

Endlich ist noch die eigenthümliche Wirkung des Hebels  $s$  zu betrachten.

Die Zugstange  $L$  ist nahe bei  $r$  mit dem Hebel  $s$  verbolzt, und hat der Verbindungsbolzen in einer bogenförmigen, centrirt um den Drehpunkt des Hebels durchgebrochenen Oeffnung, mehrere Zoll Spielraum.

Durch diese Einrichtung erzielt man einerseits eine größere Wirksamkeit des durch das Gewicht  $u$  belasteten Hebels  $s$ , indem durch die geneigtere Lage demselben ein größeres Moment gegeben wird, und andererseits eine rasche Mitwirkung des Hebels, wenn sich die Ausweichvorrichtung selbstthätig zeigt, um dieselbe in die andere Lage zu versetzen. Denn es ist klar, daß wenn der Hebel  $s$  mit seinem Gewichte  $u$  über die lothrechte Lage zu stehen kommt, er sofort in die tiefste entgegengesetzte Stellung überfällt, alsdann im ersten Momente dieser Bewegung, wo sich der Bolzen im Spielraum bewegt, die Verschiebung der betreffenden Theile erleichtert, dann, so zu sagen, plötzlich, mit einer sehr starken Zugkraft zu Hülfe kommt und mit dieser die Ausweichvorrichtung in der angenommenen Lage festhält.

Nunmehr wird das Spiel dieser Vorrichtung vollkommen verständlich seyn.

Wie Fig. 1 zeigt, ist in der dargestellten Lage der Ausweichvorrichtung die Verbindung zwischen dem Geleise  $F, F'$  und dem rechten Geleise  $D, D'$  hergestellt, und ein Wagenzug kann, von der einen oder andern Seite ankommend, ohne Anstand die Ausweichung passiren; die Ausrückschienen  $F, F'$  so wie die bewegliche Einweiseschiene  $d$  werden durch den mit dem Gewichte  $u$  belasteten Hebel in ihrer richtigen Lage gehalten, aber außerdem noch durch die Ansätze  $w'$  und  $w$  der Zugstange  $L$ . Die Gefahr einer Verrückung ist in der angegebenen Stellung, wenn ein Wagenzug von  $F, F'$  nach  $D, D'$  übergeht, nur in dem Fall möglich, wenn ein starkes Drängen oder Stoßen der Spurfränze der Wagenräder an der Schiene  $F$  nach auswärts statt fände. Dieser Gefahr wird aber durch die Wirkung des beschwerten Hebels in seiner tiefsten oder wirksamsten Lage begegnet. Ein Drängen nach auswärts an der Schiene  $F'$  hat auf den Hebel gar keine Wirkung, und wird die Gefahr der Verrückung durch den Ansatz  $w$  gänzlich beseitigt.

Kommt aber der Wagenzug vom rechten Geleise  $D, D'$  her, um sich nach  $F, F'$  zu bewegen, so hat der Stoß oder das Drängen der Spurfränze, es mag nun die Veranlassung zur Verrückung an  $d'$  oder an  $e$  stattfinden, durchaus keinen Einfluß in Beziehung auf die Verrückung der Vorrichtung. Im ersten Fall wird die Gefahr der Verrückung beim