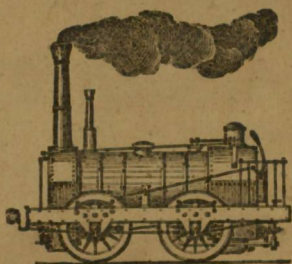


15250
N^o 18.



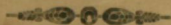
Vorschriften

über die

Maßregeln bei den durch Elementar- oder
andere unvorhergesehene Ereignisse eintre-
tenden Unterbrechungen des Verkehrs
der Züge

auf der

k. k. südlichen Staats-Eisenbahn.



Vorschriften

über die

Maßregeln bei den durch Elementar- oder
andere unvorhergesehene Ereignisse eintretenden
Unterbrechungen des Verkehrs der Züge

auf der

K. K. südlichen Staats-Eisenbahn.

§. 1.

Ist die Unterbrechung des Verkehrs auf der Bahn aus was immer für einer Ursache, als: Erdabrutschungen, Schneeverwehungen, Ueberschweemmungen u. zu besorgen, muß durch das Bahnpersonale der Verlauf der Ereignisse auf das Genaueste beobachtet, und es müssen alle zu Gebote stehenden Mittel angewendet werden, um die Unterbrechung zu verhindern, oder wenigstens der Einwirkung der Ereignisse möglichsten Einhalt zu thun.

Sobald der Eintritt eines gefahrdrohenden Ereignisses vom Bahnwächter oder von wem immer bemerkt wird, ist der nächste Vorgesetzte und durch diesen das nächste Organ der Staatsverwaltung auf das Schleunigste herbeizurufen; letzteres übernimmt vom Zeitpunkte des Eintreffens die Anordnung der zweckdienlich erscheinenden Maßregeln unter eigener Verantwortung, daher müssen demselben zur Ausführung der etwa nöthigen Arbeiten die disponiblen Hilfsmittel gegen Bestätigung zu Gebote gestellt, und überhaupt die kräftigste Unterstützung gewährt werden.

Welche Vorrichtungen anzuwenden sind, um Bahnstrecken, auf welchen die Sicherheit des Verkehrs gefährdet ist, zu befahren, ist ohnehin in den Instructionen für Bahnwächter und Locomotivführer vorgeschrieben.

§. 2.

Kann die Unterbrechung des Verkehrs nicht verhindert werden, so müssen, sobald diese eintritt, von den Organen der Staatsverwaltung einverständlich mit dem Bahnpersonale auf das Schleunigste die Anstalten getroffen werden, daß die Nachricht von dem den Verkehr hemmenden Ereignis-

nisse auf alle Stationen gelange, damit über allenfalls unterwegs befindliche Züge Auskunft gegeben, und über die Beförderung der Passagiere und des Reisegepäckes die erforderliche Disposition getroffen werden könne, daß ferner die Beseitigung des Hindernisses auf die schnellste und zweckmäßigste Art eingeleitet und mit größter Thätigkeit betrieben werde, und daß endlich auch von der erfolgten Beseitigung eines vorhanden gewesenen Hindernisses und von der wiederhergestellten Zulässigkeit des Verkehrs auf der Bahn nach allen Stationen die Nachricht verbreitet werde.

§. 3.

Sobald ein technischer Beamter der Betriebs-Unternehmung von einem in der ihm zugewiesenen Bahnstrecke eingetretenen drohenden oder den Verkehr hindernden Ereignisse Nachricht erhalten, und diese dem von der Staatsverwaltung aufgestellten Organe mitgetheilt hat, muß er sich mit den ihm zu Gebote stehenden Arbeitskräften und Hilfsmitteln an Ort und Stelle versügen und dort nach bester Ueberzeugung so lange das Nöthige zur Hindanhaltung der Einwirkung des Ereignisses oder zur Beseitigung des eingetretenen Hindernisses für die Fahrten vorsehen, bis der I. f. Beamte eingetroffen ist, welchem sodann die disponiblen Hilfsmittel gegen Bestätigung zu Gebote gestellt werden müssen.

Die technischen Beamten der anstoßenden Bahnstrecken müssen sich, sobald sie von dem eingetretenen Ereignisse Nachricht erhalten, und wenn sie sich, ohne eine Störung zu veranlassen, von ihren Stationen entfernen können, oder wenn sich auf den ihnen zugewiesenen Bahnstrecken nicht ebenfalls störende Ereignisse befürchten lassen oder eingetreten sind, welche ihre Aufmerksamkeit nöthig machen, — auf die Nachbarstrecke begeben, und im Falle es erforderlich

sein sollte, mit Hilfsarbeitern und Hilfsmitteln daselbst Hilfe leisten.

Langt von einem Bahnwächter auf den nächst ihm befindlichen 2 Stationen die bestimmte Nachricht ein, daß die Bahn nicht zu befahren sei, oder haben sich in zweifelhaften Fällen die technischen Beamten hiervon persönlich überzeugt, so muß dieses Aviso alsogleich auf die weitem Stationen, und namentlich auf jene Hauptstationen, wo sich die Oberbeamten der Betriebs-Unternehmung und der Staatsverwaltung befinden, weiter befördert werden, damit von diesen über den Verkehr der Züge verfügt werden könne. Dieses Aviso muß die Anzeige enthalten, welche Strecke und aus welchem Grunde nicht zu befahren sei.

Kann der Zeitpunkt, bis zu welchem die Beseitigung des Hindernisses möglich ist, entweder bestimmt oder beiläufig angegeben werden, so ist dieser dem Aviso beizufügen; läßt sich dieß jedoch im ersten Augenblicke nicht mit Bestimmtheit beurtheilen, so muß später, sobald aus dem Fortgange der Arbeiten zur Beseitigung des Hindernisses der Zeitpunkt der Zulässigkeit des Verkehrs auf der Bahn entnommen werden kann, hierüber das Aviso längs der ganzen Bahn ergehen, und ist dieß geschehen, so muß mit allen Kräften dahin gewirkt werden, daß zur bestimmten Zeit Alles in Ordnung sei, damit den wieder eingeleiteten ordentlichen Fahrten durchaus kein weiteres Hinderniß im Wege stehe.

§. 4.

Um dem Publikum bei eintretenden bedeutenden Verspätungen oder beim gänzlichen Ausbleiben eines Personen- oder gemischten Zuges die Gelegenheit zu verschaffen, über das Vorgefallene bestimmte Auskunft zu erlangen, und um auch in dienstlicher Beziehung in derlei Fällen das

Dienstpersonale stets in Bereitschaft zu wissen, wird angeordnet, daß auf jeder Station, auf welcher ein verspäteter Personen- oder gemischter Zug erwartet wird, oder auf welcher ein derlei Zug nach dem eingegangenen Aviso gar nicht eintrifft, eine Vorsee getroffen werde, um dem Publikum Auskünfte zu ertheilen. Demzufolge muß in derlei Fällen einer der Stationsbeamten oder ein anderes be- stelltes Individuum während der erforderlichen Zeit anwe- send sein.

Desgleichen muß auf allen Stationen, auf welchen man einen verspäteten Zug erwartet, oder in Ungewißheit ist, ob derselbe eintreffen wird oder nicht, das bei der An- kunft des Zuges befindliche Stationspersonale, und da, wo Gepäckträger oder Fahrgelegenheiten zur Beförderung der Passagiere vom Bahnhofe aufgestellt sind, müssen auch diese anwesend oder wenigstens in der Nähe bleiben.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß zur Nachtzeit die Zu- und Abgänge des Bahnhofes, so wie die Localitäten welche von den zu erwartenden Passagieren zu betreten sind, beleuchtet sein müssen.

§. 5.

Die dem Verkehre auf der Bahn in den Weg tretenden Hindernisse können verschiedener Art sein, und es müssen zur möglichsten Aufrechthaltung der Ordnung, zur Vermeidung von Mißgriffen in den Verfügungen der einzelnen Angestellten, und zur thunlichsten Zufriedenstellung des Pub- likums insbesondere, die nachfolgenden allgemeinen Andeutun- gen in den verschiedenen vorkommenden Fällen zur Richt- schnur genommen und mit den Anordnungen, welche sich durch besondere verschiedenartig sich ergebende Umstände be- dingen, und welche die Festsetzung unabweichlicher Normen unzulässig machen, in möglichsten Einklang gebracht werden.

§. 6.

Wenn während der Fahrt durch vorfallende Beschädigungen an den Fahrbetriebsmitteln, oder durch plötzliche Erkrankung des Locomotivführers Störungen eintreten, so ist die Hemmung der Fahrt in der Regel nicht von langer Dauer, wenn die nöthige Hilfeleistung nach Vorschrift der Dienstinstructionen Statt findet. Es darf in keinem Falle verabsäumt werden, die Beseitigung des Hindernisses auf die schnellste und sicherste Weise zu veranlassen, um die Passagiere mit dem möglichst geringsten Zeitverluste und mit voller Sicherheit weiter zu befördern. Die Organe der Staatsverwaltung haben sich in solchen Fällen von dem Grunde der eingetretenen Störung, insbesondere aber von dem allenfälligen Verschulden des Dienstpersonals, und überhaupt von allen dabei obwaltenden Umständen auf das Genaueste zu überzeugen, und es sind dieselben im Falle eines Räder- oder Achsenbruches durch die Beamten der Nachtgesellschaft jedesmal und ungesäumt herbeizurufen, ohne dieserwegen die Arbeiten an der Beseitigung des Hindernisses zu unterlassen, und ohne nach deren Beendigung die Fortsetzung der Fahrt zu verzögern.

§. 7.

Treten örtlich an der Bahn solche Beschädigungen ein, daß der Verkehr auf den beschädigten Stellen nicht vor sich gehen kann, so ist vor Allem eine neue Fahrordnung von dem Oberingenieur der Betriebsunternehmung, einverständlich mit jenem der Staatsverwaltung, oder wenn der Letztere abwesend wäre, von dem Erstern allein mit Rücksicht auf die weiter unten folgenden Andeutungen einzuführen, damit die Passagiere in beiden Bahnrichtungen bis zur beschädigten Stelle auf der Bahn, und über die beschädigte Stelle durch aufzunehmende Fuhrwerke, und sodann weiter auf der Bahn

befördert werden können. Ist die Strecke, in welcher der Verkehr unterbrochen ist, eine kurze, und könnte diese von den Passagieren leicht zu Fuß zurückgelegt werden, so ist dieß in Ausführung zu bringen, und es ist dabei für einen möglichst guten und sichern Communicationsweg, so wie zur Uebertragung des sämmtlichen Gepäcks für verlässliche Träger zu sorgen und überhaupt Alles vorzukehren, was zur Beseitigung von Belästigungen der Passagiere nöthig ist.

Die landesfürstlichen Organe werden einverständlich mit den betreffenden Beamten der Betriebsunternehmung entweder ungesäumt anordnen, was zur Wiederbenützung der Bahn auszuführen ist, oder sie werden, wenn besondere Umstände obwalten, die allenfalls erforderlichen höheren Weisungen einholen; die Arbeiten zur Wiederinstandsetzung müssen, sobald sie angeordnet sind, mit der größten Thätigkeit zur Ausführung gebracht werden, um den regelmäßigen Verkehr in kürzester Frist wieder einleiten zu können.

§. 8.

Bedeutende Störungen im Betriebe können durch stattfindende Schneefälle und Verwehungen eintreten, und es müssen bei derlei Ereignissen die Anordnungen zur Fortsetzung des Verkehrs mit der größten Umsicht getroffen werden, um einerseits den Verkehr auf der Bahn nicht einzustellen, wenn es die Umstände nicht durchaus erfordern, und andererseits um das Publikum durch Störungen, welche etwa während der Fahrt eintreten könnten, nicht den Unbilden der Witterung und andern Ungelegenheiten oder wohl gar Gefahren auszusetzen.

Zur Erreichung dieses Zweckes ist es ein Haupterforderniß, daß die über derlei Ereignisse zu gebenden Aviso so klar und bestimmt, und so früh als möglich auf den Haupt-

stationen und auf den dem eingetretenen Hindernisse zunächst liegenden Stationen, so wie bei den Organen der Staatsverwaltung einlangen, damit hernach die nöthigen Dispositionen mit Verlässlichkeit getroffen werden können.

Wenn daher bedeutende Schneefälle oder Verwehungen eintreten, und das aufgestellte Personale selbst mit der größten Anstrengung nicht im Stande wäre, die ein Hinderniß für die Fahrt bildenden Schneemassen zu beseitigen, so ist das dießfällige Aviso nach beiden Bahnrichtungen mit Bezeichnung der Strecke, in welcher nicht gefahren werden kann, und unter Beifügung der Bemerkung zu geben, ob durch die Absendung der Schneepflüge Hilfe geschafft werden könne, und woher diese kommen soll, oder ob diese Hilfsmittel keine Anwendung finden. Auf Grund dieser einlangenden Aviso setzen sich die Organe der Staatsverwaltung mit den an Ort und Stelle befindlichen Angestellten der Pachtgesellschaft in's Einvernehmen, um gemeinschaftlich die zu treffenden Verfügungen sowohl über die möglichst schnelle Beseitigung des Hindernisses, als auch über die Beförderung der Passagiere und des Reisegepäckes festzusetzen.

§. 9.

Um sowohl beim Eintritte eines unbedeutenden Schneefalles oder einer geringen Verwehung, in welcher durch die Anwendung der Schneepflüge Bahn gebrochen werden kann, als auch bei solchen Verwehungen, welche durch die Schneepflüge nicht beseitigt werden können, über die Herbeischaffung der oft in sehr großer Zahl nöthigen Arbeitskräfte im ersten Falle zur Erweiterung der gebrochenen Bahn, und im letzten Falle zur gänzlichen Freimachung derselben versichert zu sein, liegt jedem Ingenieur ob, im Bereiche der in seiner Section liegenden Ortschaften ein verlässliches In-

dividuum aufzusuchen, welches gegen Zusicherung eines angemessenen Honorars die Verpflichtung übernimmt, in den Gemeinden jene Arbeitsleute, welche gegen den hierfür üblichen und festzusetzenden Lohn sich bei den Schneeschauflungen verwenden lassen wollen, über ein gegebenes Aviso so schnell als möglich zu versammeln und auf die zu bezeichnenden Stellen der Bahn zur Arbeit zu führen. Die dem Sections-Ingenieur untergeordneten technischen Beamten sind von der geschehenen Uebereinkunft in Kenntniß zu setzen, um in eintretenden Fällen die Herbeirufung der Arbeitsleute selbst zu veranlassen.

In jenen Bahnstrecken, in deren Nähe sich keine Orte befinden, deren Bewohner sich zu Schneeschauflungen herbeilassen, müssen sich die technischen Beamten an den Ingenieur jener Bahnstrecken wenden, in welcher Arbeitsleute zu haben sind, damit ihnen von dort auf jedesmaliges Verlangen die erforderliche Zahl an Arbeitern möglichst schnell zugesendet werde.

Um bei eintretenden Unterbrechungen des Verkehrs auf der Bahn zur allenfalls nöthig werdenden Weiterbeförderung der Passagiere und des Reisegepäcks die erforderliche Anzahl Fahrgelegenheiten aufzubringen, haben sich die aufgestellten landesfürstlichen Organe mit den Inhabern solcher Fahrgelegenheiten bei Zeiten zu verständigen, damit sie gegen festzusetzende Bezahlungen, auf jedesmalige Anforderung, die Fahrgelegenheiten auf die zu bestimmenden Punkte stellen.

Können verlässliche Unternehmer aufgefunden werden, welche sich bereit erklären, zu jeder Zeit die nöthige Anzahl Fuhrwerke beizustellen, so ist mit diesen zu contrahiren.

Zur Ausbringung der Arbeitskräfte, sowohl behufs der Beseitigung der Schneeverwehungen, als auch in andern

außergewöhnlichen Fällen, dann zur Aufbringung der zur Beförderung der Passagiere erforderlichen Fuhrwerke, sind übrigens nöthigen Falles die Bezirksobrigkeiten ersuchsweise, und zwar auf Grund derjenigen Verordnung der k. k. Kreisämter aufzufordern, vermöge welcher erstere angewiesen worden sind, den Bahnbetrieb zu fördern, die demselben entgegenstehenden Hindernisse möglichst zu beseitigen und durch die ihnen zu Gebote stehenden Mittel auf die erforderliche Hülfsleistung einzuwirken.

In Fällen, wo die Orte, aus welchen Arbeitsleute zu haben sind, entfernt von jenen liegen, wo die Arbeiten zu leisten sind, und wenn die Bahn bis zu letzteren zum Befahren geeignet ist, können zur möglichsten Beschleunigung der Beförderung dieser Arbeitsleute mit Zustimmung der Organe der Staatsverwaltung, Fahrten auf der Bahn eingeleitet werden. Für das Vorhandensein einer zureichenden Anzahl von Schnee- und eisernen Schaufeln ist bei Zeiten zu sorgen. Es müssen daher nicht nur die von der Staatsverwaltung für den Gebrauch zu diesen Zwecken übergebenen Schaufeln in voller Zahl vorhanden sein, sondern es muß erforderlichen Falles diese Zahl nach Bedarf durch Nachschaffungen vergrößert und an jene Stellen geschafft werden, wo sie nöthig sind.

Bei bedeutenden und lange dauernden Schneeschauflungs-Arbeiten muß wo möglich dafür gesorgt werden, daß die Arbeiter gehörig abgelöst werden können, und daß jede Arbeitsparthie, sobald sie 12 Stunden gearbeitet hat, durch eine andere ersetzt werde, und Erstere in der Regel nur nach einer 6stündigen Rast wieder in Arbeit trete.

§. 10.

Die Bahn wird vorerst zur möglichst schnellen Wiedereröffnung des Verkehrs nur in solcher Breite zu räumen

sein, daß der Wagenzug, ohne an die Schneemassen zu streifen, passiren kann, und es sind von dem voraussetzlichen Zeitpuncte, an dem diese Arbeit vollbracht sein kann, alle Bahnstationen zu unterrichten, damit hiernach die regelmäßigen Fahrten wieder eingeleitet werden können. Die Arbeiten zur Erweiterung der geräumten Stellen sind übrigens sodann mit Rücksicht auf die möglichste Verhinderung neuer Verwehungen mit derselben Thätigkeit fortzusetzen.

§. 11.

Da bei Schneeverwehungen die zu gebenden Aviso durch die Bahnwächter, besonders bei stürmischer Witterung, nicht schnell genug an die Orte ihrer Bestimmung gelangen können, so sind selbe nicht allein durch die Bahnwächter längs der Bahn, sondern auch durch Boten zu Pferde oder zu Schlitten unmittelbar auf die Hauptstationen zu befördern.

Da übrigens bei Bahnverwehungen die durch die Bahnwächter zu besorgenden Botengänge sich meistens sehr vielfältigen, so ist dem Bahnwächter in jene Strecke, in welcher die Verwehungen Statt finden, bis zur nächsten Station, von welcher aus die Bahn frei ist, zu diesem Zwecke ein Aushilfsindividuum zuzutheilen, welches, wenn keine Botengänge zu besorgen sind, bei den Schneebeiseitigungs-Arbeiten zu verwenden sein wird.

Diese Zutheilung wird besonders bei jenen Bahnwächtern, in deren Strecke sich mehrere im Niveau der Bahn liegende Wegübersehungungen befinden, selbst nach vollbrachter Ausschäufung nöthig, da dort in der Regel partielle Verwehungen eintreten, welche, wenn selbe der Bahnwächter allein nicht zu beseitigen vermöchte, zum Hindernisse für die Fahrten werden könnten, und weil die Wegübersehungungen überhaupt einer besonderen Obforge bedürfen, damit

sich die Spuren zwischen den Doppelschienen nicht mit Eis verlegen und somit zum Abgehen der Locomotive vom Geleise Anlaß geben.

§. 12.

Hinsichtlich des Verkehrs der Züge während der Zeit, wo Elementar-Ereignisse zu besorgen oder wirklich eingetreten sind, wird festgesetzt, daß, wenn ein Zug von einer Station expedirt wird, ohne daß ein der Fahrt im Wege liegendes Hinderniß vorausgesehen werden kann, ein solcher Zug aber dennoch unterwegs auf einer Station oder überhaupt auf der Bahn in Folge eines obwaltenden Hindernisses an der Fortsetzung der Fahrt verhindert wäre, — von dem betreffenden Ober-Conducteur oder Packmeister dem technischen Beamten dieses Ereigniß nach beiden Bahnrichtungen zu avisiren und anzuzeigen ist, welcher Zug, wo, und aus welcher Ursache derselbe an der Fortsetzung der Fahrt gehindert, und was veranlaßt wurde, um den Wagenzug in Sicherheit zu bringen und die Passagiere weiter zu befördern.

§. 13.

Die technischen Beamten müssen von den Verhältnissen, welche auf ihrer und der anstoßenden Bahnstrecke obwalten, durch die einlangenden Rapporte genau unterrichtet sein, und sie dürfen nur dann die Weiterfahrt des Zuges von der Station veranlassen, wenn die Ueberzeugung vorliegt, daß die obwaltenden Verhältnisse der Fahrt keine unübersteiglichen Hindernisse in den Weg legen.

In zweifelhaften Fällen ist sich vor der Expedition des Zuges von der Beschaffenheit der Bahn die Ueberzeugung zu verschaffen, indem unter Zurücklassung der Wagen mit der Locomotive eine Recognoscirung vorgenommen, und im Falle ein Hinderniß durch Schneemassen zu vermuthen wäre,

der Schneepflug in Anwendung gebracht wird. Sollte es aber dennoch geschehen, daß ein Wagenzug zwischen 2 Stationen auf Hindernisse stößt, welche die Fortsetzung der Fahrt unzulässig machen, so ist der Zug mit größter Behutsamkeit auf die Station zurückzuschieben, und wenn auch dieß durch die Wirkung der Locomotive nicht ausführbar wäre, was bei Schneeverwehungen der Fall sein kann, so ist für den Fall, als der ein Hinderniß findende Zug ein Personenzug oder ein gemischter Zug wäre, vor Allem dafür zu sorgen, daß die Passagiere durch aufzunehmende Fuhrwerke bis in die nächste Station oder in den nächsten Ort befördert werden, um daselbst die Freimachung der Bahn zur Fortsetzung der Fahrt oder andere Einleitungen zur Weiterbeförderung abzuwarten; ferner müssen Locomotive und Wagen, wenn es auf keine andere Weise möglich wäre, mittelst Pferden auf eine Station geschafft und daselbst untergebracht werden.

Ist der ein Hinderniß findende Zug ein gemischter Zug, welchem Frachten beigegeben sind, oder ein Frachtzug, und müßten die Wagen dieses Zuges theilweise auf eine oder die andere Station geschafft werden, so hat sich das Zugbegleitungs-personale zu vertheilen, damit die abgetheilten Wagenparthien stets unter Aufsicht gehalten bleiben, um Waarenverluste zu verhindern.

Ist zu dieser getheilten Ueberwachung das Zugbegleitungs-personale nicht zureichend, so hat der technische Beamte dem Packmeister erprobte verlässliche Leute zuzuwiesen. Die Frachten, welche auf die Station gebracht wurden, haben daselbst zu verbleiben bis zur Wiedereröffnung des Verkehrs, oder bis zum Eintreffen einer Ordre zur Weiterbeförderung durch aufzunehmende Gelegenheiten oder zur Rückbringung auf die Station, von wo sie ausgeführt worden sind.

§. 14.

Hinsichtlich der Weiterbeförderung der Passagiere eines Personen- oder gemischten Zuges wird es von den Nebenumständen abhängen, was zu geschehen hat.

Befindet sich das Hinderniß in der Nähe der Hauptstation, von welcher der Zug ausfuhr, und wäre abzufehen, oder durch eingegangene Nachrichten bekannt geworden, daß die Verhältnisse in der weiteren Strecke gegen den Bestimmungsort des Zuges, für die Fahrt eben so ungünstig sind, so ist der Zug auf diejenige Station, von wo er ausfuhr, zurückzuführen, und es ist den Passagieren zu erklären, daß die Weiterfahrt nicht ausführbar sei.

Hiervon muß alsogleich das Aviso längs der Bahn gegeben werden, damit alle Stationen von dem Nichteintreffen des erwarteten Zuges und von dem Orte, wo das Hinderniß Statt findet, unterrichtet werden, um hiernach hinsichtlich der Beförderung der allenfalls aus entgegengesetzter Richtung unterwegs befindlichen Passagiere das Nöthige vorzusehen zu können, indem diese, wenn sie nicht auch auf die Hauptstation, von welcher der Zug ausfuhr, zurückgeführt werden, jedenfalls über das Hinderniß hinaus durch aufzunehmende Fuhrwerke befördert werden müssen.

§. 15.

Ist an dem Orte, wo das Hinderniß angetroffen wird, sicher bekannt, daß die Fahrt auf der Bahn nur auf einer kurzen Strecke unzulässig sei, oder wäre der Zug schon näher an der Bestimmungsstation, als an jener, von wo er ausfuhr, so sind jedenfalls Fuhrwerke aufzusuchen, und die Passagiere über das Hinderniß hinaus zu befördern, und von dem Punkte, wo auf der Bahn gegen die Fortsetzung der Fahrt kein Hinderniß mehr obwaltet, um eine Hilfslokomotive oder vielmehr um einen Hilfszug zu signalisiren, durch

welche sodann die Weiterbeförderung der Passagiere zu geschehen hat.

Verkehren nach der festgesetzten Fahrordnung zu gleicher Zeit Züge in entgegengesetzter Richtung, so fahren beide bis auf die vor dem Hindernisse befindliche Station, und es werden für die zuerst auf einer solchen Station eintreffenden Passagiere Fahrgelegenheiten aufgenommen, und mittelst dieser über das Hinderniß hinaus bis zu dem aus entgegengesetzter Richtung gekommenen Zuge befördert, welcher sodann die Rückfahrt anzutreten und die Passagiere mitzunehmen hat.

Die aufgenommenen Fuhrwerke nehmen am Rückwege die Passagiere des entgegengesetzten Zuges auf und befördern dieselben ebenfalls über das Hinderniß hinaus bis zu dem zuerst stehen gebliebenen und mittlerweile zur Rückfahrt vorbereiteten Zuge. Sollte die Entfernung zwischen beiden in der Fortsetzung der Fahrt gehemmten Zügen groß sein, daher der zuerst eingetroffene zu lange auf die rückkehrenden Fahrgelegenheiten warten müssen, so sind an beiden Punkten Fahrgelegenheiten in Bereitschaft zu setzen, um die Passagiere beider Züge gleichzeitig in entgegengesetzter Richtung befördern zu können.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß, wenn sich während der Beförderung der Passagiere über das Hinderniß hinaus die Verhältnisse auf der Bahn so geändert hätten, daß ein oder der andere Zug oder beide die Rückfahrt nicht antreten könnten, sondern auf der Station, wo sie sich befinden, verbleiben müßten, die Beförderung der Passagiere durch die aufgenommenen Fuhrwerke weiter fortgesetzt werden müßte.

Um dieß zu verhindern, muß getrachtet werden, die mit Zügen befahrenen Bahnstrecken durch die Anwendung der Schneepflüge und durch Ausschauflungen, selbst wenn die größte Anstrengung erforderlich wäre, fahrbar zu erhalten.

§. 16.

Sollten es nicht voraussetzliche Umstände durchaus unmöglich machen, daß die Passagiere eines Wagenzuges auf sichere Weise an ihren Bestimmungsort gebracht werden, sondern sollte es erforderlich sein, daß dieselben irgendwo übernachten müssen, so ist zur Auffindung der nöthigen Unterkunft der möglichste Einfluß zu nehmen.

§. 17.

Nach dem Eintritte einer Schneeverwehungsperiode sind bei sorgfältiger Ausführung der Avisoanstalten in der Regel schon am 2ten Tage die auf der Bahn obwaltenden Verhältnisse auf den Stationen bekannt, und es liegt dem technischen Bahnpersonale ob, im Einvernehmen mit den Organen der Staats-Verwaltung und auf Grund der eingegangenen Aviso diejenigen Maßregeln zu verfügen, welche unter den obwaltenden Verhältnissen am zweckdienlichsten erscheinen, nämlich ob der Verkehr mit theilweiser Benützung der Bahn fortgesetzt, oder ob dieser eingestellt werden soll, und welche Fahrordnung für den ersten Fall zu bestimmen sei, damit bei theilweisen Unterbrechungen die in entgegengesetzter Richtung befördert werdenenden Passagiere an den Punkten, wo die Unterbrechung des Verkehrs auf der Bahn Statt findet, zu gehöriger Zeit eintreffen, und daß die verkehrenden Züge sowohl, als die zur Beförderung über das Hinderniß hinaus aufgenommenen Fuhrwerke auf das Zweckmäßigste benützt werden.

§. 18.

In den Fällen, bei denen der Verkehr gänzlich eingestellt werden muß, ist dieß, so wie die Wiedereröffnung des Verkehrs in den Hauptstationen durch öffentliche Ankündigungen gehörig zu verlautbaren. In Fällen jedoch, wo der Verkehr theilweise auf der Bahn und theilweise durch andere

Fahrgelegenheiten fortgesetzt wird, sind die Expediten von den obwaltenden Verhältnissen stets in genaue Kenntniß zu setzen, damit sie letztere den aufzunehmenden Passagieren unverholen und genau mittheilen und diese darauf vorbereiten können, daß sie sich zur Fahrt über das Hinderniß hinaus mit den in Anordnung zu bringenden Bauernschlitten oder Wagen begnügen müssen, indem mit andern Fuhrwerken bei stürmischer Witterung und schlechten Wegen die Fahrt nur schlecht oder gar nicht vor sich gehen könnte.

Nachdem es übrigens den Reisenden frei stehen soll, zur Fahrt über das Hinderniß hinaus sich auch ihrer eigenen oder was immer für anderer Gelegenheiten zu bedienen, so müssen dieselben von der Zeit, zu welcher sie an dem Punkte, von wo aus die Fahrt auf der Bahn fortgesetzt wird, eintreffen müssen, unterrichtet werden, weil auf einzelne, mit eigenen Gelegenheiten fahrende und verspätete Passagiere keine Rücksicht genommen werden kann.

§. 19.

Den Expediten dient ferner zu Richtschnur, daß Equipagen, Pferde und Hunde, dann Gilgut, im Falle der Unterbrechung des Verkehrs auf einem Theile der Bahn nur bedingungsweise und mit besonderer Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse entweder nur zur Beförderung bis zur Stelle des Hindernisses, oder aber auch über dieses hinaus und überhaupt auf der ganzen Bahn aufgenommen werden können, und daß sich in dieser Beziehung an die Auskunft der technischen Beamten zu halten ist.

Hinsichtlich der Aufnahme von Frachten zur Beförderung während theilweiser Unterbrechung des Verkehrs auf der Bahn ist jedesmal den Parteien das eingetretene Transportshinderniß sogleich zu eröffnen, mit dem Bedeuten, daß bei

Verspätungen der Verfrachtung keine Haftung eintreten könne, und daß die Uebernahme nur unter dieser Bedingung bewilliget werde; sodann ist unter gehöriger Darstellung der Umstände und der möglichen Einleitungen zur Beförderung der Frachten über das Hinderniß hinaus, so wie auch darüber die höhere Weisung einzuholen, ob die Aufnahme von Frachten nicht etwa temporär eingestellt werden soll?

§. 20.

Die landesfürstlichen Organe und das Personale der Betriebs-Unternehmung müssen sich bei der Ausführung aller Maßregeln, welche durch den Eintritt von Elementar- oder andern unvorherzusehenden Ereignissen nothwendig werden, um so mehr gegenseitig auf das Kräftigste unterstützen, als höchst schwierige Fälle vorkommen, in welchen, ohne das beste Einvernehmen und Zusammenwirken aller Kräfte, höchst nachtheilige und mit Gefahren verbundene Folgen hervorgerufen werden können.

§. 21.

Bezüglich der durch die zur Ausführung gebrachten Maßregeln auflaufenden, außergewöhnlichen Kosten bei den Vorkehrungen gegen die Einwirkung von Elementar-Ereignissen auf den Bestand der Bahn, und bei der Wiederinstandsetzung für den Fall, als Zerstörungen eingetreten wären, ist sich nach den in den Vorschriften über Bauführungen enthaltenen Bestimmungen zu benehmen.

Bezüglich jener Kosten, welche bei Beseitigung der für die Fahrten hinderlichen Schneemassen durch die Anwendung der Schneepflüge oder durch die Verwendung anderer außergewöhnlichen Arbeitskräfte auflaufen, wird vorgeschrieben, daß diese von den Organen der Betriebs-Unternehmung unter Controlle der Organe der Staatsverwaltung gehörig, und

namentlich die Löhnungen der zur Ausschauflung des den Fahrten hinderlichen Schnees verwendeten Arbeitsleute in Zahlungslisten aufgeschrieben, und nach dem Verlaufe der Ereignisse, welche diese Auslagen herbeiführten, gehörig verrechnet werden, und es wird bemerkt, daß keine Auslage in Rechnung zu erscheinen hat, von welcher die Organe der Staatsverwaltung nicht Kenntniß erlangt und solche als wirklich nothwendig und als stattgehabt bestätigt haben.

Die Aufschreibung und Verrechnung über die Auslagen, welche durch Beistellung der zur Beförderung der Passagiere und des Reisegepäcks, so wie anderer allenfalls zur Beförderung gelangten Gegenstände erforderlich gewesenenen Fahrgelegenheiten auslaufen, liegt den Organen der Staatsverwaltung nach den dießfalls festgesetzten besonderen Bestimmungen ob.

Wien den 10. Februar 1846.

