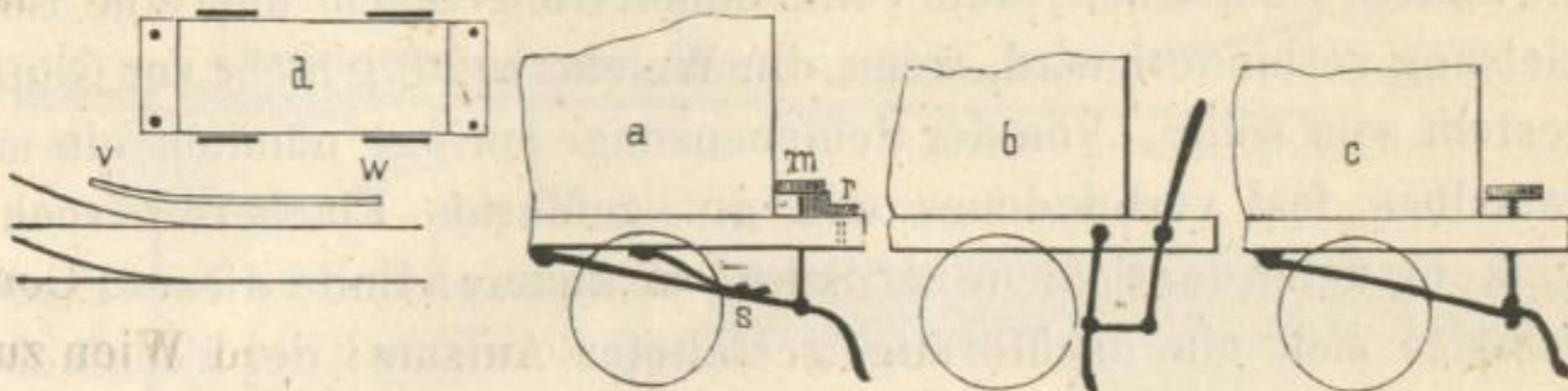


Locomotivbetrieb bei diesem durchaus nicht verwerthen. Wir geben diese durch Figur 310 erläuterte Idee hier nur in der Absicht,

Fig. 310.



um dieselbe für Zwecke von Interimsbahnen weiter verfolgen und um eine Repräsentation jenes bekannten Strebens hinstellen zu können, welche die Betriebstechniker mitunter beschäftigt, um Vorrichtungen ausfindig zu machen, mittelst welchen die Fahr- richtung von der Locomotive aus ertheilt werden kann. Normann wendet keine Weichen, sondern durch Herzstücke begrenzte, immer offene Fahrgeleise an; neben der Abzweigung findet sich parallel eine Spurrinne *v, w*, in welche der am ersten Wagen befindliche, aufgehobene Stellhebel *s* niedergleiten kann, wodurch, je nachdem die Spurrinne rechts oder links des Geleises liegt, die rechte oder linke Fahrstrasse gewonnen wird. Das Niederdrücken des Hebels stellt sich Normann auf dreierlei Art vor: entweder *a*) durch das Fallenlassen des Klotzes „*m*“, vermöge der Drehung von *r*, oder *b*) durch die Wirkung eines Handhebels, oder endlich *c*) durch die Wirkung eines Schraubenzuges auf den Hebel.

7. Hartgusskreuzungsstücke der Harzer Actien- gesellschaft. Dieselbe brachte Fabrikate zur Ausstellung, deren Güte allgemein anerkannt wurde.

8. Sicherheitsvorrichtung an Weichen von Cle- ment und Paravicini. Diese bereits im „Organ“, 1870, und in den „Technischen Blättern“, 1873, sowie auch andernorts beschriebene Vorrichtung beruht in dem selbstthätigen Stellen der Weichen- zungen durch ein Fahrzeug. Die schon von der Bayerischen Ost- bahn und 1870 bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn verwendete Vor- richtung beruht auf dem Niederdrücken eines Pedalhebels, wie wir solchen bereits gelegentlich der Hohenegger'schen Weichenstellung besprochen haben. Clement und Paravicini wenden indess zu