

Objektyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

der Feuerung, theils während kürzerer Perioden von 10 bis 15 Minuten eingetragen, und man ersieht daraus, wie wechselnd während dieser kurzen Zwischenzeiten, namentlich bei lässiger Bedeckung des Rostes, das Verhältniss von Luft zu verzehrtem Brennmaterial ist. Der Kohlensäuregehalt der Rauchgase gibt direct den Maassstab für die Menge der zugeführten Luft und der in den Schornstein ziehenden Gase; je geringer die Luftmenge, desto grösser ist der Kohlensäuregehalt der Rauchgase. Im Allgemeinen entspricht ein Kohlensäuregehalt von rund

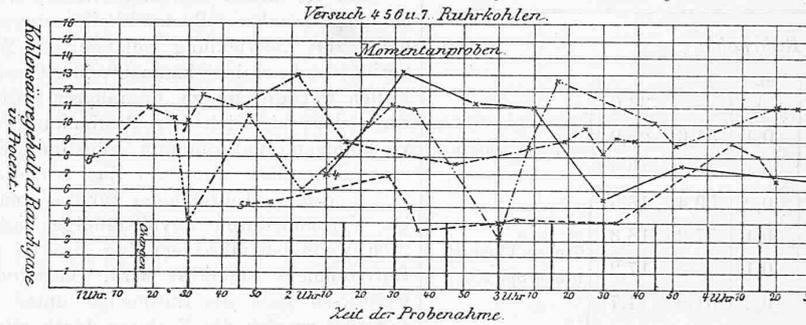
- 6 0/0 dem 3fachen des theoretischen Luftvolumens
- 7 0/0 dem 2 1/2fachen des theoretischen Luftvolumens
- 9 0/0 CO₂ dem 2fachen des theoretischen Luftvolumens
- 12 0/0 CO₂ dem 1 1/2fachen des theoretischen Luftvolumens
- 17 0/0 CO₂ der theoretischen Luftmenge.

† Louis Favre.

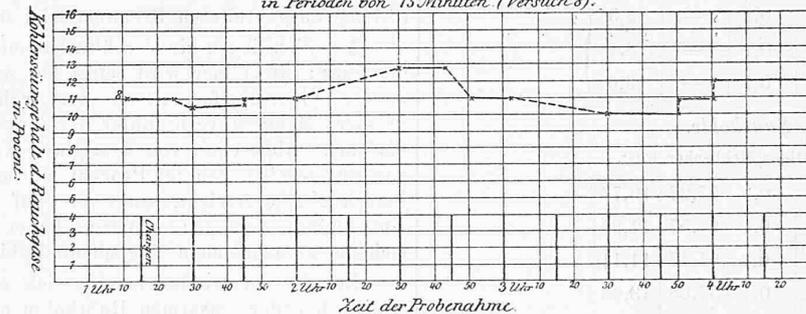
Am 19. Juli wurde Herr Louis Favre, der rastlose Unternehmer des Gotthardtunnels, von einem Schlaganfall betroffen und todt aus dem Tunnel gebracht. Nach den „Basler Nachrichten“ war Herr Favre am frühen Morgen mit einem franz. Ingenieur und dem Chefindenieur in Göschenen, Hr. Stockalper, bis auf 3 km. in das Innere des Tunnels eingefahren und hatte von da den weiten Weg bis vor Ort, ca. 7 km. vom Tunnelingang bei einer Temperatur von 30° C. hin und zurück in voller Rüstigkeit zurückgelegt. Auf der Maschinenstation bei 2800 m. vom Tunnelingang befahl ihm ein Unwohlsein; er verlangte noch ein Glas Wasser und mit einem Schlag hatte er die eifrige Seele ausgehaucht.

Fig. 2.

Graphische Darstellung des Kohlensäuregehaltes der Rauchgase.



Durchschnittlicher Kohlensäuregehalt der Rauchgase in Perioden von 15 Minuten (Versuch 8).



Die Bestimmung des Kohlensäuregehaltes der Rauchgase bietet das einfachste und sicherste Mittel den Zustand einer Feuerung zu beurtheilen und die Menge der zugeführten Luft zu erkennen.

Nächst der Luftmenge und der Schichthöhe des Brennmaterials ist die Construction des Rostes in erster Linie auf die ökonomische Verbrennung von Einfluss.

Der feinspaltige Mehl'sche Rost, welcher die Luft in feiner Vertheilung dem Brennmaterial zuführt, erwies sich bei der Ruhrkohle und der gasreichen böhmischen Kohle mit schwer schmelzbaren Aschenbestandtheilen als ausserordentlich günstig. Bei Anwendung desselben für die Saarkohle wurde jedoch die günstige Wirkung des Rostes wesentlich dadurch beeinträchtigt, dass die leichtflüssige Schlacke die feinen Rostspalten trotz sorgfältigen Stocherns verstopfte, so dass nach kurzer Zeit der Rost an zahlreichen Stellen dunkel blieb. Auf der oberen Fläche desselben bildete sich ein Schlackenkuchen, welcher den Zutritt der Luft und die lebhaftere Verbrennung der Kohle verhinderte.

Aus diesem Grund erwies sich für die Saarkohle ein gewöhnlicher Planrost mit etwa doppelt so weiten Spalten (13 mm.), welcher sich von unten reinigen liess, für die Verbrennung günstiger, wie die in den Tabellen aufgeführten Zahlen zeigen.

(Schluss folgt.)

* * *

Berichtigung.

Wir erhalten von Genf folgende Berichtigung zu unserm Artikel über den verstorbenen Ingenieur L. Blotnitzki:

Die Nummer vom 12. Juli der „Eisenbahn“ sagt, dass die Mont-Blanc-Brücke in Genf ein Werk von Hr. Blotnitzki gewesen sei. Diese Aeusserung ist nicht richtig! Das angenommene Project wurde von Hr. Daniel Chantre aus Genf, jetziger Ingenieur von mehreren Gasanstalten in Italien, gemacht; es erhielt den ersten Preis bei einer Ausschreibung und wurde von den städtischen Behörden gekrönt. Als nachher der Bau vom Staatsrathe bewilligt sein musste, so war Hr. Chantre verpflichtet, sich mit Hr. Blotnitzki zu associiren, damit die gewünschte Bewilligung ertheilt werde, und dies aus politischen Rücksichten. Hr. Blotnitzki machte nur sehr geringe Aenderungen am Plan des Hr. Chantre, die grössten waren die Zeichnung der Geländer und der Umstand, dass die Trottoirs niedriger sind, als beim Project des Hr. Chantre.

Die Ausführung war ein Werk der Ingenieure und Unternehmer der Stadt; als Cantonsingenieur hatte Hr. Blotnitzki blos die Generalaufsicht, aber weder Verantwortlichkeit noch Theilnahme an der Arbeit. Cuique suum!
A. G.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 18,36 m, Airolo 26,48 m, Total 44,70 m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 6,40 m.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 1363,60 m.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.