

Heavy 12.-Wheel Locomotives: Great Northern Railway. U. S. A. The Railw. Eng. 1898, S. 111.

Gesamtansicht, Durchschnitt des Kessels, Querschnitt der Feuerkiste und Cylinder mit Schieberanordnung sind durch Sonderzeichnungen erläutert. Die Hauptabmessungen sind mit 5 anderen ähnlich schweren Lokomotiven amerikanischer Construction in Vergleich gestellt. W—.

Four Cylinder Compound (Webb's System) Express Passenger Engine „Black Prince“ London and North Western Railway. The Railw. Eng. 1898, S. 66.

Schaubildliche Darstellung und kurze Beschreibung dieser Lokomotive. W—.

The largest locomotive ever constructed. Scient. Am., Februar 1898, S. 120. Mit Abb.

Es wird die Abbildung einer 8/12 gekuppelten Lokomotive wiedergegeben, die für die Gebirgsstrecken der Amerikanischen grossen Nordbahn gebaut ist. Das Gewicht ohne Tender beträgt 106 t. Sp.

Mastodon for the Great Northern railway. U. S. A. Engg. 4. Februar 1897, S. 140.

Der Artikel bringt die Fortsetzung der Mittheilung vom 21. Januar des Engineering, Seite 74, über die ausnehmend schwere Lokomotive der vorstehend angeführten amerikanischen Eisenbahn, nebst einer Zeichnung auf dem Doppel-Beiblatt und einer Zusammenstellung der hauptsächlichsten Mafse p. p. Was z. B. den Kessel der Lokomotive anbetrifft, so ist sein grösster Durchmesser 87 $\frac{1}{2}$ Zoll engl. (2,2 m), der kleinste 78 Zoll (1,9 m); die Länge zwischen den begrenzenden Rohrwänden beträgt 13 Fuß 10 $\frac{3}{8}$ Zoll (4,2 m); die der Feuerbüchse 10 Fuß 4 Zoll (3,15 m); die ganze Länge des Kessels also 7,35 m. Entsprechend mächtig sind auch die anderen Abmessungen der Lokomotive. Kst.

Viercylinderige Lokomotiven mit zwei Triebwerken und die Füllungsverhältnisse bei Verbunddampfmaschinen. Vom Eisenbahnbauinspektor Leitzmann. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 8, S. 207.

Ausführliche Mittheilung über die mit einer solchen Maschine angestellten Versuche. B.

Die neue Heilmann-Lokomotive. Von E. Waskowky, Ing. in Mülheim a. Rh., Elektr. Ztschr. 1898, Heft 4, S. 65. Mit Abb.

Beschreibung der Heilmann'schen Maschine und der bei den Probefahrten erzielten Leistungen. Die grösste Leistung der sogen. „Fusée Electrique“ betrug 769 PS. i. bei 339 U. p. M. Bei einem Dauerversuche mit mittlerer Leistung von 300 PS. e. lieferte der Kessel per Kilogramm Kohle 8,3 kg Dampf. Die Kilowattstunde nutzbaren Stromes erforderte 16,7 kg Dampf einschliesslich Erregung, Injektoren und sonstiger Nebenleistungen. Fahrversuche wurden auf der Strecke zwischen le Havre und Beuzeville ausgeführt, auf der eine Neigung von 8 $\frac{0}{100}$ in einer Länge von 12 km vorhanden ist. Die Lokomotive fuhr auf dieser Steigung mit einer mittleren Geschwindigkeit von 34,6 km per Stunde mit einem Zuge von 206 t und mit einem Zuge von 80 t mit 47,5 km. Die Leistung der älteren Maschine betrug 600 PS. bei einem Dienstgewicht von 120 t, während die neueren Maschinen bei gleichem Gewicht 1350 PS. erzielten.

Ueber die elektrische Lokomotive System Heilmann, Prinzip derselben und Konstruktion nach den neuesten Verbesserungen, bringt die *Zeitg. d. Vereins D. E. V.*, 1898, No. 1, S. 13 einige Mittheilungen. In Bezug auf die Kraftentfaltung soll der gewünschte Erfolg nicht eingetreten sein; bei 170 t Gewicht incl. Tender, Kohlen- und Wasservorrath ist die Betriebskraft nach Abzug aller Widerstände und Verluste beim Stromerzeugen und Umwandlung nur 1000 PS., also nicht grösser als bei einer Compound-Lokomotive von nur 80 t Gewicht. B.

Locomotives compound à quatre cylindres et à grande vitesse du chemin de fer du Nord, par M. Pulin. Rev. gén. d. chem., Februar 1898, S. 66. Mit Abb.

Ausführlicher Bericht über die Schnellzugmaschinen, die auf der französischen Nordbahn Verwendung finden. Neuerdings erhalten die Tender solcher Maschinen 2 Drehgestelle. Sp.

Locomotives Tender à trois essieux dont deux accouplés et un Bissel à l'avant, par M. J. Morandière. Rev. gén. d. chem., Januar 1898, S. 16. Mit Abb.

Für das Kleinbahnnetz der französischen Westbahn in der Bretagne sind 16 Lokomotiven für Bahnen mit 1 m Spur beschafft worden. Es sind dies Tendermaschinen von etwa 21 t Dienstgewicht, die Personenzüge von 40 bis 55 t Gewicht mit 40 bis 50 km Geschwindigkeit befördern sollen. Damit Bogen von 150 m Halbmesser auf freier Strecke ohne Anstand befahren werden können, ist die vordere Lokomotivachse in einem besonderen Gestell gelagert, das um eine lothrechte Achse schwingen kann. Sp.

Réchauffage par la vapeur de la locomotive, de l'eau des appareils thermo-siphons des véhicules de la Compagnie des Wagons-Lits. Rev. ind. 1898, S. 64.

Durch Zeichnung und Beschreibung erläutert. Wasserheizung, bei welcher die Erwärmung des Wassers durch den Dampf der Lokomotive erfolgt und Körting'sche Heizapparate Verwendung finden. W—.

Réchauffage par la vapeur de la locomotive, de l'eau des appareils thermo-siphons des véhicules de la Compagnie des Wagons-Lits, par M. S. Mauclière. Rev. gén. d. chem., Januar 1898, S. 23. Mit Abb.

Da die Schlafwagen der französischen Ostbahn, die für Warmwasserheizung eingerichtet sind, in den Orientexpresszügen und anderen Zügen auf fremde Bahnen übergehen, die die Dampfheizung eingeführt haben, so hat man sich entschlossen in solchen Wagen zum Anwärmen des Wassers den Dampf aus der Lokomotive zu benutzen. Dabei erfolgt die Zuführung des Dampfes nach Körting'schem System. Mit dieser Einrichtung, die auch den Vortheil bietet, dass die feuergefährlichen Oefen in den Schlafwagen beseitigt werden können, hat die Verwaltung gute Erfahrungen gemacht. Die Abänderung hat für den Wagen etwa 320 M. gekostet. Sp.

Verbesserte Feuerungsanlagen zur Verminderung des Rauchs hat nach einer Mittheilung in der Ztg. D. E.-V. 1898, No. 6, S. 87

die Württembergische Staatsbahn bei 11 Lokomotiven und 2 Bodensee-Dampfböten erprobt; mit dem Resultate soll man zufrieden sein; weitere Anwendung daher beabsichtigt.

Während der Fahrt in oder ausser Betrieb zu setzender Funkenfänger für Lokomotiven. Vom Betriebswerkmeister Dinter. Glaser's Ann. Bd. 42, Heft 6, S. 108.

Beschreibung einer Vorrichtung, bei welcher durch Hebelübertragung der Funkenfänger vom Führerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden kann. B.

Die gefederte durchgehende Zugstange für Eisenbahnwagen von v. Borries. Organ 1898, S. 57.

Die Starrheit der Zugstangen gestattet nur eine kurze Streckung des Zuges, in Folge dessen bei eng gekuppelten Wagen oder bei gestreckten Zugtheilen die volle Zugkraft der Lokomotive sämtliche Zugstangenfedern des Zuges fast gleichzeitig spannt und unter Umständen eine Ueberlastung der Zugstange eintreten kann. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes wird vorgeschlagen, die ausziehbare Zugstange zu theilen und sie durch Einschaltung eines verschieblichen Auszuges zwischen den beiden Federn zwar beweglich zu machen, für die Uebertragung der Zugkraft aber durchlaufen zu lassen.

Die Konstruktion soll demnächst auf den preussischen und den bayrischen Staatsbahnen erprobt werden. Sr.

Rauchverzehrende Lokomotivfeuerung, Bauart Langer-Marcotty. Organ 1898, S. 55.

Bei der Langer'schen Feuerung soll die Verbrennung der Gase in der Feuerkiste durch einen Dampfschleier — ähnlich einem Feuerschirm — nutzbarer gestaltet und zugleich der Funkenauswurf aus dem Schornstein verhindert werden. Um die damit verbundene selbstthätige Steuerung der Luftzuführung zu vereinfachen und zugleich die Besorgniss der Lokomotivmannschaft vor einem zu grossen Dampfverbrauch durch den Dampfschleier zu beseitigen, hat Marcotty die bisherige Vorrichtung vereinfacht und eine Dampfsteuerung eingeführt, die beschrieben wird. Sr.

Standard Details of locomotives: North British Railway. The Railw. Eng. 1898, S. 100, Fortsetzung von S. 49.

Der Artikel bringt in zeichnerischer Darstellung mit kurzer Beschreibung die Normalien für Cylinder, Pleuel- und Kuppelstangen, sowie Kolben und Kolbenstange. W—.