

**Kreisschreiben**  
des  
Bundesrathes an sämtliche eidgenössische Stände, betreffend  
die Hebung der Pferdezucht durch den Bund.

(Vom 25. März 1887)

---

*Getreue, liebe Eidgenossen!*

Durch den Bundesbeschluß vom 27. Juni 1884 betreffend die Förderung der Landwirthschaft durch den Bund (Amtl. Samml. n. F., Bd. VII, S. 605), welcher in Art. 6 die Verwendung des eidgenössischen Pferdezuchtkredits festsetzt und den Bundesbeschluß vom 28. Juni 1881 (Amtl. Samml. n. F., Bd. V, S. 437), auf welchen sich unsere bisherigen Erlasse über die Hebung der Pferdezucht stützten, aufhebt, wurde eine Revision dieser Erlasse nothwendig. Diese Revision ist außerdem auch durch die Erfahrungen wünschbar geworden, welche bisher auf diesem Gebiete gemacht worden sind.

Wir haben daher unterm heutigen Tage eine Verordnung betreffend die Hebung der Pferdezucht durch den Bund erlassen, welche die bisherigen Beschlüsse zusammenfaßt und die geeignet erscheinenden Abänderungen und Ergänzungen enthält. Indem wir Ihnen diese Verordnung anmit einbegleiten, beehren wir uns, Ihnen hinsichtlich der neuen Bestimmungen derselben folgende Mittheilungen zu machen.

**I. Ankauf von Zuchthengsten.**

Gemäß Art. 2 der Verordnung erfolgen diese Ankäufe in Zukunft durch Experten, welche vom schweizerischen Landwirthschaftsdepartement bezeichnet werden, während es bisher den bei den

Ankäufen beteiligten Kantonen freigestellt war, auf ihre Kosten diesen Experten kantonale Delegirte beizugeben. Letzterer Zusatz ist nunmehr weggelassen worden, indem erfahrungsgemäß die kantonalen Delegirten nicht bei den Ankäufen selbst mitwirkten, sondern ihre Wahl erst nach stattgefundenem Ankaufe trafen. Zudem hat es sich herausgestellt, daß eine vielgliedrige Ankaufskommission in der Ausführung ihres Mandats auf bedeutend größere Schwierigkeiten stößt, als eine beschränkte Anzahl von Experten. Uebrigens ist in Art. 4 der Verordnung eine Schätzung der angekauften Hengste vorgesehen, wodurch die Ungleichheiten, welche die Chancen des Ankaufs mit sich brachten, möglichst ausgeglichen werden sollen.

Sodann ist hervorzuheben, daß gemäß Art. 6 der Bund in erheblich größerem Maße als bisher an den Kosten der Zuchthengste sich beteiligt, indem er unter der Bedingung des Nachweises befriedigender Zuchtleistung bis zu 70 % dieser Kosten übernimmt. Wir geben uns der Hoffnung hin, es werde die Neuerung, durch welche den Hengsthaltern Prämien für die Haltung ihrer Thiere in Aussicht gestellt werden, wesentlich dazu beitragen, daß die importirten Hengste in Nahrung und Pflege gut gehalten und möglichst lange zur Zucht im Lande verwendet werden.

## II. Prämierung von Stutfohlen und Zuchtstuten.

Bei diesen Prämierungen sind Abänderungen sowohl hinsichtlich der Höhe der Prämien als hinsichtlich der Art und Weise der Auszahlung derselben vorgenommen worden. Während bisher ein- bis zweijährige Fohlen mit Fr. 50 und drei- bis vierjährige Fohlen mit Fr. 150 prämiert werden konnten, setzt die Verordnung die erstere Prämie auf Fr. 30 und die letztere auf Fr. 200 fest. Es wurde hiebei von der Ansicht ausgegangen, daß einjährige Fohlen noch zu wenig entwickelt seien, um mit Sicherheit auf ihre Qualität beurtheilt zu werden, immerhin wollte man durch Aussetzung eines bescheidenen Betrages die Züchter ermuntern, die Thiere bis zu einer spätern Prämierung zu behalten, andererseits glaubten wir, durch Erhöhung der Prämien für drei- bis fünfjährige Stuten die Pferdezüchter mehr als bisher veranlassen zu sollen, ihre Thiere zur Zucht zu verwenden.

Was die Art der Verabfolgung der Prämien anbetrifft, so ist von der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrathes schon im Jahre 1883 der Wunsch ausgedrückt worden, es möchte hiefür das bezüglich der eidgenössischen Beiprämien für Zuchtstiere befolgte Verfahren angenommen werden, die Prämien nicht theilweise zum

Voraus zu bezahlen, sondern erst dann, wenn der Eigenthümer durch ein zuverlässiges Zeugniß die Erfüllung seiner eingegangenen Verpflichtungen nachgewiesen hat. In der That bietet dieses Verfahren die größte Sicherheit für die zweckentsprechende Verwendung der eidgenössischen Prämien, und es können durch dasselbe unangenehme, oft erfolglose Rückforderungen, Betreibungen etc. vermieden werden. Es wird daher gemäß Art. 11 der Verordnung künftighin in diesem Sinne vorgegangen werden. Denjenigen Kantonen, welchen das bisherige Verfahren bei Auszahlung der Prämien zweckentsprechender erscheint, bleibt es unbenommen, diese Auszahlung am Tage der Prämierung vorschußweise zu übernehmen und eventuell durch die kantonalen Delegirten unter den gleichen Bedingungen ausführen zu lassen, unter welchen die Rückerstattung der derart verausgabten Beträge durch unser Landwirthschaftsdepartement zu erfolgen hätte.

### III. Beiträge an Pferdeausstellungen.

#### IV. Beiträge für Fohlenweiden.

Die bezüglichlichen Bestimmungen sind neu aufgenommen worden, und zwar entsprechend Art. 6, litt. c und d, des Eingangs genannten Bundesbeschlusses. In denselben sind die Grundsätze zum Ausdruck gebracht worden, nach denen die Subventionirung von Ausstellungen und Fohlenweiden bisher erfolgte.

In der Erwartung, daß Sie Ihre Bestrebungen zur Hebung der Pferdezucht mit den unsrigen vereinigen werden, benutzen wir diesen Anlaß, Sie, getreue, liebe Eidgenossen, sammt uns in Gottes Machtschutz zu empfehlen.

Bern, den 25. März 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Ringier.**

## **Bekanntmachung**

betreffend

### **die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.**

---

Die nachstehenden Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr werden gemäß Bundesrathsbeschluß vom 14. Januar 1887 (welcher den Bahnverwaltungen durch Kreisschreiben vom gleichen Datum zur Kenntniß gebracht wurde) anmit mit der Maßgabe bekannt gemacht, daß dieselben mit 1. April 1887 zwischen der Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien und Oesterreich-Ungarn in Kraft treten.

#### **A. Allgemeine Bestimmungen.**

Die Wagen und Wagenabtheilungen, welche zum Transporte von Zollgütern verwendet werden sollen, müssen leicht und sicher in der Art verschlossen werden können, daß die Hinwegnahme oder der Austausch der unter Verschuß des Ladungsraumes gelegten Waaren ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt werden kann.

In solchen Wagen oder Wagenabtheilungen dürfen sich auch keine geheimen oder schwer zu entdeckenden, zur Aufnahme von Gütern oder Effekten geeigneten Räume befinden.

Jeder Wagen muß an beiden Längsseiten mit einem Eigenthumsmerkmal und einer Nummer versehen sein. Befinden sich in einem Wagen mehrere von einander verschiedene Abtheilungen, so ist jede der letzteren mit einem Buchstaben zu bezeichnen.

## **B. Besondere Bestimmungen.**

Behufs Erzielung eines sicheren Verschlusses des Ladungsraumes müssen die betreffenden Wagen insbesondere folgenden Bedingungen entsprechen:

### **1. Wagenkasten.**

Die Seitenwände, der Fußboden, das Dach und alle den Laderaum bildenden Theile des Wagens müssen derart befestigt sein, daß ein Lösen und Wiederbefestigen derselben von Außen nicht geschehen kann, ohne sichtbare Spuren zurückzulassen.

Alle diese Theile müssen sich in gutem Zustande befinden.

Zufällige Beschädigungen der Wagenwände machen den Wagen nur dann für den Weitertransport ungeeignet, wenn durch die etwa dabei entstandenen Wandöffnungen ein Zugang zur Ladung zu befürchten steht.

### **2. Abstand zwischen den Schiebethüren und den Kastentheilen.**

Der Zwischenraum zwischen den Schiebethüren in geschlossenem Zustande und den Kastentheilen der bedeckten Wagen darf in keinem Fall das Maximum von 20 Millimeter überschreiten.

### **3. Verschuß der Schiebethüren.**

Jede Schiebethür der Wagen muß mit einem Einfallhaken oder einer andern gleiche Sicherheit gewährenden Verschußvorrichtung versehen sein.

Die Befestigung dieser Verschlüsse soll derart beschaffen sein, daß deren Entfernung bei verschlossenen Thüren ohne Anwendung von Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren nicht möglich ist.

### **4. Zollverschußösen.**

Die Schiebethüren, Flügelthüren, Stirnwandthüren und überhaupt alle in Benutzung stehenden Thüren der bedeckten Wagen müssen mit Oesen von mindestens 15 Millimeter lichter Weite oder andern Verschußstücken versehen sein, welche ein Einhängen von Zollschrössern und von Zollbleien gestatten, derart, daß ein Oeffnen dieser Thüren ohne Verletzung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Diese Verschlußösen oder sonstigen Zollverschlußstücke müssen mittelst Nieten oder Schrauben, deren Muttern innen liegen, oder die bei geschlossener Thüre unzugänglich sind, an den Wagen befestigt sein.

Die hier genannten Bestimmungen treten in vollem Umfange in Kraft fünf Jahre nach der Ratifikation gegenwärtiger Vereinbarung. Bis dahin wird man sich gegenseitig mit der Anwendbarkeit von Zollbleien oder von Zollockschlössern begnügen.

### **5. Sicherheitsverschluß der Schiebethüren.**

Die untere Thürseite soll mit einer besondern Versicherung versehen sein, welche ein Abheben oder Abziehen der Schiebethür von der Laufschiene unmöglich macht.

Diese Versicherung kann z. B. bestehen in einem Haken, welcher beim Verschluß der Thüre in eine an der Laufschiene festgenietete Oese eingreift, oder in einer Verlängerung des inneren Thürbandes bis unter die Laufschiene oder deren Kopf, oder in der Anordnung eines festgenieteten Winkels oder Bügels an der Laufschiene selbst u. s. w. Ausnahmsweise kann diese Versicherung auch in einem gelochten Lappen bestehen, der von jetzt an die Anwendung von Zollbleien, und nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren, wie in voriger Nummer, die Anwendung von Zollockschlössern und Zollbleien gestattet. Die Laufrollenhalter sollen derart befestigt sein, daß dieselben ohne Anwendung von Gewalt nicht abgenommen werden können.

### **6. Schiebethür-Laufschiene.**

Die Laufschiene sollen an wenigstens zweien ihrer Träger festgenietet sein. Diese Träger sollen mit den festen Kastentheilen so verbunden sein, daß bei geschlossenem Wagen die Abnahme derselben nur mit Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren möglich ist.

### **7. Obere Schiebethür-Führung.**

Die Führung des obern Theiles der Schiebethüren soll durch entsprechend befestigte Stangen oder Kulissenschiene gesichert sein.

### **8. Flügelthüren und Stirnwandthüren.**

Bei den bedeckten Wagen mit Flügelthüren (z. B. Bierwagen) oder mit Stirnwandthüren müssen diese Thüren außer mit der Ver-

schlußvorrichtung und mit von außen nicht abnehmbaren Thürbändern auch mit einer den Bedingungen der Nummer 4 entsprechenden Zollverschlußvorrichtung versehen sein, so daß ein Oeffnen dieser Thüren ohne Beschädigung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Unbenutzte Stirnwandthüren (z. B. an Wagen, welche zum Sanitätsdienst vorbereitet sind) müssen durch Verschalungen, Leisten oder Eisenbänder zollsicher geschlossen gehalten werden.

### 9. Fenster und Lüftungsöffnungen.

Wenn die in den bedeckten Wagen vorhandenen Oeffnungen, als Fenster und Lüftungsöffnungen, durch Eisenstäbe, Gitter oder gelochte Bleche vergittert sind, so dürfen die verbleibenden Oeffnungen 30 Quadratcentimeter nicht überschreiten, so daß durch diese Oeffnungen eine Beraubung des Wageninhaltes nicht erfolgen kann. Kein Befestigungstheil der Vergitterung darf von der Außenseite des Wagens abzulösen sein.

Wenn die genannten Oeffnungen nicht durch eine Vergitterung, sondern durch Schieber oder Klappen verichert sind, so müssen diese wie folgt befestigt sein:

die Klappen oder die horizontalen Schieber mittelst Vorreiber, Riegel, Einfallhaken, Kloben oder dergleichen,

die vertikalen Schieber entweder mittelst der soeben aufgezählten Einrichtungen oder, wenn sie mit einer den Vorschriften der Nummer 4 entsprechenden Zollverschlußvorrichtung versehen sind, mittelst Zollschlösser oder Zollbleie,

und zwar derart, daß ein Oeffnen derselben von außen ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung auffallender Spuren oder ohne Zerstörung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Abflußöffnungen in den Fußböden bedürfen einer Vergitterung, wenn sie mehr als 35 Millimeter Durchmesser haben.

### 10. Dachaufsätze.

Für Dachaufsätze, welche durch Schieber oder Deckel geschlossen sind, gelten bezüglich der Befestigungsart und des Verschlusses derselben die in den vorhergehenden Nummern festgesetzten Bestimmungen.

### **11. Güterwagen mit durchbrochenen Wänden.**

Wagen mit durchbrochenen Wänden, wie z. B. Viehtransportwagen, welche sonst den vorstehenden Bedingungen entsprechen, können nur zum Transporte so großer Frachtstücke verwendet werden, daß ihre Entfernung durch diese Wandöffnungen nicht möglich ist.

### **12. Offene Wagen mit festen Verdeckstücken.**

Offene Wagen, deren Kopfwände durch eine starke Stange mit einander verbunden und mit mindestens 75 Centimeter breiten Verdeckstücken versehen und deren Seitenwände mindestens 50 Centimeter hoch sind, können, wenn sie mit Ringen zur Befestigung von Schutzdecken ausgerüstet sind, unter Verwendung solcher Decken zur Beförderung von Zollgütern aller Art benutzt werden.

### **13. Offene Wagen anderer Art.**

Offene Wagen anderer Art, welche mit Ringen oder andern zur Befestigung von Schutzdecken geeigneten Vorrichtungen versehen sind, können zur Beförderung von Zollgütern dann benutzt werden, wenn es sich um Frachtstücke, welche einzeln mindestens 25 Kilogramm wiegen, oder um solche Güter handelt, deren Verladung in bedeckte Wagen oder in offene Wagen der unter Nr. 12 bezeichneten Art wegen ihres Umfanges (wie große Maschinen, Maschinenteile, Dampfkessel u. s. w.) oder sonstigen Beschaffenheit (wie Holz, Baumwolle, Kohlen, Coaks, Sand, Steine, Erze, Roh- und Brucheisen aller Art, Stabeisen, Vieh, Heringe, Thran, Petroleum u. s. w.) nicht wohl zulässig, beziehungsweise nicht üblich ist.

Für den vorstehenden Fall bleibt es den Zollbehörden überlassen, gemäß den ihnen von den Direktivbehörden gegebenen Instruktionen zu entscheiden, ob zur Sicherung gegen Entfernung oder Vertauschung Deckenverschluß anzubringen ist, oder Erkennungsbleie anzulegen oder andere Maßregeln zu treffen sind, oder ob ausnahmsweise von einem Verschluß oder andern Maßregeln zur Festhaltung der Identität überhaupt abzusehen sein möchte; auch kann amtliche Begleitung eintreten.

Die von den Direktivbehörden jedes Staates zur Ausführung des vorstehenden Absatzes erlassenen Verordnungen sollen den andern Vertragsstaaten mitgeteilt werden.

#### 14. Schutzdecken und deren Befestigung.

Die zur Befestigung von Schutzdecken bestimmten Ringe müssen geschlossen zusammengeschweißt, mittelst Kloben im Innern des Wagens vernietet oder verschraubt und entweder abwechselungsweise an den abnehmbaren Seitenwänden, beziehungsweise den Thüren und den festen Kopfschwellen, oder am Untergestelle etwa in Höhe der Fußbodeneinfassung in einer Maximalentfernung von 115 Centimeter so angebracht sein, daß die Verschußschnur sowohl das Abheben der etwa vorhandenen beweglichen Seitenwände, als auch das Oeffnen der Thüren verhindert.

Die Schutzdecken müssen längs der Kanten mit durch Metallösen geschützten, zum Durchziehen der Verschußleine bestimmten Löchern, welche etwa in denselben Entfernungen, wie die Ringe an den Wagen angeordnet sind, eingerichtet sein. Nur an den obern Theilen der Decken sind Ringe zum Verschuß zulässig.

Die Decken müssen von ausreichender Größe und in entsprechendem gutem Zustande sein. Etwaige Näthe derselben, selbst bei eingesetzten Theilen, müssen sich entweder auf der Innenseite befinden oder doppelt, d. h. in zwei Linien von 15—25 Millimeter Abstand angeordnet sein.

Die Verschußleinen dürfen nicht gestückelt und müssen an beiden Enden mit Metallspitzen versehen sein. Hinter diesen Spitzen müssen Oesen eingearbeitet sein, in welche nach entsprechender Verknüpfung der Leineneenden der Zollverschuß eingehängt werden kann.

Bern, den 14. Januar 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Ringier.**



# Bekanntmachung

betreffend

## die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

---

Die nachstehenden Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen werden anmit mit der Maßgabe bekannt gemacht,

- 1) daß dieselben auf 1. April 1887 zwischen der **Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien und Oesterreich-Ungarn** in Kraft treten\*);
- 2) daß deren Gültigkeit laut Bundesrathsbeschluß vom 14. Januar 1887, welcher den Bahnverwaltungen durch Kreisschreiben vom gleichen Datum zur Kenntniß gebracht wurde, vom 1. April 1887 an auch auf die internen Verhältnisse, beziehungsweise auf den internen Verkehr sämtlicher schweizerischen Normalbahnen, sich erstreckt, soweit nicht mit Berücksichtigung allfälliger Uebergangsverhältnisse etc., auf ein bezügliches Gesuch der betreffenden Verwaltungen bis zu einem festzusetzenden Zeitpunkt vom Bundesrath Ausnahmen in diesem oder jenem Punkte ausdrücklich gestattet werden;
 

und daß durch die nachstehenden Vorschriften diejenigen der bundesrätlichen Verordnung vom 9. August 1854, betreffend technische Einheit im Eisenbahnwesen, aufgehoben werden, soweit sie mit jenen im Widerspruche stehen.

### Art. I.

Die **Spurweite der Bahngleise** zwischen den innern Kanten der Schienenköpfe gemessen soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen

auf geraden Strecken nicht unter	-- 1435
betragen,	
und in Kurven, einschließlich der Spurerweiterung,	
das Maß von	1465 —
nicht überschreiten.	

\*) Rumänien und die Niederlande haben durch Noten ihrer Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten vom 5./17. Januar und vom 11. März 1887 den Beitritt zu vorstehender Vereinbarung erklärt.

## Art. II.

Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.

(Die hienach angegebenen Maximal- und Minimalmaße gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besondern in Klammern beigelegten Maße, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in welchem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.)

§ 1. **Radstand** neu zu erbauender Güterwagen — 2500

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle.

Die Wagen, welche wegen eines zu großen festen Radstandes auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden zurückgewiesen. Die bezüglichlichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 2. **Abstand der Räder einer Achse**, gemessen zwischen den innern Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile . . . . . 1366 1357

Die zur Zeit vorhandenen Wagen der französischen Staatsbahnen und französischen Westbahnen, bei welchen der Abstand der Räder einer Achse mehr als 1366 mm. beträgt, ohne jedoch 1370 mm. zu überschreiten, werden bis zum Ende des Jahres 1893 zum Uebergang auf die Bahnen der beteiligten Staaten unter der Bedingung zugelassen, daß die Entfernung von Außenkante zu Außenkante der Spurkränze (§ 5) nicht weniger als 1408 mm. und nicht mehr als 1422 mm. ist. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, solche Wagen in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

§ 3. **Breite der Radreifen** oder der dieselben ersetzenden Theile . . . . . 150 130

Zulässiges Minimum für bestehendes Material, unter der Bedingung, daß der Abstand der Räder (§ 2) mindestens 1360 mm. betrage . . . . . — (125)

	Maximum. Milli- meter.	Minimum. Milli- meter.
§ 4. <b>Spielraum der Spurkränze</b> , nach der Gesamtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1440 mm. . . . .	35	15
§ 5. <b>Entfernung von Außenkante zu Außenkante der Spurkränze</b> , gemessen 10 mm. unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1500 mm. Entfernung der Laufkreise . . . . .	1425	1405
§ 6. <b>Höhe der Spurkränze</b> bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Geleise, von Schienenoberkante vertikal gemessen . . . . .	36	25
§ 7. <b>Stärke der Radreifen</b> der Wagenräder, im schwächsten Punkte der Lauffläche gemessen . . . . .	—	20
§ 8. <b>Schalengußräder</b> sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.		
<i>Anmerkung:</i> Es besteht keine Verpflichtung, Wagen mit Schalengußrädern in Züge einzustellen, welche mit einer größeren Fahrgeschwindigkeit als 45 km. in der Stunde befördert werden.		
§ 9. <b>Elastische Zug- und Stoßapparate</b> müssen an beiden Stirnseiten der Wagegestelle angebracht sein.		
Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für spezielle Transporte verwendet werden.		
§ 10. <b>Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen</b> , von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertikal gemessen . . . . .	1065	1020
Zulässiges Maß für bestehendes Material . . . . .	(1070)	—
Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.		
§ 11. <b>Höhenlage der Buffer bei größter Belastung der Wagen</b> . . . . .	—	940
Zulässiges Maß für bestehendes Material . . . . .	—	(900)
<i>Anmerkung.</i> Es besteht keine Verpflichtung, Wagen, bei welchen die Höhenlage der Buffer weniger als 940 mm. beträgt, in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.		

	Maximum. Milli- meter.	Minimum. Milli- meter.
§ 12. <b>Abstand der Buffer</b> , von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares . . . . .	1760	1710

Für Fahrzeuge, bei welchen der Abstand der Buffer geringer ist als 1720 mm., muß der Durchmesser der Bufferscheiben (§ 13) mindestens 350 mm. betragen.

Zuläßige Maße für bestehendes Material . . . (1800)(1700)

§ 13. <b>Durchmesser der Bufferscheiben</b> . . . . .	—	340
Zuläßiges Maß für bestehendes Material . . . . .	—	(300)

§ 14. **Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen**, beziehungsweise den an denselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückten Buffern parallel mit der Längsachse des Wagens gemessen, zu beiden Seiten des Zughakens, zwischen diesem und dem Rande der Bufferscheibe, in einer minimalen Breite von 400 mm. . . . .

— 300

Für bestehendes Material wird kein Maß festgesetzt.

§ 15. **Vorsprung der Buffer über den Zughaken**, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückten Buffers, parallel mit der Wagenachse gemessen . . . . .

400 300

Zuläßige Maße für besteh. Material { Personenwagen (430) —  
Güterwagen (430) (223)

§ 16. **Länge der Kuppelungen**, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügel, bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen . . . . .

550 450

Für bestehendes Material werden keine Maße festgesetzt.

§ 17. **Kleiner Durchmesser des Querschnitts der Kuppelungsbügel** (Einhängbügel) am Berührungspunkt des Zughakens . . . . .

35 30

Zuläßiges Maß für besteh. Material { Güterwagen — (25)  
Personenwagen — (22)

Maximum.	Minimum.
Milli-	Milli-
meter.	meter.

§ 18. **Sicherheitskuppelungen.** Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfe mit einer oder zwei Sicherheitskuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten.

§ 19. **Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenoberkante,** bei vollbelasteten Wagen, sofern die Kuppelungen nicht aufgehängt werden können . . . . .

— 75

§ 20. **Jeder Personen- oder Güterwagen** muß mit **Tragfedern** versehen sein.

§ 21. Die **Bremskurbeln** müssen so eingerichtet sein, daß sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden.

§ 22. Die **Bremser Sitze** an den Güterwagen müssen so konstruirt sein, daß, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremser Sitze hinter der eingedrückten Bufferfläche zurücksteht.

Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnebene der Buffer . . . . .

— 40

Für bestehendes Material wird kein Maß festgesetzt.

§ 23. Wagen, welche wegen ihrer **Querschnittmaße** auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden vom internationalen Verkehr ausgeschlossen. Die bezüglichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den betheiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 24. **Jeder Wagen** muß nachstehende **Bezeichnungen** tragen:

- 1) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;
- 2) eine Ordnungsnummer;
- 3) die Tara oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschließlich Räder und Achsen;
- 4) die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; (Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen);
- 5) den Radstand, wenn derselbe über 4500 mm. beträgt (diese Bestimmung bezieht sich bloß auf neu zu erbauendes Material);
- 6) eine spezielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind.

§ 25. Die **Schlösser der dem internationalen Verkehr dienenden Personenwagen**, insofern die Thüren dieser Wagen überhaupt mittelst eines Schlüssels verschließbar sind, sollen entweder dem einen oder dem andern der beiden Schlüsseltypen entsprechen, welche in beiliegender Zeichnung der Doppelschlüssel dargestellt sind.

Bern, den 14. Januar 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

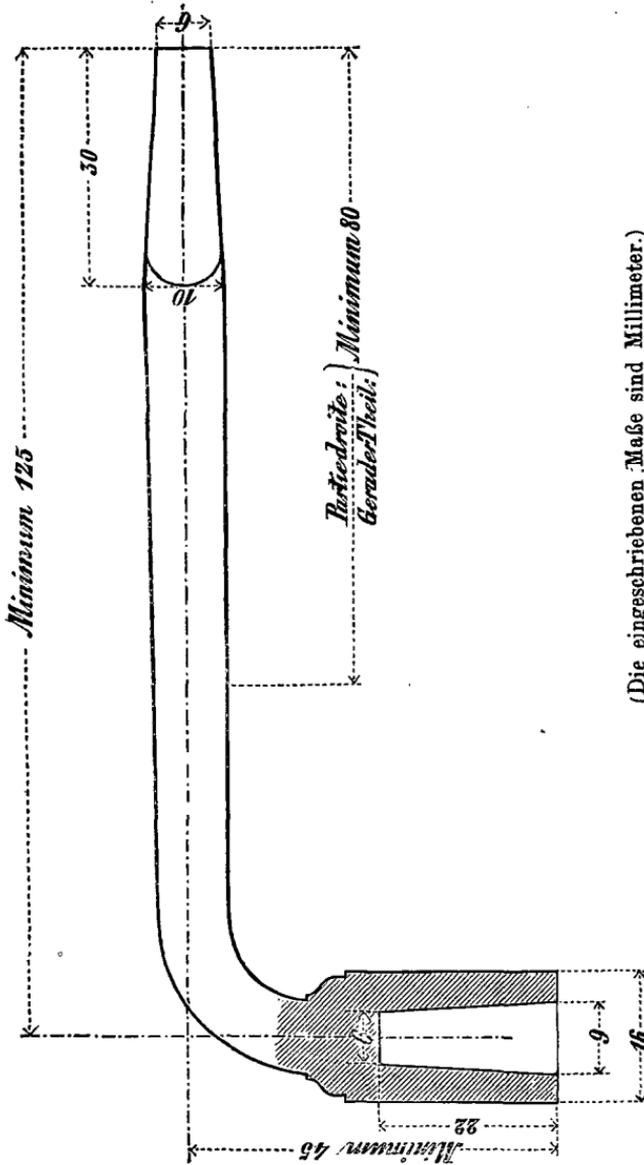
**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

Doppelschlüssel für die dem internationalen Verkehr dienenden Personenwagen.



(Die eingeschriebenen Maße sind Millimeter.)

§ 25 von Artikel II des Schlussprotokolls vom 15. Mai 1886.

## **Kreisschreiben des Bundesrathes an sämtliche eidgenössische Stände, betreffend die Hebung der Pferdezucht durch den Bund. (Vom 25. März 1887)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.03.1887
Date	
Data	
Seite	632-647
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 438

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.