

bungen der Bremsanlage vor Ingangsetzung des Zuges nicht möglich; wird hingegen die Leistung eines eigenen Motors, wie bei der Walter'schen Bremse, zur Stromerzeugung ausgenutzt, ist wohl die Erprobung ermöglicht, dafür kann die Benutzung der Bremse aber nur wieder einer einzigen Stelle, nämlich jener, die den Motor dirigirt, anheimgegeben werden.

Ein nach allen Seiten so ziemlich entsprechendes Resultat liesse sich vielleicht erreichen, wenn man den auf der Locomotive befindlichen Regulator der continüirlichen Westinghouse'schen oder Hardy'schen Bremsen nach Art der Lartigue'schen Dampfpfeife (vergl. Abschnitt VII) ausführen und die Leitung zu dem bezüglichen Hughes'schen Magnete über dem Zuge führen wollte, so dass der Locomotivführer die Bremse nach Bedarf mit der Hand, aber auch das übrige Zugpersonal im Nothfalle auf elektrischem Wege auslösen könnte.

XII. Aussergewöhnliche elektrische Eisenbahn-Einrichtungen.

Bei den Eisenbahnen finden sich noch mannigfache elektrische Einrichtungen, die theils von anderen Anwendungsgebieten entlehnt und angenommen, theils eines besonderen Bedürfnisses wegen entstanden, d. i. für aussergewöhnliche Verhältnisse absichtlich construirt worden sind.

Es giebt wohl kaum eine grössere Bahn, bei welcher in den Bureaux der Centralleitung nicht von Haustelegraphen ausgiebiger Gebrauch gemacht würde, wie es ebenso auf weitläufigen Bahnhöfen mit stark besetzten Magazinen in der Regel einen besonderen Feuertelegraphen