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

§. 37.

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.

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,

derselbe jemand Verläßlichen bis zur nächsten Wechselbahn sogleich voraussenden um eine entgegenkommende Maschine zu warnen, und ihr ein Zeichen zum Stillhalten zu geben.

Der Maschinen-Führer darf sich im unrechten Geleise nicht länger, als bis zur genannten Wechselbahn aufhalten, dasselbe nur mit einer Geschwindigkeit von 2 Meilen pr. Stunde befahren, endlich hat er darauf die Dampf-Pfeife oft ertönen zu lassen, und bei Nacht die Locomotiv-Laternen nach Vorschrift umzustecken.

§. 39.

Wenn ein Hinderniß auf dem einfachen Geleise zwischen Neustadt und Gloggnitz oder auf Stellen, wo nur auf einem Geleise gefahren werden kann, einen Train aufhält, bevor er jenen Ausweichplatz erreicht hat, wo ein entgegenkommender Train auf ihn wartet, so muß der Ober-Kondukteur sogleich zu diesem Ausweichplatze die bestimmte Nachricht senden, daß der wartende Train so lange dort zu bleiben hat, bis der aufgehaltene Train vor ihm vorbei gefahren ist. Ist der Aufenthalt als ein langer vorher zu sehen, so muß

der Ober-Kondukteur um die nöthige Hilfe in die nächste Hauptstation signalisiren oder senden.

Kein Train darf einen Ausweichplatz, auf welchem er mit einem entgegenkommenden zusammentreffen 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 und langsam zu befahren hat.

§. 40.

Wenn an einem Wagen ein Gebrechen eintritt, wodurch das Anhalten nothwendig wurde, und wenn die Beseitigung dieses Hindernisses ohne anderweitige Hilfe nicht bewerkstelligt werden könnte, so hat der Maschinen-Führer mit der Locomotive und den noch fortzubringenden Wagen nach der nächsten Station zu fahren, um von dort Hilfe zu fordern.

Ist Letzteres wegen eines an der Maschine selbst eingetretenen Gebrechens nicht thunlich, so hat er mit Beiziehung des Heitzers, der Kondukteure und Bahnwächter Alles anzuwenden, um solchen Mängeln schleunigst abzuhelfen, zu gleicher Zeit aber die

vorgeschriebenen Weisungen zur Herbeirufung einer Hilfsmaschine zu befolgen.

Auf der Hilfs-Locomotive hat der Sections-Ingenieur oder Assistent, dann die nöthigen Hilfsarbeiter mitzufahren, und der Maschinen-Führer muß jene Geräthschaften, Requisiten und Werkzeuge, welche zum Signalisiren und zu augenblicklichen Reparaturen nothwendig sind, mitnehmen.

§. 41.

Wenn von einer Station eine Hilfs-Maschine abgesendet wird, so darf sie kein anderes, als das linkseitige Geleise befahren, und es muß (besonders bei Strecken, wo man genöthiget wäre, auf derselben Linie entgegen zu fahren), alles dasjenige mit besonderer Vorsicht beobachtet werden, was in Bezug auf die Sicherheit der Fahrt in dieser Instruktion vorgeschrieben erscheint.

§. 42.

Wenn hoher Schnee gefallen ist, und starke Fröste oder Schneeverwehungen eingetreten sind, müssen Locomotive mit dem Schneeräumungs-Apparate vorausgesendet werden, um den Schnee

von der Bahn zu räumen, und das Eis von den Schienen zu beseitigen.

Das Fahren mit dem Schneepfluge hat mit großer Vorsicht zu geschehen, damit derselbe nicht aus dem Geleise geworfen wird, und bei Nacht sind auf demselben die Locomotiv-Laternen vorschriftmäßig zu befestigen. Die mitzunehmenden Arbeiter dürfen blos auf dem Tender oder dem Hilfswagen, in keinem Falle auf dem Pfluge selbst Platz nehmen.

§. 43.

Vorspanns-Maschinen sind von den Locomotiv-Führern nur dann zu verlangen, wenn für eine ansteigende Bahnstrecke die angehängte Last zu groß, oder nasses, windiges, Schnee- oder Glatteis-Wetter es nothwendig machen. Derlei Maschinen dürfen nicht während der Fahrt, sondern erst beim Anhalten in der betreffenden Station wieder abgekuppelt werden. Nie darf sich ein Maschinen-Führer aus Eigensinn und ohne Anführung haltbarer Gründe weigern, an seinen Train Wagen ankuppeln zu lassen. Auch darf er ohne solche nie Wagen irgendwo stehen lassen;

sollte letzteres nöthig sein, so hat er die abgehangenen Wagen in die nächste Ausweiche zu schaffen, wo sie unter Aufsicht verbleiben können, und in der folgenden Hauptstation die Anzeige davon zu machen.

§. 44.

An frequenten Tagen, wo das Abschicken leerer Trains nothwendig erscheint, hat jeder Führer solcher Trains wenigstens 250 Klafter vor dem Anfange der Stationen Meidling, Liesing, Mödling und Baden stehen zu bleiben, und vom dortigen Sections-Ingenieur oder Assistenten die Erlaubniß zur Ein- oder Durchfahrt zu erwarten, bei Nacht aber noch insbesondere auf die großen Signallaternen in so weit Acht zu haben, ob ihm das grüne Licht (zum Stehenbleiben), das rothe (zum Langsamfahren) oder das weiße ruhige (zum Weiterfahren) gezeigt wird.

§. 45.

Es ist Polizei-Vorschrift, daß die Trains nicht in kürzeren Zwischenräumen als von Viertel zu Viertelstunden in den Monaten vom 1. März bis Ende Oktober, und in halben Stunden in den übri-

gen Monaten abgesendet werden dürfen. Sollte deshalb ein früher abgegangener Train sich verspätet haben, so hat der Führer des Letzteren bei Ansicht des Ersteren die Geschwindigkeit zu mäßigen, die Signale der Wächter wohl zu beobachten, wenigstens ¼ Meile von dem vorhergehenden Train entfernt zu bleiben, und in der nächsten Station so lange anzuhalten, bis die Zwischenfrist von wenigstens ¼ Stunde wieder abgelaufen ist. Sollte der früher abgegangene Train aber ganz stehen geblieben sein, so hat der folgende sich nur langsam und vorsichtig zu nähern. Das weitere Verhalten hängt dann von Umständen ab; am besten ist es, wenn des Zeitverlustes wegen keine Reserve-Maschine herbeigerufen werden kann, beide Trains zu vereinigen und sie mit der guten Maschine weiter zu führen, was, wenn ein Ausweichplatz nahe gelegen ist, dadurch geschehen kann, daß beide Trains in denselben gebracht, und dort dann die brauchbare Maschine vorgehängt wird.

Ist der Ausweichplatz aber weit entfernt, so muß der nachfolgende Train zurückgeschoben werden, und die Locomotive durch die nächste Verbindungsbahn vor die beiden Trains zu kommen suchen.