

Communication between Passengers and Guards and Drivers on Train. The Railw. Eng. 1898, S. 114.

Durch Zeichnungen erläuterte Nothsignalanordnung der Paris-Lyon- und Mittelmeereisenbahn, bei welcher ausser der Bremsung ein Läutesignal in Thätigkeit gesetzt wird. W—.

Application du système de traction Serpollet à des wagons automoteurs de grandes lignes. Gén. civ. 1897, II., S. 97.

Beschreibung des in Württemberg zwischen Tübingen, Rottenburg und Reutlingen im Betriebe befindlichen Serpolletwagens. Mit 1 Tafel. Sa.

Neue Schlafwagen der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Glasers Ann. 1898, Bd. 42, Heft 7, S. 125.

Beschreibung und Darstellung auf einer Tafel. B.

Die Vertheilung der Bremswirkung auf die einzelnen Achsen der Eisenbahnfahrzeuge. Von Leitzmann. Glasers Ann. 1898, Bd. 42, Heft 5, S. 90.

Verfasser kommt nach einer kurzen Besprechung der auftretenden Bremskräfte zu dem Schluss, dass es bei Tender von Lokomotiven zweckmässig sei, die Bremskräfte ungleich zu vertheilen, was durch ungleicharmige Ausgleichhebel geschehen könne, um mehr als bisher zu verhüten, dass eine Achse früher zum Stehen kommt als die andere. B.

Verbesserung der Zugvorrichtung für Eisenbahnwagen. Von Heinr. Wick. Glasers Ann. 1898, Bd. 42, Heft 6, S. 109. Mit Abb.

Erfinder ein Oberwerkführer der bayrischen Staatsbahn, will die durchgehenden Zugstangen mit Federn von 150 und 1500 kg Spannung versehen und hofft damit:

1. dass die Zugfestigkeit innerhalb der Proportionalitätsgrenze des verwendeten Materials bei zwei- bis dreifacher Sicherheit mindestens 16 000 kg erreichen werde;
2. bei Personenzügen das unangenehme Rucken zu vermeiden. Diese Zugvorrichtung kann unter Verwendung der bereits vorhandenen in jeden Wagen leicht eingebaut werden. B.

New Suburban Trains South and North Western Railway. The Railw. Eng. 1898, S. 69.

Kurze Beschreibung und eingehende Zeichnungen von I und III. Klasse-Wagen. Kupeesystem. W—.

4. *Werkstatt-Einrichtungen.*

Ueber deutschen und nordamerikanischen Werkzeugmaschinenbau. Von Fr. Ruppert Ztschr. D. Ing. 1898, No. 12, S. 315.

Verfasser bespricht in einem Vortrage verschiedene im „American Machinist“ veröffentlichte Berichte, denen zu entnehmen ist, wie die Nordamerikaner den Werkzeugmaschinenbau betreiben, wie sie über den deutschen Werkzeugmaschinenbau urtheilen und welchen Weg sie einschlagen, um bei uns Absatz zu gewinnen. B.

Machines outils, Machines à fraiser. Rev. ind. 1898, S. 113.

Diese Maschine ist im allgemeinen wie eine gewöhnliche Hobelmaschine eingerichtet, nur dass an Stelle des Hobelstabes eine rotirende Fraiserwelle nach Art von Rundraspeln angebracht ist. W—.

Magnetische Kuppelungen (System de Bovet). Oesterr. Zeitschr. 1898, No. 6, S. 83. Mit Abb.

Kurze Beschreibung und Hinweis auf die verschiedenen Anwendungsformen; für Eisenbahnzwecke verwendbar in Werkstätten und bei Bahnhofsanlagen. Fl.

Die Herstellung der Keilnuten in Radnaben, Wellenkuppelungen u. s. w. Von Herm. Fischer. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 8, S. 203.

Besprechung der gebräuchlichsten Maschinen und ihrer Mängel. B.

Die Anwendung überhitzten Dampfes. Von M. F. Gutermuth. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 6, S. 141.

Wiedergabe eines im Frankfurter Bezirksverein gehaltenen Vortrages, in welchem der Verfasser in erster Linie die heute für Erbauer und Besitzer von Dampfmaschinen-Anlagen gleich wichtig ge-

wordene Frage der Dampfüberhitzung kurz bespricht, um, wie er sagt, eine Erörterung über die mit überhitzten Dampf gemachten Erfahrungen anzuregen. B.

Ueber Schwungradexplosionen. Von J. Göebel, Regierungs- und Gewerberath. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 13, S. 352.

Ein im Februar 1897 in der Nähe von Köln vorgekommener Fall war die Veranlassung, die bisher maßgebende Theorie unter Rücksichtnahme auf etwaige Stöße einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Verfasser giebt Aufschluss über die veränderte Theorie, wenn er auch zugiebt, dass sie noch keine unmittelbare Aufklärung über die eigentlichen Ursachen der Zerstörung giebt. B.

Standfestigkeit eines Schornsteines. Von J. Göebel in Köln. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 7, S. 180.

Verfasser bemängelt die Weitschweifigkeit und Unzuverlässigkeit vieler der vorhandenen Berechnungsmethoden und nimmt in Folge dessen Veranlassung, auf die ihm zweckmässig erscheinenden Vorschläge von Keck, Mohr und Huppner hinzuweisen, die er eingehend bespricht. B.

5. *Betrieb und Verkehr.*

Ausrüstung und Betriebssicherheit der Eisenbahnen. Ztg. D. E.-V. 1897, No. 94, S. 960.

Der Aufsatz bekämpft in sachlicher Weise die aus Anlaß der großen Zahl von Eisenbahnunfällen im Jahre 1897 in der Tagespresse namentlich der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung gemachten Vorwürfe über unberechtigte Sparsamkeit mit ihren Betriebseinrichtungen und Ausrüstung der Strecken; insbesondere wird die vielfach falsche Anwendung der Statistik, zumal bei Vergleichen mit anderen Ländern, nachgewiesen. K.

Application des paraneiges par M. Morcard. Rev. gén. d. chem., Oktober 1897, S. 193. Mit Abb.

Die Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat im Jura-gebirge auf Betriebsstrecken Versuche mit verschiedenen Schneeschutz-Vorrichtungen gemacht. Nach russischem Vorbild wurden während des Schneetreibens Wälle aus Schnee aufgeworfen und darauf Bretterwände errichtet. Dieses Verfahren konnte sich nicht bewähren. Ebenso wenig befriedigten englische Schirmdächer, die über der Böschung gleichlaufend mit dieser aufgestellt waren und dazu dienten, den Wind in geeigneter Weise über die Bahn zu leiten, wodurch der Schnee von den Schienen entfernt werden sollte. Dagegen gewährten nach dänischem Muster angeordnete Bretterwände ausreichenden Schutz. Diese Wände erhielten, weil sie in geringem Abstand von der Bahn aufgestellt werden mußten, 3 m Höhe und wurden im oberen Theile oder in ganzer Höhe nach außen geneigt. Auch wird betont, wie nothwendig es ist, die Schneezäune über die Einschnittsenden hinaus zu verlängern. Immerhin bleibt der Schneepflug noch zu benutzen, um die Bahn frei zu machen, falls sich bei ruhigem Wetter eine hohe Schneedecke gebildet hat. Sp.

Erfahrungen über Schneeräumen auf Eisenbahnen. Von Winde. Centralbl. d. Bauverw. 1898, No. 1A, S. 9.

Im Anschluß an frühere Mittheilungen in derselben Zeitschrift wird über einige weitere Erfahrungen über die Leistungsfähigkeit von Schneepflügen berichtet. H.

Raumdistanzfahren auf den Oesterreichischen Eisenbahnen. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 21, S. 345.

Auf den Oesterreichischen Bahnen ist für die Zugfolge die Raumdistanz an Stelle der bisherigen Zeitdistanz angeordnet; auf den Staatsbahnen soll die Maßnahme möglichst sofort, spätestens mit dem 1. Mai 1899 zur Durchführung gelangen; den Privatbahnen ist dasselbe angelegentlichst empfohlen. Die zur Durchführung nothwendigen Einrichtungen — Zugmelde- und Blockstationen etc. — und sonstige Anordnungen sind mitgetheilt. K.

Wagenmangel und Wasserstrasse. Von Todt. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 5, S. 61.

Die Generalversammlung des „Vereins für die Erbauung eines Kanals von Dortmund nach dem Rhein“ (6. Dezember 1897) hatte ihren Antrag auf schleunige Ausführung dieses Kanals mit der sich immer steigenden Gütertransportnoth auf den dem Verkehr nicht mehr genügenden Staatsbahnlinien des Ruhr-Reviere begründet. Der Verfasser des interessanten Aufsatzes bekämpft einzelne von den Berichterstattern erhobene specielle Angriffe gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung, und weist in überzeugender Klarheit an der Hand der amtlichen Statistik nach, wie insbesondere der Vorwurf unzureichender Leistungsfähigkeit des Wagenparks und zu langer Umlaufzeit der Wagen jeder sachlichen Begründung entbehrt. K.