Vorschriften auf der Station.

§. 4.

Die Locomotiv-Führer und Heitzer hängen in Betreff der Reparatur und Instandhaltung der Maschinen von den Sections-Ingenieuren und Vorstehern der Reparaturs-Werkstätten ab. Die Zeit, während welcher sie nicht zum Fahren beordert sind, haben sie mit genauer Untersuchung, Reinigung und Instandsetzung aller Theile ihrer Maschinen zuzubringen; sind dabei keine Verrichtungen nöthig, so haben sie andere ihnen vom Sections-Ingenieur oder Vorsteher der Reparaturs-Werkstätte zugewiesene Arbeiten vorzunehmen, dabei denselben Vorschriften und derselben Arbeitszeit wie die übrigen Arbeiter nachzukommen, und die Werkstätte ohne Erlaubniß nicht zu verlassen. Nachtarbeiten sind so viel als möglich zu vermeiden. Urlaubsbewilligungen für ganze oder halbe Tage dürfen nur vom Sections-Ingenieur ausgehen.

In Krankheitsfällen haben die Locomotiv-Führer und Heitzer die Meldung hiervon ohne

Aufenthalt an ihren Vorgesetzten gelangen zu lassen und über die Dauer der Krankheit ein glaubwürdiges ärztliches Zeugniß beizubringen; es haben auch in dieser Beziehung dieselben Bestimmungen wie für das übrige Werkstatts-Personale zu gelten.

§. 5.

Die Aufmerksamkeit des Führers muß stets dahin gerichtet sein, seine Maschine in vollkommene Ordnung und in den reinlichsten Zustand zu versetzen, zu welchem Zwecke er die arbeitenden Theile zuerst von unten speziell zu untersuchen hat.

Die Bläuelstange ist ein sehr wichtiger Bestandtheil und bei mangelhafter Untersuchung vielleicht mehr als irgend ein anderer Theil dem Versagen unterworfen. Alle Keile müssen durch Federstifte gesichert und die Stellschrauben fest angezogen sein; im Falle die Metall-Lager zu viel Spiel hätten, sollen sie ebenfalls angezogen werden, jedoch nicht so stark um Friction zu verursachen. Die Keile, welche die Kolbenstangen mit den Kreutzköpfen verbinden und die Stellschrauben, Schließen und andere Verbindungs-

stücke der Speispumpenkolben mit den Cilinder-Kolbenstangen sind gut zu befestigen.

Die inwendigen Lager an der Kurbelachse müssen ebenfalls untersucht und wenn es erforderlich ist angezogen werden, um einen bedeutenden Spielraum zu verhindern. Die Räder müssen an den Achsen genau im Rechteck aufgepreßt und die Keile derselben dicht eingetrieben sein. Alle Stiften, Bolzen u. s. w., durch welche der Mechanismus des Schubventiles verbunden wird, so wie die Hebelglieder und die Charniere der Schubstangen müssen an den gehörigen Punkten gesichert, die Hebel an der Steuerungswelle befestiget und die Zapfen an diesen Hebeln besonders berücksichtiget werden, indem diese sich auf dem Wege leicht auslösen und einen Stillstand der Maschine verursachen könnten. Eine ähnliche Untersuchung muß sich auch auf den Hand-Mechanismus erstrecken, wenn ein solcher angebracht ist.

Die Schrauben, welche die Lager der Steuerungswelle befestigen, müssen angezogen werden, wenn sie lose sein sollten. Die Excentrik-Ringe sollen ziemlich frei arbeiten und die Excentrik-Scheiben müssen in ihrer richtigen Lage auf der Achse

befestigt sein, sonst hat die Maschine eine unrichtige Bewegung der Schubventile, also einen ungleichen Schlag. Hat sich eine Dampf-Entweichung in den Stopfbüchsen der Kolben- und der Schubventil-Stange oder ein Wasserverlust an der Speispumpe und den Saugröhren bemerkbar gemacht, so müssen sie ebenfalls angezogen werden. Jeder Schmutz, der sich an den Lagern oder Verbindungsstücken anlegen sollte, muß sorgfältig mit Fetzen abgewischt werden.

Sobald die Besichtigung der unteren Maschinentheile beendiget ist, muß der Führer die Enden der Kesselröhren untersuchen; sollte irgend ein bedeutendes Schweißen wahrzunehmen sein, so sind die Rohre entweder gut zu verstemmen oder Ringe, oder (wenn hierzu die Zeit zu kurz wäre) Bolzen in jedes Ende der mangelhaften Röhren einzutreiben. Ferner soll etwas Talg oder Oehl in die Dampfkasten und Cilinder eingelassen werden, um die Schuber und Kolben zu schmieren; dieses kann entweder mittelst der Hähne an der Außenseite des Rauchkastens, oder an den Cilinderdeckeln oder durch Löcher, die am Dampfkastendeckel angebracht sind, geschehen. Der Rauchkasten

und der Schornstein muß von Asche und Kohlen gereinigt, und das kleine Aschenthürchen am Schornsteine sorgfältig und dicht verschlossen werden. — Der Rauchfang und Funken-Apparat darf keine Löcher oder Risse haben, die innere Röhre muß dampfdicht, so wie die äußere Blechbekleidung luftdicht sein.

Von Zeit zu Zeit soll der Führer die Geleise Lehre an den Rädern anlegen, und wenn er sie unrichtig oder nicht winkelrecht findet, so darf mit der Maschine durchaus nicht gefahren werden, bevor dieser Fehler verbessert ist; — eben so sollen die Sicherheits-Ventile stets im guten selbst spielenden Stande erhalten werden, also nicht untauglich und gefahrbringend geworden sein.

Wenn an beiden Seiten der Maschine Oelbehälter mit Leitröhrchen zu den Kolben, Lagern u. s. w. angebracht sind, so muß der Führer darauf sehen, daß diese Oelbehälter gefüllt sind und die Baumwolldochte die Röhrenöffnungen mit dem Oele verbinden; ferner müssen die Schmierbüchsen der Achsenlager an der Maschine und dem Tender gefüllt und die Stiften, Glieder u. s. w. an den Federn richtig und fest seyn. Die Zugstange, welche

die Maschine und den Tender verbindet, soll gut befestiget, die Bahnräumer müssen in tüchtigen Zustand versetzt und die Sicherheitsketten eingehängt werden.

Eine genaue Untersuchung des Tenders, besonders der Premse und Bahnräumer desselben, muß ebenfalls Statt finden; die Wasserbehälter sind von Zeit zu Zeit auszuputzen und etwaige Holzspähne oder andere fremde Körper zu entfernen, damit die Pumpen-Ventile nicht verstopft werden. Sollte eine Speispumpe wenig Wasser geben, und die Ventile und übrigen Theile derselben dennoch in Ordnung sein, so ist nachzusehen, ob sich an der Pumpen-Oeffnung beim Kessel nicht Wasserstein angesetzt und dieselbe verlegt hat.

Vorschriften während der Fahrt.

§. 6.

Die Fahrten, zu welchen die Locomotiv-Führer und Heitzer vom Sections-Ingenieur bestimmt werden, haben sie ohne Widerrede und zu jeder Zeit, bei Tag oder Nacht zu verrichten; sie müssen sich