

**Projet de plate-forme mobile électrique et à deux vitesses pour le transport des voyageurs à l'intérieur de l'exposition.** Gén. civ. 1897, II, S. 150.

Dieser Entwurf einer Stufenbahn ist für die Ausstellung in Paris im Jahre 1900 bestimmt. Die Bahn ist als Hochbahn gedacht, welche das ganze Ausstellungsgelände umziehen würde. Mit 1 Tafel. Sa.

**Elektrische Lokomotive für den Rangirbetrieb auf Güterbahnhöfen.** Elektr. Ztschr. 1898, Heft 14, S. 229.

Kurze Mittheilung über eine bei Königstein a. d. Elbe verwendete elektrische Rangir-Lokomotive. Dieselbe ist mit Akkumulatoren ausgerüstet und im Stande, 50 000 kg mit 2 m Geschwindigkeit in der Sekunde fortzubewegen. Auf welche Zeit die Betriebskraft der Akkumulatoren-Batterie berechnet ist, wird nicht angegeben. B.

**Die elektromagnetische Bremse der Union-Elektrizitäts-Gesellschaft.** Von M. F. A. Kubierschky. Elektr. Ztschr. 1898, Heft 14, S. 223. Mit Abb.

Beschreibung der genannten Bremsvorrichtung, welche seit längerer Zeit bei der elektrischen Bahn Dresden-Blasewitz im Gebrauch ist. Bei den damit gemachten Versuchen wurde ein 7000 kg schwerer Wagen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 24 km in der Stunde bei ebener Strecke auf 11,5 m Länge zum Stehen gebracht. Die Bremsvorrichtung kann auch an den Anhängewagen angebracht und vom Führerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden, eine Möglichkeit, welche bei Verwendung mechanischer Bremsen ausgeschlossen erscheint. B.

**Tramway électrique à courants polyphasés de Lugano.** Gén. civ. 1897, II, S. 161.

Genaue Beschreibung dieser seit 1895 bestehenden Anlage, bei welcher der in einer Entfernung von 12 km von Lugano erzeugte Dreiphasenstrom unter Verwendung von 2 parallelen oberirdischen Leitungen zum Antrieb der Wagenmotoren benutzt wird. Sa.

**Nouveau système de traction électrique pour tramways.** Gén. civ. 1897, II, S. 113.

Ausführliche Beschreibung einer in Havre versuchsweise angeblich mit Erfolg angewendeten Stromzuführung für Straßenbahnen von Bersier. Von dem vollständig geschützt in einer Rille zwischen der einen Fahr- und ihrer Nebenschiene gelagerten Zuleitungskabel zweigen in Abständen von 5 m kurze Leitungen ab. Diese liegen in Büchsen, die in Straßenhöhe seitlich an der einen Fahrschiene befestigt sind. Die Büchsen haben Deckel, welche an der oberen Fläche isolirt, an der unteren leitend sind und unter Drehung um eine mit der Fahrschiene gleichlaufende und dieser gegenüberliegende Achse halb (um etwa 60°) aufgeklappt werden können. Dies Aufklappen wird von dem „Löffel“ bewirkt, der am vorderen Ende der am Wagengestell innen neben den Rädern befestigten, mit dem Motor verbundenen langen Leitschiene befestigt ist. Während des Fortschreitens des Wagens gleitet die Leitschiene sodann an der unteren leitenden Fläche des aufgeklappten Büchsendeckels entlang, hierbei den Strom von diesem empfangend. Sodann fällt der Deckel wieder in die Ruhelage zurück, die Büchse schließend. Die untere Fläche des Deckels hat nur Strom, wenn dieser aufgeklappt ist. Der Stromschluß wird durch eine in einer völlig geschlossenen Kammer des Büchsendeckels befindliche bewegliche kupferne Kugel vermittelt, welche beim Aufklappen des Deckels in die zur Herstellung der Leitung erforderliche Lage rollt und beim Zuklappen in die Ruhelage zurückfällt. — Kosten des elektrischen Theiles der Anlage nach Angabe des Erfinders 11 640 fr/km. Sa.

**Ein Dampfmotorwagen für den Eisenbahn-Verkehr.** Mitth. d. österr. Lokalb.-V. 1898, S. 74. Mit Abb.

Mittheilung über Versuche des General-Direktors C. P. Clark der New-England-Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Dampfswagen, der die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotiven statt mit einem Bruchtheil voll ausnutzen soll. Fl.

**Die Daimler'schen Benzin-Motoren auf den Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.** Von Bau-rath Fischer in Stuttgart. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 7, S. 100.

Kurze Angabe der wesentlichsten Konstruktion-Details der ersten im Jahre 1893 bezügl. 1895 in Dienst gestellten Versuchswagen, die den Anforderungen aber nicht genügten. Der jetzige, im Sommer 1896 in Dienst gestellte Wagen hat bei 8,5 t Eigengewicht 24 Sitz- und 8 Stehplätze, und 2,8 m Radstand; der 14pferdige Benzinmotor ist an der Stirnseite eingebaut, und für die

Kraftübertragung auf die Treibachse die Friktionskupplung angewendet, die durchaus zuverlässig sich bewährt. Bei voller Besetzung Fahrgeschwindigkeit in der Horizontalen 25 km; auf der 8<sup>0</sup>/<sub>10</sub> Steigung der Strecke Saulgau—Herbertregeu—Riedlingen 15 km. Bedienung durch 1 Maschinisten. Die Betriebskosten pro Wagenkilometer sind auf 15,31 Pfg. ermittelt. Preis des Wagens 17 000 M. Das Resultat der Revision nach Zurücklegung von 30 000 km soll ein sehr günstiges gewesen sein. Ueberhaupt ist die Verwaltung mit der Betriebsleistung vollkommen zufrieden und hat auf Grund dessen die Beschaffung eines neuen Wagens mit 20pferdigem Motor für 42 Personen und 40 bezügl. 20 km Geschwindigkeit beschlossen. K.

**Emploi de l'alcool dans les moteurs à pétrole.** Gén. civ. 1897, II, S. 78.

Kurze Mittheilung über Untersuchungen von Professor Lévy, die eine Vergleichung zwischen Alkohol, Petroleum und Oel (huile de distillerie) hinsichtlich ihrer Brauchbarkeit als Träger der treibenden Kraft in Motoren, besonders für Automobilwagen, zum Zweck haben. Es stehen danach die mit gleichen Kosten zu erzielenden Arbeitsleistungen im Verhältnis 1 (Alkohol) : 1<sup>2</sup>/<sub>3</sub> (Petroleum) : 3<sup>1</sup>/<sub>3</sub> (Oel), sofern der Preis des 90 pCt. Alkohols 30 fr/hl, des Petroleums 0,45 fr/kg, des Oels 0,133 fr/kg beträgt, und sofern nur soviel Luft zugeführt wird, wie zur Herbeiführung der Explosion mindestens erforderlich ist. Sa.

**Ueber das Motorwagenwesen (Automobilismus) und die Ergebnisse der zwischen Paris und Versailles im August 1897 stattgehabten Wettfahrten mit Fahrzeugen für die Beförderung schwerer Lasten.** Vortrag des Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer. Mitth. d. österr. Lokalb.-V. 1898, S. 49.

Der Vortragende kommt zu dem Schluß, daß die Frage der Verwendung der geeignetsten motorischen Kraft für den in Rede stehenden Zweck auf Straßen und Fahrwegen noch ungelöst zu sein scheint, mit der Zeit aber doch das Motorwagenwesen auf Straßen und Fahrwegen sich derartig vervollkommen werde, daß es eine werthvolle Ergänzung und Vervollständigung der gegenwärtigen Lokal- und Kleinbahnen bilden könne. Fl.

9. Statistik.

**Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.** Centralbl. d. Bauverw. 1898, No. 14A und 15, S. 165 und 171, s. a. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 14, S. 220, No. 15 S. 239 und No. 16, S. 260.

Zusammenstellung der wichtigsten Ergebnisse aus der im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeiteten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. H.

**Die Königl. Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1896/97.** (Nach dem Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen). Von O. Tolsdorff. Archiv f. Ehw. 1898, Heft 2, S. 306.

**Die Entwicklung der Kleinbahnen in Preußen nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über Kleinbahnen und Privat-Anschlußbahnen vom 28. Juli 1892.** Ztschr. f. Kleinb. 1898, Heft 3, S. 165 ff.

**Die Kleinbahnen in Preußen.** Ztschr. f. Kleinb. 1898, Heft 1.

Nachweisung sämtlicher Kleinbahnen nach dem Stande vom 30. September 1897, nach Regierungsbezirken geordnet, mit den wichtigsten Angaben über Länge, Spurweite, Oberbau, Betriebsmittel, Personal, Kosten- und Betriebs-Eröffnung.

**Die Haupt-Ergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1896.** Ztg. D. E.-V. 1898, No. 2, S. 20. Nach den amtlichen Veröffentlichungen des statistischen Departements des Eisenbahn-Ministeriums.

Ausser den statistischen Mittheilungen für das Jahr 1896 enthalten die Veröffentlichungen auch noch interessante Nachweisungen über die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen und ihres Verkehrs in den früheren Jahren, sowie in besonderen Abschnitten die Entwicklung des Lokalbahnwesens, und (zum 1. Male) die Verkehrs-Ergebnisse der elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Pferdebahnen.