

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 16

Sonstiges

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: 10.01.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 23. April 1875.

No. 16.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Prix der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

INHALT: Schweizerischer Dampfkesselrevisionsverein. — Chemin de fer régional. — Stabsbüro. Topographische Vermessungen und Publicationen. — Schweizerische Eisenbahnen. — Die elektrischen Glocken. — Neuer Beleuchtungsapparat. — Beleuchtung mit gaz carburé. — Gefahrlose Kuppelung. — Compagnie des Omnibus de Paris. — Schule höherer Eisenbahnbeamter. — Mittel gegen den Wasserstein in Dampfkesseln. — Kleinere Mittheilungen. — Literatur. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

étranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

die Dampfleitungen, mit einem schlechten Wärmeleiter umgeben werden. Bei gewöhnlichen Verhältnissen verlieren 10 m unverhüllter Dampfleitungen so viel Wärme als 1 m. Heizfläche aufnimmt oder die Wärme von ca. 3 Kilogr. Kohlen per Arbeitsstunde; danach mag in jedem einzelnen Falle der Verlust berechnet werden.

Für Einhüllung dieser Dampfleitungen gibt es eine Anzahl guter Compositionen, deren Preis derart ist, dass die Kosten der Anlage in kurzer Zeit durch Minderverbrauch von Brennmaterial bezahlt sind.

Selten trifft man einen Kessel an, bei dem nicht die eine oder andere Flantsche oder Abschliessung an den Dampfleitungen oder ihrer Verbindungen mit dem Kessel unklar ist. Wenn wir nun wohl wissen, dass hierin das Vollkommen schwer zu erreichen und namentlich nicht immer der Zeitpunkt günstig ist, sofort allfällige Undichtheiten zu verbessern, so musste doch vor den Folgen dieses Uebelstandes hie und da ernstlich gewarnt werden. Das heruntertropfende Wasser ist Gift für den Kessel und zeigten die Oberflächen mehrerer oben abgedeckter Kessel, wie schwer hierin gesündigt wurde. Ein sehr grosser Fortschritt ist hierauf bezüglich seit mehreren Jahren gemacht worden, es ist die Einführung des Zuges über dem Kessel; die Gase, welche denselben bestreichen, trocknen unbedeutende Feuchtigkeit auf und erlaubt derselbe, wenn richtig angebracht, in jedem Fall das Uebel im Keime zu entdecken und ihm vorzubeugen.

Was die Formveränderungen anbetrifft, so sind sie in erheblicher Anzahl vorhanden und bestehen hauptsächlich in Verbiegungen und Einstellungen der Feuerplatten der Kessel und röhren meistens vom Mangel an innerer Abkühlung und daheriger Ueberhitzung des Bleches her.

Auf den Feuerplatten bei äusserer Feuerung setzt sich Schlamm nieder, wird zu Kesselstein, oder es ist für den Abzug des Dampfes nicht gesorgt, der sich in Masse an dieser Stelle bildet und nicht rasch genug abziehen kann. In beiden Fällen findet ungenügende Abkühlung statt, das Blech wird überhitzt, sucht sich auszudehnen und veranlasst, da der übrige Theil des Bouilleurs oder Kessels ein gleiches Bestreben nicht hat und eine entsprechende Ausdehnung nicht zulässt, die so oft vorkommenden wellenförmigen Verbiegungen.

Zu hohe Feuerbrücken erhöhen den Schaden, indem sie das Feuer zu stark comprimieren auf dem Heerd und die ersten Platten zwingen, mehr Wärme aufzunehmen, als sie zu übermitteln vermögen. Dass diese Verbiegungen die Festigkeit schwächen, ist leicht begreiflich, nicht nur wegen der Formveränderung, sondern auch wegen der stattgehabten Aenderung der Structur des Bleches durch das Ausglühen.

Bei innerer Feuerung sind es die Scheitel der Feuerröhren, welche meistens Noth leiden und Formveränderungen erfahren, die aufgezeichnet, eine schöne Musterkarte geben würden.

Auch hier fehlt die Abkühlung, weniger in Folge Belegstseins mit Kesselstein, als in Folge zu niedrig gehaltenem Wasserstand oder gänzlichem Wassermangel an dieser Stelle. Das Blech wird zu heiss, oft glühend und veranlasst gewöhnlich, unterstützt durch den Dampfdruck von inwendig eine Einstellung in die Röhre von grösserem oder geringerem Umfang und mehr oder weniger Tiefe.

Die beiden stärksten Einbiegungen, die letztes Jahr sich zeigten, beide in Folge Wassermangels, betragen an 1 Kessel 80 mm., am andern 150 mm. Der letztere wurde sofort ausser Dienst genommen und mit theilweise neuer Feuerröhre versehen, dem erstern gestattet, nachdem die eingesunkene Stelle durch 3 Bügel inwendig verstärkt worden, mit um $2\frac{1}{2}$ Atmosphären reducirten Arbeitsdruck — nämlich mit nicht mehr als $1\frac{1}{2}$ At. — zur Heizung noch bis zum Frühjahr Dienst zu versehen.

In beiden Fällen sündigte der Heizer gegen § 4 des Reglements und war im einten die rechtzeitige Wahrnehmung, im andern der Mangel an nötigem Druck von innen (es war beim Anheizen) Schuld, dass die Zerstörung der Feuerröhre nicht weiter geführt und die Explosion veranlasst wurde.

Der zweite Haupttheil unserer Untersuchungen betraf, wenn

Am Schlimmsten mag es um die Kessel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen, woselbst letztes Jahr die Hartford steam boiler inspection and insurance company unter 30,000 inspicierten Kesseln die Hälften mit Mängeln behaftet vorfand und nach die Zahl der alten Kessel und die Verschiedenartigkeit des Fabrikates.

Am Schlimmsten mag es um die Kessel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen, woselbst letztes Jahr die Hartford steam boiler inspection and insurance company unter 30,000 inspicierten Kesseln die Hälften mit Mängeln behaftet vorfand und nach die Zahl der alten Kessel und die Verschiedenartigkeit des Fabrikates.

Am Schlimmsten mag es um die Kessel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen, woselbst letztes Jahr die Hartford steam boiler inspection and insurance company unter 30,000 inspicierten Kesseln die Hälften mit Mängeln behaftet vorfand und nach die Zahl der alten Kessel und die Verschiedenartigkeit des Fabrikates.

Am Schlimmsten mag es um die Kessel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen, woselbst letztes Jahr die Hartford steam boiler inspection and insurance company unter 30,000 inspicierten Kesseln die Hälften mit Mängeln behaftet vorfand und nach die Zahl der alten Kessel und die Verschiedenartigkeit des Fabrikates.

Am Schlimmsten mag es um die Kessel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen, woselbst letztes Jahr die Hartford steam boiler inspection and insurance company unter 30,000 inspicierten Kesseln die Hälften mit Mängeln behaftet vorfand und nach die Zahl der alten Kessel und die Verschiedenartigkeit des Fabrikates.

Am Schlimmsten mag es um die Kessel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika stehen, woselbst letztes Jahr die Hartford steam boiler inspection and insurance company unter 30,000 inspicierten Kesseln die Hälften mit Mängeln behaftet vorfand und nach die Zahl der alten Kessel und die Verschiedenartigkeit des Fabrikates.