

## W A G E N.

In Bezug auf die Einrichtung und den Mechanismus der gewöhnlichen Balancewagen zeigte die Ausstellung gegenüber jener des Jahres 1873 gar keine Neuerungen. Selbst die amerikanischen Mechaniker stellten ausser den Diamant-, Gold- und Apothekerwagen sehr wenige Balancewagen aus, da im gewöhnlichen Verkehre viel lieber Tafelwagen und besonders Wagen mit Laufgewichten angewendet werden.

Die Anwendung von Laufgewichten entweder allein oder von Schalen- und Laufgewichten zusammen, bildet ein charakteristisches Merkmal der amerikanischen Tafel- und Brückenwagen; wenn schon bei den letzteren auf die Schale Gewichte, z. B. von 100 zu 100 Pfund aufgelegt werden, so werden wenigstens die Zwischenwerthe mittelst eines Laufgewichtes bestimmt.

Eine eigenthümliche Anordnung zeigt das in Fig. 1 dargestellte, von Theodor Tebow erfundene Laufgewicht, das an einer Howe'schen Brückenwage der Brandon Manufacturing Co. angebracht war. Das Laufgewicht  $G$  wird nämlich nicht von der Hand verschoben, sondern durch eine doppelgängige Schraube von starker Steigung bewegt; mit der Schraube ist durch ein Paar gleicher Stirnräder ein Cylinder  $T$  in Drehung versetzt, der ebenfalls eine Schraubenlinie von gleicher Steigung mit der Bewegungsschraube, jedoch in entgegengesetzter Richtung verzeichnet, enthält, so dass ein Zeiger des Laufgewichtes, der bei unbelasteter Wage nach hergestelltem Gleichgewichte auf (Null) zeigt, immer mit der Schraubenlinie des Cylinders in Berührung bleibt. Die Belastungszunahme auf der Brücke, entsprechend dem Vorrücken des Laufgewichtes um einen Schraubengang, beträgt bei der ausgestellten Wage 80 Pfund, die Tragfähigkeit 800 Pfund.