

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

Eisenbahn-Zeitung.

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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

14. Oktober 1858.

Nro. 41.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IX. Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen. — Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856. (Fortsetzung.) — Eisen-Industrie. — Erfindungen und Verbesserungen. Ueber Gewinnung von Prektorit im Gaspelmoor. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Hannover, Ausland. Schweiz, Italien, Großbritannien, Spanien, Schweden. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

IX.

Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen. *)

(Die Maße beziehen sich sämmtlich auf den englischen Fuß.)

A. Bahnbau.

Schieneulage. §. 1. Die Spurweite soll auf allen Deutschen Eisenbahnen zwischen den innern Ranten der Schienen gemessen 4 Fuß 8 1/2 Zoll betragen.

§. 2. In Curven mit Halbmessern unter 2000 Fuß soll die Spurweite im Verhältniß zur Abnahme der Länge der Radien angemessen vergrößert werden, diese Vergrößerung darf jedoch das Maß von einem Zoll nicht übersteigen.

§. 3. Für durchgehende Geleise wird die geringste Länge der Krümmungshalbmesser außerhalb der Bahnhöfe und Stationen auf 1200 Fuß, innerhalb und in unmittelbarer Nähe derselben auf 600 Fuß festgesetzt. Wo es unvermeidlich ist, sind zwar kleinere Radien gestattet, jedoch im ersteren Falle nicht unter 600, im zweiten nicht unter 500 Fuß.

§. 4. Die Befestigung der Schienen an den Stößen mit bloßen Hakennägeln auf den Unterlagenschwellen ist in durchgehenden Geleisen ohne Anwendung von Laschen ungenügend.

§. 5. Die Oberkante der Schiene soll am innern Rande derselben über den Befestigungsmitteln als Stählen, Nägeln etc. mindestens 1 1/2 Zoll erhöht seyn.

§. 6. Die Oberflächen der beiden Schienen eines Geleises sollen in geraden Strecken genau in gleicher Höhe liegen. In Curven muß die äußere Schiene mit Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit um so viel höher als die innere gelegt werden, daß von den Spurkränzen kein nachtheiliger Angriff der inneren Schienenkante ausgeübt werden kann.

§. 7. Bei zweispurigen Bahnstrecken darf die Entfernung der beiden Geleise von Mitte zu Mitte nicht weniger als 11 Fuß 4 Zoll betragen.

Wegeübergänge und Sicherheits-Schienen. §. 8. Bei Wegeübergängen in Geleisen von normaler Spurweite soll die Rinne für den Spurkranz 2 1/2 Zoll breit und mindestens 1 1/2 Zoll tief seyn. Bei Uebergängen über Geleise mit einer vergrößerten Spurweite ist die Rinne für den Spurkranz um ein gleiches Maß über 2 1/2 Zoll zu erweitern.

§. 9. Außer bei Wegeübergängen, Ausweichungen und in Bahnhöfen ist die Anbringung von Streichschienen (sogenannten Sicherheitschienen) unstatthaft.

Weichen. §. 10. Weichen, welche bei unrichtiger Stellung ein Abbringen der Räder von den Schienen zur Folge haben, sind in denjenigen Bahngeleisen, die von durchgehenden Zügen passiert werden, nicht gestattet.

Drehscheiben und versenkte Bahnen. §. 11. Drehscheiben und versenkte Bahnen dürfen in durchgehenden Hauptgeleisen nicht vorhanden seyn.

Lage und Stellung fester Bauwerke gegen die Bahnstränge. §. 12. Bei Tunneln und allen Ueberbauungen der Hauptgeleise darf kein Punkt der Decke innerhalb der Breite des Schienengeleises weniger als 15 Fuß 9 Zoll über der Oberkante der Schienen liegen.

Wasserkrahe. §. 13. Die Ausgüße der Wasserkrahe müssen sich wenigstens 8 Fuß 3 Zoll über der Oberkante der Schienen befinden.

B. Betriebsmittel.

Lokomotiven. §. 14. Lokomotiven dürfen ohne vorherige, den bestehenden Vorschriften entsprechende Prüfung nicht in Betrieb gesetzt werden. Die

*) Wie solche von der Generalversammlung in Triest im September 1858 angenommen worden sind.

hiernach als zulässig erkannte größte Dampfspannung muß an der Maschine sichtlich bezeichnet werden.

§. 15. Wenn eine Lokomotive mit neuem Kessel höchstens 10,000 deutsche Meilen zurückgelegt hat und später jedesmal, wenn eine größere Kessel-Reparatur vorgenommen worden ist, oder wenn die Maschine höchstens 8000 Meilen zurückgelegt hat, mindestens aber in einem Zeitraume von 3 Jahren, muß eine neue Probe mit entblößtem Kessel vorgenommen werden. Bei jeder Probe sind gleichzeitig die Ventilbelastungen zu prüfen.

§. 16. Jede Lokomotive soll mindestens mit 2 Sicherheitsventilen und einem möglichst vollkommenen Manometer, mit Wasserstandszeiger und 3 Probirwaaagen, welche an Hebeln befestigt sind, oder durch freie Gewichts- resp. Druckbelastung geschehen, und muß die Einrichtung so getroffen werden, daß den Ventilen eine vertikale Bewegung von 1/2 Zoll möglich ist.

§. 17. Die größte Höhe des Schornsteins der Lokomotiven soll, von der Oberkante der Schienen gemessen, nicht mehr als 15 Fuß betragen.

§. 18. An jeder Lokomotive sollen vor den Vorderträdern kräftige Bahnräumer angebracht seyn, die von der Schienenoberfläche 2 bis 2 1/2 Zoll abstecken müssen. Die Bahnräumer sollen genau über den Schienen stehen.

§. 19. Wenn es die Beschaffenheit des Brennmaterials erfordert, muß der Schornstein der Lokomotiven mit einem bewährten Apparate gegen das Funkenfrähen versehen seyn. Außerdem soll jede Lokomotive ohne Rücksicht auf das Brennmaterial einen verschließbaren Achkasten erhalten.

§. 20. Jede Maschine ist mit einer kräftigen Dampfseife zu versehen.

§. 21. An dem vorderen Rahmküß der Lokomotiven müssen zwei elastische Buffer und in der Mitte desselben ein starker Zughaken angebracht seyn. Buffer und Zughaken sollen gleiche Stellungen und Dimensionen wie für die Wagen vorgeschrieben erhalten.

§. 22. Die größte Ausdehnung in der Breite der Maschine soll 10 Fuß nicht übersteigen. Die tiefsten Punkte der Maschine müssen stets 5 Zoll über der Oberkante der Schienen bleiben.

Tender. §. 23. Die Tender müssen mit kräftigen Bremsen versehen seyn.

§. 24. Die größte Breite des Tenders soll nicht über 9 Fuß und die größte Höhe, von der oberen Kante der Schienen bis zum höchsten Theile des Wasserbehälters gemessen, nicht über 8 Fuß betragen.

Ächsen und Räder. §. 25. Die Breite der Radreifen soll bei Lokomotiven nicht unter 5 1/4 Zoll, bei Wagen nicht unter 5 Zoll, und bei allen Eisenbahn-Fuhrwerken nicht über 6 Zoll betragen. Der Conus der Radreifen muß überall mindestens 1/100 geneigt seyn.

§. 26. Die sämmtlichen Räder der Eisenbahn-Fuhrwerke erhalten Spurkränze. Die Höhe der Spurkränze darf von der Oberkante der Schienen gemessen das Maß von 1 1/4 Zoll nicht übersteigen.

§. 27. Die Summe des Spielraums zwischen den Schienen und Spurkränzen (auf der Gesamtverschiebung der Achse an dieser gemessen) darf nicht unter 3/8 Zoll und auch bei der größten zulässigen Abnutzung nicht über 1 Zoll betragen. Nur bei den Mittelträdern kräftiger Maschinen ist ein Gesammspielraum bis zu 1 1/2 Zoll zulässig.

§. 28. Der lichte Abstand zwischen den innern Flächen der Räder soll in normalem Zustande überall 4 Fuß 5 1/2 Zoll betragen. Eine Abweichung von 1/2 Zoll über oder unter diesem Maß ist zulässig.

§. 29. Die geringste noch zulässige Stärke eiserner Radreifen an der Stelle gemessen, wo das Mittel vom Angriff der Bahnschiene den Radreifen berührt, wird für Lokomotiven und Tender auf 1/2 Zoll, für Wagen, welche auf andere Bahnen übergehen, auf 3/4 Zoll festgesetzt.

§. 30. Fehlerhafte Räder, nicht conische Räder, durchschnittene Ächsen und Räder, die auf den Ächsen beweglich sind, werden vom durchgehenden Verkehre ausgeschlossen.

Wagen. §. 31. Personenwagen dürfen in den Tritten und allen vor-