

Az asphalt burkolat úgyszólván, el sem kopik; az első évben a réteg vastagsága kisebbedik ugyan, hanem csupán a kocsizás okozta összeszorítás következtében. Végleges összenyomódás után az évi elkopás 1 milliméternyit tesz ki.

Ezen burkolat ellen az első pillanatban alaposnak látszó kifogás az lenne, miszerint felületének simasága miatt a lovak azon igen könnyen elcsúszhatnak. Erre vonatkozólag a francia kormány érdekes kísérletet tétetett, mely azt eredményezte, hogy a „de Seze“ kövel burkolt utcában, 1208 áthajtott ló közül, egy összerogyott, míg a „Neuve des Capucines“ asphalt burkolattal ellátott utcában csak 1409 közül egy. Legveszedelmesb az elcsúszás az elkopott, és ez által simává vált kőburkolaton; és pedig annál inkább, minél keményebb.

A bécsi új Aspern híd-burkolat, mely dalmátiai és seefeldi ásvány-asphalt, francia asphalt-kátrány, és homok-vegyületből áll, szintén kitűnőnek bizonyult be.

A főtt asphalt, a híd gondosan készített deszkázatára, két rétegben, 6 és 11 vonalnyi vastagságban, kiterítettet; az alsóbb ruganyosabbra, a felsőbb pedig keményebbre vététt, mit az asphalt-kátrány kisebb vagy nagyobb mennyiségbeni használata által lehetett elérni.

Az ásvány-asphalt ritka használatának oka részint a tökéletlen készítésben, részint a kereskedésben előforduló sokféle asphalt-pótanyagban rejlik; mindenesere azonban sokkal nagyobb figyelmet érdemel, mint a mennyiben eddig részesült.

(Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst) után

közli: **Benkó K.**

8) Új kenőcs géptengelyek számára.

Beer Pál, hajógyári gépész Ó-Budán mindennemű gép- és más mozgás áttételi tengelyek kenésére különös kenőcsöt, és ehhez szükséges kenszelenczét talált fel, melynek alkalmazása kiterjedtebb transmissióknál minden tekintetben előnyösnek mutatkozik. Ezen kenőcs és kenszelenczével — többek közt — az állam vaspálya pesti gépműhelyében tétettek kísérletek, melyekből kitűnt, hogy egy 3"—3''' átmérőjű, és 4"—4''' hosszú ágyazattal bíró, és perczenként 72 fordulást tevő tengelynél használt 10 ily szelencze egyszeri töltéssel 384 munkaóráig volt képes a tengelyt kenni; és ezen idő alatt az új találmányú kenőcsből fél fontot — 30 kr. értékben — használt el; míg a közönséges gépolajból, az eddig alkalmazott kenszelenczék segítségével, ugyanazon tengely, ugyanazon idő alatt 27 fontot — 89 kr. értékben — fogyasztott el. A megtakarítás tehát ezen új találmányú kenőcsesél, a közönségesen használt faolaj ellenében, tetemesnek mondható.