

fürchten, besonders, wenn sonst erforderliche kostspielige Neubauten von Bahnhöfen u. s. w. zu sparen wären. Da aus volkswirtschaftlichen Erfordernissen ein stetiges Sinken der Tarife eintreten müsse, so sei das jetzige Vorgehen der Verwaltung, durch Einführung von Wagen mit großer Tragfähigkeit (20 t) die Betriebskosten herabzusetzen, sehr zweckmäßig; die Wirkung der Maßregel könnte noch rascher in die Erscheinung treten, wenn die vielen schon vorhandenen großen Güterwagen mit einer dritten Achse und dadurch mit größerer Tragfähigkeit versehen würden.

Anschließend hieran sprach Geheimer Baurat Scholkmann über:

#### Einige Neuerungen an Zugschranken,

wobei er u. a. ein Modell einer von dem Eisenbahnsekretär Boye in Cassel erfundenen Schranke vorführte. Bei dieser lassen sich die Schrankenbäume von etwa eingeschlossenen Personen nicht nur, wie dies jetzt üblich ist, hochheben, sondern auch nach außen aufstoßen. Es ist dies namentlich für eingeschlossene Fuhrwerke von Vorteil. Im Anschluß hieran machte er Mitteilungen über die auf Nebenbahn-Überwegen vorgekommenen Unfälle, wonach bei rund 19000 nicht mit Schranken versehenen Übergängen 1899 47, 1900 56 und 1901 68 Fuhrwerke überfahren wurden. Er hob hervor, daß keine Rede davon sein könne, an allen Übergängen Schranken aufzustellen, die durch Wärter bedient werden, und daß daher schon seit längerer Zeit Bestrebungen im Gange seien, Schranken herzustellen, die lediglich vom fahrenden Zuge geschlossen und wieder geöffnet werden. Eine solche von Reg- und Baurat Wittfeld erfundene Schranke, die in natürlicher Größe aufgestellt war, wurde im Betriebe vorgeführt und erläutert. Bewegt und beleuchtet wird sie durch Prefsgas, wie es zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen dient. Die Erfindung entspricht den Anforderungen der Betriebsordnung.

Zum Schluß sprach noch Ingenieur Raffalovich als Gast über ein von dem französischen Ingenieur Marin erfundenes System der Zugsicherung. Es besteht im wesentlichen darin, daß eine im Geleise verstellbar angebrachte Streichschiene bei Gefahrstellung des Signals auf einen von der Lokomotive herabreichenden Hebel wirkt und dadurch die Lokomotivpfeife zum Ertönen bringt.

### Schiffbautechnische Gesellschaft.

(Sommer-Versammlung 1903 zu Stockholm.)

Dem vorläufigen Programm für die Sommer-Versammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft, die in den Tagen vom 12. bis 15. Juli 1903 zu Stockholm stattfindet, ist folgendes zu entnehmen:

Was zunächst die Reise anbetrifft, so haben sich der Norddeutsche Lloyd und die Deutsche Ostafrika-Linie in höchst entgegenkommender Weise bereit erklärt, für die Fahrt nach Stockholm und zurück je einen ganz neuen Postdampfer zur Verfügung zu stellen. Melden sich zu der Reise nicht mehr als 150 Personen, so fährt der am 1. Juli d. J. auf der Reiherstieg-Werft in Hamburg fertigzustellende Reichspostdampfer „Feldmarschall“ von 6000 Brutto-Register-Tonnen der Deutschen Ostafrika-Linie. Wird diese Zahl überschritten, so soll statt jenes Schiffes der am 1. Juli d. J. vom „Vulkan“ in Stettin fertigzustellende Reichspostdampfer „Gneisenau“ von 8000 Brutto-Register-Tonnen des Norddeutschen Lloyd die Reise machen, welcher 200 Personen an Bord nehmen kann.

Bei 200 bis 250 Personen müssen die zuletzt Gemeldeten auf die Dampferreise verzichten, weil diese Ziffer auf beide Dampfer verteilt zu klein ist. Übersteigt aber die Zahl der Teilnehmer 250, so werden beide Schiffe die Fahrt unternehmen. Die Dampfer, welche am 9. Juli Nachmittags 2 Uhr Swinemünde verlassen und auf der Hinfahrt voraussichtlich Wisby auf Gothland, auf der Rückreise Bornholm anlaufen, werden im Stockholmer Hafen im Mittelpunkte der Stadt anlegen und die Reisenden in Stockholm an Bord behalten, so daß es nicht nötig sein wird, im Hotel zu wohnen.

Die Ankunft in Stockholm erfolgt am Sonnabend, den 11. Juli, Mittags 12 Uhr. Abends findet die offizielle Begrüßung statt und im Anschluß daran ein schwedisches Abendessen (Sexa), gegeben vom schwedischen Empfangsausschuß.

Am folgenden Sonntag wird auf einem von dem Werftbesitzer Fredholm zur Verfügung gestellten Extradampfer eine Fahrt nach Sandhamn zu der an diesem Tage stattfindenden Schluß-Regatta der „Sandhamn-Woche“ unternommen. Letztere ist nächst der „Kieler Woche“ die größte segelsportliche Veranstaltung des Nordens und wird, außer von skandinavischen, besonders von finnischen Jachten besucht. Sie wurde eigens im Interesse der Schiffbautechnischen Gesellschaft von Anfang August auf Mitte Juli verlegt.

Die Sitzungen der Tagung werden am Montag, den 13., und Dienstag, den 14. Juli, im Großen Börsensaale, Stortorget, in Stockholm abgehalten. Sie beginnen Vormittags 10 Uhr. Auf der Tagesordnung stehen folgende Vorträge bzw. Vorführungen:

Am ersten Tag: 1. Die Feststellung einer Tief-ladelinie. Vortrag des Contre-Admirals Schmidt-Kiel. 2. Die gegenwärtige unbefriedigende Vergleichsstatistik der Handelsflotten. Vortrag des Schiffbauingenieurs und Inspektors des Englischen Lloyd A. Isakson-Stockholm. — Vorführung eines neuen Bootsdavis (Quadrantdavit) von Ingenieur Axel Welin-London.

Am zweiten Tag: 1. Die Gesetzgebung über die Abgaben in den Staats- und Kommunalhäfen in Deutschland und den wichtigsten außerdeutschen Ländern. Vortrag von Dr. A. Sieveking-Hamburg. 2. Über Trunkdeck-Dampfer. Vortrag des Schiffbauingenieurs W. Hök-Stockholm. — Vorführung des automatischen Loggregistrierapparates von Hjalmar v. Köhler durch Direktor Drakenberg-Stockholm.

An den Nachmittagen der Sitzungstage werden von den Herren technische Werke besichtigt, während die Damen unter Führung deutschsprechender Damen des Empfangsausschusses die Stadt und ihre sehenswertesten Gebäude und Einrichtungen in Augenschein nehmen werden. Abends 8 Uhr findet an beiden Tagen ein Festmahl statt.

Den Schluß der Tagung bildet ein Ausflug nach Skokloster und Upsala am Mittwoch, den 15. Juli. Tags darauf wird die Rückreise angetreten.

Die Kosten einer Teilnehmerkarte, gleichviel ob für einen Herrn oder eine Dame, betragen 30 M. Die Preise der Plätze an Bord richten sich nach Lage der Kammern; sie betragen für die bequemeren Kammern 150 M., für die einfacheren 120 M. — Anmeldungen zur Teilnahme an der Fahrt müssen bis spätestens Sonnabend, den 30. Mai, an die Geschäftsstelle der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Berlin NW. 6, Schumannstraße 2, erfolgen. Gleichzeitig ist der Betrag von 30 M. mittels Postanweisung zu übermitteln. Die Platzkarten für die Fahrt sind bis spätestens Sonnabend, den 20. Juni, bei der betreffenden Reederei zu bestellen.

Gie  
Pu  
Bes

Ble  
Sor

Blö  
Wa

Eis  
zeu

gun  
um  
wie  
der

und  
Cer  
gen  
We  
gro  
Pas  
ein  
Kup  
Ber  
Gru  
von  
wir  
Ste  
Ben  
ver  
sch

und  
für  
Lin