

Sections- Ingenieur oder Assistenten die Anzeige zu machen, wenn Wächter oder Beamte die etwa erforderliche Hilfe verweigerten, oder wenn sich während der Fahrt etwas gegen die Ordnung ereignet hat, dieses möge Bezug haben auf die Vernachlässigung in Ueberwachung der Bahn, oder auf die an derselben bemerkten Gebrechen.

Eben so haben sie jede Person, welche Brennmaterialie vom Tender entwendet, anzuzeigen, und durchaus nicht zu dulden, daß die Heizer solches vom Tender während der Fahrt herabwerfen.

Vorschriften bei während der Fahrt entstehenden Gebrechen an den Locomotiven.

§. 36.

Jeder Locomotiv-Führer, welcher sich in einer unrichtigen Stunde mit seiner Maschine wegen eines eingetretenen Unfalls oder sonstigen Verrichtung auf der Hauptbahn befindet, muß auf alle andern

nachfolgenden oder entgegenfahrenden Maschinen oder Trains gefaßt sein, und demgemäß vor Allem die nöthigen Vorsichtsmaßregeln durch Aufstellung des Hinderniß-Signales in gehöriger Entfernung und durch Absendung der Nachricht bis zu den beiderseitigen nächsten Verbindungsbahnen treffen, um einem Zusammenstoße mit einer andern Maschine vorzubeugen; dann darf derselbe erst zu den Reparaturen schreiten.

Folgende Fälle können sich ereignen:

I. Das Bersten einer Feuerröhre.

Der Führer muß in einem solchen Falle anhalten und in jedes Rohr-Ende einen Pfropf eintreiben. Manchmal strömt Wasser und Dampf so gewaltig heraus, daß das mangelhafte Rohr schwer zu entdecken ist; dann läßt man die Maschine eine kurze Distanz mit offenen Pumpen laufen, wodurch der Dampf so weit vermindert werden dürfte, daß der Führer ungestört arbeiten kann. Wenn aber auch diese Maßregel Nichts hilft, so muß der Führer wo möglich die Hauptbahn verlassen, in einen Ausweichplatz fahren

und dort das Feuer herausreißen, damit es nicht den Feuerkasten und die Röhren beschädige. Sobald nun das Feuer bis zum Niveau der mangelhaften Röhre herab weggebracht ist, kann diese leicht verkeilt und später frisches Feuer angemacht werden.

Oft kann ein Rohr ziemlich stark schweißen, ohne daß es nothwendig wäre, den Train anzuhalten; allein in solchem Falle muß man sehr bedacht sein, nicht viel Dampf zu machen und die Feuerung nicht zu übertreiben.

Das Bersten eines Rohres oder andere Ursachen können zuweilen die Kesselbekleidung in Brand setzen; das Löschen kann mit den Feuerlösch-eimern und Wasser vom Tender oder auf der Station mit dem Wasserfranch geschehen.

II. Das Versagen einer Speisepumpe.

In diesem Falle kann der Kessel mit dem erforderlichen Wasser durch eine Pumpe allein versehen werden. Dabei ist aber Vorsicht nöthig, der Brennstoff muß geregelt und nicht viel auf einmal zugeworfen und der Dampf gespart wer-

den, damit der Wasserstand nicht sinke. Die Pumpe ist dann in der nächsten Station sogleich zu repariren.

III. Das Brechen einer Feder.

Dies ist ein Fall, wobei die Maschine zwar nicht unbedingt stehen bleiben muß, allein weil das Arbeiten derselben in einem solchen Zustande eine ungleiche Belastung verursacht, so muß über unebene Stellen der Bahn langsam gefahren werden, und wenn die Beschädigung bedeutend ist und nicht auf der Station reparirt werden kann, so soll die Maschine sobald als möglich den Dienst verlassen.

IV. Das Brechen einer Bläuelstange

oder deren Loswerden durch Verlust der Keile, Bügel u. Dieses oder jedes sonstige Losgehen, was dem Kolben gestattet, von einem Ende des Cylinders bis zum anderen ohne Inhalt getrieben zu werden, verursacht kostspielige Beschädigungen der Cylindern und der Deckel, und die Treibstange kann die kleineren Bestandtheile ruiniren,

oder gar die Maschine aus dem Geleise bringen. Die letztere muß daher in einem solchen Falle gleich angehalten und wo möglich das Verbindungsstück hergestellt werden. Wenn dies nicht angeht, so ist die Bläuelstange abzunehmen; in manchen Fällen kann der Train mittelst eines Cylinders allein gezogen werden, wenn er auf einer horizontalen oder fallenden Linie ist. Um dies zu effectuiren, muß die Schubventilstange von der Steuerung ausgelöst werden, indem die Mutter losgeschraubt und der Schuber in die Mitte des Laufes gesetzt wird, um beide Einströmungs-Öeffnungen zu bedecken.

Sollte es nicht ausführbar sein, den Train fortzubewegen, so kann die Maschine allein in die nächste Station geführt werden, um Hilfe herbei zu rufen.

In welchem Falle aber auch eine Maschine stehen zu bleiben genöthiget wäre, immer muß das Feuer gleich herausgezogen werden, sobald das Wasser bis zum unteren Hahn gesunken ist.

V. Der Bruch oder das Losgehen der Excentricks oder eines anderen Steuerungsbestandtheiles.

Bei Maschinen ohne Handmechanismus, wo die Verbindung sonst nicht hergestellt werden kann, muß wie im vorhergehenden Falle mit einem Cilinder zu arbeiten versucht werden.

Wenn die Steuerung beschädigt ist, so haben die mit Handmechanismus versehenen Maschinen den Vortheil, daß sie in dem Falle mit der Hand regiert werden können, wenn ein einzelner Cilinder nicht hinreichend ist, beim Abgehen die Kurbel über die Mittelpunkte zu bewegen.

VI. Der Bruch des Ringes, welcher das Schubventil hält.

Ein solcher macht den Cilinder auf der Seite, wo die Beschädigung geschieht, unnütz. Der Schuber muß daher außer Activität und in die Mitte des Laufes gesetzt werden, worauf man versucht mit einem Cilinder zu arbeiten.

VII. Das Losgehen eines Kolbens beim Bruche eines Keiles.

Dies wird zuweilen dadurch verursacht, wenn der Dampf plötzlich abgesperrt wird, während die Maschine mit einem starken Zuge im Laufe ist. In diesem Falle muß das Schubventil abgelöst, in die Mittelstellung gebracht und die Kolbenstange von der Treibstange losgekuppelt werden, sodann ist letztere abzunehmen, damit der kleine Mechanismus nicht beschädigt werde.

VIII. Das Brechen einer Achse.

Bei diesem Unfalle muß der Train aufgehalten werden, bis die durch die Signale oder auf eine andere Weise herbeigerufene Hilfe anlangt.

IX. Das Zerreißen einer Kuppelung.

Sollten während der Fahrt Kuppelungen und Verbindungsketten reißen, so hat der Maschinenführer mit dem abgerissenen Theile des Trains nicht plötzlich stille zu stehen, sondern vorwärts zu

fahren, und den Conducteuren das Zeichen zum Bremsen zu geben, damit kein plötzlicher Zusammenstoß Statt finde. Erst dann, wenn der hintere Theil des Trains zum Stillstande gebracht worden ist, kann derselbe wieder angehängt werden. Sollte der Verbindungsbolzen zwischen Maschine und Tender brechen, so hat der Maschinen-Führer eben so zu verfahren.

X. Das Verlassen des Geleises.

Einem Führer, der umsichtig fährt, die Lage der Ausweichschienen so wie die ihm gegebenen Signale wohl überwacht und gleich anhält, sobald er irgend eine bevorstehende Gefahr wahrnimmt, wird ein solcher Fall wohl selten aufstoßen. Wenn die Maschine aus dem Geleise auf harten Grund geräth und in der Nähe der Schienen bleibt, so kann man sie gleich wieder mittelst Winden und Beißern hineinheben. Im weichen Grunde hingegen oder von den Schienen entfernt, muß das Feuer herausgerissen und gleich Sorge getragen werden, das tiefere Einsinken zu verhindern.

Die Maschine ist dann zuerst von dem Tender loszukuppeln und dieser, weil er weniger Ge-

wicht hat, aus dem Wege zu schaffen, damit man mehr Spielraum an der Maschine zum Arbeiten gewinne. Sollte die Maschine auf eine Seite geneigt liegen, so muß sie so geschwind als möglich in senkrechte Richtung gebracht werden; um dies zu bewerkstelligen, wird wo möglich an zwei Seiten an der niedrigsten Stelle des Rahmens eine Hebelunterlage angebracht und zwei lange und harte Hebel auf diese zwei Punkte gestützt, auf deren Enden mehrere Arbeiter mit ihrem Gewichte wirken. So wie die Maschine durch die Hebel etwas gehoben wird, muß gleich mit zwei Winden, welche auf hölzernen Blöcken ruhen, nachgefolgt und so allmählig fortgefahren werden, bis die Maschine in senkrechte Stellung gebracht und unter dem Rahmen durch starke Hölzer gut unterstützt worden ist. Die Erde wird dann von den Rädern fortgeschafft, und zu jeder Seite eine vorrätliche Schiene auf Unterlagen sorgfältig angebracht um ein Geleise zu bilden. Sobald die Räder der Maschine auf diesen Schienen sich befinden, wird das provisorische Geleise so lange fortgesetzt, bis die Maschine wieder die Hauptlinie erreicht hat. Es wird das Aufheben der Maschine sehr erleich-

tern, wenn das Wasser, sobald es hinlänglich abgekühlt ist, aus dem Kessel abgelassen wird.

§. 37.

Wenn an der Locomotive eines Personen-Train's ein Gebrechen eintritt, wodurch dieselbe zum Weiterfahren unfähig wurde, so ist es erlaubt, die Maschine eines nach- oder entgegenkommenden Güter-Train's, nachdem die Wagen des Letzteren unter gehörige Aufsicht und wo möglich in einen Ausweichplatz gestellt wurden, dem Passagier-Train vorzuspannen.

Vorschriften bei anderweitigen Vorfällen auf der Bahn.

§. 38.

Sollte ein Train oder eine Maschine genöthigt sein, einem Hindernisse auf dem doppelten Geleise zwischen Wien und Neustadt auszuweichen, so muß, bevor sich der Führer mit dem Zuge durch eine Verbindungsbahn in's andere Geleise bewegt,