Wiener Stadt-Bibliothek.

19708 A

№ 27340.

Allgemeine Vorschriften

für die

Waggonführer

der

Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wien, 1884.

Verlag der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Druck von J. B. Wallishausser.

A. 19708

Allgemeine Vorschriften

für die

Waggonführer der Wiener Tramway-Gesellschaft.

§. 1.

Die Waggonführer unterstehen dem Stallmeister des Etablissements, in welches sie eingetheilt sind und haben sich in allen dienstlichen Angelegenheiten an diesen zu wenden.

§. 2.

Der Eintritt als Waggonführer kann nur mit dem niedersten Lohne erfolgen.

Jeder Eintretende muß das 18. Lebensjahr erreicht, darf jedoch das 45. Lebensjahr nicht überschritten haben und muß der Kranken- und Unterstützungs-Cassa beitreten.

Jeder Neueintretende wird durch mehrere Tage einer Abrichtung unterzogen,

während welcher Zeit er noch keinen Lohnanspruch hat. Nach vollendeter Abrichtung wird er geprüft, erhält hierüber vom Stallmeister eine Bestätigung und wird durch die Stall-Oberleitung nach Maßgabe des Bedarfes zum Waggonführer ernannt. Gleich nach bestandener Prüfung hat er sich dem Oberstallmeister und Oberinspector vorzustellen.

Jeder Waggonführer ist zum Erlag einer Caution im Betrage von 30 fl. ö. W. verpflichtet.

Der Erlag geschieht nicht auf einmal, sondern in kleinen Wochenraten à 28 Kreuzer durch Abzug vom Lohne.

Sind 30 fl. ö. W. eingezahlt, so wird ein Sparcassabuch der ersten österreichischen Sparcassa auf den Namen des Waggonführers gekauft, in die Hauptcassa hinterlegt und dem Waggonführer ein Cautionsbogen zugestellt.

§. 3.

Bei Ausfolgung der Brust- (Dienst-) Nummer wird dem Waggonführer ein Aus-

zug aus der Dienstinstruction vorgelesen und erklärt, was er durch seine Unterschrift bestätigt.

Der Waggonführer erhält von der Gesellschaft eine Dienstmontur, an welcher er kleine Reparaturen selbst besorgen muß, während größere Schäden dem Ober-Expeditor zu melden sind, der dann die Instandsetzung durch die Etablissement-Schneider anordnet oder den Umtausch bewirkt.

Bei Beginn des Sommers bekommen die Waggonführer Zwilchhosen und soll von da ab die Tuchhose im Sommer nur an Regen- und kühlen Tagen getragen werden.

Vor Beginn des Winters bekommen sie Fäustlinge und Filzstiefeln, welch' letztere nur dann zu tragen sind, wenn die Temperatur auf oder unter 0 Grad sinkt.

§. 4.

Die Waggonführer haben, sobald sie im Dienste stehen, in der Uniform, nett und rein adjustirt, zu erscheinen.

§. 5.

Die anbefohlene Tour-Nummer zum Dienstes-Antritte ist pünktlich einzuhalten. Ein verspätetes Eintreffen zieht den Verlust der Fahrtour und des Lohnes für diesen Tag nach sich; im Wiederholungsfalle die Entlassung.

Bei jedesmaliger Uebernahme des Wagens hat der Waggonführer vor der Wegfahrt auf beiden Seiten die Bremsen zu prüfen, damit allfällige Mängel entweder sofort behoben oder der Wagen umgetauscht werden kann.

Der Waggonführer ist verpflichtet, seine jeweilige Adresse dem Stallmeister bekannt zu geben, also jede Wohnungsveränderung unverzüglich zur Anzeige zu bringen.

§. 6.

Den Waggonführern wird zur Pflicht gemacht, sich gegen jeden Fahrgast höflich zu benehmen, jedoch ist es verboten, sich mit den Passagieren oder Bediensteten der

Bahn in ein Gespräch einzulassen. Vorkommende Anfragen von Seite des Publicums sind kurz und artig zu beantworten. Ihre ganze Aufmerksamkeit haben die Waggonführer während der Fahrt nur der Führung der ihnen anvertrauten Pferde zuzuwenden, bei Kreuzungen von Seitenstraßen, sowie gegenüber den die Geleise passirenden Fuhrwerken und Fußgehern rechtzeitig und ausgiebig von der Signalpfeife Gebrauch zu machen und das Salutiren im Fahrdienste ohne Ausnahme zu unterlassen.

§. 7.

Die ihnen anvertrauten Pferde haben sie unter keiner Bedingung aus der Hand zu geben, oder Jemand Anderem zu überlassen.

Ist der Waggonführer an der End- oder Kopfstation gezwungen, den Wagen auf eine kurze Zeit zu verlassen, so hat er dies stets früher dem diensthabenden Expeditor zu melden, welcher dann zur momentanen Beauf-

sichtigung der Pferde den Conducteur bestimmt oder in Ausnahmsfällen selbst bei den Pferden bleibt.

Nie darf der Waggonführer ohne sich zu melden oder gleichzeitig mit dem Conducteur den Wagen verlassen.

§. 8.

Das willkürliche Vertauschen der Wagen (oder Verspannen der Pferde) ist bei Entlassung verboten.

§. 9.

Die Brust- (Dienst-) Nummer des Waggonführers muß für Jedermann ersichtlich auf dem Oberkleide angebracht sein.

§. 10.

In allen Wechseln, in Krümmungen, auf Steigungen und im Gefälle, ferner auf allen von der Polizei bestimmten Strecken ist im Schritt, sonst aber auf der ganzen Strecke in einem kurzgehaltenen Trabtempo zu fahren.

Beim Einhalten dieses Tempos werden, die Aufenthalte an den Haltestellen und Umsteigplätzen mit eingerechnet, beiläufig $70^0 = 132{\cdot}75$ Meter oder 177 Schritte auf die Minute entfallen.

§. 11.

Alle während der Fahrt vorgekommenen, einen Aufenthalt bedingenden Anstände hat sich der Waggonführer durch den Conducteur am Stundenpasse eintragen zu lassen.

Doch darf der Conducteur nur solche Verspätungen, welche ohne Verschulden des Waggonführers, also nicht durch absichtliches oder nachlässiges zu langsames Fahren, entstanden sind, auf der Rückseite des Stundenpasses durch Angabe der Ursache rechtfertigen.

Weigert sich der Conducteur, eine gerechtfertigte Verspätung einzutragen, so hat der Waggonführer im Dienstwege die Beschwerde vorzubringen.

Sowohl bei Ueberschreitung der längsten Fahrzeit, als auch beim Fahren unter der bewilligten kürzesten Fahrzeit wird der

Waggonführer hievon sofort beim Ankommen verständigt und ihm die Dienstuhr gezeigt, damit er sich gleich am Platze von der richtigen Zeiteintragung überzeugen kann.

Jeder Waggonführer ist berechtigt, sich von der richtigen Eintragung in den Stundenpaß zu überzeugen, somit jeder Expeditor und jede Expedientin verpflichtet, dem Waggonführer die Dienstuhr so oft zu zeigen, als er dieselbe zu sehen verlangt.

Versäumniß darf nie durch Schnellfahren eingebracht werden. Alle sonstigen während der Fahrt vorgekommenen Anstände oder Gebrechen am Wagen, der Bremse ꝛc. sind beim Anlangen an der Ausgangsstation dem Expeditor sogleich anzuzeigen.

§. 12.

Das Entfernen der Waggonführer von ihrem Wagen auf irgend einer Halt- oder Wartestelle ist strengstens verboten. Vor jedem Abfahren von der Stelle ist die Bremse zu öffnen; hiebei sind die Pferde gut in den Zügeln zu halten und nach und

nach in das vorgeschriebene Trabtempo zu bringen. Das Anhalten hat nur mit der Bremse, ohne Benützung der Widerhalter zu geschehen.

§. 13.

Die Haltstellen sind strenge einzuhalten. Beim Anlangen gegen dieselben ist die Bremse mäßig anzuziehen und sind die Pferde nach und nach in ein kürzeres Tempo, dann aber erst durch straffes Anziehen der Bremse zum Stehen zu bringen. Ebenso muß es ein Hauptaugenmerk der Waggonführer sein, daß die Stränge der Pferde stets mäßig gespannt bleiben.

Die Haltestellen sind immer und zu jeder Tageszeit strenge einzuhalten.

Gibt der Conducteur schon vor dem Anhalten das Signal zur Weiterfahrt, so darf die Haltestelle dennoch nicht durchgefahren werden und ist der Conducteur anzuzeigen.

In allen Fällen, wo in Folge eines Vorfalles mitten auf der Strecke — außer den Haltestellen — angehalten werden muß,

hat der Conducteur hiezu den Waggonführer durch die Signalpfeife zu avisiren und der Waggonführer hat die Pflicht, sofort den Wagen zum Stehen zu bringen.

§. 14.

Sowohl das Wegfahren von den Haltestellen als auch von den Umsteigplätzen, End- und Kopfstationen darf nur auf das nach Vorschrift gegebene Signal oder Aviso des zum Wagen gehörigen Conducteurs geschehen.

Als Signal mit der Pfeife gilt an den Haltestellen bei der Tourfahrt ein Pfiff, bei der Retourfahrt zwei Pfiffe.

Als Aviso an den Umsteigplätzen, Kopf- und Endstationen der Ruf „Vorwärts".

Kann der Conducteur an einzelnen Haltestellen aus dem Wagen nicht heraus, so hat er die vordere Thüre aufzumachen und dem Waggonführer „Vorwärts" zuzurufen.

Das Klopfen an's Fenster ist als Signal nicht erlaubt, darf daher auch vom Waggonführer nie befolgt werden.

Das von den Expeditoren gegebene Signal geht nur den Conducteur an, daher der Waggonführer auf solches ebensowenig wegfahren darf als auf ein von einem, nicht zu seinem Wagen gehörigen Conducteur oder gar von einem Unberufenen aus Muthwillen gegebenes Signal.

Wenn jedoch der Expeditor in speziellen Fällen, wo ein schnelles Halten des Wagens nothwendig ist, auf den Waggonführer zugehend das vorgeschriebene Haltesignal gibt, so hat der Waggonführer dasselbe sofort zu befolgen.

Der Waggonführer hat sich der Signalpfeife zu bedienen: zum Aviso für Fußgänger oder Fuhrwerke, damit selbe das Geleise frei machen; ferner bei Krümmungen und Ausmündungen von Quergassen, und zur Aufforderung des Conducteurs zum Zudrehen der rückwärtigen Bremse.

Kommen bei einem Umsteigplatze am Ring oder Quai nach einer Radiallinie einbiegend gleichzeitig ein Ring- und ein Quai-Wagen zusammen, so muß immer derjenige in die

Radiallinie zuerst einfahren, der vom Expeditor oder vom Conducteur hiezu avisirt wird.

Der zum Einfahren avisirte Waggonführer hat stets sofort Folge zu leisten und ist in dem Falle, als er zögern oder gar nicht folgen würde, strafbar.

§. 15.

Beim Herannahen eines Löschtrains hat der Wagen so lange anzuhalten, bis der Löschtrain passirt ist.

Fährt der Waggonführer in das unrichtige Geleise oder entgleist ein Wagen auf der Strecke, so hat der Waggonführer mit Hilfe des Conducteurs sofort umzuspannen und den Wagen in's richtige Geleise oder bei Entgleisungen in's Geleise zurückzuführen.

Der Waggonführer darf die entgleisten Wagen unter keiner Bedingung durch die Pferde zurückschieben lassen oder mit dem entgleisten Wagen am Pflaster fortfahren.

Ohne Mithilfe des Conducteurs darf der Waggonführer nie umspannen.

Ist ausnahmsweise der Conducteur nicht beim Wagen, so muß der Waggonführer mit dem Umspannen bis zur Ankunft des Conducteurs warten.

Der Waggonführer hat darauf zu sehen, daß sein Wagen mit dem vor ihm in gleicher Richtung fahrenden die vorgeschriebene Distanz hält.

Diese beträgt in der Praterstraße 30, am Ring und Franz Josef-Quai 50 und auf allen anderen Strecken 200 Schritte als Minimum.

Waggonführer, welche durch zu langsames oder durch zu schnelles Fahren die Distanz verringern, werden darauf aufmerksam gemacht und angezeigt.

Am Praterstern angekommen ist der Waggonführer verpflichtet, von der Novaragasse bis zur Kaiser Josefstraße immer nur im Schritt langsam und vorsichtig zu fahren, ferner wenn er auch durch Ansammeln von Wagen schon früher stehen bleiben mußte, beim Vorfahren zur Umspann genau vis-à-vis der Cassa respective dem Expeditionslocale wieder stehen zu bleiben, damit hier den

Fahrgästen die Möglichkeit zum Aus- und Einsteigen geboten sei.

§. 16.

Der Waggonführer bleibt während der Fahrt dem betreffenden Conducteur untergestellt; ebenso hat derselbe auf der Strecke den Ober-Expeditoren, Revisoren und den zum Platzdienste aufgestellten Schaffern, Expeditoren oder Ober-Conducteuren und sonstigen Aufsichtsorganen unbedingten Gehorsam zu leisten. Allfällige Beschwerden sind im Dienstwege, d. i. durch den Stallmeister, der Stall-Oberleitung vorzubringen.

§. 17.

Das Rauchen im Dienste, das Niedersetzen auf die Sitzplätze, die Schutzgitter oder Stufen der Waggons, sowie auf aufgenommene Gepäcksgegenstände, endlich das Legen der Füße auf das Schutzgitter ist strengstens verboten.

§. 18.

Trunkenheit im Dienste und Mißhandlung der Pferde wird unnachsichtlich durch sofortige Entlassung geahndet.

§. 19.

Zu dienstlichen Vorladungen ist stets in der Montur mit der Brust-Nummer zu erscheinen.

§. 20.

Im Erkrankungsfalle hat der Waggonführer, wenn er seine Wohnung verlassen kann, sich vor dem Dienstantritte marod zu melden und von dem Gesellschaftsarzte untersuchen zu lassen.

Ist er durch Erkrankung an das Zimmer gefesselt, so muß die Meldung schriftlich, und auch vor dem bestimmten Dienstesantritte erstattet werden, damit die ärztliche Untersuchung stattfinden kann.

§. 21.

Jeder Waggonführer, der den Dienst der Gesellschaft verläßt, hat vor Allem die

erhaltenen Montursstücke im Etablissement abzugeben, worüber ihm eine Bescheinigung ausgefolgt wird. Gegen Vorlage dieser und Rückstellung der Dienstinstruction erhält er im Centralbureau sodann sein Dienstzeugniß und die Caution zurück.

§. 22.

Die Bestrafungen wegen Verschulden auf der Strecke erfolgen nach den bestehenden Normen, welche dem Waggonführer bei seinem Eintritte bekanntgegeben und von ihm (siehe Punkt 3) gefertigt wurden.

Der mit der Dienstescommandirung und Mittagsablösung betraute Umspannschaffer hat von den Waggonführern, welche an ihrem freien oder einem anderen bestimmten Tage beim Rapport zu erscheinen hatten, den Abfertigungszettel abzuverlangen, dann bei solchen, die Straftouren zu machen hatten, nachzusehen, ob selbe auch geleistet wurden.

Hat der Waggonführer keinen Abfertigungszettel oder hat er seine Straftouren

zu machen versäumt, so darf er auch zum Dienste so lange nicht zugelassen werden, bis er das Versäumte nachgetragen.

In dem Falle, als die regelmäßige Expedition der Wagen durch eine solche Suspendirung in's Mitleid gezogen wäre, weil zu den Wagen nicht genügend Waggonführer zur Verfügung stünden, kann von der Suspendirung ausnahmsweise Umgang genommen, muß jedoch die Anzeige mit Begründung der nicht erfolgten Suspendirung gemacht werden.

§. 23.

Betreffend die Benützung der Kutschersitze auf den Waggons gelten folgende Bestimmungen:

Während des Sitzens hat der Waggonführer über die Köpfe der Pferde hinweg zusehen, um sogleich jedes auf der Strecke befindliche Hinderniß wahrnehmen und um so schneller jedem Unfalle vorbeugen zu können.

Stehend sind die Pferde zu lenken: bei der Passirung sämmtlicher Linien,

auf allen jenen Strecken, wo laut Polizei-Anordnung im Schritt gefahren werden muß (siehe Punct 10)
von der Stiftskirche in Mariahilf bis auf die Ringstraße,
auf der Matzleinsdorferstraße längs der Kirche bis zur Blechthurmgasse,
von der Favoritenlinie bis zur Mayerhofgasse,
über den Schwarzenbergplatz bis auf die Ringstraße und umgekehrt,
über die Aspernbrücke bis zum Carltheater und umgekehrt,
über den Schottenring,
von der Schubertgasse bis zum Josefinum,
von der Haltstelle „Landesgericht" bis zur Schlösselgasse, von der Haltstelle „Lothringerstraße" über die Elisabethbrücke und retour und auf allen jenen Strecken, wo sich Kreuzungen und Uebersetzungen von Straßen befinden, auf der Landstraße-Hauptstraße bei der Hereinfahrt vom Beginn des einfachen Geleises bis zur Seidlgasse, — bei der Hinausfahrt von der Stubenbrücke bis zum Viaduct,

in Hernals bei der Schule, dann bei der Uebersetzung des Geleises der Neuen Tramway,
am Quai von der Ferdinandsbrücke bis zum Hôtel Lamm in der Taborstraße,
in der Taborstraße während der Fahrt im einfachen Geleise,
in der Wallensteinstraße beim Passiren der Brigittabrücke und der Kreuzung Donaustraße,
vom Adlerplatz bis zur Paulanerkirche,
in der Porzellangasse während der Fahrt im einfachen Geleise, dann beim Einfahren in's Umkehrgeleise und beim Ausfahren aus demselben an der Endstation,
von der Bellaria bis über die Kreuzung der Amalienstraße,
in der Lerchenfelderstraße während der Fahrt in den einfachen Geleisen und beim Passiren des Schulgebäudes Haus Nr. 61,
im einfachen Geleise Preßgasse und Mühlgasse, dann am Hundsthurm,
in Währing bei der Uebersetzung der Neuen Tramway,

in Fünfhaus bei Uebersetzung des Geleises der Neuen Tramway.

§. 24.

Dem Waggonführer wird vor Abgehen des Waggons die Abfahrtzeit, ebenso bei der Rückkunft die Zeit des Eintreffens vom Expeditor, respective von der Expedientin, in den Stundenpaß eingetragen.

Er ist verpflichtet durch Fahren im gleichmäßigen vorgeschriebenen Tempo die mittlere Fahrzeit anzustreben und in dieser Weise die vorgeschriebene Fahrzeit möglichst einzuhalten, widrigens er strafbar wäre.

Betreffs Verspätung siehe Punct 11; eine Ausrede für schnelleres Ankommen kann nicht acceptirt werden.

Den Stundenpaß muß der Waggonführer während der Fahrt bei sich behalten und darf ihn nicht beim Conducteur belassen.

Verliert der Waggonführer den Stundenpaß, so wird er hiefür stets zur Verantwortung gezogen.

§. 25.

Die Leitseile sind, durch den Zeigefinger getheilt, in der vollen Hand und mäßig angestellt zu halten, so daß dieselben nicht herabhängen und der Waggonführer seine Pferde stets in der Hand hat.

§. 26.

Die Peitsche ist nur zum momentanen Gebrauche in die Hand zu nehmen, und nach Bedarf und Gefühl des Pferdes anzuwenden, hat aber sonst stets im Peitschenschuh versorgt zu sein. Das fortwährende Herumfuchteln mit der Peitsche ist verboten; bei wirklichem Bedarfe (faulen Pferden, Steigungen und zur Regelung der Zugkraft) ist sie über die Sprunggelenke des Pferdes zu gebrauchen, dann aber gleich wieder zu versorgen; denn — abgesehen davon, daß beim Gebrauche der Bremse die Peitsche in derselben Hand den Fahrgästen unbequem wird — gewöhnen sich auch die Pferde durch das stete Tupfen mit derselben an diese ewige

Mahnung und werden peitschenfaul. Waggonführer, welche sich bei Ausstellungen im Fahren auf ein Verbot der Anwendung von Peitschenhilfen berufen, sind sträflich.

§. 27.

Bei Steigungen, namentlich wenn Vorreiter benützt werden, hat der Waggonführer Sorge zu tragen, daß alle Pferde gleichmäßig in den Strängen stehen und ein lebhaftes, nicht schleichendes Schritt-Tempo eingehalten wird. Hiezu muß er zur Regulirung der Gangart die Peitsche gebrauchen, daher in die Hand nehmen.

§. 28.

Beim Einfahren in Krümmungen und bei Wechseln soll der Waggonführer die Pferde durch Anziehen der Bremse in Zug stellen und sobald dies geschehen, die Bremse öffnen. Die Pferde sind mäßig in die Biegung zu nehmen, nie aber bis zum Travers seitwärts treten zu lassen.

Bei der Einfahrt in die Linie darf nur im Schritt gefahren werden, damit die Finanzwach-Organe den Wagen visitiren können.

Strenge ist es dem Waggonführer verboten, etwas zu thun, was den Schleichhandel und das Hereinschmuggeln verzehrungssteuerpflichtiger Artikeln ermöglicht.

§. 29.

Stürzt ein Pferd oder wird ein solches auf andere Art verletzt — ob mit oder ohne Verschulden des Waggonführers — so hat dieser es sogleich beim Eintreffen im Etablissement dem Stallmeister oder Umspannschaffer zu melden, widrigenfalls er strafbar ist.

§. 30.

An den Kopf- und Endstationen oder an Stellen, wo länger gewartet werden muß, sind die Pferde bei kühler Witterung, starkem Wind 2c. mit der ganzen Decke zuzudecken.

Der Reitsitz, die Pferdedecken, das Stollensackel, die Peitsche, eventuell auch der Mantel, dürfen von einer Plattform auf die andere nicht durch den Wagen übertragen werden und ist der Conducteur verpflichtet, hiebei behilflich zu sein.

§. 31.

Jeder Waggonführer hat ein Stollensackel (im Winter mit 10 Stück stumpfen und 10 Stück scharfen, — im Sommer bloß mit 10 Stück stumpfen Stollen) stets mit sich zu führen, um, wenn nöthig, solche auf der Strecke umtauschen zu können. Jeden Abend bei der Rückkehr aus dem Dienste werden dem Waggonführer die abgenützten Stollen gegen neue umgetauscht und im Etablissement nach jeder Betriebswoche die Verrechnung geführt.

Das Stollensackel ist mit der Brustnummer gleichlautend bezeichnet und von diesen nie zu trennen.

§. 32.

Wird der Waggonführer zum Vorreiter-Dienste commandirt, so ist er verpflichtet, diesem Dienste nachzukommen, weil er zu beiderlei Verwendung aufgenommen wird. Ebenso hat er die Verpflichtung, wenn er Abends eingezogen wird, seine Pferde in den gehörigen Stall zu führen, der Stallwache zu übergeben und beim Ausschirren behilflich zu sein.

§. 33.

Die Pferdedecken, sowie den Mantel hat der Waggonführer nicht auf den Sitz, sondern quer über die Brustwand des Waggons — derart, daß die Nummer nicht verdeckt wird, — ferner das Stollensackel mit dem an demselben angebrachten Haken neben dem Sitze auf die Brustwand zu hängen.

Ebendahin gehört auch die Decke des jeweiligen Vorreitpferdes während der Fahrt. Die Decke darf somit am Posten nie zurückgelassen werden.

§. 34.

Für das Einhängen eines Vorreitpferdes gilt unter normalen Verhältnissen als Regel, daß auf den Standplätzen: Schottenring, Landstraße, Augartenbrücke, Rennweg und Schwarzenbergplatz, wenn bloß die Sitzplätze des Waggons eingenommen sind, kein Vorreiter, sobald sich aber mehr Passagiere auf dem Waggon befinden, jedenfalls ein Vorreiter in Verwendung kommt. Bei starken Steigungen, wie: Bellariastraße, Favoritenstraße, Währing ꝛc. ist jederzeit vorzuhängen.

§. 35.

Folgende Dienstleistungen obliegen dem Conducteur und ist der Waggonführer berechtigt, von jenem zu verlangen, wenn am Vorreitplatze Niemand als der einzuhängende Vorreiter gegenwärtig ist: das Ein- und Aushängen des Vorreitpferdes, — die Abnahme der Decke von diesem und Uebergabe an den Waggonführer, eventuell Rückgabe an den Vorreiter beim Aushängen, — dann das

Tragen der Stange an ihrem vorderen Ende beim Umspannen, während der Waggonführer das rückwärtige Ende trägt, — das Heben der Stange bei etwa nothwendigem Höherrichten derselben, endlich das Ueberwachen der rückwärtigen Bremse, daß diese stets geöffnet sei und auf das Signal des Waggonführers zugedreht werde.

§. 36.

Das Pariren mit den Pferden, damit die Stange steige und der Nagel vom Waggonführerplatze aus herausgenommen werden kann, ist unbedingt verboten und wird strengstens bestraft.

§. 37.

Verliert ein Pferd auf der Strecke ein Hufeisen, so ist es beim nächsten Vorreitstandplatz mit einem Vorreitpferde zu vertauschen, welches nur bis zum nächsten Standplatz zu brauchen und dort zu wechseln ist.

§. 38.

Sobald an der Haltstelle ein Pferd strahlen wollte, darf der Waggonführer bei strenger Strafe nicht früher anfahren, bis das Pferd ausgestrahlt hat.

§. 39.

Als Vorreiter hat er beim Angehen sein Pferd successive in Zug zu stellen und nicht plötzlich ins Kummet fallen zu lassen. Bei Steigungen bleibt er mit seinem Pferde mäßig im Zug und richtet sich im Tempo nach den Waggonpferden; bei abfallender Bahn hat er bei Strafe zu beachten, daß die Stränge lose und nie mehr gespannt seien. Beim Pariren verhält er sein Pferd früher, als die Waggonpferde außer Zug kommen. Beim Aushängen übernimmt er das Trittl (und die Decke) vom Conducteur und reitet sodann im lebhaften Schritt auf seinen Standplatz zurück.

Auf demselben angelangt, hat er im Winter wie im Sommer (nur bei großer

Wärme ausgenommen) sein Pferd mit der ganzen Decke zuzudecken. Am Standplatze dürfen die Vorreiter weder liegen noch schlafen; es ist erlaubt, daß ein Mann mehrere Pferde am Zügel hält, und die anderen Leute können sitzen, doch dürfen die Pferde weder angebunden noch frei stehend gelassen werden und kein Vorreiter darf, außer im Dienst, den Standplatz verlassen.

Der über die Vorreiter Aufsicht führende Waggonführer hat die Pflicht, stets einen Vorreiter in Bereitschaft zu halten; bei regem Verkehr schon zu Pferde sitzend. Für alle Unzukömmlichkeiten ist der Aufseher verantwortlich; er muß beurtheilen können, wie viel Zeit der Vorreiter benöthigt, die ihm bekannte Strecke im Schritt oder Trab vom, und im Schritt zum Standplatze zurück zu hinterlegen, um hiernach die Eintheilung zu treffen. Langt der Vorreiter nicht möglichst pünktlich zurück, so ist er für die Verspätung ebenso wie für das Schnellerkommen zur Verantwortung zu ziehen.

Bei starkem Verkehr, wenn die Zahl der Vorreiter nicht ausreichen sollte, ist es dem Aufsichtshabenden gestattet, das Rückreiten nach dem Aushängen in Trab insolange anzuordnen, als bis die angesuchte Verstärkung eintrifft. Weglaufenlassen eines Pferdes wird rücksichtslos mit Entlassung bestraft. Ebenso wird der Waggonführer, welcher einen Wagen auf der Strecke, oder während den Dienststunden verläßt, und sich weiter zu fahren weigert, sogleich entlassen, und nie wieder in Dienst aufgenommen.

Das Abreiten vom Etablissement zum Standplatz oder analog retour, geschieht zu Zweien im lebhaften Schritt und dürfen die Glocken dabei nicht läuten, was durch einen an den Schwengel anzubringenden Lederfleck verhindert wird.

Wird ein Vorreitpferd als Waggonpferd benützt, so sind die Widerhaltriemen auszuhängen, die Zügel auszuschnallen, der Sattel ist abzunehmen und die Leitseile des Waggonpferdes sind in die Ringe einzuziehen, das ausgespannte Waggonpferd erhält Sattel

2c. des Vorreitpferdes und wird zu Fuß in das Etablissement geführt; der Vorreiter hat dort die Ursache der erfolgten Auswechslung zu melden.

§. 40.

Wird bei Schneefall oder gelegentlich eines besonderen Anlasses den Waggonführern befohlen, auch an ihren freien Tagen zum Dienste zur Verfügung zu stehen, so sind dieselben bei sonst strenger Strafe verpflichtet, gegen separate Entlohnung pünctlich zu erscheinen.

§. 41.

An Sonn- und Feiertagen müssen sämmtliche Waggonführer nach Bedarf im Dienst erscheinen und wird, außer in besonderen Fällen, kein Urlaub ertheilt.

Das Stehen auf dem Trittbrett sowie das Sitzen auf den Schutzgittern ist weder den Fahrgästen noch den Bediensteten, also auch dem Waggonführer nicht gestattet.

Waggonführer genießen außer Dienst nur in Montur freie Fahrt, müssen sich

jedoch vorne beim Waggonführer stehend aufhalten, dürfen jedoch nicht während der Fahrt unter Aushebung des Schutzgitters vorne einsteigen und eben so wenig rauchen oder mit dem fahrenden Waggonführer plaudern.

Mehr als 2 Bedienstete dürfen einen Wagen in diesem Falle nicht gleichzeitig benützen.

Die Bezahlung des Fahrgeldes seitens eines in Montur fahrenden Waggonführers entbindet ihn von der Befolgung dieser Vorschrift nicht.

Kommen während der Fahrt Beschädigungen des Wagens durch Fahrgäste vor und bemerkt dieselben der Conducteur nicht, so ist es Pflicht des Waggonführers, den Conducteur mittelst der Signalpfeife vorzurufen und ihn auf die Beschädigung aufmerksam zu machen.

Wird während der Fahrt ein rückwärtiger Auftritt gebrochen oder ist durch eine sonstige Beschädigung das Auf- und Absteigen auf einem der rückwärtigen Tritt-

brettchen nicht gut thunlich, so hat der Conducteur die Pflicht, vorne ein Schutzgitter auszuheben und dasselbe an die betreffende Seite hinten einzuhängen.

Geschieht dies, so übernimmt der Waggonführer die Pflicht, der vorderen Seite ohne Schutzgitter besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, damit hier kein Fahrgast während der Fahrt auf- oder absteige.

Auch gehört es zur Pflicht des Waggonführers, darauf zu achten, daß überhaupt während der Fahrt vorne kein Fahrgast auf- oder absteige.

Dies kann der Waggonführer ohne Vernachlässigung seiner sonstigen Pflichten am leichtesten dadurch thun, daß er in allen Fällen, wo Fahrgäste während der Fahrt das Gitter ausheben und auf oder absteigen wollen, die Fahrgäste höflich auf das Verbot aufmerksam macht, gleichzeitig aber mit dem Fuße das Schutzgitter beschwert.

Auf Strecken, wo entweder Pflasterarbeiten oder Geleise-Reconstructionen vorgenommen werden, dann wo zu einer oder

zu beiden Seiten der Schienen oder in der Mitte des Geleises die Pflasterung fehlt, ist stets nur im Schritt zu fahren und haben die Waggonführer, so lange sie eine solche Strecke passiren, von der Signalpfeife ausgiebigen Gebrauch zu machen.

§. 42.

Die Waggonführer, welche sich eines Vergehens schuldig machten, werden zur Untersuchung des Sachverhaltes nur wenn nöthig zum Rapport citirt, und zwar untersucht das Ober-Inspectorat alle auf der Strecke, also während des Fahrens und Vorreitens vorgekommenen Anstände und stellt die Strafanträge.

Schließt sich die Stall-Oberleitung diesem Strafantrage an, so ist der Antrag des Ober-Inspectorates als Strafe durchzuführen.

Stellt die Stall-Oberleitung aber einen anderen Straf-Antrag, so erfolgt die Bestrafung erst über Entscheidung der Direction.

Anstände, die sich in den Etablissements, nicht am Wagen, ergeben oder auf der Strecke seitens der Stall-Oberleitung persönlich wahrgenommen werden, untersucht und straft die Stall-Oberleitung allein.

Werden im Dienstwege Beschwerden über angeblich unverdient erhaltene Strafen vorgebracht, so wird die erneuerte Untersuchung vorgenommen und zur Entscheidung der Direction vorgelegt.

§. 43.

Alle dem Waggonführer anvertrauten Gegenstände, als: Pferdedecken, Peitsche, Stollensackel, Montursgegenstände ꝛc. hat er bei etwaigem Verluste zu ersetzen.

§. 44.

Wird ein Waggonführer als Abrichter eines neu eingetretenen verwendet, so hat er die Pflicht, seinen Schüler sowohl in Bezug auf das Fahren, die Pferdelenkung, die Bremsenhandhabung ꝛc. ꝛc. als auch in Bezug auf alle anderen Obliegenheiten prak-

tisch in den Dienst einzuführen, ihm somit nicht allein Alles zu sagen, zu zeigen und zu erklären, sondern dessen Arbeit und Dienstesverrichtung während der ganzen Zeit der Abrichtung zu leiten und zu überwachen.

Der Abrichter muß dem Schüler mit Wohlwollen, Ruhe und Geduld an die Hand gehen und soll ihn erst dann zur Ueberprüfung dem Stallmeister melden, wenn sich der Schüler wirklich schon die erforderliche Geschicklichkeit und Sicherheit zum Alleinfahren angeeignet hat.

Sieht der Abrichter, daß sich der Schüler zum Waggonführerdienste nicht eignet, so hat er dies seinem Stallmeister zu melden.

So lange der Neueingetretene als Schüler fährt, hat er das Brustschild des Abrichters zu tragen.

§. 45.

So lange der Verwaltungsrath einen hierauf bezüglichen Beschluß nicht abändert, werden, um einerseits besonders gute Dienstleistungen der Waggonführer anzuerkennen,

anderseits um die Waggonführer anzueifern, allmonatlich mit Rücksicht auf die gegenwärtig bestehenden Etablissements sieben Waggonführer über einen im Einverständnisse der Stall-Oberleitung mit dem Ober-Inspectorate gemachten Vorschlag mit je 5 fl. prämiirt.

Zur Erlangung dieser Prämie ist erforderlich, daß der Waggonführer mindestens 6 Monate unbeanständet seinen Dienst versehen und an den meisten Tagen des letzten Monates die mittlere Fahrzeit eingehalten hat.

Befindet sich in einem Etablissement kein Waggonführer, der sich nach den obigen Grundsätzen zur Prämiirung eignet, so können aus einem anderen Etablissement zwei hiezu geeignete Waggonführer vorgeschlagen werden.

Die Prämiirung eines Waggonführers in zwei nacheinander folgenden Monaten kann nur wegen Mangel eines anderen Anspruchsberechtigten und nur in besonders rücksichtswürdigen Fällen geschehen.

§. 46.

Allfällige Beschwerden sind von den Waggonführern im Dienstwege durch die Herren Stallmeister bei der Stall-Oberleitung vorzubringen.

§. 47.

Ist das Geleise durch ein niedergegangenes Lastenfuhrwerk oder durch sonst ein Hinderniß verlegt, so hat sich der Conducteur vorerst zu überzeugen, ob durch schnelles Abladen eines Theiles der Belastung und durch Verschiebung des niedergegangenen Wagens das Geleise frei gemacht werden kann.

Ist zur schnelleren Beseitigung das Vorspannen der Tramway-Pferde nothwendig und kann hiedurch die Betriebsstörung beseitigt werden, so ist dasselbe sofort zu veranlassen.

Das Einhängen der Vorreit-Pferde an fremde Wagen, die den Tramway-Verkehr nicht hindern, ist unbedingt verboten.

Sollte die Beseitigung des Hindernisses eine längere Störung des Verkehrs verursachen und sollten sich mittlerweile auf einer der Strecken:

Dornbach—Schottenring,

Penzing—Bellaria,

Döbling—Schottenring,

Südbahn—Kärnthnerstraße,

Margarethen—Hundsthurm,

Centralfriedhof—Schwarzenbergplatz,

Bäder—Praterstraße,

Landstraße-Hauptstraße, zwischen der Ringstraße und Gärtnergasse,

Währing—Schottenring,

Lerchenfelderstraße, zwischen der Ringstraße und Grünes Thor,

Praterstern—Rotunde,

Taborstraße—Ferdinandsbrücke,

Porzellangasse zwischen der Wipplingerstraße und dem einfachen Geleise bei der Lichtensteinstraße,

Augartenstraße—Augartenbrücke,
Paulanerkirche—Matzleinsdorf

mehr als vier Tramway-Wagen ansammeln, so ist mit dem zuerst angelangten Wagen zu entgleisen und über das Straßenpflaster in das Geleise wieder einzufahren, nach 5 Minuten ist dieß mit dem zweiten, nach abermals 5 Minuten mit dem dritten Wagen 2c. 2c. successive zu veranlassen, bis das Hinderniß beseitiget und das Geleise frei gemacht wird.

Auf der Strecke Ringstraße und Franz-Josef-Quai, Radetzkybrücke—Sofienbrücke, Wallensteinstraße und Landstraße-Hauptstraße, von der Gärtnergasse zur St. Marxer-Linie, ist jede gewaltsame Entgleisung untersagt.

Auf der Ringstraße und auf dem Franz-Josefs-Quai ist bei einem eintretenden Verkehrs-Hindernisse Alles aufzubieten, um das Hinderniß schleunigst zu beseitigen.

§. 48.

Zusammenstöße mit anderen Fuhrwerken und auch mit Waggons der Gesellschaft hat der Waggonführer stets sorgfältig zu vermeiden und hintanzuhalten, was er am leichtesten durch rechtzeitiges Signalgeben und hauptsächlich durch rechtzeitiges Stehenbleiben erreichen wird.

Index.

	§.
Abrichtung	2
Adjustirung	4
Adresse	5
Abfahrtzeit	24
Ankunftzeit	
Aufsicht der Pferde	7
Aufsichts-Organe auf der Strecke	16
Abfertigungs-Zettel vom Rapporte	22
Ausschirren der Pferde	32
Aus- und Einsteigen der Fahrgäste	41
Abrichter	44
Brustnummer	3, 9, 19, 31
Bremse	5
Beschwerden	11, 16, 42, 46
Benehmen am Wagen	6, 17
Bestrafung	22
Beschädigung des Wagens	41

	§.
Caution	2, 18
Conducteure	16, 35
Dienstantritt	1, 2, 5
Dienstinstruction	3
Dienstweg	11, 15
Dienstuhr	11
Dienstaustritt	21
Dienst am freien Tag	40
Dienst bei Schneefall	40
Distanz	15
Entfernung vom Wagen	12
Entgleisung	15, 47
Entlassung	18, 39
Ersätze	43
Fahrtempo	10, 12, 24, 27
Fahrzeit	11
Fahren in Krümmungen und über Wechsel	28
Fahrt, freie der Kutscher	41
Gehorsam gegenüber Vorgesetzten	16
Glocken bei Vorreitpferden	39
Haltestellen	13, 14
Hindernisse auf der Strecke	47
Hufeisen, Verlust eines solchen	37
Klopfen an's Fenster	14
Krankmeldung	20
Kutschersitz	23
Löschtrain	15

	§.
Leitseile, deren Handhabung	25
Linien-Aemter	28
Montur	3, 4, 21
Pferdeführung	7, 23
Praterstern, Benehmen dort	15
Pferde-Mißhandlung	18
Peitsche, deren Handhabung	26, 27
Pferde, deren Verletzung	29
Pferde, deren Bedeckung	30
Pferde-Decken	33
Pariren des Wagens durch die Pferde	36
Pferde-Austausch auf der Strecke	37, 39
Pferd, durchgehendes	39
Prämiirung der Kutscher	45
Pflasterungen	41
Rauchen im Dienste	17
Rapport	19, 22
Reitsitz	30
Reconstruction der Geleise	41
Signale	6, 13, 14
Salutiren	6
Schrittfahren	10, 15, 28, 41
Stundenpaß	11, 24
Stränge	13
Sitzen auf den Sitzplätzen oder Schutzgittern	17
Steigungen	27

	§.
Straf-Antrag	22, 42
Straftouren	22
Suspendirung	22
Stollen, Vorrath	31
Stollensackl	31, 33
Schleichhandel	28
Strahlen der Pferde	38
Tausch der Wagen oder Pferde	8
Trunkenheit im Dienste	18
Trittbrett	41
Trabtempo	10, 24
Umsteigplätze	14
Umspannen	15
Urlaub	41
Vorgesetzte	1, 16
Vorstellung nach der Abrichtung	2
Verspätung	11, 24
Vorreitdienst	27, 32, 34 35, 39
Vorreitpferde	34, 35
Vorspann bei fremdem Fuhrwerk	47
Wagen, Verlassen desselben	7
Wohnungsveränderung	5
Zeugniß	21
Zusammenstöße	48