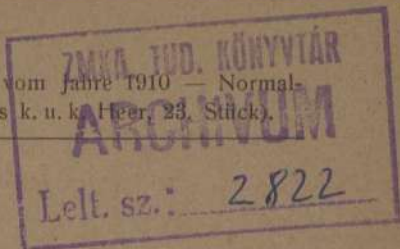


A 1155

061 vom Jahre 1910 — Normal-  
das k. u. k. Heer, 23. Stück).



zu E—37.

Leltározva 2010

# Instruktion

für den

# Feldbahntrain

einer

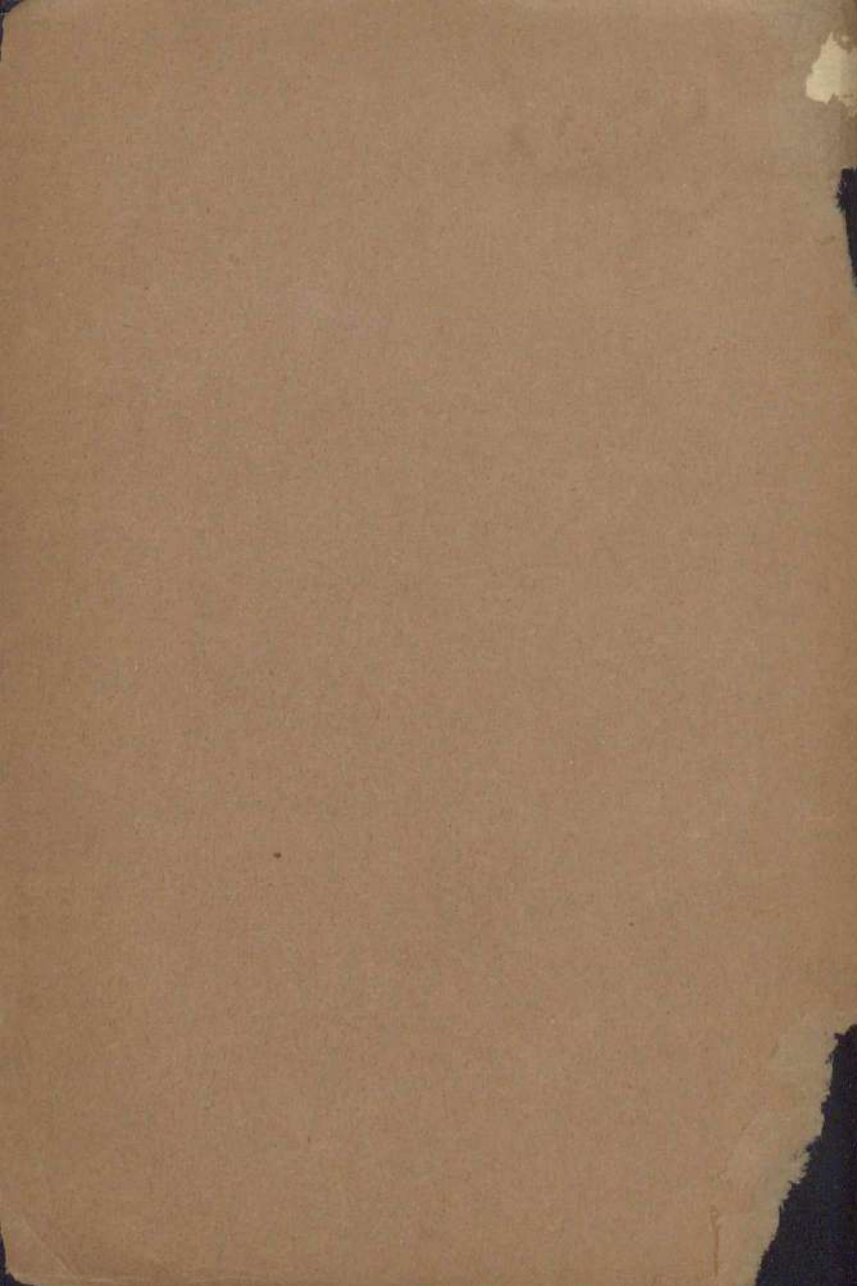
# Pferdefeldbahn.



Wien 1910.

Druck von J. Steinbock, Wien-Hernals.

6981



Abt. 5/EB., Nr. 1061 vom Jahre 1910 — Normal-  
erordnungsblatt für das k. u. k. Heer, 23. Stück).

---

u E—37.

# Instruktion

für den

# Feldbahntrain

einer

# Pferdefeldbahn.



Wien 1910.

Druck von J. Steinbock, Wien-Hernals.



Für jede Pferdefeldbahn ist zur Leitung und Führung des Feldbahntrains eine Trainbegleitung eskadron für Pferdefeldbahnen bestimmt.

Einteilung.

Das Eskadronskommando ist beim Feldbahnkommando eingeteilt, seine Kondukteurschaft dient zur Dotierung des Feldbahnkommandos, der Abteilung für besondere Herstellungen, der Bau- und Telephonbauabteilung mit Fuhrwerk. Der Eskadronskommandant ist Kommandant des Feldbahntrains und Referent des Feldbahnkommandanten.

Bei jeder Betriebssektion von 30 *km* Bahnlänge ist ein Sektionstrainkommando mit 7 Zügen, bei jedem Zuge 2 Kondukteurschaften zur Beförderung der Feldbahnzüge eingeteilt.

Das Eskadronskommando und jedes Sektionstrainkommando bilden ökonomisch-administrative Unterabteilungen im Verbands der Feldbahn. Nach Anordnung des Feldbahnkommandanten können dem Eskadrons- und jedem Sektionstrainkommando auch andere bei der Feldbahn eingeteilte Formationen, Personen usw. in ökonomisch-administrativer Beziehung angegliedert werden. Den Zügen werden 5 Unteroffiziere oder Gefreite der Eisenbahntruppe und

70 landsturmpflichtige Arbeiter als Bremser bleibend zugeteilt.

Unterstellung.

Während der Ausübung des Verkehrsdienstes auf der Feldbahn unterstehen die Angehörigen des Feldbahntrains den Organen der Betriebsabteilungen und der Betriebssektionen.

Bespannungspartie.

Jeder Trainzug mit seinen 2 Kondukteurschaften bildet samt den zugehörigen Bremsern die Bespannungspartie eines aus 58 bis 65 Doppelwagen bestehenden Feldbahnzuges.

Die Bespannungspartien und die Kondukteurschaften führen Nummern; letztere werden überdies nach dem Namen des Kondukteurs benannt.

Jeder Kondukteur führt eine Vormerkung über die Namen seiner Kutscher und Schmiede, über die Anzahl der Pferde und die erhaltene Ausrüstung.

Mann und Pferd müssen bei der Einrückung in diensttauglichem Zustande sich befinden, die Männer mit einer der Jahreszeit entsprechenden Kleidung versehen sein. Das Reitpferd muß mit Sattel und Zaum, die Zugpferde mit je zwei Reservesträngen, einem Drittel und jedes Paar mit einer Zugwage ausgerüstet sein.

Die bei der Kondukteurschaft befindlichen 2 Landesfuhrer werden mit Reservepferden bespannt und dienen als Proviantfuhrwerke.

Verwendung der Trainbegleitungeskadron.

Ein Teil der Mannschaft und Pferde der Trainbegleitungeskadron wird nach Weisung des Feldbahnkommandos bei diesem oder bei der Bau- und Betriebsabteilung als Ordonnanzen oder zur Berittenmachung von Offizieren eingeteilt. Mann und Pferd treten dort in Verpflegung.

Der Trainzug mit seinen Kondukteurschaften bildet die Bespannungspartie eines Feldbahnzuges. Der Zugskommandant fungiert als Zugführer. Er verwendet seine Mannschaft zur Überwachung und Führung des Zuges.

Die Beaufsichtigung der Verpflegungsgüter während der Fahrt führt ein Unteroffizier oder Soldat der Verpflegsbranche.

Der Zugführer ist für den fahrplanmäßigen Verkehr, die Ordnung und Disziplin beim Zuge verantwortlich. Er untersteht in Angelegenheiten des Verkehrs den Offizieren der Betriebsabteilung (Sektion) und während des Aufenthaltes in den Stationen auch dem Stationsleiter ohne Rücksicht auf die Charge.

Die Zahl der benötigten Bespannungspartien (einzelner Gespanne) fordert die Sektionsleitung rechtzeitig unter Angabe der voraussichtlichen Dauer ihrer Verwendung beim Sektions-trainkommando an.

Anforderung und  
Beistellung der  
Bespannungen.

Der Sektionstrainkommandant bestimmt mit angemessenem Wechsel die Bespannungspartien. Bei der Beistellung ist zu berücksichtigen:

Die Bespannungspartien fahren beim Betriebe grundsätzlich innerhalb ihrer Sektion, nur beim Bau ist es notwendig, sie auch in anderen Sektionen verkehren zu lassen. Die Disposition hierüber trifft das Kommando der Betriebsabteilung im Wege der Sektionen.

Beim Betriebe sind den einzelnen Bespannungspartien tunlichst dieselben Züge zuzuweisen, dabei aber auf die Einschaltung von Rasttagen zur Instandsetzung des Beschlages und der Beschirrung Rücksicht zu nehmen.

Zur fallweisen Berittenmachung von Offizieren sind denselben berittene Trainsoldaten zuzuweisen, deren Pferd der betreffende Offizier benützt.

Fahr-  
geschwindigkeit.

Vollzüge fahren den Kilometer in 20 Minuten, Leerzüge in 15 Minuten. Voll- und Leerzüge legen normal an einem Tage 30 *km* zurück. Leerzüge können nach Bedarf bis 40 *km* täglich fahren. Bei allen Fahrten ist eine zwei-stündige Rast für das Abessen, Füttern und Einbringen von Verspätungen einzuschalten.

Einspannen.

Die Pferde werden seitwärts der Wagen angespannt und gehen neben dem Geleise auf dem Hufschlage.

Der Kutscher führt sein beschirrtes Pferdepaar, an dessen Strängen die Zugwage samt Dritteln befestigt ist, zum Wagen. Der Bremser schnürt mittels eines Schnürstrickes den Auflagprügel beim Doppelwagen am in der Fahrt vorderen Ende der großen Plattform derart als Auflager für die Einspannkette an, daß derselbe zirka 60 bis 80 *cm* über den Wagen vorragt. Kutscher und Bremser hängen sodann den Knebel der Einspannkette in den Ring der Zugwage und den Ring der Einspannkette auf den Einspannhaken der großen Plattform. Die Einspannkette liegt vorne zunächst der Zugwage lose am Auflagprügel auf, während der Ring der Einspannkette lose über dem rückwärtigen Teile des Einspannhakens ruht, so daß beide, wenn der Wagen entrollt, leicht abfallen können. Die Einspannkette darf daher weder am Einspannhaken noch am Auflagprügel angebunden werden.

Ein zweites Pferdepaar wird als Vorauspaar vorgespannt. Hiezu wird der Ring der Ein-



spannkette des Vorauspaares an der Mitte der Zugwage des ersten Pferdepaares befestigt.

Der Bremser bremst den Wagen, sodann lösen Kutscher und Bremser die Verbindung zwischen Zugwage und Einspannkette. Ersterer führt die Pferde samt der Zugwage ab, während der Bremser die Einspannkette und wenn der Wagen einer anderen Bespannung zugewiesen werden soll, eventuell auch den Auflagprügel samt Schnürstrick übernimmt.

Beim Ein- und Ausspannen haben die Bremser besonders den richtigen Gang der Bremse, der Kutscher die tadellose Schmierung der Lager zu untersuchen und zu sehen, daß die Kuppelketten aufgehängt sind.

Der Bremser stellt sich zum Bremsen auf die Bremsplattform Front in der Fahrriechtung und ergreift mit beiden Händen die Bremskurbel. Die Bremse wird durch Drehen der Kurbel in der Richtung des Ganges des Zeigers einer Uhr, das ist von links über vorne nach rechts angezogen. Der Bremser darf den Wagen nie in große Geschwindigkeit kommen lassen. Sobald er sieht, daß sich der Wagen schneller als die Pferde bewegt, was am Anzuge der Stränge zu beobachten ist, ist die Bremse anzuziehen; kommen die Pferde wieder in Zug, ist die Bremse loszulassen. Um kräftig zu bremsen, ist wiederholt auf- und zuzubrem sen, was man „Bremspiel“ nennt. Über Weichen darf nicht gebremst werden.

Bei schadhaf ten Bremsen und in sehr starken Gefällen ist mit Bremsprügeln zu bremsen. Der Bremsprügel wird hiezu am rückwärtigen Einzelwagen mit dem einen Ende ober der Radrille unter dem Querträger ein-

Ausspannen.

Bremsen,  
a) mit Brems-  
kurbel.

b) mit Brems-  
prügel.

gelegt, während das andere Ende auf die Radrille niedergedrückt wird.

Fahren mit  
Pferden.

Das Anfahren der Wagen mit bei der Feldbahn noch nicht eingefahrenen Pferden hat langsam, am besten unter Mithilfe einiger Partien, die die beladenen Wagen langsam in Bewegung setzen, stattzufinden. Der Kutscher lenkt hierbei die Pferde je nach Gewohnheit mit den Leitseilen, oder führt sie am Zügel an. Sind die Pferde einmal im Gange, so sind sie in einem gleichmäßigen Zuge zu erhalten; örtliche Steigungen sind mit Anlauf zu nehmen, in Gefällen und Bögen ist in mäßiger Gangart zu fahren.

Die zu einem Zuge vereinten Wagen haben möglichst geschlossen zu fahren. In größeren Gefällen, eventuell auf Brücken, sind die Distanzen zu vergrößern, ansonsten ist alles aufzubieten, die Wagen so vereint als möglich zu halten.

Ausrüstung  
a) der Züge und  
Zugbegleiter.

Ein Feldbahnzug, beziehungsweise die ihm beigegebenen Zugbegleiter haben folgende Signal- und Hilfsmittel mit sich zu führen:

2 Signalfahnen zur Bezeichnung je des ersten und letzten Wagens des Zuges mit einer Fahne;

1 komplette Zugkiste, enthaltend: 1 Handlaterne, Schmiermittel und Handwerkzeuge;

1 Tasche

1 Taschenuhr

1 Signalthorn samt Schnur

} für den Zugführer.

b) der Bespannungen.

Für jede einem Wagen direkte vorgespannte Bespannung 1 Schnürstrick, 1 Handlaterne, 1 Einspannkette und 1 Auflagprügel; für jede Vorspannbespannung 1 Schnürstrick und eine Einspannkette.

Jeder Kondukteur erhält eine schwarzgelbe Armbinde und jede Kondukteurschaft einige Zugwagen samt Dritteln als Reserve.

Jeder Zugführer und jeder Führer einer Extrafahrt ist mit einer für seine Bespannungspartie (seinen Zug) entworfenen Fahrordnung (Beilage *a* und *b*) zu betheiligen, aus der er entnehmen kann, wie der Zug zu verkehren hat.

Begleit-  
dokumente der  
Züge.

Beilage a u. b.

Weiters ist bei jedem Zuge oder jeder Extrafahrt ein Stundenpaß zu führen. Die Ausfüllung der Stundenpässe obliegt teils dem Zugexpedienten, teils dem Zugführer (Führer der Extrafahrt).

Die Beilage *c*) zeigt einen Stundenpaß.

Beilage c.

Der Zugexpedient hat die erste Seite auszufüllen und eventuelle Bemerkungen auf der letzten Seite unter Beisetzung seiner Unterschrift einzutragen.

Die übrigen Eintragungen bewirkt der Zugführer (Führer einer Extrafahrt).

Jeder Stationsleiter, sowie jeder Höhere oder Vorgesetzte des Zugführers ist berechtigt und verpflichtet, seine Bemerkungen im Stundenpaß einzutragen und zu unterfertigen.

Über die Frachtgüter selbst haben die Zugbegleiter in der Regel keine Vormerkung zu führen, sondern es obliegt die Verrechnung und Abgabe der zu befördernden Fracht den Organen der Verpflegsabteilung.

Fünfzehn Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt, bei uneingefahrenen Bespannungen und abgetheilten Zügen noch früher, hat jeder Zug zur Abfahrt bereit zu stehen.

Verkehr der  
Züge.

Der Zugführer weist den einzelnen Zugbegleitern Wagenpartien zu, revidiert den Zug

und ordnet die Abfahrt des ersten Wagens an, dem die nächsten sofort folgen.

Zur Förderung und Vereinfachung des Verkehrs der Vollzüge, welche meist Vorrangzüge sind, haben die Leerzüge in den Kreuzungsstationen auf Nebengeleisen die Kreuzung abzuwarten, während die Vollzüge diese Stationen, wenn in denselben weder gefüttert noch genächtigt wird, durchfahren ohne sich zu sammeln oder anzuhalten.

Im weiteren können zur Förderung des Verkehrs alle Züge, wenn ihre fahrplanmäßigen Kreuzungen vollzogen sind, im Interesse der rechtzeitigen Erreichung der nächsten Kreuzung, vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit abgelassen werden und in diesem Sinne auch Leerzüge Stationen durchfahren und im Trabe fahren.

Entgleist ein Wagen während der Fahrt, so ist zu versuchen, denselben einzuheben; hiezu sind die Bremser und Kutscher der nächsten Wagen zu verwenden.

Ist der Wagen nicht rasch einzuheben, so wird er abgeladen, ausgehoben und nach Passieren aller übrigen Wagen des Zuges wieder eingehoben. Ein Zugbegleiter, dem die nötigen Bremser beizugeben sind, hat das sofortige Beladen des Wagens zu überwachen; der Wagen folgt mit der übernommenen Signalfahne im beschleunigten Tempo dem Zuge nach.

Wird ein Wagen unfähig weiter zu fahren, so ist die Ladung desselben auf andere Wagen zu verteilen und er selbst womöglich in einer Station abzustellen; die Bespannung folgt dem Zuge. Der schadhafte Wagen ist in eine Reparaturwerkstätte oder nach *km* 0 zu senden.

Leerzüge, welche auf der Strecke beschädigte Wagen treffen, haben selbe mitzunehmen.

Kommt ein Zug in die Nähe einer Station, so eilt der Zugführer vor, erkundigt sich über die Ein- und Durchfahrtsverhältnisse in dieser und der nächsten Station und überwacht die Ein- und Durchfahrt seines Zuges.

In Mittags- und Nächtigungsstationen erteilt der Zugführer die Befehle über Menage, Fütterung und Nachtlager; in Mittagsstationen wird nicht ausgespannt, sondern bei den Wagen abgefüttert.

In den Übergabsstationen (Grenzstationen der Sektionen) veranlaßt der Zugführer sofort nach Ankunft der ersten Wagen deren Übergabe an die Bespannungspartie der Nachbarsektion und die Übernahme des neuen Zuges. Erst nach erfolgter Übernahme der neuen Wagen wird gefüttert oder genächtigt. Bei dieser Übergabe haben die Kommandanten der Trainzüge zu intervenieren.

Schlechte Stellen der Feldbahn meldet der Zugführer der Bahnerhaltung und in der nächsten Station.

Die Verpflegung von Mann und Pferd der Bespannungsgruppen im Versammlungs- und Anfangspunkte der Feldbahn erfolgt durch das Sektionstrainkommando. Die Verpflegsartikel einschließlich des Fleisches und Futters werden beim Proviantoffizier der Betriebsabteilung angefordert.

Für jede Fahrt sind Zugbegleiter und Bespannungspartien mit Normalverpflegung ohne Fleisch für die ganze Dauer der Hin- und Rückfahrt, außerdem mit 3 Reserveportionen für Mann und Pferd auszurüsten,

Verpflegung.

welche Artikel den Feldbahnwagen zuzuladen sind.

In den Mittagsstationen (*km* 10, 20, 30 usw.) erhalten die Zugspartien bei den dort aufgestellten Kochkommanden gegen Abgabe einer Normal-, eventuell Reserveportion die Kost.

Unterkunft.

Am Anfangs- und Endpunkte der Sektionen haben die Bespannungen wenn möglich zu kantonieren. Dasselbe erfolgt in Zwischenstationen, wenn Unterkünfte im Umkreise von 2 *km* vorhanden sind; sonst ist zu lagern. Bei länger andauerndem Betriebe wird für Herstellung von Unterkünften gesorgt.

## Beilagen a, b, c.

K. u. k. Feldbahn Nr. 4.  
2. Sektion.

Beilage a.

## Fahrordnung

der Bespannungspartie Nr. 5/2 für den 4., 5., 6. und 7. Mai 1910.

Zug Nr.	Station <i>km</i>	Fahrzeit		Ankunft	Aufenthalt		Abfahrt	Trifft den Zug Nr.	Anmerkung
		St.	M.		St.	M.			
Materialzug Nr. 11	0	.	.	.	.	.	9:20	.	
	5	1	40	11:00	.	.	11:00	L.-Z. 5	
	10	1	40	12:40	2	.	2:40	" 6	Mittag 4./5.
	15	1	40	4:20	.	.	4:20	L.-V.-Z. 1	
	20	1	40	<u>6:00</u>	11	.	<u>5:00</u>	.	Nacht
	25	1	40	6:40	.	.	6:40	L.-Z. 7	
	30	1	40	8:20	1	.	9:20	" 8	
	35	1	40	11:00	.	.	11:00	.	
	40	1	40	12:40	2	.	2:40	L.-Z. 9	Mittag 5./5.
	45	1	40	4:20	.	.	4:20	" 10	
	50	1	40	<u>6:00</u>	12	.	6:00	.	Nacht
55	Bau und Sammeln der Wagen							6./5.	
Leerzug Nr. 11	50	.	.	.	.	.	6:00	.	
	45	1	15	7:15	.	25	7:40	M.-Z. 15	
	40	1	15	8:55	.	25	9:20	M.-Z. 16 V.-Z. 6	
	35	1	15	10:35	.	25	11:00	M.-Z. 17	
	30	1	15	12:15	Übergabe an 1. Sektion			" 18	7./5.







Der Zug ist folgend verkehrt:

Datum	Station	Mit		Ankunft	Aufenthalt		Abfahrt	Hat getroffen den Zug..... und Anmerkung
		Einzel- Wagen	Doppel-		St.	M.		
4./5. 1910		0	. 60	.	.	.	9:20	.
		5	. "	11:00	.	.	11:00	L.-Z. 5
		10	. "	12:40	2	.	2:40	" 6
		15	. "	4:20	.	.	4:20	L.-V.-Z. 1
		20	. "	6:00	11	.	5:00	Nacht
5./5.	km	25	. "	6:40	.	.	6:40	L.-Z. 7
		30	. "	8:20	1	.	9:20	" 8
		35	. "	11:00	.	.	11:00	.
		40	. "	12:40	2	.	2:40	L.-Z. 9
		45	. "	4:20	.	.	4:20	" 10
		50	. "	6:00	12	.	6:00	.
6./5.		55	Dem Bau übergeben					.
7./5. 1910		50	. 60	.	.	.	6:00	.
		45	. "	7:15	.	25	7:40	M.-Z. 15
		40	. "	8:55	.	25	9:20	M.-Z. 16 V.-Z. 6
		35	. "	10:35	.	25	11:00	M.-Z. 17
		30	. "	12:15	Übergabe an 1. Sektion			

**Bemerkungen :**





**NKE EKK**

HHK Kari Könyvtár



**84753562**

