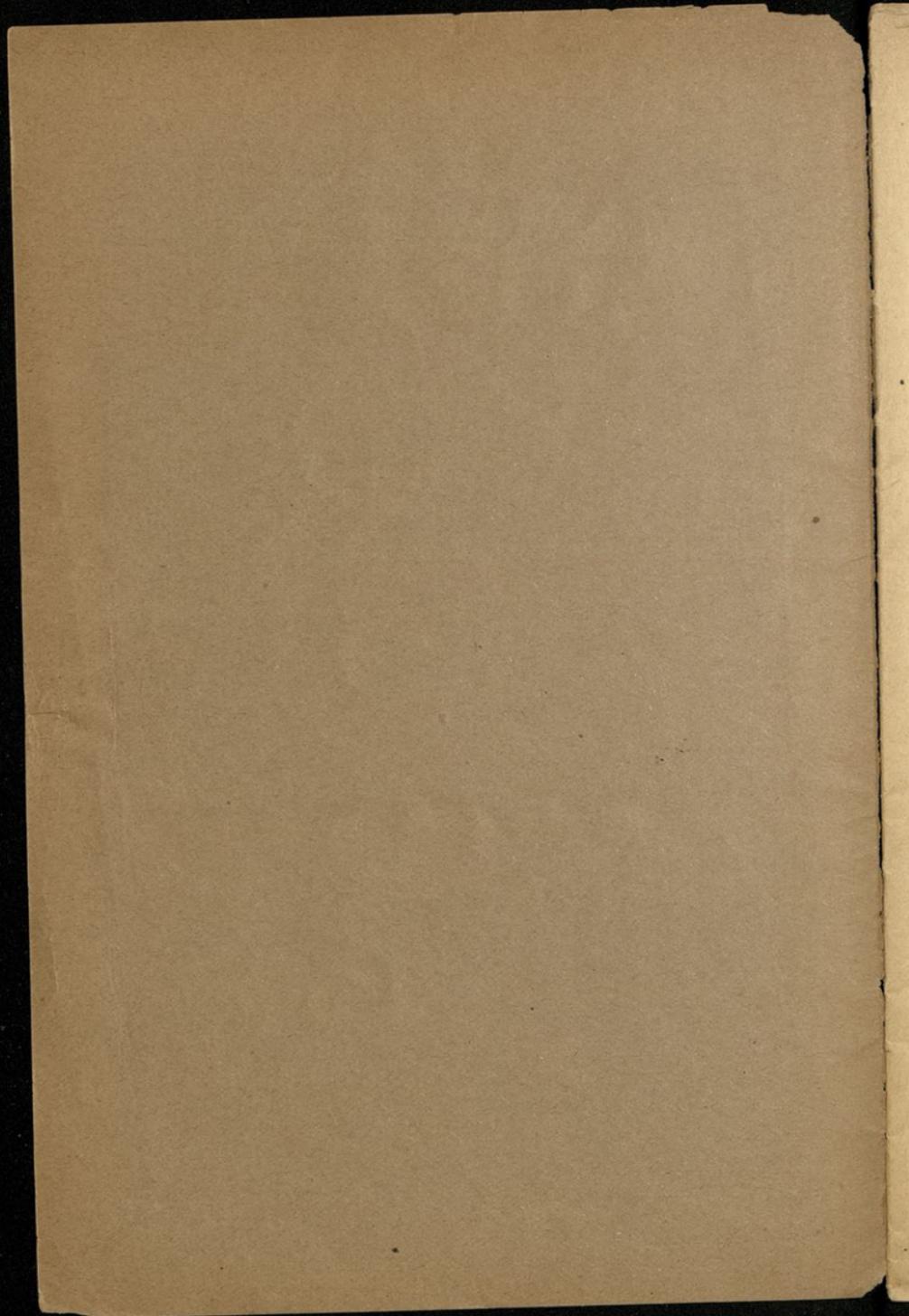


45382



**Betriebsordnung**  
für die  
**Lokomotiv-Verbindungsbahn**



45382



# Betriebsordnung

für die mit Lokomotiven befahrene

Verbindungsbahn zwischen dem westl. und östl. Reviere

des Trißailer Kohlenwerkes

im Revierbergamtsbezirke Cilli.



1908.

Im Selbstverlage der Trißailer Kohlenwerksgesellschaft.

Druck von Jg. v. Kleinmayer & Fed. Bamberg in Laibach.

# Obratni red

zvezne železnice med zahodnim in vzhodnim okolišem trboveljskega premogovnika

v okrožju rudarskega urada v Celju

na kateri se vozi z lokomotivami.



030052180

1908.

Samozaložba Trboveljske premogokopne družbe.

Natisnila Ig. pl. Kleinmayr & Fed. Bamberg.

Die Bahn beginnt auf der III. Etage des Tagbaues I und läuft längs des Talgeländes in nordöstlicher Richtung zum Bodestollen-Rangierplatz.

Sie hat eine Länge von 1095 m.

Der Betrieb der Bode-Verbindungsbahn wird durch den behördlich bestätigten Betriebsleiter des Westrevieres oder durch dessen fallweisen Stellvertreter geleitet, welchem die Disziplinalgewalt über das Bahnpersonal übertragen ist und welcher für die Einhaltung nachstehender Vorschriften, dann für die Aufrechthaltung der Ordnung und Betriebssicherheit sowohl auf der Bahn als auf den Manipulationsplätzen die Verantwortung hat.

Leute, welche für den Bahndienst nicht geschult sind, dürfen beim Betriebe nicht verwendet werden.

Die Bahnbediensteten sind mit der Betriebsordnung zu betheiligen und haben sich die genaue Kenntnis derselben anzueignen.

In einer zehnstündigen oder zwölfstündigen Schicht mit einer zweistündigen Ruhepause für alle Kategorien des Bahnpersonales besteht das Bahnpersonal aus:

- zwei gesetzlich geprüften Lokomotivführern,
- zwei gesetzlich geprüften Heizern,
- zwei Bremsern und
- drei Bahnwächtern.

Die Aufnahme, Entlassung des Personales sowie die Bestimmung der Löhne geschieht durch die Werksdirektion Trifail.

### **Betrieb im allgemeinen.**

Sowohl ein beladener als auch ein leerer Zug darf nicht mehr als 40 Hunde enthalten. Die Hunde sind vor dem Abgehen des Zuges, beziehungsweise vor ihrer Verladung, hinsichtlich der Betriebsfähigkeit genau zu untersuchen.

Železnica se prične pri III. gredi svetlega loma I in teče ob podolju v severnovzhodni smeri do razvrščišča vodeškega rova.

Dolga je 1095 m.

Obrat vodeške zvezne železnice vodi oblastveno potrjeni obratni vodja severnega okoliša ali njega slučajni namestnik, ki ima disciplinarno oblast čez železniško osebje, in ki je odgovoren za izpolnjevanje nastopnih predpisov, potem za vzdrževanje reda in obratne varnosti tako na železnici kakor tudi na opraviliščih.

Ljudje, ki niso izučeni za železniško službo, se ne smejo uporabljati pri obratu.

Železniškim uslužbencem se mora izročiti obratni red ter se ga morajo natančno priučiti.

V deset- do dvanajsturni šilhti z dveurnim odmorom za vse kategorije železniškega osebja obstoji železniško osebje iz:

dveh zakonito izprašanih voditeljev lokomotiv,  
dveh zakonito izprašanih kurjačev,  
dveh zaviračev in  
treh železniških čuvajev.

Sprejema in odpušča osebje in določa mezde rudniško ravnateljstvo Trbovlje.

### **Obrat v splošnem.**

Naložen kakor tudi prazen vlak ne sme imeti več kot 40 vozičev. Voziči se morajo pred odhodom vlaka, odnosno preden se nalože, natančno preiskati, če so sposobni za obrat.

Außer der Lokomotivbremse müssen in jedem Zuge so viele gutwirkende Bremsen bedient sein, daß der zwölfte Teil der gesamten Bruttolast auf gebremsten Achsen ruht. Der erste und der letzte Wagen eines jeden Zuges müssen mit Bremsen besetzte Bremswagen sein.

Die Verwendung abnehmbarer Fußbremsen, welche von einem auf den Vorköpfen der Stoßbäume der Förderhunte stehenden Bremser bedient werden müssen, ist auf dieser Verbindungsbahn zulässig.

Die Geschwindigkeit der Fahrt darf sowohl auf- als abwärts 10 Kilometer per Stunde nicht überschreiten.

Außer den mit Lokomotiven geführten Zügen und dem Bahnpersonale darf auf der Bahn niemand verkehren.

Das Verbot, den Bahnkörper zu betreten, ist durch Aufstellung von Warnungstafeln ersichtlich zu machen.

Der Kuppelung der Züge ist die größte Sorgfalt zuzuwenden.

Das Ein- und Auskuppeln darf nur bei Stillstand der Hunte erfolgen; ersteres muß in der Art stattfinden, daß eine selbsttätige Lösung der Verbindung nicht eintreten kann.

Die Türen der Hunte müssen verläßlich geschlossen, dann Hölzer und dergleichen auf den Huntens stets derart verladen werden, daß sie von selbst nicht herabfallen können.

Die Wechsel müssen immer frei gehalten werden und für die betreffende Fahrt richtig gestellt sein.

Für die Zusammenstellung der Züge auf den Manipulationsplätzen im vorstehenden Sinne sind die dort bestellten Führungsaufsicher in erster Linie verantwortlich, welche wahrgenommene Mängel, sofern solche nicht ohne weiteres behoben werden können, dem Betriebsleiter oder dessen Stellvertreter unverzüglich anzuzeigen haben.

Die in einer und derselben Richtung verkehrenden Züge haben stets dasselbe Geleise, und zwar immer das vom Ausgange des Manipulationsplatzes rechts gelegene, zu befahren. Die Fahrten der Züge werden vom Betriebsleiter angeordnet.

Razen lokomotivne zavore mora biti na vsakem vlaku uporabljenih toliko dobro delujočih zavor, da leži dvajset del vse kosmate vklade na zavorjenih oseh. Prvi in zadnji voz vsakega vlaka morata biti z zavorami napolnjena zavorna vozova.

Na tej zvezni železnici je dovoljena uporaba snemljivih nožnih zavor, ki jih mora oskrbovati zavirač, stoječ na predglavah ovnov izpravnega voziča.

Hitrost vožnje ne sme niti navzgor, niti navzdol presežati deset kilometrov na uro.

Razen vlakov, ki jih vlečejo lokomotive, in železniškega osebja ne sme nihče voziti na železnici.

Prepoved, da se ne sme stopati na železniški tir, se mora označiti s tem, da se postavijo svarilne tablice.

Pri pripenjanju vlakov je treba največje pozornosti.

Pripenjati in izpenjati se sme samo tedaj, kadar voziči mirno stoje; prvo se mora zvršiti na ta način, da ni mogoča samodejna razveza.

Vratca vozičev morajo biti zanesljivo zaprta, les in drugo na vozičih vedno tako naloženo, da ne more pasti samo od sebe doli.

Izmene morajo biti vedno proste in za dotično vožnjo pravilno postavljene.

Za sestavo vlakov na opraviliščih v predstojećem zmislu so v prvi vrsti odgovorni tam nastavljeni izpravni pazniki, ki morajo opažene pogreške, če se ne morejo takoj popraviti, nemudoma naznaniti obratnemu vodji ali njega namestniku.

Vlaki, ki vozijo v eni in taisti smeri, morajo voziti vselej po enem tiru, in sicer po onem, ki leži desno od izhoda opravilišča. Vožnje vlakov določuje obratni vodja.

Der Dienst ist, wie beim ganzen Werke, nach der mitteleuropäischen Zeit zu regeln. Auch muß der Lokomotivführer mit einer gutgehenden Taschenuhr versehen sein.

### Signale.

Das Bahnpersonal hat im Dienste die ihm anvertrauten, der Tageszeit entsprechenden, tragbaren Signale mit sich zu führen, damit es imstande ist, die erforderlichen Signale zu geben.

Jedes zweifelhafte Signal ist stets im bedenklichen Sinne aufzunehmen.

Bei allen sichtbaren Signalen bedeutet die weiße Farbe „Freie Fahrt“, die grüne Farbe „Langsam“, die rote Farbe „Halt“.

### Signale am Zuge.

Die Lokomotive trägt während der Fahrt eine gute, selbstläutende, an einer Spiralfeder befestigte Glocke und bei Dunkelheit außerdem eine Laterne mit weißem Lichte.

Der letzte Hant jedes auf- oder abwärts gehenden Zuges hat als Kennzeichen des Schlusses eine zweischeinige Laterne, und zwar nach vorn mit weißem Lichte, nach hinten mit rotem Lichte zu führen.

Eine einzeln fahrende Lokomotive hat bei Dunkelheit vorn eine Laterne mit weißem und rückwärts eine solche mit rotem Lichte zu erhalten.

Der Lokomotivführer hat mit der Dampfpeife folgende Signale zu geben:

#### „Achtung“

ein mäßig langer Pfiff. Bei der Abfahrt, in scharfen Krümmungen, bei der Einfahrt zu den Manipulationsplätzen, vor Wegübersezungen und wenn sich wider Vermuten Leute auf der Bahn befinden, die auszuweichen haben.

#### „Bremsen fest“

mehrere kurze Pfiffe schnell hintereinander.

Služba se mora, kakor v vsem rudniku, uravnati po srednjeevropskem času. Voditelj lokomotive mora tudi imeti dobro idočo žepno uro.

### Signali.

Železniško osebje mora nositi v službi zaupane mu, dnevnevu času primerne signale s seboj, da zamore dajati potrebne signale. Vsak dvoumen signal je vedno sprejeti s pomislekom.

Pri vseh vidnih signalih pomenja bela barva „Prosta voznja“, zelena barva „Počasi“, rdeča barva „Stoj“.

### Signali na vlaku.

Lokomotiva ima med voznjo dober, samozvoneč, s spiralnim peresom pritrjen zvonec in v tmuni poleg tega svetiljko z belo lučjo.

Zadnji vozič vsakega gori ali doli vozečega vlaka mora imeti kot znak konca dvosvetečo svetiljko, ki mora imeti spredaj belo, zadaj rdečo luč.

Posamno vozeči lokomotivi se mora dati v tmuni svetiljko, spredaj z belo, zadaj z rdečo lučjo.

Voditelj lokomotive mora dajati s parno piščalko tele signale:

„P o z o r“

zmerno dolg pisk. Pri odhodu, v hudih ovinkih, pri vhodih na opravilišča, pred cestnimi prehodi, in če so proti pričakovanju na tiru ljudje, ki se imajo izogniti.

„Z a v r é t i m o č n o“

več kratkih piskov zaporedoma.

„Bremsen los“

ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

„Gefahr und Hilferuf“

mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne, bis Hilfe kommt.

Der Bremsler hat mit der Mundpfeife folgende Signale zu geben:

„Abfahrt“

langer Ton, zum Zeichen, daß der Zug in Ordnung ist.

„Halt“

mehrere kurze Töne, bis der Lokomotivführer den Zug zum Stehen bringt.

„Langsam“

mehrere lange Töne, bis der Zug langsam fährt.

**Signale auf der Strecke.**

Vor der Einfahrt zu den Manipulationsplätzen, dort, wo sich die Wechsel befinden, sind zylinderförmige, drehbare Signalscheiben von 50 cm Durchmesser aufgestellt, welche auf der einen flachen Seite weiß angestrichen und in der Mitte mit einem runden weißen Glase versehen sind; die Gegenseite ist rot angestrichen und mit einem roten Glase versehen.

Im Innern der Scheibe, und zwar in deren Mittelpunkt, ist für den Nachtdienst eine Lampe angebracht; diese Scheiben zeigen daher auf einer Seite weiße Farbe, beziehungsweise weißes Licht, auf der anderen Seite rote Farbe, beziehungsweise rotes Licht.

Diese Signale sind auf „Freie Fahrt“ zu stellen, wenn der Ein- oder Ausfahrt des Zuges von und zu den Manipulationsplätzen kein Hindernis entgegensteht; im Gegenfalle auf „Halt“ zu stellen, d. h. die rote Fläche der Scheibe, beziehungsweise das rote Licht dem Zuge zuzuwenden.

„Zavore izpustiti“

dolg pisk, ki mu dva kratka sledita.

„Nevarnost in klic na pomoč“

več zategnjenih, menjajoče visokih in nizkih zvokov, da pride pomoč.

Zavirač mora dati z ustno piščalko tele signale:

„O d h o d“

dolg zvok, kot znamenje, da je vlak v redu.

„S t o j“

več kratkih zvokov, dokler voditelj lokomotive ne ustavi vlak.

„P o č a s i“

več dolgih zvokov, dokler ne vozi vlak počasi.

### Signali na progi.

Pred vhodom na opravilišča, pri izmenah, so postavljene valjaste signalne plošče, ki se dajo sukati in imajo 50 cm premera, ter so na ploščati strani belo popleskane, v sredi pa imajo okroglo belo steklo; nasprotna stran je rdeče popleskana ter ima rdeče steklo.

Znotraj stekla, in sicer v sredini, se nahaja za nočno službo svetiljka; te plošče kažejo torej na eni strani belo barvo, odnosno belo luč, na drugi strani rdečo barvo, odnosno rdečo luč.

Ti signali se imajo postaviti na znamenje „Prosta voznja“, če se pri in odhodu vlaka z opravilišč, odnosno na opravilišča ne stavlja nobena zapreka. V nasprotnem primeru so postaviti na „Stoj“, t. j. obrniti rdečo stran plošče, odnosno rdečo luč proti vlaku.

## Signale der Bahnwächter.

Dieselben haben außer der Stellung der Signalscheiben noch folgende Signale zu geben:

### „Halt“

bei Tage Schwingen der entfalteten Signalfahne oder eines anderen Gegenstandes gegen den Zug; bei Dunkelheit rotes Licht dem Zuge entgegen.

Die Haltsignale sind wenigstens 50 m vor jener Stelle, wo gehalten werden soll, zu geben und müssen auf eine Entfernung von 50 m vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

### „Langsam“

bei Tage ruhiges Halten der zusammengerollten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes mit schräg nach abwärts geneigtem Arme; bei Dunkelheit grünes Licht dem Zuge zugewendet.

Das Signal „Langsam“ ist wenigstens 30 m vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist und muß dasselbe auf eine Entfernung von 30 m vom Zuge aus sichtbar sein.

## Dienstbestimmung des Personales.

### Lokomotivführer.

Derselbe ist für die gute Behandlung der ihm anvertrauten Maschine verantwortlich. Vorkommende Schäden hat er sofort der Reparaturwerkstätte zu melden, die unverzüglich Abhilfe zu treffen hat.

Er ist ferner verantwortlich, daß die Maschine zur bestimmten Zeit dampfbereit ist; das ihm übergebene Inventar im guten Zustande zu erhalten und ist für allfällige Verluste ersatzpflichtig.

Jede Woche einmal muß der Kessel ausgewaschen werden.

Das Heizhaus ist stets rein zu halten und ist die Asche auszuführen.

## Signali železniških čuvajev.

Ti imajo razen postavljanja signalnih plošč dajati še tele signale:

„S t o j“

podnevi vihteti z razvito signalno zastavo ali s kakim drugim predmetom proti vlaku; v tmimi obrniti proti vlaku rdečo luč.

Signali, da se je ustaviti, se morajo dati najmanj 50 m pred mestom, kjer se je ustaviti, ter se morajo videti z vlaka na daljavo 50 m.

„P o č a s i“

podnevi mirno držati zvito signalno zastavo ali kakršenkoli drug predmet s postrani navzdol nagnjeno roko; v tmimi obrniti proti vlaku zeleno luč.

Signal „Počasi“ je dati najmanj 30 m pred mestom, kjer je voziti počasi, ter se mora videti z vlaka na daljavo 30 m.

## Službena določba osebja.

### Voditelj lokomotive.

Tajsti je odgovoren za dobro oskrbovanje zaupanega mu stroja. Nastale poškodbe mora takoj naznaniti popravljalnici, ki mora odrediti takojšnjo pomoč.

Nadalje je odgovoren, da je stroj ob določenem času pripravljen s parom; izročeni mu inventar mora ohraniti v dobrem stanu ter je zavezan nadomestiti morebitne izgube.

Vsak teden enkrat se mora kotel izmiti.

Kurilnica mora biti vedno čista in je pepel izvažati.

Beim Schichtwechsel hat der Lokomotivführer die Maschine mit reinem Aschenfalle und Koft zu übergeben.

Wird die Maschine in das Heizhaus gestellt, so darf sich das Personal erst dann entfernen, wenn der Dampf vollständig abgelassen ist und die Maschine entsprechend gereinigt wurde. Das Abfassen von Wasser und Kohle geschieht beim Heizhause am Manipulationsplatze des westlichen Revieres.

Der Lokomotivführer wird für die genaue Beobachtung der Signale verantwortlich gemacht.

Das Ziehen sowie das Schieben der Hunte auf den Manipulationsplätzen, ebenso das Fahren über die Wechsel muß vorsichtig erfolgen.

### Bremser.

Die Bremser haben die abgehenden Züge, ob beladen oder nicht, vor der Abfahrt bezüglich der sicheren Kuppelung und des guten Schlusses der Hunteüren zu untersuchen, sich von dem richtigen Funktionieren der Bremsvorrichtungen zu überzeugen und dem Lokomotivführer nur dann das Zeichen der Abfahrt zu geben, nachdem sie alles in Ordnung befunden haben.

Jeder Bremser ist mit einer tragbaren, zum Aufstecken auf den letzten Hunt eingerichteten, mit roter und weißer Scheibe versehenen Signallaterne und mit einer Signalleuchte auszurüsten.

Derselbe hat diese Gegenstände, so lange er im Dienste steht, bei sich zu tragen.

Im Zuge müssen so viele Bremsen eingelegt sein, daß das vorgeschriebene Bremsbrutto ( $\frac{1}{12}$  der Bruttolast) erzielt wird. Der erste und letzte Wagen müssen Bremsen haben. Die übrigen Bremsen müssen im Zuge möglichst gleichmäßig verteilt und, wenn dies nicht durchführbar wäre, mehr nach rückwärts eingereiht sein.

Ob menjavi šihte mora voditelj lokomotive oddati stroj s čistim pepelnjakom in rešetko.

Če se postavi stroj v kurilnico, se sme osebje šele tedaj odstraniti, ko se je par popolnoma izpustil in je bil stroj primerno očiščen. Dobava vode in premoga se vrši pri kurilnici na opravilišču zapadnega okoliša.

Voditelj lokomotive je odgovoren, da se natančno izvršujejo signali.

Vlačenje in potiskanje vozičev na opraviliščih, ravnotako vožnja čez izmene se mora vršiti previdno.

### **Zavirači.**

Zavirači morajo pred odhodom preiskati odhajajoče vlake, če so naloženi ali ne, so li varno pripeti in če so dobro zapirajo vrata vozičev, prepričati se o pravilnem delovanju zavornih naprav in dati voditelju lokomotive le tedaj znamenje za odhod, če so našli vse v redu.

Vsakega zavirača je opremiti z nosno, za natikanje na zadnji vozič prirejeno signalno svetiljko, ki ima rdeče in belo steklo, ter s signalno piščalko.

Imenovani mora te predmete, dokler je v službi, nositi s seboj.

V vlaku mora biti vloženih toliko zavor, da se doseže predpisani zavorni bruto ( $\frac{1}{12}$  bruto teže). Prvi in zadnji voz morata imeti zavore. Ostale zavore se morajo razdeliti v vlaku kolikor mogoče enakomerno, in če bi se to ne dalo izvršiti, uvrstiti bolj zadaj.

Die Bremser sind verantwortlich, daß die Bremsen immer gut funktionieren und die Signallaterne auf dem letzten Hunte, und zwar an der hinteren Stirnwand, mit dem roten Lichte nach rückwärts, aufgesteckt ist.

Dieselbe Verantwortlichkeit übernehmen die Bremser für die Befolgung und Anwendung der Signale, soweit sie dieses Personale betreffen.

### **Bahnwächter.**

Dem Bahnwächter obliegt die Überwachung der zuge teilten Bahnstrecken mit Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs und haben die Wächter zu diesem Behufe die ihnen zugewiesenen Strecken an von der Betriebsleitung festgesetzten Zeitpunkten täglich zu begehen. Bei dieser Begehung haben die Bahnwächter den Zustand des Unter- und Oberbaues zu untersuchen und über wahrgenommene Gebrechen, sofern sie dieselben nicht selbst beheben können, der vorge setzten Betriebsleitung Meldung zu erstatten.

Jeder Wächter ist für die Abweisung unbefugter Personen von der Bahn, für das richtige Geben und Befolgen der Signale, für die richtige Stellung der Wechsel und für den rechtzeitigen Schluß der ihm anvertrauten Bahnschranken vor Annäherung eines Zuges verantwortlich, wozu er von der Bahnleitung genau zu unterrichten ist.

Jeder Bahnwächter ist mit einer tragbaren Signallaterne, die weißes, grünes und rotes Licht zeigt, zu versehen.

Bei Verkehrsstörungen haben die Bahnwächter Hilfe zu leisten und haben vor der Entfernung von ihren Posten die Signalscheiben gegen die Manipulationsplätze auf „Halt“ zu stellen, respektive diesen Plätzen die rote Fläche der Scheibe, beziehungsweise das rote Licht zuzuwenden, damit die auf genannten Plätzen beschäftigten Leute wissen, daß der Verkehr gestört ist.

Auch sind die Wächter haftbar, daß die Wechsel immer rein sind und gut funktionieren.

Zavirači so odgovorni, da zavore vedno dobro delujejo in da je nataknjena signalna svetiljka na zadnjem voziču, in sicer na zadnji čelni steni z rdečo lučjo nazaj.

Taisto odgovornost prevzamejo zavirači za izvrševanje in uporabo signalov, kolikor se tičejo tega osebja.

### Železniški čuvaji.

Železniški čuvaj mora nadzorovati prideljene mu železniške proge glede varnosti obrata in imajo čuvaji zaradi tega vsak dan obhoditi odkazane jim proge ob časih, ki jih je določilo obratno vodstvo. Pri tem obhodu imajo železniški čuvaji preiskati stanje spodnje in zgornje zgradbe, in opažene poškodbe, kolikor jih ne morejo sami popraviti, naznaniti predpostavljenemu obratnemu vodstvu.

Vsak čuvaj je odgovoren za to, da zavrača z železnice nepoklicane osebe, da pravilno daje in izvršuje signale, da so izmene pravilno postavljene, in da pravočasno spusti zaupane mu železniške pregraje preden se približa vlak, in ga mora železniško vodstvo natančno poučiti o tem.

Vsak železniški čuvaj je opremiti z nosno signalno svetiljko, ki kaže belo, zeleno in rdečo luč.

Pri motenju prometa morajo železniški čuvaji pomagati, ter morajo, preden se odstranijo s svojega mesta, postaviti signalne plošče proti opraviliščam na „Stoj“, odnosno obrniti tem prostorom rdečo stran plošče, oziroma rdečo luč, da vedo ljudje, ki delajo na imenovanih prostorih, da je promet močen.

Tudi so čuvaji porok za to, da so izmene vedno čiste in da dobro delujejo.

### **Bahnerhaltung.**

Dieselbe wird von der Betriebsleitung des westlichen Revieres besorgt und bleibt diese für die gewissenhafte Ausführung der Arbeiten sowie für die klaglose Instandhaltung des Ober- und Unterbaues verantwortlich.

Hierunter ist auch die Reinhaltung der Bahn begriffen.

Trifail, am 3. Juli 1904.

### **Trifailer Kohlenwerksgesellschaft**

**Werkleitung Trifail.**

---

K. k. steierm. Statthalterei.

428

2. 4. 1906.

Vorstehende Betriebsordnung für die mit Lokomotiven befahrene Verbindungsbahn zwischen dem westlichen und dem östlichen Reviere des Trifailer Kohlenwerkes wird genehmigt.

Graz, am 6. Jänner 1907.

Für den k. k. Statthalter:  
**Hammer-Burgstall** m. p.

## Vzdržavanje železnice.

Vzdržavanje oskrbuje obratno vodstvo zapadnega okoliša, ki je odgovorno za vestno izvrševanje del in za to, da se ohranjuje zgornja in spodnja zgradba v takšnem stanu, da ni potreba pritožbe.

V tem je zapopadena tudi snažba železnice.

V Trbovljah, dne 3. julija 1904.

## Trboveljska premogokopna družba Obratno vodstvo Trbovlje.

---

C. kr. štajersko namestništvo.

428

2. 4. 1906.

Pričujoči obratni red za zvezno železnico med zahodnim in vzhodnim okolišem trboveljskega premogovnika, na kateri se vozi z lokomotivami, se odobri.

V Gradeu, dne 6. januarja 1907.

Za c. kr. namestnika:

**Hammer-Purgstall** s. r.

NARODNA IN UNIVERZITETNA  
KNJIŽNICA



00000510423



