

geändert ist, eingreifen und dadurch verhüten, daß sich die Lokomotive aus dem Geleise hebt, wie solches vielfach bei Kollisionen bemerkt wurde.

Ferner sind am mittleren und oberen Teil des Wagens vorstehende Balken b angeordnet, welche in geeigneter Weise, z. B. mittels Streben, mit dem Wagenkasten c verbunden sind und in Schleifen d einfassen, die auf Säulen oder Trägern d 1 der Lokomotive angeordnet sind.

Die vorstehenden Balken bilden eine Art Dach über der Lokomotive, welches letztere gegen Herausheben aus dem Geleise schützt.

Unter die Seitenbalken a fassen Arme e, die an dem Rahmen der Lokomotive oder dem Kegelkörper derselben

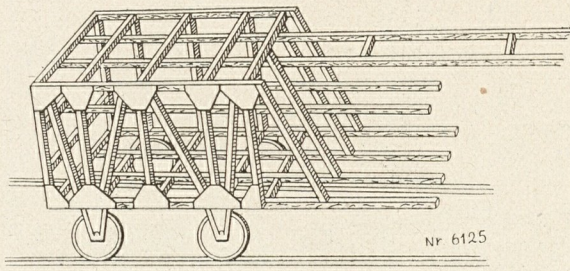


Abb. 133 Perspektivische Ansicht des starren Sicherheitswagens. 6125

befestigt sind, und wenn sich die Lokomotive heben sollte, bei einer Entgleisung usw. unter die Seitenbalken sich legen und das Heben der Lokomotive aus dem Geleise verhindern.

Das Balkendach liegt horizontal und dieses sowohl als auch alle anderen Balken sind derart angeordnet, daß die Lokomotive frei dazwischen fahren, nach Belieben verkuppelt und entkuppelt werden und daß der gewöhnliche Raum für Kohlen beibehalten werden kann.

An der Hinterseite des Wagens c, welcher hier ebenso wenig, wie der nachfolgende Wagen Puffer trägt, befindet sich ein die letzteren ersetzendes Kissen s, das dazu dient, bei Kollisionen und bei plötzlichem Bremsen den Stoß auf die nachfolgenden Wagen aufzunehmen (Abb. 131).

Patentbericht.

Nr. 250.6572. Schlauberger & Co. Harleshausen. Lokomotive mit Kesselsteinreinigungsvorrichtung, dadurch gekennzeichnet, daß die Räder der Lokomotive möglichst unrund gedreht sind, damit beim schnellen

Fahren durch das Rütteln, sowie Heben und Senken der Maschine der Kesselstein losgelöst wird, wobei die Wirkung noch durch das Fortlassen der Tragfedern erhöht werden kann (vergl. im Gegensatz dazu Abb. 63 auf Seite 73).

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)

Zwei neue Lokomotivpatente.



Abb. 134 1. Einfache Kupplung der Räder mit verschiedenem Durchmesser. (Aus der Anzeige einer bekannten deutschen Firma)

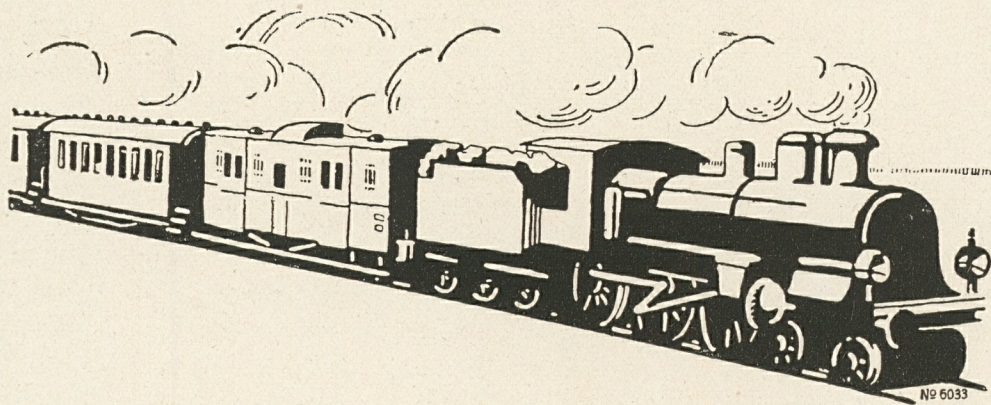


Abb. 135

2. Blitzkupplung erspart Kreuzkopf, Leitbahn und Steuerung.
 (Ebenfalls aus der Anzeige einer deutschen Firma)

6033

Das Problem, Räder von verschiedenem Durchmesser in einfachster Weise zu kuppeln, scheint somit gelöst zu sein (Abb. 134). Auch sieht man, daß man mit einem Verhältnis $R : L = 1 : 2$ für die Pleuelstangen bequem auskommen kann.

Zwei Scherzbilder:

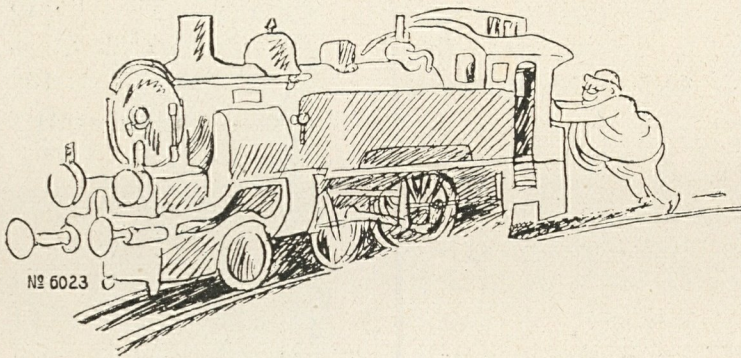


Abb. 136

(„Lustige Blätter“ Nr. 49, 1920)
 Der Lokomotiv-Schieber.

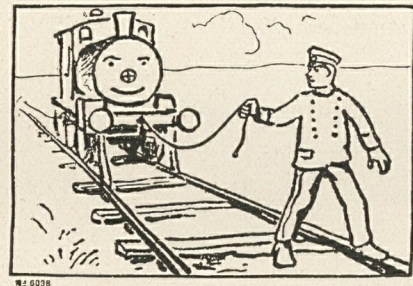


Abb. 137

(„Hann. Kurier“ v. 30. 12. 17)
 Der Lokomotiv-Führer.

Was bedeuten die vorstehenden Bildchen?

