

§. 9. Der Uebergang mit solchen Barriären muß beim Passiren der Züge im Dunkeln ausreichend beleuchtet seyn.

§. 10. Jede Drahtzug-Barrière muß auch mit der Hand geschlossen und geöffnet werden können.

Beleuchtung. §. 11. Auch bei anderen Barriären sollen im Dunkeln, so lange dieselben geschlossen sind, die Uebergänge von Gassen und stark befahrenen Kommunalwegen beleuchtet seyn, wozu die Handlaterne des Wächters als genügend erachtet wird. Auf den Bahnhöfen sind $\frac{1}{2}$ Stunde vor und bis nach erfolgtem Abgange der Züge die Perrons und Einfahrten an die Station zu beleuchten.

Sicherheitsstreifen. §. 12. In Wäldern soll auf jeder Seite des Planums von der Mitte des nächsten Geleises ein Raum von 70 Fuß bei Nadelholz, und von 48 Fuß bei Laubholz, von solchen Holzbeständen frei gehalten werden, welche beim Umbruch das Bahngleise erreichen können. In Nadelholzwaldungen ist zur Sicherung gegen Waldbrände ein Streifen wund zu halten, dessen Breite nach der Lokalität zu bestimmen ist.

Freihalten der Bahnbreite. §. 13. Außerhalb der Bahnhöfe muß, von der Mittellinie jedes Geleises aus gerechnet, das Planum der Bahn auf $5\frac{1}{2}$ Fuß Breite von allen Erhebungen, Materialien, Geräthen etc. frei gehalten werden, deren Oberfläche nicht mehr als 1 Fuß über die Schienen erhöht ist. Alle höheren Gegenstände müssen 6 Fuß 7 Zoll entfernt gehalten und fest gelagert werden.

Bewachung der Bahn. §. 14. Die Uebergangs-Barriären sind 3 Minuten vor Anbruch des Zuges zu verschließen. Ausnahmen sind nur in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe gestattet. 10 Minuten vorher dürfen Viehherden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Revision der Bahn. §. 15. Vor dem ersten Zuge muß die Bahn von dem Wärter begangen und nachgesehen werden, um zu ermitteln, ob sie sich in normalem Zustande befindet. Während des Tages ist die Bahn mindestens dreimal, und während der Nacht, wo es thunlich ist, kurz vor jedem Zuge zu revidiren. Bei dieser Revision ist insbesondere auf die Dienstsichtigkeit der Weichen zu achten.

Abtheilungszeichen. §. 16. Die Bahn ist nach den landesüblichen Meilen dergestalt mit Abtheilungszeichen zu versehen, daß 100 Abtheilungen auf eine Meile gehen.

Neigungszeiger. §. 17. Auf den Punkten, an welchen das Bahngelände wechselt, sollen Neigungszeiger aufgestellt werden, welche das Neigungsverhältniß des Steigens und Fallens nach beiden Seiten und die Länge der betreffenden Strecke angeben, und zwar in der Weise, daß die Länge angegeben wird, auf welcher die Neigung die Einheit ist.

Markirpfähle. §. 18. Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen ist ein Markirpfahl aufzustellen, welcher die Grenze andeutet, wie weit in jedem Bahnstrange Wagen vorgeschoben werden können.

Signal-Vorrichtungen. §. 19. Es müssen dem ankommenden Zuge in Entfernung von mindestens 1000 Fuß Zeichen gegeben werden können, daß derselbe langsam fahren oder halten soll.

§. 20. An den Wärterstationen sind solche Zeichen anzubringen, welche anzeigen, daß ein Zug und von welcher Seite er erwartet wird.

§. 21. Es sind solche Einrichtungen zu treffen, daß den Wätern die Ankunft der Züge mindestens 3 Minuten vorher bekannt wird.

§. 22. Es ist wünschenswerth, Vorkehrungen zu treffen, daß von jedem Wärterstande aus mittelst des elektrischen Telegraphen eine Hülfsmaschine vom nächsten Bahnhofe verlangt werden kann.

§. 23. Der Name der Station ist mit großen deutlichen Buchstaben, vom Perron sichtbar, anzugeben. Zweckmäßig ist es, auch die Entfernung von den nächsten Hauptstationen beizufügen.

Stationsuhren. §. 24. Jede Station muß eine Uhr erhalten, welche in der Regel nach der mittleren Zeit des Ortes gestellt ist, und auf den größeren Bahnhöfen von dem Zugange zu denselben und von den Zügen aus sichtbar, und im Dunkeln erleuchtet seyn muß.

Kontrollzeichen. §. 25. Zur Kontrolle der, von dem betreffenden Bahnwärter oder Nachtwächter vorgenommenen Revision der Bahn und der Bahnhöfe sollen entsprechende Vorrichtungen angebracht werden.

Lademaaß. §. 26. Zur Prüfung des Maaßes der Ladung offener Güterwagen mit Bezug auf den Durchgang derselben unter Brücken, durch Tunneln und an festen Punkten vorbei, soll auf jedem Güter-Bahnhöfe eine Vorrichtung zur Prüfung des innegehaltenen Maaßes angebracht werden.

B. Zustand der Betriebsmittel.

Prüfung der Lokomotiven. §. 27. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Der bei der Revision als zulässig erkannte Dampfdruck ist am Stande des Lokomotivführers sichtbar zu bezeichnen. In dem Bereiche jeder Haupt-Reparatur-Werkstatt ist ein offenes Quecksilber-Manometer so anzubringen, daß der Dampfdruck geheizter Lokomotiven durch ein kurzes Anzapfrohr damit

in Verbindung gebracht werden kann, um die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer an den Maschinen zu prüfen.

Kesselpflichten. §. 28. Bei der Prüfung neuer Lokomotiven, bei der wiederholten Prüfung, nachdem dieselben zum ersten Male 10,000 Meilen zurückgelegt haben, nach jeder großen Kessel-Reparatur, oder wenn die Maschine 8000 Meilen durchlaufen hat, mindestens aber in einem Zeitraume von 3 Jahren, ist der Dampfessel nach Entfernung des Mantels mittelst der hydraulischen Presse auf das $1\frac{1}{2}$ fache des zulässigen Ueberdrucks zu probiren. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden. Mit dieser Revision ist eine gründliche Prüfung aller anderen Maschinenteile zu verbinden, und ist über den Befund ausführlich Register zu führen. Hauptreparaturen an den Lokomotiven, mit welchen ein Auseinandernehmen der beweglichen Theile und eine Kesselpflicht verbunden ist, werden als eine Revision gerechnet.

Sicherheits-Ventile. §. 29. Jede Lokomotive muß wenigstens mit 2 Sicherheits-Ventilen versehen seyn, von welchen das eine so vorgerichtet ist, daß die Belastung derselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann.

Wasserstand und Dampfdruck. §. 30. Die Höhe des Wasserstandes und die Spannung des Dampfes im Lokomotivkessel muß vom Stande des Führers ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennbar seyn. Die Belastung der Sicherheits-Ventile muß so eingerichtet seyn, daß denselben eine vertikale Bewegung von $\frac{1}{8}$ Zoll möglich ist.

Verhinderung des Feuerwerfens. §. 31. Die Feuerkasten sind mit fest anschließenden, vorn, und wo es ein Bedürfnis ist, auch hinten mit einer Zugflappe zu öffnenden Klapfen, und die Rauchkammer oder Schornstein mit solcher Vorrichtung zu versehen, durch welche das Ausstreuen zündender Kohlen möglichst verhindert wird. Nur unter dieser Bedingung ist von feuer sicherem Umbau der neben der Eisenbahn liegenden Gebäude Abstand zu nehmen.

Wasserpumpen. §. 32. Mit jeder Lokomotive muß eine Dampfpumpe verbunden seyn, durch welche beim Stillstande in Dampf stehender Lokomotiven der Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe erhalten werden kann.

Wahrämmer und Dampfschiffe. §. 33. Jede Lokomotive soll mit Wahrämmer und mit einer vom Stande des Führers zugänglichen Dampfschiffe versehen seyn.

§. 34. Räder ohne Spurkränze sollen ferner nicht zugelassen werden.

Tenderbremse. §. 35. Tender und Tendermaschinen müssen mit kräftigen Bremsen versehen seyn.

Beschaffenheit der Räder. §. 36. Die Stärke schmiedeeiserner Radreifen muß bei Lokomotiven und Tendern mindestens $\frac{1}{8}$ Zoll, bei Wagen mindestens $\frac{1}{4}$ Zoll betragen.

Federn, Buffer und Zughaken. §. 37. Alle in fahrplanmäßigen Zügen gehenden Wagen sollen auf Federn ruhen und auf beiden Seiten mit lastischen Buffern und elastischen Zughaken versehen seyn.

Sicherheitsketten. §. 38. Sicherheitsketten müssen auf beiden Seiten aller Wagen angebracht werden. Dieselben müssen so befestigt seyn, daß sie an eladenen Wagen beim freien Herabhängen noch 2 Zoll über der Oberfläche der Schienen bleiben.

Schmiervorrichtungen. §. 39. Sämmtliche Wagen müssen mit wirksamen Vorrichtungen zum Schmieren der Räder versehen seyn.

Bremsen. §. 40. In jedem Zuge müssen außer den Bremsen am Tender so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht seyn, daß bei Steigungen der Bahn in längeren Strecken

bis einschließlich $\frac{1}{600}$	bei Personenzügen der 8.,	bei Güterzügen der 12. Theil,
" "	$\frac{1}{300}$ " " " 6.,	" " " 10. "
" "	$\frac{1}{200}$ " " " 5.,	" " " 8. "
" "	$\frac{1}{100}$ " " " 4.,	" " " 7. "
" "	$\frac{1}{60}$ " " " 3.,	" " " 5. "
" "	$\frac{1}{40}$ " " " 2.,	" " " 4. "

er Räderpaare gebremst werden kann. Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind als solche zu behandeln. Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist eine solche zu betrachten, durch welche die Räder eines vollbeladenen Wagens festgestellt werden können.

Verschluß der Personenwagen. §. 41. Die Thüren der Personenwagen dürfen nur von außen geöffnet werden können, wenn dieselben sich an den Langseiten der Wagen befinden. Jede dieser Thüren ist mit einem doppelten Verschluß, worunter wenigstens ein Vorreiber, zu versehen.

Bedeckung der Güterwagen. §. 42. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sicheren Bedeckung versehen seyn.

Erleuchtung der Personenwagen. §. 43. Die Personenwagen sind im Dunkeln während der Fahrt angemessen zu erleuchten. Diese Anordnung findet auch auf Tunneln, zu deren Durchfahrung mindestens 3 Minuten gebraucht werden, Anwendung. Alle Wagen sind mit solchen Vorrichtungen zu versehen, daß Signal-Laternen angebracht werden können.

(Fortsetzung folgt.)