

zu
GLASERS ANNALEN
für
GEWERBE & 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. 308.

Beilage zu No. 464 (Band 39. Heft 8).

1896.

I. Eisenbahnwesen.*3. Betriebsmittel.*

Belgische Schnellzug-Lokomotive mit innenliegenden Cylindern. Von C. Happel. *Glasers Ann.* 1895, Bd. 37, Heft 12, S. 220. Mit Abb.

Beschreibung einer neueren Art Schnellzugmaschinen, die 1892 in England gebaut sind und bei belgischen Bahnen Verwendung gefunden haben. B.

The Design and Construction of Railway Carriages and Wagons. XLVI. *The Railw. Eng.* 1896, S. 7. (Fortsetzung von S. 406, Jahrg. 1895.)

Zunächst bringt der Artikel Beschreibung und Skizzen eines III. Klasse-Speisewagens der Great Northern Railway. Sodann genaue Maßzeichnungen eines Salonwagens der Caledonian Railway. Schliesslich wird der Artikel über den Anstrich und das Lackieren der Wagen fortgesetzt. W—.

The Design and Construction of Railway Carriages and Wagons. XLVII. *The Railw. Eng.* 1896, S. 47. (Fortsetzung von S. 12.)

Nachdem zunächst noch die Ausführungen nach den Fig. 549 bis 554 eingehend besprochen sind, wird in der allgemeinen Behandlung der Wagen fortgefahren und werden die Methoden der Tapezirung und Aufpolsterung besprochen, welche theilweise durch Zeichnung dargestellt sind. W—.

Campbells Combination Freight Car. *Am. Eng. Car Builder and Railr. J.* 1896, S. 6.

Zeichnung und Beschreibung eines bedeckten Güterwagens, welcher mit Einrichtungen für die Beförderung aller Arten Güter und Vieh versehen ist. Lr.

Mineral Oil Tank Wagons: East Indian Railway. *The Railw. Eng.* 1896, S. 16.

Beschreibung und maßstäbliche Zeichnungen der vorgenannten Wagen. W—.

Voitures de I^{re} Classe à Compartiments conjugués du chemin de Fer de Paris—Lyon—Méditerranée. Par M. Baudry. *Rev. gén. d. chem.*, November 1895, S. 237.

Beschreibung und Zeichnungen einer dreiachsigen Wagenform mit vier Abtheilen mit direkten Ausgängen. Je zwei Abtheile haben zwischen sich einen Vorraum mit anstossendem Abort. Lb.

New Through Carriages: Great Western Railway. *The Railw. Eng.* 1896, S. 25.

Beschreibung und Zeichnung eines Durchgangswagens der genannten Eisenbahn. Der Wagen enthält ein Gepäckabtheil, vier Kupees III. Klasse mit Seitengang und ein Kupee II. Klasse und ein und ein halb Kupee I. Klasse. Sämmtliche verschiedene Klassen haben Abort und Wascheinrichtung. W—.

Lighting Railway Carriages by Electricity. *The Railw. Eng.* 1896, S. 13.

Nach diesem Artikel ist das Problem, die Eisenbahnzüge durch elektrisches Licht zu beleuchten, als gelöst zu betrachten. Seit dem Herbst 1894 hat die London, Tilbury and Southend Railway Versuche angestellt, welche durchaus günstige Ergebnisse geliefert haben. Nach dieser Einrichtung wird jeder Wagen für sich mit einem Dynamo ausgerüstet, welcher von der Achse des Wagens

angetrieben wird und einerseits die Wagenlampen speist, andererseits eine kleine Akkumulatorenbatterie mit Strom versieht. Die Dynamos sind pendelnd aufgehängt, sodass auch bei verschiedenen Geschwindigkeiten des Zuges die Umdrehungszahl annähernd unverändert bleibt. Jedes Kupee ist mit zwei Lampen ausgerüstet, die Leitungen sind so gelegt, dass entweder alle Lampen brennen oder dass durch Umlegung eines Weichenhebels eine andere Leitung eingeschaltet wird und in jedem Kupee nur je eine Lampe Strom erhält, um bei Störungen in der Leitung des Lichtes nicht ganz entbehren zu müssen.

Die Anbringung von Leitungen zwischen den Wagen entfällt hiernach vollständig. W—.

Motorwagen „System Daimler“ in Cannstatt. *Glasers Ann.* 1896, Bd. 38, Heft 2, S. 38.

Beschreibung einer mit einem Petroleummotor ausgerüsteten Draisine, welche eine Fahrgeschwindigkeit von 10 bis 11 km bzw. eine verstärkte von 20 bis 21 km in der Stunde gestattet. B.

Fabrikation von Hartgufsrädern in Amerika. *Stahl und Eisen* 1895, S. 1050. Mit Abb.

Die in Amerika insbesondere für Güterwagen bestimmten Hartgufsräder bestehen aus Gufseisen, das an der Lauffläche in Hartgufs übergeführt ist. Sie werden nur mit der Nabenbohrung versehen und dann an der Lauffläche mittelst besonderer Schleifapparate abgeschliffen, nicht abgedreht.

Die Anforderungen, welche man in Amerika an ein tadelloses Eisenbahnwagenrad stellt, sind folgende:

1. Die Lauffläche soll vollkommen cylindrisch sein;
2. die Lauffläche und der an der Schiene liegende Theil soll vollkommen glatt und frei von irgend einer Beschädigung sein, die den Zusammenhang der der Abnutzung am meisten unterworfenen Stellen des Rades beeinträchtigen könnte;
3. die harte Wandung von weissem Eisen soll nicht weniger als 10 mm und nicht mehr als 20 mm stark sein;
4. zwischen dem harten und weichen Eisen soll keine scharfe Trennungsfläche bestehen, sondern beide Eisensorten sollen allmählich in einander übergehen.

Verschiedene in Amerika übliche Methoden zur Herstellung dieser Räder, bei denen es auf zweckmäßige Gufsformen in erster Linie ankommt, werden in den Aufsätzen beschrieben und an Skizzen erläutert.

Webb's Patent Water-gauge Glass Guard. *The Railw. Eng.* 1896, S. 40.

Das Glas wird durch eine Schraubenfeder geschützt, welche sich gegen die Verpackungen abstützt. W—.

4. Werkstatts-Einrichtungen.

Ramonage par la vapeur des tubes à fumée des locomotives. *Rev. gén. d. chem.*, November 1895, S. 253.

Beschreibung und Zeichnungen einer bei der Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée im Gebrauch befindlichen Vorrichtung zum Reinigen der Siederohre mittelst Dampfes, welcher der zu reinigenden Lokomotive selbst entnommen werden kann. Lb.

Radial drill for locomotive work. *Engg.*, 29. November 1895, S. 653.

Zeichnung und Beschreibung einer Radial-Bohrmaschine für den Lokomotivbau. Kst.

5. Betrieb und Verkehr.

Der Eisenbahn-Unfall auf dem Bahnhofe Paris-Montparnasse. *Glasers Ann.*, Bd. 37, Heft 12, S. 226.

Beschreibung und bildliche Darstellung der Unfallstelle. B.