

Der erste Vortrag giebt außerdem viele lesenswerthe Mittheilungen über die Grundzüge der verschiedenen Anlagen, unter anderem auch über Ablaufgleise und Rangirgruppen, nebst einer Tabelle über die Leistungen und Jahreskosten der Rangirarbeit auf den vier neuen Rangirbahnhöfen.

Die Hochbauten, welche der zweite Vortrag behandelt, wurden nach eingehenden Studien den neueren Anschauungen und Ansprüchen angepaßt unter vorwiegender Verwendung des Ziegelrohbaues gegenüber dem Putzbau der älteren Linien. Es werden dabei die Schwierigkeiten in der Beschaffung geeigneten Ziegelmaterials betont gegenüber der in Deutschland bereits weit ausgebildeten Ziegeltechnik.

Es folgen eingehendere Mittheilungen über einzelne Ausführungen, insbesondere über die Empfangsgebäude. Dabei äußert sich der Verfasser in sehr anerkennender Weise über die in Deutschland neuerdings ausgeübte umfangreiche Thätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahn-Empfangsgebäude. Gg.

**Neubau des Bahnhofs Luzern.** Schweiz. Bauz., Bd. 22, S. 131, 159 und 166.

Ueber diese im Bau befindliche große neue Bahnhofsanlage mit Einführung der neuen Gotthardbahnlinie Immensee—Luzern und der bestehenden Bahnen, auch der Brünigbahn, giebt der Plan von Zürich (1:13 000) in No. 19 nebst Text einigen Aufschluß.

Für die Architektur des Empfangsgebäudes (Kopfstation) hat ein Wettbewerb stattgefunden (Seite 159 und 166). Gg.

**Wettbewerb für das neue Empfangsgebäude in Luzern.** Schweiz. Bauz. 1894, Bd. 23, S. 3, 35, 39.

Mittheilung des Gutachtens der Preisrichter und einiger Zeichnungen von den preisgekrönten und angekauften Entwürfen von Moettinger in Frankfurt, Hubert Chier in Hannover und Jean Béguin in Neuchâtel, sowie T. Walser in Basel.

**Nelson New-Station, Lancashire and Yorkshire Railway.** The Railw. Eng. 1894, S. 6.

Abbildungen dieser Station. Weitere Abbildungen und Beschreibung der Anlage werden in Aussicht gestellt.

**Gare de Marseille Saint-Charles.** Agrandissement de la gare des voyageurs. Ann. ind. 1893, zweites Halbjahr, S. 156ff.

Von Zeichnungen begleitete Beschreibung des Bahnhofes nach dem Umbau. Es ist eine deutliche Darstellung des Grundrisses mit dem Gleisplan und des Hallenbaues mit den Dachbindern gegeben.

In die Halle sind vier Gleispaare eingeführt. — Dieselbe hat eine Breite von 53 m und ist mit einem von doppelten Polonçaubindern getragenen und mit flachen Oberlichtern versehenen Dache überdeckt.

**Coaling station of the Manhattan Elevated.** Railr. Gaz. 1894, S. 76.

Zeichnung und Beschreibung der am Haarlem River an der 129. Strafe in New-York neu angelegten sehr umfangreichen Kohlenstation für die Lokomotiven der drei hier zusammenlaufenden Linien der Manhattan Elevated Railroad.

**Sicherheitsvorrichtung für Kohlenladerampen.** Organ 1894, S. 63.

Die Vorrichtung besteht darin, daß die beweglichen Klappen in Abhängigkeit gebracht sind von einem Signal, sodaß sie erst umgelegt werden können, wenn das Signal auf Halt steht, während andererseits das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann, ehe die Klappen zurückgelegt sind. Die Vorrichtung ist an vier Ladebühnen des Bahnhofs Lissa ausgeführt.

**Chariots transbordants des quais de l'Escant à Anvers.** Par Cl. van Bogaert. Rev. gén. d. chem. 1894, I, S. 92. Mit Abb.

Beschreibung nebst Zeichnungen der 9 m langen Schiebepöhlen mit versenkter Lautbahn.

**Fisher's Signal Wire Compensator and Wire Carriers.** The Railw. Eng. 1893, S. 210.

Abbildung einer Ausgleichsvorrichtung und mehrerer Tragrollen für Drahtzüge.

**Chariot transbordeur sans fosse de 8<sup>m</sup> de portée avec pont tournant pour desserroi des voies sans parallèles.** Par M. Jules Michel. Rev. gén. d. chem. 1894, I, S. 87. Mit Abb.

Nach Einführung ein- und zweiklassiger Personenwagen mit 7,20 bis 7,25 m Radstand auf der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn reichten für deren Uebersetzung von einem Gleise zum anderen die älteren Schiebepöhlen nicht aus.

Man hat deshalb die hier beschriebenen und in Zeichnungen dargestellten Bühnen eingeführt. Dieselben sind zur Benutzung bei schief zu einander laufenden, beziehungsweise sich kreuzenden Gleisen mit einer Drehscheibe versehen.

**The „Switchback“ Guide - Bearing for Point Rod-Connections.** The Railw. Eng. 1894, S. 4.

Zeichnung und Beschreibung eines Lagers für Weichengestänge mit einer Führungsrolle, deren waagrecht liegende Zapfen auf flach nach unten gekrümmten Bahnen eines festen Lagerkörpers wandern.

Bahnausrüstung.

**Pneumatic Gate for Railway Crossing.** Worlds Columbian Exposition. Engg., 10. November 1893. No. 1454, S. 571.

Die häufigen Niveau-Kreuzungen der Eisenbahnen in Amerika, und die vielfachen hieraus hervorgehenden Unglücksfälle haben zu verschiedenen Vorschlägen zu Schutzvorrichtungen für den Strafenverkehr geführt. In dem Artikel ist die kurze Beschreibung einer Einrichtung enthalten, bei welcher ein Wärter, von einer hochgelegenen Bude aus, die betreffende Strafe durch Sperrbäume, die von ihm aus mittelst komprimierter Luft gesenkt und gehoben werden können, sichert. Kst.

Allgemeines.

**Die Vollendung des Gotthardbahnnetzes.** Schweiz. Bauz., Bd. 22, S. 117.

Nachdem das zweite Gleis auf der Bergstrecke vollendet ist, erübrigt nach dem Staatsvertrag vom 12. März 1878 noch die Herstellung der Anschlußlinien Luzern—Küfnacht—Immensee und Zug—Golden. Die erste Linie ist bereits im Bau und die zweite wird bald begonnen werden, nachdem die Verhandlungen über die neue Bahnhofsanlage in Zug zum Abschluss gelangt sind. Da die Linie Zürich—Thalweil—Zug auch bereits im Bau ist, so erhält nunmehr die Nordostschweiz den erwünschten näheren Anschluß an die Gotthardbahn, ebenso die Stadt Luzern. Die Linie Luzern—Immensee muß die Stadt Luzern im großen Hufeisenbogen großentheils mit Tunneln umfahren, deren Längen etwa 2200, 850, 340 und 290 m betragen (Vergleiche die sehr hübschen Kartenbeilagen zu No. 17 und 19 des genannten Blattes). Gg.

**Die sibirische Bahn und der Fortgang ihrer Ausführung.** Ztg. D. E.-V. 1893, S. 721 und 880.

Der verhältnismäßig lebhafte Fortgang der Arbeiten, der erfolgreiche Versuch, Baumaterialien durch das Karische Meer und den Jenissei von England auf dem Meerwege in das innere Sibirien zu schaffen, die an den Bahnbau sich anreihenden Projekte und Kulturbestrebungen der russischen Regierung werden anerkennend besprochen. Gg.

**Deutsche Eisenbahn im Auslande.** Ztg. D. E.-V. 1893, S. 749.

Uebersicht über die Betheiligung deutscher Bankhäuser und anderer Firmen an Bahnbauten im Auslande wie auf der Balkan-Halbinsel, in Kleinasien, Transvaal, Deutsch-Ostafrika, Kolumbia, Venezuela und Hinweis darauf, daß früher die Stroufsberg'schen Unternehmungen dem deutschen Namen im Auslande großen Schaden gebracht haben und erst in neuester Zeit durch anerkannt sorgfältige Ausführung es deutschen Unternehmungen möglich geworden ist, neben dem übermächtigen englischen Wettbewerb hier und da Fuß zu fassen. Gg.

**The Great Venezuela Railway.** Engg., 23. März 1894, S. 392.

Zwischen der Hauptstadt Carácas und der nächst bedeutenden Stadt in Venezuela, Valencia, ist eine Eisenbahn vollendet und am 20. Januar dieses Jahres eröffnet worden. Die Bahn, 180 km lang, ist von deutschen Firmen erbaut. (Große Venezuela Eisenbahn, Gesellschaft Berlin-Hamburg). Sie erinnert vielfach an die Kinzigthal-Bahn durch den Schwarzwald. Von Carácas bis Victoria, einer Stadt von 15 000 Einwohnern, auf einer Strecke von 94 km, befinden sich 65 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 4080 m, 46 Viadukte und 30 große Brücken.

Der Artikel sagt, daß diese Bahn eins der größten Denkmäler deutscher Unternehmungen im Auslande sei, vielleicht das bedeutendste. Kst.

**Moving track on the New-York, New Haven and Hartford Railroad.** Railr. Gaz. 1893, S. 864.

Beschreibung des angewendeten Verfahrens, um die Gleise der genannten Bahn auf großer Länge und mit geringen Kosten ohne Unterbrechung des sehr lebhaften Betriebes seitlich zu verschieben und zugleich behufs Ermäßigung der zum Theil steilen Steigungen anzuheben.

Die Bewegung des ganzen Gestänges erfolgte immer auf etwa fünf Schienenlängen mittelst eigens für diesen Zweck hergestellter Gleitbahnen.