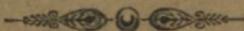


Instruction
für
Ober = Conducteurs
und
Conducteurs
auf der
K. K. südlichen Staats = Eisenbahn.



I n s t r u c t i o n

für

O b e r - C o n d u c t e u r e

und

C o n d u c t e u r e ,

welche

auf der k. k. südlichen Staats-Eisenbahn

Personen- und gemischte Züge

zu begleiten haben.

Z u r t u c h t a n

1877

Ver - b a n d

45298

Ver b a n d

schl

aus der E. K. K. Hofbibliothek

Personen und Gemälde

in besitz haben

§. 1.

Vorgesetzte der Ober = Conducteure sind, und zwar in Bezug auf den Manipulationsdienst:

Die Expeditoren und ihre Adjuncten,
der Expedit = Director;

in Bezug auf den materiellen Verkehrsdienst:

die Ingenieure und Assistenten,
der Ober = Ingenieur;

in Bezug auf beiderlei Dienstverrichtungen:

die Direction.

Die Vorgesetzten der Conducteure sind:

Der Ober = Conducteur und alle vorausgehend Genannten bei den verschiedenen Dienstverrichtungen.

Bei gemischten Zügen ist dem Ober = Conducteur auch das, den Frachtsendungen beigegebene Personale untergeordnet, es hat daher diesem Folge zu leisten, und sich nach der für Packmeister und Packer vorgeschriebenen Instruction zu benehmen, daher dem Ober = Conducteur diese Instruction zur Ueberwachung des Vollzuges übergeben wird.

§. 2.

Der Dienst der Ober = Conducteure und Conducteure zerfällt in zwei Theile, nämlich:

a. In jene Berrichtungen, welche hinsichtlich der Manipulation mit dem verkehrenden Publikum und hinsichtlich der zur Beförderung gelangenden Sachen nöthig sind;

b. in jene Berrichtungen, welche ihnen zur Aufrechthaltung der Sicherheit und Regelmäßigkeit beim materiellen Verkehre auferlegt werden.

§. 3.

Den Dienst der Ober-Conducteure und Conducteure bestimmt jener Ingenieur, wo sie stationirt sind, und sie müssen sich nach dessen Bestimmungen wenigstens eine Stunde vor der zur Abfahrt des Zuges, welchen sie zu begleiten haben, bestimmten Zeit in der vorgeschriebenen, stets rein und anständig zu erhaltenden Dienstkleidung am Bahnhofe einfinden, und sich beim technischen Inspectionsbeamten und beim Expedite zur Dienstleistung melden.

Erkrankt der Ober-Conducteur unterwegs, so hat denselben der älteste Conducteur im Dienste bis nach Vollendung der Fahrt zu vertreten, daher haben in einem solchen Falle die übrigen Conducteure diesem Folge zu leisten.

§. 4.

Die nebst gegenwärtigen Instructionen erforderlichen Weisungen erhalten in der Regel die Conducteure von den Ober-Conducteuren, und letztere, je nachdem sie den Manipulations- oder den materiellen Verkehrsdienst betreffen, von dem Expedit- oder von dem technischen Beamten.

Die Ober-Conducteure sowohl als die Conducteure müssen, wenn sie beim Fahrdienste nicht verwendet werden, die ihnen von dem betreffenden Ingenieur zuzuweisenden anderweitigen Dienstleistungen verrichten.

§. 5.

Auch sind die Ober-Conducteure sowohl als die Conducteure verpflichtet, den von der Staatsverwaltung zur Ueberwachung des Betriebes aufgestellten Organen jede zu wünschende Auskunft zu geben, und von diesen Weisungen anzunehmen und auszuführen, wenn in Abwesenheit eines der im §. 1 aufgezählten Vorgesetzten gegen die bestehenden Vorschriften verstößende Vorgänge abgestellt, oder

wenn zur Aufrechthaltung der Sicherheit und Regelmäßigkeit besondere Anordnungen getroffen werden müssen.

§. 6.

Als gemeinschaftliche Verpflichtung aller bei einem und demselben Zuge Dienst thuenden Individuen in Bezug auf den Manipulationsdienst wird vorgeschrieben:

a. Daß sie sich gegen das, mit der Bahnanstalt verkehrende Publikum anständig und zuvorkommend zu benehmen, und die Höflichkeit niemals zu verletzen haben, ohne sich jedoch in der Ausübung der in der Dienst-Instruction vorgeschriebenen Verrichtungen beirren zu lassen. Sie haben sich mit den in der Kundmachung für den Verkehr der Personen- und gemischten Züge enthaltenen Bestimmungen genau bekannt zu machen, um die von den Reisenden deßhalb an sie gestellten Fragen richtig beantworten zu können, und haben, wenn sie die in Bezug auf die Verkehrsbestimmungen an sie gestellten Fragen nicht beantworten könnten, die Anweisung zu ertheilen, wo nähere Auskünfte erhalten werden können.

Unterredungen mit Reisenden sind, wenn sie nicht Verkehrsangelegenheiten betreffen, zu unterlassen.

b. Daß sie, nachdem das erste Glockenzeichen gegeben worden ist, den eintreffenden Reisenden die Wagen anzuweisen haben, in welchen Platz zu nehmen ist, daß sie dabei möglichst verhindern, daß eine andere Wagenklasse bestiegen wird, als für welche die Fahrkarte lautet, und daß in die einzelnen Wagenräume eine größere Anzahl Reisender eintrete, als Sitzplätze vorhanden sind.

c. Daß sie die Reisenden daran zu verhindern haben, daß sie Kinder, welche älter als 2 Jahre sind, ohne Fahrkarten, dann solche Gegenstände, welche nicht ohne Belästigung der Mitfahrenden untergebracht werden können, oder

über 40 Pfd. wiegen, oder daß sie endlich Hunde in den Wagen nehmen, welche nicht auf dem Schoofse gehalten werden können, und daß selbst Schoofshunde aus dem Wagen beseitigt werden müssen, wenn die Mitfahrenden Einwendungen gegen die Mitnahme im Wagen erheben.

d. Daß sie auch betrunkenen, mit äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behafteten, und überhaupt solchen Personen, welche den Nebensitzenden durch ihre Nachbarschaft lästig würden, den Eintritt in die Wagen verweigern müssen, wenn sich nicht durch Absonderung Anstalten treffen ließen, welche die Belästigung der Mitfahrenden verhindern. Wenn unterwegs Wahrnehmungen über Trunkenheit oder sonstige Verletzungen des Anstandes gemacht würden, und die Mitreisenden darüber Beschwerde führen, oder wenn Erkrankungen eintreten, so ist die Weiterfahrt ebenfalls zu verweigern, wenn sich keine Anstalten treffen ließen, welche die fernere Belästigung der Mitfahrenden verhindern, oder wenn in Erkrankungsfällen die Mehrzahl der Mitfahrenden die Entfernung des Erkrankten fordert.

Sollte eine Absonderung von den Mitfahrenden Statt finden, so müssen die für die eingeräumten, abgesonderten Plätze entfallenden Gebühren entrichtet worden sein.

e. Daß das Verbot des Tabakrauchens in den Wagen I. Classe in dem Falle aufrecht erhalten werden muß, wenn von Einem der Mitreisenden der Wunsch zur Unterlassung des Rauchens bekannt gegeben wird.

f. Daß sie, nachdem die Reisenden ihre Plätze in den Wagen eingenommen haben, die Fahrkarten revidiren, ob sie auf die betreffende Fahrt und Wagenklasse lauten, ob sie nicht etwa durch eine rückwärts beigefügte Bemerkung ungiltig erklärt, und ob sie durch das vorgeschriebene Abreißen des Coupons gehörig markirt sind, was sie selbst

vorzunehmen hätten, wenn dieß nicht schon früher geschehen wäre; insbesondere muß dieß auf jenen Stationen, wo der Zutritt zu den Bahnhöfen nicht abgesperrt und bewacht ist, jedenfalls vor dem Einsteigen der Reisenden in die Wagen, oder in den Wagen selbst geschehen.

Die mit einer nicht auf die betreffende Fahrt lautenden Fahrkarte angetroffenen Reisenden sind zum Verlassen des Zuges aufzufordern, und können nur die Fahrt mitmachen, wenn sie sich noch vor der Abfahrt mit einer entsprechenden Fahrkarte versehen. Die mit einer nicht auf die entsprechende Wagenklasse lautenden Fahrkarte angetroffenen Reisenden sind auf die entsprechende Wagenklasse zu weisen.

Ohne Fahrkarten darf nur denjenigen die Mitfahrt zugestanden werden, welche mit von der k. k. General-Direction oder von der Direction der Betriebs-Unternehmung ausgestellten Freikarten versehen sind, dann den zur Ueberwachung des Betriebes aufgestellten und im Dienste reisenden Organen der Staatsverwaltung, so wie dem beim Betriebe der Staatsbahn von der Betriebs-Unternehmung angestellten und im Dienste reisenden Personale.

g. Die Fahrkarten sind während der Fahrt erst vor dem Eintreffen auf der Bestimmungsstation den verschiedenen Reisenden abzunehmen, und nur jene, welche nur von einer Station bis zur nächsten Station lauten, sind gleich bei der ersten Revision abzunehmen.

Die Conducteure haben daher vor dem Eintreffen auf einer Station die Erkundigung einzuholen, ob Jemand auf der nächsten Station, deren Namen deutlich zu nennen ist, abzustiegen hat, und den sich Meldenden sind die Fahrkarten abzunehmen.

Bei der Abnahme der Fahrkarten sind dieselben wieder zu prüfen, ob sie wirklich auf die nächste Station, auf die

Wagenclasse, in welcher sich die Reisenden befinden, und auf die betreffende Fahrt lauten, widrigens, wenn die Mitfahrt auf eine längere Strecke oder in einer höheren Wagenclasse Statt gefunden hätte, die entfallende Mehrgebühre für die Weiterfahrt und für die Benützung der höheren Wagenclasse durch den Ober-Conducteur einzuheben ist. Für diesen Betrag ist bei dem nächsten Expedite die entsprechende Fahrkarte zu lösen, und dieselbe nach Abreißung des Coupons entweder der Partei zu übergeben, oder wenn die Fahrt zu Ende wäre, zu behalten.

Befindet sich ein Reisender in einer höheren, als durch die Fahrkarte bezeichneten Wagenclasse, und wäre er zugleich weiter, als die Fahrkarte besagt, mitgefahren, so hat er die Gebühr für die höhere Wagenclasse von dem Punkte, von welchem er ausfuhr, die Gebühr für die Weiterfahrt jedoch nur von der Station, auf welche die frühere Fahrkarte lautete, bis zu jener, wo das Absteigen Statt findet, zu entrichten. Im ersten Falle sind Ergänzungskarten, im letzteren Fahrkarten zu lösen, und ist hiermit wie oben zu verfahren.

Bei der Abnahme der Fahrkarten ist besonders aufmerksam zu sein, damit jeder Conducteur von den ihm zugewiesenen Wagen die Zahl der abgenommenen Karten sich merke, und beim Aussteigen möglichst genau beobachte, ob nicht eine geringere Zahl Reisender aussteigen, daher weiter zu fahren versuchen, als die Fahrkarten lauteten, und wenn eine derlei Wahrnehmung gemacht würde, so ist sogleich eine allgemeine Revision der Fahrkarten vorzunehmen.

Auch in dem Falle, wenn die Conducteure durch irgend einen Umstand nach der ersten Revision der Fahrkarten und bei Statt gefundenem Zuwachse an Reisenden, die Uebersicht verloren hätten, und sich nicht überzeugt halten könnten, daß alle im Wagen befindlichen Passagiere Fahrkarten be-

sitzen, oder wenn von den Beamten der Betriebs-Unternehmung oder von den Organen der Staatsverwaltung es gefordert wird, — ist eine wiederholte Revision aller Fahrkarten vorzunehmen.

Wird bei einer Revision Jemand mit einer für die Fahrt ungiltigen, oder gar ohne Fahrkarte getroffen, so muß die Nachzahlung der Gebühr für die Benützung der Wagenclasse, in welcher sich der Reisende befindet, und für die ganze Strecke, welche der Wagenzug bereits zurückgelegt hat, so wie die Gebühr für die noch mitzufahren beabsichtigte Strecke auf die oben angedeutete Weise Statt finden, und sollte eine absichtliche Benachtheiligung der Anstalt mit gutem Grunde vermuthet werden können, so kann der betreffende Reisende nach der Bezahlung der Gebühr für die Strecke, welche der Zug bereits zurückgelegt hat, von der Weiterfahrt ausgeschlossen werden.

h. Diejenigen Conducteurs, welche zur Uebernahme, Verwahrung und Ausfolgung der mit Personenzügen zu befördernden Sachen bestimmt sind, haben diese letzteren auf allen Stationen von den Expeditbeamteten zu übernehmen. Die Conducteurs erhalten sowohl für das Reisegepäck, für Equipagen, Pferde und Hunde, als auch für Eilgüter, die Frachtkarten und für Eilgüter auch die Frachtbriefe und sonstigen Documente, und sie haben sich zu überzeugen, daß die verzeichneten Gegenstände sammt den dazu gehörigen Documenten vorhanden, und erstere auch mit den Zetteln, auf welchen die Aufgabs- und Bestimmungs-Station, dann die Numerirung ersichtlich ist, versehen sind.

Sollte der Fall eintreten, daß bei einem großen Andränge von Reisenden die Gepäcks-Aufnahme über die zum Schlusse bestimmte Zeit hinaus, und während dieser Zeit die Verladung bereits aufgegebenen Gegenstände geschehen

müßte, so hat der Gepäcks-Conducteur hierüber eine Aufschreibung zu führen, damit er diese beim Erhalt der Frachtkarten damit vergleichen könne. Beim Richtigbefund der Frachtkarten ist über die geschene Uebergabe in den Aufnahms-Protokollen Bestätigung zu leisten.

Auch erhält der Gepäcks-Conducteur die Stationszettel, welche die Zahl der auf jeder Station abzugebenden Stücke ausweisen.

Die Conducteure dürfen weder von den Expeditbeamen, noch von andern Parteien solche Gegenstände übernehmen, welche nicht in den Begleitungspapieren eingeschrieben sind. Eben so wenig sind außer der Dienstcorrespondenz von Jemanden Briefe zur Bestellung zu übernehmen.

Die Conducteure sorgen mit Hilfe der Träger dafür, daß bei der Unterbringung der zu befördernden Sachen gehörige Ordnung beobachtet werde, damit auf jeder Station das Auffinden der dahin gehörigen Sachen und die Ausfolgung an die Parteien aufs Schnellste bewerkstelligt werden könne; eben so sorgen sie dafür, daß die Lagerung in den zur Unterbringung bestimmten Räumen so geschehe, daß keine Beschädigung der Sachen Statt finden kann.

Die Ausfolgung der beförderten Gegenstände hat unmittelbar nach der Ankunft auf der betreffenden Station, unter gleichgiltiger Uebergabe der Frachtkarten und der zu den Gütern gehörigen Documente, an den Expeditbeamen gegen Bescheinigung auf den Stationszetteln zu geschehen.

Sollte der Fall vorkommen, daß ein Reisender die Ausfolgung des Gepäcks auf einer früheren Station, als wohin es adressirt ist, verlangt, so kann dieß zwar geschehen, es muß aber dabei mit Vorsicht zu Werke gegangen werden, weil aus dem Verluste eines Recepisses Mißbrauch gemacht, und der Finder desselben ungebührlich die Aus-

folgung des Gepäcks verlangen könnte. Es muß also jedenfalls dem Expeditbeamteten der Station Meldung gemacht, und auf dem ganzen Zuge nachgefragt werden, ob die Reisenden im Besitze der Receptisse über ihre aufgegebenen Sachen sind, wenn nicht etwa die das Reisegepäck verlangende Person vom Gepäcks-Conducteur gut gekannt wäre. In dem Stationszettel müßte ferner der Expeditbeamte bei jener Station, wohin das Gepäck adressirt war, bemerken, wie viel von den verzeichneten Stücken bereits abgegeben worden sind.

i. Alle Conducteure sind verpflichtet, dem Gepäcks-Conducteur bei der Uebernahme und Uebergabe der Gegenstände auf Verlangen behilflich zu sein.

k. Die abgenommenen Fahrkarten sind von den Conducteuren an den Ober-Conducteur, und von letzterem an das Haupt-Expedit abzuliefern.

Die Receptisse oder die von den Expeditoren ausgestellten Uebergabsbescheinigungen, dann die Frachtkarten für das Reisegepäck, dann für Equipagen, Pferde und Hunde, so wie die Stationszettel über Eilgüter sind ebenfalls beim Haupt-Expedit abzugeben, um dadurch den Beweis der richtig geschehenen Ausfolgung zu liefern.

l. Die Conducteure und Ober-Conducteure sind für den richtigen Vollzug der vorgeschriebenen Manipulation persönlich verantwortlich, und werden im Falle, wenn von den Revisoren oder von anderen Beamten der Anstalt auf den Wagenzügen Personen, welche mit unrichtigen oder ohne Fahrkarten mitfahren, oder Sachen, welche nicht in den Begleitungspapieren eingeschrieben sind, angetroffen werden, auf das Strengste bestraft und nach Umständen entlassen.

Eben so würde Bestrafung und Entlassung erfolgen, wenn erhoben worden wäre, daß von den Reisenden Fahr-

gebühren abgenommen und nicht bei der nächsten Expedit=casse abgeführt, und dagegen die entsprechenden Fahrkarten in Empfang genommen wurden. Die Gepäck=Conducteure sind für Verluste durch ihr Verschulden verantwortlich.

m. Die Conducteure haben sich mit den Reisenden in Bezug auf die Ausübung der vorhergehend ausgesprochenen Verpflichtungen nur in solche Erörterungen, welche aufklärend sind, einzulassen, und haben, wenn der Vollzug der Vorschriften hierdurch nicht herbeigeführt werden könnte, den Ober=Conducteur zur weiteren Vermittlung herbeizurufen; namentlich haben sie jene, welche beim Zuge ohne Fahrkarten eintreffen, oder jene, welche eine in Händen habende Fahrkarte gegen eine andere auf eine höhere Wagenklasse lautende einzutauschen wünschen, an die Casse zu weisen.

n. Während der Dauer des Dienstes ist das Tabakrauchen verboten. Eben so ist es verboten, von den Reisenden Trinkgelder zu fordern.

o. Werden von den Reisenden aus Versehen Sachen in den Wagen zurückgelassen, so sind diese, so wie überhaupt gefundenes, fremdes Eigenthum nach der Auffindung bei der nächsten Gelegenheit an das Haupt=Expedit zur Verwahrung abzugeben, und in das darüber zu führende Buch unter Beifügung des Ortes und der Zeit der Auffindung einzuschreiben. Beim Eintreffen eines Zuges auf der Endstation muß daher in den Wagen jedesmal eine Nachsuchung gepflogen werden.

§. 7.

Nebst den im Vorhergehenden ausgesprochenen gemeinschaftlichen Verpflichtungen obliegt den Ober=Conducteuren insbesondere:

a. Die Ueberwachung des ihnen zugewiesenen Personales im Vollzuge der Dienstvorschriften, die Zurechtweisung bei vorkommenden Ordnungswidrigkeiten, und die Anzeige jener Individuen, welche zu bestrafen sind, an den betreffenden Ingenieur.

b. Die Bestimmung der Reihenfolge, in welcher die Conducteurs die Revision und Abnahme der Fahrkarten zu besorgen haben, welche so einzurichten ist, daß niemals alle Conducteurs zugleich in den Wagen sich befinden, und daß der Zug von Außen nicht ohne Aussicht bleibt.

c. Die Uebernahme, die Verwahrung und die Abgabe der Dienstcorrespondenz, welcher er im Allgemeinen die gehörige, jener aber, welche die Bekanntgabe über den Verkehr von Separat-Zügen oder andere Verständigungen über den Verkehr der Züge enthält, und als solche auf der Adresse mit der Aufschrift: „zu lesen und unaufgehalten weiter zu befördern,“ bezeichnet ist, besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden hat, wie auch jener, mit welcher Geldsendungen geschehen. Er hat die Uebernahme der ihm von dem Expedite übergebenen Brieffschaften und Schrifientaschen, in welchen Gelder unter Verschluss eingeschendet werden, zu bestätigen, und hat sich die Abgabe am Bestimmungsorte ebenfalls bestätigen zu lassen. Circularien, welche mit der Aufschrift: „zu lesen und unaufgehalten weiter zu befördern“ bezeichnet sind, hat er den betreffenden Beamten zu übergeben, und nach Beifügung der Unterschrift der letzteren zur sogleichen Weiterbeförderung wieder in Empfang zu nehmen. Für Ordnungswidrigkeiten, welche in Folge verabsäumter oder unordentlicher Besorgung der Dienstcorrespondenz entstehen, ist der Ober-Conducteur mit verantwortlich.

d. Es liegt ihm die Schlichtung jener Angelegenheiten ob, in welchen zwischen den Reisenden und Conduc-teuren in Bezug auf die Mit- oder Weiterfahrt, oder auf Bezahlung von Gebühren keine Verständigung zu Stande kommt, und er hat in solchen Fällen nöthigenfalls das Einschreiten des nächsten technischen oder Expedit-beamten in Anspruch zu nehmen; er hat insbeson-dere die von den Reisenden etwa in Folge einer unrichtigen, oder in Folge des gänzlichen Mangels einer Fahrkarte zu entrichtenden Gebühren in Empfang zu nehmen, und bei dem nächsten Expedit die entsprechenden Karten zu lösen, und hiermit wie in dem §. 6 vorgeschrieben ist, zu verfahren.

Er hat auch die von den Reisenden abgenommenen Fahrkarten von den Conduc-teuren abzunehmen, und beim Haupt-Expedit vollständig abzuführen.

e. Wenn auf den Zwischenstationen ein solcher Zuwachs an Reisenden Statt findet, daß diese mit den am Zuge befindlichen Wagen nicht fortgeschafft werden könnten, so hat er die Vergrößerung des Zuges dort, wo Wagen in Reserve gehalten werden, zu veranlassen. Es ist möglichst zu vermeiden, daß in einem Wagen eine größere Zahl Reisender angewiesen werde, als Sitzplätze vorhanden sind, dieß dürfte jedenfalls nur auf solchen Stationen Statt finden, wo keine Reserve-Wagen in Bereitschaft stehen.

Sollte der Andrang von Reisenden so groß sein, daß die Fortschaffung durch die vorgespante Locomotive nicht möglich wäre, worüber der Locomotivführer gefragt und auf Stationen, wo sich ein Ingenieur oder Assistent befindet, dessen Entscheidung nach den bestehenden Verordnungen eingeholt werden muß, — so ist zu veranlassen, daß Hilfs-locomotive herbeigerufen, und dem Erfordernisse durch Zu-spannung derselben oder durch eine Separat-fahrt entspre-

chen werde, was stets nur nach der Weisung des Ingenieurs oder Assistenten zu geschehen haben wird.

Wenn bei Personenzügen Frachten mitbefördert werden, ohne daß ein Packmeister beigegeben ist, so hat der Ober-Conducteur den dießfälligen Dienst nach der für den Packmeister bestehenden Instruction zu überwachen.

§. 8.

Als gemeinschaftliche Verpflichtung aller bei ein und demselben Zuge dienstthuenden Individuen in Betreff des Vollzuges der zur Aufrechthaltung der Sicherheit und Regelmäßigkeit beim Verkehre bestehenden Vorschriften wird vorgezeichnet:

a. Daß sie sich, noch ehe die Reisenden zu den Wagen gelangen, überzeugen müssen, ob das Wagen-Aufsichts-Personale und der Schmierer ihre Schuldigkeit gethan haben, ob namentlich der Zug zweckmäßig geordnet, die Wagen geschmiert und sorgfältig mit einander verbunden sind, ob die Bremsen im wirksamen Stande sind, wovon sich durch die Probe derselben zu überzeugen ist, ob bei beladenen Wagen nicht eine zu große Belastung Statt gefunden hat, und dadurch die Tragfedern platt gedrückt worden sind, ob ferner das Innere der Wagen rein, die Fenster und Seitenmäntel ganz, und ob die Verschlussvorrichtungen an den Thüren in Ordnung sind. Auch haben sie sich zu überzeugen, ob einige Reserve-Verbindungsketten und Kuppelungen, die Laternen für die innere Beleuchtung der Wagen, so wie die Signallaternen und die übrigen Signalmittel ordnungsmäßig vorhanden, ob die Laternen mit Beleuchtungsmaterialien versehen, und zur Nachtzeit angezündet sind, wobei auf die am letzten Wagen angebrachte Signallaterne besonders Acht zu haben ist.

Wenn Equipagen oder andere Fuhrwerke, Pferde oder Hunde mitgenommen werden sollen, so muß genau darauf gesehen werden, daß erstere auf den Bahnwagen haltbar befestiget, Pferde und Hunde gehörig untergebracht und die Thüren der Wagen, wo diese sich befinden, gut verschlossen sind.

Jeder in vorhergehender Beziehung wahrgenommene Mangel muß nach Zulässigkeit sogleich abgestellt, oder dem technischen Beamten zur Veranlassung der Abstellung unverweilt gemeldet werden.

Das Verweilen der Reisenden in den Equipagen während der Fahrt auf der Bahn ist nicht zu gestatten.

Bei Wagen, welche sich im Zuge befinden, ohne daß sie mit Reisenden besetzt sind, müssen die Thüren, Fenster und Seitenmäntel auf das Sorgfältigste geschlossen werden.

b. Daß sie jedesmal unmittelbar vor der Abfahrt des Zuges von den Stationen, oder wenn sonst wo hätte angehalten werden müssen, die Wagenthüren sperren und sich auf die ihnen vom Ober-Conducteur angewiesenen Plätze am Zuge, wo die Wagenbremsen und Signallaternen befestiget sind, zu begeben, und darauf zu achten haben, daß zur Zeit, als das Zeichen zur Abfahrt gegeben wird, sich Niemand zwischen den Wagen befindet; die auf den Plattformstiegen angewiesenen Plätze sind während der Fahrt, ausgenommen während der zur Revision und Abnahme der Fahrkarten unumgänglich nöthigen Zeit, nicht zu verlassen, und es muß selbst diese Revision oder Kartenabnahme in jener Reihenfolge Statt finden, welche vom Ober-Conducteur vorgeschrieben wird.

c. Daß sie die Reisenden zu verhindern haben, die Wagen zu besteigen, oder zu verlassen, wenn der Zug sich nicht im Stillstande befindet, oder an den Wagen Hand-

lungen vornehmen, welche etwas anderes als die Benützung der Wagen zur Fahrt bezwecken.

d. Daß sie während der Fahrt außer jener Zeit, welche zur Revision und Abnahme der Karten verwendet wird, den Wagenzug fortwährend zu beobachten haben.

Bei der Beobachtung der Wagen haben sich die Conducteure auf geraden Bahnstrecken jedesmal auf jene Seite des Wagenzuges zu stellen, auf welcher sich der Ober-Conducteur befindet, in gekrümmten Bahnstrecken müssen sich sowohl die Conducteure als die Ober-Conducteure an die innere Seite der Krümmung stellen.

Wird von ihnen ein Gebrechen am Zuge wahrgenommen, was die Weiterfahrt bedenklich macht, oder sehen sie, daß der Bahnwächter, bei welchem der Zug vorüberfährt, das Zeichen zum Anhalten, bei Tag durch das Schwingen der Signalscheibe, und bei Nacht durch das Sichtbarmachen des rothen Lichtes der Handlaternen gibt, so ist von dem Conducteur das Zeichen zum Anhalten bei Tag mit dem Signalfähnchen und bei Nacht durch das Sichtbarmachen des rothen Lichtes der Wagensegnallaternen zu geben, und dieses Signal vom Ober-Conducteur bei Tag und Nacht durch das Blasehorn dem Locomotivführer mitzutheilen. Es haben sonach die Conducteure noch vor Beginn der Fahrt besonders darauf zu sehen, daß an denjenigen Wagenrückseiten, wo sie ihre Standpunkte während der Fahrt einzunehmen haben, die beiden Wagensegnallaternen angesteckt sind, damit sie jeden Augenblick die Signale dem Ober-Conducteur geben können. Nach erfolgtem Anhalten ist die nähere Untersuchung des Zuges vorzunehmen, und der Ober-Conducteur wird anordnen, was weiter zu geschehen hat.

Wenn an den Wagen während der Fahrt oder bei

der Untersuchung auf der Station solche Gebrechen wahrgenommen werden, welche die Sicherheit nicht gefährden, die Fahrt also fortgesetzt wird, so müssen diese Gebrechen dennoch auf den Endstationen dem Wagenmeister und dem Ingenieur angezeigt werden.

Auf das allenfällige Ablösen eines oder mehrerer Wagen vom Zuge während der Fahrt müssen die Conducteure besonders Acht haben, um diesen Anstand so früh als möglich zu bemerken, damit sich die von der Locomotive gezogenen und die losgetrennten Wagen nicht zu weit von einander entfernen.

Sollten sich die Wagen bedeutend entfernt haben, ehe die Wahrnehmung gemacht wird, so ist mit dem Zeichen zum Anhalten sehr vorsichtig zu Werke zu gehen, besonders auf das etwa vorhandene Gefäll der Bahn und auf die Einwirkung des Windes zu achten, und das Anhalten des Zuges erst dann zu veranlassen, wenn die losgerissenen Wagen ihre Geschwindigkeit verloren haben; diejenigen Conducteure, welche sich auf etwa vom Zuge abgelösten Wagen befinden, haben zu diesem Zwecke dieselben durch Anwendung der Bremsen möglichst bald zum Stillstande zu bringen.

e. Daß sie während der Fahrt auch das von den Locomotivführern durch mehrere schnell aufeinander folgende kurz abgebrochene Töne der Dampfspeife zur Anwendung der Bremsen zu gebende Zeichen schnell beachten, und die Bremsen wieder loslassen, wenn der Locomotivführer einem langen Tone der Dampfspeife mehrere kurz abgebrochene folgen läßt. Damit aber die Conducteure stets schnell und leicht zu den Bremsen gelangen können, so haben sie ihren Standpunct, wie schon erwähnt wurde, immer auf solchen Plattformstiegen zu wählen, bei denen Bremsen angebracht sind.

Auch haben sie sich um sonstige Vorkommenheiten auf

der Bahn umzusehen, und wenn sie Signale bemerken, welche anzeigen, daß die Fortsetzung der Fahrt bedenklich oder unmöglich ist, oder wenn sie andere Wahrnehmungen machen, welche vor der Fortsetzung der Fahrt einer näheren Ueberzeugung bedürfen, so haben sie das Zeichen zum Anhalten zu geben.

f. Daß sie bei Zügen, welche die Bestimmung haben, auf bestimmten Stationen nur dann anzuhalten, wenn Personen oder Sachen abzusetzen oder aufzunehmen sind, — bei Tag durch das Sichtbarmachen der Signalscheibe, der Wagen-signallaterne, und bei Nacht durch das Sichtbarmachen des grünen Lichtes dieser Laterne dem Ober-Conduc-teur das Zeichen zum Anhalten zu geben haben, wenn auf der nächsten Station Reisende oder Sachen abzusetzen sind.

g. Daß sie während der Fahrt darauf achten müssen, ob die Bahnwächter auf ihren Posten und die Wegschränken geschlossen sind, und daß, wenn eine Ordnungswidrigkeit wahrzunehmen wäre, sie dieß auf dem Stundenpasse zu bemerken und bei dem technischen Beamten der nächsten Station zu melden haben.

h. Daß sie darüber zu wachen haben, daß die Reisenden die in der Kundmachung für den Verkehr der Personen- und gemischten Züge hinsichtlich des Verhaltens während der Fahrt enthaltenen Bestimmungen befolgen, und daß sie diejenigen, welche dagegen handeln, auf die bestehenden Verbote aufmerksam machen und die Ordnung nöthigenfalls durch Herbeirufung der Ober-Conducteure herzustellen haben.

i. Daß sie beim Eintreffen auf einer Station, nach dem Anhalten des Zuges, die Thüren der Wagen schnell zu öffnen, den Namen der Station und die Dauer des Aufenthalts in derselben auszurufen, und nachdem sich die absteigenden Reisenden entfernt und die allenfalls zuwachsenden

die Wagen bestiegen haben, die Thüren wieder zu schließen haben; daß sie auf Stationen, auf welchen kein Brennmaterial und Wasser genommen wird, oder wo überhaupt kein längerer Aufenthalt Statt findet, das Absteigen der Weiterreisenden zu verhindern, und die bei längerem Aufenthalte allenfalls Absteigenden vor dem zur Abfahrt zu gebenden Zeichen zur Einnahme ihrer Plätze anzufordern haben.

Es ist sich auch die Ueberzeugung zu verschaffen, daß der Schmierer die Achsenlager untersucht, und die Schmiere nach Erforderniß ergänzt habe, und für den Fall während der Fahrt an einem oder dem andern Wagen etwa ein unregelmäßiger Gang wahrgenommen worden wäre, ist eine genaue Untersuchung vorzunehmen. Auf Stationen, wo sich Wagen-Aufsichts-Personale befindet, muß dieses während des Aufenthaltes der Züge jedesmal die Wagen untersuchen, daher von den Conducteuren darauf zu sehen ist, daß dieß geschehe, und wenn ein Wagen in einem die Sicherheit der Fahrt gefährdenden Zustande gefunden würde, daß dieser vom Zuge beseitigt werde. Bei den Vorrichtungen, welche auf den Stationen zum An- und Wegschieben von Wagen nöthig sind, müssen die Conducteure thätig mitwirken.

k. Bei eintretenden Unterbrechungen der Fahrt haben sich die Conducteure nach den Weisungen der Ober-Conducteure zu benehmen, aber jedenfalls, wenn sie die Ueberzeugung haben, daß der Aufenthalt nur eine kurze Zeit dauert, und das Verweilen der Passagiere in den Wagen unbedenklich sei, diese zum Verbleiben in den Wagen aufzufordern; dauert der Aufenthalt längere Zeit, so ist das Absteigen frei zu stellen; wenn aber das Verweilen in den Wagen den Reisenden Gefahr bringen könnte, so sind dieselben jedenfalls zum Absteigen aufzufordern.

l. Geschieht die Abfahrt von einer Station zu einer Zeit,

wo die Dunkelheit eintritt, ehe auf die nächste Station gelangt werden kann, so müssen sowohl die innern Wagen-, als auch die äußern Signallaternen angezündet werden, und es muß sich unmittelbar vor der Abfahrt die Ueberzeugung verschafft werden, daß alle Laternen gehörig brennen.

§. 9.

Nebst den im vorhergehenden §. ausgesprochenen gemeinschaftlichen Verpflichtungen obliegt dem Ober-Conduc-teur insbesondere:

a. Die Ueberwachung des ihm zugewiesenen Personales im Vollzuge der vorhergehenden Bestimmungen, die Zurechtweisung bei vorkommenden Ordnungswidrigkeiten, und die Anzeige solcher Vorkommenheiten, welche eine Bestrafung nach sich ziehen, — bei dem nächsten oder dem betreffenden Ingenieur, welcher sodann die Art der Bestrafung dem Ober-Ingenieur vorzuschlagen hat.

b. Daß er sich mit den Bestimmungen über die Anordnung des Verkehrs der Züge, mit den Vorschriften über das Benehmen bei eintretenden Elementar- und andern unvorhergesehenen Ereignissen, über die Signalisirung, dann mit dem auf die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Verkehrs Bezug habenden Inhalte der Instruction für die Bahnwächter, für Locomotivführer und Heizer, für Wagenschmierer, Wagenmeister und Wagenauffeher genau bekannt zu machen hat, zu welchem Ende ihm diese nebst der gegenwärtigen Instruction zugestellt werden.

c. Daß er vor der Abfahrt bestimme, wie sich das Personale zur Beaufsichtigung der Wagen während der Fahrt zu vertheilen hat, wobei zu beachten ist, daß ein Individuum stets auf dem letzten mit Plattformen versehenen Wagen beordert werden muß; und daß er dafür Sorge trage, daß sich der ärztliche Nothkasten beim Zuge befindet, und daß

er sich endlich die Ueberzeugung zu verschaffen habe, daß für den Fall, als der von ihm zu begleitende Zug einem Separatzuge vorausgeht, der letzte Wagen bei Tag die Signalscheibe, und bei Nacht nebst der rothen noch eine grüne Signallaterne trägt, und daß, wenn der von ihm zu begleitende Zug ein Separatzug wäre, welcher am hellen Tage noch zurückkehren soll, am letzten Wagen bei Tag zwei Signalscheiben, und bei der Nacht nebst der rothen noch eine weiße Signallaterne vorhanden sei. Auch ist sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß die beim Zuge mitgenommenen Normaltaschenuhren im übereinstimmenden Gange seien, und daß auch auf den Zwischenstationen die Uhren richtig gehen, und endlich unrichtig gehende rectificirt werden.

d. Daß er, wenn die Zeit zur Abfahrt des Zuges gekommen ist, und die Conducteurs ihre angewiesenen Plätze auf den Plattformstiegen der Wagen eingenommen haben, — das Zeichen zur Abfahrt mit dem Blasehorn zu geben, und gleichzeitig den Platz an der vordern Stiege des ersten hinter dem Tender befindlichen Wagens einzunehmen hat.

e. Daß er jene Angelegenheiten schlichte, in welchen zwischen den Reisenden und Conducteurs, in Bezug auf die Befolgung der Vorschriften über das Benehmen der Reisenden während der Fahrt zur Aufrechthaltung der Sicherheit und Regelmäßigkeit, keine Verständigung zu Stande kommt, wozu er nöthigenfalls die Hilfeleistung des nächsten technischen Beamten in Anspruch zu nehmen hat.

f. Daß er sorgfältig darüber wache, daß der Locomotivführer seine Obliegenheiten mit Sorgfalt und Behendigkeit verrichte, und auf den Zwischenstationen nicht länger, als durchaus erforderlich ist, verweile, daß derselbe die festgesetzten Bestimmungen über den Verkehr der Züge, über die Anwendung der Dampfpfeife, über die Fahrgeschwindigkeit

und über die Mäßigung derselben in den verschiedenen Fällen, wo eine solche vorgeschrieben oder nöthig ist, einhalte, daß er die ihm von der Bahn oder vom Zuge aus gegebenen Signale pünctlich beachte, und die zur Verhinderung von Feuergefährung vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln anwende. In dieser letzten Beziehung hat der Ober-Conducteur zu beobachten, ob nicht ein bedenklicher Funkenausflug aus dem Schornsteine oder das Verstreuen von Gluth aus dem Aschenkasten Statt findet, worauf er den Locomotivführer aufmerksam zu machen und über derlei Wahrnehmungen jedenfalls bei dem technischen Beamten jener Station, wo die Locomotive stationirt ist, Anzeige zu erstatten hätte.

Diese Ueberwachung erstreckt sich nicht nur auf jene Locomotivführer, welche regelmäßig zur Beförderung der Züge bestimmt sind, sondern auch auf jene, welche Hilfslocomotive führen.

g. Es obliegen dem Ober-Conducteur die Anordnungen bei eintretenden Unterbrechungen der Fahrt und bei sonstigen Störungen in der Regelmäßigkeit des Verkehrs, wenn nicht einer seiner Vorgesetzten zugegen ist, welcher diese Anordnung trifft.

Muß ein Zug außerhalb einer Station zum Anhalten gebracht werden, so ist vor allem andern darauf zu sehen, ob die Bahnwächter vor und hinter demselben die Signale vorschriftsmäßig, nämlich bei Tag die Signalscheibe mitten auf der Bahn aufstellen, und bei Nacht das rothe Licht der Handlaterne etwa ankommenden Zügen entgegen leuchtend sichtbar machen; unterließen sie dieses, so müssen sie hierzu aufgefordert werden.

Sollte das eingetretene Hinderniß einen so langen Aufenthalt voraussehen lassen, daß aus einer oder der andern Richtung ein entgegengesetzter oder nachkommender Zug zu

erwarten wäre, so müssen die Bahnwächter aufgefordert werden, sogleich das Aviso nach jener Station zu geben, woher ein Zug zu erwarten ist, damit derselbe nicht vor der Beseitigung des Hindernisses daselbst expedirt werde.

Kann ein derlei Aviso durch die Locomotive überbracht werden, so ist der Locomotivführer dazu aufzufordern.

Bei den übrigen Anordnungen muß mit besonderer Rücksicht auf die allgemeinen Festsetzungen über die Anordnung des Verkehrs der Züge, auf die bestehende Fahrordnung, welche der Ober-Conducteur stets bei sich haben muß, auf die Signalvorschriften, und wenn der hindernde Umstand durch ein Elementar-Ereigniß herbeigeführt worden wäre, auch mit Rücksicht auf die hierüber bestehenden besondern Vorschriften verfahren, und es müssen die Umstände des eingetretenen Hindernisses und die Vertlichkeit in Bezug auf die Möglichkeit der schleunigen Herbeirufung der allenfalls erforderlichen Hilfeleistung in reifliche Ueberlegung genommen werden.

Ist ein Hinderniß durch Schadhastigkeit der Fahrbetriebsmittel eingetreten, dessen Beurtheilung dem Locomotivführer zusteht, so muß über das zu Verfügbende jedesmal auch das Einverständnis mit dem Locomotivführer gepflogen werden.

Bei eingetretenen Störungen in der Fortsetzung der Fahrt muß der Ober-Conducteur den Reisenden auf Verlangen Auskunft über das Verweilen geben, und er hat sie zu belehren, ob das Verlassen der Wagen zulässig, oder aus Sicherheitsrücksichten nöthig ist. Im letztern Falle sind die Reisenden zum Absteigen ausdrücklich aufzufordern. Würde die Weiterbeförderung der Reisenden auf der Bahn unmöglich, und müssen andere Fahrgelegenheiten herbeigeschafft werden, so hat der Ober-Conducteur mit den ihm unterstehenden Conducteuren bei der Ingangsetzung und Be-

gleitung dieser Fuhrwerke nach den Anordnungen des technischen Beamten zu verfahren.

h. Würde bei einem eingetretenen Hindernisse das Zurückschieben des Zuges nöthig, so ist darüber zu wachen, daß diesem das Signal einer unregelmäßigen Fahrt, bei Tag durch das Aufziehen des Signalkorbes ohne Fahne, und bei Nacht durch das rothe Licht der großen Signallaterne vorausgeschickt werde, daß überdies zur Nachtzeit von der Locomotive eine Signallaterne abgenommen, und daß diese am letzten, nämlich beim Zurückschieben vorausgehenden Wagen, nebst der dort schon vorhandenen angebracht werde, und daß endlich die Fahrt mit gemäßigter Geschwindigkeit und nicht weiter, als bis zur nächsten Ausweichstelle geschehe.

Sollten an den Wagen Gebrechen eingetreten sein, welche, wenn auch nicht sogleich vollkommen, jedoch so beseitigt werden könnten, daß die Wagen im leeren Zustande mit Sicherheit transportabel sind, so sollen die auf den schadhafte Wagen befindlichen Passagiere wo möglich in den übrigen Wagen untergebracht werden, und die Fortsetzung der Fahrt muß in einem solchen Falle unter der sorgfältigen Aufmerksamkeit auf die leeren Wagen und mit gemäßigter Geschwindigkeit geschehen.

Sind die beschädigten Wagen auch im leeren Zustande nicht mit Sicherheit transportabel, so müssen sie unter Aufstellung der Signale vor und hinter denselben auf der Bahn zurückgelassen, und die vor demselben befindlichen Wagen wo möglich mit allen am Zuge befindlichen Passagieren zur nächsten Station befördert, und es müssen sodann erst die zurückgelassenen Wagen abgeholt werden.

Wäre in einem oder dem andern Falle die Unterbringung aller Passagiere in die guten Wagen durchaus nicht

möglich, so ist ein Theil zurückzulassen, dieser muß aber durch eine Rückfahrt sogleich abgeholt werden.

Beim Eintreffen auf der Station muß dem technischen Beamten über den Umfang der Beschädigung genauer Rapport erstattet werden, damit dieser die Vorkehrungen, welche zum Transporte der beschädigten Wagen nöthig sind, treffen kann.

Bei den zurückgebliebenen Wagen muß jedenfalls ein Conducateur zur Aufsicht verbleiben, und es müssen die Abholungsfahrten auf der Bahnstrecke, wo sie vorgenommen werden, signalisirt werden.

k. Wenn Hilfslocomotive nöthig werden, so ist darüber zu wachen, daß die Vorschriften hinsichtlich der Herbeirufung und hinsichtlich der Anwendung derselben beobachtet werden, daß namentlich zur Herbeirufung einer Hilfslocomotive bei Tag der Signalkorb mit der Fahne unter oder über demselben, je nachdem die Hilfslocomotive aus der Richtung von Wien oder aus der entgegengesetzten kommen soll, — aufgezogen, und bei Nacht die große Signallaterne mit dem grünen Lichte dorthin gerichtet, woher die Hilfslocomotive kommen soll, aufgestellt werde, — daß, wenn sich vor dem Eintreffen der Hilfslocomotive der Zug in jener Richtung, aus welcher die Hilfslocomotive herbeigerufen wurde, wieder in Bewegung setzen sollte, die Wächter die Signale einziehen, — daß, wenn sich der Zug in entgegengesetzter Richtung von jener, woher die Hilfslocomotive kommen soll, wieder in Bewegung setzt, und die Hilfslocomotive dem Zuge nachzufahren hätte, um später Hilfe zu leisten, am letzten Wagen bei Tag die Signalscheibe, und bei der Nacht nebst der Laterne mit rothem Glase, noch jene mit grünem Glase angezündet werde, — daß, wenn einem in Bewegung befindlichen Zuge eine Locomotive zu Hilfe kommt, diese sich erst dann anschließen darf, wenn

der Zug zum Stillstande gebracht ist, — daß endlich, wenn eine Hilfslocomotive schiebend angewendet werden muß, dieß nur bis zur nächsten Ausweichstelle geschehen darf, allwo sodann die Hilfslocomotive vor den Zug zu spannen ist.

Sollten Witterungsverhältnisse die Anwendung der Signale unzulässig machen, so muß die Hilfslocomotive durch schriftliches Aviso herbeigerufen werden; in einem solchen Falle darf aber der Zug vor dem Eintreffen der Hilfslocomotive nur dann wieder in Bewegung gesetzt werden, wenn der Zug in derselben Richtung fährt, in welcher die Hilfslocomotive ankommen soll, oder wenn sich mittlerweile die Witterungsverhältnisse so geändert hätten, daß dem der gerufenen Hilfslocomotive entgegenfahrenden Zuge das Signal einer unregelmäßigen Fahrt vorausgeschickt werden kann.

l. Die Locomotive, welche einen Zug führt, darf weder einen Pflug zur Beseitigung des Schnees, noch einen Wagen zur Beseitigung von Glatteis vor sich herschieben, sondern, wenn solche Operationen nothwendig sind, und von der den Zug führenden Locomotive ausgeführt werden sollen, so müssen sie ohne angehängten Zug vorgenommen werden.

m. Es ist darüber zu wachen, daß, wenn ein Zug nach den Anordnungen über den Verkehr der Züge von einer Station abzufahren hätte, auf welcher ein anderer Zug zum Ausweichen hätte eintreffen sollen, aber nicht eintraf, — dem abgehenden Zuge das Signal einer unregelmäßigen Fahrt eben so wie bei dem Verkehre eines Separatzuges vorausgeschickt werde.

Ueber jede Fahrt ist ein Stundenpaß zu führen, in welchem die vorgezeichneten Rubriken, besonders jene über die Zeit des Abganges und der Ankunft der Züge auf den einzelnen Stationen, mit Genauigkeit auszufüllen, und in welchem alle besondern Vorkommenheiten oder wahrgenom-

menen Ordnungswidrigkeiten in den Dienstverrichtungen des Personales zu bemerken sind.

Dieser Stundenpaß muß auf den Stationen von dem technischen, und in dessen Abwesenheit von dem Expeditionsbeamten gefertigt werden, er ist nach beendigter Fahrt an den Ingenieur der letzten Station abzugeben, und es ist übrigens auf den Endstationen unmittelbar nach beendigter Fahrt dem technischen Beamten mündlicher Rapport zu erstatten, bei welcher Gelegenheit auch über den gefundenen Zustand der Bahn zu berichten sein wird.

o. Ein vorzügliches Augenmerk ist auch darauf zu richten, daß die Züge, selbst wenn nebst den Personewagen auch Lastwagen angehängt sind, vollständig an ihren Bestimmungsort gelangen, und daß von jeder Station die zur Uebernahme bestimmten Wagen nach Maß der vollen Zugkraft der Locomotive mitgenommen werden.

Im Falle als der Locomotivführer die Fortschaffung des ganzen Zuges und das Anhängen vorhandener, zur Beförderung bestimmter Wagen verweigert, muß derselbe die gegründete Ursache angeben, und diese ist sonach unter Beifug der Zahl und Gattung der beförderten und der zurückgelassenen Wagen in dem Stundenpasse zu bemerken. Langt ein Zug, von welchem Wagen abgehängt, oder an welchen die auf der Station zur Beförderung vorbereitet gewesenen Wagen nicht angehängt wurden, auf einer Station an, wo sich ein Werkmeister befindet, so ist der Stundenpaß an den technischen Beamten zu übergeben, damit dieser die Untersuchung der Locomotive sogleich veranlasse, und den Befund in den Stundenpaß eintrage.

Wien am 26. März 1846.

N u h a n g.

I.

Name

Geburtsort

Geburtsjahr

Wohnort

II.

Dienstkleidung

III.

Gehalt

