

Bestimmungen

über den

Transport-Betrieb auf der geneigten Ebene zu Erkrath.

1. Die Befahrung der geneigten Ebene mit Personen und Gütern wird nach folgenden Bestimmungen vorläufig auf ein Jahr genehmigt. Bis dahin sind auf Grund der gemachten Erfahrungen von der Direction neue Vorschläge zur Abänderung resp. Ergänzung dieses Reglements zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

2. Die Anwendung eines einfachen Seiles zum Aufziehen der Wagenzüge ist unter Beobachtung der nachstehend speziell vorgeschriebenen Sicherheitsmaafregeln nach folgenden Verfahrungsarten gestattet:

- A. Durch Locomotivkraft ohne Anwendung der stehenden Dampfmaschine.
- B. Durch Locomotivkraft mit Hülfe der stehenden Dampfmaschine.
- C. Durch die stehende Dampfmaschine allein.
- D. Außerdem dürfen ohne Verbindung mit dem Seile Locomotiven allein und mit so viel Last, als sie ziehen können, hinauf, ebenso Locomotiven und Wagen allein oder zu Zügen verbunden, hinabgehen.

Die Gesellschaft ist befugt, jede dieser Methoden in Anwendung zu bringen, je nachdem sie eine derselben den jedesmaligen Zwecken und Bedürfnissen am angemessensten findet.

3. In jedem Falle ist die Gesellschaft verpflichtet, die sämtlichen Vorrichtungen und namentlich das Seil in vollkommen gutem Zustande zu erhalten. Sie hat deshalb dieselben, so oft es thunlich, längstens aber alle vierzehn Tage durch ihren Ingenieur speziell revidiren zu lassen. Ueber das Ergebniß hat derselbe jedesmal schriftliche Anzeige zu machen, welche zu den Acten der Direction zu nehmen ist.

4. Es ist zu jeder Zeit ein Reserveseil vorrätzig zu halten.

5. Ferner ist eine Vorrichtung zu unterhalten, durch welche zu jeder Zeit und bei jedem Zustande der Atmosphäre mit voller Sicherheit zwischen den beiden Endpunkten der geneigten Ebene signalisirt werden kann. Auf jedem Ende ist ein Wächter zur Beobachtung und Handhabung der Signale anzustellen. Nur bei vorkommenden Reparaturen dieser Signal-Vorrichtung ist das Signalisiren durch Anziehen des Seiles ausnahmsweise und auf kurze Zeit gestattet.

6) Es darf kein Wagenzug die geneigte Ebene beschreiten, bevor durch das Signal angefragt ist, ob auf dem anderen Ende alles in Ordnung ist. Sobald das bejahende Signal zurückkommt, verkündet der Signalwärter solches durch das Läuten einer hellen Glocke, bei deren Schläge und nicht früher sich der Zug in Bewegung setzt. Derjenige Signalwärter, der das letzte Signal gegeben, läutet gleichzeitig seine Glocke, um das Herannahen des Zuges zu verkünden.

7. Die Anfrage durch das Signal darf nicht eher erfolgen, als bis alle Passagiere ihre Plätze eingenommen haben und der Wagenzug zur augenblicklichen Abfahrt bereit ist. Die Ordre zur Anfrage erhält der Signalwärter alsdann durch den ersten Schirmeister. Nach derselben darf kein Passagier den Wagen verlassen.

8. Am untern Ende der geneigten Ebene ist außerdem ein Signal anzuordnen, welches am Tage in einer aufzuziehenden Flagge, bei Nacht in einer hellen Laterne mit Scheinwerfer besteht und den Zweck hat, dem herabkommenden Wagenzuge ein Zeichen zum Halten zu geben, falls irgend ein unerwartetes Hinderniß solches nöthig macht. Die Laterne muß beim Eintritte der Dunkelheit angezündet werden, für gewöhnlich aber verdeckt seyn.

9. Sobald das Seil sich in Bewegung setzt, treten die Bahnwärter der geneigten Ebene hinter feste Barrieren, welche am Uebergange der Austräge in die Einschnitte, theils zur Einfriedigung dieser Punkte, theils zum Schutze der Wärter bei einem etwaigen Reißen des Seiles angelegt sind und so hoch seyn müssen, daß der Wärter von dem Seile nicht getroffen werden kann.

10. Locomotiven, welche selbstständig und ohne Seil die geneigte Ebene auf- oder abwärts befahren, oder Wagenzüge, welche ohne das Seil, bloß mit Hilfe der Bremsen hinabfahren, gehen allemal in derjenigen Bahn, in welcher das Seil nicht ausgespannt liegt. Befindet sich das Seil gar nicht in der Bahn, so halten sie allemal den Weg rechter Hand. Sie dürfen nie abfahren, bevor das Signal nach §§. 6 und 7 gewechselt ist.

11. Befindet sich bei der Anfrage durch das Signal eine Maschine, Wagen oder Wagenzug in dem Wege, in welchem die Fahrt beabsichtigt wird, so darf das Antwort-Signal nicht eher gegeben werden, bis diese Bahn vollständig frei und sämtliche Ausweichungen in die Richtung des erwarteten Zuges zc. gestellt und darin befestigt sind.

12. Sämmtliche Locomotiven, welche die geneigte Ebene überschreiten, sollen am hintern und auch am vordern Ende des Kessels mit gläsernen Wasserstandsrohren versehen seyn, an welcher letztern die Höhe der obersten Feuerrohren bezeichnet ist, damit der Maschinist sich jeden Augenblick überzeugen kann, daß bei der schrägen Stellung der Maschine der sich horizontal stellende Wasserspiegel im Kessel an keiner Stelle unter eine vom Feuer berührte Fläche sinkt. Der Kessel muß vorher bis zu der entsprechenden Höhe gefüllt seyn und im Dunkeln muß bei jeder Wasserstandsrohre eine Laterne brennen.

13. Keine Locomotive darf über dem Seile halten. Wo sie am obern Ende, Behufs des Anspannens und nach dem Abspannen vom Seile dasselbe auf eine kurze Strecke überschreitet, muß solches mit einer mäßigen aber gleichförmigen Geschwindigkeit geschehen, damit das Seil nicht durch die Hitze leide, und ein Wärter muß sogleich die etwa hinabgefallenen Kohlen zc. wegräumen.

Beim Halten in der geneigten Ebene oder den dazu gehörigen Stationen Erkrath und Hochdahl darf der Feuerkasten nie über einer Seilrolle stehen.

14. Jede der beiden Bahnen am Scheitel der geneigten Ebene bei Hochdahl muß stets durch einen starken vorgeschobenen und festangeschlossenen Balken abgesperrt sein. Dieser Verschluss wird erst dann geöffnet, wenn der von Eiberfeld kommende Zug zu Hochdahl hält. Das Öffnen geschieht auf die Ordre des obern Signal-Wärters.

15. Bei jeder Art der Föderung soll die Locomotive dem mit ihr verbundenen Wagenzuge vorangehen. In der Regel soll auch die Maschine dem Tender vorangehen,

und nur in dringenden Fällen darf von dieser letztern Vorschrift abgewichen werden. Eine Ausnahme macht die zur Förderung über die geneigte Ebene etwa ausschließlich bestimmte Reserve-Locomotive, welche allemal so gestellt sein muß, daß der Tender aufwärts vorangeht, abwärts aber der Maschine folgt.

16. Die beiden unteren Wagen jedes Zuges und außerdem ein Wagen um den andern müssen mit Bremsen versehen sein. Bei Zügen über 9 Wagen soll vom 10ten Wagen ab dasselbe System sich wiederholen. Alle Bremsen müssen mit Leuten besetzt sein, die dahin geübt sind, daß sie auf das Zeichen des Maschinisten die Bremsen anziehen.

17. Außer durch die gewöhnlichen Verbindungsketten oder Kuppelungen sind die Wagen noch je mit zwei Sicherheitsketten aneinander zu befestigen, (S. 8. des Reglements). Die Sicherheitsketten des ersten Wagens werden, während der Fahrt die geneigte Ebene hinauf, in den Anhängerring des Tenders oder in den Seilhaken gehängt.

18. Für die sub 2. aufgeführten verschiedenen Förderungs-Methoden wird im Speziellen folgendes festgesetzt:

ad A.

Durch Locomotivenkraft ohne Anwendung der stehenden Dampfmaschine, mittelst des einfachen Seiles.

19. Das Seil befindet sich hierbei mit dem untern Ende im Bahnhofe zu Erkrath, ist auf den Rollen des einen Bahnstranges der geneigten Ebene ausgespannt, mit dem obern Ende zu Hochdahl über die verticale Wenderolle gezogen und daselbst in den andern Bahnstrang gelegt.

Der aufzubringende Wagenzug, mit oder ohne Locomotive, wird am untern Ende befestigt, am obern Ende wird eine Locomotive, mit oder ohne Wagenzug, an das Seil gespannt, welche letztere in der freien Bahn abwärts gehend, mittelst des Seiles den erstgenannten Wagenzug in die Höhe zieht.

20. Hierbei müssen die Haken, welche zum Anspannen an das Seil dienen, so eingerichtet sein, daß sie auch dann sich nicht von selbst auslösen können, wenn das Seil schlaff werden sollte.

21. Der hinaufgehende Wagenzug darf nie eine schnellere Bewegung annehmen, als das Seil; sobald daher das Seil anfängt schlaff zu werden, wird so lange leicht gebremset, bis es wieder gespannt ist.

22. Geht eine Locomotive mit hinauf, so darf dieselbe nur dann arbeiten, wenn sie wenigstens zwei beladene oder vier leere Wagen hinter sich hat. Im andern Falle werden die Schieber für den Gang zu Berg gestellt, ohne daß Dampf gegeben wird. In diesem Zustande wird sie bis auf die Höhe gezogen.

23. Sobald die Maschine oder überhaupt der erste Wagen des Zuges an den großen Rollen am Scheitel der geneigten Ebene anlangt, werden die Bremsen angezogen, so daß der Wagenzug in langsamer Bewegung, das Seil aber gespannt bleibt. Nach und nach wird stärker gebremset, so daß bei der dritten Rolle von dem Punkte an, wo das Seil unter die Erde geht, spätestens der Wagenzug Halt macht. Steht alles in Ruhe, so wird das Seil abgehängt und der Zug zum Weitergange fertig gemacht. Erst dann dürfen Personen aus- oder einsteigen.

24. Hört die Bewegung auf, ehe der Zug die Höhe vollständig erreicht hat, so verharrt die Maschine in demselben Zustande, indem sie sich vorher befand, bis die Bewegung von Neuem beginnt, die sie dann in vorgenannter Art beendigt. Kein Passagier darf dabei seinen Platz verlassen.

25. Nur in dem Falle, daß eine rückgängige Bewegung eintritt, werden die Bremsen angezogen. Sobald das Seil sich von Neuem straff anspannt, werden die Bremsen gelüftet und ganz gelöst, wenn die aufwärts gehende Bewegung von Neuem beginnt.

26. Dauert der Zustand der Ruhe über drei Minuten, so ist ein Bote nach dem abwärts gehenden Wagenzuge zu senden. Findet sich, daß derselbe an der Weiterfahrt absolut verhindert ist, so wird überall gebremset und die Passagiere steigen aus. Erst wenn dieselben sich von der geneigten Ebene entfernt haben, darf ein Ablösen vom Seile, sofern solches nöthig ist, erfolgen.

27. Die von Eberfeld kommenden Züge müssen bereits vor der ersten Ausweichung bei Hochdahl bremsen, dieselbe ganz langsam überschreiten und eben so sich dem Maschinen-Gebäude nähern.

28. Die obere Maschine setzt sich, resp. mit ihrem Wagenzuge auf das Abfahrts-Signal in langsame Bewegung und bleibt auch dann im Zuge stehen, wenn die Bewegung des Seiles nicht sogleich erfolgt. Fängt das Seil an zu folgen, so zieht sie gleichförmig und ohne Stoß bergab, regulirt bei stets gespanntem Seile ihre Geschwindigkeit möglich gleichmäßig, so daß sie wenigstens fünf Minuten braucht bis in den Bahnhof zu Erkrath zu gelangen. Hier auf der untern Ebene angekommen, setzt sie ihre Bewegung mit gemäßigter Kraft und bei beständiger Spannung des Seiles so lange fort, bis das Seil aufhört zu folgen, keinenfalls aber bis über die zu diesem Zwecke angegebene äußerste Gränze hinaus. Hat sie auf diese Weise einmal Halt gemacht, so darf sie unter keiner Bedingung das Seil nochmals weiter ziehen, sondern muß es ablösen, sobald alles in vollkommener Ruhe steht.

29. Hört das Seil auf zu folgen, so lange dessen Ende sich noch in der geneigten Ebene befindet, so verweilt die Maschine ohne Dampf zu geben, bis die Bewegung von Neuem erfolgt und verfährt dann, wie vorher. Kein Passagier darf dabei seinen Platz verlassen.

30. Findet das Aufhören der Bewegung statt, wenn das Ende des Seiles sich schon in der Ebene des Bahnhofes befindet, aber noch nicht die bezeichnete nächste Gränze erreicht hat, so bleibt die Maschine in vollem Zuge stehen, bis die Bewegung von Neuem erfolgt und verfährt wie §. 28, jedoch ohne die äußerste Gränze zu überschreiten. Im Falle einer längeren Stockung wird nach §. 26 verfahren.

ad B.

Förderung durch Locomotivekraft mit Hülfe der stehenden

Dampfmaschine.

31. Das Seil befindet sich in der §. 19. beschriebenen Lage, nur ist es an seinem obern Ende nicht bloß um die Winderolle allein, sondern auch noch zweimal über das Trieb-rad der stehenden Maschine geschlagen und dann zurück auf die zweite Bahn geführt. Das Anspannen der Wagenzüge an das Seil geschieht in derselben Weise, wie der genannte §. 19. es beschreibet.

32. Alle Bestimmungen, von §. 20 bis incl. §. 30 finden hier gleichmäßig Anwendung, mit Ausnahme derjenigen in §. 25, daß der hinauf gehende Wagenzug bei etwa eintretender rückgängiger Bewegung bremset. Da bei Hilfe der stehenden Maschine das Seil unter allen Umständen gespannt bleiben muß, so darf in diesem Falle hier nicht gebremset werden, sondern der Zug muß einer solchen rückgehenden Bewegung folgen, bis dieselbe aufhört.

Außerdem gelten hier noch folgende Bestimmungen:

33. Ein Aufseher der zugleich die Bremse regiert und das obere Signal besorgt, muß einen solchen Platz haben, daß er den oberen Theil der geneigten Ebene, den Halteplatz und die stehende Maschine mit Bequemlichkeit übersehen kann. Derselbe gibt den Maschinen das Commando, welches dieselben augenblicklich und pünktlich zu befolgen haben.

34. Die stehende Maschine darf nicht eher angelassen werden, bis die obere Locomotive das Seil straff angezogen hat und im Gange ist. In der Regel kommt die stehende Maschine dadurch in eine langsame Bewegung, welche beizubehalten ist, bis der Wagenzug sich in der geneigten Ebene befindet. Nur wenn die Locomotive nicht Kraft genug hat, diese Bewegung hervorzubringen, darf dieselbe durch etwas Dampf erzeugt und unterhalten werden.

35. Befindet sich der obere Zug bereits in der geneigten Ebene und im Gange, so wird die Geschwindigkeit der stehenden Maschine langsam verstärkt und vermittelst der Dampfzuleitung ohne Gebrauch der Bremse so regulirt, daß die Maschine höchstens 25 Schläge in der Minute macht. Erfolgt eine solche Geschwindigkeit ohne Anwendung von Dampfkraft, so ist die Maschine ungestört in diesem Gange zu erhalten, bis der heraufkommende Wagenzug die Höhe erreicht hat und ein Stillstand von selbst erfolgt.

36. Befindet sich die stehende Maschine in Arbeit und voller Geschwindigkeit, so darf sie darin verharren, bis der aufsteigende Wagenzug das Brückthor passirt hat. Von hier ab wird die Geschwindigkeit langsam gemäßigt und sehr langsam fortgesetzt, bis der größte Theil des Wagenzuges den obern Brechpunkt passirt hat. In diesem Augenblicke werden die Dämpfe ganz abgesperrt.

37. Die Bremse der stehenden Maschine wird während des Ganges nicht gebraucht. Auch das Anhalten des oben angekommenen Wagenzuges soll ordnungsmäßig ohne Gebrauch derselben stattfinden und erst gebremset werden, wenn alles in Ruhe ist.

38. Nur wenn der Wagenzug bei seiner oberen Ankunft noch eine so große Geschwindigkeit hat, daß zu befürchten ist, er werde den Punkt überschreiten, wo das Seil unter die Erde geht, wird die Bremse angezogen.

39. Entstehen Störungen in der Fahrt, so daß nach §. 26 ein Aussteigen der Passagiere erforderlich wird, so muß der Aufseher an der stehenden Maschine davon benachrichtigt werden und die Bremse feststellen, bis die Personen die geneigte Ebene verlassen haben.

ad C.

Förderung durch die stehende Maschine allein vermittelst
der Trommel.

40. Das Seil ist auf dem nördlichen Bahnstrange ausgespannt, oben über die schräge Wenderolle nach der Trommel geführt und zieht den Wagenzug auf, indem es auf die Trommel gewickelt wird.

41. Hier gelten die Bestimmungen §§. 20 bis 24; der §. 25 ist auch hier ausgeschlossen und wird nach §. 32 verfahren. Außerdem ist Folgendes zu beobachten:

42. Die Trommel darf nie ohne Hülfe der Maschinerie zum regelmäßigen Aufwickeln des Seiles in Anwendung kommen.

43. Sobald das Signal gewechselt ist, zieht die stehende Maschine möglichst langsam an, so daß durchaus kein Stoß entsteht, welches letztere gleichzeitig von dem Aufseher durch die Bremse regulirt wird.

44. Erst wenn der Wagenzug sich vollständig in der geneigten Ebene befindet, wird die Geschwindigkeit so vermehrt, daß die Maschine höchstens 36 Schläge in der Minute macht, worauf für das fernere die Bestimmungen der §§. 36 bis 39 gelten.

45. Soll ein hinabgehender Wagenzug das Seil hinunter ziehen, so wird die Kupplung zwischen der Seiltrommel und der Maschine ausgefetzt und der Gang der Trommel durch die Bremse so regulirt, daß das Seil stets gespannt bleibt.

ad D.

46. Das Befahren der geneigten Ebene ohne Gebrauch des Seiles findet aufwärts nur mit Locomotiven ohne oder mit ganz geringer Belastung statt. Denselben ist nur in dringenden Nothfällen, nach besonders eingeholter Erlaubniß des Ingenieurs, gestattet in der Bahn zu fahren, in welcher das Seil liegt.

47. Die Fahrt abwärts mit Wagenzügen, an deren Spitze eine Locomotive geht, findet in allen Fällen ohne Verbindung mit dem Seile statt, wo der abwärtsgehende Wagenzug nicht entweder einen anderen Wagenzug ausbringen oder das Seil von der Trommel abwickeln soll. Ein Herabfahren von Wagenzügen ohne Locomotive darf nur in Ausnahmefällen vorkommen, aber auch dann nur unter spezieller Controle der hierzu mit Anweisung versehenen Ober-Schirrmeister ausgeführt werden.

48. Es sind hiebei die allgemeinen Vorschriften bis incl. §. 17, so weit sie Anwendung finden, zu befolgen.

49. Mit Bezug auf die vorstehenden Bestimmungen sind folgende Instruktionen speziell zu entwerfen und der Königl. Regierung zur Genehmigung vorzulegen:

- a) für den Aufseher am obern Signal und der Bremse der stehenden Maschine;
- b) — Maschinisten daselbst;
- c) — Locomotiven-Führer;
- d) — Schirrmeister und Bremsführer;
- e) — Signal-Wärter unten;
- f) — Bahnwärter;
- g) — Ausweichungssteller;
- h) — Wärter am oberen Verschuß (Feuermächter) Seilanhänger;
- i) für die Passagiere.

Düsseldorf, den 23. Juli 1841.

**Die Direction der Düsseldorf-Elberfelder
Eisenbahn.**

1. Die Direction der Eisenbahn-Direktion zu Düsseldorf, welche dem hiesigen
Bauamt die Ausführung der Bauarbeiten übertragen hat, ist ersucht, die
Bauarbeiten zu beschleunigen.

2. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

3. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

4. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

5. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

6. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

7. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

8. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

9. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

10. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

11. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

12. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

13. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

14. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

15. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

16. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

17. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

18. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

19. Die Bauarbeiten sind so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn
am 1. October d. J. wieder in Betrieb sein kann.

