

LITERATURBLATT
zu
GLASERS ANNALEN
für
GEWERBE UND BAUWESEN.

33

Die Referate ohne jede Bezeichnung sind von der literarischen Kommission des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin, die mit [V.D.M.] bezeichneten von der literarischen Vertretung des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure, die mit † bezeichneten von der Redaktion und deren Mitarbeitern zusammengestellt.

No. 344.

Beilage zu No. 515 (Band 43. Heft 11).

1898.

I. Eisenbahnwesen.

2. Bau.

Brücken.

Die eisernen Balkenbrücken der Wiener Stadtbahn.
Oesterr. Zeitsch. 1898, No. 20, S. 313. Mit Abb.

Diese Brücken, die bei gewöhnlichen Eisenbahnlinien wohl kaum einer weiteren Beachtung gewürdigt worden wären, boten durch die Fülle zu lösender Einzelfragen doch oft bedeutende Schwierigkeiten. Ausschlaggebend für die Ausbildung der eisernen Traggerwerke waren 1. die Durchführung des beschotterten Schienengleises auf den Brücken zur Erzielung einer thunlichst geräuschlosen Befahrung; 2. die architektonische Gestaltung und die aus ästhetischen Rücksichten in allen Fällen (also auch in geneigter Bahnlinie) geforderte horizontale Lagerung der Hauptträger. In einem Vortrage des beteiligten Ingenieurs Sigmund Kulka vor der Fachgruppe der Wiener Bau- und Eisenbahn-Ingenieure am 3. Februar 1898 wurden die einzelnen Bauausführungen eingehend besprochen. Fl.

Der Umbau der Rheinbrücke in der Linie Düsseldorf-Neufs. Vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Platt. Centralbl. d. Bauverw. 1898, No. 30, S. 351 und No. 31, S. 364.

Die Bauausführung, die in der Erneuerung des Oberbaues auf der Rheinstrombrücke und in der Neuabdeckung der Gewölbe der zugehörigen Fluthbrücke bestand, wird unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsmaßnahmen beschrieben. Hgn.

Tunnel.

Amélioration des tunnels de la ligne de Paris au Havre, par M. G. Bauchal. Rev. gén. d. chem. Juni 1898, S. 423. Mit Abb.

Bei den Erneuerungsarbeiten auf der Bahnlinie von Paris nach Havre kam die Ausbesserung der Ausmauerung von 12 zweigleisigen Tunnels mit einer Gesamtlänge von 12 km in Betracht. Die dafür erforderlichen Kosten betragen 1 500 000 M. Bei der Ausführung der Arbeiten hat man ein Gleis, das in die Tunnelmitte verschoben wurde, im Betrieb belassen. Sp.

Oberbau.

Steel Permanent Way. The Railw. Eng. 1898, S. 200.

Ein sehr eingehender Vortrag über die Kosten und die Dauer von Stahlschienen, Herzstücken und stählernen Schwellen. W.—

Bahnhofsanlagen.

Fliegendes Geländer für Lokomotiv-Drehscheiben.
Oesterr. Zeitsch. 1898, S. 542. Mit Abb.

Die österreichische Südbahn hat neuerdings Lokomotiv-Drehscheiben mit 16,0 m Fahrbahnlänge in Betrieb gesetzt, die zum völligen Abschluß der Drehscheibengrube mit einem Geländer versehen sind. Im Gegensatz zu den bisher gebräuchlichen Konstruktionen dieser Art auf Laufrollen, deren Reibung die Bewegung sehr erschwerte, ist dieses Geländer, ein einheitliches Fachwerk, ohne Laufrollen mit der Drehbrücke so fest verbunden, daß es freischwebend die Grube beiderseits umspannt. Die Steifigkeit in horizontaler Richtung, sowie die Erhaltung der Kreisform wird durch 4 radiale Zugstangen von 10 mm Stärke erreicht. Die bisher mit diesen Drehscheiben gemachten Erfahrungen werden als gut bezeichnet. Fl.

Die Brown'schen Hebe- und Fördervorrichtungen.
Von Cl. Sahlin. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 28, S. 769. Mit Abb. auf Textblatt 4 und 5.

Verfasser bespricht sehr eingehend die von der Brown Hoisting and Corweyng Co. in Cleveland, Ohio gefertigten Hebe- und Fördervorrichtungen, die ihrer Grofsartigkeit halber ein allgemeines Interesse beanspruchen. Zu Beginn dieses Jahres waren in Amerika 320 Brown'sche Maschinen in Betrieb, welche eine Tagesleistung von 110 000 t darstellen; 5 Kohlenladeeinrichtungen fördern allein 20 000 t in einem 10stündigen Arbeitstage. B.

The new Paris station of the Paris-Lyon and Mediterranean railway. Engg. 1. Juli 1898. S. 1.

Die zuletzt sehr ungenügenden Verhältnisse des Bahnhofs der oben genannten Bahn sind durch sehr umfangreiche Bauten erweitert, die in diesem Artikel näher beschrieben und durch Zeichnungen erläutert sind. Kst.

Werkstattsanlagen.

Doppelsägedach. Von G. Lentz. Ztschr. D. Ing. 1898, No. 31.

Mittheilung über die Konstruktion eines Doppelsägedaches, welches so eingerichtet ist, daß das Tageslicht möglichst zerstreut eingeführt und jeder Schlagschatten vermieden wird. B.

Bahnausrüstung.

Appareil avertisseur pour passages à niveau, par M. Barluet. Rev. gén. d. chem., Juni 1898, S. 454. Mit Abb.

Es wird eine mechanische Einrichtung beschrieben, die dazu dient, den Wärter am Wegübergang rechtzeitig davon in Kenntniß zu setzen, daß ein Zug kommt. Ein Druckhebel, der 1900 m vor dem Uebergang an der Außenseite eines Schienenkopfes angebracht ist, löst, wenn der Zug darüber fährt, einen doppelten Drahtzug aus, dem durch ein Spanwerk eine Anfangsspannung gegeben ist. Die Bewegung des Drahtes überträgt sich auf einen Zeiger am Wegübergang und setzt dort gleichzeitig ein Klingelwerk in Thätigkeit. Diese Einrichtung soll sich seit 2 Jahren im Betriebe an einem Uebergang so gut bewährt haben, daß die weitere Verwendung in Aussicht genommen ist. Ausbesserungen der einfachen Einrichtungen kann das Streckenpersonal selbst vornehmen. Sp.

Allgemeines.

Le Métropolitain de Berlin, par M. Paul Haag. Rev. gén. d. chem., Mai 1898, S. 303. Mit Abb.

Mittheilungen über die Berliner Stadt- und Ringbahn und über die Wannseebahn, die, abgesehen von den guten Zeichnungen, im Wesentlichen dem Werke Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896 entnommen sind und zwar ohne Angabe der Quelle. Sp.

Les nouvelles lignes de la Compagnie de l'Ouest à l'intérieur et aux environs de Paris. Gén. civ. 1898, II, S. 1.

Die Westbahn-Gesellschaft hat sich dem Staate gegenüber verpflichtet, auf einigen ihrer Strecken das zweite Gleis herzustellen und einige neue Strecken zu erbauen. Um die Herstellung des zweiten Gleises handelt es sich auf den Strecken Rennes-Brest und Caen-Cherbourg der im Uebrigen bereits zweigleisigen Strecken von Paris nach Brest und nach Cherbourg. Die neu zu erbauenden Strecken sind: 1. eine Abzweigung von der über Versailles nach dem Bahnhofs Montparnasse führenden Linie behufs Herstellung einer Verbindung der Letzteren mit dem Bahnhof am Marsfelde bezw. dem im Bau begriffenen Bahnhofs an der Esplanade des Invalides; 2. eine Verbindungslinie zwischen der Station Epône der Linie Havre-Paris und der Station Plaisir-Grignon der von Westen über Versailles nach Paris führenden Bahn, um die unmittelbare Einfahrt von Havre in den Invaliden-Bahnhof zu ermöglichen; 3. eine Verlängerung der zum Marsfelde führenden Linie bis zur Invaliden-Esplanade; 4. die

Anlage 1: Literaturblatt.