

2. Die Schaltvorrichtung.

Diese Vorrichtung, deren specielle Construction in den Figuren 3 und 4 dargestellt ist, dient dazu, um das Nähern oder Entfernen des Frictions-Ringes zum, beziehungsweise vom Wagenradumfang zu vermitteln, also das Ein- oder Ausschalten der Anspannvorrichtung zu bewerkstelligen.

Sie besteht aus einer unter dem Wagengestelle gelagerten Welle, die eine fixe Scheibe s mit zwei Schnurläufen, und an jedem Ende seitlich vom Wagen je eine Kurbel K trägt. Der auf der Scheibe sitzende Daumen d ist mittelst einer Kette k_1 mit der Anspannvorrichtung verbunden, während von der unter dem Wagen durchgehenden Leitung L das eine Kettenstück k_2 um die Scheibe nach der einen Richtung, das andere k_3 nach der anderen Richtung geschlungen und befestigt ist.

Wird die Leitung L , ob nun von der einen oder der anderen Seite, gezogen und damit eine Drehung der Scheibe s bewirkt, so wird auch die Kette k_1 auf- oder abgewickelt und die Anspannvorrichtung entfernt oder genähert, während ebenso das Nachlassen der Leitung L das Annähern oder Entfernen der Anspannvorrichtung hervorruft.

Die Kurbel K ist so aufgesetzt, dass sie beim Anliegen der Anspannvorrichtung an den Rädern nach abwärts gekehrt ist; wird die Kurbel gedreht und mittelst passender Vorrichtung, wie etwa in den Figuren angedeutet, mittelst eines Kettenringes v in dieser Stellung festgehalten, so ist die Anspannvorrichtung ausgeschaltet.

Diese Kurbel wird jedoch nur dann in den Kettenring eingelegt, wenn der Wagen nicht im Zuge eingereiht ist und bewegt werden soll, indem sie eben nur für die Zwecke des Rangir-Dienstes bestimmt ist.

3. Die Führungsglieder.

Um die einzelnen Schaltvorrichtungen in einem Zuge mit einander in einen solchen Zusammenhang zu bringen, dass alle oder mehrere Bremsen gleichzeitig und von einer Stelle aus gehandhabt werden können, ist eine am besten unter den Wagengestellen fortlaufende Leitung erforderlich, deren Wirkung entweder auf mechanischem oder hydraulischem Wege erfolgen kann.

Bei der mechanischen Leitung ist jedoch vor Allem erforderlich, dass dieselbe von den verschiedenen variablen Stellungen und Entfernungen, welche während der Fahrt durch die Schwankungen, wie auch durch das Heben und Senken der Fahrzeuge entstehen, vollständig unabhängig sei.

Die Träger dieser zwischen den einzelnen Wagen führenden mechanischen Leitung bilden die Führungsglieder, deren specielle Construction aus den Figuren 5 und 6 erhellt.

Das an jedem Ende des Fahrzeuges gelenkartig angebrachte Glied G_1 , welches am einem Ende eine ganze, am anderen eine halbe Führungsrolle trägt, kann mit dem des zweiten zu verkuppelnden Wagens in diagonalen oder axialen