

des von der Röhre entferntesten Hebels zu drücken und daher den Draht so zu bewegen, daß er den Hahn K oder K¹ öffnet. Eine andere an der Rückseite dieser Stange befindliche, in der Abbildung jedoch nicht sichtbare Stange drückt auf ähnliche Weise gegen den der Röhre am nächsten liegenden Theil l'', wodurch die Drähte angezogen und die Hähne K oder K¹ geschlossen werden. Diese Stange ist beweglich und im Bereiche des Conducteurs. Will dieser den Train anhalten, so braucht er nur die Stange zu heben; die Hähne K, K¹ können sich alsdann nicht öffnen und das Vacuum in der betreffenden Abtheilung hört auf, so daß nun der Zug leicht angehalten werden kann.

Während der Fortbewegung des Wagenzugs öffnen sich, wie aus der vorangegangenen Beschreibung erhellt, die Hähne K und K¹, und das Vacuum bildet sich in einer Röhrenabtheilung, wenn der Train 440 Yards von derselben entfernt ist; die Hähne schließen sich dagegen, wenn der Zug ungefähr 330 Yards von dem Schieber entfernt ist. Soll der Zug an dem Ende oder an irgend einer Stelle der Eisenbahnlinie angehalten werden, so muß der rechts an der Röhre befindliche Draht angezogen werden. Sobald das Vacuum hergestellt ist, kommt der Kolben mit dem Train in Bewegung und verharret in derselben, bis er durch den Zugführer angehalten wird. Ist der Train einmal in Bewegung, so setzen die Wagen von selbst den Mechanismus in Thätigkeit, welcher die Herstellung des Vacuums in den verschiedenen Abtheilungen der Triebrohre veranlaßt.

II.

Capitän Beadon's patentirte Verbesserungen an Schrauben-Treibapparaten.

Aus dem Mechanics' Magazine, 1846, Nr. 1175.

Mit Abbildungen auf Tab. I.

Vorliegende Verbesserungen umfassen

- 1) eine neue Form für die Arme der Blätter oder Flügel der Schraubentreibapparate;
- 2) eine neue Form der Flügel;
- 3) eine ganz neue Form des Treibapparates unter dem Namen „Marine-Treibtrommel“ (Marine drum propeller);