

pen von Wasser darf nur auf den dazu bestimmten Rädern oder auf der vorgeschriebenen Strecke des linksseitigen Geleises und nur zu einer Zeit geschehen, wo kein Train auf demselben zu erwarten steht.

Wenn eine Maschine die letzte Tagfahrt macht, so braucht für die Endstrecke kein Brennstoff mehr nachgelegt zu werden, besonders wenn die Last geringe ist; im Grunde kann sogar das Feuer ausgebrannt sein zur Zeit, wo der Train auf dem Endpunkte anhält.

---

## Vorschriften nach der Fahrt.

### §. 32.

Beim Eintreffen in der Endstation muß das Wasser im Kessel bis zum oberen Hahn oder über denselben reichen, wenn die Maschine im Heizhause stehen zu bleiben hat; das Sicherheits-Ventil soll auf 25 Pfund per □" nachgelassen, Rauchkasten- und Heizthüre successive also nicht auf einmal geöffnet werden, um jeden plötzlichen Temperaturwechsel zu vermeiden.

Das Feuer wird dann am dazu bestimmten Orte über den Vertiefungen herausgenommen, indem man die Feuerthüre öffnet, das Brennmaterial mit der Feuerzange herauszieht, oder das Haken-eisen durch die Koststangen steckt, zwei oder drei aufhebt, wodurch Raum entsteht die übrigen auseinander zu legen und das Feuer in den Aschen-kasten fallen zu lassen, von wo es der Heizer heraus-zuziehen hat; dabei muß auf gehöriges Ablöschen der ausgeworfenen Brände gesehen werden.

### S. 33.

Jeder Maschinen-Führer ist verpflichtet, seine Maschine jeden dritten oder vierten Tag ausblasen zu lassen, damit die Ansetzung des Kesselsteines möglichst verhindert werde. Das Ausblasen darf aber erst eine halbe Stunde nach dem Heraus-nehmen des Feuers, wobei Heiðthüre und Rauch-kastenthüre fest zu verschließen sind, geschehen. Nach dem Ausblasen hat der Führer die Handlöcher im Kessel zu öffnen und mit geeigneten Instrumenten von den Röhren, den Kesselwänden und den Boden-theilen der Feuerboxe den angesezten Kesselstein nach Möglichkeit abzukraken; zuletzt schwemmt er mit

durch eine Druckpumpe eingespritztem Wasser alles Abgefrachte heraus. Bemerkt der Führer aber einen bedeutenden Kesselstein-Ansatz an allen Theilen, so hat er dem Vorsteher der Werkstätte Meldung zu machen, damit einige Rohre herausgezogen werden und die Reinigung besser Statt finden kann.

#### §. 34.

Nach jeder vollendeten Fahrt muß die Maschine und der Tender vom Führer genau untersucht und dann dem Vorsteher der Reparaturs-Werkstätte oder dem Sections-Ingenieur sogleich der Bericht erstattet werden, ob sie vollkommen gut gegangen ist, und ob nicht während oder nach der Fahrt etwas Mangelhaftes daran zu bemerken war, in welchem Falle schleunige Reparatur zu erfolgen hat.

Zur Sicherheit für den Maschinen-Führer ist diese Anzeige in das Journal der betreffenden Locomotive mit Bemerkung der bemerkten Mängel und der Tageszeit einzutragen.

#### §. 35.

Die Maschinen-Führer und Heizer sind weiter 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.

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