

§. 170. Die Hebelverbindung ist so zu wählen, daß bei einem belasteten Wagen die Räder zum Stillstand gebracht werden können.

§. 171. Die Bremskurbeln müssen beim Festbremsen nach gleicher Richtung, und zwar rechts gedreht werden.

§. 172. Die tiefsten Theile der Bremsen sollen stets mindestens 5 Zoll über der Oberkante der Schienen bleiben.

Schmierung. §. 173. Die allgemeine Einführung einer flüssigen Oelschmiere wird als höchst wünschenswerth erachtet.

Untergestelle. §. 174. Die Untergestelle aller Wagen müssen mit kräftigen Verstärkungen so konstruirt seyn, daß der Rahmen ohne gewaltsame Einwirkungen nicht aus seiner rechtwinkligen Form verschoben werden kann.

§. 175. An den beiden Stirnseiten der Untergestelle sind bei allen Wagen vollständige Zug- und Stoßapparate mit Stahl- oder Gummi-federn anzubringen.

§. 176. Alle Wagen müssen außer dem Zugapparate an jeder Stirnseite zwei Nothketten haben.

Buffer. §. 177. Die normale Höhe des Mittelpunktes der Buffer über den Schienen wird auf 3 Fuß 5 Zoll festgesetzt. Bei leeren Wagen ist ein Spielraum von 1 Zoll über jener Höhe, und für beladene Wagen von 4 Zoll unter derselben gestattet.

§. 178. Die horizontale Entfernung von Buffermitte zu Buffermitte soll 5 Fuß 9 Zoll betragen.

§. 179. Der Abstand der vorderen Bufferfläche von der Kopfschwelle des Wagens soll bei völlig zusammengedrängten Buffern mindestens 14 1/2 Zoll betragen, auch soll an jeder Seite des Wagens die Stoßfläche des einen Buffers eben, die des andern abgerundet seyn, und zwar so, daß vom Wagen aus gesehen die Scheibe des linken Buffers eben, die des rechten rund ist.

§. 180. Der Durchmesser der Bufferscheiben soll mindestens 14 Zoll betragen und die Wölbung der runden Scheiben mindestens 1 Zoll Höhe in der Mitte haben.

§. 181. Bei Bahnen mit scharfen Curven werden für Personenzüge Buffer mit Balancier-Vorrichtungen empfohlen.

§. 182. Die Angriffsfläche des nicht ausgezogenen Zughakens soll von den äußersten Stoßflächen der Buffer in normalem Zustande 14 1/2 Zoll entfernt seyn. Abweichungen bis zu 1/2 Zoll über und unter diesem Maß sind zulässig.

Nothketten. §. 183. Die horizontale Entfernung der Nothketten soll 3 Fuß 6 Zoll seyn. Nothketten, Zughaken und Buffer sollen in einer horizontalen Linie liegen.

§. 184. Jede Nothkette soll in ausgezogenem Zustande mit dem Angriffspunkt des Nothkettensakens mindestens 12 Zoll über die Bufferflächen hinauszurücken und muß so aufgehängt werden, daß sie herabhängend bei belastetem Wagen noch 2 Zoll über der Oberfläche der Schienen bleibt. Es wird empfohlen, die Befestigung der Nothketten mit Gummischeiden zu hinterlegen.

Kuppelung. §. 185. Die Kuppelung geschieht bei Personen-, Post- und Gepäckwagen immer mit Schrauben-Kuppelungen. Auch für Güterwagen ist die Schrauben-Kuppelung vorzugsweise zu empfehlen. In jedem Falle ist an jedem Wagenende eine Kuppelkette (Schrauben-Kuppelung resp. Gliederkette) befestigt anzubringen.

§. 186. Vorrichtungen, welche den Zweck haben, daß Wagen sich selbst von einander trennen, oder während der Fahrt von einander abgelöst werden können, sind unstatthaft.

Breite der Wagen. §. 187. Die größte Breite der Personenwagen soll 8 Fuß 7 Zoll im Kasten und 10 Fuß in den Tritten und allen vorspringenden Theilen betragen. Güterwagen dürfen mit Einschluß der Schiebethüren und Tritte die Breite von 9 Fuß nicht überschreiten.

Höhe der Wagen. §. 188. Die Wagen sollen mit den höchsten Punkten ihres festen Oberbaues nicht mehr als 12 Fuß 4 Zoll über den Schienen hoch seyn. Bei Wagen, auf welchen sich in der Mitte ein aufgebauter verdeckter Schaffnerstuhl befindet, darf dieser in seinem höchsten Punkte nicht mehr als 15 Fuß und der Tritt nicht mehr als 9 Fuß 4 Zoll über den Schienen hoch seyn.

§. 189. Die lichte Kastenhöhe der Personenwagen soll mindestens 6 Fuß 4 Zoll betragen; für Postwagen wird die mittlere Höhe des Fußbodens auf 4 Fuß über den Schienen empfohlen.

Achträdrige Wagen. §. 190. Bei achträdrigen Wagen mit zwei Drehschemmeln ist Vorkehrung zu treffen, daß ein Drehen der Untergestelle um den Zapfen während der Fahrt nicht weiter stattfinden kann, als für die schärfsten Curven unerlässlich nöthig ist.

E. Signalwesen.

Elektromagnetischer Telegraph. §. 191. Jede Eisenbahn, die eine oder zwei Bahnen hat, muß einen elektromagnetischen Telegraphen für die Korrespondenz zwischen den Stationen haben. Es ist zu empfehlen, die Eisenbahnen mit elektromagnetischen Läutewerken auf den Bahnhöfen und den Wärtersstationen zu versehen.

§. 192. Wünschenswerth ist es, auch Einrichtungen zum Telegraphiren zwischen den Stationen und andern Zwischenpunkten der Bahn zu treffen.

Optische und akustische Signale. §. 193. Neben den elektromagnetischen Telegraphen sind optische oder akustische Signale beizubehalten.

§. 194. Die notwendigen Signale sind: 1) Signale auf der Bahn, 2) Signale zwischen dem Bahnpersonale und dem Zugpersonale, 3) Signale zwischen dem Zugpersonale.

§. 195. Auf der Bahn sollen folgende Signale gegeben werden können: 1) Ein Zug ist von einer Station zur andern abgegangen, 2) eine Hilfsmaschine soll kommen, 3) der Zug soll langsam fahren, 4) der Zug soll halten.

§. 196. Der jedesmalige Stand der Weichen muß, mindestens bei Weichen in den Geleisen für durchgehende Züge, dem Lokomotivführer, wenn er gegen die Spitze fährt, auf 500 Fuß Entfernung kenntlich seyn. Die dazu dienenden Zeichen müssen durch die Bewegung der Weichenzunge gestellt werden, und ist es wünschenswerth, daß dieselben bei Tag und Nacht gleichfarbig sind.

§. 197. Die Stellung der Ausgüßröhre bei Wasserkränen muß im Dunkeln kenntlich gemacht werden.

§. 198. Vom Zuge aus müssen folgende Signale gegeben werden können: 1) Ein Extrazug oder eine Lokomotive kommt nach, 2) ein Extrazug oder eine Lokomotive kommt in entgegengesetzter Richtung.

§. 199. Das Zugpersonal muß folgende Signale geben können: der Lokomotivführer: 1) das Signal „Achtung“, 2) das Signal „Bremsen anziehen“, 3) das Signal „Bremsen loslassen“; das Wagenpersonal an den Lokomotivführer: das Signal „Achtung“.

Signalmittel. §. 200. Zu optischen Nachsignalen dürfen nur die Farben weiß, roth und grün verwendet werden, und zwar in solchen Entfernungen, daß sie gut erkannt werden können. Es ist zu empfehlen, die Bahnwärter, Lokomotivführer und Zugführer mit Knallsignalen zu versehen.

§. 201. Der Lokomotivführer gibt die Signale mit der Dampfpeife.

§. 202. Bei allen Wagenzügen soll der Zugführer und wenigstens ein Bremser, welcher nicht im vorderen Theile des Zuges seinen Platz hat, eine Verbindung mittelst Zugleine mit dem Lokomotivführer haben, welche nach der Dampfpeife oder einer Wecker-Vorrichtung fährt. Bei Personenzügen muß die Signal-Leine über den ganzen Zug reichen, bei gemischten und Güterzügen wird solches als wünschenswerth bezeichnet.

§. 203. Ist ein Extrazug oder eine Lokomotive vom vorhergehenden Zuge durch ein Signal angezeigt, so muß der Zugführer solches außerdem noch mündlich oder schriftlich den Vorstehern der Bahnhöfe, auf welchen er mit dem anzeigenden Zuge anhält, melden.

§. 204. Am Schlusse jedes in der Dunkelheit fahrenden Zuges ist ein helles nach hinten, so wie ein dem Lokomotivführer und Zug-Personale sichtbar, nach vorn leuchtendes Laternen-Signal anzubringen.

§. 205. Bevor ein Extrazug von der Station einer eingleisigen Bahn abgeht, muß derselbe durch den elektromagnetischen Telegraphen nach der nächsten Station gemeldet und die Rückantwort des Stations-Vorstehers eingegangen seyn.

Sicherheits-Anordnungen.

A. Zustand der Bahn.

Weichen. §. 1. Weichen für durchgehende Züge, bei welchen, wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus den Geleisen kommen können, sind unzulässig. — Es sind Vorkehrungen zu treffen, daß der richtige Stand der beweglichen Brücken und der Weichen, welche nicht zu Bahnhöfen gehören, in einer Entfernung von 1000 Fuß zu erkennen ist. Solche Weichen müssen, so lange sie nicht bewacht sind, verschlossen gehalten werden. Bei beweglichen Brücken muß ein solches Signal durch den Mechanismus zum Schließen der Brücke gegeben werden.

Drehscheiben und Schiebebühnen. §. 2. In Hauptgeleisen für durchgehende Züge sind Drehscheiben und Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig.

Schutz- und Streichschienen. §. 3. Außer bei Wegeübergängen, Weichen und in Bahnhöfen ist die Anbringung von Streichschienen (sogenannten Schutzschienen) untersagt.

Einfriedigungen. §. 4. Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht ausreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

Wegeübergänge. §. 5. Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrièren in mindestens 12 Fuß Entfernung von der Mitte des nächsten Bahngleiches zu versehen. Zwischen der Eisenbahn und Wegen, welche unmittelbar neben derselben in gleicher Ebene oder höher liegen, sind Schutzwehren erforderlich. Gräben mit Seitenanwurf sind als solche anzusehen.

Drahtzug-Barrièren. §. 6. Drahtzug-Barrièren zur Sperrung von Uebergängen sind an wenig frequenten Wegen zulässig.

§. 7. Die Bahnwärter, welche dieselben bedienen, dürfen nicht über 1800 Fuß von den Barrièren entfernt stehen und müssen von ihrem Standpunkte aus den Uebergang übersehen können.

§. 8. An jedem Uebergange mit Drahtzug-Barrièren ist eine Glocke genügen.