

langgestreckter Bahnhöfe wohl vorkommen kann, so werden die Wagen allerdings nur dann durch den Schlag- oder Drehbaum aufgehalten werden, wenn sowohl er, als auch die ihm zugehörigen Pfosten entsprechend kräftig construirt sind.

Weit häufiger als in Deutschland, findet man auf französischen und englischen Bahnhöfen Sperrvorrichtungen in den Geleisen, und zwar sind dieselben entweder bloß in Nebengeleisen angeordnet, um dort das Davonlaufen der Wagen zu verhindern, oder sie sind auch in anderen Geleisen gelegen und sind so eingerichtet, daß sie das Geleise nur nach einer bestimmten Richtung schließen und sich von selbst öffnen, sobald ein Wagen von der entgegengesetzten Seite kommt.

Einige in Frankreich häufiger vorkommende Apparate dieser Art sind folgende:

a) Auf der französischen Ostbahn steht eine Sperrvorrichtung im Gebrauche, bei welcher sich zwei bewegliche Arme q, q (Fig. 13) auf die Schienen legen und den Rädern auf die ganze Breite der Bandagen einen Widerstand bieten. Die Sperrarme q, q ruhen nahe an den Schienen auf ausgeschnittenen Langschwellen a, a und stützen sich gegen einen Vorsprung, welcher an einem der Langschwellenenden angebracht ist. Die Drehung der Sperrarme findet um eine geneigte Achse statt, wodurch sich dieselben tief genug innerhalb des Geleises legen, wenn die Bahn frei seyn soll. Diese Vorrichtung hat den Nachtheil, daß nicht ein Mann allein die beiden Sperrarme kurz vor dem Anchieben des Wagens verrücken kann, ohne beim Ueberschreiten des Geleises in Gefahr zu kommen. Man kann allerdings auch bei dieser Construction einen Bewegungsmechanismus anbringen, um beide Sperrarme gleichzeitig von einem Punkte außerhalb des Geleises aus zu bewegen.

b) Auf der Paris-Lyon-Mittelmeer Bahn und manchen anderen Bahnen wird die in Fig. 14 dargestellte Sperrvorrichtung benutzt.⁴ Dieselbe besteht aus einer Klappe q , welche auf einer Schwelle s mittelst eiserner Scharniere drehbar befestigt ist und für gewöhnlich in einer Vertiefung des Geleises ruht. Wird diese Klappe gehoben, so stützt sie sich an zwei auf den Schwellen festgeschraubte Stützen d und sperrt das Geleise; jeder Wagen, der in der anderen Richtung kommt, stößt die Klappe in die Vertiefung zurück. Jene Stellen der Klappe q , welche

⁴ Man vergl. Ch. Conche: Voie matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer, t. I p. 289.