

Die Gleitschiene ist mittelst biegsamer Stahlschienen und eines Systems von Federn an die Locomotive befestigt, so daß sie gleichförmig in der Ruth fortgezogen wird, ohne irgend eine Quantität der aufgenommenen comprimierten Luft entweichen zu lassen; und dieses findet statt, ungeachtet des Wechsels der Bewegung von der Rechten zur Linken und des Oscillirens der Locomotive. Da die kleinen durch die Gleitschiene bedeckten Ventile beständig offen sind, so brauchen nur eine oder zwei der größeren Ventile, welche den kleinen Oeffnungen entsprechen, geöffnet zu werden, um die comprimirte Luft aus der Röhre in die Vertheilungsbüchsen und von da in die Cylinder der Locomotive dringen zu lassen, auf deren Kolben sie einen ihrer Compression entsprechenden Druck ausüben wird.

Um die großen Ventile zu öffnen, ist eine horizontale Schiene, welche lang genug ist, um einen und zwei Hebel abwechselnd niederdrücken zu können, und deren Enden wie bei der erwähnten kleineren Schiene mit Erhöhungen versehen sind, unter der Locomotive angeordnet und zwar in der Höhe der zu den großen Ventilen gehörigen Hebel. Die Einrichtung ist so getroffen, daß der Conducateur mit Hülfe eines in seinem Bereich befindlichen Hebels diese Schiene niederlassen oder in die Höhe heben kann, je nachdem er die Hebel niederdrücken oder sie unberührt lassen will. Diese größere Schiene ist so lang, daß sie während der Vor- oder Rückwärtsbewegung der Locomotive den Hebel niederdrückt und das zugehörige große Ventil öffnet, um die Vertheilungsbüchse ein wenig vor der Ankunft der Gleitschiene bei derselben zu speisen. Dadurch entsteht ein ununterbrochenes Einströmen der comprimierten Luft in den Cylinder. Der Conducateur hat es übrigens in seiner Gewalt, diese Zuströmung zu unterbrechen und somit der Locomotive nur die vorher erlangte Quantität der Bewegung zu lassen.

Ein anderer gleichfalls im Bereich des Conducateurs befindlicher Hebel dient dazu, die Richtung der unmittelbar auf die Maschine wirkenden elastischen Kraft zu verändern. Mit Hülfe dieses Hebels kann jener die Maschine anhalten, langsamer und schneller oder rückwärts gehen lassen. Um geneigte Ebenen hinaufzufahren, kann man die Kraft auf zweierlei Weise vermehren, erstens, indem man den Druck der Luft in der Röhre vermehrt, zweitens, indem man die Anzahl der Locomotiven an solchen Stellen verdoppelt oder verdreifacht.

Da bei diesem System die ganze Maschine mit der kalten Luft in Berührung steht, so gehen hieraus große Vortheile hervor. Die gewöhnlichen durch Hochdruckdampf in Bewegung gesetzten Locomotiven