

Wenn die Nebenleistungen zu den Nutzleistungen in keinem richtigen Verhältnisse stehen, so liegt es nicht in der Hand der Maschinenverwaltung, hier eine Aenderung zu schaffen. Diese hat die von dem Betriebe angeforderten Locomotiven zu stellen und zwar ohne Entscheidung über deren Nothwendigkeit; angeboten werden die Locomotiven nicht, im Gegentheil kommt es vor, daß der Betrieb das „Nichtstellen“ einer Maschine meldet.

Locomotiv-Dienstturnus.

Die allgemeine Vertheilung der Locomotiven auf die Maschinenstationen, die Festlegung der einzelnen Locomotivtouren (Hin- und Rückfahrt) unter Berücksichtigung der Gattungen der Züge, die Gruppierung der Locomotiven zu einzelnen Dienstturnüssen unter Beachtung einer zweckmäßigen Vertheilung von Dienst und Ruhe für die Maschinenpersonale, die Bestimmung der Stationen für Reservemaschinen sowie der Anzahl dieser und der Rangirmaschinen — alles unter „Maschinen-disposition“ zusammengefaßt — erfordern die reiflichste Ueberlegung. Allgemein gültige Regeln lassen sich nicht aufstellen, da in jedem Falle die maßgebenden Verhältnisse in Bezug auf den Verkehr, die Bahn, die Bahnhöfe, die Maschinen-, Wechsel-, Wasser- und Kohlenstationen, Brennmaterial, Speisewasser, Anzahl, Gattungen und Leistungsfähigkeit der vorhandenen Locomotiven, die Reparaturwerkstätten u. s. w. anders liegen. Ohne gründliche Kenntniß aller in Frage kommenden Verhältnisse läßt sich eine zweckmäßige Maschinen-disposition nicht aufstellen. Daß dazu außerdem noch eine nicht nur oberflächliche Kenntniß des Locomotivfahrdienstes und auch noch Personalkenntniß, betr. die Werkstätten- und Locomotivbeamten, erforderlich ist, bedarf kaum der Erwähnung.

Mit den Hauptverkehrsanstalten hat die Eisenbahn gemein, daß im äußeren Betriebe — Station, Strecke und Zug — Tag- und Nachtdienst ist. Während bei den Stations- und Streckenbeamten der Dienst so eingerichtet werden kann, daß der eine Theil der Beamten den Tagesdienst, der andere den