck aus mit Leichtigkeit untersucht werden kann.

Zu § 10. Manometer.

An dem Kessel..... zuverlässige.....
Manometer angebracht, an welchen die festgesetzte höchste
Dampfspannung durch eine unveränderliche, in die Augen fallende
Marke bezeichnet ist. Ein — Das — Manometer befindet sich im
Gesichtskreise des Kesselwärters.

(Angabe für Schiffskessel,
Seeschiffe ausgenommen.)

}	Ein	der	Manometer	ist	auf	dem			
	Verdeck	an	einer	für	die	Beobachtung	be-	quemen	Stelle

Zu § 11. Fabrik Schild.

An dem Kessel wird mit Kupfernieten ein nach der Um-
mantelung oder Einmauerung sichtbar bleibendes, metallenes Schild
mit folgenden Angaben angebracht:

Festgesetzte höchste Dampfspannung in Atm Ueberdruck

.....
Name und Wohnort des Fabrikanten:

Laufende Fabriknummer:

Jahr der Anfertigung:

Mindestabstand des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes
an der höchsten Stelle der Feuerzüge in mm:

Zu § 12. Bauprüfung und Druckprobe.

Der Kessel wird nach seiner letzten Zusammensetzung vor der
Einmauerung oder Ummantelung einer Bauprüfung und einer
amtlichen Wasserdruckprobe auf Atm Ueberdruck unterworfen.

Zu § 14. Kontrollstutzen.

Der Kessel erhält eine Einrichtung zur Anbringung des amt-
lichen Prüfungsmanometers.

Zu § 15 u. 16. Aufstellung des Kessels.

Die Aufstellung des Kessels entspricht den gesetzlichen Vor-
schriften. — Zwischen dem Kesselmauerwerk und den dasselbe

umschließenden Wänden verbleibt ein Zwischenraum von 8 cm.
Zur Regelung des Feuers ist ein..... vom Heizerstande aus be-
wegliche angebracht.

Der Schornstein hat m Gesamthöhe , m
untere Weite und m obere Weite.

Die Größe der Fensterflächen des Aufstellungsraums beträgt
insgesamt qm.

Zur Lüftung dienen.....
.....
von insgesamt qm Fläche.

....., den ten 19.....

Der Antragsteller:

....., den ten 19.....

Der Verfertiger:

Bemerkung: Bei alt angekauften Kesseln ist außerdem ein Nachweis
über die frühere Betriebsstätte, Dauer der Außerbetriebstellung und die Gründe,
welche zur Außerbetriebstellung geführt haben, bei umzubauenden oder abzu-
ändernden Anlagen die Art und der Umfang der Veränderung anzugeben.

Prüfung zum Lokomotivführer und Lokomotivheizer bei Privateisenbahnen

die dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen
vom 3. November 1838 unterworfen sind.*)

I. Gemeinsame Erfordernisse.

1. Bei der ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes müssen die Lokomotivbeamten mindestens ein und zwanzig Jahr alt sein, dürfen aber das vierzigste Lebensjahr nicht überschritten haben.
2. Die Beamten müssen unbescholten sein und die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen.
3. Die Beamten müssen in deutschen und lateinischen Buchstaben Gedrucktes und Geschriebenes lesen, deutsch leserlich schreiben und in dem für ihren Dienst erforderlichen Umfang in den vier Grundarten rechnen können.
4. Die Beamten müssen Fertigkeit im Gebrauche des Fernsprechers besitzen.
5. Jeder Beamte muß die schriftlichen oder gedruckten Anweisungen über seine dienstlichen Obliegenheiten und die seiner Untergebenen kennen.
6. Jeder Eisenbahn-Betriebs- und -Polizeibeamte muß die Eisenbahn-Bau- u. -Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung mit den für den Bahnbezirk erlassenen Ausführungsbestimmungen, die Eisenbahn-Verkehrsordnung mit ihren Ausführungsbestimmungen und die Militär-Eisenbahnordnung kennen, soweit diese Ordnungen seinen Dienstkreis und den seiner Untergebenen berühren. (E. V. Bl. 1906. S. 188 u. ff. und B. O. vom 4. 11. 1904. § 45 (2).)

Die Verwendung von Lokomotivführern und -Heizern, denen die selbständige Führung einer Lokomotive übertragen werden soll, darf im Dienste von Privatbahnen erst stattfinden, nachdem von der Privatbahnverwaltung dem zuständigen Königlichen Eisen-

*) Nach § 63 der B. O. müssen Dampflokomotiven während der Fahrt mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

bahnkommissar der Nachweis erbracht ist, daß die betreffenden Beamten ihre Befähigung in der unter C 18 und 19 der Bestimmungen des Bundesrats über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten vorgeschriebenen Weise dargetan haben. (E. V. Bl. 1897. S. 89/90 und E. V. Bl. 1906. S. 186 ff.)

II. Besondere Erfordernisse.

Gemäß der vorstehenden Bestimmungen (C 18 u. 19) hat nachzuweisen:

a) der Lokomotivheizer:

1. Kenntnis der Einrichtungen für das Feuern, Speisen, Schmieren und Bremsen der Lokomotive,
2. Fähigkeit, eine fahrende Lokomotive zum Halten zu bringen,
3. eine halbjährige Beschäftigung im Eisenbahndienste.

b) der Lokomotivführer:

1. Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten,
2. allgemeine Kenntnis der Eigenschaften und der Behandlung der beim Maschinenbau und im Lokomotivdienste zur Verwendung kommenden Stoffe,
3. Kenntnis der Lokomotive, ihrer einzelnen Teile und ihre Behandlung,
4. Kenntnis der Einrichtung und Handhabung der im Dienstbezirke vorkommenden Bremsvorrichtungen,
5. Kenntnis der zu befahrenden Strecken,
6. Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen,
7. Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst,
8. Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie den Dienstkreis des Lokomotivführers berühren,
9. Kenntnis der Dienstanweisungen für Bremser, Wagenwärter, Schaffner, Zugführer, Schrankenwärter, Bahnwärter, Weichensteller, Blockwärter, Vorsteher und Aufseher der Stationen, soweit sie den Dienstkreis des Lokomotivführers berühren,
10. Einjährige Beschäftigung als Handwerker in einer Maschinen- oder Schlosserwerkstätte und einjährige Beschäftigung als Lokomotivheizer.

Ueber das Ergebnis der Prüfung ist dem Prüfling ein Zeugnis auszustellen.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten nur für die Führer

von Dampflokomotiven. Die Festsetzung der von den Führern anderer (elektrischen) Lokomotiven zu erfüllenden Erfordernisse bleibt den Landesaufsichtsbehörden überlassen.

Anlage 12.

**Prüfung zum Lokomotivführer und Lokomotivheizer
bei Kleinbahnen mit nebenbahnähnlichem Maschinenbetrieb
und Straßenbahnen.**

§ 41 der B. V. f. Kl. — E. V. Bl. 1898. S. 254. *)

Auszug aus § 41 der A.:

Den im äußeren Betriebsdienst angestellten Bediensteten sind über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältnis schriftliche oder gedruckte Anweisungen zu geben. Die eisenbahn-technische Aufsichtsbehörde, welcher diese Anweisungen vorgelegt werden müssen, kann sie beanstanden, wenn sie die Betriebssicherheit der Kleinbahn dadurch nicht für gewahrt erachtet. Auch ist diese Behörde befugt, eine Prüfung der Bediensteten des äußeren Betriebsdienstes zu fordern, sowie die Entlassung derjenigen, welche nach ihrem Ermessen nicht als technisch fähig und zuverlässig anzusehen sind.

Nach der Ausführungsanweisung zu § 4 (3) des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892, abgedruckt im E. V. Bl. 1898. S. 225 ff., sollen die im äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten, die zur Ausübung ihres Amtes erforderliche technische Befähigung und Zuverlässigkeit besitzen. Der Ausdruck „technische Zuverlässigkeit“ ist gleichbedeutend mit Zuverlässigkeit in Bezug auf die Berufspflicht.

Nach § 33 der Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit nebenbahnähnlichem Maschinenbetrieb vom 13. August 1898, abgedruckt im E. V. Bl. 1898. S. 245 ff., darf die Führung der Maschine nur solchen Personen übertragen werden, welche eine förmliche Prüfung abgelegt haben und sich durch ein Zeugnis darüber ausweisen können, daß sie die erforderliche technische Befähigung und Zuverlässigkeit besitzen.

*) Das Personal der Lokomotiven, die auch Staatsbahngleise befahren, muß erforderlichen Falles den Prüfungsvorschriften für Lokomotivführer und Heizer der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen entsprechen.

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

Der Lokomotivführer und Heizer müssen bei der ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes mindestens ein und zwanzig Jahre alt, unbescholten sein und die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen, sowie Geschriebenes und Gedrucktes lesen und deutsch leserlich schreiben können.

Es hat nachzuweisen:

a) der Lokomotivheizer:

1. Kenntnis der Einrichtungen für das Feuern, Speisen, Schmieren und Bremsen der Dampflokomotive,
2. Fähigkeit, eine fahrende Lokomotive zum Halten zu bringen.

b) der Lokomotivführer:

1. Kenntnis der Lokomotive, ihrer einzelnen Teile und ihre Behandlung,
2. Kenntnis der Einrichtung und Handhabung der im Dienstbezirk bei Lokomotiven u. Wagen vorkommenden Bremsvorrichtungen,
3. Kenntnis der zu befahrenden Strecken,
4. Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen,
5. Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst,
6. Kenntnis der Vorschriften für den Fahrdienst, soweit sie seinen Dienstkreis berühren,
7. Kenntnis der Dienstanweisungen der im äußeren Dienst beschäftigten Bediensteten, soweit sie seinen Dienstkreis berühren,
8. Einjährige Beschäftigung als Handwerker in einer Maschinen- oder Schlosserwerkstätte und eine halbjährige Beschäftigung als Lokomotivheizer bei einer Haupt-, Neben- oder Kleinbahn.

Von der Vornahme einer schriftlichen Prüfung ist abzusehen. Das Ergebnis der Prüfung ist der königlichen Eisenbahndirektion zu berichten. Die Prüfungszeugnisse sind vom Vorstande des Maschinenamts oder von dem dazu besonders ermächtigten maschinen-technischen Beamten auszustellen.

Prüfung zum Lokomotivführer und Lokomotivheizer bei Privatananschlußbahnen.

§ 43 der B. V. f. Pr. — E. V. Bl. 1902. S. 222 und 223. *)

Die unter Anlage 12 stehenden Bestimmungen über die technische Befähigung und Zuverlässigkeit sind auch für die Lokomotivpersonale der Privatananschlußbahnen maßgebend. Die Besetzung der Lokomotiven dieser Bahnen mit einem Lokomotivführer und einem Heizer ist nicht vorgeschrieben, es genügt also bei einfachen Betriebsverhältnissen die Besetzung der Lokomotive nur mit einem Führer. Bei größeren Privatananschlußbahnen und bei solchen Privatananschlußbahnen, die Wege mit starkem Verkehr kreuzen müssen, wird von der Besetzung der Lokomotive mit einem Führer und Heizer nicht abgesehen werden können. Soll die Lokomotive einer Privatananschlußbahn nur mit einem Mann besetzt werden, so ist hierzu die Genehmigung der Königlichen Eisenbahnbehörde einzuholen. In diesem Falle ist es im Interesse der Betriebssicherheit geboten, den Regler verschließbar einzurichten, damit wenn der Führer die unter Dampf stehende Lokomotive zeitweise verlassen muß, die mißbräuchliche oder unbefugte Benutzung des Reglers vermieden wird (Vorhängeschloß).

Der Lokomotivführer und Heizer müssen bei der ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes mindestens ein und zwanzig Jahre alt, unbescholten sein und die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen, sowie Geschriebenes und Gedrucktes lesen und deutsch leserlich schreiben können.

Es hat nachzuweisen:

a) der Lokomotivheizer:

1. Kenntnis der Einrichtung für das Feuern, Speisen, Schmieren und Bremsen der Lokomotive,
2. Fähigkeit, eine fahrende Lokomotive zum Halten zu bringen,

*) Vergl. auch Fußnote bei Anlage 12.

b) der Lokomotivführer:

1. Kenntnis der Lokomotive, ihrer einzelnen Teile und ihre Behandlung,
2. Kenntnis der Einrichtung und Handhabung der Bremsrichtungen an Lokomotiven und Wagen,
3. Kenntnis der zu befahrenden Strecken,
4. Kenntnis der Vorschriften für den Rangierdienst,
5. Kenntnis der Signaleinrichtungen, auch der anschließenden Haupt-, Neben- oder Kleinbahn, soweit sie seinen Dienstkreis berühren,
6. Halbjährige Beschäftigung als Handwerker in einer Maschinen- oder Schlosserwerkstätte und halbjährige Beschäftigung als Lokomotivheizer bei einer Haupt-, Neben-, Klein- oder Privatanschlußbahn. (Vergl. auch § 43 der Polizeiverordnung, veröffentlicht im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Cöln vom 15. Okt. 1902 und E. V. Bl. 1902. S. 211 u. f.)

Ausnahmen sind bei einfachen und kleineren Privatanschlußbahnen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig. Bedienstete der Anschlußbahn, die mit Zustimmung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde gleichzeitig auf einer dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 unterliegenden Bahnstrecke selbständig Dienstvorrichtungen wahrnehmen, müssen den hierfür maßgebenden Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten genügen und sich über diese Befähigung ausweisen. (Vergl. E. V. Bl. 1906. S. 186.)

Von der Vornahme einer schriftlichen Prüfung ist abzusehen. Die Prüfungszeugnisse sind vom Vorstande des Maschinenamts oder von dem dazu besonders ermächtigten maschinentechnischen Beamten auszustellen.

Auszug aus der Bergpolizeiverordnung
für die Grubenanschlußbahnen
im Bezirke des Königlichen Oberbergamts zu Bonn. 1. 7. 12.

§ 4.

Die Lokomotivführer müssen unbescholtenen Rufes sein, sowie Deutsch lesen, schreiben und sprechen können und die sonst zu ihrem Dienste erforderlichen Eigenschaften besitzen. Sie müssen ferner im Schlosserhandwerk ausgebildet sein und wenigstens ein halbes Jahr in einer Maschinenfabrik gearbeitet, sowie ein halbes Jahr als Heizer gefahren haben. Ausnahmen sind bei kleineren Betrieben mit schriftlicher Genehmigung des Bergrevierbeamten zulässig.

§ 9.

1. Jede Lokomotive muß mit zwei Personen, und zwar jede Feuerlokomotive mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein. Auch die dem Führer beigegebenen Personen müssen mit der Handhabung der Lokomotive mindestens soweit vertraut sein, daß sie diese erforderlichenfalls zum Stillstand bringen können.
2. Die Besetzung der Lokomotive mit nur einer Person ist innerhalb des Grubenbahnhofes gestattet, wenn öffentliche Wege nicht gekreuzt werden und Vorkehrungen getroffen sind, die ein unbeabsichtigtes Hinausfahren der Lokomotive aus dem Grubenbahnhofe verhindern.
3. Dem Lokomotivpersonal dürfen Obliegenheiten nicht übertragen werden, die es an der Wahrnehmung des Lokomotivdienstes hindern.

Die Wartung der Kessel, der Bauzug-, Feld-, Forst-, Fabrik- und Abraumlokomotiven, die den beweglichen Dampfkesseln gleich geachtet werden, darf nur zuverlässigen, gut ausgebildeten oder gut unterwiesenen männlichen Personen über 18 Jahren übertragen werden, die mit der bestimmungsmäßigen Benutzung der allgemein vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen am Kessel vertraut und verpflichtet sind, bei der Bedienung des Feuers Rauch, Ruß oder Flugasche möglichst einzuschränken.

Dienstvorschriften für Kesselwärter.

Erl. d. M. f. G. u. Gewerbe vom 8. Sept. 1903. IIIa 6941.¹

Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung.

Jahrgang 1903. Seite 304 u. 305.

(Vergl. auch Anweisung zur Herrichtung der Dampfkessel für die innere Untersuchung und zur Wasserdruckprobe. Erl. des Ministers für Handel u. Gewerbe vom 23. Juni 1903.)

Allgemeines.

1. Die Kesselanlage ist stets rein, gut erleuchtet und von allen nicht dahin gehörigen Gegenständen frei zu halten.
2. Der Kesselwärter darf Unbefugten den Aufenthalt in der Kesselanlage nicht gestatten.
3. Der Kesselwärter ist für die Wartung des Kessels verantwortlich; er darf den Kessel während des Betriebes nicht ohne Aufsicht lassen.

Inbetriebsetzung des Kessels.

4. Vor dem Füllen des Kessels ist festzustellen, ob er im Innern gereinigt ist und Fremdkörper aus ihm entfernt sind. Alle zu ihm gehörigen Vorrichtungen müssen gangbar und deren Zuführungen zum Kessel frei sein.
5. Das Anheizen soll langsam und erst erfolgen, nachdem der Kessel mindestens bis zur Höhe des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes gefüllt ist.
6. Während des Anheizens ist das Dampfventil geschlossen und

der Dampfraum mit der äußeren Luft in offener Verbindung zu erhalten. Auch das Nachziehen der Dichtungen hat während dieser Zeit zu erfolgen.

7. Die Wasserstandsvorrichtungen sind vor und während des Anheizens zu prüfen, das Manometer ist stetig zu beobachten.

Betrieb des Kessels.

8. Hähne und Ventile sind langsam zu öffnen und zu schließen.
9. Der Wasserstand soll möglichst gleichmäßig gehalten werden und darf nicht unter die Marke des festgesetzten niedrigsten Standes sinken.
10. Die Wasserstandsvorrichtungen sind unter Benutzung aller Hähne oder Ventile täglich recht oft zu prüfen. Unregelmäßigkeiten, insbesondere Verstopfungen sind sofort zu beseitigen.
11. Die Speisevorrichtungen sind täglich sämtlich zu benutzen und stets in brauchbarem Zustande zu erhalten.
12. Das Manometer ist zeitweise vorsichtig auf seine Gangbarkeit zu prüfen.
13. Der Dampfdruck soll die festgesetzte höchste Spannung nicht überschreiten.
14. Die Sicherheitsventile sind täglich durch vorsichtiges Anheben zu lüften. Jede Aenderung der Belastung der Sicherheitsventile ist untersagt.
15. Beim jedesmaligen Öffnen der Feuertüren ist der Zug zu vermindern.
16. Vor oder während Stillstandspausen ist der Kessel aufzuspeisen und der Zug zu vermindern.
17. Beim Schichtwechseln darf der abtretende Kesselwärter sich erst dann entfernen, wenn der antretende Wärter alles in ordnungsmäßigem Zustande übernommen hat.
18. Sinkt das Wasser unter die Marke des niedrigsten Standes, so ist die Einwirkung des Feuers aufzuheben und dem Vorgesetzten unverzüglich Anzeige zu erstatten.
19. Steigt der Dampfdruck zu hoch, so ist der Kessel zu speisen und der Zug zu vermindern. Genügt dies nicht, so ist die Einwirkung des Feuers aufzuheben.
20. Bei Beendigung des Kesselbetriebes hat der Kesselwärter den Dampf tunlichst wegzuarbeiten, das Feuer allmählich zu mäßigen und eingehen zu lassen bezw. vom Kessel abzusperren, den Rauchschieber zu schließen und den Kessel aufzuspeisen.

21. Bei außergewöhnlichen Erscheinungen, Undichtheiten, Beulen, Erglühen von Kesselteilen usw. ist die Einwirkung des Feuers sofort aufzuheben und dem Vorgesetzten unverzüglich Meldung zu erstatten.
22. Das Decken (Bänken) des Feuers nach Beendigung der Arbeitszeit ist nur gestattet, wenn der Kessel unter Aufsicht bleibt. Außerdem darf der Rauchschieber nicht ganz geschlossen und der Kofst nicht ganz bedeckt werden.

Außerbetriebsetzung des Kessels.

23. Das vollständige Entleeren des Kessels darf erst vorgenommen werden, nachdem das Feuer entfernt und das Mauerwerk genügend abgekühlt ist. Muß die Entleerung unter Dampfdruck erfolgen, so darf dies nur mit höchstens 1 Atmosphäre Druck geschehen.
24. Das Einlassen von kaltem Wasser in den eben entleerten, heißen Kessel ist streng untersagt.
25. Bei Frostwetter sind außer Betrieb zu setzende Kessel und deren Rohrleitungen gegen Einfrieren zu schützen.

Reinigung des Kessels.

26. Kesselstein und Schlamm sind aus dem Kessel oft und gründlich zu entfernen. Das Abklopfen des Kesselsteins darf nicht mit zu scharfen Werkzeugen ausgeführt werden.
27. Die Züge und die Kesselwandungen sind oft und gründlich von Flugasche und Ruß zu reinigen.
28. Der zu beifahrende Kessel muß von den mit ihm verbundenen und im Betriebe befindlichen Kesseln in allen Rohrverbindungen durch genügend starke Blindflansche oder durch Abnehmen von Zwischenstücken sichtbar abgetrennt werden. Die Feuerungseinrichtungen sind sicher abzusperrn.
29. Der Kesselwärter hat sich von der stattgehabten gründlichen Reinigung des Kessels und der Züge persönlich zu überzeugen. Dabei sind die Kesselwandungen genau zu besichtigen und ist der Zustand des Kesselmauerwerks zu untersuchen. Unregelmäßigkeiten sind sofort zur Anzeige zu bringen und zu beseitigen.

Gebührenordnung

für die

durch Staatsseisenbahnbeamte auszuführenden Untersuchungen
von Kesseln der Betriebsmaschinen der nicht unter Staatsver-
waltung stehenden Eisenbahnen, der Kleinbahnen
und Privataanschlußbahnen.

(Erl. des M. d. ö. N. vom 14. 1. 1913. IV. A. 18. 6. E. V. Bl.
S. 13 bis 15.)

I. Untersuchung neuer und neu genehmigter Kessel.

Für jede nachbezeichnete Prüfung be-
tragen die Gebühren in Mark:

1. für die Bauprüfung von Kesseln
2. für die Wasserdruckprobe
3. für jede Abnahmeprüfung

Für Kessel mit einer Heizfläche in qm		
0-20	20-50	über 50
11	13	15
11	13	15
11	13	15

II. Regelmäßig wiederkehrende technische Untersuchungen.

Neben den nach Abschnitt I fälligen Gebühren werden für
die Ausführung der vorgeschriebenen regelmäßig wiederkehrenden
Untersuchungen von den Kesselbesitzern
im Laufe des Etatsjahres Jahres-
gebühren nach folgenden Sätzen in
Mark erhoben:

Für jeden Kessel

Für Kessel mit einer Heizfläche in qm		
0-20	20-50	über 50
10	13	16

Für die Erhebung der Gebühren kommen die nachstehenden
Grundsätze zur Anwendung:

1. Die Jahresgebühren sind für jeden zum Besitzstand eines
Kesselbesitzers zu zählenden Kessel zu erheben, derselbe mag
während des ganzen Etatsjahres oder nur während eines
Teils desselben oder endlich unter gewissen Voraussetzungen
(z. B. als Reservekessel) betrieben werden.

Für außer Betrieb gestellte Kessel, deren Nichtbenutzung
sich über das ganze Etatsjahr erstreckt und den zur eisenbahn-

technischen Aufsicht über die in Betracht kommenden Bahnen berufenen Königlichen Eisenbahnbehörden spätestens bis zum 1. April des betreffenden Etatsjahres angezeigt worden ist, werden die Gebühren nicht erhoben.

2. Für Kessel, deren Außerbetriebstellung, gänzliche Beseitigung (Verkauf) oder deren Abgang ins Ausland im Laufe des Etatsjahres erfolgt, werden die Jahresgebühren nicht zurückerstattet, auch wenn eine etwa fällige Untersuchung noch nicht stattgefunden hat.
3. Die Berechnung der Jahresbeiträge und sonstiger Gebühren hat seitens der zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die in Betracht kommenden Bahnen berufenen Königlichen Eisenbahnbehörden zu erfolgen.

Beim Uebergang eines Kessels aus einem Aufsichtsbezirk in einen anderen oder beim Wechsel des Besitzers eines Kessels im Laufe des Etatsjahres werden erneute Jahresbeiträge nicht erhoben, wenn sie nachweislich in dem früheren Bezirk oder von dem Vorbesitzer bereits gezahlt worden sind.

4. Eine Verrechnung von Gebühren, die aus der Kesselüberwachung durch staatliche Beamte der Staatskasse zufließen, findet zwischen einzelnen Staatskassen nicht statt. Geht die Kesseluntersuchung im Laufe des Etatsjahres von der zur eisenbahntechnischen Aufsicht berufenen Eisenbahnbehörde auf geeignete Angestellte von Privateisenbahnen oder Kleinbahnen über (vergl. Erlasse vom 5. Okt. 1889 — IV. 2859 —, vom 8. Januar 1891 — I. 51 — und vom 28. Mai 1897 — IV. A. 1771, III. 8079 (E. V. Bl. Seite 158) so sind gleichwohl die vollen Jahresgebühren zu berechnen. Dasselbe gilt für den umgekehrten Fall.

5. Für Kessel, für die durch denselben Besitzer im Laufe des Etatsjahres eine erneute Genehmigung erwirkt wird, sind erneute Beiträge, abgesehen von den mit der Genehmigung verbundenen Abgaben, nicht zu erheben, wenn für den Kessel bereits der Jahresbeitrag, wenn auch nach einem anderen Gebührensatze, nachweislich gezahlt worden ist. Das Gleiche trifft zu für Kessel, die im Laufe des Etatsjahres durch neue gleicher Größe und Bauart ersetzt werden.

Für Kessel, die nach einer Betriebsunterbrechung von mehr als zweijähriger Dauer wieder in Betrieb genommen werden sollen und daher der inneren Untersuchung und Wasserdruckprobe unterworfen werden müssen, sind die Jahres-

beiträge nach Abschnitt II zu entrichten. Weitere Jahresbeiträge für das laufende Etatsjahr werden nicht berechnet.

6. Druckproben nach Hauptausbesserungen, welche an die Stelle einer in demselben Etatsjahre fälligen regelmäßigen Druckprobe treten, werden nicht besonders berechnet.
7. Für außerordentliche Untersuchungen, welche auf Anordnung der zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die in Betracht kommenden Bahnen berufenen königlichen Eisenbahnbehörden stattfinden, sowie für Untersuchungen auf Antrag der Kesselbesitzer ist der nach Abschnitt II der Gebührenordnung zu treffende Jahresbeitrag zu erheben.
8. Sofern die vorgeschriebenen Untersuchungen, Wasserdruckproben oder besonders vereinbarten Untersuchungen am festgesetzten Tage nicht oder nur zum Teil ausgeführt werden können und dem Kesselbesitzer und dessen Stellvertreter hierfür ein Verschulden heizumessen ist, ist für jede zu wiederholende Untersuchung der Jahresbeitrag nach Abschnitt II der Gebührenordnung zu erheben. Ein Verschulden ist nicht anzunehmen, wenn das Füllen des Kessels bei einer nach der inneren Untersuchung in Aussicht genommenen Druckprobe von dem Kesselprüfer nicht abgewartet werden kann, oder wenn sich nach dem Befunde der inneren Untersuchung die Notwendigkeit herausstellt, den Kessel erst einer Ausbesserung zu unterziehen.

Für erste Wasserdruckproben und Kesselabnahmen, welche infolge Verschuldens des Kesselbesitzers wiederholt werden müssen, werden die Gebührensätze unter Abschnitt I für jede vergebliche Untersuchung erhoben, mit der Maßgabe, daß bei Abnahmen, verbunden mit der Prüfung der Bauart und Druckprobe, für die Wiederholung nur eines Teiles der Untersuchung die entsprechenden Einzelsätze mehrfach in Anrechnung kommen.

Ueber die Gebühren zur Untersuchung der Kessel feuerloser Lokomotiven ist eine rechnungsmäßige Heizfläche zugrunde zu legen, deren Größe in qm dem $1\frac{1}{2}$ fachen des in t auszudrückenden Dienstgewichtes der Lokomotiven bei vorchriftsmäßig größter Kesselfüllung gleichzusetzen ist. *)

Die Sätze der Gebührenordnung gelten auch für die auf Ersuchen der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen durch Staats-eisenbahnbeamte auszuführende Kesselprüfungen und umgekehrt. **)

*) Erlaß vom 17. März 1898 — I. D. 3186 — E. V. Bl. S. 73.

**) Erlaß vom 12. Febr. 1906 — V. D. 21761 — E. N. Bl. 1906. S. 33.

Gebührenordnung

für

Dampfkessel = Untersuchungen der Lokomotiven die nicht der Aufsicht der Staatseisenbahnbehörden unterliegen.*)

(Vergl. Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel. Eingeführt durch den Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 16. Dezember 1909.)

I. Untersuchung neuer und neu genehmigter Dampfkessel.

Für jede nachbezeichnete Prüfung betragen die Gebühren in Mark:

1. für die Bauprüfung von Kesseln aller Art
2. für die Wasserdruckprobe von Kesseln aller Art
3. für jede Abnahmeprüfung

Für Kessel mit einer Heizfläche in qm					
0-5	über 5-20	über 20-50	über 50-100	über 100-200	für jede 100 qm mehr
7	11	13	15	18	} 2
7	11	13	15	18	
7	11	13	15	18	

II. Regelmäßig wiederkehrende technische Untersuchungen.

Neben den etwaigen, nach Abschnitt I fälligen Gebühren werden für die Ausführung der im § 31 vorgeschriebenen regelmäßig wiederkehrenden Untersuchungen von den Kesselbesitzern im Laufe des Etatsjahres Jahresgebühren nach folgenden Sätzen in Mark erhoben:

1. für jeden feststehenden Kessel
2. für jeden beweglichen Kessel
3. für jeden Schiffsdampfkessel

Für Kessel mit einer Heizfläche in qm					
0-5	über 5-20	über 20-50	über 50-100	über 100-200	für jede 100 qm mehr
8	12	15	18	21	} 2
10	15	18	21	24	
10	18	21	24	27	

Für die Erhebung der Gebühren kommen die nachstehenden Grundsätze zur Anwendung:

- a) Die Jahresgebühren sind für jeden zum Besitzstand eines Kesselbesitzers zu zählenden Kessel (§ 42) zu erheben, derselbe

*) Für Lokomotiven die der Aufsicht der Staatseisenbahnbehörden unterstehen, vergl. die auf S. 79 stehende Gebührenordnung.

mag während des ganzen Etatsjahrs oder nur während eines Theiles desselben oder endlich unter gewissen Voraussetzungen (z. B. als Reservekessel) betrieben werden.

Für außer Betrieb gestellte Kessel (§ 31 Absatz VII), deren Nichtbenutzung sich über das ganze Etatsjahr erstreckt, oder für Schiffsdampfkessel, die wegen dauernden Aufenthalts der zugehörigen Schiffe im Auslande den regelmäßig wiederkehrenden Untersuchungen nicht unterworfen werden können, werden die Gebühren nur unter den im § 42 Absatz II bezeichneten Voraussetzungen nicht erhoben.

- b) Für Kessel, deren Außerbetriebstellung, gänzliche Beseitigung (Verkauf) oder deren Abgang ins Ausland, wie bei Schiffsdampfkesseln, im Laufe des Etatsjahrs erfolgt, werden die Jahresgebühren nicht zurückerstattet, auch wenn eine etwa fällige Untersuchung noch nicht stattgefunden hat.
- c) Die Berechnung der Jahresbeiträge und sonstiger Gebühren hat bei feststehenden Kesseln seitens desjenigen Kesselprüfers zu erfolgen, in dessen Bezirke die Kessel liegen, bei beweglichen oder Schiffsdampfkesseln entsprechend der durch § 30 Absatz II geregelten örtlichen Zuständigkeit dieser Kessel, auch wenn die Untersuchungen in einem anderen Bezirke stattgefunden haben (§ 30 Absatz III).

Beim Uebergang eines beweglichen oder Schiffsdampfkessels aus dem Bezirke des einen Kesselprüfers in denjenigen eines anderen oder beim Wechsel des Besitzers einer Kesselanlage im Laufe des Etatsjahrs werden erneute Jahresbeiträge nicht erhoben, wenn sie nachweislich in dem früheren Bezirke oder von dem Vorbesitzer bereits gezahlt worden sind.

- d) Eine Verrechnung von Gebühren, die aus der Kesselüberwachung durch staatliche Beamte der Staatsklasse zufließen, findet zwischen einzelnen Staatsklassen nicht statt; desgleichen ist eine solche Verrechnung oder nochmalige Erhebung von Jahresgebühren ausgeschlossen, wenn bewegliche Kessel infolge Aenderung ihres Standorts im Laufe des Etatsjahrs vorübergehend aus der staatlichen Aufsicht in diejenige eines staatlichen Beauftragten (§ 2 Absatz I Ziffer 9) oder eines Dampfkesselüberwachungsvereins und umgekehrt übergehen und die Gebühren nachweislich bereits bezahlt worden sind. Die Art der Verrechnung der Gebühren zwischen Dampf-

Kesselüberwachungsvereinen in den Fällen des § 30 Absatz III bleibt ihrer Vereinbarung überlassen.

Bei Kesseln, welche im Laufe des Etatsjahrs aus der Vereinsaufsicht zur Aufsicht im staatlichen Auftrage oder Staatsaufsicht übergehen, sind erneute Jahresgebühren zu erheben.

- e) Für Kessel, für die durch denselben Besitzer im Laufe des Etatsjahrs eine erneute Genehmigung (§ 8) erwirkt wird, sind erneute Beiträge, abgesehen von den mit der Genehmigung verbundenen Abgaben, nicht zu erheben, wenn für den Kessel bereits der Jahresbeitrag, wenn auch nach einem anderen Gebührensatze, nachweislich gezahlt worden ist. Das Gleiche trifft zu für Kessel, die im Laufe des Etatsjahrs durch neue gleicher Heizfläche und Bauart ersetzt werden.

Für Kessel, für deren Untersuchung gemäß § 31 Absatz VII nach längerem als zweijährigem Nichtgebrauche Gebühren nach Abschnitt III zu erheben sind, werden weitere Jahresbeiträge für das laufende Etatsjahr nicht berechnet.

- f) Für Kessel, denen gemäß § 28 Absatz III Erleichterungen hinsichtlich der Prüfungsfristen gewährt worden sind, erfolgt die Gebührenfestsetzung nach besonderer Verfügung des Ministers für Handel und Gewerbe.
- g) Für die Untersuchung von Kesseln preussischer Staatsbetriebe werden, soweit solche von Staatsbeamten ausgeführt werden, Jahresbeiträge und sonstige Gebühren nicht erhoben.

III. Sonstige Untersuchungen.

1. Für die durch § 31 Absatz VII vorgeschriebene innere Untersuchung und Druckprobe ist der anderthalbfache Jahresbeitrag nach Abschnitt II, für Bauprüfungen und Druckproben gemäß § 12 Absatz II sowie für solche nach Hauptausbesserungen (§ 27) sind die entsprechenden Sätze nach Abschnitt I der Gebührenordnung zu entrichten.

Druckproben nach Hauptausbesserungen, welche an die Stelle einer in demselben Etatsjahre fälligen regelmäßigen Druckprobe treten (§ 31 Absatz VI), werden nicht besonders berechnet, sofern sie bei staatlicher Ueberwachung des Kessels von einem staatlichen Kesselprüfer, bei der durch § 2 Absatz I Ziffer 9 gedachten Ueberwachung im staatlichen Auftrage von einem solchen Beauftragten ausgeführt werden.

2. Bei außerordentlichen Untersuchungen, welche auf Grund des § 35 dieser Anweisung stattfinden, sowie bei Untersuchungen auf Antrag der Kesselbesitzer (soweit es sich im letzteren Falle nicht um die durch § 12 Absatz II vorgeschriebenen Untersuchungen handelt) ist der anderthalbfache Betrag des nach Abschnitt II der Gebührenordnung zutreffenden Jahresbeitrags zu erheben.

3. Für Druckproben von Kesseln, welche für das Ausland bestimmt sind oder in einem anderen Bundesstaate zur Aufstellung gelangen, sind die Sätze unter Abschnitt I der Gebührenordnung maßgebend.

Bei inneren Untersuchungen, Wasserdruckproben und vereinbarten äußeren Untersuchungen, soweit letztere vereinbart werden dürfen, ist für jede zu wiederholende Untersuchung der anderthalbfache Betrag des nach Abschnitt II der Gebührenordnung zutreffenden Jahresbetrags zu erheben, sofern die Untersuchung am festgesetzten Tage nicht oder nur zum Teil ausgeführt werden konnte und dem Kesselbesitzer oder dessen Stellvertreter hierfür ein Verschulden beizumessen ist. Ein Verschulden ist nicht anzunehmen, wenn das Füllen des Kessels bei einer nach der inneren Untersuchung in Aussicht genommenen Druckprobe von dem Kesselprüfer bei ordnungsgemäßer Vorbereitung an demselben Tage nicht abgewartet werden kann, oder wenn sich nach dem Befunde der inneren Untersuchung die Notwendigkeit herausstellt, den Kessel erst einer Reparatur zu unterziehen.

Für erste Wasserdruckproben und Kesselabnahmen, welche infolge Verschuldens des Kesselbesizers wiederholt werden müssen, werden die Gebührensätze unter Abschnitt I für jede vergebliche Untersuchung erhoben mit der Maßgabe, daß bei Abnahmen, verbunden mit der Prüfung der Bauart und Druckprobe, für die Wiederholung nur eines Theiles der Untersuchung die entsprechenden Einzelsätze mehrfach in Anrechnung kommen.

4. Anspruch auf die Gebühren für außerordentliche Untersuchungen hat derjenige Verein, durch dessen Beauftragte die Untersuchungen ausgeführt werden, auch wenn die regelmäßige Ueberwachung des Kessels durch einen andern Verein oder den Staat bewirkt wird. Den gleichen Anspruch hat die Staatskasse bei Ausführung außerordentlicher Untersuchungen durch Staatsbeamte.

Verleihen von Staatsbahnlokomotiven.

Die Staatseisenbahnverwaltung verleiht auf Ansuchen und wenn der Betrieb es gestattet, Lokomotiven gegen Entrichtung folgender Tages-Gebühren:

1. für eine zweiachsige Tenderlokomotive:
 - a) ohne Personal 20 Mark
 - b) mit Personal 35 "
2. für eine dreiachsige Tenderlokomotive:
 - a) ohne Personal 25 Mark
 - b) mit Personal 40 "
3. für eine vier- und mehrachsige Tenderlokomotive:
 - a) ohne Personal 30 Mark
 - b) mit Personal 45 "
4. für eine Lokomotive mit Tender:
 - a) ohne Personal 30 Mark
 - b) mit Personal 45 "

Diese Sätze gelten für die Verleihung ohne Betriebsmaterialien. Erfolgt die Verleihung von Lokomotiven mit Personal unter Lieferung der erforderlichen Betriebsmaterialien, so sind die Sätze zu b angemessen zu erhöhen. In solchen Fällen können auch an Stelle der Tagesgebühren Stundengebühren erhoben werden. Bei Verleihung von Lokomotiven nach Stunden ist die Gebühr nach den vorstehenden Tagesätzen zu berechnen, wobei für den Kalendertag eine zehnstündige Benutzungszeit anzunehmen ist. Für die Berechnung der Leihgebühr ist die Zeit maßgebend, in welcher die verliehenen Lokomotiven der eigenen Verfügung entzogen sind. Bei Tagesgebühren sind die angebrochenen Kalendertage und bei Stundengebühren die angebrochenen Stunden voll in Ansatz zu bringen. Die Beförderung der verliehenen Lokomotiven von dem Standorte bis zur Benutzungsstelle und zurück erfolgt auf Kosten des Entleihers.

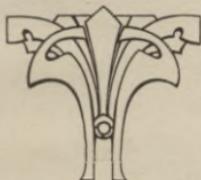
Verleihen von Lokomotiven seitens der Lokomotivfabriken.

Die Lokomotivfabriken verleihen ebenfalls Lokomotiven gegen vorher zu vereinbarende Vergütungen.

Untersuchung der auf Zechen als Leihkessel verwendeten Lokomotiven von Privatananschlußbahnen.

Werden unter der Aufsicht der Eisenbahnbehörden stehende Privatlokomotiven an Zechen als Leihkessel überlassen, so sind die während dieser Zeit fällig werdenden Untersuchungen von dem für die Zeche zuständigen Kesselprüfer vorzunehmen. Diese Untersuchungen sind anzuerkennen, wenn der Kessel wieder unter die Aufsicht der Eisenbahnbehörde tritt.

(Erl. vom 7. 12. 07. — VI. D. 22318. E. V. Bl. S. 425.)



**BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW**

8 - 96

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000296148