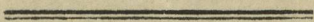


Instruktion

für die

**Bediensteten auf der k. k. Staats-
Eisenbahn**

zwischen Würzzuschlag und Grätz.



Bestimmungen über die Anordnung des Verkehrs der Züge.

*an G. v. H. 24 5 53
2849*

45640



Bestimmungen

über die Anordnung des Verkehrs der Züge.

§. 1.

Die Zahl und Gattung der Züge, welche regelmäßig zu befördern sind, so wie die Abfahrtszeit und Fahrgeschwindigkeit, dann die Bezeichnung der Stationen, auf welchen die verschiedenen Züge in der Regel, und jener, auf welchen die Züge nur dann anhalten, wenn Personen oder Sachen abzusetzen oder aufzunehmen sind, wird von der Staats-Verwaltung vorgeschrieben.

Die diesfälligen Bestimmungen, so wie die zeitweise dabei eintretenden Aenderungen, werden der Direktion der Betriebs-Unternehmung bekannt gemacht, und diese sorgt dafür, daß dieselben durch den Ober-Ingenieur dem gesammten übrigen technischen Stations-Bahnpersonale, so wie dem Werkstätte-Personale, und durch den Haupt-Expeditior dem Expedit-Magazins- und Zugbegleitungs-Personale nach Erforderniß bekannt gemacht werden.

Der Direktion der Betriebs-Unternehmung wird von der Staats-Verwaltung die Veröffentlichung der Kundmachungen, wodurch das Publikum von dem Verkehr der Züge unterrichtet wird, vorgeschrieben, und diese hat hiernach die Verlautbarung zu veranlassen, und namentlich durch ihre Organe dafür zu sorgen, daß diese Kundmachungen auf jeder Station der südlichen Staats-Eisenbahn öffentlich angeschlagen werden.

§. 2.

Von der von der Staats-Verwaltung vorgeschriebenen Fahrordnung für die regelmäßigen Züge darf nur bei der Inzwischenkunft einer unerwarteten und unvermeidlichen Ursache, welche eine Abänderung der Fahrordnung unverschieblich macht, abgewichen werden, sonst wäre, wenn sich eine Abänderung als nöthig oder wünschenswerth zeigen sollte, der Vorschlag hierzu im gehörigen Wege der Direktion der Betriebs-Unternehmung und von dieser den l. f. Kommissären vorzulegen, und die Entscheidung darüber abzuwarten.

§. 3.

Jedem Bediensteten, welchem die Pflicht obliegt, sich an die Bestimmungen über den Verkehr der Züge zu halten, oder dem zusteht, in außerordentlichen Fällen Dispositionen zu treffen, muß die für ihren Dienst nöthige Fahrordnung und Stunden-Eintheilung zugestellt werden, und sie sind verpflichtet, diese in ihrem Bureau und die Wächter in ihrem Wächterhause aufzuhängen, und bei ihren Verrichtungen auf der Bahn stets bei sich zu tragen.

Der Empfang der Fahrordnung und Stunden-Eintheilung muß bestätigt, und diese Bestätigung muß von demjenigen, welcher zur Austheilung beauftragt ist, an die Direktion der Betriebs-Unternehmung eingesendet werden.

§. 4.

Wenn zeitweise die für den regelmäßigen Verkehr vorgeschriebenen Züge zur Fortschaffung der zur Beförderung vorhandenen Personen oder Sachen nicht genügen sollten, so muß durch Zuspannung von Hilfs-Lokomotiven oder durch Absendung von Separatzügen dem Bedürfnisse entsprochen werden, wobei festgesetzt wird, daß wenn ein regelmäßiger Wagenzug nicht mehr als um die Hälfte des nach den dießfälligen besonderen Bestimmungen für die Leistungen einer Lokomotive bemessenen Bruttogewichtes vergrößert werden müßte, derselbe durch Zuspannung einer Hilfs-Lokomotive zur bestimmten Zeit befördert werden muß, daß aber, wenn die Vereinigung der zu befördernden Wagen in

einem Zuge das oben erwähnte Maß übersteigen würde, eine abgesonderte Fahrt, nämlich eine Separatfahrt Statt zu finden hat.

Sollte sich auf den Zwischenstationen, wo also keine Hilfsmaschinen zur Verfügung stehen, ein solcher Zuwachs an Personen oder Waaren ergeben, daß dieser nicht mit einer Lokomotive fortgeschafft werden könnte, so ist bei Personen- oder gemischten Zügen dem Bedürfnisse durch möglichst schleunige Herbeirufung einer Hilfs-Lokomotive jederzeit, bei Lastzügen aber nur dann zu entsprechen, wenn die zu befördernden Frachtgegenstände nicht bis zur Zeit des nächst anlangenden Zuges zurückgehalten werden könnten.

Sollten Frachtgegenstände mit den Lastzügen nicht fortgebracht werden können, während bei den Personenzügen die Lokomotive nicht die volle Belastung haben, so müssen dieselben zur Vermeidung von Hilfs- oder Separatfahrten den Personenzügen angehängt werden.

§. 5.

Die Fürsorge wegen Vorbereitung der zu Hilfs- oder Separatfahrten erforderlichen Lokomotive und Wagen liegt dem technischen Personale ob, und auf denjenigen Stationen, wo Organe der Staats-Verwaltung aufgestellt sind, werden diese von den vorhabenden Hilfs- oder Separatfahrten durch das technische Personale zu unterrichten seyn, damit sie sich die Ueberzeugung verschaffen, ob diese Fahrten nach der im vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Bestimmung auszuführen sind oder nicht.

Wird auf einer Station, wo keine Organe der Staats-Verwaltung aufgestellt sind, eine Hilfs- oder Separatfahrt erforderlich, so ist bei dem nächst stationirten Organe der Staats-Verwaltung hiervon die Meldung zu machen.

§. 6.

Die Separatfahrten, welche zur Beförderung der mit den gewöhnlichen Zügen nicht fortzuschaffenden Personen nothwen-

dig werden, sind in der Regel im Verlaufe einer halben Stunde nach Abfahrt des gewöhnlichen Zuges vorzunehmen.

Die Separatzüge für Frachtgegenstände können jedoch nach Umständen, welche durch das Verladen der Frachten herbeigeführt werden, zu der entsprechendsten Zeit mit Rücksicht auf den Verkehr anderer Züge, auch später oder früher expedirt werden.

§. 7.

Separatzüge müssen ferner in dem Falle eingeleitet werden, wenn von Jemanden die separate Beförderung von Personen oder Sachen gefordert werden sollte, und wenn dafür:

1. Die von der Staats-Verwaltung festgesetzte Gebühr vorhinein entrichtet wird, und wenn
2. die Anmeldung eines Separatzuges in der vorgeschriebenen Zeit geschieht, wornach die Herbeischaffung der Transportmittel und die Avisirung des Separatzuges längs der Bahn noch zur gehörigen Zeit möglich ist.

Die Expeditbeamen sind berufen, die Anmeldungen über derlei Separatzüge anzunehmen, sie müssen aber vor den Parteien zu machenden Zusage, den technischen Beamten der Station befragen, ob der Beistellung der nöthigen Wagen und der Lokomotive und der früheren Avisirung kein bekanntes Hinderniß im Wege steht.

Erkennt der technische Beamte die Einleitung eines Separatzuges für zulässig, so trifft derselbe, für den Fall die erforderlichen Wagen nicht in hinreichender Zahl auf der Station vorhanden wären, mit dem nächst abgehenden Zuge die Veranlassung, daß ihm Wagen zukommen, und ordnet die Avisirung des Separatzuges an. Sollte auf der Station keine disponible Lokomotive vorhanden seyn, so wird diese unter Einem von der nächsten Werkstätte durch Zuschrift an jene Stations-Inspektion, wo sich die Werkstätte befindet, gefordert, und dabei bemerkt, von wo allenfalls Wagen mitzubringen sind.

Für den Fall, als die Anmeldung eines Separatzuges auf einer andern Station Statt findet, als von welcher derselbe ausgehen soll, so muß bei der Zusage um so mehr die bestimmte

Versicherung vorliegen, daß auf der zur Abfahrt bestimmten Station die erforderlichen Fahrmittel vorhanden sind, oder bis zur bestimmten Zeit dahin geschafft werden können, und es muß gleichzeitig mit der Weisung an jene Station, wo die Vorbereitung für den Separatzug zu treffen ist, das Aviso längs der Bahn gegeben werden.

§. 8.

Jeder Separatzug muß längs der ganzen Bahnstrecke, auf welcher derselbe verkehren soll, avisirt werden, und dieß geschieht durch den, dem Separatzuge vorausgehenden regelmäßigen Zug, indem auf dem letzten Wagen desselben bei Tag eine Signalscheibe, und bei Nacht nebst der rothen noch eine grüne Laterne aufgestellt wird; nebstdem ist in dem Falle, als bis zu der für die Abfahrt des Separatzuges festgesetzten Stunde so viel Zeit vorhanden wäre, daß mit einem vor dem Separatzuge verkehrenden regelmäßigen Zuge ein schriftliches Aviso an alle Stationen, und von diesen aus an alle Bahnwächter gegeben werden kann, dieses Aviso von dem technischen Beamten derjenigen Station, von wo aus ein Separatzug verkehren soll, oder derjenigen Station, auf welcher die Anmeldung angenommen wurde, durch ein Zirkulandum an die betreffenden Stations-Inspektionen zu erlassen, und es müßte ein derlei schriftliches Aviso auf jeden Fall Tags vorher erlassen werden, wenn der Separatzug der erste des Tages seyn sollte, also kein vorhergehender Zug mit der Signalscheibe oder mit der grünen Laterne versehen werden könnte.

Ein solches Aviso muß die Stundeneintheilung der Fahrt, mit gehöriger Rücksicht auf die regelmäßigen Züge, genau vorzeichnen, und es muß dabei als Grundsatz festgehalten werden, daß die regelmäßigen Personen- und gemischten Züge weder durch einen Separat-Personenzug, noch durch einen Separat-Lastzug, die Separat-Personenzüge hingegen weder durch einen regelmäßigen, noch durch einen Separat-Lastzug, und die regelmäßigen Lastzüge durch keinen Separat-Lastzug aufgehalten werden dürfen.

Von dieser Stundeneintheilung muß der betreffende Werkstätte-Vorsteher zur Verständigung des zur Fahrt zu bestimmenden Lokomotivführers, oder letzterer unmittelbar in genaue Kenntniß gesetzt werden, und eben so müssen die Lokomotivführer anderer Züge, welche dem Separatzuge auf ein oder der anderen Station auszuweichen haben, unterrichtet werden.

Langt das in Umlauf gesetzte Aviso auf einer Station ein, so hat die Stations-Inspektion den Expeditbeamteten von der Stunde des Eintreffens des Separatzuges zu unterrichten, und es ist sogleich ein Zirkulandum an die Bahnwächter, ebenfalls mit Angabe der Verkehrszeit, zu erlassen.

§. 9.

Bei der Absendung der Zirkularien, welche das Aviso von Separatzügen enthalten, und der Korrespondenz, durch welche Wagen und Lokomotive requirirt werden, muß sich auf das Beste versichert werden, daß diese verläßlich an die Bestimmungsorte gelangen. Nebstdem, daß das Zirkulare und die andere Korrespondenz mit dringend und ersteres mit dem Beisatze: „Zu lesen und unaufgehalten weiter zu befördern,“ zu bezeichnen seyn wird, ist jedesmal der Kondukteur oder Packmeister auf die pünktlichste Besorgung dieser Brieffschaften besonders aufmerksam zu machen.

Trifft auf einer Station ein Zirkulare ein, welches von der vorhergehenden Stations-Inspektion oder in deren Abwesenheit von dem Expeditbeamteten nicht unterfertigt wäre, so müßte dieses als ein Zeichen angesehen werden, daß jene Stations-Inspektion von der Ausschreibung keine Kenntniß erlangte, und es wird in einem solchen Falle von der dieß wahrnehmenden Stations-Inspektion zwar das Zirkulare weiter zu befördern, sogleich aber auch ein eigenes Aviso von der Separatfahrt unter Angabe der Stunde, wenn der Separatzug auf der Station, wo das Zirkulare nicht unterschrieben wurde, eintreffen soll, zurückzusenden seyn.

Sollte wider alles Vermuthen der Fall vorkommen, daß ein angelangtes Aviso mit demselben Zuge weiter zu befördern vergessen würde, so müßte, wenn nicht ein zweiter Zug folgt,

welcher schneller auf die Endstation, wohin der Separatzug verkehren soll, gelangt, als das Aviso durch die Bahnwächter befördert werden könnte, diese Beförderung auf das Schnellste durch die Bahnwächter eingeleitet werden.

Ein derlei Zirkulare bleibt unverschlossen, indem die Bahnwächter davon Kenntniß zu nehmen haben.

§. 10.

Soll ein verkehrender Separatzug noch an demselben Tage zurückkehren, so müssen bei der Hinfahrt, zum Zeichen der vorzunehmenden Rückfahrt, auf dem letzten Wagen 2 Signalscheiben bei Tag, und bei Nacht nebst der rothen Laterne noch eine weiße aufgesteckt werden, und für den Fall ein schriftliches Aviso ergangen seyn sollte, muß darin auch die Zeiteintheilung für die Rückfahrt enthalten seyn.

§. 11.

Wenn ein Separatzug nicht schriftlich avisirt werden könnte, so muß demselben von Station zu Station das Signal einer unregelmäßigen Fahrt, nämlich bei Tag durch den Signalkorb ohne Fahne, und bei der Nacht durch das rothe Licht der Signallaterne vorausgeschickt werden.

§. 12.

Nachdem es sich bei Separatzügen oft um die Gewinnung der Zeit handelt, also auch meistens verlangt wird, daß der Verkehr schneller als bei den gewöhnlichen Zügen geschehe, so wird festgesetzt, daß bei den Personenzügen die Fahrt nicht schneller als mit 5 Meilen und bei Lastzügen nicht schneller als mit 3 Meilen in der Stunde anzuordnen ist.

§. 13.

Für die eigenen Zwecke der Bahnanstalt sind, ohne von den Organen der Staats-Verwaltung eingeholte Bewilligung, niemals Separat- oder Hilfsfahrten einzuleiten, es wäre denn, solche würden zur Beseitigung von Schneeverwehungen oder zur Hilfeleistung bei Zügen, bei welchen sich in der Beförderung ein Zustand ergeben hat, erforderlich.

§. 14.

Wenn nach einer Richtung der Bahn eine Hilfsfahrt oder ein Separatzug nöthig ist, und die dabei verwendeten Lokomotive bei der Rückfahrt nicht auch zu Transporten verwendet werden müßten, so sind dieselben einem verkehrenden Zuge im kalten Zustande anzuhängen, und es ist die Rückfahrt im geheizten Zustande ohne angehängte Last möglichst zu vermeiden.

Eben so werden an jenen Punkten, wo für den regelmäßigen Verkehr mit Zügen von bestimmter Größe permanent Hilfslokomotive in Bereitschaft gehalten werden, Hilfsfahrten zu vermeiden seyn, wenn die zu befördernden Züge eine geringere, als die vorgeschriebene Belastung haben, und mit einer Lokomotive fortgeschafft werden können.

§. 15.

Wenn durch eingetretene Elementarereignisse oder andere Zufälle das Einhalten der für die regelmäßigen oder Separatfahrten vorgeschriebenen Fahrordnung unausführbar wäre, so steht es bei Zügen, welche im Verkehr begriffen sind, dem Zugbegleitungs personale im Einvernehmen mit dem technischen Personale zu, von der Fahrordnung abzuweichen, es muß aber für den Fall, als vorzusehen ist, daß das Hinderniß gegen die Ausführung des Verkehrs nach der vorgeschriebenen Fahrordnung längere Zeit obwalten könnte, an den Ober-Ingenieur Anzeige erstattet werden, welcher im Einvernehmen mit dem Haupt-Expeditior eine den obwaltenden Verhältnissen entsprechende Verkehrsordnung einzuleiten, darüber aber jedenfalls an die Direction Bericht zu erstatten hat.

§. 16.

Bei vorkommenden außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen, die zwar eine Fahrt nicht durchaus unmöglich machen, wobei jedoch die Reisenden allzugroßen Unbilden der Witterung preisgegeben werden müßten, z. B. bei Gewittern mit Regengüssen und Stürmen verbunden, welche also auch einen schnellen Verlauf erwarten lassen, steht es dem technischen Beamten zu, die Fahrt zu sistiren, bis sich die Witterungsverhältnisse wenig-

stens zum Theil geändert haben, und er hat davon den betreffenden Expeditbeamteten und seinen Vorgesetzten sogleich in Kenntniß zu setzen.

§. 17.

Wenn durch was immer für eine Veranlassung bei einem oder dem anderen, oder bei mehreren in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Zügen eine Nichtzuhaltung der festgesetzten Fahrzeiten, nämlich eine Verspätung eintreten sollte, mithin von zwei Zügen, welche sich auf irgend einer Station zum Ausweichen begegnen sollten, einer davon nicht eintreffen sollte, so wird bei der Bestimmung, ob der angekommene Zug die Fahrt fortzusetzen hat oder nicht, im Allgemeinen nach der folgenden Uebersicht zu verfahren seyn, wobei jedoch jene Abweichungen nicht ausgeschlossen seyn sollen, die eine schnellere Herstellung der Ordnung in einzelnen Fällen mit Sicherheit möglich machen.

U e b e r s i c h t.

<p>Die fünf verschiedenen Züge, und zwar:</p>	<p>Sehen nach dem Eintreffen in der Station die Fahrt fort, wenn der zum Ausweichen erwartete, wegen einer Verspätung jedoch nicht eingetroffene Zug wäre:</p>	<p>Erwarten die Ankunft eines verspäteten Zuges zum Ausweichen, wenn der ausbleibende Zug wäre:</p>
<p>Die regelmäßigen Personenzüge:</p>	<p>{ Ein regelmäßiger Personenzug, ein regelmäßiger gemischter Zug, ein regelmäßiger Lastzug, ein Separat-Personenzug, ein Separat-Lastzug.</p>	<p>In keinem Falle.</p>
<p>Die gemischten Züge:</p>	<p>{ Ein gemischter Zug, ein regelmäßiger Lastzug, ein Separat-Personenzug, ein Separat-Lastzug.</p>	<p>Ein regelmäßiger Personenzug.</p>
<p>Die regelmäßigen Lastzüge:</p>	<p>{ Ein regelmäßiger Lastzug, ein Separat-Lastzug.</p>	<p>Ein regelmäßiger Personenzug, ein gemischter Zug, ein Separat-Personenzug.</p>
<p>Ein Separat-Personenzug:</p>	<p>{ Ein regelmäßiger Lastzug, ein Separat-Personenzug, ein Separat-Lastzug.</p>	<p>Ein regelmäßiger Personenzug, ein gemischter Zug.</p>
<p>Die Separat-Lastzüge:</p>	<p>Ein Separat-Lastzug.</p>	<p>Ein regelmäßiger Personenzug, ein gemischter Zug, ein Separat-Personenzug, ein regelmäßiger Lastzug.</p>

§. 18.

Vor der zur Abfahrt festgesetzten Zeit darf kein Zug von der Station expedirt werden, es mag ein entgegenkommender zu erwarten seyn oder nicht.

Darf nach der im vorigen Paragraphen vorausgeschickten Uebersicht ein Zug vor dem Eintreffen eines anderen zum Ausweichen erwarteten expedirt werden, so muß demselben von Station zu Station das für unregelmäßige Fahrten bestimmte Signal, nämlich bei Tag mit dem Korbe ohne Fahne, und bei Nacht mit der rothen Laterne, vorausgeschickt werden.

§. 19.

Bei der Expedition der verspäteten Züge ist stets sehr wohl auf die Fahrordnung der übrigen Züge zu achten, und es ist bei diesen letzteren immer anzunehmen, daß von denselben die festgesetzte Fahrzeit stets genau eingehalten werde. Verspätete Züge werden also auf derjenigen Station zu verbleiben haben, wo sie sich befinden, wenn sie nicht so viel Zeit vor sich haben, daß sie, ohne einem nach der Fahrordnung entgegenkommenden Zuge zu begegnen, ganz bestimmt auf die nächste Station gelangen können, wobei stets die Schwere des Zuges, die Steigungsverhältnisse, der Zustand der Lokomotive und die Witterungsverhältnisse gehörig berücksichtigt werden müssen.

Sollte wider Vermuthen der Fall eintreten, daß ein Personen- oder ein gemischter Zug auf der Bahnstrecke zwischen zwei Ausweichplätzen einen Lastzug antrifft, so hat in der Regel der Lastzug zurückzuschieben, außer der Personen- oder gemischte Zug hätte erst ein Drittel, und der Lastzug bereits zwei Drittel des Weges zwischen zwei Ausweichplätzen zurückgelegt.

Begegnet sich gleichnamige Züge, so hat in der Regel jener zurückzuschieben, der sich zunächst der Ausweichstelle befindet, wenn nicht der andere Zug hinsichtlich des Zurückschiebens durch besondere Steigungsverhältnisse begünstigt ist.

Lokomotive ohne angehängte Wagen haben jedesmal und allerorts einem Wagenzuge zu weichen.

§. 20.

Diejenigen Züge, für welche ein Anhalten auf allen, oder auf einzelnen bestimmten Stationen festgesetzt ist, dürfen diese Stationen nicht passiren, ohne anzuhalten, und eben so verläßlich muß auf jenen Stationen, welche nicht zum regelmäßigen Anhalten bestimmt sind, der Zug zum Anhalten gebracht werden, wenn das Signal hierzu vom Ober-Kondukteur oder Packmeister durch das Horn, oder auf der Station bei Tag durch die Signalscheibe, und bei Nacht durch die rothe Laterne gegeben wird.

Die verkehrenden Züge dürfen übrigens, außer bei wahrgenommener Nothwendigkeit durch ein eingetretenes Hinderniß, auf einer Bahnstrecke zwischen zwei Stationen nicht anhalten, und noch weniger Personen oder Sachen aufnehmen.

§. 21.

Die Reserve-Lokomotive sind auf den Hauptstationen auf solche Art in Bereitschaft zu halten, daß sie längstens innerhalb einer halben Stunde, nach eingelangtem Signale oder anderem sicheren Aviso, zur Hilfe ausgesendet werden können. Sie sind jedesmal von dem technischen Beamten zu begleiten, welcher darüber zu wachen hat, daß alle Vorschriften und Vorsichtsmaßregeln beobachtet werden. Wenn die Hilfs-Lokomotive auf eine andere Weise als durch Signale gerufen worden wären, so muß denselben das Signal einer unregelmäßigen Fahrt von Station zu Station vorangeschickt werden; sollte diese Signalisirung unzulässig seyn, so muß die Fahrt dennoch vorgenommen werden.

§. 22.

Zur Hilfeleistung können übrigens auch die im Dienste befindlichen Lokomotive berufen werden.

Die Lokomotive der regelmäßigen und Separat-Personenzüge und der gemischten Züge dürfen jedoch nur zur Beseitigung eines Hindernisses von der Bahn, um selbe für den Verkehr frei zu machen, verwendet werden, wornach sie zu dem

Zuge, zu dessen Beförderung sie bestimmt sind, zurückkehren, und die Fahrt fortsetzen müssen.

Die Lokomotive der regelmäßigen und Separat-Lastzüge jedoch haben nicht nur bei der Beseitigung eines Hindernisses Dienste zu thun, sondern müssen auch zur Beförderung des einer Hilfe bedürftigen Zuges verwendet werden, wenn derselbe ein regelmäßiger oder Separat-Personenzug, oder ein gemischter Zug wäre.

Gute, zu dessen Abschreibung sie bestimmt sind, zurückzuführen,
 und die Kosten fortsetzen müssen.
 Die Kosten der vorerwähnten und Separat-Gesetze
 jedoch haben nicht nur bei der Herstellung eines einzelnen
 Bunde zu thun, sondern müssen auch zur Abschreibung des
 einer dieser beschriebenen Bunde verwendet werden, wenn der-
 selbe ein vollständiger oder Separat-Hefenbogen, oder ein ge-
 mischter Bogen wäre.

