

Besondere Bestimmungen.

§. 1.

Als Locomotiv-Führer werden nur solche Individuen aufgenommen, welche

1. im Stande sind, diese Instruktion und das Signalebuch zu lesen und vollkommen zu verstehen,
2. glaubwürdige Zeugnisse über ihre Mäßigkeit, Besonnenheit, Gehorsam gegen Vorgesetzte und gute Aufführung beibringen,
3. die Konstruktionsart der Dampfwagen genau kennen,
4. die Führung der Locomotive an der Wien = Raab-er Eisenbahn selbst vollkommen erlernt, und unter Aufsicht ausgeübt haben, oder bereits als taugliche Locomotiv-Führer bei andern Unternehmungen verwendet wurden, und endlich
5. vermögend sind, bei vorkommenden Unfällen und Erfordernissen der Maschine die geeigneten Maßregeln zu ergreifen.

In der Regel soll jeder Locomotiv = Führer auch Maschinenschlosser sein, um zu den Reparaturen und der Anfertigung einzelner Maschinentheile verwendet werden zu können.

§. 2.

Die Locomotiv = Heizer müssen die, im vorigen §. unter 1, 2 und 3 geforderten Eigenschaften besitzen, um später Maschinensführer werden und dieselben vertreten zu können, wenn letztere durch plötzliches Erkranken oder aus einer andern Ursache während der Fahrt ihrer Thätigkeit beraubt werden sollten.

Deßhalb sollen die Maschinen = Heizer wenigstens mit jenen Handgriffen vertraut sein, durch welche der Dampfwagen in langsamer Bewegung erhalten, oder in Stillstand versetzt werden kann, um bis zum Eintreffen eines andern Maschinensführers mit Erfolg wirken zu können.

Die Maschinen = Heizer sind den Locomotiv = Führern untergeordnet, und haben ihnen strenge Folge zu leisten.

§. 3.

Jeder Maschinenführer muß, bevor ihm die Leitung einer Locomotive anvertraut wird, sich durch das polytechnische Institut in Wien prüfen lassen, und mit einem guten Zeugnisse hierüber ausweisen.

§. 4.

Die Locomotiv-Führer haben sich mit der Bahnstrecke, welche sie durchfahren sollen, und besonders mit den vorkommenden Neigungen der Bahn genau bekannt zu machen, und dieselben zur Sicherheit der Fahrt, Schonung der Maschinen und Ersparung des Brennmaterials zu berücksichtigen.

§. 5.

Die Locomotiv-Führer und Heizer hängen in Betreff der Reparatur und Instandhaltung der Maschine von den exponirten Vorstehern der Reparatur-Werkstätten ab.

Ihre Vorgesetzten sind ferner:

Die Direktoren,
der Ober-Ingenieur,

die Sections - Ingenieure, deren Assistenten und die Zugführer, letztere aber bloß während der Fahrt.

§. 6.

Die Fahrten, zu welchen die Locomotiv-Führer bestimmt werden, haben sie ohne Widerrede zu verrichten, und die übrigen Stunden des Tages, in welchen sie nicht mit ihrer Maschine beschäftigt sind, in den Werkstätten mit solcher Arbeit zuzubringen, die ihnen von ihrem Vorgesetzten zugetheilt wird.

Die Dienstzeit der Maschinenführer wird so eingetheilt, daß ein jeder die Zahl der gewöhnlichen 12 Arbeitsstunden, diese mögen früh oder spät fallen, beschäftigt ist.

Nur bei außerordentlichem Dienste, außer diesen Stunden soll ihnen die Ueberzeit noch besonders vergütet werden, wobei 8 Stunden für ein Tagewerk zu rechnen sind.

Sie dürfen sich unter keinerlei Vorwand während der Arbeitsstunden ohne Erlaubniß von der Bahn entfernen, und müssen ihren Wohnsitz dort nehmen, wo es von ihnen gefordert wird.

§. 7.

Der, mit der Leitung eines Wagenzuges beauftragte Locomotiv-Führer, so wie der Heizer und dessen Gehilfe, haben sich jedenfalls Ein und eine halbe Stunde, bevor der Wagenzug abfahren soll, in der Station einzufinden; sollte aber die Instandsetzung der Maschine mehr Zeit erfordern, so müssen sie auch früher erscheinen.

In Krankheitsfällen haben sie sogleich die Meldung hiervon an ihren Vorgesetzten gelangen zu lassen, und über die Dauer der Krankheit ein ärztliches Zeugniß beizubringen.

§. 8.

Jede Locomotive erhält ein eigenes Journal, in welches der Name des Maschinenführers und der Maschine, alle an derselben vorkommenden Reparaturen, so wie der Verbrauch an Brenn- und sonstigen Materialien sammt Kostenausweis einzutragen sind.

Mit dem Brennmateriale haben die Locomotiv-Führer und Heizer sparsam umzugehen, und dürfen dasselbe nicht unnöthiger Weise verfeuern oder verstreuen.

Diejenigen, welche im Journale der Ma-

schine eine, durch ihre Aufmerksamkeit und Sorgfalt bewirkte Ersparniß, sei es an Brennmaterialen, Del oder an Reparaturen, nachweisen können, sollen verhältnißmäßige Remunerationen erhalten.

Auch die Stunde der Abfahrt und Ankunft in den Stationen, ferner, die Ursache etwaiger Versäumnisse und Unfälle, die Anzahl Meilen, welche die Locomotive zurückgelegt hat, so wie weiter nöthige Anmerkungen sollen in dieses Buch durch den betreffenden Beamten eingeschrieben werden: daher kein Locomotiv-Führer die Bahn befahren darf, ohne dasselbe bei sich zu haben.

Der Maschinenführer muß, wenn er Brennmaterialien, Del u. für die Locomotive bedarf, dieses Buch zu dem Magazineur oder Stationsaufseher mitnehmen, welcher die Quantität der verabreichten Artikel darin bemerken wird, und ohne gegründete Ursache, die im Journale anzugeben ist, nie mehr, als die vorgeschriebene Menge verabsolgen darf.

Jeder Locomotiv-Führer oder Heizer, welcher Materialien oder Werkzeuge nimmt, ohne sich dieselben von dem hierzu bestimmten Beamten ge-

ben und eintragen zu lassen, wird deßhalb zur strengen Verantwortung gezogen.

§. 9.

Die, dem abzufahrenden Wagenzuge vorzuspinnende Locomotive muß in einem, für die Fahrt unbedenklichen Zustande sein. Sie soll also vor der Benützung auf der hierzu bestimmten Stelle in ihrer Bewegung erprobt, und es müssen die Ventile, Speisungspumpen und Röhren, so wie alle jene Maschinentheile, die auf die Sicherheit der Fahrt wesentlichen Einfluß nehmen, durch den Maschinenführer sorgfältig untersucht, und weiter darauf gesehen werden, daß die Feuerungs- röhren wohl gereinigt, die Lager 2c. gut eingeölt, die Kuppelung des Tenders mit der Maschine und die Bremse des ersteren in Ordnung sind, endlich, daß die Locomotive gehörig geheizt, und der Tender mit hinlänglichem Brennmaterial und Wasser versehen sei, um zur festgesetzten Zeit abfahren und an dem Bestimmungsorte anlangen zu können.

Die Heizung der Maschine findet gewöhnlich in den dafür bestimmten Heizhäusern Statt. Dabei ist zu beachten, daß der Rauchfang der Locomotive

unter den blechernen Rauchfang des Daches gestellt werde, also nicht mit dem Dachgehölze oder andern Holzwerk in Berührung komme.

§. 10.

Nach zurückgelegter Fahrt muß der Maschinenführer dafür sorgen, daß das Auswerfen des Feuers und das Ablassen des Wassers ebenfalls am dazu bestimmten Orte geschehe, an welchem das Feuer sogleich gut abgelöscht werden soll.

Ist er genöthiget, seine Feuerung auf die Bahn auszuleeren, so muß er dieselbe sorgfältig in der Mitte der Bahn zusammenschüren, und bevor er den Platz verläßt, ebenfalls gut mit Wasser löschen.

Jede Maschine darf erst eine Viertelstunde nach Herauswerfen des Feuers, und zwar nur im Freien ausgeblasen werden, während welcher Zeit die Heizthüren offen stehen müssen, um den Feuerkasten soviel wie möglich auskühlen zu lassen, und sowohl zur Schonung der Maschine, als zur Hindanhaltung weiterer Nachtheile, jeden plötzlichen und gewaltsamen Temperaturwechsel,

besonders zur Winterszeit, nach Thunlichkeit zu vermeiden.

Hierauf muß die Maschine sammt Tender abermals untersucht werden, und der Maschinenführer hat sogleich den Bericht zu erstatten, ob sie vollkommen gut gegangen ist, oder ob während oder nach der Fahrt etwas Mangelhaftes daran zu bemerken war, in welchem Falle entweder schleunige Reparatur erfolgen, oder die Locomotive durch eine andere ersetzt werden muß.

Zur Sicherheit für den Maschinenführer ist diese Anzeige in das Journal der betreffenden Locomotive mit Bemerkung des Tages und der Stunde einzutragen.

§. 11.

Um den, während der Fahrt vorkommenden geringen Beschädigungen an der Locomotive und dem Tender, oder an den angehängten Wagen schnell abhelfen zu können, muß jeder Locomotivführer nachfolgende Werkzeuge und Requisiten mit sich führen:

Ein Sortiment von Bolzen, Schließkeilen und Schrauben, einen großen und einen

kleinen englischen Schraubenschlüssel, drei Kaltmeißel, zwei Handhammer, eine Zange, einen eisernen Hebel, eine Winde, eine lange und zwei kurze Kuppelketten mit Haken, einen Bolzen zur Verbindung des Tenders mit der Maschine, zwei Reserve-Kugelventile, zwei Zapfen, mehrere Röhrenstöpsel, eine Quantität Flachs, Packhanf und Hanfstricke, Mennig zu Verkittungen, zwei Kannen mit Del, um die Maschinentheile unter Wegeß zu schmieren, drei Wassereimer zum Löschen, eine Kohlenschaufel, Stangen und Haken zum Anschüren des Feuers und Ausnehmen der Roststäbe, eine Handlaterne und einen Schlüssel zum Auf- und Zusperrern der Ausweich-Quadranten.

An jeder Locomotive muß überdies bei eintretender Dunkelheit eine große oder mehrere kleinere Laternen mit weißem Lichte auf der Vorderseite befestiget werden.

Von dem Vorhandensein der vorbenannten Werkzeuge und Requisiten muß sich der Maschinen-

führer vor der Abfahrt die genaueste Ueberzeugung verschaffen; er hat für dieselben zu haften, und das Schadhafte oder Verbrauchte sogleich wieder zu ersetzen.

§. 12.

Die Locomotiv-Führer und Heizer sollen, bevor die Locomotive in Gang gesetzt werden, auf der Station wohl Acht geben, ob die Ausweichplätze und Drehscheiben in Ordnung sind, weil beide verantwortlich bleiben, wenn eine Maschine daselbst aus der Bahn geht.

Im Winter müssen die Führer und Heizer unter strenger Verantwortlichkeit dafür sorgen, daß bei den Wasserstationen die Drehscheiben und Ausweichschienen täglich, so oft als nöthig, bewegt werden, um das Anfrieren derselben zu verhindern.

Das Umdrehen der Locomotive und Wagen auf den Drehscheiben muß immer langsam und mit Vorsicht geschehen, eben so müssen die Wagen immer durch die zugehörigen Maschinen in die Ausweichplätze gebracht werden, ausgenommen, wenn die Stationswächter im Stande sind, dieß

in der vorgeschriebenen Zeit ohne Maschine zu thun.

§. 13.

Wenn die hier angedeuteten Einrichtungen Statt gefunden haben, hat der Maschinensführer die Locomotive beim ersten Glockenzeichen langsam und vorsichtig dem Wagenzuge zuzuführen. Während dem muß der Heizer, der seinen Platz auf dem Tender eingenommen hat, die Bremse handhaben, und sich sodann zum Einhängen der Locomotive an die Wagen bereit halten.

Vor der Abfahrt muß sich der Maschinensführer überzeugen, ob die Locomotive und der Tender sicher an dem Wagenzuge befestigt wurden.

(Dasselbe ist zu beobachten, wenn während der Fahrt durch Reißen einer Kette sich der Zug trennen sollte; jedoch ist hier die besondere Vorsicht anzuwenden, daß nach der Trennung die Locomotive nicht früher zum Stillstehen gebracht werde, bis der hintere abgerissene Theil in Ruhe gekommen ist, um ein Zusammenstoßen zu vermeiden).

Beim zweiten Glockenzeichen hat der Locomotiv-Führer die Dampfpfeife ertönen zu lassen, und

beim letzten (dritten) Glockenzeichen die Maschine sehr langsam und nicht plötzlich in Bewegung zu setzen, um das Sprengen der Ketten zu vermeiden, und die Passagiere nicht zu incommodiren.

In den Zwischenstationen, wo anzuhalten ist, gibt der Maschinensführer die Zeichen nach erhaltener Weisung mit der, an dem Tender angebrachten Glocke.

§. 14.

Der Maschinensführer hat während der Fahrt stets auf der Locomotive bei dem Handgriffe der Steuerung zu stehen, sein vorzüglichstes Augenmerk auf die Spannung des Dampfes, auf den Stand des Wassers im Kessel, und auf den Mechanismus der Maschine zu richten, so weit er ihn bemerken kann, und es ist ihm auf das Strengste untersagt, die Spannung des Dampfes während der Fahrt über 65 Pfund auf den Quadrat Zoll zu erhöhen.

(In Bahnhöfen und bei längerem Aufenthalte auf den Stationen sind bloß 40 Pfund Spannung gestattet).

Der Heizer muß, wenn er nicht heizt, zur

Handhabung der Bremse auf dem Tender bereit und auf den Maschinensführer aufmerksam sein, so wie Beide auf die Zeichen des auf der Plattform des ersten Wagens stehenden Zugführers besonders zu achten haben.

Zu gleicher Zeit haben Maschinensführer und Heizer die vor ihnen liegende Bahnlinie, so weit sie sehen können, im Auge zu behalten, um jedes Hinderniß oder die Signale der Wächter zeitlich genug zu bemerken.

In keinem Falle soll die Aufmerksamkeit beider zugleich hiervon abgelenkt werden.

§. 15.

Außer dem Maschinensführer und Heizer darf Niemand ohne Ermächtigung der Direktion die Fahrt auf der Locomotive oder deren Tender mitmachen.

Eine Ausnahme hat einzutreten, wenn der Ober-Ingenieur, die Sections-Ingenieure oder ihre Assistenten die Bahn respiciren, oder, wenn mit einer Reserve-Locomotive einem verspäteten Zuge entgegen gefahren wird.

Der Locomotiv-Führer darf sich während der

Fahrt bei kurzem Aufenthalte in keinem Falle von der Locomotive entfernen; eine Ausnahme findet mit Erlaubniß des Zugführers nur dann Statt, wenn der Aufenthalt in der Station beträchtlich wäre, der Maschinenführer sich früher von dem guten Zustande seiner Maschine überzeugt hat, und der Kessel genug Wasser enthält, um eine bestimmte Zeit ohne Zupumpen stehen zu können. Vorher hat er jedoch dem Heizer die nöthigen Instruktionen und den Ort, wohin er sich begibt, mitzutheilen, um auf Verlangen leicht ausfindig gemacht werden zu können.

Es sind ferner, wenn die Maschine auch bloß eine kurze Zeit stille hält, jederzeit die Steuerungen auszurücken, der Dampf abzusperren, die Tenderbremse anzuziehen, und der entweichende Dampf soll, besonders innerhalb eines Stationsplatzes, in den Tender gelassen werden, und nicht durch das Sicherheits-Ventil ausströmen.

§. 16.

Jede Maschine soll nach der Richtung, wohin sie geht, sich immer im Geleise rechter Hand

bewegen, und darf den Wagenzug in der Regel nicht vor sich herschieben. Ausnahmen für Letzteres sind nur dann gestattet, wenn

- a) eine Maschine unter Begeß unbrauchbar oder unfähig wurde, den Train allein fortzuziehen, in welchem Falle die nachfolgende Hilfsmaschine denselben bis zum nächsten Ausweichplatze vorsichtig zu schieben, und sich dort dem Zuge vorzuspannen hat;
- b) eine Maschine, um einem Hindernisse oder einem andern Train auszuweichen, zur nächsten Verbindungsbahn zurückbewegt werden muß;
- c) eine zweite Locomotive dem Train über eine schiefe Fläche nachzuhelfen hat, wobei diese Maschine immer wieder im Geleise rechter Hand zurückkehren muß; endlich
- d) wenn im Winter Wagen oder Schneeräumungs-Apparate zum Reinigen der Schienen vor der Maschine geschoben werden müssen.

Auch der Tender soll der Locomotive ohne Nothwendigkeit nicht vorangehen.

§. 17.

Nicht nur am Anfange der Fahrt von den Stationsplätzen, sondern jedesmal, wenn die Locomotive in Bewegung gesetzt, oder angehalten, die Geschwindigkeit vermehrt oder vermindert werden soll, hat dieses behutsam und allmählig zu geschehen. Hierbei ist noch zu beobachten, daß das Heizen früher schon gemäßiget werden muß, wenn die Maschine auf dem erreichten Stationsplatze zu bleiben hat, damit nicht unnütze Dampfbildung Statt finde.

Schnelles Anhalten kann nur eintreten, wenn Weiterfahren mit großer Gefahr verbunden wäre.

Die Geschwindigkeit, d. i. die Zeit, in welcher eine Strecke zurückgelegt werden soll, wird von Seite der Direktion festgesetzt, und der Maschinen-Führer ist strenge verpflichtet, diese einzuhalten, ohne sie zu vermehren.

Sollte Zeitverlust nicht zu vermeiden gewesen sein, so darf der Maschinen-Führer die Geschwindigkeit nur mit Bewilligung des Zugführers vergrößern, dabei aber eine Meile in nicht weniger als 10 Minuten zurücklegen.

Den Anforderungen des fahrenden Publikums zur Vermehrung der Geschwindigkeit darf durchaus keine Folge geleistet werden.

§. 18.

Vorsichtig zu fahren, ist eine der wichtigsten Pflichten eines Locomotiv-Führers.

Er hat die Signale der Bahnwächter, des Zugführers und der Conducteurs, und die in der Bahn vorkommenden Hindernisse genau zu beachten, und zwar:

1. bei dem Signale zum Langsamfahren sogleich die Geschwindigkeit der Maschine zu mäßigen, und im erforderlichen Falle auch die Bremse des Tenders wirken zu lassen, um die gefährliche Stelle der Bahn, so behutsam als möglich, zu passiren;
2. dagegen beim Ansichtigwerden eines Signals zum Anhalten oder einer Gefahr schnell an der Locomotive jene Vorrichtungen zu treffen, die ihn in den Stand setzen, noch vor der gefährlichen Stelle den Zug zum Stehen zu bringen. Gleichzeitig hat er das Zeichen zum Bremsen der angehängten Wagen zu geben.

Bei dem Ankommen in den Stationen soll jeder Train in der Regel vom letzten Wagen aus zuerst gebremset werden, und der Maschinensführer darf dabei nicht gestatten, daß der Heizer die Tender-Bremse auf einmal fest anziehe, weil dadurch der Stoß zu groß werden könnte, und die Wagen zu viel leiden würden.

S. 19.

Die Geschwindigkeit der Fahrt ist auch ohne Signalisirung zu mäßigen, und dabei die Dampfpfeife ertönen zu lassen:

Bei Annäherung an Stationen; wenn Menschen, Thiere, Wagen oder Hindernisse anderer Art auf der Bahn wahrzunehmen sind; wenn ein Train in dem nebenliegenden Geleise stille steht, dem sich der Locomotiv-Führer besonders vorsichtig zu nähern hat; auf jenen Bahnstrecken, die durch Ortschaften führen; bei gekrümmten Stellen, die nicht übersehen werden können; über Drehscheiben; durch Verbindungsbahnen und Ausweichplätze; bei starken Gefällen der Bahn; zur Nachtzeit; bei Nebel oder Schneegeflöber; dann, wenn in Einschnitten oder bei Gegenwind durch Dampf

und Rauch die Beobachtung der Schienenlinie, und die Aussicht auf die Bahn nicht auf gehörige Weise Statt finden könnte.

Wenn die Bahn durch Dampf oder Rauch verdunkelt ist, was von einer gesprungenen Röhre oder einer andern Ursache herrühren kann, so soll ein nachfolgender Maschinenführer nicht durch den Dampf oder Rauch fahren, sondern in einer hinlänglichen Entfernung anhalten, und sich erst überzeugen, ob die Bahn von allen Hindernissen frei ist, bevor er es versucht weiter zu fahren.

§. 20.

Bei Ortschaften und Gebäuden oder andern Gegenständen, als: Heu- und Strohschubern, Düngerhaufen, die nahe an der Bahn liegen und feuergefährlich sind, haben die Maschinenführer außer der Absperrung des Dampfes noch strenge darauf zu sehen, daß innerhalb 300 Klaftern von jeder Seite derselben, die Heizthüre nicht geöffnet, in dem Feuer nicht geschürt, oder dasselbe mehr angeflammt werde. Ebenso darf das Lüften der Drahtneße an den Rauchfängen zur Vermehrung des Zuges in der Regel nur im Stillstande, keines-

wegs aber während der Fahrt an feuergefährlichen Orten geschehen.

§. 21.

Schon bei eintretender Dunkelheit müssen an jeder Locomotive und am Tender die Laternen angezündet werden, um die Bahnwächter oder eine etwa entgegenkommende Maschine aufmerksam zu machen.

§. 22.

Wenn die starke Frequenz die Absendung mehrerer Wagenzüge hintereinander nach ein und derselben Richtung nothwendig macht, so darf der später eintretende Wagenzug bei Tag erst in 10, bei Nacht in 15 Minuten dem unmittelbar vorhergehenden folgen, und muß dabei die größte Aufmerksamkeit, und die für solche Fälle vorgeschriebenen Zeichen der Wächter genau beobachten.

Zur Nachtzeit, oder bei dichtem Nebel haben sich die Maschinensführer von dem rothen Lichte am letzten Wagen des vorangehenden Zuges stets in gehöriger Entfernung zu halten, und bereit zu sein, durch Bremsen, Anhalten oder Reversiren

jedes Unglück durch das Zusammenstoßen zweier Wagenzüge zu verhüten.

§. 23.

Dem Maschinensführer ist strenge untersagt, auf Wegübergängen im Horizonte der Bahn oder unter Brücken anzuhalten, ebenso dürfen die Wagenzüge in den Zwischenstationen sich nicht länger aufhalten, als zur Einnahme von Brennstoff, Wasser, Reisenden oder Waaren nothwendig ist.

Damit aus einem längern Aufenthalte in einer Station kein Nachtheil durch Zusammenstoßen mit einem nachfolgenden Zuge erwachse, hat der stehende Train sich in ein Seitengeleise zu begeben, und, wo dies nicht möglich ist, muß die für solche Fälle vorgeschriebene Art der Signalisirung eintreten.

§. 24.

Sollte die Maschine genöthigt sein, einem bestehenden Hindernisse in der Bahn auszuweichen, so muß, wenn bei der nächsten Verbindungsbahn kein Bahnwächter aufgestellt wäre, ein Conducateur oder der Heizer mit dem Schlüssel zum Oeffnen des Ausweich-Quadranten vorausgehen,

die Ausweichschienen in die gehörige Stellung rücken, nach Passirung des Zuges wieder in die Hauptbahn zurückschieben, und den Quadranten sperren.

Bevor sich jedoch der Maschinenführer mit dem Zuge durch die geöffnete Verbindungsbahn in's linke Geleise bewegt, muß der Zugführer eine andere Person mit den zum Signalisiren nöthigen Geräthen wenigstens 250 Klafter voraussenden, um eine entgegenkommende Maschine zu warnen, und ihr ein Zeichen zum Stillhalten zu geben.

Auch darf sich der Maschinenführer im linken Geleise nicht länger, als bis zur nächst kommenden Verbindungsbahn aufhalten, und nur so schnell fahren, daß der zum Signalisiren bestimmte Mann der Maschine im starken Schritt vorausgehen könne; endlich muß der Maschinenführer, so lange er sich im unrichten Geleise mit dem Train befindet, die Dampfpfeife oft ertönen lassen.

§. 25.

Wenn auf einer Bahnstrecke, wo nur auf einem Geleise gefahren werden kann, ein Aufenthalt Statt findet, bevor der Maschinenführer jenen Ausweichplatz erreicht hat, wo ein entgegen-

kommender Train auf ihn wartet, so wird der Zugführer sogleich zu diesem Ausweichplatze die bestimmte Nachricht senden, ob der wartende Train vor Beseitigung des Hindernisses weiter fahren kann oder nicht. Findet aber der Aufenthalt Statt, nachdem ein derlei Ausweichplatz passirt ist, so muß der Zugführer um die etwa nöthige Hilfe in die nächste Station senden.

Kein Train darf den Ausweichplatz, auf welchem er mit einem entgegenkommenden zusammen treffen soll, früher passiren, als bis er die sichere Nachricht erhalten hat, daß der erwartete Train nicht kommt, und die Hauptbahn frei ist, welche er sodann sehr vorsichtig zu befahren hat.

§. 26.

Wenn an einem Wagenzuge ein Gebrechen eintritt, wodurch das Anhalten desselben nothwendig wurde, und die Beseitigung des Hindernisses an dem angehaltenen Wagenzuge zu lange dauern sollte, ferner dieses ohne Hilfe von der nächsten Station nicht bewerkstelligt werden könnte, so hat der Maschinensführer die Locomotive auszuhängen, und unter Zurücklassung der nicht fort-

zubringenden Wagen nach der nächsten Station zu fahren, um von dort Hilfe zu fordern.

Ist dieß wegen eines an der Maschine selbst eingetretenen Gebrechens nicht thunlich, so hat er mit Beiziehung des Heizers, der Conducteure und Bahnwächter Alles anzuwenden, um solchen Mängeln schleunigst abzuhelpen.

Wenn auch dieses nicht möglich wäre, so sind die vorgeschriebenen Weisungen zur Herbeirufung einer Hilfsmaschine zu befolgen.

Unterdessen hat der Maschinenführer die Dampfpfeife oder Glocke oft ertönen zu lassen, und es ist überhaupt die für solche Fälle vorgeschriebene Art der Signalisirung einzuleiten.

§. 27.

Jeder Locomotiv-Führer, welcher sich in einer unrichten Stunde mit seiner Maschine, wegen eines eingetretenen Unglücks oder sonstigen Ver-
richtung auf der Bahn befindet, muß auf alle andern Maschinen gefaßt sein, und demgemäß die nöthigen Vorsichtsmaßregeln treffen.

§. 28.

Wenn in einer Station der erwartete Train nicht ankommt, so ist eine halbe Stunde nach Verlauf der zum Eintreffen desselben festgesetzten Frist eine Hilfs- Locomotive abzusenden, und es darf derjenige Maschinenführer, der durch den Sections- Ingenieur oder Assistenten den Auftrag erhält, dem verspäteten Wagenzuge entgegen zu fahren, kein anderes, als das r e c h t s e i t i g e Geleise wählen, und muß (besonders bei Strecken, wo er genöthiget ist, auf d e r s e l b e n Linie ihm entgegen zu fahren), alles dasjenige mit besonderer V o r s i c h t beobachten, was in Bezug auf die Sicherheit der Fahrt in dieser Instruction vorgeschrieben ist.

Auf der Reserve- Locomotive hat der Sections- Ingenieur oder Assistent mitzufahren und der Maschinenführer muß jene Geräthschaften, Requiriten und Werkzeuge, welche zum Signalisiren und zu augenblicklichen Reparaturen nothwendig sind, so wie auch nöthigen Falles einen Hilfswagen mit dem erforderlichen Hebzeug, Reserve-Wagen und Hilfsarbeiter mitnehmen.

§. 29.

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

§. 30.

Sollten Maschinenführer eines Waaren- oder Gepäck-Trains sehen, daß Güter nicht vollkommen bedeckt sind, und leicht von der Maschine Feuer fangen könnten, so haben sie den, die Verladung leitenden Beamten hierauf aufmerksam zu machen.

§. 31.

Wenn hoher Schnee gefallen ist, und starke Fröste oder Schneeverwehungen eingetreten sind, soll eine Locomotive mit dem Schneeräumungs-Apparate jedem Wagenzuge vorausgesendet werden, um den Schnee von der Bahn zu räumen, und das Eis von den Schienen zu beseitigen.

Zuweilen genügt es, den Schneeräumungs-Apparat unmittelbar vor der Locomotive des Wagenzuges anzubringen, in welchem Falle es nicht nöthig ist, daß eine Locomotive mit demselben dem Train vorangehe.

Im Winter darf die Locomotive nie ohne Besen und Eiskrazer abgehen, und es dürfen auch die mit Sand gefüllten Kasten über den Treibrädern nicht fehlen, um die nöthige Friction hervorbringen zu können. Vorrath von Sand findet sich auf den Stationen und bei den Wächterhäusern.

§. 32.

Die Maschinensführer und Heizer sind verpflichtet, bei ihrer Ankunft in der Station dem 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.

Ebenso haben sie jede Person, welche Holz

oder Kohlen vom Tender entwendet, anzuzeigen.

Führer, welche durch Langsamfahren oder Anhalten hierzu Anlaß geben, werden strenge bestraft werden.

§. 33.

Wenn dem Maschinenführer ein Lehrling zugewiesen wird, der anfangs bei den Waaren-Trains, später erst bei den Personen-Trains Unterricht erhalten soll, so hat er denselben mit der Maschine und dem Dienste dabei auf das Genaueste bekannt zu machen, ihm alle Regeln, welche beim Reinigen und Gebrauche der Locomotive zu beobachten sind, mit der größten Deutlichkeit aus einander zu setzen, und überhaupt Alles anzuwenden, um den Lehrling zu einem tüchtigen und brauchbaren Maschinenführer auszubilden.

Sobald ein Lehrling ausgelernt, und die vorgeschriebene Prüfung bestanden hat, wird dem betreffenden Maschinenführer von Seite der Direction die kontraktmäßige Gratification ausgesetzt.

So lange aber Letzteres noch nicht durch die vorgeschriebenen Zeugnisse nachgewiesen ist, darf

der Locomotiv-Führer die Maschine und deren Leitung einem Lehrlinge niemals ohne sein Beisein anvertrauen, indem er sonst für jeden Schaden, der durch einen Lehrling verursacht wird, verantwortlich bleibt.

§. 34.

Findet sich eine Vernachlässigung der Maschine, z. B. daß die Oelbehälter oder Schmierlöcher verstopft sind, daß Stopfbüchsen, Schließen, Keile, Schrauben 2c. lose sind oder fehlen, oder, wenn der Maschinensführer zu wiederholten Malen Mängel an seiner Maschine nicht angegeben hat, — so macht sich derselbe der Nachlässigkeit schuldig, und ist dieserwegen strafbar.

§. 35.

Ein Maschinensführer, der den, in dieser Instruction bei Leitung der Locomotive vor, während und nach der Fahrt auferlegten Verpflichtungen nicht nachkommt, wird, wenn diese Außerachtlassung keine nachtheiligen Folgen herbeigeführt hat, für jeden Fall mit einer angemessenen Geldstrafe belegt werden.

Das Erkenntniß, wann eine derlei Strafe

einzutreten hat, steht nach vorausgegangenem Berichte des Zugführers, Sections-Ingenieurs oder Werkmeisters dem Ober-Ingenieur zu.

Berläßt ein Maschinensführer den Dienst der Gesellschaft ohne vorhergegangene kontraktmäßige Aufkündigung, so kann ihm das Ganze, oder ein Theil seiner, zu der Zeit noch rückständigen Forderungen nach Anordnung der Direktion entzogen werden.

§. 36.

Jeder Maschinensführer, der aus Fahrlässigkeit, Trunkenheit oder aus Unvorsichtigkeit ein namhaftes Unglück herbeiführt, wird seines Dienstes entlassen, und nach den bestehenden Kriminalgesetzen bestraft.

§. 37.

Zeigt sich aus der Untersuchung, daß ein minder bedeutender Unglücksfall durch das Zusammenwirken unvorhergesehener Umstände herbeigeführt wurde, und der Maschinensführer nicht allein die wesentliche Schuld an dem Vorfalle trägt, das Unglück bei größerer Geschicklichkeit desselben aber doch hätte vermieden werden können, dann wird

nebst der landesgesetzlichen Bestrafung ein derlei Maschinenführer von der Führung der Locomotive so lange suspendirt, bis er durch längere Zeit unter der Leitung eines andern Maschinenführers den praktischen Beweis geliefert haben wird, daß er seine Kenntnisse verbessert hat.

Ein Individuum, welches wegen zur Gewohnheit gewordenem Trunkenheitsfehler oder Verletzung seiner Pflichten für dienstunfähig erklärt wurde, kann einer solchen Begünstigung niemals mehr theilhaftig werden.

§. 38.

Da ein richterliches Erkenntniß auf zeitliche Suspendirung vom Dienste, so wie jenes, welches auf Unfähigkeit lautet, seine Wirkung auf alle Eisenbahnen der österreichischen Monarchie hat, so sollen zeitlich suspendirte Maschinenführer erst nach Ablauf dieser Frist und Erfüllung der, für ihre Wiederverwendung festgesetzten Bedingungen, zum Dienste für unfähig Erklärte aber, von andern Eisenbahn-Gesellschaften gar nicht in Dienst aufgenommen werden.

§. 39.

Maschinenheizer und die, bei der Maschine als Gehilfen angestellten Individuen, welche sich eine Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten zu Schulden kommen lassen, werden nach den bestehenden Gesetzen und nach Umständen noch überdieß mit Abzug am Lohne oder der Entlassung vom Dienste bestraft.
