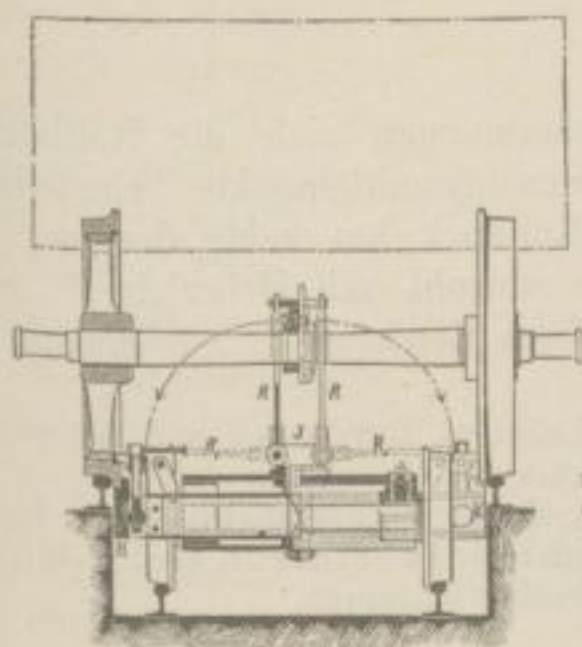


dagegen sind, wie Abbild. 13 und 14 zeigen, dreiachsig, sie sind mit Westinghouse-Bremse ausgerüstet und haben einen trichterförmigen Mittelpuffer, mittels dessen zugleich die selbstthätige Kupplung erfolgt. Diesen Puffer zeigen die Abbild. 15 und 16 in größerem Maßstabe. Vor dem Kuppeln wird an dem einen der zu kuppelnden Wagen eine Kuppelstange eingehängt und am andern der Kupplungsbolzen in die Höhe gezogen und, wie in Abbild. 15 in punktierten Linien angegeben ist, aufgehängt. Werden nun die beiden Wagen aneinander geschoben, so tritt die Kupplungsstange des einen Wagens in den leeren Puffertrichter des andern Wagens ein, wobei

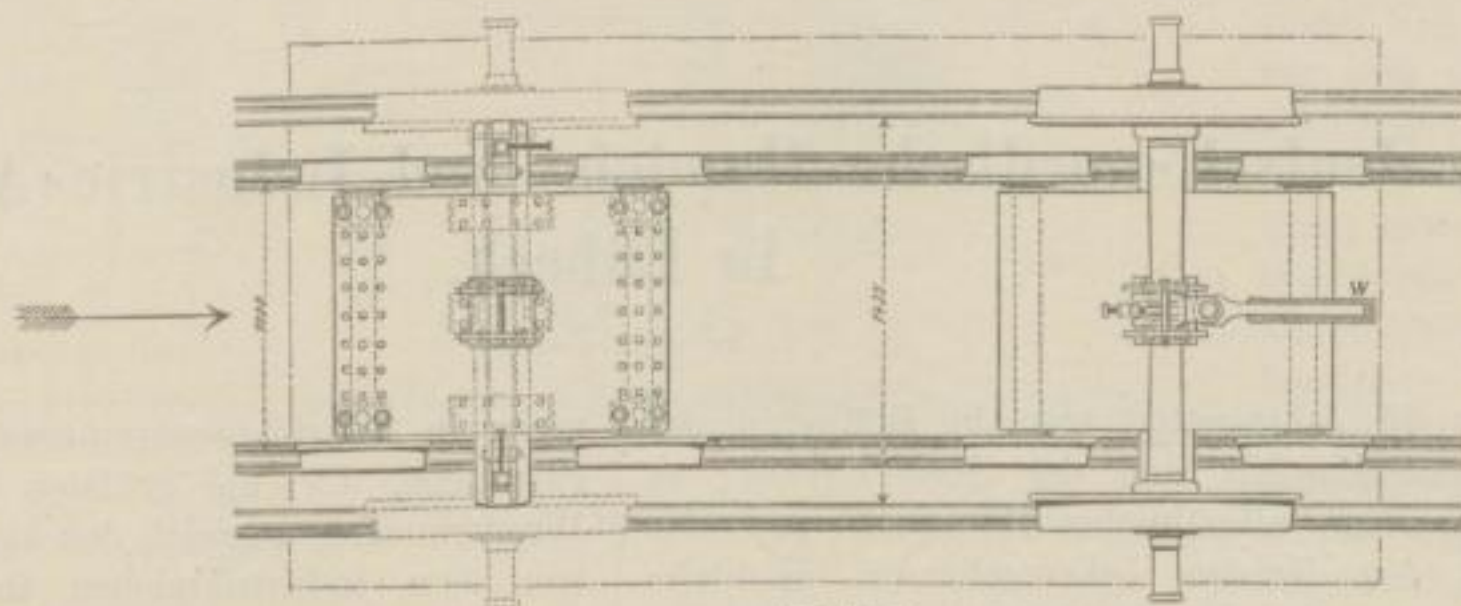
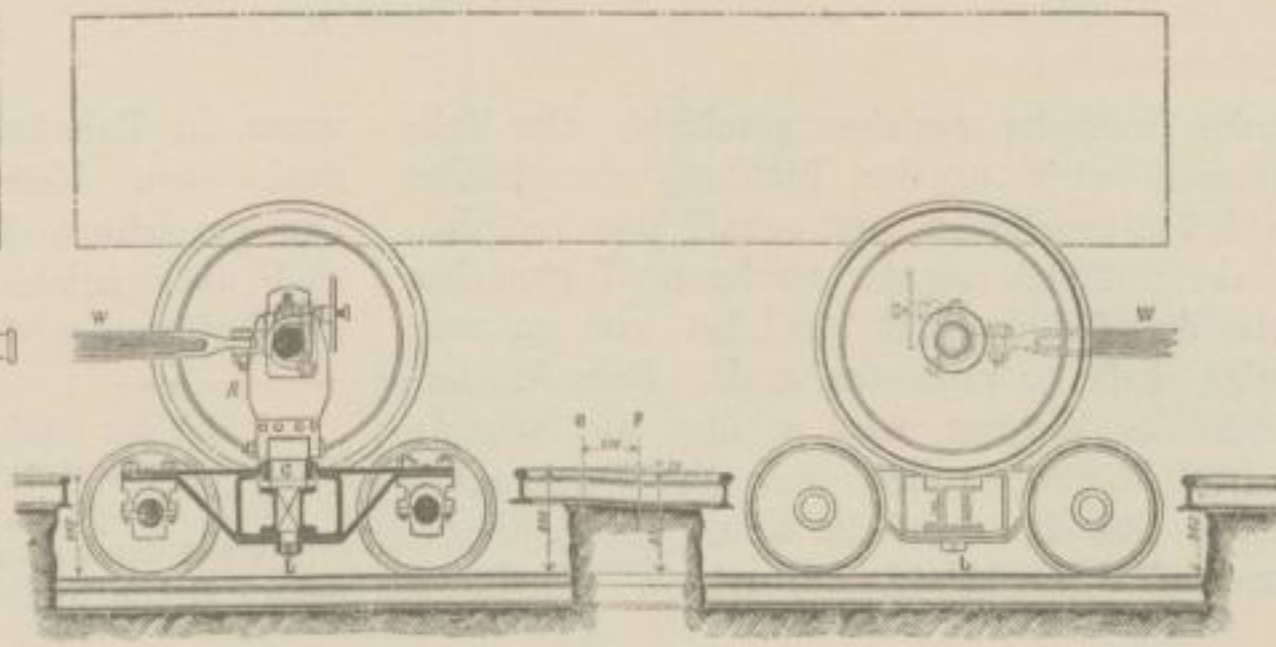
je ein schmiedeiserner Bock und auf diesen ein Drehschemel von einem Hauptbahnwagen aufgesetzt wird (s. Abbild. 17 und 18). Zur Verbindung je zweier Langholzwagen dienen Steifkuppeln von 3 oder 6 m Länge aus gespreiztem Winkeleisen, zwischen welchen ein Luftleitungsrohr für die Westinghouse-Bremse liegt.

Unter „Wagen für besondere Zwecke“ begegnen wir in der in Rede stehenden Quelle den Dampfkesselwagen zur Mitheizung derjenigen langen Personenzüge von der Mitte derselben aus, für welche allein die Heizung von der Locomotive aus nicht genügen würde; wir finden da z. B. Wagen für Kalkversendung,

Abbild. 19.



Abbild. 20.



Abbild. 21.

sie den Bolzen anstößt und zum Herunterfallen veranlaßt. Die Achsen sind in Bögen zwangsläufig gemeinsam einstellbar; jede derselben trägt in der Mitte eine Scheibe, an welche die Bremsklötze (also nicht an die gegossenen Scheibenräder) angreifen.

Die Württembergische Staatsbahn besitzt auch noch vierachsige Schmalspurwagen von 10 m Länge mit 15 t Ladefähigkeit. Die Achsen derselben sind nicht je zu zwei in Drehgestellen gelagert, sondern sind in Abständen von 2,5 m gleichmäßig unter den Wagen vertheilt.

Zur Beförderung von Langholz auf Schmalspurbahnen hat die Württembergische Staatsbahn besondere Wagen nicht beschafft, sondern sie benutzt offene Wagen, auf welche nach Entfernung der Bordwände vorübergehend

Wagen zur Beförderung von Spiegelscheiben, Butter, Gas, Bier, Spiritus, Melasse, Theeröl, Säure, Ammoniakwasser, Düngerlauge, Gaswasser und Glas. Und zum Schlusse werden die Vorrichtungen mitgetheilt, mittels deren es möglich ist, Wagen von Hauptbahnen ohne Umladung auf Schmalspurbahnen weiter zu schaffen: sogenannte Rollböcke. Derartige Rollböcke sind bei der Sächsischen, der Bayrischen und Württembergischen Staatsbahn, sowie auf verschiedenen Privatstraßenbahnen in Benutzung.

In unserer Quelle finden sich vier verschiedene Bauarten; wir geben in Abbild. 19 bis 22 einen Rollbock von 15 t Tragfähigkeit, wie ihn die Maschinenfabrik Efslingen in Efslingen mehrfach fertigte und wie ihn die Württem-