

Richtung so verbunden werden, dass die beiden Rollenhälften in der Mitte eine ganze Rolle (r_3, r_4) bilden und die beiden Glieder G_1, G_2 ein solches Ganze bilden, dass dasselbe sowohl in der Mitte wie an den beiden anderen Befestigungsstellen beweglich bleibt und den verschiedenen Stellungen und Entfernungen zwar nachgibt, aber in seiner Gesamtlänge constant bleibt.

Um die Führungsglieder auch fähig zu machen, den seitlichen Schwankungen der Fahrzeuge nachgeben zu können, sind dieselben mit einem Gusstheile U_1, U_2 charnierartig verbunden, welcher um einen Zapfen in einem an den Fahrzeugen befestigten Lager drehbar ist.

Eine über die Rollen der Führungsglieder geführte Kette wird also, wie leicht einzusehen, den verschiedenen Stellungen und Entfernungen der Fahrzeuge zwar folgen, aber in der Länge nicht alterirt und kann somit, einmal gespannt, von den Fahrzeugen weder einen Zug erleiden noch auch schlaff gemacht werden.

Es ist selbstverständlich, dass die Anzahl der Führungsglieder wie auch die der Leitrollen, wie dies durch die Bedürfnisse erforderlich erscheint, beliebig erhöht werden kann, und ist für den letzteren Fall erforderlich, dass die Stellung der Rollen für die Unabhängigkeit der darüber führenden Kette richtig ausgemittelt sein muss.

Ebenso kann die mittlere Verbindung der Glieder auch auf andere als die hier dargestellte Weise erfolgen, sowie es auch unter Umständen zweckmässig erscheinen kann, statt an jedem Fahrzeug-Ende einzelne Führungsglieder, nur an je einem Ende eine ganze, in der Mitte untrennbare Führung anzubringen, die dann als solche mit dem anderen Fahrzeuge direct in Verbindung gebracht werden kann.

Zur Herstellung der vorerwähnten durchgehenden mechanischen Leitung, für welche zwischen den Wagen die Führungsglieder den Träger bilden, werden die mit den Schaltvorrichtungen in Verbindung stehenden und über die Rollen r_1, r_2 laufenden Kettenstücke k , wie in der Figur 5 dargestellt, in s verknüpft, wobei das übrig bleibende Kettenstück k_1 des anderen Wagens als Reservestück bei U_2 aufgehängt bleibt.

Die Anschlagösen O_1, O_2 dienen hiebei als Begrenzungen, so dass die Verknüpfungsstelle der Ketten bei deren Bewegung über keine der Rollen laufen kann.

4. Die Hebevorrichtung.

Um die Bremse eines oder mehrerer Fahrzeuge von einer Bremshütte oder vom Tender aus in oder ausser Gang zu setzen, ist bei der mechanischen Leitung noch eine besondere Hebevorrichtung erforderlich, die in die Bremshütte oder auf den Tender führt.

Zu diesem Zwecke ist die Hebevorrichtung entweder mit der Schaltvorrichtung mittelst Hebel und Zugstangen in Verbindung gebracht, oder es ist dieselbe mit der von der Schaltvorrichtung führenden Kettenleitung unmittelbar verknüpft.

Im letzteren Falle kann die unter dem Wagengestelle befindliche Kettenleitung zwischen drei in einem Ständer befindliche Rollen laufen, von welchen die mittlere in einem Schlitze so beweglich ist, dass sie mittelst einer Zugstange auf und nieder bewegt und so die Kettenleitung angezogen oder nachgelassen werden kann. Die Bewegung dieser Zugstange kann durch eine in der Bremshütte oder auf dem Tender befindliche Hebelübersetzung, oder durch ein Griffrad entweder successive oder momentan erfolgen, je nachdem die Bremse allmählig oder augenblicklich in Gang gesetzt werden soll.

In den Figuren 7 — 11 ist eine mit Zugstange und Griffrad eingerichtete Hebevorrichtung dargestellt. Es hat nämlich das in die Bremshütte oder in den Tender genügend hoch reichende Ende dieser Zugstange eine Schraubenspindel p angearbeitet, die mit dem Griffrade g , das eine zweitheilige Mutter m_1, m_2 enthält, gedreht werden kann. Durch die Drehung des Griffrades in dem einen oder anderen Sinne wird sonach mit der gleichzeitigen Bewegung der Rolle r_5 die Leitung L angespannt oder verlängert, womit auch die mit der Leitung in Zusammenhang stehende Anspannvorrichtung von den Radumfängen entfernt oder genähert wird. Um jedoch statt dieser successiven Bewegung der Anspannvorrichtung auch ein momentanes In- oder Aussergangsetzen derselben von der Bremshütte oder dem Führerstande bewirken zu können, hat das Griffrad noch die specielle Einrichtung, dass die zwei Mutterhälften m_1, m_2 von der Spindel ausser Eingriff gesetzt werden können, womit die Spindel und die Anspannvorrichtung niederfällt.

Zu diesem Zwecke dient die an einer Scheibe O drehbar angebrachte Handhabe h , welche unter gewöhnlichen Umständen Scheibe und Griffrad mit einander festhält. Wird jedoch mit der einen Hand das Griffrad festgehalten, die Handhabe mit der anderen niedergedrückt und rasch nach der einen Seite gedreht, so werden damit auch durch die beiden Stifte $t t$ die beiden in $q q$ drehbaren Mutterhälften weggedrückt und die Spindel fällt frei hinab.

5. Die hydraulische Leitung.

Die einzelnen Anspannvorrichtungen eines Zuges können untereinander auch in einen solchen Zusammenhang gebracht werden, dass dieselben wie auf dem vorhin beschriebenen mechanischen, auf hydraulischem Wege gleichzeitig in oder ausser Gang gesetzt werden können. Hiezu dient die in den Figuren 12 — 16 dargestellte hydraulische Leitung, die im Wesentlichen aus einer Saug- und Druckpumpe a mit Reservoir b , aus einer unter den Wagen fortlaufenden Rohrleitung c und aus der Hebekapsel g besteht.

Die Pumpe, welche transportabel und auf dem Tender oder an irgend einer Stelle eines Fahrzeuges angebracht sein kann, ist mit der Rohrleitung c mittelst zweier Hähne d und e in Verbindung gebracht, während die Hebekapsel einerseits mit der Rohrleitung c , andererseits mit der Welle der Schaltvorrichtung in entsprechendem Zusammenhange steht.

Die Hebekapsel selbst besteht aus einem Gehäuse, das eine Membrane oder eine Metallplatte enthält, die mit einem Stempel so verbunden ist, dass, wenn