

stück und bei Wegfall der Bremswelle ein solches überhaupt nicht erforderlich.

Wenn eine Achse mit engerer Radreifenweite durchfährt, so giebt die Armmuskelkraft des Bremsers das federnde Zwischenstück schon ab, auch würde man die Bremse mit Gegengewicht, wie bei den Weichen, einrichten können. Es steht nichts im Wege, eine Gleisbremse beliebiger Länge lediglich in der beschriebenen Weise einzurichten und bei allen die Menschenkraft durch irgend eine andere zu ersetzen.

Bei der Konstruktion in den Figuren 6—12 ist es in einfacherer Weise als bei der Gleisbremse mit Welle und Schraubenspindel zu ermöglichen, zwei und auch mehrere in demselben Gleise oder in benachbarten Gleisen liegende Bremsen durch einen Mann von einer Stelle aus bedienen zu lassen!

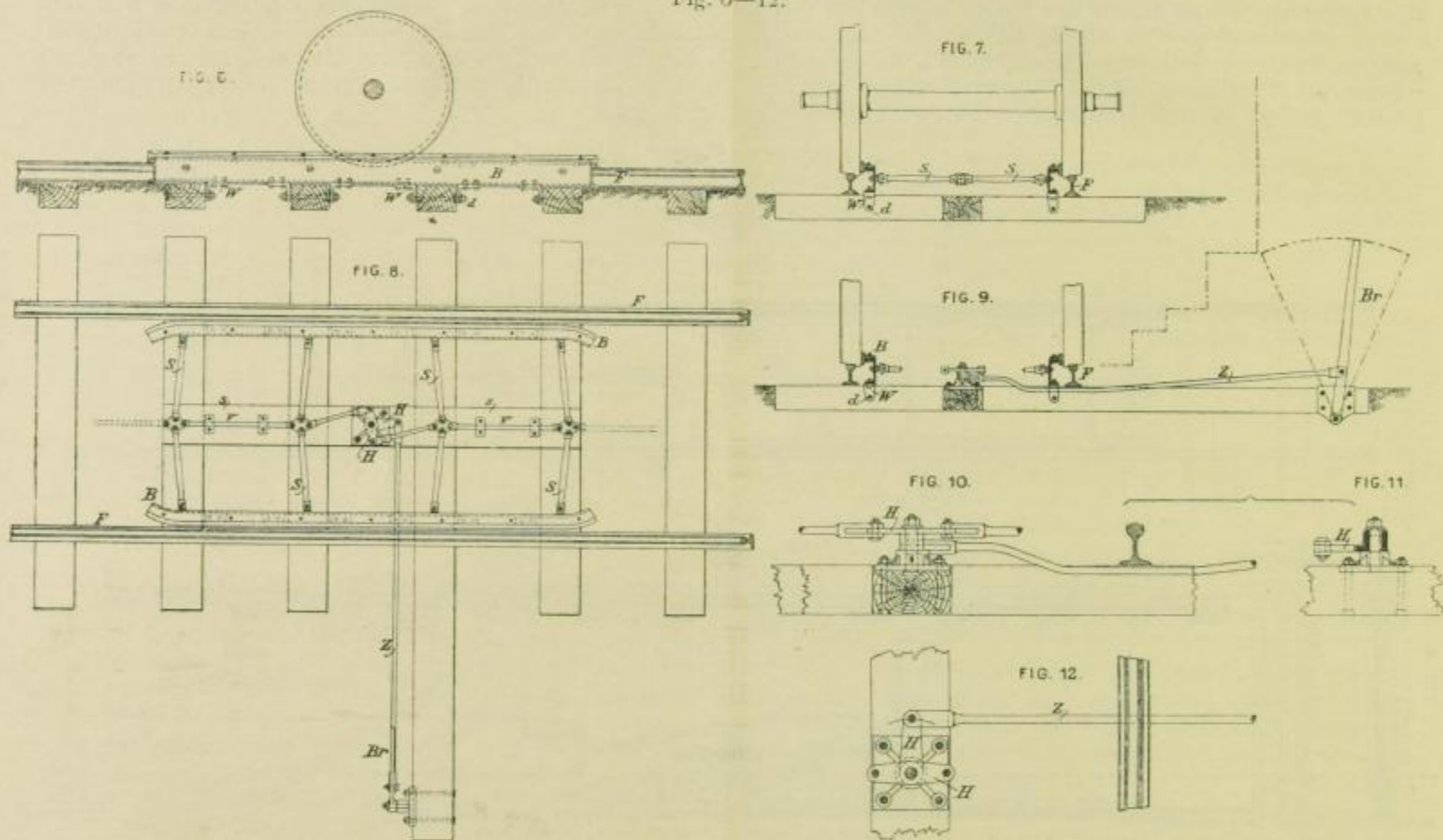
Durch eine hinreichend große Anzahl von hart oder in gewissen Abständen in demselben Gleise hinterein-

ander liegenden Gleisbremsen hat man es in der Hand, alle Räder einer Wagengruppe, auch eines ganzen Zuges, gleichzeitig in der Bremse zu haben. Auch kann der ungenügenden Wirkung einer Gleisbremse durch benachbarte dahinter liegende der gewünschte Nachdruck gegeben werden.

Man kann auch zwei oder mehrere Kniehebelgleisbremsen durch Zugstangen mit einander verkuppeln und durch Lösen wieder von einander trennen. Bei beiden Gleisbremsen ist es in einfacher Weise, wenn es nöthig sein sollte, zu erzielen, eine Längsverschiebung der Bremsschienen gegen die Fahrschienen zu verhindern.

Beim Rangiren von Ablaufgleisen soll die Gleisbremse fehlende Wagen- und Rangirbremsen, ferner die Knüppelbremsen und die Bremsschuhe ersetzen. Bei Anwendung der Gleisbremse kann bei der gleichen Sicherheit eine größere Anzahl von Wagen als jetzt zulässig, gleichzeitig ablaufen.

Fig. 6—12.



Bei den Verschiebengeschäften mittelst Lokomotive ersetzt die Gleisbremse ebenfalls die genannten Bremsmittel, sie erlaubt auch hier bei derselben Sicherheit ein schnelleres Rangiren, insbesondere das Abstoßen einer größeren Anzahl von mit einander verkuppelten Wagen.

Sowohl bei gewöhnlichen wie bei durchgehenden Bremsen kommt es nur zu oft noch vor, daß ein Zug über die zulässige Grenze hinausfährt; Gleisbremsen werden auch dazu dienen können, die Geschwindigkeit von zu schnell einfahrenden Zügen zu mäfsigen, insbesondere bei Kopfstationen, um so das Ueberfahren von Prellböcken, Drehscheiben, Schiebebühnen und sonstigen Gefährpunkten zu verhüten, oder doch die Folge des Versagens der Wagenbremsen, von Irrthümern, Unvorsichtigkeiten oder dergleichen abzuschwächen.

Bei Drehscheiben, Schiebebühnen, Centesimalwaagen, Wasserkrahen u. a. wird eine Gleisbremse das sichere Halten an dem bestimmten Punkte ohne Anwendung von Gegendampf, Holzkeilen oder dergl. erleichtern.

Endlich kann die Gleisbremse auch Wagen feststellen, um diese gegen Forttreiben durch Sturm zu

sichern. Zu einem Versuche, bei den Verschiebengeschäften die Bremsschuhe und Bremsknüppel zu verdrängen und etwa fehlende Rangir- und Wagenbremsen zu ersetzen, dürfte sich bei geringen Kosten eine kurze Kniehebel-Gleisbremse am Besten eignen.

Der Wunsch, es möge einer oder mehreren deutschen Eisenbahn-Verwaltungen belieben, einen solchen Versuch mit der Gleisbremse zu machen, wird dieser mit auf den Weg gegeben. Es wird bemerkt, daß eine genaue Berechnung der erforderlichen Abmessungen bei den einzelnen Theilen wegen Mangel an Zeit nicht vorgenommen ist, was also eventuell nachzuholen sein würde.

Der Verfasser verhehlt sich nicht, daß nothwendige Veränderungen oder Verbesserungen an der Gleisbremse zweifellos alsbald werden herausgefunden werden, wie es ja auch nicht unmöglich erscheint, daß die Erfindung in Folge von in der Praxis nicht zu überwindenden Schwierigkeiten nicht lebensfähig ist, oder daß die Einführung der Gleisbremse an dem Kostenpunkte scheitert.