

Mittel gegen den Wasserstein in Dampfkesseln

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 16

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3770>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Summe ausschliesslich zur Förderung der das Eisenbahnwesen betreffenden Lehrgegenstände bestimmt ist, eher zu gering, als zu hoch bemessen. Die Ministerien für Handel und Finanzen haben neuerdings in besonderen Erlässen ihre Zustimmung zur Einstellung dieser Auslage in die Betriebsrechnung der Eisenbahnen ausgesprochen, auffallender Weise aber diese Zustimmung mit der Begründung motivirt, „dass die von den Bahnverwaltungen zu leistende Gesamt-Subvention das bisherige Ausmaas von 6000 fl. nicht überschreite.“ Wir sollten glauben, dass die Regierung nach ihren Erfahrungen viel eher darauf dringen sollte, dass der fachliche Unterricht für den Eisenbahndienst reichlicher ausgestattete werde, denn ärmlischer. Dass diese Auslage gewiss nur productive ist, darüber kann ein Zweifel nicht bestehen, und dass nicht bloss die Bagatellsumme von 6000 fl., sondern eine noch höhere die Budgets aller in Wien ihren Sitz habenden Eisenbahn-Gesellschaften nicht belastet, wird kaum noch eines Beweises bedürfen.

* * *

Mittel gegen den Wasserstein in Dampfkesseln. Im „Giornale delle Arti e delle Industrie“ ist eines Mittels erwähnt, welches die salzigen Theile des Wassers isolirt, grosse Ersparniss an Kohlen erzielt und das Metall unversehrt erhält.

Durch diese Erfindung des Herrn de Martino soll jeder Kessel, besonders auch die Rohre innert 8 Tagen vollständig gereinigt werden. Die angestellten Versuche hatten guten Erfolg. Die Anwendung geschieht bei reinen Kesseln einmal des Monats, bei belegten alle 14 Tage.

Genanntes Mittel erspart Zeit, Brennmaterial, Reparaturen und Leute. Dasselbe kann bei der Firma „Renat de Martino, Minieri e Compagni“ bezogen werden.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 23,10 Meter, Airola 28,50 M., Total 51,60 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,37 Meter.

Gotthardtunnel. Die „Gazetta Ticinese“ berichtet, die Gotthard-Direction habe, um die seit Kurzem im Publicum erhobenen Befürchtungen wegen der Erweiterung des Tunnels zu beschwichtigen, mit Herrn Ingenieur Favre einen Nebenvertrag abgeschlossen, vermittelt dessen der Unternehmer sich verpflichtet, vom Monat August 1875 an die Erweiterung in einer Distanz von höchstens 600 Meter von der Brust des Stollens zu unterhalten. Dieser Vertrag besteht schon mehrere Monate, allein es scheint, Herr Favre lege keinen besondern Werth darauf; denn jetzt ist die Erweiterung noch so sehr im Rückstand, dass sie schwerlich bis August soweit nachgerückt sein wird.

Mailand, 14. April. Nach einer mailändischen Correspondenz der „Opinione“ hätten sich der Vollendung der Strecke Camerlata-Chiasso bedeutende Schwierigkeiten entgegengestellt, wie z. B. stellenweise sehr schlechtes Terrain, so dass die Erdarbeiten sehr erschwert wurden. Es sind diess jedoch übertriebene Gerüchte und handelt sich allerdings um eine Verzögerung des Betriebstermines und Vermehrung der Kosten, welche letzterer sich die Gesellschaft Alta Italia bereitwillig unterzieht und sich bestreben wird, auch ihren übrigen Verpflichtungen möglichst nachzukommen.

Brünigbahn. Nach einer dem „Oberland“ zugekommenen Mittheilung steht das Brünigbahn-Comité für Uebernahme des Baues der Linie Brienz-Meiringen-Sarnen-Alpnach event. Stansstaad mit der schweiz. Baugesellschaft in Bern in Unterhandlung und ist diese letztere bereits mit der Ausarbeitung der daherigen Devisen beschäftigt. — Ferner stehe dieses Comité mit zwei ausländischen Baugesellschaften in gleichen Unterhandlungen, von welchen die eine bereits seit längerer Zeit an der Aufstellung ihres Devises für Ausführung des genannten Baues arbeite und demnächst definitive Propositionen stellen werde. — Sobald diese Devisen und Propositionen einlangen, werde das Comité auch im Stande sein, approximative Angaben darüber machen zu können, in welchem Maasse die Betheiligung am Unternehmen von Seite der Gemeinden und Privaten vermittelt Uebernahme von Actien erforderlich sei.

Schaffhausen. Die Linie Stühlingen-Lauchringen, auf der am 13. d. eine Probefahrt stattfand, werde nicht vor Beginn des Sommers eröffnet werden können, weil, wie behauptet wird, in Lauchringen die Drehscheibe vergessen worden sei.

Wädenswil, 18. April. Die Bezirksgemeinde Einsiedeln, zwölfhundert Mann zählend, hat den Nordostbahnvertrag einstimmig angenommen. Die Privatbetheiligung Einsiedeln beträgt 200,000 Fr., das Kloster gibt 50,000 Fr. Das Unternehmen ist gesichert.

Neuenburg. Die von Hrn. Hipp gegründete Gesellschaft für Erstellung von Telegraphen und electricischen Apparaten findet für ihre Producte von Jahr zu Jahr mehr Abnehmer. Während im Jahre 1867 nur für Fr. 154,000 Apparate abgesetzt werden konnten, wurden im Jahre 1874 deren für Fr. 338,000 verkauft. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter, denen ein verhältnissmässiger Gewinnantheil zukommt, beträgt gegenwärtig 120. Die Actionäre erhalten für das verflossene Jahr eine Dividende von 8%. Um den immer mehr sich steigenden Nachfragen Genüge leisten zu können, hat die Generalversammlung das Gesellschaftscapital von Fr. 200,000 auf Fr. 300,000 zu erhöhen beschlossen.

Aargau. Da die in den Vierziger Jahren herausgegebene Carte des Cantons Aargau von Ingenieur Michaelis ganz vergriffen ist und die Herausgabe der von der Eidgenossenschaft aufzunehmenden Blätter noch ziemlich lange auf sich warten lassen dürfte, so sind vom Regierungsrathe mit dem eidg. Stabsbureau Unterhandlungen angebahnt, um die Carte von Michaelis zu revidiren, damit sie in einer neuen Ausgabe wieder verkauft werden kann.

Unfälle.

Baselland. Im Schacht Nr. 2 des Wasserfallentunnels verunglückte am Montag Nachts der Arbeiter Jak. Baumgartner von Mümliswyl, indem er einen Stein anbohrte, in welchem sich noch eine alte Dynamitladung be-

fund. Es erfolgte eine Explosion, die ihm beide Hände verstümmelte und ihm wohl das Leben kosten wird. Baumgartner soll an dem Unglück selbst schuld sein, indem er die Weisung seines Meisters nicht befolgt habe.

Waadt. In Nyon gerieth letzten Dienstag ein Arbeiter in das Maschinengetriebe der Werkstätte von Boiron, wobei ihm Kopf und Oberkörper buchstäblich zermalmt wurden.

* * *

Literatur.

Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens. Ein Leitfaden für Eisenbahnbeamte zur Vorbereitung auf die Prüfungen zum Subalternen im innern wie im Expeditions- und Stationsdienst. Von Dr. phil. W. F. Carl Schmeidler. Breslau, Merusche und Berendt, 1875.

Wie es schon der Titel andeutet, hat der Verfasser vor Allem im Auge, ein Hilfsmittel für diejenigen deutschen Eisenbahnbeamten zu schaffen, die sich durch ein Examen Avancement verschaffen wollen; besonders ausführlich behandelt er die Stellung der sog. Supernumerarien (d. h. nach schweizerischer Terminologie Aspiranten) und das Secretärexamen. Der Inhalt des Buches ist trotz seines geringen Umfanges ungemein mannigfaltig. Der Verfasser gibt zuerst einen Abriss der Geschichte der Eisenbahnen im Allgemeinen und derjenigen Deutschlands insbesondere. Er bespricht sodann die Gesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die Concessionen, die Gründung von Actiengesellschaften, ihre Organisation und finanziellen Operationen. Beim Bau behandelt er den Unter- und Oberbau und die dabei zur Verwendung kommenden Materialien und die Telegraphen, sodann die Errichtung der Bahnhofsanlagen und die Betriebsmittel. Im Abschnitt über den Unterhalt der Bahn gibt uns der Verfasser über die Soumissionen Aufschluss. Weitere Kapitel enthalten eine Darstellung der Administration und geben uns ein klares Bild des weitschichtigen und vielstufigen Verwaltungsorganismus der Staatsbahnen. Es folgen hierauf Angaben über den Betrieb, die Bahnpolizei, das Signalwesen, das Personal, die Einrichtung der Fahrpläne, die verschiedenen Principien, nach denen die Tarife angelegt werden, das Betriebsreglement, die Haftpflicht etc., und das Verhältniss zur Post-, Telegraphen-, Zoll- und Militärverwaltung. Ein letzter Abschnitt ist der Literatur gewidmet und ein Anhang gibt ein Resumé der Verfassungen des Reiches und Preussens und eine Uebersicht der Eisenbahngesetzgebung in diesen Staaten. Das Büchlein enthält in allen seinen Theilen eine Menge Daten, wie man sie in Verbindung mit der grossen Kürze und Bündigkeit der ganzen Arbeit wohl selten findet, und wird deshalb von Jedermann mit Nutzen consultirt werden können, ob er nun Supernumerar sei oder nicht.

Voies navigables de la France. par M. A. Larue, Chef du Service des Transports des Usines du Creusot.

Cet ouvrage, qui comprend un Manuel et une Carte, est un véritable Indicateur de toute la France hydrographique, et il vient combler une lacune tellement regrettable que le public a peine à comprendre qu'elle ait pu exister.

M. Larue a consigné dans un ordre parfait tous les renseignements que sa situation exceptionnelle lui a permis de recueillir, et il indique pour chaque rivière et canal le tirant d'eau utile, la dimension des écluses, les modes de halage, les ports ou gares d'eau, les tarifs de droits de navigation, etc., etc.

La Carte, imprimée en cinq couleurs, montre pour la France et la Belgique: les rivières navigables naturellement, les rivières canalisées, les gares d'eau et les chemins de fer.

M. A. Larue, Chef du Service des Transports du plus grand Etablissement de France, était indiqué, en quelque sorte, pour donner à un travail de ce genre le caractère d'utilité pratique qu'il exige; aussi, il est incontestable que son ouvrage est appelé à rendre de sérieux services à toutes les personnes que les questions de transports préoccupent. Sa place est marquée dans tous les bureaux et bibliothèques des exportateurs et Compagnies de chemins de fer.

* * *

Eisenpreise.

London, den 16. April 1875.

American 50 bis 60 lb. per yard	£ 6. 15. 0 bis	7. 0. 0 f. o. b. Wales.
	6. 15. 0 "	7. 0. 0 " Tyne u. Tees.
Russische Schienen 60—75 lb. "	7. 0. 0 "	7. 5. 0 " Wales u. Tyne u. Tees.
Stahlschienen	" 10. 10. 0 "	11. 10. 0 " Liverpool.
	" 10. 5. 0 "	10. 10. 0 " Wales.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:	Nachfrage:
Folgende Techniker werden gesucht:	Folgende Mitglieder suchen Stellen:
I. Ingenieur-Fach:	I. Ingenieur-Fach:
1) Ein tüchtiger Geometer zur Uebernahme angenehmer und lohnender Kataster-Aufnahmen.	1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten.	2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
3) Ein junger Ingenieur nach Wien.	II. Maschinenbau-Fach.
II. Maschinenbau-Fach:	1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.	
2) Ein Maschinenzeichner in ein schweiz. Etablissement.	
3) Ein Maschinen-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland.	
III. Hochbau-Fach:	
1) Ein junger Architect nach Odessa.	
Bemerkungen:	
1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.	
2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.	
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:	
Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission, Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.	