

beliebigen Punkte, also auch am äußersten Ende eines Geleises ohne Weiteres angebracht und nöthigenfalls, wenn ein Wagen dagegen geschoben ist, bei Seite gedreht werden, ohne deshalb den Wagen zurückschieben zu müssen, wie solches bei vielen anderen Sperrvorrichtungen erforderlich ist, bevor man dieselben lösen und beseitigen kann.

#### IV.

### Meyer's Locomotive „Avenir.“

Die zu Brüssel erscheinende *Chronique de l'industrie* enthält folgende Beschreibung der von St. Cail gebauten und gegenwärtig auf der Grand Luxembourg-Eisenbahn laufenden Meyer'schen Locomotive „Avenir“:

„Die Maschine besteht aus einem einzelnen Kessel gewöhnlicher Construction auf zwei Bogies, deren jede zwei Cylinder und vier gekuppelte Räder hat. Der Kessel dient in keiner Weise zur Transmission der Zugkraft von einer zur anderen Bogie oder von der Maschine zu den Wagen; er ruht auf den Bogies ohne Beihülfe eines besonderen Rahmens. Der vordere Support liegt unter dem Kesselbauche in der Mitte der vorderen Bogie, die zwei hinteren Supports auf jeder Seite der Feuerbüchse.

Um den Bogies vollkommene Freiheit der Bewegung sowohl in horizontaler als auch senkrechter Richtung zu sichern, haben die drei Supports sphärische Träger, während die seitlichen Träger auf entsprechend angebrachten Platten gleiten. Durch diese Einrichtung haben die Unebenheiten des Schienenstranges nur eine geringe Wirkung auf die Federn und daher auch auf die Belastung der Räder. Die Maschine geht trotz der bedeutenden Länge durch scharfe Curven mit größter Leichtigkeit ohne Nachtheil für sich oder die Schienen. Der Kessel kann sich frei ausdehnen und zusammenziehen, da der Rahmen mit ihm nicht in Verbindung steht, wodurch die Platten einer Beschädigung nicht ausgesetzt sind.

Der Regulator und die Umsteuerung sind so angebracht, daß der Führer nach Belieben eine oder beide Dampfbogies entsprechend der zu führenden Last oder der Steigung in Thätigkeit setzen kann. Der Dampf wird den Cylindern durch bewegliche Rohre zugeführt, deren relative Bewegung — in Folge der schwachen Bewegung in dem Centrum der Drehgestelle — sehr gering ist, so daß der Gebrauch von besonderen