Zeitschrift: Schweizerische Polytechnische Zeitschrift

Band: 11 (1866)

Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

In **C. W. Kreidel's Verlag** in **Wiesbaden** erscheint demnächst und nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen darauf an:

Fortschritte der Technik des deutschen Eisenbahnwesens

in den letzten acht Jahren

nach den Ergebnissen der am 11. bis 16. September 1865 zu Dresden abgehaltenen Techniker-Conferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.

Supplementband I. zum Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Hoch-Quart. Mit 18 Tafeln Abbildungen u. Holzschnitten. — Preis circa 4 Thaler.

Inhalts-Verzeichniss.

Abtheilung I: **Technische Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen.**

I. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, grösseren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden: A. Bahnbau. B. Bahnhofs-Anlagen. C. Locomotiven. D. Wagen. E. Signalwesen . . . . . .

II. Signal-Ordnung für die deutschen Eisenbahnen.

III. Sicherheits-Anordnungen: A. Zustand der Bahn. B. Zustand der Betriebsmittel. C. Handhabung des Fahrdienstes. . . . . .

IV. Einheitliche Vorschriften über den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Bahnen: A. Bahnbau. B. Betriebsmittel . . . . . .

Abtheilung II: **Referate über die Beantwortung der Fragen für die im September 1865 abgehaltene Conferenz der Techniker der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen .**

A. Bahnbau und Bahnhofs-Einrichtungen.

1. Referat über die Fragen (A. 5 und 7.)
   A. 5: Welches Gewicht, und welche Höhe der Schienen ist bei dem immer mehr gewachsenen Gewichte der Locomotiven und Wagen als mindestens nothwendig? und welche als empfehlenswerth zu bezeichnen? und ist es nach den bisherigen Erfahrungen und Preisen schon als rathsam zu erachten, mit verstählten und cementirten Schienen, oder Schienen ganz aus Stahl in freier Bahn grössere Versuche anzustellen?
   A. 7: Welches sind die neuesten Profile und Stoss-Verbindungen jeder einzelnen deutschen Bahn? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .
2. Referat über die Frage: (A. 4.)
   Wie gross ist nach den bisherigen Erfahrungen auf Bahnen mit einer mittleren Frequenz, unter Angabe der etwaigen Zahl der täglichen Züge, in den verschiedenen Zeitperioden, und wo möglich der über dieselben transportirten Lasten, die Dauer der Schienen, welche bisher angewendet wurden, anzunehmen? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft)
3. Referat über die Fragen: (A. 1.)
   Wie gross ist nach den bisherigen Erfahrungen die mittlere Dauer der Schwellen anzunehmen und zwar
   A. der nicht imprägnirten Eichen-, Buchen-, Kiefern- und Tannen-Schwellen:
   B. der nach den verschiedenen Imprägnirungs-Methoden präparirten Schwellen dieser vier Holzarten? (Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung) . . . . . .
4. Referat über die Frage: (A. 2.)
   Wie gross sind die Kosten des Imprägnirens der Schwellen nach den verschiedenen Methoden und Holzarten nach einem grossen Durchschnitte einschliesslich der Verzinsung und Unterhaltung der Imprägnirungs-Anstalten? (Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung) . . . . . .
5. Referat über die Frage: (A. 3.)
   Welche Imprägnirungs-Methoden verdienen nach den bisherigen Erfahrungen über deren Erfolg und ihre Kosten den Vorzug? (Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung)
6. Referat über die Frage: (A. 6.)
   Welche Erfahrungen liegen über das in neuerer Zeit in Anwendung gekommene Weglassen der Stossplatten unter den Schienenstössen und das Legen der verlaschten Stösse zwischen zwei Schwellen vor? (Referent: Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .
7. Referat über die Frage: (A. 8.)
   Welche Erfahrungen liegen über den Oberbau auf Steinwürfel vor? und erscheint es rathsam, bei geeignetem billigem Steinmateriale mit dieser früher fast allgemein als entschieden unzweckmässig angesehenen Construction Versuche anzustellen? (Referent: General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .
8. Referat über die Frage: (A. 9.)
   Welche Versuche sind bis jetzt mit der in neuerer Zeit vielfach besprochenen eisernen Oberbau-Construction ohne Holzschwellen und Steinwürfel gemacht, und erscheint es rathsam, Versuche dieser Art mehrfach anzustellen? Welche Construction ist zu solchen Versuchen vorzugsweise zu empfehlen? (Referent Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direction) . . . . . .
9. Referat über die Frage: (A. Nr. 10.)
   Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung von Weichen und Herzstücken aus Gussstahl, so wie von Herzstücken aus Hartguss vor, und sind diese Materialien für Weichen in Hauptgeleisen zur allgemeinen Anwendung zu empfehlen? (Referent: Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . .
10. Referat über die Frage: (III. Nachtrag Nr. 1.)
    Welche Erfahrungen liegen bei der Construction jener Kreuzungen vor, die beim Uebergange über die Herzspitze den Rädern eine Auflage am Spurkranze gewähren? (Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung) . . . . . .
11. Referat über die Frage: (A. 11.)
    Welche Construction von Schiebebühnen ohne versenkte Geleise verdienen den Vorzug? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .
12. Referat über die Frage: (A. Nr. 12.)

Welches sind die bisher durch die Praxis und fortgeschrittene Theorie gewonnenen wichtigsten Resultate über die Construction der eisernen Brücken? (Referent: Direction der k. k. priv. Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

Referat über die Frage: (A. Nr. 12.)

Welches sind die bisher durch die Praxis und fortgeschrittene Theorie gewonnenen wichtigsten Resultate über die Construction der eisernen Brücken? (Referent: Königlich Preussisches Handels-Ministerium) . . . . . .

Referat über die Frage: (IV. Nachtrag Nr. 1.)

Ist es zweckmässig für Tunnelbauten ein einheitliches Profil festzustellen? (Referent: Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direction) . . . . . .

Referat über die Frage: (II. Nachtrag Nr. 1.)

Welche Einrichtungen sind in Ermangelung genügender Hallen für Wagenschuppen:

a. zur Aufstellung und Reinigung ganzer Wagenzüge nach Ankunft bis zum Abgang derselben,

b. zur Aufstellung von Reservewagen

zu geben und welche Stellung derselben auf den Stationen ist die zweckmässigste? (Referent: Königl. Preuss. Direction der Ostbahn) . . . . . .

Referat über die Frage: (II. Nachtrag Nr. 2.)

Welche Einrichtung der Wagen- und Locomotiv-Reparatur-Werkstätten ist die zweckmässigste und welche Grössen sind für dieselben anzunehmen? (Referent: Königlich Preuss. Direction der Ostbahn) . . . . . .

Referat über die Frage: (A. 13.)

Welche Ansichten bestehen über Anlage und Einrichtung von secundären Bahnen, welche früher oder später in Gegenden zur Ausführung zu bringen sein werden, wo nur ein geringer Verkehr zu gewärtigen ist und wo dieselben nach den zu wählenden Richtungen als Theile grösserer Verkehrs-Routen ganz ausgeschlossen sind? (Referent: Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction) . . . . . .

B. Locomotiven und Wagen.

a. Locomotiven.

Referat über die Frage: (III. Nachtrag Nr. 3.)

Ist es möglich, eine Maschine zu construiren, die gleich zweckmässig für den Betrieb von Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verwendet werden kann? (Referent: Königlich Preuss. Direction der Ostbahn) . . . . . .

Referat über die Frage: (II. Nachtrag Nr. 18.)

Liegen positive Erfahrungen vor, welche die Anwendung eines höheren Dampfdruckes, als des jetzt vielfach üblichen von acht Atmosphären Ueberdruck in irgend einer Weise bedenklich erscheinen lassen? (Referent: Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

Referat über die Frage: (III. Nachtrag Nr. 2.)

Sind für Gebirgsbahnen Locomotiven mit 2 Cylindern und einer grössern Zahl gekuppelter Achsen den Doppelmaschinen mit 4 Cylindern vorzuziehen, und ist es besser die Doppelmaschinen mit 4 Cylindern und einem Kessel durch 2 einfache Maschinen zu ersetzen? (Referent: Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . .

Referat über die Frage: (III. Nachtrag Nr. 7.)

Auf welche Weise und durch welche Mittel kann das Gesammtgewicht der Locomotiven auf das der Zugkraft entsprechende Minimum gebracht werden, oder mit andern Worten: Wie kann das todte bei der Adhäsion nicht mitwirkende Gewicht der Locomotiven auf zweckmässige Weise gänzlich entbehrt werden? (Referent: Königl. Hannov. Eisenbahn-Verwaltung) .

Referat über die Frage: (B. Nr. 8.)

Welche Maximal-Gewichte sind für die Locomotiven und deren einzelne Räder nicht zu überschreiten? (Referent: Verwaltung der K. K. Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft)

22. Referat über die Frage: (I. Nachtrag Nr. 8.)

Welche Erfahrungen bietet die wiederholte Abwage der Belastung der Locomotiv-Tragfedern unter Berücksichtigung der ungleichen Widerstandsfähigkeit der Tragfedern bei einer und derselben Locomotive? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

23. Referat über die Frage: (B Nr. 9.)

Welche Dimensionen sind für schmiedeeiserne und gussstählerne Achsen der Locomotiven und Tender zu empfehlen? (Referent: Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) . . . . . .

24. Referat über die Frage: (III. Nachtrag Nr. 5.)

Sind die Dampfdome ein nothwendiges Bedürfniss oder kann auch ohne dieselben mit trockenem Dampfe gearbeitet werden? (Referent: Königl. Preuss. Direction der Ostbahn) . . . .

25. Referat über die Frage: (B. 19.)

Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung grosser Feuerbüchsen bei Kleinkohlenfeuerung vor? (Referent: Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direction)

26. Referat über die Frage: (B. 13.)

Welche Erfahrungen liegen über die Rauchverzehrungs-Apparate für Feuerung mit Steinkohlen vor? (Referent: Kön. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft) . . .

27. Referat über die Frage: (B. Nr. 17.)

Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung eiserner Feuerbüchsen und Kessel aus Stahl vor? (Referent: Verwaltung der K. K. Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . .

28. Referat über die Frage: (II. Nachtrag B. 14.)

Welche Erfahrungen sind über die grössern oder kleinern Entfernungen der Stehbolzen von den Ecken der Feuerkasten gemacht worden? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . .

29. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 15.)

Wird das häufig vorkommende Durchbiegen der Deckenanker an älteren Maschinen lediglich als Folge zu geringer Stärke gehalten, oder wirkt die grössere Ausdehnung der kupfernen Feuerkastendecke dabei mit? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . .

30. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 16.)

Welche Erfahrungen sind über die Formveränderungen der Rohrwände des Feuerkastens gemacht? (Ausbauchen, Veränderung der Rohrlöcher, Verziehen der Ecken etc.) und welche Mittel werden dagegen empfohlen? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . .

31. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 17.)

Welche Erfahrungen liegen in Bezug auf grössere oder geringere Kupferstärken der Feuerkästen vor? (Referent; Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . .

32. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 13.)

Welche Erfahrungen sind über das Einrosten der Kesselbleche an einzelnen Stellen im Innern des Kessels gemacht worden? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

33. Referat über die Frage: (B. 11.)

Welches Material ist für die Siederöhren der Locomotiven besonders zu empfehlen und welche Dichtung derselben ist bei dem verschiedenen Materiale am zweckmässigsten? Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung) . . . . .

34. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 1.)

Durch welche Mittel (chemische und mechanische) wird das Ansetzen von Kesselstein in Locomotiv-Kesseln am zweckmässigsten verhindert oder verhütet? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

35 Referat über die Frage: (B. Nr. 18.)

Welche Mittel sind zu empfehlen, um die Rauchmäntel bei der Kohlenfeuerung und bei Anwendung von Einspritzhähnen gegen das Verrosten zu schützen? (Referent: Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) . . .

36. Referat über die Frage: (B. Nr. 12.)
Welche Construction der Funkenfänger sind zu empfehlen? (Referent: General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

37. Referat über die Frage: (III. Nachtrag. Nr. 6.)
Welche Blasrohr- und Heizungs-Einrichtungen haben die besten Resultate ergeben? (Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung) . . . . . .

38. Referat über die Fragen: (B. Nr. 15 und 16.)
15. Ist es empfehlenswerth, eine der verschiedenen Condensations-Methoden bei den Locomotiven allgemein einzuführen? — 16. Welche Erfahrungen hat man in der Praxis mit den Dampfstrahlpumpen gemacht? (Referent: Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) . . . . . .

39. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 2.)
Welche Erfahrungen liegen über den Nutzen der Entlastungsschieber vor? (Referent: Königl. Preuss. Direction der Ostbahn.)

40. Referat über die Frage: (III. Nachtrag. Nr. 4.)
Haben die zusammengesetzten Steuerungen mit einem besonderen Expansionsschieber, also die Doppelschiebersteuerungen, gegenüber den einfachen Steuerungen ökonomische Vortheile ergeben? (Referent: Königl. Preuss. Direction der Ostbahn)

41. Referat über die Frage: (B. Nr. 10.)
Welche Erfahrungen liegen über die Bedachungen der Stände der Locomotivführer vor und ist es nothwendig oder empfehlenswerth, die Bedachung für die Stände der Locomotivführer vollständig durchzuführen? (Referent: Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

42. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 7.)
Welche Erfahrungen liegen über den Erfolg der Dampfbremsen vor? (Referent: Verwaltung der k. k. österreich. Südbahn-Gesellschaft) . . . . . .

b. Wagen.

43. Referat über die Frage: (B. Nr. 2.)
Welche Dimensionen der Achsen und deren Schenkel sind nach dem jetzigen Stande der Erfahrungen für die verschiedenen Ladungs-Gewichte und Materialien für die Achsen bei neuen Anschaffungen anzunehmen? (Referent: Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) . . .

44. Referat über die Frage: (B. Nr. 7.)
Welches System der Achslager-Construction verdient nach den bisherigen Erfahrungen den Vorzug? (Referent: Verwaltung der k. k. österreich Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) .

45. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. Nr. 4.)
Sind Gummi- oder Federn aus Stahl zu den Zug- und Stoss-Apparaten vorzuziehen? (Referent: Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) . . . . . .

46. Referat über die Frage: (II. Nachtrag, B. Nr. 7.)
Welche Methoden, das gefährliche Kuppeln der Wagen bei dem Rangiren auf den Bahnhöfen und den Verlust an Menschenleben dabei zu vermeiden sind bisher vorgeschlagen, und welche bewährt sich am besten? . . . . . .
(Referent: General-Direction der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

47. Referat über die Frage: (B. Nr. 5.)
Auf welchen Bahnen ist die Patent-Schraubenkuppelung schon durchgeführt? (Referent: General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

48. Referat über die Frage: (B. Nr. 6.)
Sind Nothketten an den Wagen als ferner erforderlich anzusehen? (Referent: General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

49. Referat über die Frage: (B. 4.)
Ist es nothwendig oder empfehlenswerth, die Sitze der Bremser durchgängig gedeckt einzurichten? (Referent: Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten) . . . . . .

50. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. Nr. 9.)
Welches Brems-System ist das beste namentlich bei langen, stark geneigten Strecken, und welche Holzarten oder andere Materialien eignen sich am besten zu Bremsklötzen? (Referent: Verwaltung der k. k. österreich. Südbahn-Gesellschaft) . . .

51. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 6.)
Welche Mittel sind zu empfehlen, um die grosse Abnützung der Radreifen auf starkem Gefälle durch die Bremsen zu vermindern? (Referent: Verwaltung der k. k. österreich. Südbahn-Gesellschaft) . . . . . .

52. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 10.)
Welche Vortheile und Nachtheile haben die in neuerer Zeit in Deutschland mehr zur Anwendung gekommenen 4rädrigen Personenwagen und ist solchen auch für diejenigen Bahnen der Vorzug einzuräumen, auf welchen nur Curven mit Radien von 500 Meter vorkommen? (Referent: Verwaltung der k. k. Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

53. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. 5.)
Ist es zweckmässig, die im Querschnitt nach unten geschweifte (eingezogene) Form der Wagen abzuschaffen, und welche Hindernisse stehen dem entgegen? Referent: Verwaltung der k. k. pr. östereich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

54. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 6.)
Welches System der Personenwagen ist vorzuziehen, das amerikanische, oder das in England, Frankreich und im grössten Theile Deutschlands gebräuchliche System mit einzelnen Coupés für 6 bis 10 Personen? (Referent: Verwaltung der K. K. Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

55. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 3.)
Welche Art der Beleuchtung der Personenwagen (ob Oel-, Kerzen- oder Gaslicht) verdient den Vorzug? (Referent: Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung) . . . . . .

56. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 4.)
Durch welche Einrichtungen werden Personenwagen am zweckmässigsten erwärmt? (Referent: Königl. Preuss. Direction der Ostbahn) . . . . . .

57. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 3.)
Welches System bei dem Bau von Güterwagen, ob ganz aus Eisen oder theilweise aus Eisen, ist anzuwenden am zweckmässigsten und billigsten? Ferner: welche Bekleidung der bedeckten Güterwagen mit Blech oder Holz ist vorzuziehen und warum? (Referent: Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

58. Referat über die Frage: (B. Nr. 1.)
Welche Wagenladungsgewichte sind bei dem Neubau von Wagen als die zweckmässigsten zu empfehlen? (Referent: Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . .

59. Referat über die Frage: (B. 3.)
Welche Dimensionen und Einrichtungen sind den bedeckten Güterwagen zu geben, um dieselben ebensowohl für den Transport von Gütern, wie von Pferden bei Truppenbewegungen am geeignesten zu machen, — und ist es bei der zu wählenden Einrichtung dieser Wagen für Pferde-Transporte noch erforderlich, besondere Pferdestallungs-Wagen beizubehalten? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . . .

60. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. Nr. 12.)
Ist es zweckmässig die Wagen, wenigstens die offenen Güterwagen in den Werkstätten der grösseren Bahnen, von der Eisenbahn-Gesellschaft selbst, oder durch Fabrikanten bauen zu lassen? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .

61. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. Nr. 11.)
Welche Erfahrungen sind über lose Decken und die Dauer nebst Kosten der Decken aus verschiedenem Material gemacht worden? (Referent: Direction der Rheinischen Eisenbahn) . .

c. Allgemeines.

62. Referat über die Frage: (B. Nr. 20.)
Welche Erfahrungen sind über den Maximal-Radstand der Locomotiven und Wagen gemacht? (Referent: Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

63. Referat über die Frage: (B. Nr. 14.)
Welche Frfahrungen liegen über die Räder, Achsen und Reifen aus Gussstahl, sowie über Räder aus Hartguss bei den Locomotiven, Tender und Wagen vor? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

64. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 8.)
Welche Construction von Achsen und Rädern, und aus welchem Material hat sich bis jetzt als die sicherste und ökonomischte erwiesen? (Referent: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

C. Betrieb.

65. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 5.)
Welche Erfahrungen liegen über Construction, Anwendung und Effect von Schneepflügen vor? (Referent: Verwaltung der k. k. priv. österreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) . . . .

66. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 11.)
Welche Erfahrungen liegen über die Kosten des Betriebs auf Gebirgsstrecken mit starken Steigungen und kleinen Curven vor und wie sind diese Kosten im Voraus zu berechnen? (Referent: Königliche Direction der Westphälischen Eisenbahn) .

67. Referat über die Frage: (I. Nachtrag. Nr. 9.)
Welche Erfahrungsresultate liegen über das Maass des Widerstandes der Eisenbahnfahrzeuge in den Curven vor? (Referent: Königl. Direction der Sächsisch Oestlichen Staatsbahn) . . .

68. Referat über die Frage: (II. Nachtrag. B. 10.)
Welche Mittel und Einrichtungen respective Vereinbarungen sind zu treffen, das viele Rangiren der Güterzüge auf den Bahnhöfen, die dabei vorkommenden Zerstörungen der Betriebsmittel und die Verluste an Menschenleben zu verhüten? (Referent: Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . .

D. Signalwesen.

69. Referat über die Fragen: (C, 1, 2, 3, 4.)
(Referent: Königl. Direction der Sächsisch Oestlichen Staatsbahnen.)
Frage 1. Welche Constructionssysteme der elektro-magnetischen Apparate verdienen den Vorzug . . . .
Frage 2. Ist es nothwendig, bei Eisenbahnen die elektrischen Läutewerke einzuführen? und sind die optischen Telegraphen neben den Läutewerken beizubehalten
Frage 3 Ist es empfehlenswerth, für die optischen Signale allgemein dieselben Farben einzuführen und zwar: roth für Anhalten, grün für Vorsicht, weiss für Ordnung . . . . . .
Frage 4. Ist nach Einführung der elektrischen Läutewerke die Signalisirung der Extrazüge durch den vorhergehenden Zug noch als erforderlich zu bezeichnen . . . . , ... , . . .

70. Referat über die Frage: (C. Nr. 4.)
Ist nach Einführung der elektrischen Läutewerke die Signalisirung der Extrazüge durch den vorhergehenden Zug noch als erforderlich anzusehen? (Referent: Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft) . . . . . .

Abtheilung III. **Protocolle.**

I. Verhandlungen der vorberathenden Techniker-Versammlungen zu Hamburg und Berlin . . . . . .
1) Protocolle der vorberathenden Versammlung der technischen Commission, abgehalten zu Hamburg den 3. bis 5. Juli 1865.
2) Protocoll der Sitzung des Subcomités für Locomotiven und Wagen der technischen Commission, abgehalten zu Hamburg am 6. Juli 1865 . . . . . .
3) Protocoll der Sitzung des Subcomités für das Signalwesen, abgehalten in Berlin den 31. Juli und 1. August 1865 . .

II. Verhandlungen der Techniker-Versammlung zu Dresden . . . . . , ...
1) Verzeichniss der Abgeordneten zur Techniker-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu Dresden am 11. bis 16. September 1865 . . . . . .
2) Protocoll über die Verhandlungen der Plenar-Versammlung der deutschen Eisenbahntechniker, Dresden am 11. September 1865 . . . . . .
3) Protocolle der Sections-Sitzungen:
a. Protocoll über die Sitzungen der I. Section (Bahnbau) am 12., 13. und 14. September 1865 . . . . . .
b. Protocoll über die Sitzungen der II. Section (Locomotive und Wagen) am 12., 13. und 14. September 1865. . . . . .
c. Protocoll über die Sitzungen der III. Section (Betrieb und Signalwesen) am 12. und 13. September 1865 . , . . .

Abtheilung IV. **Verzeichniss der zur Ausstellung** während der Versammlung deutscher Eisenbahn-Techniker im Monat September 1865 zu Dresden eingegangenen Gegenstände .

Die neuere Literatur über die Technik des Eisenbahnwesens besitzt wohl kein Werk, welches das Interesse aller Eisenbahntechniker und der mit dem Eisenbahnwesen in Beziehung stehenden Fabrikanten in so hohem Grade verdient, wie das vorliegende, das als Ergebniss jahrelanger gründlicher Vorarbeiten die neu redigirten technischen Vereinsvorschriften, sowie eine Zusammenstellung der Erfahrungen von fast sämmtlichen deutschen Eisenbahnen über die wichtigsten Fragen der Technik enthält. Die Durchsicht des vorstehenden Inhalts-Verzeichnisses wird dessen Unentbehrlichkeit für jeden Eisenbahntechniker und die betreffenden Fabrikanten erkennen lassen.

In Separatabdruck wird aus demselben hergestellt:

Technische Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen.

Redigirt von der technischen Commission des Vereins nach den Beschlüssen der vom 11.—16. September 1865 in Dresden abgehaltenen Techniker-Conferenz.

Inhalt: Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, grösseren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden. — Signalordnnng für die deutschen Eisenbahnen. — Sicherheitsanordnungen. — Einheitliche Vorschriften über den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Bahnen.

Octav. Geheftet. Mit 5 Zeichnungs-Tafeln. — Preis circa 12 Sgr.

Druck von Victor Gross in Darmstadt.