

Die Berechnung flacher, durch Anker oder Stehbolzen unterstützter Kesselwandungen und die Ergebnisse der neuesten, hierauf bezüglichen Versuche. Von C. Bach. Ztschr. D. Ing. 1894, No. 12, S. 341.

Die im vorigen Jahrgang Seite 489 ff. veröffentlichten Versuchsergebnisse, die von der Kaiserl. Werft in Danzig ausgeführten Versuche mit flachen, durch Anker versteiften Kesselwandungen, haben den Verfasser zu einer eingehenden Besprechung und Berechnung veranlaßt. B.

Boyd's Patent Corrugated Boiler Tube. The Railw. Eng. 1893, S. 233.

Die Siederöhre werden, um sie dehnungsfähiger zu machen, in der Nähe ihrer Enden mit einigen wellenförmigen Querfalten (nach Art der Wellrohr-Feuerbüchsen) versehen.

Some Experiments on the Transmission of Heat through Tube Plates. Von A. Durston. The Railw. Eng. 1893, S. 153. Fortsetzung und Schluss S. 187.

Ausführliche Mittheilungen über Versuche, welche in den letzten drei Jahren zu Devonport angestellt worden sind, um über die Temperatur der Rohrwände und Rohre unter verschiedenen Verhältnissen und über den Einfluß der letzteren auf das Lecken der Rohre Aufschluß zu erhalten.

7. Telegraphie und Signalwesen.

Das neue Telegraphenkabel im Gotthard-Tunnel. Elektr. Ztschr. 1894, Heft 12, S. 169.

Die großen Gefahren, denen die Telegraphenkabel im Gotthard-Tunnel beim Vorhandensein einer Temperatur von ca. 23° C. und zahlreichen, dem Tunnelwasser beigemischten schädlichen Bestandtheilen (Schwefelwasserstoff, Kohlensäure, schweflicher Säure, Ammoniak usw.) ausgesetzt sind, erfordert eine ganz besondere Sorgfalt bei seiner Ausrüstung, Isolirung und Armirung. Es ist deshalb die Beschreibung des neuesten, zu diesem Zweck von der bekannten Firma Felten & Guillaume gefertigten Kabels von großem Interesse für den Eisenbahn-Fachmann. B.

Läutewerk mit schwingendem Elektromagneten. Von Ludwig Kohlfürst. Elektr. Ztschr. 1894, Heft 5, S. 64.

Beschreibung eines aus der Telegraphenbau-Anstalt C. Lorenz in Berlin hervorgegangenen Läutewerks, bei welchem nach dem Vorschlag H. Hattmer's — vergleiche *Dingler's Polytechnisches Journal*, Band 283, Seite 169 — die Glockenzeichen durch einen schwingenden Elektromagnet, der zugleich den Glockenhammer trägt, hervorgebracht werden, während sonst meist das mit einem Gewicht versehene Schlagwerk nur auf elektrischem Wege ausgelöst wird.

Die Neukonstruktion hat also den Zweck, das lästige Aufziehen der Läutewerke zu beseitigen, wofür man aber mit einem weniger starken Geläut vorlieb nehmen muß. B.

Elektrisches Eisenbahn-Distanzsignal mit automatischer Haltestellung bei Seilbruch. Von Anton Teirich in Wien. Elektr. Ztschr. 1894, Heft 4, S. 47.

Für die Sicherheit des Betriebes ist es nothwendig, daß Absperr-Signale bei etwaigen Störungen sich selbstständig auf »Halt« stellen und nicht etwa auf »Freie Fahrt« stehen bleiben. Die ausführlich beschriebene Einrichtung erreicht dies dadurch, daß das herunterfallende Gewicht durch Auslösung eines Hebels die Haltestellung bewirkt. B.

Elektrische Eisenbahn-Signalstellvorrichtung von Sykes. Von Ludwig Kohlfürst. Elektr. Ztschr. 1894, Heft 6, S. 82.

Genaue, mit Abbildungen versehene Beschreibung der in *The Engineer* unterm 25. Juli vorigen Jahres veröffentlichten Einrichtung, bei welcher der einfahrende Zug sich selbst blockirt, das heißt die ihm gegebene »Freie Fahrt« auf »Halt« umstellt. B.

Rolland's Block-Signaleinrichtung für Eisenbahnen zweiter Ordnung. *Dingler's J.*, LXXV. Jahrg., Bd. 291, S. 254. Mit Abb.

Die Einrichtung bezweckt, ohne Erhöhung der Ansprüche an die Befähigung der auf den Nebenstationen beschäftigten, ganz untergeordneten Bediensteten alle Verkehrs-Verfügungen, welche hinsichtlich des Laufes der Züge zu treffen sein können, mit ebenso großer Sicherheit durchzuführen, als würden sie unmittelbar von einem befähigten Beamten geleitet.

Standard Designs of Railway Signalling Appliances. Fünfte Fortsetzung. The Railw. Eng.

1893, Seite 169. Abbildungen der Einzelheiten von Signalmasten und Signalbrücken der Großen Ostbahn.

1893, Seite 203. Beschreibung der zur Auswechslung der »Zugstäbe« ohne Anhalten des Zuges auf der Wechselstation üblichen Vorrichtungen. — Beschreibung der von Dunn und Steven erdachten Einrichtung zur Sicherung des Betriebes bei Anwendung von Schiebe-Lokomotiven, welche nur einen Theil der Stabstrecke zurücklegen. — Mittheilungen über die für den Bau von Stellwerks-Buden und -Thürmen maßgebenden Gesichtspunkte. Angabe von Längen-, Breiten- und Höhenabmessungen dieser Gebäude, welche bei den verschiedenen Bahnen üblich sind.

1893, Seite 237. Genaue Abbildungen der auf einigen englischen Bahnen gebräuchlichen Stellwerksthürme.

1893, Seite 305. Darstellung und Beschreibung der Einzelheiten von Stellwerksthürmen und deren innere Ausstattung.

1893, Seite 347. Beschreibung und Abbildung von Mast-Signalen und deren Einzelheiten, wie sie auf englischen Bahnen gebräuchlich sind.

1894, Seite 10. Abbildungen und Beschreibung der in England an Signalmasten gebräuchlichen Laternen und Stellvorrichtungen.

8. Sekundär-, Industrie- etc. Bahnen, aufsergewöhnliche Systeme.

Bestimmungen über die Ertheilung von Eisenbahndarlehen seitens der Landesbank des Königreichs Galizien und Lodomicien mit dem Großherzogthum Krakau. Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßsenbahnwesens in Oesterreich 1894, Heft 2, S. 69.

Zur reichsgesetzlichen Neuregelung des Lokalbahnwesens. Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Local- und Straßsenbahnwesens in Oesterreich 1894, Heft 1, S. 15.

Mittheilung von Vorschlägen des niederösterreichischen und des steiermärkischen Landesausschusses an das Kaiserl. Königl. Handelsministerium. Es wird die Schaffung einer eigenen staatlichen Centralstelle für das Lokalbahnwesen befürwortet.

Die ungarischen Lokalbahnen im Jahre 1892. Ztschr. f. E. u. D. 1894, No. 8, S. 113 bis 118 und No. 9, S. 132 bis 137.

Aufsatz von Graf Eduard Wilczek.

G.

VI. Verschiedenes.

Brockhaus' Konversations-Lexikon. Vierzehnte vollständig neubearbeitete Auflage. 1. bis 11. Band. Verlag von J. A. Brockhaus in Leipzig, Berlin und Wien.

Von diesem hochbedeutsamen Werke liegen nunmehr die elf ersten Bände vor, welche die Artikel A bis More umfassen. Das Werk zeichnet sich durch ausführliche Bearbeitung der Artikel auf allen Gebieten des Wissens aus. Zahlreiche Tafeln und Abbildungen im Text, in künstlerischer Weise ausgeführt, tragen zur Erhöhung des Verständnisses der Abhandlungen bei. Besonders reich ausgestattet ist in dieser Hinsicht der zuletzt erschienene elfte Band, der auch eine Anzahl vorzüglicher technischer Artikel aufweist. Hierhin gehören die mit sehr anschaulichen Tafeln versehenen Artikel über Lederfabrikation, Leuchthürme, Licht. Besonders die zum Artikel Licht gehörige Tafel muß Interesse erregen wegen der Darstellung der Polarisation des Lichts bei verschiedenen Mineralien. Sehr eingehend ist auch die Lokomotive behandelt, von deren Entwicklung die zugehörigen Tafeln I und III eine chronologische Uebersicht geben, während Tafel II die Konstruktion einer Normal-Güterzug-Lokomotive der preussischen Staatsbahn und einiger anderer Lokomotiven zeigt. Erwähnenswerth sind ferner noch die ebenfalls von Tafeln begleiteten Abhandlungen über Lithographie, Luftschiffahrt und Mehlfabrikation. Von den übrigen zahlreichen Tafeln seien als besonders bemerkenswerth nur noch angeführt: Londoner Untergrundbahn und übriges Bahnnetz, Afrikanischer Löwe, Meeresströmungen, Körper des Menschen, Petrefakten, Mittelländisches Meer und Uebersichtskarte des Mondes. Von den Artikeln, die nicht von Tafeln begleitet sind, heben wir hervor die Abhandlungen über Leinenindustrie, Ludwig, Magnetismus, Mahlmaschinen, Medizin, Mikrophon und Mikroskop.

Im Allgemeinen sei bemerkt, daß das Werk, soweit es vorliegt, über alle Fragen umfassende Auskunft giebt. Dasselbe dürfte, wenn es vollständig ist, wohl kaum jemals versagen. Lk.