

Es ist noch zu bemerken, daß beide Enden der biegsamen Verbindungsrohre mit Federfängern g und kegelförmigen Endstücken h versehen sind; die Enden der Röhre a, a sind auch mit correspondirenden Ansätzen i und Hälften oder Dehrstücken j versehen, welche, da sie alle von gleicher Größe und in denselben relativen Lagen in allen Wagen angebracht sind, stets leicht verbunden oder getrennt werden können. Ferner sollte ein Mundstück und Signal, wie oben beschrieben, am Ende einer Zweigröhre an irgend einer passenden Stelle innerhalb jedes Wagens angebracht werden oder auch in jeder besonderen Abtheilung eines Wagens, damit die Reisenden direct mit dem Locomotivführer oder Conducteur communiciren können. Fig. 27 zeigt Theile zweier mit einander verbundenen Röhren.

II.

Ueber Achsenlager und Schmiermittel für Eisenbahn-Fahrzeuge.

Aus der Eisenbahnzeitung, 1846 Nr. 34.

Mit Abbildungen auf Tab. I.

In neuerer Zeit ist die Anwendung der Achsenlager von Bleicomposition an die Stelle jener von Rothmetall für Eisenbahn-Fahrzeuge auf mehreren Eisenbahnen versucht worden. Die Ansichten der Techniker hierüber sind sehr verschieden, namentlich wollten einige die Beobachtung gemacht haben, daß bei Anwendung der Bleilager die Achsenschengel sehr stark angegriffen werden. Ein anderer Einwand war der zu starke Delverbrauch, wenn das Schmieren der Schengel in genügendem Maße stattfindet.

Die außerordentliche Kostenersparniß bei Anwendung dieser Bleilager veranlaßte den Unterzeichneten, diese Angelegenheit mit besonderer Aufmerksamkeit zu verfolgen, und die Versuche während eines Jahres haben die später angegebenen Resultate geliefert.

Schon nach wenigen Versuchen, die bereits auf anderen Eisenbahnen gemacht worden, hatte es sich gezeigt, daß die Anwendung der gewöhnlichen Schmiere aus Talg, Palmöl, Soda und Wasser für Bleicompositionslager nicht sicher genug ist, indem leicht durch unvollständiges Schmieren eine Erhitzung des Achsenschengels stattfindet, welche