

Allgemeine Vorschriften

für die

Conducteure der Wiener Tramway-Gesellschaft.

§. 1.

Die Aufnahme der Conducteure geschieht durch das Ober-Inspectorat.

Zur Erlangung einer solchen Stelle ist im Allgemeinen erforderlich:

- a) ein Lebensalter von mindestens 18 und höchstens 45 Jahren,
- b) ein entsprechender Gesundheitszustand,
- c) ein tadelloses Vorleben,
- d) ein dieser Dienststelle entsprechender Grad von Ausbildung und
- e) der Erlag eines Sparcassebuches der ersten österreichischen Sparcasse über 30 fl. als Caution.

Der entsprechende Gesundheitszustand des Bewerbers ist durch den von der Gesellschaft

dazu berufenen Arzt noch vor der Aufnahme zu bestätigen.

Von der Aufnahme in den Dienst der Gesellschaft sind Alle ausgeschlossen, welche wegen eines Verbrechens verurtheilt wurden.

§. 2.

Nach ärztlichem Tauglichkeitsbefunde und geschehener Aufnahme wird der Conducteur der theoretischen und praktischen Abrichtung unterzogen. Dieselbe dauert circa eine Woche, während welcher Zeit der Conducteur keinen Lohn erhält.

Ist der neu aufgenommene Conducteur zum Dienste fähig befunden, so erfolgt dessen Eintheilung in ein Etablissement mit dem Bezuge der niedersten Gebühr. Hier bekommt er seine Monturstücke und die Conducteurtasche mit der Nummer.

Mit dem Dienstantritte übernimmt der Conducteur alle Pflichten seines Dienstes nach der Instruction und den ihm von Fall

zu Fall zukommenden Weisungen und Aufträgen; gleichzeitig tritt er der Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs-Cassa als Mitglied bei.

Dieser Beitritt wird durch die Ausfüllung und eigenhändige Unterschrift der „Erklärung zum Beitritte als Mitglied der Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs-Cassa“ documentirt; die Rubriken derselben sind wahrheitsgetreu auszufüllen; damit die angeführten Daten durch Vorlage der Original-Documente erhärtet werden können.

Alle in der Familie vorkommenden Veränderungen als: Verhehlichung, Sterbefälle, Geburten zc. sind im vorgeschriebenen Dienstwege anzuzeigen.

§. 3.

Die Conducteurs unterstehen dem jeweiligen Betriebsleiter (Ober-Expeditior, Stallmeister, Expeditior) des Etablissement, in dessen Stand sie gehören.

Die Conducteurs sind schuldig, den Mitgliedern des Verwaltungsrathes und den Vorgesetzten mit Achtung zu begegnen, und den Verfügungen ihrer Vorgesetzten, soweit sie den Dienst betreffen, pünctlichen Gehorsam zu leisten.

Im Umgange mit den Angestellten der Gesellschaft wird gegenseitige Achtung, Verträglichkeit, dienstliche Gefälligkeit und in dem Verkehre mit dem die Bahn benützenden Publicum und sonstigen fremden Personen ein ruhiges, ausständiges und zuvorkommendes Betragen gefordert.

Im Interesse der Gesellschaft ist es gelegen, daß die Conducteurs mit den diensthabenden Organen der k. k. Sicherheitswache stets das beste Einvernehmen erhalten, ohne sich deßhalb mit selben in unnöthige Gespräche einzulassen.

Während der Fahrt ist allen Anordnungen der k. k. Sicherheitswache stets und unter jeder Bedingung sofort Folge zu leisten, doch ist hierüber die schriftliche An-

zeige zu erstatten, wenn eine solche Anordnung von den hierortigen Vorschriften und Befehlen abweicht.

§ 4.

Jeder Conducateur wird bei seinem Eintritte mit den allgemeinen Vorschriften für die Conducateurs, und den Statuten der Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs-Cassa für die männlichen Bediensteten der Wiener Tramway-Gesellschaft versehen.

Der Empfang derselben ist dem Etablissement-Betriebsleiter zu bestätigen.

§. 5.

Die Unkenntniß der Vorschriften entschuldigt Außerachtlassungen derselben nicht.

Deßhalb muß jeder Conducateur sich mit dem Inhalte der allgemeinen und besonderen Instructionen vollständig vertraut machen.

In zweifelhaften Fällen ist die Belehrung beim unmittelbaren Vorgesetzten (Etablissement-Betriebsleiter) einzuholen.

§. 6.

Die Conducteure sind für die genaue und pünktliche Befolgung der allgemeinen Vorschriften, sowie der ihnen zukommenden speciellen mündlichen und schriftlichen Weisungen und Aufträge ihrer Vorgesetzten verantwortlich.

In Fällen, wo Gefahr im Verzuge ist, hat jeder Conducteur die in seiner Macht liegenden Mittel zur Verhütung eines Schadens selbstständig anzuwenden und hierüber sofort die Anzeige zu erstatten.

Jeder Conducteur muß Geld und Gut der Gesellschaft und des fahrenden Publicums als ein unantastbares, seiner redlichen Obforge anvertrautes fremdes Eigenthum betrachten.

Er darf auch nicht gleichgiltig zusehen, wenn es von Andern angetastet wird.

§. 7.

Vorgeschriebene Ersätze werden von dem Conducteur im Dienstwege durch Abzüge

von der Besoldung, durch baare Zahlung, oder bei einem allfälligen Austritte aus dem Dienstverbande der Gesellschaft durch Rückhaltung eines Theiles, resp. der ganzen Caution, hereingebracht.

§. 8.

Der Conducateur erhält seinen Lohn in Wochenraten jeden Samstag für die mit Freitag abgeschlossene Woche; er hat zu prüfen, ob der ihm ausbezahlte Betrag richtig ist und im Falle dieß nicht der Fall wäre, hievon sofort den Zahlmeister zu verständigen, wie auch dem Etablissements-Betriebsleiter Meldung zu machen.

Alle Conducateurs, welche nicht dienstlich oder durch Krankheit verhindert sind, müssen bei der Lohn-Auszahlung persönlich erscheinen.

Jene Conducateurs, welche zum Betriebe der normalen Wochentags-Wagenanzahl nothwendig sind, haben nach je 6 Tagen Dienstleistung Anspruch auf einen freien Tag, für welchen sie Bezahlung erhalten.

Dieser freie Tag währt entweder von Früh bis Früh oder wenn es aus Dienstesrückichten nothwendig wird, von Mittag bis Mittag, das ist nach der Mittags-Ablösung des einen bis zur Mittags-Ablösung des nächsten Tages.

Das Freischreiben von Mittag bis Mittag soll aber den Conducteur in der Regel nur in der dritten Woche und höchstens jede zweite Woche treffen.

Jene Conducteure, welche mit Rücksicht auf die normale Wochentags-Wagenanzahl überzählig entfallen und eigentlich nur für den Sonn- und Feiertags-Betrieb aufgenommen respective im Winter behalten werden, haben keinen Anspruch auf einen freien Tag, kommen nur im Bedarfsfalle in Verwendung, erhalten nur für jene Tage, an welchen sie Dienst leisteten, Lohn und werden an den übrigen Tagen auf Urlaub commandirt.

Die Commandirung auf Urlaub geschieht in jedem Etablissement von Woche zu Woche

für sich, beginnt in jeder Woche mit dem Conducteur jüngster Dienstzeit und trifft nach der Reihe die nächst älteren Conducteure so weit, als eben Conducteure überzählig entfallen und als hiezu die Jahrgänge durch das Ober-Inspectorat bestimmt wurden.

Mehr als zwei Mal in der Woche darf kein Conducteur auf Urlaub comman- dirt werden.

Diese überzähligen Conducteure kommen dann nach und nach über Anordnung des Ober-Inspectorates nach Maßgabe des erworbenen Anspruches in den Genuß des freien Tages.

Der Anspruch auf den freien Tag erwächst nur mit Rücksicht auf den Conducteur-Stand und die verkehrende Normal-Wochentags-Wagenanzahl.

Erfordern es besondere dienstliche Verhältnisse, so muß der frei geschriebene Conducteur über Auftrag seines Etablissements-Betriebsleiters selbst an seinem freien Tage zum Dienste erscheinen und wird in diesem

Fälle entweder an einem späteren Tage erneuert frei geschrieben oder für die Dienstleistung am freien Tage nach den Bestimmungen des Ober-Inspectorates entschädigt.

An Schneetagen hat jeder freie Conduc-teur ohne erst hiezu eine Aufforderung ab-zuwarten, sich behufs Verwendung im Eta-blissement zur Verfügung zu stellen.

§. 9.

Der Conduc-teur, welcher einen Urlaub benöthigt, bekommt einen solchen nach Maß-gabe der durch den jeweiligen Stand be-dingten Entbehrlichkeit, jedoch ohne Gebühr, bewilligt, und wendet sich um die Bewilli-gung desselben für die Dauer eines Tages an den Etablissement = Betriebsleiter; für mehr als einen Tag im vorgeschriebenen Dienstwege an das Ober-Inspectorat.

An Sonn- und Feiertagen kann kein Urlaub bewilligt werden.

Conduc-teure, welche als Reservisten oder in der Landwehr ihrer Militär = Dienstpflicht

Genüge leisten müssen, oder zu Uebungen einberufen werden, erhalten für die Dauer derselben Urlaub, ohne Rücksicht auf Verhältnisse des Standes oder Entbehrlichkeit, jedoch ohne Gebühr, müssen aber unter Anschluß der Einberufungs=Documente um solche Urlaube beim Ober=Inspectorat einschreiten.

Die Caution bleibt während aller Beurlaubungen in der Haupt=Cassa deponirt, da bei Behebung der Caution auch die Außerstandbringung erfolgt.

Ist eine Verlängerung desurlaubes nothwendig, so muß selbe unter Angabe der Beweggründe im Dienstwege beim Ober=Inspectorate eingeholt werden.

Eine eigenmächtige Ueberschreitung desurlaubes ist nicht statthast und kann zur Folge haben, daß der betreffende Conducteur nicht mehr zum Dienste zugelassen wird.

§. 10.

Der Conducteur hat im Falle der Erkrankung die Verhinderung, seinen Dienst

zu leisten, dem Etablissement-Betriebsleiter persönlich oder schriftlich anzuzeigen.

Diese Krankmeldung muß vor dem Abgange des für ihn bestimmt gewesenen Wagens im Etablissement eingetroffen sein.

Während einer Krankheit hat sich der Conducteur genau nach dem Statute der Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs-Cassa zu benehmen.

Ist der franke Conducteur nicht bettlägerig, so hat er zur festgesetzten ärztlichen Ordinations-Stunde im Etablissement zu erscheinen; kann er dieß nicht, so hat er um Behandlung seitens des Gesellschafts-Arztes in seiner Wohnung rechtzeitig anzufuchen.

Jede Wohnungs-Veränderung ist dem Etablissement-Betriebsleiter ungesäumt zu melden.

§. 11.

Die Conducteure sind verpflichtet, über dienstliche Angelegenheiten Verschwiegenheit zu beobachten.

Es ist nicht gestattet, sich mit fremden Personen oder in Gegenwart derselben in Erörterungen einzulassen, welche die Geschäftsführung, die dienstlichen Verhältnisse und Verfügungen oder Vorkommnisse im Betriebe betreffen.

§. 12.

Die Conducteure, deren Caution mit gerichtlichem Verbote oder Pfändung belegt wird, erhalten die Aufforderung, sich mit ihren Gläubigern innerhalb 6 Wochen auszugleichen; wird bis zum gegebenen Termine der gerichtliche Executionsact nicht aufgehoben, so können die Betreffenden sofort des Dienstes entlassen werden.

Den Conducteuren sind Nebenbeschäftigungen außer dem Dienste und sonstige Unternehmungen nur über vorherige Anzeige an das Ober-Inspectorat dann gestattet, wenn die Beschäftigung dem Ansehen des Dienstes nicht widerstreitet, ferner der Art und Beschaffenheit nach nicht zum Nachtheile

des gesellschaftlichen Dienstes ist, die volle Unbefangenheit des Conducteurs im Dienste nicht beeinträchtigt und der Erfüllung seiner Pflichten nicht Abbruch thut.

§. 13.

Bitten jeder Art, dann Beschwerden und Klagen von Seite der Conducteure über ihre Vorgesetzten sind bei dem höheren Vorgesetzten im Dienstwege einzubringen, nämlich durch den jeweiligen Etablissement= Betriebsleiter an das Ober=Inspectorat oder gegen das Letztere an die Direction.

§. 14.

Bei strafweiser Entlassung eines Conducteurs werden dessen Bezüge mit Ablauf des Tages eingestellt, an welchem die Entlassung ausgesprochen wurde.

Der Conducteur kann zu jeder Zeit ohne vorangegangene Kündigung freiwillig austreten, doch auch in gleicher Weise entlassen werden.

Wird ein Conducteur wegen unerlaubter Gebahrung mit Fahrkarten, oder wegen groben, dienstwidrigen Benehmens angezeigt und will er sich in einem solchen Falle der sichereren Entlassung durch angeblich freiwilligen Austritt entziehen, so kann ein solcher Austritt als Entlassung behandelt und durchgeführt werden.

§. 15.

Im Todesfalle werden die Bezüge des Conducteurs mit dem Todestage eingestellt und wird den Rechtsnachfolgern des Verstorbenen der noch nicht behobene Theil derselben nebst der Caution nach Maßgabe allfälliger Ersatzansprüche der Gesellschaft und der Krankencassa ausbezahlt.

§. 16.

Auf die Instandhaltung und Reinlichkeit der Uniformstücke und Ausrüstungsgegenstände ist genau Bedacht zu nehmen; die Messingbestandtheile müssen gepulzt, die Tasche lackirt werden.

Das Tragen langer Haare ist untersagt.

Kleine Reparaturen an der Montur hat der Conducteur selbst zu besorgen, während größere Schäden dem Etablissements-Betriebsleiter zu melden sind, der dann die Instandsetzung durch den Etablissements-Schneider anordnet oder den Umtausch bewirkt.

Bei Beginn des Sommers fassen die Conducteure Zwilchhosen aus, welche an warmen Tagen zu tragen sind.

Die Tuchhose soll im Sommer nur an Regen- und kühlen Tagen getragen werden.

§. 17.

Der Conducteur hat pünctlich und in netter Adjustirung in dem Etablissement, welchem er zur Dienstleistung zugetheilt ist, zum Dienstantritte einzutreffen und zwar mindestens eine Viertelstunde vor Abgehen des für ihn bestimmten Wagens.

Conducteure, welche nicht in gehörig gereinigter Adjustirung erscheinen oder über-

nächtig aussehen, werden zum Dienste nicht zugelassen.

§. 18.

Der Conducateur hat nach erfolgter Uebernahme der Fahrkartenblocks diese mit dem Ausschnitte genau zu vergleichen und wenn beides übereinstimmend befunden, den letzteren mit dem Namen, Taschen-Nummer und der eigenhändigen Unterschrift zum Zeichen des richtigen Befundes zu versehen.

Bei Unrichtigkeiten ist die ganze Karten-Ausrüstung mit der Meldung des vorgefundenen Fehlers an jenen Vorgesetzten rückzustellen, der sie ausgibt.

Bevor eine Kartensorte in Gebrauch genommen wird, hat der Conducateur die Pflicht die einzelnen Karten am Block nachzuzählen und die arithmetische Reihenfolge der Nummern zu prüfen, um, wenn der Block schlecht gebunden wäre, Karten aus der Mitte desselben fehlen, oder die Nummern nicht in arithmetischer Ordnung auf einander

folgen sollten, denselben sofort mit der Anzeige der Unrichtigkeit rückzustellen.

Wird ein derartiger Fehler erst während der Fahrt bemerkt, so muß hievon dem zuerst auf den Wagen kommenden Revisor oder dem nächsten Expeditor Meldung gemacht und darf von diesem fehlerhaften Block keine Karte mehr ausgegeben werden.

Im Uebrigen hat der Conducateur in einem solchen Falle nach der besonderen Instruction vorzugehen.

Vor der ersten in Mitte des Blockes vorgefundenen fehlerhaften Karte sollen mindestens zwei Karten am Blocke sein, da sonst die Richtigkeit der gemachten Meldung gar nicht oder nur schwer nachzuweisen ist.

Nachträgliche Reclamationen der Conducateurs werden nicht berücksichtigt.

§. 19.

Der Conducateur hat bei der Uebernahme des Wagens den Zustand desselben zu unter-

suchen und die allenfalls vorgefundenen Mängel sofort anzuzeigen.

Für Mängel, welche nicht schon vor der Abfahrt gemeldet wurden, bleibt der Conducteur verantwortlich, eventuell ersatzpflichtig.

Vor der Abfahrt hat sich der Conducteur zu überzeugen, ob die Aufstecktafel und Signalscheiben resp. Lampen richtig aufgesteckt sind und das daran Fehlerhafte sofort zu berichtigen.

Jeder während der Fahrt an dem Wagen vorgefundene Mangel ist nach Anlangen beim Etablissement zu melden, wo ein Wagen-Mangel-Journal aufliegt und geführt wird.

Jeder Conducteur wird von Seite seines Etablissements mit einem Putztuche versehen, welches er stets bei sich zu tragen hat, um während der Fahrt naß, staubig oder schmutzig gewordene Sitze trocknen und reinigen zu können.

Alle Kundmachungen der Gesellschaft müssen dem Conducteur bekannt sein; er hat sich bei der Uebernahme des Wagens von dem

Vorhandensein derselben zu überzeugen und auf fehlende aufmerksam zu machen, damit sie eingenagelt werden.

Der Conducateur hat darauf zu achten, daß die in den Wagen angebrachten Annoncen durch die Fahrgäste weder zerrissen noch beschmutzt werden.

Sind Annoncen im Wagen losgerissen, so hat sie der Conducateur entweder selbst fest zu machen oder, bei der Remise angelangt, befestigen zu lassen.

§. 20.

Bei jedesmaliger Wagenübernahme an der Endstation, wie auch an den Kopfstationen hat der Conducateur beim Umspannen der Pferde die Stange vorne aufzuheben, dann vor den Pferden stehen zu bleiben, bis der Kutscher seinen Reitsitz, Decken, Stollensack, Peitsche &c. nach vorne getragen hat.

Die Schutzgitter darf der Conducateur unter keiner Bedingung früher umstecken, als bis der Wagen ruhig steht.

Am Praterstern und in Matzleinsdorf führt der Conducteur beim Umspannen die Pferde am Zügel, während der Kutscher die Waggonstange rückwärts an der Handhabe trägt.

Der Conducteur hat sich hiebei jedes Schlagens, Stoßens oder Schreckens der Pferde zu enthalten.

Der Conducteur ist verpflichtet, wenn auf einem Vorreitplatze keine disponiblen Vorreiter sind, das Ein- und Aushängen des Vorreitpferdes, die Abnahme der Decke von diesem und Uebergabe an den Kutscher, eventuell Rückgabe an den Vorreiter beim Aushängen, selbst zu besorgen.

§. 21.

Bei jedesmaliger Rückkunft von der Tour meldet der Conducteur dem dienstthuenden Expeditor seine Taschen- und Wagen-Nummer, nimmt vom Kutscher den Stundenpaß ab und übergibt ihn zum Eintragen der Ankunftszeit.

Zum Mittagessen wird jeder Conduc-
teur an der Endstation abgelöst.

Der dienstthuende Expeditor bestimmt
genau die Essenszeit, nach welcher der Conduc-
teur wieder zum Dienste da sein muß,
widrigens er zur Verantwortung gezogen
wird.

§. 22.

Die Haltstellen, bei welchen immer und
unter jeder Bedingung anzuhalten ist, sind
einige Schritte vor denselben laut und deut-
lich, bei geschlossenen Wagen auch im Innern
derselben, auszurufen.

Auf Umsteigplätzen müssen alle jene
Richtungen benannt werden, nach welchen
umgestiegen werden kann, eventuell sind Orts-
unkundige zum Umsteigen zu veranlassen.

Bei jeder Haltstelle hat der Conducteur
abzusteigen, rechts und links hinter dem
Wagen nachzusehen, ob Niemand aufsteigen
will, nach rückwärts zu sehen, ob Niemand
dem Wagen zuläuft und erst, wenn das

Ab- und Aufsteigen der Passagiere geschehen ist, dem Kutscher das Signal zur Abfahrt zu geben.

Das an der Haltstelle allenfalls wartende Publicum ist jedesmal laut aufmerksam zu machen, wohin der Wagen fährt; als: „Ring—Prater,“ „Ring—Landstraße,“ „Favoritenstraße,“ „Südbahn,“ „Himbergerstraße“ 2c. 2c.

Alle verlangten Auskünfte über die Richtung der Fahrt sind bereitwilligst zu ertheilen.

Das Signal zur Weiterfahrt geschieht mit der Signalpfeife und zwar während der Tourfahrt durch einen einfachen langen Pfiff; während der Retourfahrt durch zwei langgedehnte Pfiffe.

Kreuzen sich am Ring, Quai und in der Praterstraße an einer Haltstelle zwei Wagen, so muß am Ring und Quai der Conducteur des Wagens am inneren Geleise, das ist an der Seite der inneren Stadt, in der Praterstraße der Conducteur am linken, das ist an dem dem Carltheater näher gele-

genen Geleise, das Signal nicht mit der Pfeife, sondern so wie am Umsteigplatze mit dem Rufe „Vorwärts“ geben.

Auf den Umsteigplätzen hat der Conducteur beim rückwärtigen Auftritt, neben dem Wagen auf der, dem Standplatze des Expeditors zugewendeten Seite sich aufzustellen und auf das Signal des Expeditors zu warten, indem er sich demselben zuwendet. Ist dieß zur Weiterfahrt gegeben, so überzeugt sich der Conducteur, ob Alles eingestiegen ist, sieht genau von beiden Seiten und rückwärts nach, ob sich Niemand mehr dem Wagen nähert, geht erst dann zum Kutscher vor und gibt diesem mit dem Zurufe „Vorwärts“ das Aviso zum Weiterfahren.

Kutscher, welche ohne das Signal des Conducteurs von der Haltestelle oder dem Umsteigplatze fort-, oder diese, ohne anzuhalten, durchfahren, sind durch das Halt-signal zum Stehenbleiben zu verhalten und anzuzeigen.

Das Haltsignal besteht in mehreren nach einander folgenden kurzen Piffen mit der Signalpfeife.

Bei dem Umsteigplatze „Stubenthor“ muß der Landstraße-Wagen so lange warten, bis der nächste Ringwagen sich ihm anschließt, damit die Passagiere desselben noch umsteigen können.

Hievon ist er nur dann enthoben, wenn der ihm nachfolgende Wagen zufällig wieder ein Landstraße-Wagen wäre.

Beim Umsteigplatz „St. Marxer-Linie“ (Kopfstation der über die Landstraße Hauptstraße verkehrenden Hernalser Wagen) fährt der Wagen 6 Minuten nach dem zuletzt abgegangenen Wagen ab, doch hat der Conductor dieses Wagens Rücksicht zu nehmen auf die vom Rennweg oder von Simmering anfahren den Wagen, dieselben abzuwarten und die von dort umsteigenden Passagiere aufzunehmen.

Kommt der nächste Landstraße-Wagen vor 6 Minuten zur Umkehrstelle St. Marxer-

Linie nach, so darf der dort befindliche nicht 6 Minuten warten, sondern es muß in diesem Falle sofort die Retourfahrt angetreten werden, sobald der nachkommende Wagen in Sicht kommt, da nie zwei Wagen bei der St. Marxer-Linie stehen dürfen.

Bei der Kopfstation „Sofienbrücke“ bleibt der Wagen 8 Minuten stehen und darf nur dann früher die Retourfahrt antreten, wenn der nächstfolgende Wagen schon in Sicht ist.

Am Umsteigplatze „Sechschimmelgasse“ hat der Wagen aus der Wallensteinstraße 12 Minuten zu stehen; der Conducteur muß jedoch vor der Abfahrt auf das Geleise in die Rußdorferstraße vorgehen und daselbst sowohl nach rechts als nach links schauen, ob nicht ein Wagen von Döbling oder vom Bürgerspital kommt, um in diesem Falle den allenfalls nach der Wallensteinstraße Fahrenden das Umsteigen noch zu ermöglichen.

Zu gleichem Zwecke müssen die von oder nach Döbling verkehrenden Wagen an diesem Umsteigplatze warten, sobald ein Wagen aus der Wallensteinstraße in Sicht ist.

An jenen Haltestellen, wo die Passagiere auf Lokal-Wagen umsteigen, d. i. bei der Remise Hernals und Ende Simmering müssen die Conducteure dieser Wagen mit der Abfahrt nach der Endstation warten, sobald ein anfahrender Wagen in Sicht ist.

Auf dem Bahnhose in Dornbach und an den Kopfstationen „Sofienbrücke, St. Marxer Linie, Sechschimmelgasse“, dann am „Hundsthurm“ gibt der Conducteur vor der Abfahrt einen lang gedehnten Signalpfiff, um das Publikum auf die Abfahrt des Wagens aufmerksam zu machen.

An den Interimshaltestellen als: „Rothes Kreuz, Waschanstalt, Breitenfeerstraße“ auf der Strecke Hernals=Dornbach; „Bäckergasse“ in Penzing; „Siebensterngasse“ am Spittelberg; „Jahudkas Gasthaus“ an der Strecke Bäder und „Wachstuchfabrik“ in

Simmering ist nur dann zu halten, wenn Passagiere ein- oder aussteigen wollen. In diesem Falle gibt der Conducteur dem Kutscher das Haltsignal mit der Signalpfeife.

In allen Fällen, wo in Folge eines Vorfalles mitten auf der Strecke — außer den Haltestellen — angehalten werden muß, ist der Kutscher hiezu durch die Signalpfeife zu avisiren.

Auf der Strecke Penzing beim Westbahnhofe, dann auf der Strecke Wallensteinstraße beim Nordwest- und Franz-Josefs-Bahnhofe ist auf die ankommenden Züge Rücksicht zu nehmen, somit beim Ankommen eines Zuges der Wagen so lange halten zu lassen, bis die angekommenen Passagiere den Bahnhof verlassen haben und einsteigen konnten.

§. 23.

An der Haltestelle „Dampfschiffahrts-Landungsplatz“ auf der Strecke zu den Bädern

hat der Conducteur sowohl bei der Tour- als Retourfahrt abzustiegen, bis zum Bahnkörper der Donau-Uferbahn vorzugehen, sich dort nach beiden Seiten umzusehen und erst dann dem Kutscher das Signal zur Weiterfahrt zu geben, wenn er sieht, daß von keiner Seite ein Zug kommt.

Ist ein solcher im Kommen, dann muß der Wagen so lange warten, bis der Zug vorüber fährt, während welcher Zeit der Conducteur vor den Pferden steht und der Kutscher den Wagen fest gebremst hat.

Nie darf der Kutscher in einem solchen Falle im guten Glauben, er komme noch vor dem Zuge über das Geleise, weiterfahren.

§. 24.

Der Conducteur hat darauf zu sehen, daß sein Wagen von dem vor ihm in gleicher Richtung fahrenden, die vorgeschriebene Distanz hält, diese beträgt in der Praterstraße 30, am Ring und Franz-Josefs-

Quai 50, und auf allen anderen Strecken 200 Schritte als Minimum.

Kommen an einer Haltestelle zwei Wagen gleicher Richtung zusammen, so hat der Conducteur des zweiten Wagens mit dem Signale zur Weiterfahrt so lange einzuhalten, bis der erste die vorgeschriebene Distanz gewonnen hat.

Kutscher, welche durch zu langsames oder zu schnelles Fahren die Distanz verringern, sind darauf aufmerksam zu machen, und im vorgeschriebenen Dienstwege anzuzeigen.

§. 25.

Wechsel mit beweglichen Zungen, an welchen keine Wechselwächter aufgestellt sind, müssen vom Conducteur für seinen Wagen gerichtet und nach Passirung desselben von ihm wieder auf die Gerade gestellt werden.

Fährt der Kutscher in das unrichtige Geleise ein, darf er unter keiner Bedingung mit den Pferden zurückschieben, es muß

umgespannt und so der Wagen in das richtige Geleise gebracht werden.

Auf der Landstraße Hauptstraße, nächst der Seidlgasse, übergeht das Doppelgeleise für eine kurze Strecke in ein einfaches, hier darf der Wagen erst dann in dasselbe einfahren, wenn der dort postirte Bahnwächter das Signal hiezu gibt.

Beim Einfahren in das einfache Geleise in der Löwengasse — Strecke Sofienbrücke — hat der Kutscher von seiner Signalpfeife den ausgiebigsten Gebrauch zu machen, um einen etwa entgegen kommenden Wagen vor dem Einfahren zu warnen.

Werden von beiden Seiten Signale gleichzeitig gegeben, so bleibt der von der Sofienbrücke kommende Wagen so lange stehen, bis der zur Sofienbrücke fahrende passirt ist.

Bei dem einfachen Geleise auf der Strecke Margarethen, zwischen der Wienstraße und Heumühlgasse, hat der Conductor des vom Hundsturm kommenden

Wagens bei der Haltstelle „Preßgasse“ diesen zu verlassen, an das Geleise in der Preßgasse vorzugehen, einen lang gedehnten Pfiff zu machen, nachzusehen ob kein Wagen von der Wienstraße entgegenkommt und wenn das Geleise frei ist, das Signal zur Weiterfahrt zu geben.

§. 26.

Bei der Einfahrt in die Linie ist im Schritt zu fahren und hat der Conductor des Etablissements Döbling, Südbahn und Simmering die Mauthgebühr in bereitgehaltener Scheidemünze zu entrichten.

Passirt der Wagen die Linie mit eingehängten Borreitpferden, so ist auch für diese die Mauthgebühr zu entrichten.

Die erhaltenen Mauthzettel hat der Conductor bei sich zu behalten, um sie an der Strecken=Cassa statt Baargeld abzugeben.

Die Conducteure der die Hernals- und Mariahilfer-Linie passirenden Wagen ent-

richten an diesen Linien keine Mauthgebühr, da dieselbe monatweise directe an die Finanz=Behörde bezahlt wird.

Passirt ein Wagen diese Linien bei der Hereinfahrt mit eingehängten Vorreitern, so hat der Conducteur bei seiner Rückkunft von der Tour dem diensthabenden Expeditior die Anzahl der vorgespannten Pferde behufs Eintragung in das an der Expedition geführte Wegmauth=Journal zu melden.

Die Wagen=Nummer darf bei Passirung der Linie und besonders bei der Mariahilfer= und Hernalser=Linie nicht verdeckt sein.

Der Conducteur hat jeden außer der Linie mit Gepäck aufsteigenden Passagier in höflicher Weise aufmerksam zu machen, daß er bei der Linie die Verzehrungssteuer entrichten müsse.

Bei Passirung der Linie hat der Conducteur dem dienstthuenden Finanzwach=Aufseher diese Fahrgäste in unauffälliger und ja nicht verletzender Weise zu bezeichnen und auf das Gepäck aufmerksam zu machen.

§. 27.

Der Conducteur wird bei seinem Dienstauftritte mit 2 fl. Wechselgeld versehen, welches er stets mit $\frac{2}{3}$ in Kupfer- und $\frac{1}{3}$ in Silber-Scheidemünze bei sich zu führen hat.

Das Geld ist Eigenthum der Gesellschaft und darf daher nie zur Deckung eigener Bedürfnisse verwendet werden.

Die Etablissements = Betriebsleiter sind berechtigt, sich von dem Vorhandensein des Wechselgeldes persönlich zu überzeugen oder durch den Expeditor beim Dienstauftritt überzeugen zu lassen und ist der Conducteur verpflichtet, dasselbe auf jedesmaliges Verlangen vorzuzeigen. Hat er es nicht, oder nicht vollzählig und kann er den Abgang nicht glaubwürdig motiviren, so kann er unter Umständen zum Dienste nicht zugelassen werden, wird jedenfalls angezeigt und zur Verantwortung gezogen.

Entrichtet ein Fahrgast das Fahrgeld in größerer Banknote oder Münze, so hat

der Conducteur nach Empfang des Geldes zuerst die Karte zu verabsolgen und dann erst dem Fahrgast den Restbetrag heraus zu geben.

Für den Fall, als der Conducteur nicht genügend kleines Geld zur Rückgabe des Restbetrages hat, soll er bei dem nächsten Expeditor wechseln und dann dem Fahrgaste sofort retour geben.

Steigt aber der Fahrgast früher aus, so hat der Conducteur demselben auf der Rückseite der Fahrkarte seine Taschennummer sowie den schuldigen Betrag zu schreiben und seinen Namen darunter zu setzen. Den Passagier ersucht er dann, seine Forderung am selben Tage an der Strecken-Cassa, vom nächsten Tage an im Centrale (Ober-Inspectorat) auf Grund der beizubringenden paraphirten Karte geltend zu machen.

Der Conducteur hat die Pflicht, solche Beträge bei seiner Ankunft sofort in der Strecken-Cassa zu deponiren und hiebei die Gattung und Nummer der Karte zu nennen.

Führt ein solcher Passagier bis zur Endstation, so wechselt der Conducateur an der Strecken=Cassa und gibt den Restbetrag unbedingt selbst zurück.

Unter allen Umständen ist sich zu bemühen, daß der Fahrgast den zu fordernden Restbetrag noch vor seinem Aussteigen bekommt, doch darf der Conducateur, um zu wechseln, auf der Strecke nicht in ein Gasthaus oder einen Kaufladen gehen.

Jeder Conducateur wird zum Erfasse solcher reclamirten Restbeträge so wie auch zur Verantwortung verhalten, wenn er die vorgeschriebene Deponirung unterläßt.

§. 28.

Das Stehen auf dem Trittbrett ist weder den Fahrgästen noch den Bediensteten, also auch dem dienstthuenden Conducateur nicht gestattet, findet der Letztere aber keinen anderen Platz, so hat er auf etwa noch aufsteigende Passagiere Rücksicht zu nehmen,

um ihnen beim Besteigen des Wagens ja nicht hinderlich zu sein.

Stellt sich ein Fahrgast auf das Trittbrett, so ist er sofort in höflicher Weise auf das Verbot aufmerksam zu machen und zu ersuchen, das Trittbrett zu verlassen.

Die Ueberfüllung des Wagens ist möglichst hintanzuhalten. (Polizeiliche Verordnung.)

§. 29.

Der Conducteur hat darauf zu achten, daß die Passagiere im Wagen gleichmäßig vertheilt sind, hat die rückwärts sich ansammelnden Fahrgäste höflichst zu ersuchen, sich im Gange des Wagens zu vertheilen und bei den Haltestellen vorne die Schutzgitter zu öffnen, um den Fahrgästen hier das Einsteigen zu ermöglichen.

Während der Fahrt darf Niemand das Gitter öffnen, dort aufspringen oder aussteigen. Das Sitzen auf den Gittern ist den Fahrgästen wie den Bediensteten polizeilich

untersagt und darf unter keinem Vorwande geduldet werden.

Auf der Ringstraße während der Fahrt von der Operngasse bis zur Haltstelle Kärnthnerstraße hat sich der Conducteur auf das rückwärtige rechtsseitige Trittbrett zu stellen und Niemanden das Abspringen nach dieser Seite des Wagens zu gestatten.

Die k. k. Sicherheitswache überwacht diesen Vorgang und zieht jeden Dawiderhandelnden zur Verantwortung.

§. 30.

Laut polizeilicher Verordnung ist das Tabakrauchen im Wagen nur in den hiezu bestimmten Räumen gestattet und zwar:

- a) Auf Sommerwagen (offenen Wagen) nur in der rückwärtigen dem Kutscher abgewendeten Abtheilung;
- b) In Wagen mit einem Coupé (Salon- oder Glaswagen genannt) nur auf den beiden offenen Plateaus;

- c) In Wagen mit 2 geschlossenen Coupé's (Winterwagen) in der größeren mit einer Tafel: „Rauch-Coupé“ versehenen Abtheilung, dann auf den beiden offenen Plateaus.

Raucht ein Fahrgast in einem für Nichtraucher bestimmten Raume, so hat der Conducteur diesen in der höflichsten und artigsten Weise zu ersuchen, es zu unterlassen oder seinen Platz in dem für Raucher bestimmten Raume einzunehmen.

Das Mitnehmen von Hunden ist polizeilich verboten, ebensowenig darf es der Conducteur dulden, daß Hunde an der Leine nachgezogen oder an den Waggon angekoppelt werden.

Gepäckstücke dürfen nur dann mitgenommen werden, wenn sie Handgepäck sind, das heißt, wenn sie sich leicht unter die Sitze schieben lassen oder, von den Passagieren bei sich behalten, die Umstehenden nicht geniren.

Fahrgäste mit schwerem oder voluminösem Gepäck dürfen nicht aufgenommen werden und sind in der höflichsten Weise auf diese Vorschrift aufmerksam zu machen.

Das Aufhängen von Körben 2c. an den Bremsen-Handhaben ist strenge untersagt.

Bekommt ein Conducteur ein Dienstpacket oder Dienstschreiben zur Weiterbeförderung, so hat er es beim Anlangen in seinem Etablissement oder bei Passirung jenes Expeditors, welcher die weitere Expedition zu besorgen hätte, unverzüglich abzugeben.

Jedes solches Dienstpacket hat sich der Conducteur mit dem Datum, der Stunde und dem Namen des Uebergebers wie Uebernehmers vorzumerken.

Dienstbriefe zur Uebergabe im Etablissement, also an der eigenen Endstation sind am sichersten in der Blocktasche bei den Karten-Block's verwahrt, weil der Conducteur, wenn nicht früher, so doch gewiß an der Cassa, auf dieselben aufmerksam wird.

§. 31.

Der Conducteur hat während der ganzen Fahrt allen sich im Wagen ergebenden Veränderungen durch Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ununterbrochen seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Wird er durch eine Dienstesverrichtung, allenfalls durch das Ein- und Aushängen des Borreiters, durch das Helfen beim Umspannen zc., zeitweilig gehindert dieser Verpflichtung nachzukommen, so muß er immer gleich nach einer solchen Dienstesverrichtung in den Wagen gehen und sich genau überzeugen, ob nicht ein Wechsel der Fahrgäste stattgefunden habe, denn nie kann ein lässiges Einkassieren oder ein sonstiges Versäumniß in der Karten-Behandlung durch eine Dienstverrichtung entschuldigt werden.

§. 32.

Nach jeder Tour hat sich der Conducteur vor dem Verlassen des Wagens genau umzusehen, ob nichts liegen geblieben ist.

Alle von den Fahrgästen in dem Wagen zurückgelassenen Gegenstände sind sofort an der jeweiligen Strecken=Cassa abzugeben.

Die Verheimlichung solcher Funde, die Aneignung oder Zuwendung derselben an dritte Personen zieht nicht nur die Entlassung des unredlichen Finders, sondern auch die polizeiliche Anzeige desselben nach sich.

Für Beschädigungen des Wagens durch Fahrgäste sind diese verantwortlich und zum Ersatze zu verhalten. Kann oder will der Fahrgast den Ersatz nicht leisten, so ist dessen Adresse abzuverlangen, um ihn später dazu verhalten zu können.

Bei Beschädigung des Wagens durch andere Fuhrwerke ist der Schuldtragende womöglich anzuhalten und dem nächsten Sicherheitswachmanne zu übergeben oder wenigstens zu trachten, dessen Nummer, resp. Adresse zu erlangen.

Ueber jeden Vorfall ist, im Etablissement angelangt, sofort eine schriftliche Meldung mit Angabe der eigenen Wagen- und

Kutscher-Nummer, des Datums, Ortes und der Zeit, der Ursache und des Schuldtragenden, wie auch über die getroffenen Maßnahmen zur Schadloshaltung der Gesellschaft, zu erstatten.

§. 33.

Bei Unglücksfällen, welche sich während der Fahrt ereignen, hat sich der Conducteur, wenn irgend nur möglich, Zeugnenschaft für den Thatbestand zu verschaffen und bei seinem Eintreffen im Etablissement ungesäumt ausführliche Meldung zu erstatten.

§. 34.

Wird ein Wagen auf der Strecke schadhast oder zeigen sich während der Fahrt Mängel an demselben, so ist vorerst zu beurtheilen, ob der Weg gefahrlos bis in die Remise zurückgelegt werden kann. Ist dieß der Fall, so hat der Conducteur bei seiner Ankunft im Etablissement ungesäumt die Meldung zu erstatten.

Erleidet ein Wagen auf der Strecke einen Achsenbruch oder eine Beschädigung, welche dessen Weiterfahrt ins Etablissement unmöglich machen, so ist zuerst das Aussteigen der Fahrgäste und ihre Vertheilung in die nächst folgenden Wagen zu veranlassen, der schadhafte Wagen aber mit thunlichster Beschleunigung aus dem Geleise auf einen den allgemeinen Verkehr wenigst beeinträchtigenden Platz zu bringen. Hier sind die Pferde auszuspannen und mit dem Kutscher in das Etablissement zu schicken.

Der Conducteur erstattet sofort an sein Etablissement eine kurze Meldung und eine eben solche auf kurzem Wege an die Reparaturwerkstättenleitung in Rudolfsheim, bleibt dann unter allen Verhältnissen beim Wagen, welchen er nur verlassen darf, wenn er durch einen anderen Conducteur abgelöst wird.

Die Werkstättenleitung besorgt die Fahrbahrmachung des Wagens; der Conducteur erkundigt sich bei Beginn der Arbeit um die Länge der hiezu nöthigen Zeit und sendet dem

entsprechend das Ansuchen um die Besspannung in sein Etablissement.

Nach beendeter Reparatur und Eintreffen der Besspannung wird der Wagen in das Geleise gebracht und in die Reparaturs=Werkstätte nach Rudolfsheim überführt.

Die Hernalser=Wägen kommen ausnahmsweise in ihr Etablissement zurück.

Ist in Folge ungünstiger Witterung oder eines Unfalles die Verstärkung der Besspannung nöthig und kann diese durch die auf den bestehenden Vorreitplätzen aufgestellten oder im Winter während Schneefall auf der Strecke patrouillirenden Vorreiter nicht geleistet werden, so ist das nächst gelegene Etablissement zu verständigen.

Immer soll in derlei Fällen getrachtet werden, den Wagen nicht auf der Strecke übernachten zu lassen, sondern wenn schon nicht möglich in das eigene, so doch in das nächste Etablissement zu bringen.

Bricht während der Fahrt eine Stange oder Stangen=Waage, so ist mit Zuhilfe=

nahme der Stricke Alles aufzubieten, um den Wagen bis zu dem Platze, wo Reserve-Stangen deponirt sind, zu bringen und hier die Stange umzutauschen.

Ist aber die Weiterfahrt unmöglich, so sind auf den Radialstrecken die Pferde des nächst nachkommenden Wagens vorzuspannen, dieß von Wagen zu Wagen fortzusetzen bis eine ganze Stange nachgesendet wird.

Auf der Ringstraße, auf dem Franz Josefs-Quai und in der Praterstraße ist bei solchem Vorspannen der Pferde möglichst Rücksicht zu nehmen, daß es nur mit Pferden des eigenen, oder wenn dieß nicht leicht thunlich mit Pferden des zunächst gelegenen Establishments geschieht.

§. 35.

Wird während der Fahrt ein rückwärtiger Auftritt gebrochen, oder ist durch eine sonstige Beschädigung das Auf- und Absteigen auf einem der rückwärtigen Trittbrettchen nicht gut thunlich, so hat der Conducteur sofort

an die betreffende Seite hinten das Schutzgitter einzuhängen und den Kutscher zu ersuchen, der vorderen Seite ohne Schutzgitter besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, damit hier kein Fahrgast während der Fahrt auf- oder absteige.

Ist es nur halbwegs möglich, so muß in einem solchen Falle dahin gewirkt werden, den Wagen umzukehren, was natürlich nur an der Endstation oder an einem Umsteigplatze unter Intervention des daselbst postirten Expeditors ohne besondere Verkehrsstörung geschehen kann.

§. 36.

Entgleist ein Wagen auf der Strecke, so hat der Kutscher mit Hilfe des Conducteurs sofort umzuspannen und den Wagen in das Geleise zurück zu führen.

Erforderlichen Falles sind die Fahrgäste höflich zu ersuchen, den Wagen während des Hin- und Herschiebens und der Einfahrt in das Geleise zu verlassen.

Der Kutscher darf unter keiner Bedingung den entgleisten Wagen durch die Pferde zurückschieben lassen oder mit demselben am Pflaster fortfahren, bis er auf diese Weise das Geleise gewonnen hat.

Ueber jede stattgehabte Entgleisung ist mit Benützung der in den Etablissements aufliegenden Drucksorte „Meldzettel über Entgleisungen“ die Meldung zu erstatten und der Ort sowie die unthmaßliche Ursache der Entgleisung genau anzugeben.

§. 37.

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 be-

feitigt werden, so ist dasselbe sofort zu veranlassen.

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 — Schwarzenbergplatz,

Margarethen — Hundsturm,

Centralfriedhof — Schwarzenbergplatz,

Bäder — Praterstraße und

Landstraße Hauptstraße, zwischen der

Ringstraße und Gärtnergasse,

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 zc. zc. successive zu veranlassen, bis das Hinderniß beseitigt und das Geleise frei gemacht wird.

Die Passagiere der zurückbleibenden Wagen sind zum Umsteigen in den zuerst abfahrenden Wagen erst dann zu ersuchen, wenn derselbe wieder in's Geleise eingefahren ist.

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

Ist auf der Strecke Radežkybrücke—Sofienbrücke das Hinderniß auf dem Geleise der Tourfahrt, so ist der Wagen beim Anlangen an dasselbe umzuspannen, hat am falschen Geleise retour zu fahren und den nächsten Wechsel zu benützen, um wieder in das richtige Geleise zu kommen.

Ist auf der Matzleinsdorferstraße ein Hinderniß auf dem Geleise bei der Tourfahrt, so hat der Wagen bis zum Hinderniß zu verkehren, ist dort umzuspannen, hat am falschen Geleise durch die Meierhofgasse

retour zu fahren und ist im dortigen Wechsel in's richtige Geleise zu leiten.

Ist auf den Strecken Kadežkybrücke—Sofienbrücke, Wallensteinstraße und Matšleinsdorferstraße ein Hinderniß auf dem Geleise der Retourfahrt, so bleiben die Wagen vor dem Hindernisse so lange stehen, bis das Geleise frei wird.

Auf der Landstraße Hauptstraße, zwischen der Gärtnergasse und St. Marxer-Linie, sind bei vorkommenden Hindernissen je nach der Vertlichkeit zum Retourfahren am falschen und Einfahren in das richtige Geleise die dort befindlichen Wechsel so zu benützen, daß die Verkehrsstörung auf die möglichst kürzeste Strecke beschränkt wird.

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

§. 38.

Betrunkene und excedirende Passagiere sind, sobald sie zu Störungen Anlaß geben, nöthigenfalls, wenn kein anderes Mittel mehr anzuwenden bleibt, durch Sicherheitsorgane abzuschaffen; jedoch dürfen dieselben nie während der Fahrt zum Absteigen gezwungen oder durch den Conducteur selbst vom Wagen entfernt werden.

Alle jene Personen, welche durch ihre Geschäftskleidung den Mitfahrenden lästig werden können, wie z. B. Rauchfangkehrer, Müllerburschen, Fleischhauer, Anstreicher zc. sind in höflicher Weise zu ersuchen, vorne beim Kutscher Platz zu nehmen.

Fahrgästen, welche mit einer offen erkennbaren Haut- oder ansteckenden Krankheit behaftet sind, ist die Aufnahme in schonender und höflicher Weise, jedoch unbedingt, zu verweigern.

§. 39.

Der Conducteur hat darüber zu wachen, daß der Kutscher das ihm vorgeschriebene

Fahrtempo einhalte und weder zu langsam noch zu schnell fahre, daß er mit dem vor ihm fahrenden Wagen die vorgeschriebene Distanz einhalte; daß er bei Kreuzungen von Seitenstraßen, sowie gegenüber den die Geleise passirenden Fuhrwerken und Fußgehern rechtzeitig und ausgiebig von der Signalpfeife Gebrauch mache; daß er Verschäumnisse nie durch Schnellfahren einbringe; daß er mit Fahrgästen oder Bediensteten keine Gespräche führe; daß er an Sonn- und Feiertagen bei Touren über die Ringstraße, über den Franz-Josefs-Quai und nach der Praterstraße keinen Kutschersitz benütze; daß er auf den Kopf- und Umkehrstationen nie den Wagen verlasse und wenn er dieß thun müßte, es vorher dem Conduc-teur anzeige, damit dieser die Pferde beaufsichtige.

Der Conduc-teur ist verpflichtet, jede Verspätung, welche ohne Verschulden des Kutschers, also nicht durch langsames Fahren entstanden, auf der Rückseite des Stunden-

passes durch Angabe der Ursache zu rechtfertigen.

Unter keiner Bedingung darf der Conducteur den Kutscher für eine durch absichtlich langjames Fahren entstandene Verspätung entschuldigen und so den Schwindel des Kutschers unterstützen.

Während der Thalfahrt auf der Strecke Spittelberg, d. i. zwischen der Stiftgasse und der Haltestelle Lastenstraße, dann über den Favoritenberg, d. i. zwischen den Haltestellen Wenringergasse und Mayerhofgasse dürfen die Conducteure den Platz an der rückwärtigen Bremse unter keiner Bedingung verlassen, damit sie dieselbe, namentlich bei Regenwetter auf das Signal des Kutschers und überhaupt, wenn nothwendig, sofort handhaben können.

Steigen auf diesen Strecken Passagiere ein, so ist das Fahrgeld von denselben erst nach Passirung der bezeichneten Strecken einzufassiren.

Auf Strecken, wo entweder Pflastererarbeiten, 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 Kutscher während der ganzen Dauer, wo sie eine solche Strecke passiren, von der Signalpfeife ausgiebigen Gebrauch zu machen.

Handelt der Kutscher während der Fahrt in irgend einer Weise gegen die bestehenden Vorschriften und Anordnungen, so ist er hierauf in höflicher und unauffälliger Weise aufmerksam zu machen, sohin anzuzeigen, doch darf der Conducteur nicht glauben, er sei der Borgesezte oder ein höher gestellter Bediensteter als der Kutscher.

Den Kutscher anzuschreien, mit ihm zu streiten, oder ihn zu verweisen, steht dem Conducteur nicht zu.

So darf auch der Conducteur dem Kutscher nie befehlen, er möge schneller oder langsamer fahren, denn es obliegt ihm nur,

den Kutscher auf das zu langsame oder zu schnelle Fahren artig aufmerksam zu machen.

Sollte der Kutscher gegen den Conduc-
teur während der Fahrt grob werden, so
darf sich der Conducteur dennoch keine Satis-
faction nehmen, sondern hat einfach die An-
zeige zu erstatten.

Auf allen Strecken, wo die Wägen wegen
starker Steigungen länger im Schritt fahren,
ist dem Conducteur strenge untersagt, vom
Wagen zu steigen und neben demselben ein-
herzugehen.

§. 40.

Bei geschlossenem Wagen dürfen während
der Fahrt die Fenster nur an der, dem
Windanfalle entgegengesetzten Seite und nie
auf beiden Seiten gleichzeitig geöffnet werden.

Nach zurückgelegter Tour sind die Thüren
und in jedem Coupé mindestens ein Fenster
zu öffnen, und erst vor dem Auslaufen des
Wagens wieder zu schließen.

Wird ein Wagen eingezogen, so sind alle Fenster und Thüren zu öffnen.

Die Sommerwagen sind mit Plachen versehen. Diese werden vor Abgang des Wagens bei schönem Wetter an der Sonnen- seite herabgelassen und mit allen Riemen an der Seitenwand festgemacht.

Bei schönem Wetter dürfen nie beide Plachen herabgelassen sein.

Nur wenn es regnet, sind beide Plachen niederzulassen und festzuzschnallen. Hört der Regen auf, so ist sofort eine der Plachen, wenn nicht beide, aufzurollen.

Zur Nachtzeit oder wenn die Sonne nicht lästig ist, dürfen bei schönem Wetter die Plachen nicht herabgelassen sein.

Wird ein Sommerwagen eingezogen, so müssen beide Plachen herabgelassen und mit allen Riemen festgemacht werden, damit dieselben, wenn sie naß geworden sind, während der Nacht austrocknen, Schäden sichtbar gemacht und ausgebeffert werden können.

Im Winter sind bei trockenem Wetter die Wagen-Plateaus und Gänge mit Stroh-Decken belegt, diese werden bei nasser Witterung aus den Wagen genommen und statt derselben Sägespäne aufgestreut.

Der Zughaken (d. i. der an der Kette hängende Nagel zur Befestigung der Stange am Wagen) muß auf der nicht bespannten Seite des Wagens stets im Zugfloben stecken.

§. 41.

Sobald die Straßen-Laternen angezündet werden, sind auch die Wagen-Lampen durch die Conducteure anzuzünden und haben letztere für das Fortbrennen der Wagen-Lampen Sorge zu tragen.

Wenn die Stocklampe an der Stirnseite des Wagens erlischt und sich momentan nicht wieder anzünden läßt, so ist sie mit jener am rückwärtigen Wagen-Ende zu vertauschen, denn nie soll der Wagen ohne beleuchtete Stirnseite fahren.

Bricht ein Lampen=Cylinder, so ist beim nächsten Expeditor ein neuer einzutauschen.

§. 42.

Der Conducteur hat sich während der Fahrt, sobald er mit dem Eincassiren und mit der Behandlung der Karten fertig ist, auf dem hinteren Plateau des Wagens aufzuhalten, doch stets auf die neben ihm stehenden Fahrgäste Rücksicht zu nehmen, sie nicht zu geniren, er darf sich weder auf die Wagenbrust setzen noch an dieselbe in respectwidriger Haltung anlehnen.

Das Benehmen des Conducteurs am Wagen soll ein gesetztes, ruhiges und bescheidenes sein, er darf am Wagen weder sitzen noch rauchen, weder lesen noch schlafen.

Das länger als unbedingt nothwendige Aufhalten im Innern des Wagens, wie das Auslugen nach dem Revisor aus dem Wagen heraus ist zu vermeiden, denn der Conducteur ladet dadurch unwillkürlich den Verdacht

einer beabsichtigten unerlaubten Karten-Gebarung auf sich.

Der Conducteur darf während der Fahrt, ohne abgelöst zu sein, den Wagen nicht verlassen. Ist er aus irgend einer Ursache nicht im Stande, den Wagen bis an die Remise zu begleiten, so hat er sich von einem Revisor oder Expeditor ablösen zu lassen, doch darf dies nur im Falle der allerdringendsten Noth geschehen.

Sollte ungeachtet dieser Anordnungen dennoch ein Wagen während der Fahrt vom Conducteur ohne Ablösung verlassen werden und der Conducteur nicht sofort rückerkehren, so muß — um eine Verkehrsstörung hintanzuhalten — der Conducteur des nächsten Wagens den unbefetzten sofort ohne Rücksicht auf die Karten = Ausgabe in seinem Wagen, übernehmen und haben in diesem Falle überhaupt die Conducteure desselben Etablissements, welchem der unbefetzte Wagen gehört, um einen Wagen in so lange vorzurücken, bis der nächste Expeditor oder Re-

visor den Wagen zur weiteren Begleitung übernehmen kann.

Geschieht es am Ring, Quai oder in der Praterstraße, so erscheint es zweckmäßig, daß die Uebernahme des unbefetzten Wagens wo möglich nur von dem nächsten Conduc-teur desselben Etablissements erfolge.

§. 43.

Unnöthige Gespräche mit den Fahrgästen sind dem Conduc-teur strenge untersagt; er hat sich auf die höfliche kurze Beantwortung aller an ihn gestellten Fragen zu beschränken, und den Fahrgästen unter allen Umständen und in jeder Beziehung mit der größten Höflichkeit und Zuvorkommenheit zu begegnen.

Die Zuhilfenahme der k. k. Sicherheitswache gegen excedirende oder betrunkene Fahrgäste ist wo möglich zu vermeiden, und nur im äußersten Nothfalle oder über Auf-forderung seitens der Mitsfahrenden, aber auch da in schonender Weise in Anspruch zu nehmen.

Conducteure genießen außer Dienst nur in Uniform freie Fahrt, müssen sich jedoch vorne beim Kutscher stehend aufhalten, dürfen mit dem Kutscher nicht plaudern und nicht rauchen.

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

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

Conducteure außer Dienst in Civilkleidung haben wohl auf gleiche Behandlung Anspruch wie jeder andere Fahrgast, dürfen sich aber mit Rücksicht auf das Dienstesverhältniß weder gegen die Controle noch gegen die sonstigen Bediensteten der Gesellschaft verletzend benehmen.

§. 44.

Organe der Sicherheits- und Finanzwache in Dienstuniform genießen die freie Fahrt.

Von jeder dieser Branchen darf nur je ein Mann auf einem Wagen fahren; dieser soll sich am vorderen Perron beim Kutscher stehend aufhalten und nicht rauchen; steigt von diesen ein Zweiter ein, so ist er auf den schon auf dem Wagen Anwesenden aufmerksam zu machen und bei seinem Verbleiben am Wagen von ihm das Fahrgeld einzucassiren.

Bezahlt eines dieser Organe die Fahrt, so ist es jedem anderen zahlenden Fahrgaste in seinen Rechten gleichgestellt.

Läßt eines dieser Organe bei Benützung der freien Fahrt obige Vorschriften außer Acht, so hat der Conducteur dasselbe in ganz unauffälliger Weise, höflich und ärtig darauf aufmerksam zu machen und nie befehlend, sondern stets ersuchend vorzugehen.

Organe des Hiezinger Gendamerie-Postens haben ebenfalls freie Fahrt, doch nur bei Benützung der Benzinger Wägen.

§. 45.

Besteigt ein mit dem Dienstabzeichen (Dienstkappe ohne Ueberzug) versehener Revisor den Wagen, so hat der Conducateur ihm salutirend den Ausschnitt zu überreichen und gleichzeitig den Bloß zu zeigen, von welchem er arbeitet.

Während der Controle darf weder ein-cassirt noch eine Kartenbehandlung vorgenommen werden, es müßte denn hiez zu der Revisor selbst die Erlaubniß geben.

Nach beendeter Controle übernimmt der Conducateur den Ausschnitt vom Revisor.

Wird der Conducateur vom Revisor um eine Aufklärung gefragt oder wegen eines Fehlers beanständet, oder findet der Revisor auf dem Wagen eine Belehrung nothwendig, so hat der Conducateur die gewünschte Auskunft artig zu geben, beziehungsweise den Anstand zur Kenntniß zu nehmen, oder sich aufklären zu lassen.

Nie ist der Conducteur berechtigt, den Revisor bezüglich seiner Handlungsweise selbst zur Verantwortung zu ziehen, ihn wegen gemachter Anstände zur Rede zu stellen, das mitfahrende Publicum für sich und gegen den Revisor zu stimmen oder gegen ihn aufzureizen.

Den Anordnungen des Revisors ist unbedingt Folge zu leisten und trägt stets der Auftraggeber die Verantwortung der getroffenen Verfügungen.

Dagegen steht dem Conducteur jederzeit der Weg der Anzeige beziehungsweise der Beschwerde gegen den Revisor wie gegen jeden anderen Vorgesetzten mit genauer Rücksichtnahme auf den §. 13 offen.

§. 46.

Für alle instructionswidrigen Handlungen wird der Conducteur nach vorhergegangener Anzeige von dem Ober-Inspectorate zur Verantwortung gezogen und eventuell nach gepflogener Untersuchung gestraft.

Wird ein Conducteur zum Erscheinen beim Wochen-Rapporte bestimmt, so hat er bei diesem in Dienst-Uniform Früh 8 Uhr zu erscheinen.

Lautet dessen Vorladung auf seinen freien Tag, so hat der Conducteur an seinem nächsten freien Tage Vormittags 11 Uhr oder wenn er um diese Stunde dienstlich verhindert oder wenn er von Mittag bis Mittag frei wäre, Nachmittag um 5 Uhr ebenfalls in der Dienstuniform im Ober-Inspectorate zu erscheinen.

Erhält ein Conducteur Straftouren, so muß er diese an seinem nächsten freien Tage, beziehungsweise an dem Tage seines nächsten commandirten Urlaubes machen.

Bersäumt er das Erscheinen beim Rapport oder die Leistung ihm vorgeschriebener Straftouren, so wird er bis zur weiteren Verfügung im Etablissement zum Dienste nicht zugelassen.

§. 47.

Grobes Benehmen gegen Fahrgäste oder Borgesetzte und Trunkenheit im Dienste oder

in Uniform während der freien Zeit wird strengstens, unter Umständen selbst mit Entlassung bestraft.

§. 48.

Die Annahme von Trinkgeldern ist dem Conducteur untersagt, daher er nie mit der Ausrede kommen darf, er habe einen Betrag als Trinkgeld angesehen, welchen der Fahrgast noch zurückzubekommen hatte, oder welcher ihm als Fahrpreis für eine längere Strecke gegeben wurde.

§. 49.

Beim Herannahen eines Löschtrains hat der Conducteur sofort das Haltsignal zu geben und den Wagen so lange stehen zu lassen, bis der Löschtrain passirt ist.

§. 50.

Nach jeder Tour hat der Conducteur ohne Aufenthalt directe in die Strecken-Cassa zu gehen, hier sind die Fahrkarten-

blocks nebst dem Ausschnitte, die ersteren in genauer Reihenfolge, wie sie in letzterem verzeichnet erscheinen, an der Strecken-Cassa mit dem eventuellen Mauthzettel und den eingenommenen Abonnementskarten-Anweisungen abzugeben.

Sich nach der Tour zum Essen oder zur Verrichtung eines sonstigen Geschäftes und dann erst in die Cassa zu begeben, ist nicht gestattet.

Ebensowenig darf der Conducateur in der Cassa den Ausschnitt mit den Blocks liegen lassen und sich zum Essen oder sonst wohin entfernen, sondern muß in der Cassa warten, bis die Blocks eingestellt sind.

Nach erfolgtem Einstellen der Blocks vergleicht sie der Conducateur mit dem Ausschnitte, sieht nach, ob er von jeder Kartensorte den genügenden Vorrath hat und ersucht, wenn dieß der Fall nicht ist, um die Einstellung eines Reserveblocks. Ist dieß irgend eine zum Umsteigen berechtigende Karte, so überzeugt er sich von der Richtigkeit des

Tagesbuchstaben, worauf er das Cassa-
Locale sofort zu verlassen hat.

Der Conducteur darf, wenn er im
Dienste steht, und überhaupt, wenn er mit
der Dienst-Montur bekleidet ist, weder im
Porte-monaie, noch in einem Kleidungsstücke,
noch in der Bocktasche nicht durchlöcherte
Abonnements-Anweisungen bei sich haben,
denn es ist ihm der Verkauf der Abonne-
ments-Umtauschkarten für Baargeld, wie
auch der Verkauf von Abonnementskarten-
Anweisungen nicht gestattet. Um sich hie-
von überzeugen zu können, und um den
ordentlichen Conducteur vor Verdächtigungen
zu schützen, wird er von Zeit zu Zeit
einer genauen Visitirung und Durch-
suchung unvermuthet durch einen hiezu be-
stimmten Beamten, Revisor oder Expeditor
unterzogen und wird jeder Conducteur, der
im Besitze von mehr Abonnements-Anwei-
sungen betreten würde, als er nach den ver-
ausgabten Abonnements-Umtauschkarten haben
soll, ohne Rücksicht des Dienstes entlassen,

wenn er den Besitz nicht zu rechtfertigen vermag. So ist es auch ausdrücklich verboten, als Vermittler für einen Passagier bei einem Expeditior Abonnementskarten zu kaufen.

Der Revisor ist auf dem Wagen berechtigt, sich vom Conducteur die Tasche öffnen zu lassen und diese zu visitiren, wie auch die Abonnementskarten zu zählen oder sich zu überzeugen, ob alle in der Mitte nach Vorschrift durchlöchert sind.

§. 51.

Verliert der Conducteur seinen Ausschnitt, so muß er in dem Momente, wo er dieß gewahr wird, sofort auf einem Blatt Papier alle Blocks selbst einstellen und dieß dem nächsten Revisor oder Expeditior melden.

Kommt er auf den Abgang des Ausschnittes erst gelegentlich der nächsten Controle, so stellt ihm der Revisor auf einem Blatt Papier die Blocks ein.

An der Cassa angelangt, hat er dieß zu melden und um die Ausfertigung eines Dupplicat=Ausschnittes auf Grund der Eintragungen in der Juxta zu bitten.

§. 52.

Nach zurückgelegter letzter Tour begibt sich der Conducteur in das zur Abrechnung bestimmte Local, übernimmt dort eine Druck=forte (Abrechnungs=Zettel), trägt in selben die Anzahl der verkauften Karten, eingelösten und fehlenden Abonnements=Anweisungen nach den Blocks und dem Ausschnitt ein, schreibt dann zu jeder Karten = Anzahl aus dem Schema, welches jeder Conducteur ausfaßt und bei sich trägt, den hiefür entfallenden Geldbetrag, summirt die einzelnen Posten, verzeichnet die Mauthzetteln, läßt sich im Etablissement Hernal's und Benzing von dem hiezu aufgestellten Organe nachrechnen, und begibt sich dann mit der Ausrüstung und dem Abrechnungs=Zettel an die Cassa.

An den Strecken = Cassen Hernals und Penzing wird dem Conducteur nicht mehr nachgerechnet, er gibt hier gleich sein Geld ab und entfernt sich, sobald er hiezu von der Cassierin ermächtigt wird.

An den Strecken=Cassen Döbling, Südbahn, Simmering und Prater wird der Abrechnungs-Zettel des Conducteurs durch die Cassierin geprüft.

Ist die Rechnung des Conducteurs nicht richtig, so muß derselbe sie ohne jede Widerrede zurücknehmen und richtig stellen.

Erst nach richtig befundener Rechnung gibt er sein Geld ab und entfernt sich erst dann, bis er hiezu von der Cassierin ermächtigt wird.

Der Conducteur ist für die richtige und genaue Verfassung des Abrechnungs-Zettels verantwortlich.

Der Conducteur hat, wenn er hiezu an der Cassa aufgefordert wird, auch unter

Tags Geldbeträge abzuführen, welche ihm dann im Ausschnitte eingetragen und beim Abschlusse abgerechnet werden.

Bei einer solchen Theil = Uebergabe der Tages-Einnahme wird das Einstellen nicht allein in die Ausschnitte, sondern auch in die Juxta bewirkt und hat der Conducteur hierbei seine bisherige Einnahme ganz, bis auf höchstens 2 fl. an Sonn- und Feiertagen und bis auf 1 fl. an Wochentagen, an der Cassa zu übergeben.

In dem Cassa-Locale der Etablissements Hernals und Penzing dürfen höchstens 4, in Döbling 3, in jenen der übrigen Etablissements höchstens 2 Conducteure gleichzeitig abrechnen.

Während der Abrechnung und der Geld-Abfuhr hat sich der Conducteur stets ruhig zu verhalten.

Bei der Rückkunft von der letzten Tour wird dem Conducteur vom Expeditor für den nächsten Tag die Verwendung bekannt gegeben, nämlich: den wievielten Wagen er

bekommt, beziehungsweise ob er frei, beurlaubt, suspendirt, in ein anderes Etablissement commandirt, oder Ablöser ist.

§. 53.

Bei der Commandirung zur Dienstleistung in ein anderes Etablissement muß der Conducteur dortselbst zur bestimmten Stunde eintreffen und in der ihn treffenden Tour, wenn nöthig bis zum Schluß, fortfahren, denn auf ein früheres Einziehen oder auf sonstige Rücksichten, durch welche die Conducteure des betreffenden Etablissements geschädigt würden, hat er durchaus keinen Anspruch.

Nach Schluß einer solchen Dienstleistung ist stets vom dienstthuenden Expeditor ein Abfertigungs-Zettel einzuholen, welcher die Zeit der Abfertigung vom betreffenden Etablissement enthält und im eigenen Etablissement beim Dienstantritte abzugeben ist.

§. 54.

Es gehört ferner zu den Pflichten des Conducteurs, sich alle in Verlust gerathenen und deshalb ausgeschriebenen Dienst-, Jahres-, Frei-, Schüler- und sonstigen Karten mit der Nummer und den Namen aufzuschreiben und diese Notiz über Verlangen dem Organe der Controle vorzuzeigen.

Wird eine dieser Karten wieder vorgefunden, so ist sie selbstverständlich in der Vormerkung zu streichen.

§. 55.

Wird ein Conductor als Abrichter eines neu eingetretenen verwendet, so hat er die Pflicht, seinen Schüler sowohl in Bezug der Kartengebarung als auch in Bezug aller anderen Obliegenheiten praktisch in den Dienst einzuführen, ihm somit nicht allein Alles zu sagen, zu zeigen und zu erklären, sondern dessen Arbeit während der ganzen Zeit der Abrichtung zu überwachen.

Der Abriechter muß dem Schüler mit Wohlwollen, Ruhe und Geduld an die Hand gehen und darf ihn erst dann zum Antritt des Dienstes für geeignet erklären, wenn sich der Schüler wirklich nicht allein das erforderliche Wissen, sondern insbesondere das Können angeeignet hat.

Sieht der Abriechter, daß sich der Schüler zum Conducteursdienste nicht eignet, so hat er das seinem Etabliissements-Betriebsleiter zu melden, damit er versuchsweise noch einem zweiten Abriechter übergeben werden könne.

So lange der Neueingetretene als Schüler fährt, hat er die Tasche des Abriechters und werden alle durch ihn gemachten Fehler auf den Abriechter verzeichnet.

§. 56.

Der Conducteur kann, seinen Fähigkeiten entsprechend, statt zum Fahrdienste auch zu anderen Dienstleistungen verwendet werden, als da sind: Expeditions- und Platzdienst,

Cassen- und Schreiberdienst, im Winter zur Beaufsichtigung der Schneefäuberung zc.

In allen diesen Fällen hat sich der Conducteur die dießbezüglichen Instructionen eigen zu machen und den ihm übertragenen Dienst genauestens zu versehen.

Ist der Conducteur zur Schneefäuberung in irgend einer Verwendung commandirt, so hat er sich die von Jahr zu Jahr hinausgegebenen besonderen Instructionen eigen zu machen und seine Dienstverrichtungen denselben anzupassen.

Der Conducteur ist verpflichtet, jeder solchen Dienst-Commandirung unbedingt Folge zu leisten und steht es ihm nicht zu, diese außergewöhnliche Dienstleistung von sich zu weisen.

Für die Dienstleistung bei der Schneefäuberung bekommt der Conducteur außer seinem Lohn, nach Maßgabe der Instruction eine Zulage.

Für alle übrigen Dienst-Commandirungen hat er weder eine Lohnerhöhung noch eine besondere Bezahlung zu beanspruchen.

§. 57.

Ueber jedes Vorkommniß auf der Strecke, auch wenn es dem Conducteur noch so gering scheint, über jede Entgleisung, jeden Zusammenstoß, über Achsenbrüche und Verkehrs- hindernisse, oder wenn er sich während der Fahrt ablösen ließ, hat der Conducteur mit Benützung der in den Etablissements auf- liegenden Blanquette ausführliche schriftliche Meldung zu erstatten.

Jeder Conducteur hat während der Fahrt mit Papier und Bleistift versehen zu sein, um allenfalls nothwendige Meldungen unverzüglich machen oder sich das Nöthige für eine Meldung notiren zu können.

Bei allen Meldungen ist der Dienstweg einzuhalten und sind alle Unterthänigkeits- wie auch besondere Höflichkeitsformeln hinweg- zulassen, dafür aber darauf Werth zu legen,

daß die Meldung stets klar, deutlich und bündig verfaßt sei und alle erforderlichen Daten enthalte.

§. 58.

So lange der Verwaltungsrath einen hierauf bezüglichen Beschluß nicht abändert, werden, um einerseits besonders gute Dienstleistungen der Conducteure anzuerkennen, anderseits um letztere anzueifern, allmonatlich mit Rücksicht auf die gegenwärtig bestehenden Etablissements sechs Conducteure über Vorschlag des Ober-Inspectorats mit je fünf Gulden prämiirt.

Zur Erlangung dieser Prämie ist erforderlich, daß der Conducteur mindestens 3 Monate unbeanständet seinen Dienst versehen habe.

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

Die Prämiiung eines Conducteurs in zwei nach einander folgenden Monaten kann

nur wegen Mangel eines anderen Anspruchsberechtigten und nur in besonders rüchftswürdigen Fällen gefchehen.

§. 59.

Jeder Conducteur, welcher den Dienst der Wiener Tramway-Gefellfchaft, ob als entlassen oder freiwillig ausgetreten, verläßt, hat die erhaltenen Monturstücke, Block-Tasche, Blockfchienen, Putztuch, Signal-Pfeife, Markirzange und Dienst-Infftruktion beim Etablifsements-Betriebsleiter zu übergeben, erhält darüber eine Befcheinigung, mit welcher er fich zur Strecken-Cassa begibt.

Hier gibt er das Wechfelgeld ab und ordnet allenfalls rückftändige Differenzen, was ihm auf der obigen Befcheinigung beftätigt wird.

Gegen Borlage derfelben im Ober-Infpectorate erhält er dafelbft fein Zeugniß und an der Haupt-Cassa feine Caution, vorausgefetzt, daß auf diefer keine Bormerkungen haften.

§. 60.

Ersatz-Tarif für Beschädigungen. (§. 32.)

für	In öfterr. Währ.	
	fl.	kr.
einen Spiegel	1	—
ein Thürfenster	1	—
ein Waggonfenster	—	56
ein schmales halbes Fenster .	—	40
ein Oberlichtglas	—	30
ein gewöhnliches Lampenglas	—	20
ein farbigees Lampenglas . . .	—	30
ein weißes Lampenglas (Prater)	—	38
ein zweifärbigees Lampenglas	—	75

