

Technische Notizen und Erfahrungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **3 (1839)**

Heft 10

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Geschwindigkeit von 40 Meilen auf die Stunde würde ein Kosten-Aufwand erforderlich, der alle praktische Ausführbarkeit unmöglich macht.

— Auf der Eisenbahn zwischen London und Birmingham sind 13 Meilen vollkommen eben, 52 haben einen Fall von 1 bis 14 Fuß auf die Meile, und 47 einen Fall von 14 bis 16 Fuß. Der größte Unterschied des Niveaus zwischen zwei Strecken der Bahn beträgt 308 Fuß, und die Abstufungen wechseln 44 Male. Die größte ununterbrochene Fläche ist ungefähr 4 Meilen lang, und die größte Ausdehnung einer Stufe $7\frac{1}{2}$ M. Die Neigung von der einen Stufe bis zur andern beträgt indes 4 Meilen (Länge). Von London bis Birmingham fährt man 55 Meilen bergan, 44 M. bergab und 13 auf ebener Fläche. Die Bodenfläche, welche die Bahn und die Stationen einnehmen, kann man auf beinahe 4000 engl. Morgen anschlagen.

Livorno. Es sind jetzt hier drei Colosse von Marmor in Arbeit. Der eine, Washington, für einen Rathssaal in Philadelphia bestimmt, in sitzender Stellung, antikem Costüm, 12 Fuß hoch. Der Obertheil des Körpers ist unbekleidet, der Untertheil mit dem Mantel bedeckt, welcher über den erhobenen rechten Arm herunterfällt, die Linke berührt das Schwert, welches in der Scheide auf dem Schenkel liegt. Der amerikanische Bildhauer, der diese Statue ausführt, heißt Greenough. Die anderen beiden Colosse sind 16 Fuß 6 Zoll hoch, den jetzigen und den verstorbenen Großherzog von Toscana darstellend. Beide Standbilder werden auf Kosten der Stadt Livorno ausgeführt, wo sie auf einem ihrer Plätze aufgestellt werden. Von dem talentvollen jungen Bildhauer Demi aus Livorno ist vor Kurzem die Statue Galilei's, groß, in sitzender Stellung, in Marmor ausgeführt, in dem Costüm seiner Zeit, den Globus in der Linken haltend, ein Blatt auf dem Schooße, in der Rechten, welche in Thätigkeit mit Messen beschäftigt ist, den Zirkel führend; ein Werk voll von Leben, welches mit vieler Freiheit eines Talents von sichtlicher Eigenthümlichkeit vollendet ist.

Technische Notizen und Erfahrungen.

Höchst einfaches und praktisches, bis jetzt aber noch immer nicht gehörig genug gewürdigtes Mittel, brennende Schornsteine schnell und sicher zu löschen. Die Entzündung der Schornsteine, wenn bei vernachlässigter Reinigung derselben sich sehr viel Ruß darin angefest hat, ist überhaupt kein seltener Fall. Zuweilen wird der Schornstein dadurch bis in den Zustand des Glühens versetzt, auch wohl gesprengt, oder die Wechsel außerhalb desselben werden entzündet, und eine nicht selten stark um sich greifende Feuersbrunst ist unvermeidlich. Man hat zwei Mittel, einer solchen Gefahr vorzubeugen. Das erstere möchte nur bei Schornsteinen mit massiven dicken Wänden oder bei Metallröhren anzuwenden seyn, und dieß besteht darin, jeden Schornstein mit einer beweglichen Klappe versehen zu lassen, die, vermittelst einer darin befestigten eisernen Stange, leicht geschlossen und geöffnet werden kann. Es ist hinreichend, solche zu verschließen, wenn der Schornstein brennt, um das Feuer schnell zu löschen; denn weil hierdurch der Zutritt der Luft von unten nach oben unzulässig gemacht wird, und ohne

atmosphärische Luft kein gewöhnliches Feuer unterhalten werden kann, so ist die Erstickung der Flamme eine natürliche Folge davon. — Das zweite, wohl noch praktischere und bei einem jeden Schornsteine in Anwendung zu bringende Mittel, besteht in einer schicklichen Anwendung von gepulvertem Schwefel. Jeder Hausbesitzer sollte stets 1 bis 2 Pfund gröblich gepulverten Schwefel, dem man 1 bis 2½ Loth gewöhnliches Schießpulver zusetzt, in einer verschlossenen Flasche vorrätzig halten. Sobald ein Schornstein brennt, hat man dann nur nöthig, den mit Pulver vermengten Schwefel unmittelbar unter dem Schornsteine, etwa auf dem Herde, oder in dem Kamine auszustreuen und dann anzuzünden. Sobald der Dampf des brennenden Schwefels emporsteigt, wird man in wenigen Minuten die Flamme des brennenden Schornsteins verlöschen sehen, indem das schwefelsaure Gas zu denjenigen Luftarten gehört, die weder das Athmen, noch den Verbrennungsproceß unterhalten können.

— Braunkohle als Heizmaterial der Locomotiven. Die amerikanische Locomotive auf der Leipziger Eisenbahn konnte wegen ermangelnder passender Feuerung nicht benutzt werden. Jetzt hat man aber durch Zufall die Entdeckung gemacht, daß schwere Braunkohle von Halle zu der Heizung sich vorzüglich eignet; und seitdem zeichnet sich die Locomotive, wenn auch nicht durch große Geschwindigkeit, so doch durch ungemein starke Zugkraft aus, und fördert Nachts von Riesa nach Leipzig Holz und Kohlen.

— Anwendung der archimedischen Schraube anstatt Ruderräder bei Dampfbooten. Die Vortheile der Anwendung dieser Schraube sind lebhaft besprochen und besonders von Erichson bevorwortet. Sie begreifen die Erzielung von Geschwindigkeit und die wechselnde Benutzung von Segeln oder Dampfkraft in sich. Die Nachtheile des Hinterwassers durch die Ruderräder werden vermieden, die Schrauben können mit demselben Effect auch in stürmischem Wetter arbeiten. Kleine Versuche haben ihre Vorzüge bereits dargethan. Die Dampfmaschine hat bei gedachtem Principe ihren Platz in der Mitte des Schiffes, die Schraube, unter dem Spiegel angebracht, erhält ihre Umdrehung durch eine liegende Welle. — Von der Werfte des Herrn Winn ist gegenwärtig ein so ausgerüstetes Schiff von Stapel gelaufen; es hat 155 Fuß Länge und 22½ Fuß Breite. Der Durchmesser der Schraube ist 7 Fuß, ihre Länge 8 Fuß. Das Schiff wird Maschinen von 45 Pferdekraft erhalten.
