

solchen Locomotive haben sehr günstige Erfolge gehabt. Durch Anwendung der Construction könnten 20% der jetzigen hohen Kosten für die Unterhaltung gespart werden, auch liesse sich dabei leicht ein höherer Dampfdruck anwenden wie bisher, wodurch eine Erhöhung des Wirkungsgrades von etwa 18% ohne Vermehrung der todtten Last zu erzielen wäre. Näheres siehe

(Deutsche Bauzeitg. 1893, S. 310.)

Ueber eine neue Bauart der Locomotivkessel und die damit erzielten Betriebsergebnisse. Vortrag gehalten im „Verein für Eisenbahnkunde“. (Mit Zeichn. Glaser's Annalen Bd. 33, S. 25.)

Ueber die Prüfungen der Locomotiven nach dem Gesetz über die Kleinbahnen und die Privat-Anschlussbahnen. Vortrag des Geh. Ober-Bauraths Stamcke in Berlin gehalten im „Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure“ am 22. November 1892. (Glaser's Annalen Bd. 33, S. 57.)

Elektrische Schnellzug-Locomotive der General Electric Company. Gewicht 30 t, Länge rund 5,0 m, Breite 2,6 und Höhe 3,5 m. Der Stand des Führers liegt in der Mitte. Jede der beiden Achsen hat einen Elektromotor. Zur Bedienung der Bremse und der Pfeife ist ein Luftcompressor angeordnet. Erreichbare Fahrgeschwindigkeit 48 km. Die Anwendung der elektrischen Locomotive erscheint angezeigt bei kürzeren Strecken mit starkem Verkehr; dagegen für grössere Strecken kaum wegen der hohen Kosten der Zuleitung des Stroms.

(Mit Abbild. Engineering News 1893, vom 13./7., S. 27. — Electrotechn. Zeitschr. 1893, Heft 34, S. 492.)

Heilmann's elektrische Locomotive. Abbildung und Beschreibung derselben. Die Dampfmaschine auf der Locomotive dient nur zum Antrieb einer 500 Pf. starken Dynamomaschine. Jeder Wagen soll einen Elektromotor erhalten, auch die Locomotive wird elektrisch angetrieben.

(Railroad Gazette 1893, S. 337.)

Elektrische Locomotive von Bonneau und Desroziere für schnellfahrende Züge. Beschreibung derselben und Angabe der Vorzüge der elektrischen Zugkraft für Personenzüge und schneller fahrende Güterzüge.

(Mit Zeichn. Génie civil 1892, Bd. 20, S. 355—359.)

Neues Drehgestell für Locomotiven.

(Mit Zeichn. Organ 1893, S. 133.)

Doppeltragfeder für Eisenbahnfahrzeuge, System Lentz. Die Feder soll eine grössere Durchbiegung als die jetzt gebräuchlichen gestatten und dadurch dem Entlasten einzelner Räder und somit dem Entgleisen vorbeugen. Bericht über einen Vortrag des Constructeurs im „Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure“.

(Mit Abbild. Glaser's Annalen Bd. 33, S. 5.)

Combinirte durchgehende Zug- und Stossvorrichtung für Eisenbahnwagen (System H. Fischer von Röslerstamm).

(Mit Abbild. Glaser's Annalen Bd. 33, S. 64.)

Sicherheits-Luftpuffer für Eisenbahnwagen von Michalk in Dresden.

(Mit Zeichn. Glaser's Annalen Bd. 33, S. 20.)

Ein Vorschlag zur Abänderung der Puffer der Eisenbahnfahrzeuge. Um zu erzielen, dass 1) die etwaigen Unglücksfälle mit weniger Sachbeschädigung verlaufen wie bisher, und 2) dass das Betriebsmaterial durch die Verringerung gewisser Widerstände besser geschont wird, wird empfohlen, die ebenen Puffer mit einem Rande zu versehen und die gekrümmten Puffer ganz fortzulassen, dafür die Pufferstangen an ihrem Ende kugelförmig abzdrehen. Näheres, sowie eingehendere Begründung des Vorschlags siehe

(Mit Abbild. Centralbl. d. Bauverw. 1893, S. 219.)

Mittel zur Erreichung eines ruhigen und angenehmen Ganges der Eisenbahn-Personenwagen. In dem Aufsatz legt der Verfasser, Herr Ingenieur Hall in Bern, die in Holland, England und Frankreich gemachten Erfahrungen über den Gang der Personenwagen nieder. Er findet die Ursache eines unruhigen Ganges in allererster Linie in der mangelhaften Ausbalancirung der Räder und den daraus sich ergebenden Folgen. Weiteres und besonders über Versuche um Abhülfe siehe

(Glaser's Annalen Bd. 33, S. 96.)

Das symmetrische Eisenbahnwagenrad. Hierbei liegt der Spurkranz in der Mitte des Radreifens, wodurch er 2 Laufflächen symmetrisch zur senkrechten Achse des Radreifens und des Spurkranzes erhält. Es werden dadurch verschiedene Vereinfachungen und Verbesserungen an der Stoss-, Herzstück- und Doppelherzstückconstruction möglich.

(Centralbl. d. Bauverw. 1893, S. 42.)

Ueber Bremsversuche auf amerikanischen Bahnen. Bericht erstattet im „Verein für Eisenbahnkunde“.

(Mit Zeichn. Glaser's Annalen Bd. 33, S. 21.)

Ein zusammengesetzter Bremschuh. Beschreibung und Darstellung eines bei elektrischen Strassenbahnen in Amerika angewandten gusseisernen Bremschuhes, an dessen innerer Fläche Löcher ge-

Zeitschrift f. Local- u. Strassenbahnen 1894.