

Technische Notizen und Erfahrungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **1 (1836)**

Heft 11

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

seine ausgestreckte Hand scheint dem Volke die guten Gesetze zu geben, welche seine Regierung auszeichnete. Das schöne große Streitroß scheint in seinem stolzen Gange zu fühlen, es trage den Gebieter eines Volkes. Auch in den Verzierungen des Sattelzeuges sieht man die Bekanntschaft des Künstlers mit den Formen der damaligen Zeit. — Auch Schiller's Monument, vom Hrn. Matthia aus Berlin ausgeführt, steht vollendet da, nachdem es früher, beinahe fertig, zusammensürzte.

Technische Notizen und Erfahrungen.

— In Sir Geo. Head's neuem Werke über die englischen Manufakturen werden sehr interessante Notizen über die große, in der Nähe von Halifax befindliche Eisengießerei von Wibsey Lam Moor gegeben, von denen wir einige hier ausziehen: „In dieser Eisen- und Kohlengegend,“ sagt der Verfasser, „denn der ganze Grund des Moores ist reich daran, trägt die gesammte Umgegend dieser prachtvollen Gießerei den Stempel der allgemeinen Verbrennung, wie in der Nähe des Kraters eines Vulcans, und um ein furchtbareres Schauspiel zu sehen, als es hier durch die Vereinigung von Feuer, Rauch und Asche entsteht, müßte man geradezu nach dem Aetna oder Vesuv gehen. Auf einer langen Strecke hin ist das Moor mit Haufen calcinirter Schlacken und Asche bedeckt, dem Vorrath einer Reihe von Jahren, auf denen hier und da ein einsames Farrenkraut Wurzel geschlagen hat. Von diesen fällt der Blick weiterhin auf einen Haufen niedriger, schwarzer Gebäude, in denen zahllose Feuer lodern, und wo Kohlen abgeschwefelt und Metalle geschmolzen werden. Die zwischen den massiven steinernen Gebäuden sich emporschlängelnden Flammen aus den Hochöfen nehmen sich furchtbar aus, denn die Mündung eines jeden dieser Oefen hat einen Durchmesser von beinahe zehn Fuß. Die Gestalt dieser Oefen ist die eines gewöhnlichen Kalkofens, und oben, mitten unter den begierig züngelnden Flammen, erblickt man sonderbar gestaltete Räder. Diese gehören zu den Maschinen, vermittelt denen das Erz in eiserne Wagen, nach der Mündung des Ofens, auf einer schiefen Ebene hinangezogen wird. Sobald die Wagen dort ankommen, wenden sie sich, da, wo keine lebende Gewalt den Dienst verrichten könnte, von selbst und entladen sich ihrer Last in den Ofen. Es ist ein großartiger Anblick, das verwüstende Element hier in seiner ganzen Kraft und zugleich in so vollkommener Unterwerfung zu erblicken, wobei man jedoch den Gedanken nicht unterdrücken kann, daß das menschliche Wissen wahrscheinlich nie dazu gelangen wird, gänzlich jene Katastrophen abzuwenden, welche entweder durch Combination, oder durch Explosion, den Menschen an die Begrenztheit seines Wissens erinnern zu wollen scheinen, indem sie zuweilen das Schicksal des Besiegten zu dem des Siegers machen.“

— Noch ein Anstrich auf Lehmgebäude. Im X. Hefte dieser Zeitschrift wurde ein Anstrich auf Lehmgebäude beschrieben, der indessen noch einige wesentliche Mängel darbietet. Wir geben hier noch einen andern, welcher diese Mängel, namentlich den häßlichen Geruch des Steinkohlentheers, vermeidet. Daß weißer Thon, mit Wasser angerührt, auf Lehmwänden haftet, ist bekannt; er schmußt aber ab, wie eine mit Kalk frisch geweißte Wand, und verliert diese Eigenschaft nicht, wie diese, mit der Zeit; vermischt man ihn aber, statt des Wassers, mit Blut,

abgefahnter Milch, Eiweiß, so färbt der Anstrich nicht mehr ab, ist aber etwas spröde. Diefem wird endlich durch einen geringen Zusatz von Del oder Fett abgeholfen, und der Anstrich ist dann beinahe wasserdicht. Man rühre den weißen Thon, statt des Wassers, mit reiner süßer Milch an, so hat man den einfachsten und bequemsten Anstrich zu den innern Wänden. Er trocknet leicht, und läßt das Beziehen solcher Wohnungen gleich nach dem Trocknen zu, welches beim Kalk, ohne Nachtheil der Gesundheit, nicht geschehen kann. Er haftet besser als dieser auf dem Lehm, und jede Beschädigung ist leichter auszubessern, als die einer Wand mit Kalk-Ueberzug. Zum Anstrich der Außenwände muß demselben aber zuletzt noch ein Anstrich von reinem Del, z. B. raffinirtem Rüböl, gegeben werden, und das Wasser läuft dann wie Quecksilber davon ab. Schon der Zusatz von 2 bis 3 Loth in Wasser geschmolzenem Salze auf ein Pfund Thon, giebt demselben einige Wasserdichtheit; die Mischung färbt aber noch etwas ab, auch merkt man den Salzgeruch. Diesen zu verdecken, kann man aber feine Oele, z. B. Zimmet-, Nelken-, Citronen- oder gar Rosenöl zusehen.

— Dem Apotheker Herrmann in Baldohn, in Curland, ist es gelungen, aus schwarzem Erd-Torfe sowohl Coaks, welche sehr lange brennen, als ein treffliches brennbares Gas, das eine sehr weiße und helle Flamme giebt, zu erzeugen. Auch Theer und Ammoniak glaubt der genannte Chemiker aus Torf gewinnen zu können.

— Die Ketten, welche die einzelnen Wagons auf der Eisenbahn zwischen Brüssel und Antwerpen mit einander verbinden, sind jetzt, um den Ruck beim Anhalten und Abfahren zu mäßigen, durch elastische Vorrichtungen ersetzt worden. Im Monat Juli wurden auf dieser Eisenbahn 98,000 Personen befördert, und die Einnahme belief sich auf 150,000 Fr.

— Aus Linz meldet man, daß in der Folge eine größere Lebhaftigkeit in den Basaltgruben der Umgegend stattfinden wird, denn bekanntlich leistet der Basalt nicht allein die vortrefflichsten Dienste für Straßenpflaster und Chaussees, sondern man bedient sich desselben auch als Zuschlag bei dem Schmelzen strengflüssiger und kalkhaltiger Eisenerze. Er wird sogar der Glasfritte *) zugesetzt, und liefert auch ein dunkelgrünes oder braunes Glas, das meist zu Bouteillen benutzt wird, aus welchem aber, seiner besonderen Flüssigkeit wegen, auch Gufwaaren, Leuchter, Dosen u. verfertigt werden können. Obgleich nun die Nutzbarkeit so groß ist, liegt dennoch der Reichthum, den Linz an diesem Material besitzt, gleichsam todt da, während der Transport doch gewiß nicht sehr kostbar ist. Sollten jedoch einst die Eisenbahnen in das Leben treten, so würde es möglich seyn, auch diesen steinernen Schatz zu einer ergiebigen Quelle des Wohlstandes zu machen.

— Auf einem Dampfschiffe, welches nach Albany fuhr, ist der Versuch geglückt, zur Heizung des Wassers, statt des Holzes oder statt der Steinkohlen, Kohlenblende (Anthracit) anzuwenden. Die Masse der erforderlichen Kohlenblende ist im Vergleich mit der Masse des erforderlichen Holzes oder der erforderlichen Steinkohlen sehr gering. Pensylvanien und fast alle Staaten Nord-Amerika's sind reich an Kohlenblende, und der Preis derselben ist sehr gering. Die neue Entdeckung verdankt man den Untersuchungen und der Ausdauer des Dr. Hott.

— Dingler's polytechn. Journal macht uns mit der Irländischen Methode, Straßen

*) Gemenge von pulverisirtem Kiesel, Sand und Kalk oder Natron, zur Bereitung des Glases.

durch Sümpfe zu führen, folgendermaßen bekannt: Herr Wm. Bald Esq. giebt in dem dritten Berichte der Commission für die öffentlichen Bauten in Irland eine kurze Notiz über die Methode, nach der man in Irland die Straßen durch die daselbst so häufig vorkommenden Moräste führt. „Die erste Operation besteht darin, daß man an beiden Seiten der zu bauenden Straße doppelte Gräben zieht, und in diese durch kleine Querkänäle alles Wasser der zwischen denselben oder in ihrer Nähe befindlichen oberflächlichen Pfützen leitet. Sind die Moräste tief und weich, so kann dies bloß durch allmähliges Austiefen der Gräben in mehreren auf einander folgenden Sommern geschehen. Wenn der Morast- oder Moorboden gehörig trocken gelegt worden, so ebnet man denselben, indem man ihn mit festen Heiderasen, welche von einer trocknen Mosrheide genommen, und deren Seiten eben und parallel im Rechtecke geschnitten werden, auffüllt. Bei der ersten Schichte sollen die mit Heidekraut bewachsenen Seiten immer nach abwärts gerichtet werden. Nach dieser Ebenung wird dann die ganze Oberfläche mit regelmäßigen Schichten solcher Heiderasen, welche dicht an einander passen, und im Verbande gelegt sind, bedeckt. Die oberste dieser Schichten, deren gewöhnlich drei, manchmal aber auch vier bis fünf nöthig sind, um eine feste Unterlage herzustellen, muß jedes Mal so gelegt werden, daß die mit Heidekraut bewachsene Seite nach oben gefehrt ist, und daß die Oberfläche eine leichte Convexität bekommt. Ist dieser Theil der Arbeit vollkommen und gehörig geschehen, so kann man von der künftigen Dauerhaftigkeit der Straße überzeugt seyn; ließ man sich dagegen hierbei eine Unachtsamkeit zu Schulden kommen, so wird alles spätere Bemühen keine gute Straße, sondern nur eine Material- und Zeitverwüstung zur Folge haben; denn die Straße wird immer unter die Morastoberfläche versinken, immer in Unordnung und häufig mit Wasser überdeckt seyn. Erst nach Vollendung obiger Arbeit sollen die Seitendämme oder Befriedigungen gebaut werden, und hierauf erst soll eine vier Zoll dicke Schichte Kies aufgefahre werden, auf die dann endlich, nachdem sie sich gehörig consolidirt, wie gewöhnlich, die Schichte zerschlagener Steine gelegt wird.

L i t e r a t u r.

Frankfurt a. M. Bei dem thätigen und unternehmenden Buchhändler Jügel hier selbst sind vor Kurzem 2 Werke erschienen, die, bei verschiedenen Zwecken und für ein verschiedenes Publikum bestimmt, doch als vollkommen genügend für die Wünsche der Kauflustigen angesehen werden können. Das erstere enthält, unter dem Titel: „Malerische Ansichten der merkwürdigsten und schönsten Kathedralen, Kirchen und Monumente der gothischen Baukunst am Main, Rhein und an der Lahn,“ eine Reihe von Abbildungen der schönsten Ueberbleibsel jenes Baustyles, welche das südliche Deutschland aufzuweisen hat, und durch welche es neben dem Reichthum seiner Naturschönheiten die Aufmerksamkeit des kunstliebenden Reisenden so sehr in Anspruch nimmt. Die uns vorliegenden drei ersten Lieferungen enthalten 24 Blätter, welche sämmtlich, nach Zeichnungen des Architekten Herrn A. Lange, von verschiedenen Künstlern, Borum, Knauth, Schott, Bergmann u. auf Stein gezeichnet sind. Sämmtliche Blätter verrathen eine große