

A 1121

Leltározva 2010

ZMKA. TUD. KÖNYVTÁR
ARCHIVUM

Lelt. sz.: 2776

für die

Militärurlauberzüge (U-Züge).



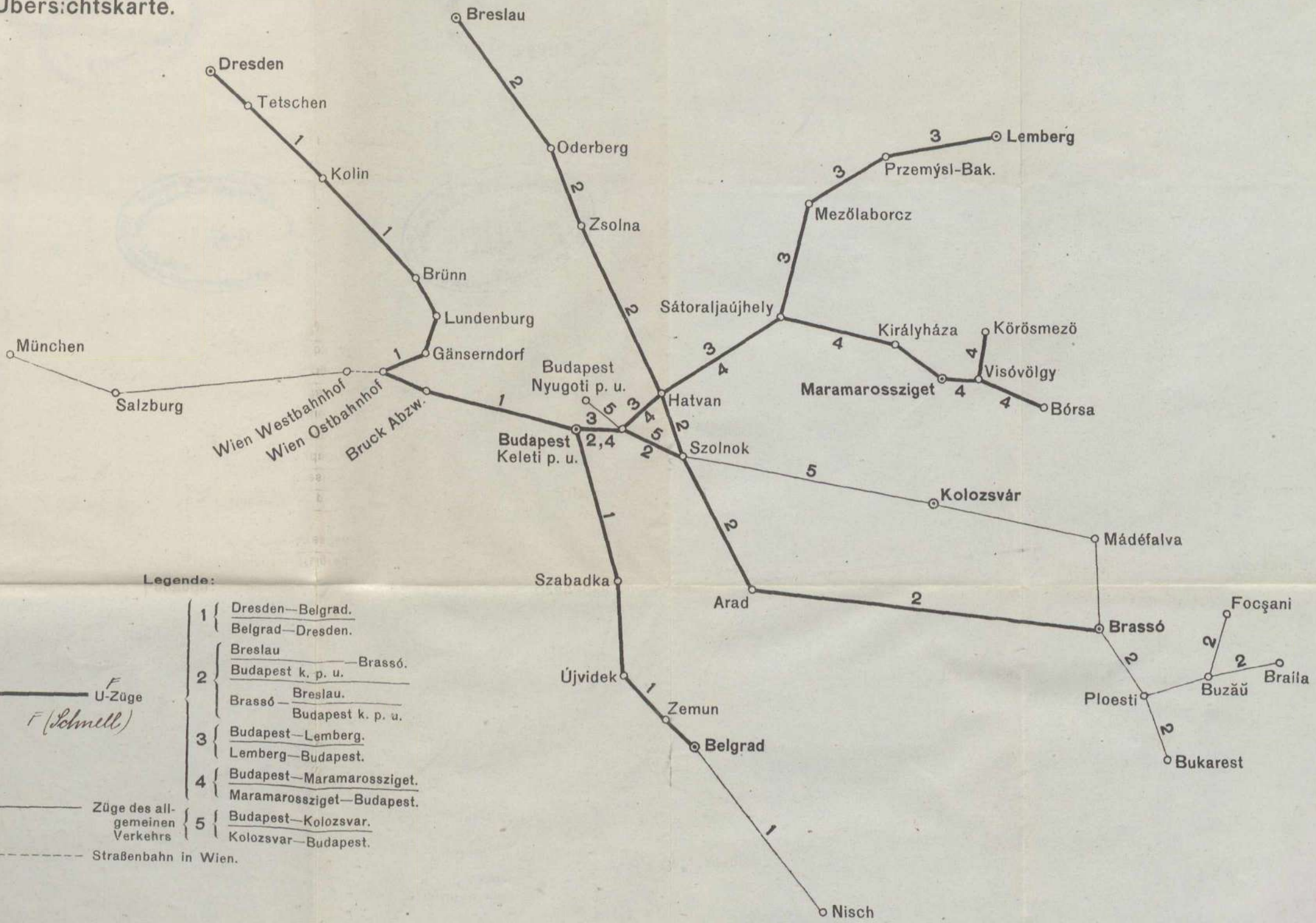
G. 501 1252.

Wien 1917.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.



Übersichtskarte.



Legende:

- 1 { Dresden—Belgrad.
Belgrad—Dresden.
- 2 { Breslau — Brassó.
Budapest k. p. u. — Brassó.
Brassó — Breslau.
Budapest k. p. u. — Brassó.
- 3 { Budapest—Lemberg.
Lemberg—Budapest.
- 4 { Budapest—Maramarossziget.
Maramarossziget—Budapest.
- 5 { Budapest—Kolozsvár.
Kolozsvár—Budapest.

F
U-Züge
F (Schnell)

— Züge des all-
gemeinen
Verkehrs
- - - Straßenbahn in Wien.



1874
Hobart

F. 202

1

72 (Hobart)

1874
Hobart

F. 202

F. 202

1874
Hobart

F. 202

Genehmigt mit AOK-Erlaß Eb Nr. 13855/5 vom 31. Juli 1917,
genehmigt mit Erlaß des deutschen Chefs des FEW. (ESO.) III 6484 vom
23. August 1917.

K. u. k. Zentraltransportleitung.

ZTL. Nr. 42861.

Dienstvorschrift

für die

Militärurlauberzüge (U-Züge)

(mit Übersichtskarte und Fahrplänen).

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
Vorbemerkung	3
I. Benützung der Züge	5
II. Einsteigen und Anweisung der Plätze	8
III. Freihaltung von Plätzen	11
IV. Beleuchtung	12
V. Reinigung der Garnituren	12
VI. Reisegepäck	13
VII. Verpflegung	16
VIII. Aufsichtsdienst	19
IX. Pflichten der Bahnhofskommandanten (-offiziere)	22



Vorbemerkung.

Die Militärurlauberzüge sind in erster Linie für die Beförderung der von der Front in die Heimat und aus der Heimat zur Front fahrenden Urlaubersoldaten (Offiziere und Mannschaften) bestimmt.

Diese Soldaten haben daher gegenüber allen anderen, zur Fahrt im U-Zug berechtigten Militär- und Zivilpersonen, den Vorzug.

Kranke und verwundete Militärpersonen, die einer Pflege bedürfen, sind von der Benützung der U-Züge ausgeschlossen.

1. Benützung der Züge.

Bezüglich Benützung der U-S-Z (U-Schnellzüge) durch die in keine Rangklasse eingeteilten Gagisten und Mannschaftspersonen gelten die im Mil.Tarif für Benützung der Schnellzüge vorgesehenen Bestimmungen.

Hiedurch werden die für einzelne U-Schnellzüge erlassenen besonderen Benützungsvorschriften bezüglich Mannschaftspersonen nicht berührt.

Transporte, wenn der Transport dringend ist und die Benützung des U-Zuges vom abfertigenden Kommando ausdrücklich im offenen Befehle vorgeschrieben ist. Über die Zulässigkeit der Beförderung im U-Zug entscheidet nach den Platzverhältnissen der österreichisch-ungarische U-Zugsaufsichtsoffizier.

Im U-Zug Dresden—Belgrad und Brassó—Breslau werden deutsche Mannschaftsersatztransporte jedoch nicht befördert.

3. Offiziere, Militärgeistliche und Militärbeamte in Zivil gegen Vorweisung eines offenen Befehles, beziehungsweise Militärfahrcheines, in welchem die Erlaubnis zur Fahrt in Zivil vermerkt ist.

(Schnell)

4. Mitglieder der k. k. österreichischen und der königlich ungarischen Generalinspektion, Aufsichtsorgane des k. k. Eisenbahnministeriums und des königlich ungarischen Handelsministeriums.

Aufsichts- und Kontrollorgane der Eisenbahnverwaltungen auf Grund der seitens ihrer Direktionen ausgestellten Legitimationen.

Sonstige Eisenbahn-, Schiffs- und Postbeamte bei Dienstreisen, wenn ein fallweise ausgestellter besonderer schriftlicher oder telegraphischer Auftrag ihrer Direktion (Betriebsleitung, Betriebsinspektorat) die Benützung des U-Zuges unter Angabe des Tages der beabsichtigten Reise vorschreibt.

Die in den Personenwagen des U-Zuges keinen Platz findenden, im Punkte 4 genannten Personen sind auf die Fahrt im Dienstwagen oder auf der Lokomotive verwiesen, wenn sie auf Grund ihrer Legitimationen oder Dienstfreikarten zur Fahrt im Gepäckwagen oder auf der Lokomotive berechtigt sind.

5. Ferner Organe der Militäreisenbahnbehörden (k. u. k. Chef des Feldeisenbahnwesens, der Zentraltransportleitung, der Feldtransportleitungen und der Eisenbahnlinienskommanden, sowie die bei diesen Behörden kommandierten Organe des deutschen Chefs des Feldeisenbahnwesens) bei Dienstfahrten in ihrem Dienstbereich gegen Vorzeigung ihrer amtlichen Legitimation (offener Befehl), soweit sie nicht schon nach Punkt 1 fahrtberechtigt sind.

6. Das Personal der Krankenpflege und des Sanitätsdienstes, das sich als solches durch den offenen Befehl oder andere Legitimationen auszuweisen hat.

Mitglieder des öst. Reichsrates (Herren- und Abgeordnetenhaus) sowie Mitglieder des ung Reichstages (Magnaten- und Abgeordnetenhaus) nur während der Dauer des Sessionsabschnittes gegen Legitimierung, sofern in den U-Zügen besondere Wagen für Zivilpersonen nicht geführt werden.

Ziffer 1 bis 9 nicht genannte Personen (hiez zu gehören auch Angehörige von Offizieren, Militärbeamten u. s. w. ist an die Genehmigung des Chefs des Feldeisenbahnwesens oder der Zentraltransportleitung gebunden.

Außer diesen beiden Dienststellen ist niemand befugt die Benützung der U-Züge zu bewilligen.

Die Genehmigung wird nur in dringenden Fällen telegraphisch oder durch Ausstellung eines Zertifikates erteilt. Das Zertifikat (Telegramm) ist den Eisenbahnrevisionsorganen sowie den österreichisch-ungarischen militärischen Aufsichtsorganen, in der Strecke Szolnok—Oderberg den deutschen Aufsichtsorganen vorzuzeigen und nach Beendigung der Fahrt von dem U-Zugsaufsichtsoffizier abzunehmen.

Von anderen Dienststellen eventuell ausgestellte Zertifikate dürfen nicht anerkannt werden und sind diese bei Erstattung der schriftlichen Anzeige der Zentraltransportleitung vorzulegen.

II. Einsteigen und Anweisen der Plätze.

Die in den U-Zügen mitfahrenden Aufsichtsorgane sind berechtigt und auf Verlangen verpflichtet, den Fahrtberechtigten die Plätze anzuweisen.

Wenn in einer Station die vorhandenen Plätze zur Aufnahme aller Fahrtberechtigten nicht mehr ausreichen, haben Militärpersonen vor den übrigen den Vorzug. Unter den Militärpersonen haben wieder jene den Vorzug, die den U-Zug auf weite Strecken benötigen.

Die U-Zugsaufsichtsoffiziere ermitteln die Anzahl der freien und in der nächsten Station frei werdenden Plätze und geben sie telegraphisch dieser Station bekannt.

Bezüglich der Aufteilung der Plätze auf österreichisch-ungarische und deutsche Urlauber gilt folgendes:

x Schnell

1. Im U-Zug	$\frac{\text{Dresden—Belgrad}}{\text{Belgrad—Dresden}}$	sind in der Strecke
$\frac{\text{Dresden—Wien}}$	5 C (III. Klasse)	<i>f mit je 75 Plätzen</i>
$\frac{\text{Wien—Dresden}}$	5 C (III. Klasse)	Wagen, in der Strecke
$\frac{\text{Wien—Belgrad}}$	7 C (III. Klasse)	<i>f mit je 75 Plätzen.</i>
$\frac{\text{Belgrad—Wien}}$	7 C (III. Klasse)	für deutsche Soldaten,

(hievon 2 C [III. Klasse] für süddeutsche Urlauber) frei zu halten und entsprechend zu bezetteln. Die restlichen C (III. Klasse) Wagen sind den österreichisch-ungarischen Urlaubersoldaten zugewiesen. ^P

Für die süddeutschen Urlauber sind in der Strecke Salzburg—Wien je nach Bedarf Sonderwagen freizuhalten. ^P Bei Wagen mit einem gewissen Ansatze

von Sitzpolstern ist die Pflicht der Besatzung die Soldaten zum Ansteigen herbeizuführen. Wegen untergeordnet zu erklären.

2. U-Zug^{*} Breslau—Brassó besteht aus einem deutschen Zugteil mit 5 C Wagen für deutsche Soldaten und einem österreichisch-ungarischen Zugteil mit 6 C Wagen ~~für österreichisch-ungarische Soldaten.~~

Der österreichisch-ungarische Zugteil verkehrt zwischen Budapest und Brassó, der deutsche Zugteil zwischen Breslau und Focşani—Braila.

In der Strecke Oderberg—Szolnok verkehrt überdies ein C Wagen für österreichisch-ungarische Urlauber, welcher entsprechend bezettelt ist und zur Verstärkung der Garnituren eventuell bis Brassó weitergeleitet werden kann.

3 Bei den übrigen U-Zügen haben deutsche Soldaten das Mitbenützungsrecht.

In der Strecke Budapest—Kolozsvár sind in den fahrplanmäßigen Zügen 501 und 511 ab Kolozsvár sowie 502 und 512 ab Budapest je 70, beziehungsweise 140 Plätze für deutsche Urlauber in besonderen entsprechend bezettelten Wagen freigehalten.

Muß in einer Station ein mit Urlaubern besetzter Wagen infolge eines Wagengebrechens zurückbleiben, so werden die Urlauber in den übrigen Wagen des Zuges nach Weisungen des Aufsichtsoffiziers (Transportführers) untergebracht. Im Bedarfsfalle hat die Aufteilung deutscher Urlauber auf Wagen für österreichisch-ungarische Soldaten oder österreichisch-ungarischer Urlauber auf Wagen für deutsche Soldaten zu erfolgen und haben in diesem Falle die österreichisch-ungarischen und deutschen Aufsichtsorgane einvernehmlich vorzugehen.

Bezüglich der Beförderung von **Offizieren** findet eine getrennte Zuweisung von Wagen oder Wagenabteilen nicht statt. In den U-Zügen Dresden—Belgrad

*T. von dem ein 8. Wagen mit 40 Plätzen für Beförderung
des am Turnstänken über Sport - Wien nach Budapest
Postbeförderung d. Urlauber (Solonka dienst)*

und Breslau—Brassó haben deutsche Offiziere Anspruch auf 50 Prozent der vorhandenen Sitzplätze, bei den übrigen U-Zügen das Mitbenützungsrecht ohne Festsetzung einer Platzanzahl.

Jede Person hat nur Anspruch auf einen Sitzplatz in der Wagenklasse, die ihr nach dem Reisedokument oder nach den Bestimmungen des Militärтарифes gebührt.

Von deutschen Militärpersonen werden Stabsoffiziere in der I. Klasse, Offiziere, Beamte und Schwestern in der II. Klasse, Offiziers- und Beamtenstellvertreter und Mannschaftspersonen in der III. Klasse befördert.

Das eigenmächtige Öffnen gesperrter Wagenabteile ist verboten.

Von innen abgesperrte Wagenabteile müssen auf Verlangen der Aufsichtsorgane jederzeit geöffnet werden.

Wenn die für deutsche Soldaten bestimmten Wagen nicht voll besetzt sind, können die freien Plätze im Bedarfsfalle von österreichisch-ungarischen Militärpersonen im Einvernehmen mit dem deutschen Transportführer benützt werden; das gleiche gilt bei Freibleiben von Plätzen in den österreichisch-ungarischen Wagen bezüglich der Unterbringung deutscher Militärpersonen. Jedoch ist die Benützung des österreichisch-ungarischen Zugsteiles des U-Zuges Brassó—Breslau und Breslau—Brassó in der Strecke Szolnok—Budapest durch deutsche Soldaten ausnahmslos verboten.

In sinngemäßer Anwendung des Punktes 185, Dienstbuch E—57, haben alle die U-Züge benützenden Militärpersonen den Anordnungen der Aufsichtsoffiziere auch dann Folge zu leisten, wenn sie höher oder rangälter sind.

III. Freihaltung von Plätzen.

Die Freihaltung von Plätzen, Halbabteilen oder Abteilen auch für Kuriere erfolgt ausschließlich über Verfügung ~~des Chefs des Feldbahnwesens~~ oder der Zentraltransportleitung.

Für den U-Zugaufsichtsoffizier ist in jeder Garnitur des U-Zuges ein Halbbteil II. Klasse freizuhalten.

Im U-Zug Dresden—Belgrad hat in diesem Halbbteil auch der deutsche Transportführer Platz zu nehmen, wenn nicht die geringe Besetzung die Freihaltung eines zweiten Halbbteiles zuläßt. *F. Schnell*

Im U-Zug Brassó—Breslau ist im österreichisch-ungarischen Zugsteil ein Halbbteil für den U-Zugaufsichtsoffizier, im deutschen Zugsteil ein Halbbteil oder falls solches nicht vorhanden, drei Plätze in einem Abteil II. Klasse für den deutschen Transportführer freizuhalten.

Für jeden der Aufsichtsunteroffiziere ist je ein Sitzplatz in dem ihrer Bewachung unterstehenden Zugsteil freizuhalten, eine Reservierung von Abteilen oder Halbabteilen ist unstatthaft.

Die Abteile, beziehungsweise Plätze für die Aufsichtsorgane sind durch eine von außen sichtbare Tafel kenntlich zu machen.

Den U-Zugaufsichtsoffizieren, beziehungsweise Transportführern ist es nicht gestattet Plätze, Halbbteile oder Abteile für einzelne Personen freizuhalten.

Salon- oder Dienstwagen dürfen den U-Zügen nur mit fallweiser Zustimmung der Zentraltransportleitung beigegeben werden.

Ausnahmen sind Dienstwagen der Eisenbahndirektoren, Betriebsleiter und deren Stellvertreter,

welche im eigenen Bereiche den U-Zügen ohne jede Bewilligung beigegeben werden können. Es dürfen jedoch dadurch keine wesentlichen Verspätungen verursacht und die normierte Zugsgarnitur nicht verringert werden.

IV. Beleuchtung.

Die U-Züge sind in der Regel für Gasbeleuchtung eingerichtet.

Die Füllung der Gasbehälter hat in der Ausgangsstation des Zuges, allenfalls in einer Zwischenstation mit ausreichend langem, fahrplanmäßigen Aufenthalt zu erfolgen.

Bei Mängeln der Beleuchtung hat der Aufsichts-offizier (Transportführer) auf deren Behebung durch die Eisenbahn hinzuwirken.

V. Reinigung der Garnituren.

Die Garnituren werden in den Endstationen der Züge gründlich, erforderlichenfalls unter Anwendung des Desinfektionsverfahrens gereinigt. Für die Reinigung während der Fahrt sorgen hiefür bestellte Organe, welche im Zug nach Anordnung der beteiligten Eisenbahnlinienkommanden mitfahren. Nach Zulässigkeit des Aufenthaltes ist auch in den Zwischenstationen aus Gesundheitsrücksichten eine möglichst gründliche Reinigung durch das Stationspersonal durchzuführen, wozu sich besonders die Zugsaufenthalte in den Verpflegsstationen eignen. Dem Reinigungspersonal obliegt auch die Nachfüllung der Wasserbehälter in Aborten und Waschräumen des Zuges.

Die aus dem Armee- und Etappenbereiche kommenden Militär- und fahrtberechtigten Zivilpersonen sind zur Entlausung vor Antritt der Fahrt verpflichtet.

Für die deutschen Heeresangehörigen gelten die allgemein gültigen deutschen Vorschriften.

Personen, welche mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, ferner solche, welche sich nicht als seuchenfrei und ungezieferfrei ausweisen können, sind von der Mitfahrt auszuschließen.

VI. Reisegepäck.

Leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck), Ausrüstungsgegenstände, wie Rucksäcke, Tornister dürfen in die Personenwagen mitgenommen werden.

Für die Unterbringung des Handgepäcks steht jedem Soldaten nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung. Auf den Sitzplätzen, Plattformen und Gängen darf Handgepäck nicht untergebracht werden.

Gepäckstücke, welche sich nach den vorstehenden Bestimmungen zur Mitnahme in die Personenwagen nicht eignen, sind unbedingt im Gepäckswagen zu befördern und als Reisegepäck in der Einsteigstation zu verrechnen.

Für die Beförderung von Reisegepäck mit U-Zug^F *Schnell*
Belgrad—Dresden und Brassó—Breslau
Dresden—Belgrad und Breslau—Brassó gilt folgendes:

1. Das **Reisegepäck** der von Belgrad im U-Zug ohne Zugswechsel nach Deutschland fahrenden Urlauber ist in Gegenwart des deutschen Transportführers in Zemun oder in einer noch zu bestimmenden Station zollamtlich zu revidieren.

Der Gepäcksraum im Dienstwagen wird sodann plombiert, vom deutschen Transportführer mit eigenem Sicherheitsschloß versehen und rollt unter Anweisung an die Grenzstation Tetschen uneröffnet durch das österreichisch-ungarische Zollgebiet.

Das Reisegepäck der nach Süddeutschland oder nach Stationen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes fahrenden Urlaubern muß im Dienstwagen außerhalb des unter Zollverschluß stehenden Gepäcksraumes untergebracht werden. Das Reisegepäck der in Budapest zum U-Zug Belgrad—Dresden zusteienden Soldaten ist in dem zweiten zwischen Budapest und Wien verkehrenden Gepäckswagen zu verladen.

F. Schnell 2. Das Reisegepäck der aus Rumänien ohne Zugwechsel im U-Zug Brassó—Breslau nach Deutschland fahrenden Urlaubern ist in Gegenwart des deutschen Transportführers in Brassó zollamtlich zu revidieren.

Der Gepäcksraum im Dienstwagen, beziehungsweise der mit Zollgut beladene Gepäckbeiwagen wird sodann plombiert, vom deutschen Transportführer mit eigenem Sicherheitsschloß versehen und rollt unter Anweisung an die Grenzstation Oderberg uneröffnet durch das österreichisch-ungarische Zollgebiet. Das Reisegepäck der nicht über Oderberg hinaus fahrenden Urlauber ist im Dienstwagen außerhalb des plombierten Gepäcksraumes unterzubringen.

3. Insolange die Beförderung von Reisegepäck aus Serbien und Rumänien nach Deutschland nicht im Anweisverfahren unter Zollverschluß erfolgt, wird der nach Deutschland rollende Gepäckswagen von deutschen Soldaten während der Fahrt durch das österreichisch-ungarische Zollgebiet bewacht.

4. Die Bestimmungen unter 1—3 gelten sinngemäß auch in der Gegenrichtung.

Lebende Tiere dürfen in Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hievon sind nur Kriegshunde und in genügend sicheren Behältern verwahrtes Geflügel, durch das nach Art der Verpackung eine Verunreinigung des Wagens nicht erfolgen kann.

Heeresangehörige u. s. w., die solche lebende Tiere bei sich führen, sind von der Benützung der ersten und zweiten Wagenklasse unbedingt ausgeschlossen.

Die aus den besetzten Gebieten in Rumänien und Serbien nach der Heimat fahrenden Urlauber sind berechtigt 25 *kg* Lebensmittel als Handgepäck in den Personenwagen oder als Reisegepäck im Gepäckswagen mitzuführen, wenn bei der vorgeschriebenen Gepäcksrevision, **der sich Niemand widersetzen darf**, die Herkunft dieser Vorräte aus den besetzten Gebieten durch deren Anführung im offenen Befehl, beziehungsweise Urlaubsschein nach Gattung und Gewicht nachgewiesen wird. Über diese Gewichtsgrenze hinausgehende Vorräte, sowie die aus Ungarn stammenden in jeder Menge, verfallen der behördlichen Konfiskation.

Hinsichtlich der Aus- und Durchfuhr von Lebensmitteln und sonstigen Gegenständen sind im übrigen die in den einzelnen Gebieten bestehenden besonderen Vorschriften maßgebend.

VII. Verpflegung (in Verköstigungsanstalten)*).

Für Verpflegung ist vorgesorgt:

1. Beim U-Zug ^FBelgrad—Dresden in der Station Bruck - Abzweigung Mittagskost oder Zubeße, beim U-Zug ^FDresden—Belgrad in Bruck-Abzweigung Kaffee oder Zubeße.

2. Beim U-Zug ^FBrassó—Breslau in Brassó und Arad Zubeße, in Szolnok Mittagskost (nur für Urlauber, welche mit dem deutschen Zugsteil über Hatvan fahren).

F. Schnell
Beim U-Zug ^FBreslau-Brassó in Szolnok* Mittagskost (nur für Urlauber, welche mit dem deutschen Zugsteil über Hatvan fahren), in Arad und Brassó Zubeße.

3. Beim U-Zug $\frac{\text{Máramarossziget—Budapest}}{\text{Budapest—Máramarossziget}}$ in Királyháza Zubeße.

Ad 1.

a) für Offiziere.

Mittagskost (M): $\frac{1}{3}$ l Suppe, 180 g frisches Fleisch als Braten mit Gemüse, dann eine kleine Mehlspeise oder 40 g Käse, Brot — Preis K ~~3.00~~ = M. 2.—

oder Zubeße (Z): $\frac{1}{4}$ l Tee (wenn möglich mit Rum), 80 g Schinken oder Aufschnitt, Brot — Preis K. 1.60 = M. 1.10

*) Aufenthalte, bei denen die Möglichkeit zur Selbstverpflegung in Bahnhofswirtschaften vorhanden ist, sind im Fahrplan durch X gekennzeichnet.

b) für Mannschaft.

Mittagskost (M): $\frac{1}{3}$ l Suppe, 180 g frisches Fleisch oder 160 g Rauch-(Selch-)Fleisch mit Gemüse, dann $\frac{1}{3}$ Brotportion — Preis K 2³⁰ = M. 1⁶⁰.

Zubuße (Z): $\frac{1}{4}$ l schwarzen Kaffee aus 1 Kaffee-konserve zu 23 g, 80 g Speck, Wurst oder Käse, $\frac{1}{3}$ Brotportion — Preis K 1²⁰ = M. —⁸⁰.

$\frac{1}{4}$ l schwarzer Kaffee — 20 h = 15 Pf.

Ad 2. und 3.

für Mannschaft,

Mittagskost einschließlich $\frac{1}{3}$ Brotportion K 2[—] = M 1⁴⁰.

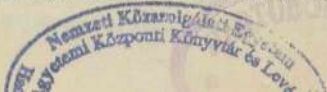
Zubuße einschließlich $\frac{1}{3}$ Brotportion 70 h = 50 Pf.

$\frac{1}{4}$ l schwarzer Kaffee 20 h = 15 Pf.

Offiziere sind, soweit sie nicht an der Mannschafkost teilnehmen wollen, auf die Bahnhofwirthschaften angewiesen.

Die Aufsichtsunteroffiziere haben die Anzahl der gewünschten Portionen Mittagskost, Zubuße oder Kaffee während der Fahrt festzustellen, das Geld gegen Ausgabe entsprechender Verköstigungsscheine abzusammeln und mit der Verköstigungsstation nach besonderer Vorschrift abzurechnen.

Die Verabreichung der Verköstigung erfolgt in den angegebenen Stationen gegen vorherige telegraphische Bestellung durch den U-Zugaufsichtsoffizier (Unteroffizier), welche in den nachbenannten Stationen zu erfolgen hat:



F. Schnell

1. a) beim ^FU-Zug Dresden—Belgrad in Tetschen. Bei entsprechendem Aufenthalt in Bruck-Abzweigung kann über Verfügung des Verköstigungsleiters die Verabreichung von Zubuße oder Kaffee auch dann gestattet werden, wenn die Lösung von Verköstigungsscheinen erst in Bruck-Abzweigung erfolgt.

b) beim ^FU-Zug Belgrad—Dresden in Szabadka und bezüglich der in der Strecke Szabadka—Budapest sowie in Budapest keleti p. u. selbst ausgegebenen Verköstigungsscheine in Budapest keleti p. u.

Der Verkauf von Verköstigungsscheinen nach abgegebener Anmeldung durch die Station Budapest ist untersagt. Infolgedessen dürfen in der Strecke Budapest—Bruck-Abzweigung sowie in Bruck selbst Verköstigungsscheine zur Vermeidung von Zugsverspätungen nicht ausgegeben werden.

2. a) beim ^FU-Zug Breslau—Brassó Bestellung für Szolnok in Hatvan, für Arad in Szolnok, für Brassó in Arad.

b) beim ^FU-Zug Brassó—Breslau für Arad in Tövis, für Szolnok in Arad.

3. a) beim U-Zug Budapest—Máramarossziget für Királyhaza in Miskolcz.

b) beim U-Zug Máramarossziget—Budapest für Királyhaza in Visovölgy.

Mannschaftspersonen haben Eßgeschirre und Eßbesteck selbst beizustellen.

VIII. Aufsichtsdienst.

Für die Beobachtung der vorstehenden Dienstvorschriften sorgen die den U-Zug begleitenden U-Zug-Aufsichtsoffiziere beziehungsweise Transportführer und Unteroffiziere, welche durch eine Armbinde kenntlich sind.

Die k. u. k. Aufsichtsoffiziere und k. u. k. Unteroffiziere werden von der Zentraltransportleitung bestimmt und für die Strecke Tetschen—Bruck-Királyhida dem Eisenbahnlinienkommmando Wien Steg, für die übrigen U-Zugsstrecken dem Eisenbahnlinienkommmando Budapest központ unterstellt.

Die Transportführer werden jeweils in den Anfangsstationen von den deutschen Bahnhofkommandanturen ernannt.

Die deutschen Aufsichtsunteroffiziere sind ständige Organe der Überwachungsstellen Wien (für U-Zug Dresden—Belgrad und zurück) und Budapest (für U-Zug Brassó—Breslau und zurück). *F. Schnell.*

Den Aufsichtsoffizieren (Transportführern) obliegt die allgemeine Dienstaufsicht über die mit dem U-Zug fahrenden Urlaubssoldaten, und zwar den österreichisch-ungarischen Aufsichtsoffizieren über die österreichisch-ungarischen Soldaten, den deutschen Transportführern über die deutschen Soldaten. Bei U-Zügen, in welchen deutsche Transportführer nicht mitfahren, sind die deutschen Soldaten verhalten, den Weisungen der österreichisch-ungarischen Aufsichtsorgane Folge zu leisten.

Die den U-Zug begleitenden Aufsichtsunteroffiziere sind den Aufsichtsoffizieren, beziehungsweise Transport-

führenr unterstellt, bei welchen sie sich beim Dienst-
antritt zu melden haben.

Antritt des Dienstes eine Stunde (in Belgrad eine
halbe Stunde) vor der fahrplannäßigen Abfahrt des zu
begleitenden Zuges. Ende des Dienstes nach Ankunft
in der Endstation der zu befahrenden Strecke. Während
des Aufenthaltes in Stationen haben sich die Aufsichts-
unteroffiziere außerhalb des zu begleitenden Zuges aufzu-
halten. Den Aufsichtsunteroffizieren obliegt die Auf-
rechthaltung der Ordnung und Reinlichkeit in den
Wagen sowie die Überwachung der Mannschaft in
disziplinärer Hinsicht, und haben diese das Zugsbe-
gleiterpersonal (Schaffner) auf Verlangen bei der Fahr-
kartenrevision zu begleiten und zu unterstützen.

Sie überwachen das Ein- und Aussteigen der
Soldaten, verhindern mutwillige Beschädigungen von
Wageneinrichtungsgegenständen und das Besteigen der
Dächer, Verweilen auf Plattformen und Stiegen mit allen
Mitteln. Sie unterstützen die Eisenbahnbediensteten in Aus-
übung ihres Dienstes.

Aufsichts- und Kontrollorgane der Eisenbahnver-
waltung, welche sich als solche mit einem Zertifikate
legitimieren, sind in Ausübung ihres Kontroll-, bezie-
hungsweise Aufsichtsdienstes seitens der U-Zugskom-
mandanten, beziehungsweise Transportführer weitgehendst
zu unterstützen.

**Eingriffe in die Befugnisse von Eisenbahnbediensteten
sind strengstens verboten.**

Die Einflußnahme auf Lokomotive und Dienst-
wagen steht dem U-Zugaufsichtsoffizier (Transport-
führer) nur insoweit zu, als er das Mitfahren von Militär-
personen auf diesen unbedingt zu verhindern hat.

Eine Ausnahme hievon bilden die den Gepäckraum bewachenden Soldaten. **VI.** Ziffer 3.)

In Stationen mit längerem Aufenthalt (Verköstigungsstationen) bestimmen sie eine entsprechende Anzahl von Soldaten für die Bewachung des Handgepäcks und sorgen für deren Ablösung.

Sie verkaufen während der Fahrt die Verköstigungsscheine, überwachen in den Verköstigungsstationen die Ausgabe der Verköstigung und rechnen mit den Verköstigungsleitern nach den erlassenen Vorschriften ab. Ein Aufsichtsrecht gegenüber den deutschen Soldaten haben die k. u. k. Unteroffiziere nur dann, wenn nicht deutsche Aufsichtsunteroffiziere im Zuge mitfahren. Bei den k. u. k. Bahnhofkommanden der Ausgangsstationen, beziehungsweise bei den deutschen Bahnhofkommandanturen ist ein Vormerk zu führen, aus dem die Namen der Aufsichtsorgane für jeden U-Zug zu entnehmen sind.

Besondere Vorfälle während der Fahrt sind von U-Zugaufsichtsoffizieren dem vorgesetzten Eisenbahnlinienkommando zu melden, welches erforderlichenfalls das weitere zu veranlassen hat.

Die Transportführer melden Vorkommnisse ersterer Natur den kais. deutschen Überwachungsstellen in Wien und Budapest, beziehungsweise den Linienkommandanturen in Dresden oder Breslau.

In allen Fällen, die eine einheitliche Regelung innerhalb des U-Zuges bedürfen, daher auch bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem k. u. k. Aufsichts-offizier und dem deutschen Transportführer ist die Entscheidung des k. u. k. Aufsichtsoffiziers maßgebend.

Etwa vorkommende Beschwerden dieser Aufsichtsorgane über derartige Fälle sind von der Zentraltransportleitung einvernehmlich mit dem Bevollmächtigten in Wien zu erledigen.

IX. Pflichten der Bahnhofskommandanten (Offiziere).

1. Sammeln der mit den U-Zügen abfahrenden Militärpersonen und Prüfung der Berechtigung für die Benützung.

2. Überprüfen der Reisedokumente und Kontrolle, ob jeder Mann mit der vorgeschriebenen Fahrkarte, beziehungsweise dem kreditierten Fahrschein versehen ist; desgleichen auch die Überprüfung des mitzunehmenden Gepäcks und Veranlassung, daß in den Personenwagen auf Grund der Bestimmungen nicht mitzunehmendes Gepäck vor Abgang, beziehungsweise Ankunft des Zuges als Reisegepäck aufgegeben wird.

3. Unterstützung der U-Zugskommandanten während des Aufenthaltes in den Stationen mit seinem Personal in militärischer und bahndisziplinärer Hinsicht, insbesondere Regelung des Zusteigens zum U-Zug nach Maßgabe der vom U-Zugaufsichtsoffizier gemeldeten freien Plätze (siehe II, 2. Absatz).

Durch diese Dienstvorschrift, welche die Aufsichtsorgane im Dienste stets bei sich zu tragen haben, werden alle bisher von österreichisch-ungarischen oder deutschen Dienststellen ergangenen Erlässe aufgehoben.

Diese Dienstvorschrift gilt in gleicher Weise für die österreichisch-ungarischen wie für die deutschen Aufsichtsorgane.

Chef der Zentraltransportleitung:

Plentzner m. p.,

k. u. k. Oberstleutnant d. GstbKps.

Bevollmächtigter Generalstabs-
offizier des deutschen Chefs des
Feldisenbahnwesens:

Muff m. p.

Hauptmann im Generalstab.



Faint, illegible text at the top of the page, possibly a header or introductory paragraph.

Second block of faint, illegible text, appearing to be a continuation of the document's content.

Third block of faint, illegible text, continuing the narrative or list of items.

Fourth block of faint, illegible text, located in the lower half of the page.

Fifth block of faint, illegible text at the bottom of the page, possibly a conclusion or signature area.

NKE EKK

HHK Kari Könyvtár



84750787

