

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **2 (1837)**

Heft 10

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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.

mung bleiben, nach der Vorbereitung wird er mithin auf $1\frac{1}{2}$ Min. Pause rechnen können — eine Zeit, die mehr als hinreichend ist, um eine bedeutende Strecke zu gehen, und einen Strick z. umzuschlagen. — Es ist dabei gleichgültig, ob man still steht, oder den Körper gewaltsam und mit Anstrengung bewegt; im Gegentheil erleichtert die Bewegung das Unterdrücken des Athmens. Noch ist zu bemerken, daß man die Zeit um Einiges verlängern kann, wenn man, so bald man sich beängstigt fühlt, die zuletzt aufgesammelte und die Brust ausdehnende Luft allmählig ausströmen läßt, so daß Ref. oft das Nichtathmen dadurch bis auf $2\frac{1}{2}$ Min. gebracht hat.

L i t e r a t u r.

Dem so eben in London erschienenen, für jeden Techniker höchst interessanten, Werke „Whishaw analysis of railways“ entlehnen wir folgende werthvolle Notizen über Dampfwagen und Dampfmaschinen:

Dampfwagen, aber von sehr unvollkommener Bauart, waren schon seit langer Zeit in Gebrauch, ehe sie auf den Eisenbahnen angewendet wurden. Die Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington ist indeß die erste, auf welcher dieß Meisterstück des menschlichen Erfindungsgeistes, als ein Ersatz für die Pferdekraft, gebraucht wurde. Viele von den Maschinen, welche noch jetzt auf dieser Bahn benutzt werden, sind schwerfällig, bei allem Dem aber von großer Kraft. Der „Lord Brougham“ kann als ein Beispiel angeführt werden: es ist eine Maschine von 16 F. Länge, welche auf sechs schweren Rädern ruht, von denen drei durch Arme mit einander verbunden sind; diese Räder haben 4 F. im Durchmesser, und das Gesamtgewicht (der Maschine) beträgt etwa 12 Tonnen (24000 Pfd.). Die beiden Cylinder stehen vor dem Schornstein, und jeder hat 14 Z. im Durchmesser, wobei der Stempel in jedem senkrecht sich bewegt, und mit den Armen an den Rädern in Verbindung steht. Auf der Manchester-Liverpool-Eisenbahn ist das Verhältniß der, täglich in Gebrauch befindlichen, Maschinen fast wie 1 auf jede 3 (engl.) Meilen, und eben so viele sind immer in der Reparatur: unter den, gegenwärtig im Gange befindlichen, kann man den „Collier“, den „Mercury“, den „Rapid“, den „Herkules“, den „Aiar“, den „Speedwell“ und den „Thunderer“ nennen. Auf der Eisenbahn zwischen Dublin und Kingstown (Irland), wo ein sehr lebhafter Passagier-Verkehr Statt findet, und wo die Wagen täglich beinahe 20 Mal hin und her gehen, sind 9 Dampfwagen im Gebrauch: der „Manchester“, die „Britannia“, der „Baurhall“, der „Kingstown“, der „Dublin“, der „Comet“, die „Victoria“ und der „Stanley.“ Drei von diesen sind von den Herren Sharp und Roberts, in Manchester, gebaut worden, und haben 11 zöllige Cylinder mit 16 zölligem Hub; die übrigen sind von Hrn. Forrester, in der Baurhall-Gießerei, gefertigt. Diese Dampfwagen wiegen ungefähr 9—10 Tonnen (18—20,000 Pfd.), und mehrere derselben sind ungemein zierlich gebaut. — Auf der Eisenbahn zwischen Leicester und Swannington, wo allein aus den Kohlengruben des Hrn. Stephenson u. A.

gegen 500 Tonnen Kohlen täglich befördert werden, gehen 7 Dampfwagen. Der „Atlas“ und der „Vulkan,“ jeder mit 5 Rädern, gehören zu den stärksten Dampfwagen, die bis jetzt auf einer Eisenbahn gebraucht worden sind: sie haben Cylinder von 16 Z. Durchmesser und von 20 Z. Hub, und sind für schwere Lasten, bei mäßiger Schnelligkeit, gebaut. Der „Herkules,“ der „Goliath“ und der „Simson“ haben jeder einen 14zölligen Cylinder mit 18 Z. Hub, und der „Comet“ und der „Liverpool“ haben 16zöllige Cylinder mit 14 Z. Hub. (Der Verf. verweist, als auf die beste Quelle über den Bau der Dampfwagen, auf das werthvolle Werk des Chev. de Pambour.

Wir fügen diesem Hefte in Tafel XXIII die Ansichten eines, von dem genialen Ober-Landes-Baudirector, Herrn Schinkel in Berlin, entworfenen und bei Potsdam ausgeführten Schweizerhäuschens bei, dessen Zeichnung und Einsendung wir dem Architect, Herrn Fr. Schmied aus Glarus, verdanken.

Redaktion.
