

Frage der Verlegung des Empfangsgebäudes auf das linke Sülflufer. Entgegen dem Entwurf der Nordostbahn sprechen sich die mit der Sache vertrauten Fachmänner fast sämmtlich für die Verlegung auf das linke Sülflufer aus. Auch der frühere Ober-Ingenieur der Nordostbahn, Herr Moser, bezeichnet das neue Projekt dieser Bahn als prinzipiell verfehlt.

Der Stadt-Ingenieur Lürs bringt (Seite 30) den Nachweis, dafs auch bei Verlegung auf das linke Ufer die erforderliche Gleislänge zu schaffen ist. Gg.

**Das Gutachten der Preisrichter über den Stadterweiterungsplan von Luzern im Anschluß an den neuen Bahnhofsbau.** Schweiz. Bauz., Bd. 27, S. 16 ff. Gg.

Allgemeines.

**Le Prolongement de la Ligne de Sceaux vers l'Intérieur de Paris.** Par M. Brière. Rev. gén. d. chem., November 1895, S. 187.

Eingehende Beschreibung und Zeichnungen der zweigleisigen Fortsetzung der Linie Sceaux—Paris (place Denfert—Rochereau) bis nahe an den Luxembourg-Palast. Die Bahnlänge beträgt 2165 m; 1560 m sind überwölbt, 220 m mit Eisen überdeckt und 385 m als offener Einschnitt ausgeführt. Die Bahn erhält drei Stationen, Gare de la place Denfert, Station de Port-Royal und Gare du Luxembourg, und ist so eingerichtet, dafs eine spätere Verlängerung in das Innere von Paris leicht ausführbar ist. Der größte Theil der Bahn verfolgt die Rue Denfert und den Boulevard St. Michel. Die durch den lebhaften Straßenverkehr erschwerte — ohne Anwendung von Tunnelbetrieb bewirkte — Ausführung ist eingehend beschrieben. Meist ist jede Gewölbehälfte auf dem entsprechend abgeglichenen Erdreich ohne besonderes Lehrgerüst ausgeführt, nachdem vorher das Widerlager — welches auch zum Theil in einzelne Pfeiler mit zwischengespannten Bögen aufgelöst ist — innerhalb schmaler abgespreizter Baugruben hergestellt war, sodafs gleichzeitig nur ein schmaler Theil der Strafsen dem Verkehr entzogen werden mußte.

Die Kosten haben im ganzen 8 800 000 Francs, das ist 4 065 000 Francs pro km, betragen. Mit den Arbeiten wurde im Februar 1892 begonnen, und die Betriebseröffnung erfolgte am 1. April 1895. Lb.

**Kleine Architekturen in Holz.** Von H. Diesener, Architekt. Halle a. S. 1895, Verlag von Ludw. Hofstetter.

Der von dem Verleger gut ausgestattete Atlas enthält 330 saubere Zeichnungen, der verschiedenartigsten Holzarchitekturen, wie sie in neuerer Zeit beim Bau von Villen und Familienhäusern mit großer Vorliebe verwendet werden, und dürfte deshalb diese sorgfältige Sammlung in den Kreisen der praktischen Baugewerksmeister, Bauunternehmer und jüngeren Bautechniker eine bereitwillige Aufnahme finden. B.

**Kriegserinnerungen 1870/71.** Von F. Krohn, Chef der Feldeisenbahn-Abtheilung V. Berlin 1895, Verlag von Mittler & Sohn. Mit 15 Abb. und einer Karte.

Wir leben in der Zeit der Kriegserinnerungen, und dahin gehört auch das Gedenken an die weniger blutige, deshalb aber nicht weniger wichtige Thätigkeit der Eisenbahn-Abtheilungen, deren eine der Verfasser im Feldzuge geführt hat. Die nach eigenen Aufzeichnungen mit vielem Humor verfaßte kleine Schrift giebt ein sehr klares Bild von den Schwierigkeiten und Gefahren, mit welchen diese Truppen bei Erfüllung ihrer Aufgaben zu kämpfen hatten. Die fachmännische Besprechung der Bauausführungen neben einer frischen, lebenswarmen Erzählungsweise werden dem Buch unzweifelhaft viele Freunde verschaffen. B.

**Die Eisenbahn-Wiederherstellung, der Eisenbahnschutz und die Unternehmungen gegen denselben im Rückengebiet der II. Armee während des Loire-Feldzuges.** Von Georg Cardinal v. Widdern, Oberst a. D. Berlin 1895, Verlag von Eisen-schmidt.

Die vorliegende Besprechung ist ein Theil eines größeren Werkes: »Der Krieg an den rückwärtigen Verbindungen der deutschen Heere« und beschäftigt sich mit den Zerstörungen der Bahnen und ihrer Wiederherstellung durch die deutschen Eisenbahn-Abtheilungen. Die den Kriegsakten entnommenen Mittheilungen schildern die großen Schwierigkeiten, welche hierbei von den Bauleitern zu überwinden waren, und lassen den Eifer und das Geschick derselben bei Lösung dieser Aufgaben erkennen. Die Lektüre dieser Schrift dürfte deshalb für manchen Fachmann von großem Interesse sein. B.

### 3. Betriebsmittel.

**Die vortheilhaftesten Abmessungen des Lokomotiv-Blasrohres und des Lokomotiv-Schornsteines.** Vom Eisenbahn-Bauinspektor Troske. Glasers Ann. 1895, Bd. 37, Heft 3 bis 8, 10 ff.

Ausführliche Wiedergabe eines längeren im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure gehaltenen Vortrages. B.

**Lokomotiv-Steuerungen mit unsymmetrischen Centralexen.** Schweiz. Bauz. 1895 II., S. 129.

Eine eingehende theoretische Untersuchung verschiedener Steuerungsarten. Gg.

**Dampf-Sandstreuer für Lokomotiven von Steinle & Hartung.** Organ 1895, S. 204.

Der Sandstreuer wird als die zweckmäßigste und vollkommenste Vorrichtung ihrer Art bezeichnet.

**50 Ft. Sleeping Carriage, Great Western Railway.** The Railw. Eng. 1895, S. 409.

Beschreibung und Zeichnung des im Titel genannten Wagens. W—.

**Die neuen vierachsigen Personenwagen III. Klasse der Gotthardbahn.** Glasers Ann. 1895, Bd. 37, Heft 3, S. 51. Mit Abb.

Die Rücksichtnahme für die Reisenden dieser Wagenklasse war die Veranlassung zum Bau dieser auf zwei Drehgestellen ruhenden Wagen, die bei ihrer größeren Länge (16 m) mit mancherlei Bequemlichkeiten ausgestattet werden konnten. B.

**Wagons à Ossature Métallique de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest.** Par M. J. Morandiére. Rev. gén. d. chem., Oktober 1895, S. 155.

Eingehende Beschreibung und Zeichnung zweier Güterwagenformen, für deren Tragwerk zur Erzielung geringer Kosten so weit als möglich nur die im Handel gewöhnlichen Walzprofile Verwendung gefunden haben. Es handelt sich um zweiachsige offene Wagen mit 0,50 m hohen Seitenborden, 3,43 m breiten Thüren, 6,8 m langem Wagenkasten bei 6960 kg Leergewicht, größter Nutzlast von 12 t für kleine Geschwindigkeit und 8 t für große Geschwindigkeit, sowie um gedeckte dreiachsige Wagen mit 8,0 m innerer Länge bei 11 000 kg Leergewicht, größter Nutzlast von 15 t für kleine Geschwindigkeit, 10 t für große Geschwindigkeit und 8 t für Expresszüge. Erstere sind mit Handbremsen, letztere mit kontinuierlichen Luftdruckbremsen versehen. Lb.

**New Postal Car, Baltimore and Ohio Railroad.** Nat. Car and Loc. Builder 1895, S. 180.

Ausführliche, von genauen Zeichnungen begleitete Beschreibung eines auf der Baltimore und Ohio-Bahn zuerst eingeführten neuen Musters von Bahnpostwagen, bei welchen neben anderen Verbesserungen die Endplattformen fortgelassen sind. Lr.

**The Design and Construction of Railway Carriages and Wagons. XLIV.** The Railw. Eng. 1895, S. 356. (Fortsetzung von S. 340.)

Der Artikel enthält mit eingehenden Maßen versehene Längs- und Querschnitte von Wagen, Einzelheiten über Eckkonstruktionen und innere Ausrüstung und geht sodann über zum Anstrich der Wagen, indem in besonderer Weise die Farben, Firnisse und Lacke behandelt werden. W—.

**The Design and Construction of Railway Carriages and Wagons. XLV.** The Railw. Eng. 1895, S. 401. (Fortsetzung von S. 359.)

Der Artikel bringt zunächst eingehende Beschreibung und Zeichnung eines Wohnungs- und Schlafwagens der »West Coast Joint Stock«. Sodann werden die Mittheilungen über das Malen und Lackieren der Wagen fortgesetzt. W—.

**A French Side Hopper Ballast Dumping Car.** Nat. Car and Loc. Builder 1895, S. 169.

Zeichnung und Beschreibung des auf der französischen Ostbahn verwendeten Schotterwagens von 15 t Tragfähigkeit. Der Boden ist sattelförmig gestaltet. Die Entleerung erfolgt durch Klappen an den Langseiten. Ein Mann ist im Stande, einen Wagen in zwei Minuten vollständig zu entladen und die Thüren wieder zu schließen.