

Zur Frage des Ersatzes normalspuriger Eisenbahnen mit geringer Fahrgeschwindigkeit durch schmalspurige Eisenbahnen. Vortrag des Ingenieur Carl Büchelen. Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strafsenbahnwesens in Oesterreich 1894, Heft 3, S. 97.

Es wird dabei das Beispiel einer vollspurigen schmalspurig fortzusetzenden Bahnlinie angeführt und die Zusammenrückung der Schienen der älteren Strecke auf 76 cm befürwortet.

Ueber das Verkehrswesen der Stadt Chicago. Vortrag des Ingenieurs Koestler. Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strafsenbahnwesens in Oesterreich 1894, Heft 1, S. 27.

Unterschiede der New-Yorker- und Chicagoer Hochbahnen, Kabelbahnen, elektrischen Bahnen, Stufenbahn.

The Third Avenue Cable Railway, New-York City. Eng. News, 1. und 22. Februar 1894.

Beginn einer Reihe von Abhandlungen über die neue Kabelbahn.

Die Seilbahnen der Schweiz. Organ 1894, S. 22.

Eingehende Beschreibung der Drahtseilbahnen Lauterbrunnengrutsch und der Giefsbachbahn nach einem Reisebericht des Bau- raths Walloth in Straßburg.

End- und Kohlenstation der New-Yorker Hochbahn (Second and third Avenue) The Street Railway Journal, Februar 1894, S. 82.

Die Umgestaltung des Strafsenbahnwesens in Baltimore. The Street Railway Journal, Februar 1894, S. 90.

Die ersten Pioniere der elektrischen Bahnen. Kurze Biographien von Edison, Field, Spragne, Daft, Knight, Bentley, Henry, Depoele und Short. The Street Railway Journal, Februar 1894, S. 111.

Neues System für elektrische Bahnen mit unterirdischer Stromzuführung. The Street Railway Journal 1894, No. 3, S. 189.

Der Kanal unter dem Pflaster ist durch eine Längswand in zwei Theile getheilt, von denen der eine die Kontaktschienen enthält, während der andere für die Abführung der durch den Schlitz hineingelangenden Verunreinigungen nach der städtischen Kanalisation bestimmt ist. Der obere Theil der Längswand wird durch den Kontaktarm automatisch geöffnet und geschlossen.

Neuerungen auf dem Gebiete des Localbahnwesens. Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strafsenbahnwesens in Oesterreich 1894, Heft 3, S. 137.

Einmündung der schmalspurigen steiermärkischen Landesbahnen in die Stationen der Südbahn-Gesellschaft, Anwendung vierschieniger Gleisanlagen und Weichen, Kreuzungen und Bahndurchschneidungen. Ueberfuhr der Frachtgüter von der normalspurigen Anschlussstation in normalspurigen Güterwagen auf die Schmalspurbahn mittelst schmalspuriger Lokomotiven und Einschaltewagen.

Cable versus Electric Motive Power for Street Railroads. Railr. Gaz. 1894, S. 86 und 87.

Vergleich der Vor- und Nachteile beider Betriebsweisen. Der Vergleich fällt sowohl hinsichtlich der Kosten, wie auch hinsichtlich der Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebes zu Ungunsten der Kabelbahnen aus, denen nur eine vortheilhafte Anwendbarkeit in dicht bevölkerten Gegenden bei sehr starkem Verkehr und nicht allzu ungünstigen Steigungsverhältnissen zugesprochen wird.

The Mont Salève (Geneva) Electric Rack Railway. Engg., 9. März 1894, S. 307. und 23. März, S. 375.

Kürzlich ist die neu erbaute Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe, auf den kleinen und großen Salève führend, der bekannten Bergkette südöstlich von Genf, eröffnet worden. Die Bahn, die Endpunkte zweier von der Stadt ausgehenden Strafsenbahnen verbindend, ist in dem System Abt erbaut, mit Steigungen bis zu 25 pCt. Unter 10 pCt. liegen einfache, von 10 bis 25 pCt. doppelte Zahnstangen. Da die beiden Bergrücken wasserlos sind, mußte die Betriebskraft zur Erzeugung des elektrischen Stromes von der am Fuß der Berge vorbeifließenden Arve, Nebenfluß der Rhone, entnommen werden. Durch Anstauung des Flusses werden 800 Pferdekräfte gewonnen, mittelst deren zwei horizontale Reak-

tions-Turbinen (Jonval) (eine dritte wird als Reserve aufgestellt), und eine kleine Turbine betrieben werden. Jede bewegt durch direkte Verbindung mit der Turbinenwelle eine Dynamo-Maschine von bedeutenden Abmessungen, als Folge der geringen Geschwindigkeit von 45 Umdrehungen der Turbinen. Der elektrische Strom wird durch eine Leitungsschiene von Kupfer, neben dem Gleise liegend, zugeführt. Der Artikel enthält viele interessante, durch Zeichnungen erläuterte Einzelheiten und wird fortgesetzt. Kst.

Konstruktion der elektrischen Strafsenbahnen in Philadelphia. The Street Railway Journal, Januar 1894, S. 1.

Bemerkungen über europäische Strafsenbahn-Praxis: Gas- motorwagen, Hufeisen aus Bessemerstahl und Aluminium, Metallpflaster für Tramways, Seite 31.

Das Projekt einer elektrischen Untergrundbahn (Unterpfasterbahn) in Budapest. Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strafsenbahnwesens in Oesterreich 1894, Heft 2.

Zweigleisige 3,3 km lange Bahn mit zehn Haltestellen. Fläche, unmittelbar unter dem Strafsenpflaster liegende Decke. Tiefenlage nicht niedriger als die Kellerfundamente der Häuser, sodafs ein schädlicher Einfluß hierauf vermieden wird.

Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb in Barmen und elektrische Hochbahn im Wupperthal. Deut. Bauz., XXVIII. Jahrg., No. 20, S. 126.

Die Barmer Bergbahn, welche als erste ihrer Art den elektrischen Betrieb mit der Anwendung der Zahnstange verbindet, ist von Siemens & Halske erbaut und wurde im Sommer 1893 dem Verkehr übergeben. Die Bahn hat eine Gesamtlänge von 1630 m, ersteigt im ganzen 170 m Höhe, hat also eine mittlere Steigung von 1:10. Die stärkste Steigung beträgt 1:5,4; der kleinste Halbmesser 150 m. Die Bahn ist zweigleisig mit 1 m Spur. Die Zahnstange ist nach Rippenbach ausgebildet und liegt in Gleismitte. Die Stromführung ist eine oberirdische; die Rückleitung erfolgt durch die Schienen, welche an den Stößen mit Kupferdrähten gutleitend verbunden sind. Die Stromspannung beträgt 500 Volt. Auf der Bergbahn sind zur Zeit nur Personewagen eingestellt (28 Sitz-, 6 bis 8 Stehplätze).

Die Städte Elberfeld und Barmen im Zuge des Wupperthales durch eine Hochbahn mit elektrischem Betrieb zu verbinden, beabsichtigt ein bedeutsamer Plan derselben Firma. Die Ausführung scheiterte bis jetzt daran, dafs durch Ausführung von Pfeilerbauten innerhalb des Hochwasserprofils weitere Erschwernisse für die Hochwasser-Abführung befürchtet werden.

Ein weiterer Entwurf für eine elektrische Hochbahn im Wupperthal rührt von dem Ingenieur und Geheimen Kommerzienrath Langen in Köln her. Diese »Schwebebahn« hat Aehnlichkeit mit der einschienigen Bahn von Lartigue und namentlich mit der elektrischen Stadtbahn in St. Paul (Minnesota).

Le chemin de fer électrique aérien de Liverpool. Ann. ind. 1894, erstes Halbjahr, S. 42.

Auszug aus den von Greathead und Parker in dem Institution of Civil Engineers über den Gegenstand gehaltenen Vorträgen.

Die Strafsenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strafsenbahn in Zürich. Von Ingenieur P. Schenker. Schweiz. Bauz. 1894, Bd. 23, No. 11, 14 u. 15.

Eingehende Darstellung dieser elektrischen Strafsenbahn mit oberirdischer Stromzuführung; 1 m Spur, 4,55 km Länge; Steigungen bis 65⁰/₁₀₀ (1:15,4), Höhenunterschiede bis 43 m, Halbmesser herab bis zu 15 m. Leitung aus Kupferdraht von 7 mm Durchmesser, 550 Volt. Der Aufsatz ist mit vielen Abbildungen ausgestattet und enthält vergleichende Angaben über die Betriebsarten verschiedener Systeme und manche andere werthvolle Angaben, unter anderen über die bisher von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Deutschland ausgeführten Anlagen in Halle, Gera, Breslau, Essen, Chemnitz, Dortmund, Lübeck und Plauen. Gg.

Die Liverpoolsche elektrische Hochbahn. Ztg. D. E.-V. 1894, S. 285.

Die Bahn zieht sich mit 9,6 km — später 14,6 km — Länge an den Docks entlang, grolsenteils über der dem Güterverkehr dienenden Pferdebahn, auf eisernen Säulen und Blechträgern. Sie ist zweigleisig, hat Krümmungen bis herab zu 125 m Halbmesser und geringe Steigungen, nur an einer Stelle 1:40. Die ganze Bahn wird mit 13 Aufhalten zu je einer halben Minute in 29 Minuten zurückgelegt. Die Züge bestehen aus zwei Wagen mit Platz für je 57 Personen und wiegen ohne Motor 12,1 t. Jeder Wagen ruht auf zwei vierrädrigen Radgestellen, wovon das eine einen elektrischen Motor auf der einen Achse enthält, sodafs jeder Zug einen solchen Motor an jedem Ende besitzt; die Züge