

der Ventile beträgt nur 9 mm. Jede Maschine hat einen besonderen liegenden Windkessel über den Druckventilkasten. Außerdem ist ein großer, gemeinschaftlicher, stehender Windkessel in einem eigenen Raume außerhalb des Maschinengebäudes vorhanden.

Die liegende Luftpumpe von 500 mm Durchmesser und 750 mm Hub wird mittelst Lenkstange und Hebelwerk vom Zapfen der Kurbel des Niederdruck-Cylinders bewegt. Die auf der Tafel dargestellten Diagramme geben ein Bild der Dampfarbeit.

Erfahrungen mit der Blauel'schen Eisenbahnweiche.

Ueber die bei Anwendung der BLAUEL'schen Weiche gemachten Erfahrungen sind von den verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen gelegentlich der am 14. u. 15. Juli v. J. in Berlin stattgefundenen deutschen Eisenbahn-Techniker-Versammlung die nachstehend mitgetheilten Aeußerungen eingegangen.

Referat über die Beantwortungen der Frage:

Welche Systeme von Industrieweichen ohne Durchbrechung der Hauptgeleise sind im Betriebe und wie haben sich dieselben bewährt?

Referent: General-Direktion der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Hierzu sind von 14 Verwaltungen, welche derartige Weichen im Betriebe haben, Mittheilungen über die damit gemachten Erfahrungen eingegangen. Zwölf Verwaltungen erklären, daß auf ihren Bahnen Weichen ohne Unterbrechung der Hauptgeleise nicht im Gebrauche sind; die übrigen Vereins-Verwaltungen lassen die Frage ganz unbeantwortet.

Dreizehn Verwaltungen haben die BLAUEL'sche Weiche (System des Eisenbahn-Direktors a. D. BLAUEL in Breslau) zur Anwendung gebracht; zum Theil ist dies in ausgedehnter Weise, zum Theil nur als Versuch geschehen.

Eine Verwaltung — die Braunschweigische Bahn — hat Industrieweichen ohne Unterbrechung des Hauptgeleises nach dem System SCHEFFLER im Gebrauche, welches sich von dem BLAUEL'schen System im Wesentlichen nur durch eine andere Konstruktion der aufsenliegenden Zunge unterscheidet. In der Anordnung von zwei Zungen — einer äußeren und einer inneren — für die Ablenkung in das Nebengeleise, sowie in der Ueberführung des letzteren über das Hauptgeleise an der Kreuzungsstelle (Herzstück) sind beide Systeme übereinstimmend.

Die Berlin-Hamburger Bahn, welche auch versuchsweise eine BLAUEL'sche Weiche in Benutzung hat, bringt außerdem schon seit längerer Zeit Weichen zur Anwendung, bei denen, ähnlich wie bei der BLAUEL'schen Weiche, die Kreuzung (Herzstück) ohne Unterbrechung des Hauptgeleises hergestellt ist.

Ueber die bei Anwendung der BLAUEL'schen Weiche gemachten Erfahrungen äußern sich die einzelnen Verwaltungen wie folgt:

1. Bayerische Staatsbahn. Die beim Anschlusse eines Industriegeleises an ein Hauptgeleis verwendete BLAUEL'sche Weiche hat zu Beanstandungen bisher keine Veranlassung gegeben.

2. Berlin-Hamburger Bahn. Die im Betriebe befindliche BLAUEL'sche Weiche hat sich gut bewährt.

3. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn. Die seit mehreren Jahren im Betriebe befindlichen 16 Stück Weichen nach BLAUEL's System haben sich gut bewährt.

4. K. E. D. Bromberg. Eine BLAUEL'sche Weiche ist seit Anfang Dezember 1878 im Betriebe. Durch die beim Befahren des abzweigenden Geleises auf dem Herzstück der Weiche laufenden Spurkränze ist das erste Herzstück sehr bald defekt geworden und mußte durch eine neue veränderte Konstruktion ersetzt werden, welche sich

bei allerdings nicht häufiger Benutzung bis jetzt gut bewährt hat. Entgleisungen sind in der Weiche nicht vorgekommen.

5. Elsaß-Lothringische Bahn. Die versuchsweise eingelegte BLAUEL'sche Weiche hat sich gut bewährt; nur der Umstand, daß kein Bedürfnis vorlag, hat bewirkt, daß die Anwendung nicht über den Versuch hinausgekommen ist.

6. K. E. D. Frankfurt a. M. Die BLAUEL'sche Weiche hat sich nach den bisherigen Erfahrungen bewährt.

7. K. E. D. Köln (linksrheinisch). Die BLAUEL'sche Weiche ist mehrfach im Saarbrücker Kohlenrevier zur Anwendung gekommen und hat sich gut bewährt.

8. K. E. D. Köln (rechtsrheinisch). Seit November 1878 ist in das Hauptgeleise der freien Strecke eine BLAUEL'sche Weiche für ein in eine Kiesgrube abzweigendes Geleise eingelegt. Auf dieser Weiche sind keine Entgleisungen vorgekommen. Eine zweite Weiche befand sich auf dem Bahnhof Deutzerfeld, welche aber wegen mehrfacher Entgleisungen wieder entfernt wurde.

9. Mecklenburgische Friedrich-Franz Bahn. Die auf den Haltestellen Kleeth und Karstorf seit ungefähr einem Jahre eingelegten je zwei BLAUEL'schen Weichen haben sich gut bewährt.

10. Oberschlesische Bahn. Von den acht im Betriebe befindlichen BLAUEL'schen Weichen liegen sieben auf der freien Bahn in eingleisiger Fahrstrecke. Die Resultate der Beobachtungen während der nahezu dreijährigen Betriebsdauer sind allseitig zufriedenstellende, indem die Weichen volle Betriebssicherheit und geringe Reparaturbedürftigkeit dargethan haben. An einer Weiche, an welcher gleich hinter den Zungen eine scharfe Kurve eingelegt war, wurde beobachtet, daß bei der Ausfahrt aus dem Nebengeleise mit dem Tender voraus, das eine Vorderrad des Tenders mit solcher Kraft gegen die mit der Führungsschiene verbundene Zunge drückte, daß diese sich stark durchbog und auch veranlaßte, daß das andere Vorderrad des Tenders nicht allmählich, sondern plötzlich mit einem Schlag auf das Hauptgeleise abließ. Dieser Mißstand ist aber weder bei den anderen, noch bei den seither neu hergestellten Weichen, bei denen zwischen Zungenwurzel und Kurve eine 5 bis 6 m lange Gerade eingelegt ist, beobachtet worden.

11. Pfälzische Bahn. Das System BLAUEL ist vielfach für Industrieweichen verwendet worden und hat sich bisher gut bewährt.

12. Rechte-Oder-Ufer Bahn. Die zwei in Hauptgeleisen im Betriebe befindlichen BLAUEL'schen Weichen haben sich recht gut bewährt.

13. Württembergische Staatsbahn. Industrieweichen ohne Unterbrechung des Hauptgeleises nach System BLAUEL sind in zwei Fällen ausgeführt und haben sich gut bewährt.

Vorstehende Aeußerungen lassen erkennen, daß sich die Konstruktion gut bewährt hat und daß ihre Verwerthung bei Anlage von Industrie-Weichen und von Stationen untergeordneter Bedeutung namentlich auf eingleisigen Bahnstrecken nur empfohlen werden kann. Wir verweisen auf den Aufsatz in Bd. XIV dieser Zeitschrift, No. 163, S. 122.

Verein deutscher Maschinen-Ingenieure.

Versammlung vom 25. November 1884.

Vorsitzender: Civil-Ingenieur VEITMEYER. Schriftführer: Kommissionsrath GLASER.

Der Vorsitzende macht nach einigen geschäftlichen Mittheilungen: der Versammlung den Vorschlag, die im Dezember abzuhaltende Vereinssitzung ausfallen zu lassen,

weil der Sitzungstag in die Weihnachtswoche fällt und dann die Versammlungsräumlichkeiten nicht verfügbar sind. Der Vorsitzende knüpft hieran die Bemerkung, daß durch