

zu
GLASERS ANNALEN
 für
GEWERBE UND BAUWESEN.

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. 366.

Beilage zu No. 556 (Band 47. Heft 4).

1900.

I. Eisenbahnwesen.*1. Bahnprojekte. Vorarbeiten.*

Die New-Yorker Untergrundbahn. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 18, S. 269 und No. 20, S. 302.

Mitteilungen über die für die Stadt projektierten neuen Linien für Schnellverkehr, zusammen 33,42 km, Vollspur. Ueber die Konstruktion und Bauweise der Tunneln und Viadukte, über Steigungsverhältnisse, über die Zugänge zur Bahn u. s. w. werden Einzelheiten angegeben. Betreffs der Triebkraft ist noch keine Entscheidung getroffen.

Die Kosten werden auf 154 Millionen Mark geschätzt; dazu 40 Millionen für Ausrüstung. Der Betrieb soll auf 50 resp. 75 Jahre verpachtet werden. Betrachtungen über die Rentabilitätsfrage nach den Ausführungen des *Street Railway Journal*, im Dezemberheft 1899. K.

2. Bau.

Allgemeines.

Die Eisenbahnen in Afrika. Von H. Claus. Mit einer Uebersichtskarte. Glasers Ann. Bd. 46, Heft 2, S. 29.

Afrika mit einer Gesamtfläche von 30 Millionen qkm und etwa 140 Millionen Einwohnern besitzt heute nur etwa 16 000 km Bahn, während in Europa bei 10 Millionen qkm 270 000 km Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehr dienen. Verfasser bespricht dann die einzelnen afrikanischen Bahnen, soweit sie schon im Betrieb sind, bzw. die noch vorliegenden Projekte. B.

Erinnerungen ernster und heiterer Art an den Eisenbahn-Betrieb im Kriege 1870—71. Von Alb. Frank, Prof. in Hannover. — Wiesbaden 1899. Verlag v. C. W. Kreidel. Preis 1,80 M.

Verfasser, der bei Ausbruch des Krieges Vorsteher der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Paderborn war, wurde im November 1870 der Eisenbahn-Betriebs-Commission in Nancy als Eisenbahn-Maschinenmeister überwiesen und schildert in dem kleinen, 126 Seiten umfassenden Buch, seine Erlebnisse im Feindesland in frischer, ansprechender Weise. In dieser Form erregen auch die Erlebnisse eines Einzelnen das Interesse des Lesers, gleichzeitig aber lassen diese Mitteilungen die Schwierigkeiten und Gefahren erkennen, welche mit dem Eisenbahndienst in Feindesland verbunden sind. Die kleine Schrift kann deshalb den jüngeren Herren vom Eisenbahnfach nur warm empfohlen werden, sie werden daraus ersehen, wie große Dienste ihre älteren Collegen in jener Zeit dem deutschen Vaterland in opferfreudiger Hingebung geleistet haben. B.

3. Betriebsmittel.

Verbund-Schnellzuglokomotive der Schweizerischen Nordostbahn. Mit Abb. Ztschr. D. Ing. 1900. N. 6, S. 196.

Beschreibung der von der genannten Bahn bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Auftrag gegebenen Konstruktion, die in mancher Beziehung von den bekannten Formen für solche Maschinen abweicht. B.

4. Werkstatteinrichtungen.

Ergebnisse des Werkstättendienstes der Kgl. ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1897. Vom Ober-Ing. Rud. Nagel. Glasers Ann. Bd. 46, Heft 3, S. 52.

Ausführliche Mitteilungen über den gesammten Werkstattsbetrieb der ungarischen Staatsbahnen, die Ende 1897 eine Länge von 13031,844 km erreicht hatten, mit einem Betriebsmaterial von 2163 Lokomotiven, 1565 Tendern, 6245 Personen- und Gepäckwagen, und 42546 Güterwagen. B.

Eine neue Vorrichtung zur Rauchverbrennung für gewerbliche Anlagen. Von Fouquet. Ztschr. D. Ing. 1900. No. 7, S. 222.

Kurze Wiedergabe eines im Hamburger Bezirksverein gehaltenen Vortrages, in welchem ein neues vom Ing. Schmidt vorgeschlagenes Verfahren der Rauchverbrennung besprochen wird. B.

Verfahren zur Herstellung von nahtlosen Hohlkörpern nach dem Ehrhardt'schen Pressverfahren. Von Zabler. Ztschr. D. Ing. 1900. No. 6, S. 190.

Kurze Wiedergabe eines im Dresdener Bezirksverein gehaltenen Vortrages. B.

Universalbohr- und Gewindeschneidemaschine. Von Paul Langbein in Saronno. Glasers Ann. 1900. Bd. 46, Heft 6, S. 110. M. 8 Abb.

Ausführliche Beschreibung der Konstruktion und der Gebrauchsweise der durch Reichsgesetz patentirten Werkzeugmaschine. B.

Wärmeausnutzung der Heißluftturbinen. Von V. Lorenc, Ingenieur, Budapest. Ztschr. D. Ing. 1900. No. 8, S. 252.

Der Erfolg der de Laval'schen Dampfturbinen hat auch zur Konstruktion von Heißluftturbinen angeregt. Der Brennstoff wird in diesen Turbinen wie bei den üblichen Petroleum-Motoren ohne Ausnahme mit atmosphärischer Luft im Innern der Maschine verbrannt. Verfasser bespricht die Wärmeausnutzung solcher Maschinen und kommt dabei zu dem Ergebniss, daß sie nicht besser sei als bei Dampfmaschinen. B.

Kran für den Bau der Maschinenhalle auf dem Marsfelde in Paris. Ztschr. D. Ing. 1900. No. 8, S. 259. M. Abb.

Kurze dem *Le génie civil* entnommene Mittheilung. B.

Schnellaufende amerikanische Dampfmaschinen der Ball & Wood Company zu Elizabethport, New-Jersey, V. St. A. Von Carl Hallbauer, Ing. M. 10 Abb. Glasers Ann. Bd. 46, Heft 1, S. 11.

Besprechung einiger in der genannten Maschinenfabrik gebauten Dampfmaschinentypen mit 200 bis 300 Umdrehungen in der Minute.

5. Betrieb und Verkehr.

The Laffas Patent Apparatus for stopping trains. The Railw. Eng. 1900. No. 241, S. 36.

Durch Abbildungen erläuterte Beschreibung einer Vorrichtung, die dazu dienen soll, die Bremsen selbstthätig anzuziehen, wenn der Lokomotivführer ein Haltsignal überfahren hat. Von der Loko-