

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

23. September 1858.

Nro. 38.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VIII. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden. (Fortsetzung.) — Eisen-Industrie. Die Warhütte in Bayern. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

VIII.

Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden.

(Fortsetzung von Nr. 37.)

§. 62. Für Ausweichungen, welche von ganzen Zügen befahren werden, sind sogenannte selbstthätige Weichen besonders zweckmäßig. Dieselben müssen jedoch unter spezieller Aufsicht stehen.

§. 63. Als die beste Konstruktion dieser Weichen werden solche mit beweglichen Zungen bezeichnet. Die Spitzen der Weichenzungen müssen mindestens 4 Zoll weit ausschlagen und sind dieselben so zu konstruieren, daß die innere Seite des Radstranges die Zungen niemals berühren kann.

§. 64. Einfallshebel bei selbstwirkenden Weichen sind unzulässig. Die Gegengewichte sind zum Umlegen einzurichten und die Zwangsschienen mit einem möglichst schlanen Einlauf zu konstruieren.

§. 65. Ausweichungen mit beweglichen Schienen anstatt der Zungen sollen in Geleisen für durchgehende Züge nicht vorkommen.

§. 66. Ausweichungen für drei Schienenstränge sind in Hauptgeleisen zu vermeiden.

§. 67. Die Anzahl der Weichen, bei welchen die Züge gegen die Spitze fahren, ist möglichst zu beschränken.

Drehscheiben und Schiebebühnen. §. 68. Auf allen Lokomotivstationen ist mindestens eine Drehscheibe nothwendig. Dieselbe soll eine solche Größe haben, daß Lokomotive und Tender verbunden darauf umgewendet werden können, wozu mindestens 38 Fuß gehören.

§. 69. Die Hauptträger der Drehscheiben für die Lokomotiven sollen von Schmiedeeisen konstruirt werden.

§. 70. Dreh-Curven werden nicht befürwortet.

§. 71. Schiebebühnen für Lokomotiven sollen aus Schmiedeeisen konstruirt sein. Hölzerne Schiebebühnen für Wagen sind zuzulassen. Die Gruben dürfen nicht über 18 Zoll tief sein.

§. 72. In durchgehenden Geleisen sind Drehscheiben und Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig.

Perrons. §. 73. Hohe Perrons sind ferner nicht anzulegen.

§. 74. Die Höhe des Perrons darf nicht über 18 Zoll betragen, um die Achsen schmieren und nachsehen zu können.

§. 75. Haben die Wagen gut angeordnete Tritte, so können auf kleinen Stationen und Haltestellen die Perrons fortbleiben.

Abtritte. §. 76. Da, wo Züge halten, sind am Perron nicht zu entfernte, sichtbar bezeichnete Abtritte und Pissoirs anzuordnen, für deren regelmäßige Reinigung zu sorgen ist. Es ist eine ununterbrochene Wasserspülung der Pissoirs zu empfehlen.

Personen-Stationshallen. §. 77. Für die Ankunft und Abfahrt der Personenzüge sind bedeckte Hallen die beste Einrichtung. In der Halle sind mindestens 3, besser 4 bis 5 Geleise anzulegen, damit Reservewagen oder geordnete Züge zum Abgange bereit gestellt werden können.

Empfangsgebäude. §. 78. Im Empfangsgebäude sind folgende Räume erforderlich: Eine geräumige Vorhalle, welche gegen die Straße abgeschlossen werden kann, in Verbindung mit der Billets- und Gepäck-Expedition, der Post, und wenigstens zwei Wartesäle mit Restauration. Ferner ein Bureau für den Bahnhofsvorsteher, ein Telegraphenzimmer und eine Stube für die Schaffner. Die Wartesäle und die Gepäck-Expedition müssen mit der Wagenhalle in direkter Verbindung stehen. Im Gebäude selbst oder in direktem, bedachtem Zusammenhange mit demselben sind Abtritte anzulegen.

§. 79. Die Perrons in den Hallen und vor den Stationsgebäuden sind mindestens 18 Fuß breit anzulegen. Befinden sich Säulen darauf, so müssen dieselben mindestens 9 Fuß 5 Zoll von der Mitte des nächsten Geleises abstehen. An die Seite der Halle für ankommende Züge schließt sich die Gepäckausgabe und nöthigenfalls eine Zollabfertigung. Auch auf dieser Seite sind bedeckte Leitraden nöthig.

§. 80. Nächst den Hallen verdienen bedeckte Perrons den Vorzug vor andern Anordnungen.

Namen der Stationen. §. 81. Der Name der Station ist mit großen deutlichen Buchstaben, vom Perron aus sichtbar, anzugeben. Zweckmäßig ist es, auch die Entfernungen von den nächsten Hauptstationen beizufügen.

Bahnhofsuhr. §. 82. Auf größeren Stationen muß vom Zugange zum Bahnhofe und von den haltenden Zügen aus eine Uhr sichtbar seyn.

Feuerspritze. §. 83. In jedem Bahnhofe ist für einen Raum zur sicheren Aufbewahrung einer Feuerspritze zu sorgen.

Wasserstationen. §. 84. Auf jedem Bahnhofe, wo nur eine Wasserstation vorhanden ist, muß für besondere Fälle für Reservewasser durch einen zweiten Behälter, eine Cisterne oder Wasserleitung gesorgt werden.

§. 85. Die Wasserleitungsröhren von den Wasserbehältern zum Wassertrahn sollen mindestens 6 Zoll lichten Durchmesser haben.

§. 86. Aus den Ausgüßröhren muß das Wasser vollständig abgelassen werden können.

Löschruben. §. 87. Die Senkgrube zum Reinigen der Roste ist in den Hauptgeleisen so anzulegen, daß diese Arbeit erfolgen kann, während die Maschine Wasser und Brennmaterial einnimmt.

Vieh- und Wagen-Rampen. §. 88. Die an einem Nebenstrange liegende Equipagen- und Viehrampe ist mit einer Neigung von höchstens $\frac{1}{10}$ und so anzulegen, daß der Wagen sowohl vom Ende als auch von der Seite beladen werden kann.

Lokomotivschuppen. §. 89. Jede Lokomotive soll so viel Raum erhalten, daß man bequem an allen Seiten arbeiten kann. Deshalb ist auch viel Licht nothwendig. Große Fenster müssen aus diesem Grunde bis nahe auf den Fußboden reichen. Zwischen den Schienen sind Senkgruben von $2\frac{1}{2}$ bis $3\frac{3}{4}$ Fuß Tiefe mit Trittschufen an beiden Enden erforderlich, welche durch unterirdische Kanäle entwässert werden.

§. 90. Mindestens zu zwei hintereinander stehenden Lokomotiven gehört ein besonderes Ausfahrtsthor von wenigstens 15 Fuß 9 Zoll Höhe und 11 Fuß Breite.

§. 91. Vor den Ausfahrtsthoren der Schuppen für dienstthuende Lokomotiven sind gut entwässerte Löschruben anzulegen.

§. 92. Im Schuppen soll eine Rohrleitung liegen, welche durch einen Schlauch mit jeder Lokomotive in Verbindung gebracht werden kann. Ein mit Vorwärmer versehener Wasserbehälter in etwa 17 Fuß Höhe über dem Fußboden soll mit der Rohrleitung in Verbindung stehen. Auch Wassertrahne sind im Innern des Gebäudes oder außen an demselben zweckmäßig.

§. 93. Hölzerne Theile des Dachverbandes im Schuppen sollen über dem Standpunkte der Schornsteine mindestens 18 Fuß hoch über den Schienen liegen.

§. 94. Für die Abführung des Rauches und Dampfes ist durch Röhren, Klappen oder bewegliche Fenster im Dachstuhl zu sorgen.

§. 95. Steht der Lokomotivschuppen nicht in der Nähe einer Reparatur-Werkstatt, so ist eine Schmiede- und Schlosserwerkstatt, ein Raum für Eisen, Del, Puzzeug und sonstige Materialien, so wie eine Stube für Lokomotivführer und Heizer mit ihm zu verbinden.

Wagenschuppen. §. 96. Die Schuppen für Personenwagen müssen so eingerichtet und in ihrer Lage so angeordnet seyn, daß das Ordnen und Ber Vollständigen eines Zuges mit den in denselben aufgestellten Wagen leicht und schnell ohne Anwendung von Lokomotiven, und ohne daß die Wagen durch mehrere Weichen hin- und hergeschoben werden, erfolgen kann.