

Erfindungen und Verbesserungen.

Das neue Erter'sche Torfpressverfahren im Haspelmoore zwischen München und Augsburg.

Hierüber enthält eine Mittheilung des Direktors der Provinzial-Gewerbeschule in Aachen, Herrn Dr. Theodor Bromels, folgende Angaben. Nachdem die Bearbeitung des Torfs auf nassem Wege aus dem Grunde im Haspelmoore beseitigt worden ist, weil diese Station bei den gegebenen sehr provisorischen Einrichtungen einen nur sehr geringen Theil des zum Bedarf erforderlichen Materials zu liefern im Stande war, und ein anderweitiges, dem Zwecke entsprechendes Verfahren sich herausgestellt hatte, ist dort nach Angabe und unter Leitung des Ober-Postraths Erter in München ein großartiges Stablissement auf Staatskosten entstanden, welches den größten Theil des zum Bahnbetriebe erforderlichen Brennmaterials zu liefern bestimmt ist.

Unter Beibehaltung der bereits vorhanden gewesenen, längs der Eisenbahn in Fachwerk aufgeführten Magazinschuppen von je 400 Fuß Länge und 40 Fuß Breite ist zwischen diesen beiden, jedoch etwas rückwärts, ein massives Gebäude errichtet, in welchem die Pressung des Torfs stattfindet und die nöthigen Maschinen untergebracht sind. In einiger Entfernung hiervon, nach der Mitte des Moores sich erstreckend, ist ein zweites, aus zwei Abtheilungen bestehendes Magazin von gleicher Länge wie die beiden obenwähnten neu errichtet worden.

Die Operationen sind diese. Der in dem entwässerten Moore mittelst eines nicht zu tief gehenden Pfahls aufgelockerte Torf wird an der Luft trocknen gelassen, wozu eine nur sehr kurze Zeit nöthig zu seyn scheint, wenn man mit einem Klopfer die zusammenbackenden Stücke zerschlägt, das Feld überreggt und für die gehörige zeitweilige Umwendung des aufgelockerten Materials Sorge trägt. Es wird auf diese Weise das Moor sehr gleichmäßig von oben nach unten ausgenutzt und jeder Verlust an Abfall natürlich vollständig vermieden. Der so an der Luft trocken gewordene Torf wird in Wagen geladen und durch diese auf einem aus weiter Entfernung her aus dem Moore über solides Pfahlwerk angelegten und nach dem Siebel des nächsten Magazins führenden, oder von hier aus auf dem durch das Dach des Presshauses weiter fortgeführten Schienengeleise in eins der rechts oder links gelegenen Vorrathshäuser gefahren, wobei die Herbeiziehung der Wagen durch ein von einer Dampfmaschine in Bewegung gesetztes Drahtseil bewirkt wird.

Es ist ersichtlich, daß dieses Aufbereitungsverfahren nicht allein von den Witterungsverhältnissen weniger abhängig ist als dasjenige, welches den Torf naß verarbeitet und zu dessen allmählichem Austrocknen eine längere Zeit nöthig hat, sondern daß es auch gestattet, bei gehörig angesammeltem Vorrathe von Torfklein auch während des Winters zu arbeiten, ein Umstand, der dieser Methode eine sehr große Bedeutung beilegt, wozu es der Beleuchtung sicher nicht weiter bedarf.

Aus den Magazinen wird der Torf nach dem Presshause gefahren; hier scheint er, der etwa noch wahrgenommenen größeren Stücke wegen, erst noch durch ein Mühlwerk gehen zu müssen, ehe er zu den Trocknungs- und Vorwärmapparaten gelangt, welche durch die von der Dampfkefelfeuerung abziehende Wärme, zum Theil auch wohl durch den überflüssigen Dampf der Maschine, geheizt werden. Zu dem Ende befindet sich ein großer eiserner Kessel seitlich über der Presse eingemauert, aus welchem das ihm von einem Vaterpfeilerwerke übergebene und beim Betriebe der Fabrik wahrscheinlich in Bewegung erhaltene Torfklein in eiserne horizontal liegende Zylinder mit Fortbewegungsschrauben gelangt, welche innerhalb gemauelter, von heißer Luft durchzogener Kanäle angebracht sind. Durch die Drehung der in diesen Zylindern befindlichen Schnecke wird nun das bis zur Theerentwicklung erhitzte Material einer kurzen, aber stark geneigten Ebene übergeben, über welcher es durch eine einfache Verteilungsvorrichtung unter die Kolben der Excentripresse, deren bis jetzt nur erst zwei vorhanden sind, hinab gleitet. Durch die der Presse eigenthümliche Konstruktion sollen in der Minute 50 Torfstäbe von 5 Zoll 8 Linien Länge, 3 Zoll 8 Linien Breite und durchschnittlich Zollstärke (rhein. Maß) hergestellt werden.

Der trockene Torf (wahrscheinlich im gemahlten Zustande gemeint) soll bei der Pressung auf $\frac{1}{3}$ seines ursprünglichen Volumens zusammengehen. Das Gewicht der einzelnen Ziegel variiert je nach ihrer Stärke. Bei einem Durchschnittsgewichte der Ziegel von 30 Loth kann eine Presse in der Stunde wohl mindestens 28 Zentner produzieren, und es wird demnach mit einem Aufwande von vier Pressen einem bedeutenden Bedarf genügt werden können. Das Gewicht eines dichten Kubikfußes fand der Verfasser stets über 75, sogar 80 Pfund betragend.

Die ganze Anlage ist auf 200,000 fl. veranschlagt, worin das bereits vorhandene Gewesene indessen nicht mit einbegriffen ist. Die Gesamtkosten der Maschineneinrichtung belaufen sich auf 50,000 fl. Die Herstellungskosten des gepreßten Torfs waren zur Zeit der Beschäftigung des Stablissements von Seilen des Verfassers noch nicht festgestellt worden, sollen sich aber nach nunmehr erhobenen Ermittlungen auf 16 kr. der Zentner = 4.57 Sgr. belaufen.

Die gesammte neue Haspelmooreinrichtung ist eine außerordentlich Vertrauen

erweckende und verdient die Aufmerksamkeit der Regierung im vollsten Maße; sie ist das Resultat ausführlicher jahrelanger Versuche, unternommen sowohl in Hinsicht auf die Verwendbarkeit des Torfs überhaupt zum Eisenbahnbetriebe, wie auch zur Auffindung des zweckmäßigsten Verfahrens zur Aufbereitung eines so vielfach dargebotenen Materials. Der Eifer, mit welchem intelligente Kräfte diese Torffabrikationsmethode in das Leben gerufen, die Bereitwilligkeit, mit welcher die k. bayerische Regierung die zur Begründung des Stablissements nöthigen Summen ausgelegt hat, sprechen am beredtesten für die Zweckmäßigkeit und Solidität einer Anlage, welcher die Lösung einer wichtigen Aufgabe vollständig gelungen zu seyn scheint.

Beitrag.
Inland.

Preußen. — In der Generalversammlung der Aktionäre der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft am 2. August d. J. theilte der Vorsitzende aus dem gedruckten von der k. Direktion erstatteten Geschäftsberichte über die Betriebsverwaltung des Jahres 1857 als Hauptresultate mit: 1) daß die Höhe des nominellen Anlagekapitals gegenwärtig 7,950,000 Thlr. beträgt, wovon wirklich verausgabt sind 7,095,550 Thlr. 2) Daß die Ergebnisse des Betriebes pro 1857 sich ungeachtet der Ungunst der Verhältnisse doch noch besser gestaltet haben als in den Vorjahren, indem bei der Personenbeförderung die Frequenz um 38 Proz., die Einnahme um 24.6 Proz.; bei dem Gütertransport die Frequenz um 6.6 Proz., die Einnahme um 17.7 Proz. gegen das Vorjahr zugenommen hat. 3) Um den durchgehenden Verkehr zu heben, der gegenwärtig noch dadurch wesentlich erschwert und vertheuert wird, daß die Güter bei Düsseldorf umgeladen und mittelst des gewöhnlichen Landtransportes von einem Bahnhof zum andern übergeführt werden müssen, ist das Projekt der Anlage einer Trajektanstalt bei Düsseldorf für ganze Eisenbahn-Waggons der Realisirung näher zu führen gesucht. Die betreffenden Entwürfe sind vollendet und soll deren baldige Ausführung durch die eingeleiteten Verhandlungen gesichert werden. 4) Die Nettoerträge der Bahn lieferten zur Verzinsung der Stammaktien nach Maßgabe der Staatsgarantie einen Beitrag von 96,652 Thlr. 15 Sgr. oder 71.6 Proz., während dieselben 1856 nur 25,402 Thlr. oder 19 Proz. betragen. Die Zuschüsse des Staats zur Erfüllung der übernommenen Zinsgarantie haben sich daher sehr erheblich vermindert. Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staatszuschuß) betragen pro 1857 . . 585,116 Thlr., 93,247 Thlr. mehr als in 1856. Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. Verzinsung und Amortisation) beliefen sich auf 249,999 Thlr. oder 42.73 Proz. der Einnahme. Der Ueberschuß von 335,117 Thlr. übersteigt den des Vorjahres um 99,572 Thlr. oder 42.28 Proz. 5) In dem Zeitraum von Januar bis ult. Juni 1858 betragen die Einnahmen vom Verkehr 259,428 Thlr. gegen 257,989 Thlr. in demselben Zeitraum von 1857. — Zum Schluß nahm die Generalversammlung Veranlassung, sowohl bezüglich der günstigen Betriebsergebnisse des Jahres 1857 als insbesondere auch für die Bemühungen zur baldigen Herstellung eines verbesserten Rhein-Ueberganges resp. einer Trajektanstalt bei Düsseldorf der k. Direktion ihren Dank auszusprechen.

— In der Generalversammlung der Aktionäre der Ruhrort-Gresfeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft theilte der Vorsitzende über die Betriebsverwaltung des Jahres 1857 folgende Hauptresultate mit: 1) Die Höhe des nominellen Anlagekapitals beträgt gegenwärtig 3,512,000 Thlr., wovon bis ultimo 1857 wirklich verausgabt waren 3,214,864 Thlr. 2) Die Verkehrsverhältnisse des Jahres 1857 haben sich ungeachtet der Ungunst der Verhältnisse doch noch besser gestaltet als in den Vorjahren, indem bei der Personenbeförderung die Frequenz um 28.4 Proz., die Einnahme um 22.4 Proz.; bei dem Gütertransport die Frequenz um 7.59 Proz., die Einnahme um 19.7 Proz. gegen das Vorjahr zugenommen hat. Die finanziellen Ergebnisse haben sich so günstig gestaltet, wie noch in keinem der 6 Vorjahre, indem die Bahn zum ersten Male seit Gewährung der Staatsgarantie nicht nur zur Verzinsung ihrer Stammaktien keines Staatszuschusses mehr bedurfte und die betreffenden $\frac{3}{4}$ Proz. Zinsen aus eigenen Mitteln deckte, sondern außerdem aus den Betriebsüberschüssen noch eine Superdividende von $\frac{1}{4}$ Proz. oder 1 Thlr. $\frac{7}{8}$ Sgr. zahlen konnte. Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staatszuschuß) betragen 381,211 Thlr., 62,393 Thlr. oder 19 Proz. mehr als in 1856. Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. Verzinsung, Amortisations- und Reservefonds) beliefen sich auf 179,625 Thlr. oder 47.12 Proz. der Einnahme. 3) Was im Speziellen die Leistungen und Resultate der Homberg-Ruhrorter Trajektanstalt betrifft, so sind im Ganzen 3,149,305 Str. Güter trajektirt worden. Die Einnahmen aus dem Rhein-Trajekt allein betragen 63,393 Thlr., die Betriebskosten 33,421 Thlr., so daß eine Netto-Einnahme von 29,972 Thlr. resultirt, und das Anlagekapital der gesammten Trajektanstalt von 548,040 Thlr. bis ult. 1857 sich mit 5.47 Proz. verzinst hat. Der Reinertrag der Bahn von 201,586 Thlr. übersteigt den des Vorjahres um 66,710 Thlr. oder 19 Proz. — Schließlich nahm die General-