

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. 309.

Beilage zu No. 467 (Band 39. Heft 11).

1896.

I. Eisenbahnwesen.

1. Bahnprojekte. Vorarbeiten.

Le grand Chemin de Fer Sibirien. Rev. gén. d. chem., Januar 1896, S. 24.

Beschreibung der Schwierigkeiten, welche bei dem eine Aufwendung von 1 130 000 000 M erfordernden Bau dieser 7600 km langen Bahn zu überwinden sind.

Ausführlich ist die wirtschaftliche Bedeutung des großartigen Unternehmens nach dem »Bulletin des Transports internationaux par Chemins de fer« dargelegt. Sp.

2. Bau.

Bahnkörper.

Suppression de la poussière produite par du ballast en sable fin. Rev. gén. d. chem., März 1896, S. 143. Mit Abb.

Auf der Strecke Paris—St. Nizaire hat man die Staubbildung durch eine Steinschlagdecke von 0,06 m Stärke völlig unterdrückt. Die hierfür aufgewendeten Kosten haben 1920 M pro km betragen. Sp.

Brücken.

Economical Designing of Timber Trestle Bridges. Am. Eng. Car. Builder and Railr. J. 1896, S. 62.

Untersuchungen über die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Verwendung von Hölzern für die Errichtung der gewöhnlichen Holzgerüstbrücken. Lr.

Die Schwedler-Brücken zu Breslau. Von A. Meyerhof. Ztschr. D. Ing. 1896, No. 8, S. 202.

Die Brücken in Breslau sind von Schwedler 1867 gebaut oder nach seinen Entwürfen ausgeführt, und auch die beiden zwischen 1867 und 1886 ausgeführten lehnen sich, wie Verfasser meint, in der Formgebung der Hauptträger, wie in der Ausbildung aller Einzelheiten der Eisenkonstruktion so eng an die früheren an, daß man sie alle als Schwedler-Brücken bezeichnen könne. Es folgt dann eine Besprechung der Konstruktion und der wesentlichen Einzelheiten derselben. B.

Eisenbahnbrücke mit Moniergewölbe. Glasers Ann. 1896, Bd. 38, Heft 5. Mit Abb.

Wiedergabe einer dem *Centralblatt für Bauverwaltung* 1896, No. 5 entnommenen Beschreibung. B.

Tunnel.

The Ventilation of Tunnels. Engg., 13. März 1896, S. 352.

Die Wichtigkeit der Ventilation der Tunnel wächst mit der Häufigkeit der Anlage unter der Erdoberfläche liegender Verkehrswege in den großen Städten.

Der Artikel bespricht von diesem Standpunkt aus die Untersuchungen von Mr. Francis Fox, die auf der Bahn Bologna—Florenz (Kreuzung des Apennin) durchgeführt wurden. Hier sind 52 Tunnel, der längste 3000 Yards (über 2700 m). Die Luftverhältnisse in Tunnel von solchen Längen und größeren werden mit der Zunahme des Verkehrs, nicht zum wenigsten durch den Gebrauch schwerer Güterzug-Lokomotiven, immer schlechter, worüber nähere Angaben gemacht werden. Kst.

Oberbau.

Der Einfluss des Querschnittes einer Eisenbahnschwelle auf den Kiesverbrauch und die Unterhaltungskosten. Ztschr. f. Bauwesen 1896, S. 79.

Aus Versuchen mit 15 cm langen Schwellenstücken, die in eiserne, mit Kies angefüllte Kästen eingebettet und mittelst eines von einer Dampfmaschine bewegten Hebels belastet und entlastet wurden, wird gefolgert, daß sich eine hölzerne Querschwelle und eine eiserne Schwelle mit Mittelrippen bezüglich der Kosten des Stopfens und des Verbrauches von Bettungsmaterial annähernd gleich verhalten, während eine eiserne Schwelle des gewöhnlichen, kastenförmigen Querschnittes sich in beiden Beziehungen etwa dreimal ungünstiger stelle. M.

Modern permanent Way Cape Government Railways. The Railw. Eng. 1896, S. 81.

Oberbausystem und in Skizzen dargestellte Lokomotivtypen der vorgenannten Eisenbahnen. W—.

Der neue Oberbau der württembergischen Hauptbahn Mühlecke—Ulm. Organ 1895, S. 239.

12 m lange, 140 mm hohe, 43,5 kg schwere Schienen auf 16 und 17 Stück 2,7 m langen, 75 kg schweren eisernen Schwellen; Heindl'sche Befestigung. M.

Das Verhalten der Stofsfangschiene. Organ 1895, S. 246.

Kurze Mittheilung über günstiges Verhalten. M.

Bahnhofsanlagen.

Roofs, Warehouses and Constructional Ironwork. XVIII. The Railw. Eng. 1896, S. 63. (Fortsetzung von S. 401, Jahrg. 1895.)

Entwicklung der Formeln für die Berechnung von Hauptträgern. W—.

Roofs, Warehouses and Constructional Ironwork. XIX. The Railw. Eng. 1896, S. 93. (Fortsetzung von S. 66.)

Die Berechnung der Hauptträger wird fortgesetzt. W—.

Elektrische Sperrvorrichtung für Weichen- und Signalstellwerke. Von Fr. Natalis. Ztschr. D. Ing. 1896, No. 9, S. 227.

Die Einrichtung hat den Zweck, die Mängel älterer Ein- und Ausfahrts-Anlagen zu beseitigen und damit dem Betrieb eine größere Sicherheit zu geben. Sie besteht in einem elektrischen Verschluss, welcher neben dem mechanischen in Wirksamkeit tritt, sobald der Zug, für welchen das Signal gezogen worden ist, dieses ganz oder nahezu erreicht hat, und der von diesem Zeitpunkt an so lange aufrecht erhalten, das ist, »gesperrt« bleibt, bis der Zug seine Fahrstraße thatsächlich vollständig durchfahren hat. B.

Elektrisch gesteuerte Stellung der Weichen und Signale durch Prefsluft. Organ 1896, S. 57.

Beschreibung und Darstellung der in Amerika mehrfach mit Erfolg ausgeführten Druckluftstellwerke und ihrer Bestandtheile. M.