



Schienen DAU

Uhrwerk-Lokomotive

Mit Bremse und Vor- und Rückwärtsschaltung, beide Vorrichtungen von Hand und selbsttätig vom Gleise zu betätigen.

Handhabung (siehe obige Abbildung.)

Bremse von Hand im Stillstand: Durch Zurückziehen der Zugstange im Führerstand.

Oeffnen der Bremse durch Vorschieben der Zugstange.

Bremsen automatisch während der Fahrt: Durch Anschlag des Bremschuhs an die Anschlagzunge der Brems- und Umschaltschiene DAU.

Vor- und Rückwärtsfahrt von Hand im Stillstand durch Zurück- bzw. Vorschieben des Hebels im Führerstand.

Vor- und Rückwärtsfahrt automatisch während der Fahrt durch Anschlag des Umschalters der Lokomotive an die Anschlagzunge der Brems- und Umschaltschiene DAU.

Die Anschlagzunge der Schienen DAU wird mittels eines Hebelgriffs je nach der Fahrriichtung auf links oder rechts eingestellt, sie muß aber nach erfolgter Umschaltung sofort wieder umgelegt werden, weil sonst wiederholtes Umschalten erfolgt.

Brems- und Umschaltschwelle 1620 BU

für die Lokos R 890, R 900, RV 890, RS 900

Anstelle der DAU-Schiene kann auch bei leichteren Bahnen die Brems- und Umschaltschwelle BU verwendet werden, welche in die Schienen an beliebiger Stelle eingeklemmt wird. Mit Hilfe des Handhebels kann die Anschlagzunge in 3 verschiedene Lagen gebracht werden. Die mittlere Lage dient zur selbsttätigen Bremsung, die beiden äußeren Lagen je nach der Fahrriichtung für die selbsttätige Umschaltung auf Vor- und Rückwärtsfahrt. Ist die Umschaltung erfolgt, so ist die Anschlagzunge sofort in die entgegengesetzte Lage zu bringen, um keine zweite Umschaltung oder Bremsung der Lokomotive hervorzurufen.

RS 910	RV 920
R 910	RS 920
RS 920	T 910



Clockwork Locomotive

Brake and for- and backward running to be actuated by hand and by distance.
The brake is actuated

by hand: by pushing or pulling, at the lever in the cab,
automatically: by rail DAU, checking the brake-lever underneath the locomotive.

For- and backward running is obtained

by hand when pulling or pushing lever in the cab
automatically by the permutating lever of the locomotive being checked by
permutating rail DAU.

The check lever of the permutating rail DAU is adjustable according to direction of
train and must be turned off after having used, otherwise the train would change
its direction anew when passing the permutating rail.

Braking and Reversing Switch 1620 BU

for the locomotives R 890, R 900, RV 890, RS 900.

In place of a DAU rail a braking and reversing switch BU can be used on lighter
railways. This Switch is clipped on to the rails at the desired spot. The actuating piece
can be placed in three different positions by means of the hand lever. The centre posi-
tions serves for automatic braking, the two outer positions switching the train backwards
or forwards according to the direction in which it is traveling. Once the change of
direction has taken place the actuating piece should immediately be put back to the
opposite position in order to avoid a second reversal or braking of the train.

Locomotive mécanique

Appareils de frein et de changement de marche fonctionnant à main et à distance.

Mode d'emploi:

Frein actionné à la main: avancer ou retirer le tige,
actionné automatiquement pendant la marche:
serre frein à être dégagé par rail DAU.

Changement de marche

à la main: retirer le levier pour marche avant, avancer le levier pour marche
arrière,
automatique: dégager le levier de la locomotive par la rail d'arrêt et permu-
tateur DAU.

Le mécanisme est facile à manier.

Le levier du rail d'arrêt et permutateur DAU est réglable à volonté et doit être baissé
directement après le changement de marche car autrement la locomotive change-
rait de nouveau la direction de marche.

Traverse avec dispositif de changement de marche et d'arrêt 1620 BU

pour les locomotives R 890, R 900, RV 890, RS 900.

Cette traverse BU remplace le rail permutateur DAU et elle s'emploie de préfé-
rence pour les petits trains bon marché. La traverse BU peut être intercalée à tout
endroit de la voie. Le levier de manoeuvre permet de mettre la languette d'arrêt dans
trois positions différentes. La languette d'arrêt disposée dans le milieu produit l'arrêt
de la locomotive, l'arrêt disposée à l'une des extrémités opère le changement de marche
avant ou arrière. Aux changements de marche la languette d'arrêt doit être immédiate-
ment placée en sens opposé pour éviter un nouveau changement de marche.