

Tabellen über die Ergebnisse von Untersuchungen, die von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen veranlaßt sind. H.

A Method of determining Railway Crossing frog formulas. By G. B. Zahniser. Eng. News 1898, No. 16.

Elementare Berechnungsweise der Herzstücke, vom Verfasser entwickelt.

Maschine zum Verlegen von Gleisen. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 21, S. 575. Mit Abb.

Beschreibung einer vom Obergeringieur Behrends konstruirten und von der Firma Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Nürnberg gebauten Maschine zum Verlegen von eisernem Oberbau. Die Maschine verlegte in 130 Tagen 192541 m Gleis, das sind durchschnittlich pro Tag 1481 m. Im Monat Juni wurden durchschnittlich pro Tag 1508 m vorgestreckt. B.

Bahnhofsanlagen.

Le dortoir de la compagnie du chemin de fer du Nord à la Plaine St. Denis, par M. F. Michel. Rev. gén. d. chem. April 1898, S. 233. Mit Abb.

Beschreibung eines 45 × 13 m großen, zweistöckigen Uebernachtungsgebäudes für 120 Beamte. Die Schlafräume enthalten je 6 Betten. Den Decken dieser Räume hat man eine geringe Wölbung gegeben und zugleich die Zimmerecken ausgerundet, um das Abwaschen von Decken und Wänden zu erleichtern. Sp.

Releasing Device for Interlocking Plauts. Eng. News 1898, No. 19.

Neue mechanische Freigebevorrichtung für die elektrischen Verschlüsse eines Stellwerkes auf der Chicago und Nordwestbahn. (16 Hebel.)

Werkstatt-Anlagen.

Notes from American Bridge Shops. Eng. News 1898, No. 16.

Der fünfte aus einer Reihe von Artikeln über den Gegenstand, behandelnd die Brückenbauanstalt der Youngstown Bridge Co. in Youngstown, O., der Wrought Iron Bridge Co. zu Canton, O., der Variety Iron Works Co., Cleveland, O.

3. Betriebsmittel.

Chemins de fer. La machine locomotive. Rev. ind. 1898, S. 173.

Unter diesem Titel ist eine eingehende Besprechung des Werkes „Traité pratique de la machine locomotive“ par M. Maurice Demoulin, ingénieur des arts et manufactures vorgenommen. Der Besprechung sind auch Zeichnungen derjenigen Einrichtungen beigegeben, welche besonders hervorgehoben sind. W—.

Chemins de fer. La machine locomotive par M. Maurice Demoulin. Rev. ind. 1898, S. 189.

Die Besprechung des Werkes wird vom Kapitel X fortgesetzt und geschlossen. Es werden die Schmiervorrichtungen und Tenderkonstruktionen erläutert, erstere auch in zeichnerischer Darstellung. W—.

Construction de la locomotive moderne, par M. George Hughes. Rev. gén. d. chem., April 1898, S. 238. Mit Abb.

Fortsetzung einer längeren Abhandlung über Lokomotivbau. Es werden die erforderlichen Arbeitsmaschinen ausführlich beschrieben. Sp.

Lokomotive mit vorderem Drehgestell und vier gekuppelten Achsen. Schweiz. Bauz. Bd. 31, S. 163.

Beschreibung mit Zeichnung dieser Lokomotive, welche unter Aufsicht der Ingenieure der französischen Nordbahn für die Bahn Salonichi-Konstantinopel konstruirt ist, zur Bewegung der Expresszüge auf Steigungen von 25 ‰ und in Kurven von 300 m Halbmesser.

Gesamttgewicht im Dienst 60,95 t; leer 56 t, Reibungsgewicht 50,94 t, Zugkraft 10,22 t, also rund $\frac{1}{5}$ des Reibungsgewichts. Gg.

Consolidation Freight Locomotive; Southern Ry. Eng. News 1898, No. 18.

Expériences faites en service courant sur la locomotive compound à grande vitesse 2158 du chemin de fer du Nord, par M. F. Barbier. Rev. gén. d. chem. März 1898, S. 158.

Umfangreiche Versuche haben ergeben, daß die bezeichnete Verbundlokomotive eine Arbeit von mindestens 1200 Pferdestärken leisten kann. Vor einem Güterzug kann sie bei mäßiger Geschwindigkeit eine Zugkraft von 5000 kg ausüben. Sp.

Construction de la locomotive moderne, par M. G. Hughes. Rev. gén. d. chem. März 1898, S. 183.

Fortsetzung einer längeren Abhandlung über Lokomotivbau. Im Besonderen wird die Herstellung der Kupfertheile behandelt. Sp.

The Atlantic City Expreffs. The Railw. Eng. 1898, S. 130.

Der Zug bestand aus 5 und 6 schweren Wagen, die Strecke von Camden bis Atlantic City beträgt 55 $\frac{1}{2}$ engl. Meilen, dieselben wurden an 52 Tagen durchschnittlich in 48 Minuten zurückgelegt, die größte erreichte Geschwindigkeit betrug 130 km in der Stunde. Die Lokomotive war eine 5achsige, gekuppelte 4-Cylinderverbund-Lokomotive. W—.

Standard Details of Locomotives: Great Eastern Railway. The Railw. Eng. 1898, S. 144.

Durch Beschreibung und Konstruktionszeichnungen erläuterte Normalien der vorgenannten Bahn. Insbesondere sind dargestellt: die Steuerung, Pleuel- und Kuppelstangen, Kreuzkopf und Kolben. W—.

Smoke-box Arrangements: Great Northern R. of America. The Railw. Eng. 1898, S. 148.

Durch eingehende Zeichnungen erläuterte Rauchkammeranordnungen. W—.

American Six-wheeled Tender: Japanese State Railway. The Railw. Eng. 1898, S. 134.

Zeichnung des Untergestells eines 6rädigen Tenders. W—.

4. Werkstatt-Einrichtungen.

Zur Kenntniß der für Werkzeugmaschinen gebräuchlichen Wendegetriebe. Von Herm. Fischer. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 19, S. 517.

Theoretische Besprechung anläßlich der gesteigerten Schlittengeschwindigkeit der Hobelmaschinen, Stofsmaschinen u. s. w. B.

Dampfmaschinen mit Flachreglern. Von Obering. Hugo Seidler in Budapest. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 20, S. 545. Mit Abb.

Beim Betrieb von Dynamomaschinen ist neben der Forderung höherer Umlaufzahlen ein gleichförmiger Gang und die Regulirfähigkeit der Dampfmaschine erforderlich. Dieser Forderung sollen der Centrifugalpendel- und der Flachregler Rechnung tragen. In der Abhandlung wird ein von Dr. Proell und R. Dörfel konstruirter Flachregler besprochen. B.

Les grues électriques du Port du Havre. Von A. Dumas. Le gén. civ. 1897, II, S. 321.

Bericht über Versuche, durch welche festgestellt worden ist, daß zum Antrieb von Hafenkranen Hauptstrommaschinen den Nebenschlussmotoren und auch denen mit gemischter Wickelung vorzuziehen sind. Die infolge der Versuche beschafften fahrbaren Krane von 1800 kg Tragkraft sind beschrieben und abgebildet. Sa.

Cranes, Travellers, and other Hoisting Machinery. The Railw. Eng. 1898, S. 131.

Der Artikel bringt zunächst eine allgemeine Einleitung über die Bedingungen und Wirkungen von Hebezeugen. Es wird sodann der theoretische Unterschied zwischen Rollen, Flaschenzügen, Räderantrieb und Schneckenantrieb besprochen. W—.

Elektrische Schmelzöfen. Von C. Häufsermann. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 16, S. 441. Mit Abb.

Die Abhandlung hat den Zweck die Form und Wirkungsweise der elektrischen Schmelzöfen im allgemeinen zu erläutern, so wie eine gedrängte Uebersicht über die wichtigsten der neueren Konstruktionen zu geben. B.

Ergebnisse des Werkstattendienstes der Königl. ungarischen Staatsbahnen in den Betriebsjahren 1895 und 1896. Mitgetheilt vom Obering. Rud. Nagel in Budapest. Glasers Ann. 1898, Bd. 42, Heft 9, S. 174.