

Neuer Rauchfang für Locomotiven

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 24

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2183>

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.

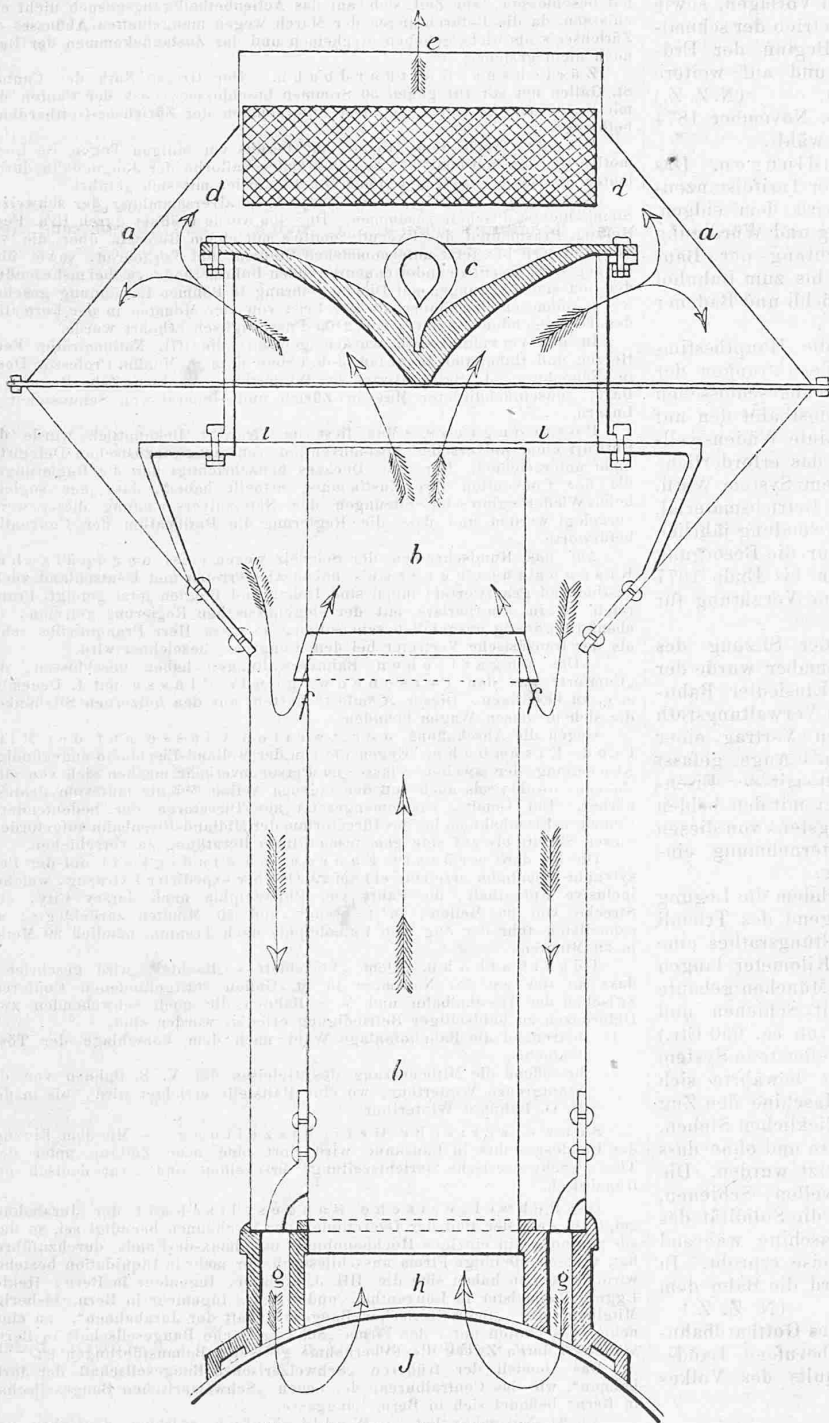
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Wie nun, wenn während der Fahrt plötzlich ein Nothsignal zum Halten vom Maschinisten gegeben wird, der Schaffner sich aber weit weg von dem Bremsapparat befindet und vielleicht nur mühsam durch die gefüllten Wagen hindurch zur Bremse gelangen kann? Hier hängt oft von wenigen Minuten das Leben Vieler ab, und darum dürfte es wohl gestattet sein, darauf aufmerksam zu machen, ob nicht in die eben jetzt berathenen Gesetzentwürfe eine die Eisenbahngesellschaften zur

Die Erstellung einer schweiz. Eisenbahn-Betriebsordnung ist aber sicherlich mindestens ebenso wichtig, als ein Transportreglement und ein Haftpflichtgesetz, um so mehr, als die Betriebsordnungen der schweiz. Bahnen noch manche Lücken und Unklarheiten enthalten, die nicht im Interesse der Sicherheit des Betriebes sein können. Wir behalten uns vor, auf diese Frage in einzelnen Erörterungen näher einzutreten.



Neuer Rauchfang für Lokomotiven.

Anstellung besonderer Bremser verpflichtende Bestimmung eingeschoben werden sollte.“

Dieser gewiss gerechtfertigte Wunsch kann in den der Bundesversammlung gegenwärtig unterbreiteten Gesetzentwürfen eine Berücksichtigung wohl nicht finden, da eine solche Bestimmung in eine schweiz. Eisenbahn-Betriebsordnung, welche noch zu erwarten ist (Art. 31 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen), aufgenommen werden müsste, während sie weder in das Haftpflichtgesetz, noch in dasjenige über die Rechtsverhältnisse beim Eisenbahntransport unterzubringen ist.

räthlichen Verordnung über die Concession der Dampfboote vom 7. März 1874 im Interesse der Postanschlüsse gegenüber Deutschland aufgegeben, die Abfahrt des letzten Abendschiffes von Romanshorn nach Lindau spätestens auf den 15. laufenden Monats in einer Weise zu regeln, dass dadurch der Anschluss des Nordostbahnzuges 100 von Rorschach, beziehungsweise Zug 23 der Verein. Schweizerbahnen von St. Gallen für den Posttransport hinlänglich gesichert sei.

Auf Vorschlag des Eisenbahndepartements genehmigt der Bundesrath

Neuer Rauchfang für Locomotiven. Bestehende Zeichnung stellt den Rauchfang einer Locomotive dar, wie er von Anthony Ross und James Mc Intosh von Memphis, Tenn., construiert wird. Wie alle ähnlichen Erfindungen hat auch diese den Zweck, den Auswurf des Rauchfanges zu reduciren. — Die Zeichnung ist als Längenschnitt des Rauchfanges gedacht. *aa* ist der äussere Mantel, *b* das innere Rohr, *c* der Kegel, gegen welchen der Kohlenstaub schlägt, und welcher desshalb nach auswärts abgelenkt ist. Wie die Pfeile andeuten, entweichen die leichteren Partikelchen nach oben aus dem Rohr und die schwereren fallen abwärts zwischen den äusseren und inneren Mantel. Ein Theil dieser letzteren wird wieder in das Rohr *b* gezogen durch die ringförmige Oeffnung *ff* gegen den Conus *c*, um dann wieder in der vorhin bezeichneten Richtung zu entweichen. Die grösseren und schwereren Funken oder diejenigen, welche auf den Boden des Raumes zwischen den beiden Rohren fallen, gelangen durch die Oeffnungen *gg* in die Rauchkammer und werden von da wieder nach oben durch das Rohr *b* gezogen. So werden die Funken unaufhörlich auf- und abwärts bewegt, bis sie in feinen Staub zerfallen und dann durch das ringförmige Sieb *dd* in die freie Luft gelangen. Dieser Rauchfang wird auf der Memphis und Charleston Railroad bei Schnellzugs-, Passagier- und Güterzugmaschinen verwendet. Durch diese Vorrichtung soll es ermöglicht sein, dass man selbst bei Nacht keine Funken aus dem Rauchfang aufsteigen sieht, und dass dennoch — wenn die Rauchkammer vorne geöffnet wird — dieselbe ganz rein befunden wird. — Nähere Details kann man erfahren bei Mr. Anthony Ross, Master Mechanic, Memphis and Charleston Railroad, Memphis, Tenn.

Bund und Cantone.

Aus den Bundesrathsverhandlungen. Sitzung vom 30. November. Der Bundesrath hat einen Vertrag zwischen der Postverwaltung und der Gotthardbahndirection genehmigt, durch welchen die beiden, für Besorgung des Postverkehrs nach Eröffnung des Betriebes auf den tessinischen Thalbahnen (6. Dec. 1874) maassgebenden beiderseitigen Beziehungen und Verhältnisse geregelt worden sind.

Ein von der Direction der Nordostbahn eingereichter Plan für die in Folge Einmündung der Aargauischen Südbahn bei Rupperswyl nöthig gewordene Erweiterung der dortigen Station erhält die Genehmigung des Bundesraths, nachdem dem Begehren darin Rechnung getragen worden ist, welche die Regierung von Aargau bezüglich dieser Stationserweiterung angebracht hatte.

Sitzung vom 4. December. Nachdem bezügliche Verhandlungen der Postverwaltung mit der Direction der Nordostbahn bei letzterer auf bestimmte Ablehnung gestossen sind, wird dieser Direction in Anwendung von Art. 5 der bundes-