

76 Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. — Briefbeutelabgabe- und -fangvorrichtung.

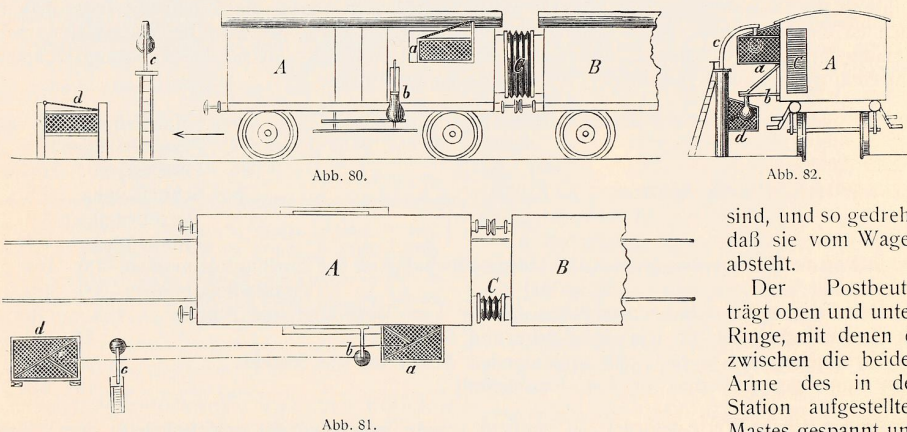
damalige Länge 600·37 km. Sie durchzieht das niederschlesische Kohlenrevier und verbindet es mit der Ostsee. Ihre Hauptlinien sind Breslau über Freiburg und Sorgau nach Halbstadt (98·46 km), Frankenstein-Raudten (134·19 km) und Breslau-Stettin (351·37 km). Die Bahn ist am 9. Oktober 1841 unter der Firma „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft“ konzessioniert. Die Strecke Breslau-Freiburg wurde 1843, die übrigen Strecken in der Zeit von 1871 bis 1877 eröffnet.

Durch obiges Gesetz ging die B. mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1883 in die Verwaltung und den Betrieb des Staats für dessen eigene Rechnung über. Mit der Leitung wurde die königl. Direktion der B. in Breslau betraut. Der Staat zahlte für die Stammaktien (Gesamtbetrag 38·25 Mill. M.) eine feste Rente von 4½% nebst einer Prämie von 30 M. für die Aktie zu 600 M. und übernahm 79·69 Mill. M. Prioritätsaktien und Obligationen. 1885 wurden die Stammaktien in 4% ige Konsols (2700 M. für 4 Stammaktien zu 600 M.) umgetauscht. Am 1. Juli 1886 ging die Bahn in das Eigentum des Staats über.

**Briefbeutelabgabe- und -fangvorrichtung** (*mail bag catcher; appareil à recueillir les*

zwischen 2 Stationen mit Hilfe eines Handgriffes um Scharniere derart gedreht werden können, daß sie sich flach an die Wagen-seitenwände anlegen; erst kurz vor Annäherung des Zuges an die Station, in der ein Postbeutel ohne Aufenthalt des Zuges zu übernehmen ist, wird das Netz von der Wand abgedreht. Der von der Station abzugebende Briefbeutel hängt zwischen 2 Haken am Arme eines Mastes; der Arm bewegt sich nach Abnahme des Beutels selbsttätig aus der Querstellung zum Gleise aufwärts und auch seitwärts. Zum Zwecke der Briefbeutelabgabe vom fahrenden Zuge sind am Postwagen entsprechend verstellbare Arme angebracht, an deren Klemmfedern die Beutel hängen; diese werden in die auf der Station befindlichen Fangnetze abgeworfen. In den Abb. 80, 81, 82 sind diese englischen Einrichtungen schematisch dargestellt; A ist der Postwagen, a das Fangnetz, b der Abgabearm am dem Postwagen; c ist die Stationsvorrichtung für die Beutelabgabe an den Zug, d die für die Beutelübernahme vom dem Zuge.

Die in Amerika gebräuchliche Briefbeutel-fanggabel (Abb. 83) wird im Bedarfsfalle in Ösen eingesteckt, die am Türpfosten befestigt



*sacs aux lettres; apparecchio raccoglitore in corsa dei sacchi delle lettere*) dient zur Abgabe und Aufnahme von Briefbeuteln während der Fahrt der Eisenbahnzüge. Die englischen Postwagen haben Einrichtungen zur Abgabe und Aufnahme der Postbeutel; die belgischen und amerikanischen Wagen sind gewöhnlich nur mit Vorrichtungen zur Beutelannahme versehen. In den englischen Kolonien, in Australien und Indien, sind Briefbeutelabgabe und -fangvorrichtungen üblich.

In England sind die Postwagen mit Fangkörben ausgerüstet, die während der Fahrt

sind, und so gedreht, daß sie vom Wagen absteht.

Der Postbeutel trägt oben und unten Ringe, mit denen er zwischen die beiden Arme des in der Station aufgestellten Mastes gespannt und zwischen ihnen festgehalten wird; nach Abnahme des Sackes wird der obere Arm durch ein Gegengewicht hochgeklappt, während der untere Arm selbsttätig herabfällt. Die Fanggabel ist mit Widerhaken versehen, die den vom Maste abgenommenen Beutel festhalten.

Alle diese Vorrichtungen sind in ihrer Wirkung nicht vollständig zuverlässig. Sie werden hierin wohl auch durch das Wetter beeinflusst und können zu Verletzungen der Bediensteten und Reisenden führen.