

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Die Wahlausfichten in Schleswig-Holstein.

Die Wahlaktion der Parteien, so sehr wir uns aus Schleswig-Holstein, läßt erkennen, daß wir mit schnelleren Schritten dem Tage...

den Ausblick, Gelint ist der Freisinnigen, einen geeigneten Kandidaten aufzustellen, so ist der Sieg gewisses, zumal das Kartell...

Ein sehr erfreuliche Minderzahl entfaltete die freisinnige Partei im 6. Wahlkreis Bismarck-Grimshorn-Ottenjeu...

Der 7. Wahlkreis Kiel-Hendenburg-Neumünster ist bei der Wahlaktion des deutschen Reiches den entschiedenen Liberalen...

Der 8. Wahlkreis Altona-Stoermark ist jeder die Sozialdemokraten so hart, daß jede andere Kandidatur nur als Wahl...

Selbstverwaltung und Beamtenschaft.

Die Selbstverwaltung, welche mit der Kreisordnung für die öffentlichen Behörden eingeführt wurde, hat sich in der...

In solchen Kreisen, wo die Vertreter der Kreisverwaltungen sich das gefallen lassen, hat der Landrath heute mehr Macht und Gewalt...

In manchen Fällen ist heute wenigstens noch Säntz bei dem Oberverwaltungsgericht zu finden. Je weiter man nach Osten...

Auf die Erneuerung des Kartells.

Auf die Erneuerung des Kartells kann sich die realistischen Parteien in viel zu stark, als hätten sie damit eine rettende...

Aus dem Reich der Erfindungen.

Von Dr. Carl Star.

Eisenbahn-Schnelldremsen von Westinghouse.

Die von dem Amerikaner George Westinghouse junior in Pittsburg (Pennsylvanien) erfundene Dremsen für Eisenbahnzüge gehört zu den durchgehenden Wesen, so bekannt, nicht ohne, weil sie mit dem Wohnungsbau, 'durchgeht', und auch nicht, weil sie das Durchgehen des Zuges hindert, sondern weil sie ein durch den ganzen...

Bremsschiffe von den Häusern fern zu lassen. Derselbe nun der Lokomotivführer einen Hahn der Rohrleitung, oder wird die Rohrleitung bei einem Unfall zerfallen, so drückt die Preßluft in den toten Raum...

Bei den Eisenbahnen nach Westinghouse und anderen Erfindern erhält der große Bremskasten in keinem Bremszylinder nur durch einen Zeitverlust und nicht dadurch die Bremskräfte fest. Beim Ablassen dieses Luftdruckes erfolgt die Lösung der Bremsen...

Beide Arten von Ventildremsen, sowohl die mit zwei, als auch die mit einer Preßluftkammer, haben die Eigenschaft gemein, daß bei geringem Ablassen der Preßluft aus der Rohrleitung die Bremskräfte...

auch nur mit geringer Kraft an die Räder gedrückt werden. Die Steuerlöcher sind nämlich mit Federn versehen und werden von diesen nach theilweisem Ablassen der Preßluft wieder in ihre vorige Lage zurückgebracht. Es kann also bei den Zweifammerdremsen nur wenig Gegendruck aus dem toten Raum abströmen, also die Preßluft im Arbeitsraum auch nur mit geringem Ueberschuss weichen. Ebenso kann bei den Einflammerdremsen nur wenig Preßluft aus dem Hilfsbehälter in den Bremszylinder strömen, der übrige Vorrath an Preßluft wird gleich wieder abgeleitet. Ferner haben beide Arten das gemein, daß bei vollständigen Ablassen der Preßluft aus der Rohrleitung die Bremskräfte mit gleicher Kraft angesetzt werden, denn die Arbeitsräume und Hilfsbehälter sind mit Preßluft von gleicher Spannung gefüllt. Endlich haben sie noch das gemein, daß nur die in der Rohrleitung selbst befindliche Preßluft durch den Hahn auf der Lokomotive ausströmen braucht, indem bei den Zweifammerdremsen die toten Räume besondere Luftansätze haben, bei den Einflammerdremsen aber tode Räume gar nicht vorhanden sind. Obgleich sonst verschiedene Vorrichtungen solcher Vorrichtungen stets vom Hebel zu sein pflegen, machen sie sich hier nicht störend bemerkbar, und man kann getrost Wagen mit Einflammer- und Zweifammerdremsen in einen Zug vereinigen.

Die beschriebenen Erfindungen (Patente Nr. 20,518 und 20,567) rühren aus dem Jahre 1882 her, und bald darauf (in Baden bei 1888) wurde die Westinghouse'sche Luftbremse bei den süddeutschen Bahnen eingeführt, so daß dort wohl selten ein Verzugswagen ohne solche Bremsen befördert wird. In Amerika verfuhr man, auch die Güterzüge mit Westinghouse'schen auszurüsten, aber schon bei Zügen von 40 bis 50 Wagen hatten sich Unfälle ereignet, welche sich bei ausnahmslos kalten Verhältnissen auch in Deutschland bemerkbar gemacht haben. Bei Zügen von 10 bis 15 Wagen geht Alles ganz glatt. Aber schon bei 20 bis 30 Wagen merkt man, daß die Bremsen der hinteren Wagen erheblich später anziehen, als die der vorderen. Zum Ausströmen der Luft aus der Rohrleitung ist Zeit erforderlich, und man muß bei langen Zügen auf einen Zeitverlust von 6 bis 8 und mehr Sekunden rechnen, die Luftverdrängung zu weit vorgeschritten ist, daß die hinteren Bremskräfte ebenfalls fallen. Zu dieser Zeit läuft ein einzelner Zug 100 bis 120, ein Güterzug 50 bis 60 Meter, ohne daß zur Anwendung...