

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Personenverkehr. Auf einfache und billige Weise wird dasselbe Ziel erreicht durch die Herren Unternehmer Meyer durch D. R. G. M. geschützten Verbindungsblasen, welche in derselben Art wie die jetzt gebräuchlichen zur Verbindung der Schienen miteinander dienen, die aber durch ihre eigenthümliche Form verhindern, dass das Gewicht des Fahrzeuges auf den Schienenschwanz zu ruhen kommt. Die äussere Verbindungsblase, welche beträchtlich stärker construirt ist als die jetzt üblichen, ist so hoch, dass sie den Oberrand der Schiene etwas überragt. Das Gewicht des über die Verbindungsstelle fahrenden Zuges wird also nicht mehr auf dem Schienenschwanz aufrufen, sondern vielmehr durch die Verbindungsblase unterstützt werden. Um das Gewicht nun nicht ausschliesslich auf den zur Befestigung dienenden Schraubbolzen ruhen zu lassen, erhält die Blase eine solche Form, dass sie sich genau dem Profil der Schiene anschmiegt, und dass sie sich mit ihrem verbreiteten Fuss auf dem Fuss der Schiene stützt. Um das Auf- und Absteigen der Räder zu erleichtern und stosslos vor sich gehen zu lassen, wird die obere Begrenzungslinie der Blase nach den Enden zu nach unten gekrümmt. Zweckmässigerweise wird man aber nicht nur auf der Aussenseite der Schiene eine derartige Blase anbringen, sondern vielmehr auch an der Innenseite noch dem über den Schienenstoss wegrollenden Rade eine Unterstützung geben. Man bringt zu diesem Zwecke auch auf der Innenseite der Schiene eine Blase von der vorbeschriebenen Form an, nur mit dem Unterschiede, dass dieselbe nicht über den Schienenkopf hervorragt, sondern dass vielmehr ihre Oberfläche dem Radkranz als Unterstützung dient. Bei einer derartigen Verbindung sind also die Schienenschwänze vollständig entlastet, und nur die Blasen nehmen das Gewicht des vorüberfahrenden Zuges auf. — Da die obere Begrenzungslinie der Blasen ganz flach gekrümmt ist, kann das Auf- und Absteigen der Räder ganz leicht und stosslos vor sich gehen. Die neue Verbindungsart ist in erster Linie für temporäre Bahnen construirt worden, wo sie sich sehr gut bewährt hat. Sie kann aber natürlich auch für feste Geleise, schmal- oder normalspurige Eisenbahnen Anwendung finden.

**Für manche Verwendungsarten des Holzes** ist es von ausserordentlicher Wichtigkeit, zu wissen, ob dasselbe während des Sommers oder während des Winters gefällt wurde; denn bekanntlich verhalten sich die zu verschiedenen Zeiten gefällten Hölzer auch ganz verschieden. Ein ausserordentlich einfaches Mittel zur Beurtheilung bietet die Anwendung einer Jodlösung. Bekanntlich lagert sich während der Zeit, in der das Wachstum ruht, d. h. zwischen October und April, in den Zellen des Holzes Stärke in Form von kleinen Kügelchen ab. Die Folge ist, dass das Holz rau und undurchdringlich wird, da die Stärke das Durchdringen von Flüssigkeiten verhindert. Aus diesem Grund muss man auch für Fassdauben ausschliesslich Holz verwenden, welches während des Winters geschlagen wurde, da durch die offenen Poren des im Sommer geschlagenen Holzes Flüssigkeit allmählich durchsickert und verdunstet. Bekanntlich färbt aber Jod die Stärke violett. Bestreicht man also eine Holzfläche mit Jodlösung und färbt sich dieselbe bläulich, so ist Stärke in den Zellen abgelagert, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass das Holz im Winter geschlagen wurde. Hat man es dagegen mit im Sommer geschlagenem Holze zu thun, so bringt die Jodlösung nur eine gelbe Färbung des Holzes hervor.

**Der Eiffelthurm** wird bereits jetzt derartig umgebaut, dass er im nächsten Jahre den Besuchern der Weltausstellung wesentlich leichter zugänglich ist als bisher. So z. B. werden die jetzigen zur Personen-Beförderung dienenden Aufzüge durch andere ersetzt, die grössere Bequemlichkeit und grössere Sicherheit bieten, und die gleichzeitig den Aufstieg in kürzerer Zeit ermöglichen, als die bisherigen Einrichtungen. Das bisher auf der ersten Gallerie befindliche Restaurant und der dazu gehörige Concertsaal werden verschwinden, so dass die Plattform vollständig frei bleibt. Die runde Gallerie soll um zwei Meter nach aussen erweitert werden, und dem Publicum wird auch die oberste Gallerie zugänglich sein. Natürlich erhält der Thurm auch einen vollständig neuen Anstrich in blau-grüner Farbe. Bisher war der Thurm nur mit Gasbeleuchtung versehen, an deren Stelle jetzt 10.000 elektrische Lampen treten sollen.

### Aus der Fachliteratur.

Eine Fülle interessante Baumotive auf nicht weniger als 96 Tafeln enthält ein soeben erscheinendes neues Werk: „Moderne Wohn- und Zinshäuser“, herausgeben von C. Beisbarth & J. Früh, worin der Bauwelt ein äusserst wertvolles praktisches Vorlagenmaterial geboten wird, das der Architekt wie jeder Fachmann in seiner Praxis gern und mit Erfolg zu Rathe ziehen wird. In Anbetracht der grossen Anzahl der zur Darstellung gebrachten, durchweg ausgeführten und mustergiltigen Bauten wird das Werk von Beisbarth & Früh, zwei bekannten Stuttgarter Architekten, in zahlreichen Fällen dem Praktiker wie dem Baulustigen das gerade für sie wünschenswerte und zweckmässige Vorbild eines modernen Wohn- resp. Zinshauses an die Hand geben. Bei der mit fachmännischem Bedacht getroffenen Auswahl dieser vorzüglich reproducirten Vorbilder haben die Herausgeber sehr guten Geschmack und zugleich ein feines Verständnis für die verschiedenen baulichen Bedarfsfragen bethätigt, wie sie in den einfacheren wie besseren Verhältnissen der Auftraggeber im guten Mittelstand tagtäglich an den ausführenden Fachmann herantreten. Dieser wird deshalb in den „Modernen Wohn- und Zinshäusern“ ein wichtiges Hilfsmittel bei seiner Arbeit finden, gleichviel ob es sich um Bauten für Geschäfts- und Wohnzwecke oder nur um ausschliessliche Wohnhäuser handelt, ob um solche für einzelne Parteien oder um grössere Zinshäuser — immer wird dieses sehr empfehlenswerte Werk in Bild und Wort etwas Passendes zu bieten haben und immer wieder wird der Interessent herausfinden, dass in den dargebotenen Objecten das Angenehme und Schöne der Form und Ausstattung mit der Zweckmässigkeit und Nützlichkeit der Anlagen, der geschicktesten rationellsten Auswertung der Wohn- und Geschäftsräume in bester Weise vereinigt ist, und dass die Vorlagen in diesem guten Sinne das Wort „modern“ mit Recht für sich in Anspruch nehmen dürfen. Alle Leute vom Bau seien hiemit auf dieses eminent nützliche Werk nachdrücklichst hingewiesen; dasselbe hat einen erhöhten praktischen Wert dadurch, dass den schönen perspectivischen Darstellungen noch geometrische Zeichnungen, sowie Grundrisse und Erläuterungen beigegeben sind. Das Werk erscheint in 12 Lieferungen à M 2.50 im Verlage von Otto Maier in Ravensburg, dem die Bauwelt nun schon manches gute, dabei billige Vorlagenwerk zu verdanken hat.

**Für Reise und Comptoir** recht gut geeignet ist die soeben im Verlage von Otto Maier in Ravensburg erschienene Karte von Deutschland und den angrenzenden Ländern. Ihr grosses Format (61½ × 73½ cm.), ihre Uebersichtlichkeit und Klarheit in der scharfen Abgrenzung der verschiedenen Staaten, ihre Deutlichkeit in den Angaben aller halbsweg in Betracht kommenden Orte, Eisenbahnen und Flüsse, das sind