

Excentricum, durch einen Anschlag gegen weitere Drehung gehalten, wirkt dann bremsend.

Die Ausrückung erfolgt durch Luftdruck.

Trennt sich der Zug, reisst also das Rohr, in welchem die gepresste Luft zugeführt wird, so tritt die Bremsung ein, ebenso, wenn durch geeignete Vorrichtung der Luftdruck beseitigt wird.

Ein praktischer Erfolg dürfte von dieser Construction nicht zu erwarten sein.

Erwähnung verdient noch eine unter dem Namen Bremschuh von dem Locomotivführer Peter Seemann ausgestellte Vorrichtung, dazu bestimmt, Wagen, welche in ungehöriger Weise auf geneigten Ebenen oder durch Wind fortgetrieben sind, aufzuhalten.

Es ist ein tragbares Gestell mit viertelkreisförmig aufgebogenen Schienen, welche mit den geraden schlank auslaufenden Enden sich einige Fuss lang auf die Gleisschienen legen. Der aufzuhaltende Wagen rollt auf dies Gestell und nimmt dasselbe mit, wobei es als Bremschuh wirkt.

Neben den Wagen sind von den verschiedenen Ländern, besonders Frankreich und Belgien, noch eine Anzahl Wagentheile, als Achsen, Räder, Federn, Achsbüchsen und Beschlagtheile, meist in guter, zum Theil in vortrefflicher Ausführung ausgestellt. Da dieselben jedoch mit Ausnahme einiger complicirten und also nicht empfehlenswerthen Schmierapparaten an Achsbüchsen, nur allgemein Bekanntes reproduciren, darf von ihrer speciellen Aufführung abgesehen werden.

Locomotiven.

Noch vor wenig Jahren hielten viele erfahrene Eisenbahntechniker die Verwendung von gekuppelten Locomotiven bei schnell fahrenden Personenzügen für bedenklich, wenn nicht geradezu für gefährlich, und jetzt ist in Wien keine ungekuppelte Locomotive ausgestellt.

Soviel bekannt, werden dergleichen wenigstens in Deutschland überhaupt nicht mehr beschafft, und für die Güterzüge werden im Allgemeinen nur Locomotiven genommen, bei denen sämtliche Achsen gekuppelt sind. Ja die Güterzuglocomotiven mit vier gekuppelten Achsen haben gegenüber denen mit drei gekuppelten Achsen entschieden an Boden gewonnen.

Dieser Fortschritt in besserer Verwerthung des Locomotivgewichtes als adhärende Last, welche allein die vergrößerte Zugkraft ermöglicht, ist in erster Linie der Verwendung des Gussstahls zu Radreifen zu danken, wodurch die Abnutzung der Laufflächen und damit die aus