

hat auf ihrer Oberfläche eine etwas schräge Fläche  $q$ , welche jede Maschine oder jeden Wagen, der zufällig längs der Bahnlinie  $b, b$  hinlaufen möchte, emporhebt, so daß derselbe leicht auf die Hauptlinien  $a$  geleitet werden, und nicht an den Enden der Nebenbahnlinie  $b$  die Schienen ganz und gar verlassen kann. Diese Vorrichtung trägt sehr zur Sicherheit bei, und soll in Verbindung mit dem oben beschriebenen Apparate auf die aus Fig. 5 ersichtliche Weise angewendet werden.

Mein verbessertes Verbindungsglied für Maschinen und Wagen, wodurch die Wagen der Wagenzüge enger mit einander verbunden werden können, erhellt aus dem seitlichen Aufrisse Fig. 7 und aus dem Grundrisse Fig. 8.  $a, a$  sind die Augen oder Dehren des Verbindungsgliedes, welche zur Aufnahme der an den Enden der Wagen angebrachten Haken dienen. An einem dieser Dehren befindet sich eine freisrunde Fuge  $b$ , in welcher das Excentricum  $c$  läuft. Dieses Excentricum ist an einem kleinen Zapfen  $d$ , an dem das andere Dehr mittelst der parallelen Arme  $e, e$  festgemacht ist, fixirt. Ferner ist an demselben Zapfen auch ein Griff oder Hebel  $f$  befestigt, womit das Excentricum in der Fuge  $b$  umgedreht werden kann. Es ist hienach klar, daß durch eine einfache Bewegung des Griffes, durch die das Excentricum um einen halben Umgang gedreht wird, das Verbindungsglied nach Belieben verlängert oder verkürzt wird, wie dieß in Fig. 7 durch punktirte Linien angedeutet ist. An einem in den Arm  $e$  eingelassenen Zapfen bewegt sich ein kleiner Federfänger  $g$ , der, wenn ein halber Umlauf geschehen, in einen an dem Excentricum befindlichen Ausschnitt einfällt, so daß hiedurch das Verbindungsglied in seiner verkürzten Länge erhalten wird.

## V.

Verbesserungen im Schiffbaue, worauf sich Jonathan Fell, Schiffbaumeister in Workington in der Grafschaft Cumberland, am 5. Aug. 1839 ein Patent ertheilen ließ.

Aus dem Repertory of Patent-Inventions. April 1840, S. 210.

Mit Abbildungen auf Tab. 1.

Meine Erfindung betrifft verschiedene Mittel zur Befestigung der Balken an den Seitenwänden der Schiffe, welche man aus den Abbildungen, zu deren Beschreibung ich sogleich schreiten will, erkennen wird.

Fig. 9 ist ein Durchschnitt eines Theiles einer Seitenwand eines Schiffes. Fig. 10 ist ein Grundriß eines Theiles eines Schiffes, woran

Dingler's polyt. Journ. Bd. LXXVII. S. 1.

2