



B e f r e c h t i g u n g

für die

W a g e n m e i s t e r

auf der

K. K. südlichen Staats-Eisenbahn.

I n s t r u c t i o n

für die

W a g e n m e i s t e r

auf der E. E.

südlichen Staats-Eisenbahn.

45288



§. 1.

Die Vorgesetzten der Wagenmeister sind:

Der Werkmeister.

„ Vorsteher sämmtlicher Werkstätten.

„ Ingenieur und Assistent.

„ Oberingenieur.

Die Direction.

§. 2.

Die Wagenmeister erhalten in der Regel alle nebst gegenwärtiger Instruction erforderlichen Weisungen in Bezug auf die Instandhaltung der Wagen von dem Werkmeister und von dem technischen Beamten, in Bezug auf die Zusammenstellung der Züge und der sonstigen Berrichtungen vor Abgang und nach Ankunft eines Zuges jedoch ausschließlich von dem technischen Beamten der Station, welcher ihnen auch die zu den vorkommenden Berrichtungen erforderlichen Leute zuweist, unterordnet, und unter ihre unmittelbare Aufsicht stellt.

§. 3.

Den Organen der Staats-Verwaltung haben die Wagenmeister alle gewünschten, die Wagen betreffenden Auskünfte zu geben.

§. 4.

Es wird ihnen von ihrem Vorgesetzten die Fahrordnung für die regelmäßigen Züge zugestellt, und sie werden von jedem abzusendenden Separatzuge unterrichtet, wonach sie mit Hilfe der ihnen zugewiesenen Leute die Wagenzüge sowohl in Bezug auf die Zahl, als auch auf die Rei-

henfolge der Wagen nach den speziellen Weisungen des technischen Beamten zusammenzustellen, und die Wagen der angekommenen Züge an den Bestimmungsort zu schaffen haben.

Sie haben daher täglich eine Stunde vor Abgang des ersten Zuges auf dem Bahnhofe einzutreffen, und dürfen dieselben ohne Vorwissen des technischen Beamten nicht eher verlassen, als bis der letzte Zug des Tages eingetroffen und gehörigen Orts untergebracht ist; sie haben auch zu überwachen, daß das ihnen zugewiesene Personale stets anwesend sei, und die demselben zugewiesenen Verrichtungen fleißig vollziehe, so wie, daß die ihnen ebenfalls untergeordneten Wagenschmierer zu gehöriger Zeit am Bahnhofe eintreffen, und ihre Obliegenheiten verrichten, und daß diese überhaupt die ihnen gegebene Instruction pünktlich befolgen.

Ueberdies liegt ihnen ob das Aufladen und Befestigen der zu befördernden Pferde, Equipagen und sonstigen Fuhrwerke, so wie das Abladen von derlei beförderten Gegenstände. Sie sind für die Anwendung der dabei zu beobachtenden Vorsichtsmaßregeln, nämlich sowohl hinsichtlich des Schutzes der persönlichen Sicherheit des beim Auf- und Abladen verwendeten Personals, als hinsichtlich der Vermeidung von Beschädigungen der auf- und abzuladenden Gegenstände, dann hinsichtlich des gehörigen Aufstellens der Fuhrwerke auf das Plateau der Bahnwagen, so wie hinsichtlich der verlässlichen Befestigung verantwortlich.

S. 5.

Kein Wagen darf zu einem Zuge aufgestellt werden, wenn der Wagenmeister nicht überzeugt ist, daß derselbe in gutem Zustande sei, und die Sicherheit der Fahrt nicht

gefährde, daß ferner dessen innere Einrichtungen, so wie die Signalvorrichtungen vollständig und in bester Ordnung vorhanden sind. Die Wagen müssen daher vor der Verwendung sorgfältig untersucht werden, wobei hauptsächlich darauf zu sehen ist, daß:

1. Räder, Achsen, Achsenlager und Tragsfedern in bester Ordnung sind, daß namentlich erstere hinreichend starke Reife und gehörige Spurweite haben, und daß sie konzentrisch mit der Achse laufen, daß die Achsen gerade und deren Lager gehörig mit Schmiere versehen sind, daß endlich die Tragsfedern ganz sind und keine solche Einsenkung erlitten haben, daß der Unterschied der Stoßballen-Höhe zwei hinter einander stehender Wagen über 4 Zoll betrage.

Bei den Lastwagen ist namentlich auch darauf zu sehen, daß sie nicht einseitig belastet sind, daß die Packung bei offenen Wagen bei der Fahrt nicht gefährlich werden kann, und daß bei den geschlossenen Wagen der Verschuß gehörig geschehen sei.

2. Daß auch die Zug- und Stoßvorrichtungen sammt den Verbindungs- und Reserveketten vollständig und in haltbarem Zustande vorhanden sind, und beim Zusammenstellen eines Zuges gehörig in Anwendung gebracht werden.

Beim Zusammenhängen der Wagen eines Zuges ist besonders auch darauf zu sehen, daß die Stoßballen nicht zu weit von einander entfernt stehen, um bei der Inangesehung eines Zuges die unangenehme und nachtheilige, reißende Bewegung der Wagen zu verhüten.

3. Daß die Bremsen gut wirksam und die Reserve-lager in Ordnung sind.

4. Daß die Signallaternen und Fahnen in bester

Ordnung, und erstere mit Beleuchtungsmateriale versehen, — vorhanden sind.

5. Daß auch die Wagenkasten kein sichtbares Gebrechen haben, daß namentlich alle Thüren leicht auf- und zugehen, und der Verschuß derselben vollkommen haltbar sei, und daß bei den Personenwagen auch die Fenster gut schließen und leicht auf- und zugehen, die Gläser rein und ganz, dann die Fenstervorhänge, so wie die zur inneren Beleuchtung bestimmten Laternen in bester Ordnung, und daß endlich zur Winterszeit in den Wagen I. und II. Klasse die gehörige Anzahl Fußkoben vorhanden sind.

6. Daß sowohl das Aeußere als Innere der Wagen, besonders bei den Personenwagen die innere Einrichtung rein sei und anständiges Aussehen habe, und daß nirgends Nägel und Stifte vorstehen, an welchen sich die Reisenden beschädigen könnten. Beim Reinigen der Wagen ist besonders darauf zu achten, daß beim Waschen derselben der Lack oder Anstrich nicht beschädiget werde.

7. Ist ein besonderes Augenmerk auf die Bedachung der Wagen zu richten, damit nicht etwa dieselbe verrostet und die Rässe eindringen könne.

8. Bei den Equipagewagen ist auf den vollkommen guten Zustand der zur Befestigung der Fuhrwerke dienenden Vorrichtungen zu sehen.

S. 6.

Die im Dienste gewesenen Wagen müssen nach der Ankunft des Zuges am Bestimmungsorte vor Allem untersucht werden, ob in oder an denselben nichts von einer Feuergefährlichkeit wahrzunehmen sei, und es müssen nach einer Nachtfahrt die Laternen auf das sorgfältigste verlöscht und an den gehörigen Aufbewahrungsort geschafft werden.

Ehe die Wagen wieder in Verwendung genommen werden, müssen sie ferner auf das sorgfältigste untersucht werden, ob an denselben nichts wahrzunehmen ist, was den in den vorhergehenden §§. ausgesprochenen Bestimmungen zuwider wäre, und es sind bei dieser Untersuchung die Mittheilungen über allfällige, während der Fahrt gemachte Wahrnehmungen, bestens zu beachten; vorzüglich müssen alle Achsenlagergehäuse und Schmierbüchsen untersucht werden, weil deren stattgehabte Erwärmung auf eine Mangelhaftigkeit schließen läßt, deren Grund oft nur durch das Ausbinden der Räder entdeckt werden kann; es ist ferner ein sorgfältiges Augenmerk auf die Spurkränze zu richten, um zu sehen, ob sich nicht ungewöhnliche Abnützungen an den Spurkränzen zeigen, welche von einer Mangelhaftigkeit der Räder oder Achsen herrühren. Verkehren Züge auf langen Bahnstrecken, ohne daß die Wagen gewechselt werden, so ist nach dem Eintreffen eines Zuges auf einer Station, wo ein Wagenmeister aufgestellt ist, während des Aufenthaltes des Zuges eine Untersuchung der wesentlichsten, auf den sicheren Gang der Wagen Bezug habenden Theile, als: Räder, Achsenlager, Federn, Bremsen, Zug- und Stoßvorrichtungen vorzunehmen, und es ist darauf zu achten, ob der Zug etwa das Signal für einen nachfolgenden Separatzug trägt, damit sich über die Zeit des Eintreffens des Separatzuges erkundiget, und darnach das auf der Station etwa vorkommende Wagenverschieben zur Vermeidung der Verstellung der Geleise eingerichtet werden könne. Von Zeit zu Zeit, und zwar längstens nach Verlauf von zwei Monaten, während welcher ein Wagen beim Verkehre verwendet wird, sind die Achsenlager durch das Ausbinden der Räder zu untersuchen und zu reinigen;

die Wagenmeister haben sich daher über die nach und nach in Untersuchung gekommenenen Wagen gegenseitig zu verständigen, und haben sich eine Uebersicht der untersuchten Wagen zu halten. Insbesondere werden die auf den Zwischenstationen in Reserve gehaltenen Wagen, wenn sie auf eine Station gelangen, wo ein Wagenmeister sich befindet, bei dieser Untersuchung zu beachten sein.

§. 7.

Die bei den Untersuchungen wahrgenommenen Gebrechen sind, wenn es mit dem, den Wagenmeistern zugewiesenen Personale thunlich ist, sogleich zu beseitigen, wo nicht, so ist der Wagen außer Dienst und der Werkmeister von dem Gebrechen in Kenntniß zu setzen, und es ist mit letzterem zu verabreden, wo der Wagen zur Vornahme der Reparatur hingestellt werden soll. Die eine Reparaturfordernden Wagen sind mit dem hiezu bestimmten Zeichen zu versehen, welches nicht früher beseitiget werden darf, als bis der Wagen sich wieder im gangfähigen Zustande befindet.

§. 8.

Bei der Versendung eines reparaturbedürftigen Wagens ist zu beobachten, daß derselbe nur dann einem Zuge angehängt werden darf, wenn er im vollständig gangfähigen Zustande ist, widrigens er in der Filialwerkstätte erst in gangfähigen Zustand versetzt, oder aber, wenn dies nicht thunlich ist, auseinandergelegt, nämlich Räder und Untergestelle getrennt, und auf gangfähige Untergestelle oder Wagen verladen werden muß.

Wenn der Wagen dem Zuge angehängt wird, so ist das Zugbegleitungs-personale hievon zu unterrichten, damit es auf denselben besonders Acht habe, und ihn nicht etwa zum

Transporte verwende, wenn solches nicht mit der größten Sicherheit geschehen kann. Derlei Wagen müssen übrigens dem Zuge zuletzt angehängt werden.

§. 9.

Ist ein Wagen aus der Reparatur gekommen, so hat der Wagenmeister denselben nochmal genau zu besichtigen, ob alles in Ordnung ist, und wenn dies nicht der Fall wäre, das Fehlende entweder mit Hilfe seiner Leute zu ergänzen, oder den Werkmeister auf den Mangel aufmerksam zu machen, damit die Vervollständigung vorgenommen werde.

Bei der Wiederverwendung eines reparirten Wagens, wenn die Reparatur an Rädern, Achsen, Achsenlagern, Federn oder an der Zug- und Stoßvorrichtung vorgenommen würde, ist die Vorsicht zu gebrauchen, denselben wo möglich zuletzt am Zuge anzuhängen, und es ist das Zugbegleitungs-personale und insbesondere der Schmierer auf diesen Wagen eigens aufmerksam zu machen, damit derselbe im Gange und im Verhalten seiner Lager genau beobachtet, und damit für den Fall eines sich zeigenden Anstandes hierüber auf der Endstation Anzeige gemacht werden könne, wenn es nicht etwa die Sicherheit fordert, einen solchen Wagen auf einer früheren Station zurück zu lassen.

§. 10.

Der Wagenmeister hat dafür zu sorgen, daß die außer Verwendung befindlichen Wagen gehörig untergebracht, und daß sie den Einwirkungen der Witterung und des Staubes möglichst entzogen werden; insbesondere haben sie die Personenwagen stets auf das Beste zu versorgen, und wäre die Aufstellung im Freien unvermeidlich, so ist sehr sorgfältig darauf zu sehen, daß Fenster, Thüren und

Vorhänge gut geschlossen sind, und daß die Wagen mit Plachen bedeckt werden.

Werden Wagen in Remisen aufbewahrt, so darf kein Hinderniß im Wege stehen, diese Wagen bei einer allfälligen Feuersgefahr aus der Remise ziehen zu können.

Den Wagenmeister liegt übrigens ob, die Aufsicht zur Verhinderung jeder Feuersgefahr in der Remise zu pflegen. Daher werden sie insbesondere das Verboth des Tabakrauchens aufrecht zu erhalten, und die Wagen vor ihrer Einfahrt in die Remise genau zu untersuchen haben, ob an oder in denselben nicht etwa eine Feuersgefahr obwalte.

Treffen mit einem Zuge Wagen ein, die früher auf einer Zwischenstation in Reserve gehalten wurden, so sind dieselben genau zu untersuchen, ob nicht etwa eine Verwahrlosung Statt gefunden habe, und wenn dies der Fall wäre, so ist hierüber dem vorgesezten technischen Beamten Anzeige zu machen, damit dieser das Weitere veranlassen kann, um die Schuldtragenden zur Verantwortung ziehen zu können.

S. 11.

Den Wagenmeistern liegt auch die Aufbewahrung der Laternen, Signal-Fahnen, und Scheiben, Wagenkuppelungen und Reserveketten ob, und sie haben die in Bereitschaft zu setzenden Züge mit diesen Gegenständen nach Erforderniß zu versehen. Sie haben auch, wenn Nachtzüge verkehren, dafür zu sorgen, daß die Laternen alle mit Beleuchtungsmateriale versehen und angezündet werden, insbesondere haben sie in außergewöhnlichen Fällen, nämlich wenn Separatzüge verkehren, die erforderlichen Signallaternen oder Signalscheiben nicht zu übersehen, und sie

sind eben so, wie das Zugbegleitungs-personale, für deren vorschriftmäßige Anwendung verantwortlich.

Die für die Winterzeit zur Bedeckung der Fußböden der Personenwagen bestimmten Kozen werden ebenfalls den Wagenmeistern in Ob-sorge übergeben, und sie haben, wenn dieselben im Gebrauche sind, so weit es an ihnen liegt, die Entwendung zu verhüten, und wenn eine solche Statt gefunden haben sollte, dem vorgesetzten technischen Beamten die Anzeige zu erstatten.

Auch die zur Bedienung der Werkzeuge erforderlichen Werkzeuge und Geräthschaften werden dem Wagenmeister zur Obhuth übergeben, und sie haben darüber zu wachen, daß hievon nichts abhanden komme und Alles im guten Zustande erhalten werde; eben so haben sie die Wagenschmiere und die Schmiergeräthe, so wie sämtliche Fuß-requisiten zu verwahren, und den Schmierern und Wagen-püzern den Bedarf gegen Aufschreibung in die Verwendungs-bücheln auszufolgen.

Ueber alle diese Gegenstände muß ein Empfangs- und Ausgabebuch geführt und dem technischen Beamten auf jedesmaliges Verlangen zur Revision vorgelegt werden.

§. 12.

Wird ein Wagenmeister auch zur Ueberwachung einer Werkstattabtheilung unter der Aufsicht und Leitung des Werkmeisters bestimmt, so hat er sich nach den diesfalls bestehenden besonderen Vorschriften zu benehmen.

§. 13.

Die den Wagenmeistern zugewiesenen Arbeiter müssen sich außer der Zeit der Verwendung bei der Ordnung und Instandhaltung der Wagen, nach der Weisung des techni-schen Beamten auch zu anderen am Bahnhofe vorkommen-

den Arbeiten verwenden lassen, und die Wagenmeister haben auch über solche anderweitige Arbeiten die Aufsicht zu führen, wenn sie von dem technischen Beamten hiezu bestimmt werden.

§. 14.

Die Zahl der den Wagenmeistern zuzuweisenden Arbeiter bestimmt der technische Beamte, und ohne dessen Vorwissen und Genehmigung darf eine Vermehrung niemals Statt finden, es muß jedoch, wenn eine Verminderung derselben zulässig erscheint, von dem Wagenmeister der Antrag gestellt werden. Die zu verwendenden Leute müssen vertrauungswürdig sein, daher deren Aufnahme von der Zustimmung des technischen Beamten abhängt, wenn sie derselbe nicht selbst auswählt. Diese Leute sind im Dienste sorgfältig zu beobachten, und über die Wahrnehmungen ist dem technischen Beamten von Zeit zu Zeit Rapport zu erstatten, im Falle eingetretenen Verschuldens jedoch ungesäumt die Anzeige zu machen, und auf Bestrafung oder Entlassung anzutragen.

Die Aufschreibung der verwendeten Leute führt der Wagenmeister nach den bestehenden Vorschriften und nach Anweisung des technischen Beamten, und er hat den Auszahlungen beizuwohnen.

§. 15.

Die Wagenmeister, so wie die ihnen zugewiesenen Arbeiter sind auf das strengste verpflichtet, die bei der Untersuchung der Wagen nach Ankunft der Züge in denselben gefundenen Sachen, von was immer für einer Bedeutung, sogleich an die Stationskasse mit der Anzeige, in welchem Wagen dieselben gefunden wurden, abzuliefern.

Wien am 30. November 1845.

