

Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen
Band: 3 (1839)
Heft: 1

Rubrik: Technische Notizen und Erfahrungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

eine ähnliche Arbeit. Nicht minder merkwürdig soll das gefundene Atrium seyn, welches ebenfalls an der Gräberstraße liegt. Die Säulen sind mit Figuren und Verzierungen in Mosaik bedeckt. Es ist dieses der erste Fund in seiner Art und er widerlegt die Ansicht, als gebühre die Erfindung oder Anwendung der Mosaiksäulen dem Mittelalter, wie man bisher glaubte und annahm. — In den Ausgrabungen von Ruvo in Apulien hat man ein ungeheures Thongefäß von 6 1/2 Palmen Höhe mit 130 mythologischen Figuren entdeckt, welches das hiesige Museum für 700 Silber Ducati erworben hat.

Technische Notizen und Erfahrungen.

— In den englischen Alkali-Works in Stoke Prior bei Bromsgrove in Worcestershire ist von einem gewöhnlichen Arbeiter eine Dampfmaschine erfunden worden, welche auf jeden Fall alle andern in sehr kurzer Zeit verdrängen muß. Die Einfachheit ihrer Einrichtung, der geringe Raum, den sie einnimmt, und die unbedeutenden Kosten, die ihre Anschaffung verursacht, müssen sie Allen empfehlen, welche bei ihren Geschäften der Kraft des Dampfes benöthigt sind. Der Umfang der Maschine ist nicht größer als der eines Hutkopses, und die Kosten einer Maschine von fünf Pferdekraft dürften kaum die Summe von 10 bis 15 Pf. St. übersteigen. Sie hat eine Cylindform, etwa 18 Zoll im Durchmesser, und ist 22 Fuß tief. Der Dampf tritt durch eine Oeffnung in einen kreisrunden hohlen Reifen (belt), der an einer Mauer angebracht ist, an welcher er sich dreht, und die Maschine durch eine diagonale Bewegung gegen einen aufrecht stehenden Stempel in Thätigkeit setzt, wobei er durch den Druck einer diagonalen Platte, welche das Innere in zwei Theile theilt, herausgetrieben wird. Die rotirende Bewegung wird auf eine sehr schöne Art durch ein vollkommen sphärisches, dampfdichtes Gelenk bewerkstelligt, welches sich am Ende eines feststehenden, schiefen Armes befindet, gegen welches Gelenk die obere und untere Fläche des einen Theils des Cylinders, wie das Aeußere einer Sanduhr, geneigt sind. Auf diesen bewegt sich nun die diagonale Platte, indem die Bewegung durch eine, von dem Umkreise bis in den Mittelpunkt gehende Oeffnung erleichtert wird, welche gerade so groß, wie der oben benannte Stempel dick ist, an dessen Seite sie beständig auf- und absteigt. In der Mitte des Bodens des Cylinders ist ein Kolben befestigt, an welchem ein Rad angebracht ist, welches dem Werke die erforderliche Bewegung mittheilt. Dies ist Alles, was zu dieser neuen Maschine gehört. Der Erfinder hat bereits ein Patent darauf angenommen.

— Ein amerikanischer Ingenieur hat, durch den jüngst auf der Liverpool-Birminghamer Eisenbahn eingetretenen Unglücksfall veranlaßt, eine an der Locomotive angebrachte Vorrichtung erfunden, welche in den Ver. St. allgemein in Gebrauch und, unter dem Namen „Ruh- oder Pferdefänger“ bestimmt ist, dem Unglücke vorzubeugen, welches dergleichen Thiere, die sich auf die Bahn verlaufen, dadurch bewirken können, daß sie unter die Räder kommen. Diese Vorrichtung besteht aus folgenden Theilen: Ein schaufelförmiges Behältniß mit starkem eichenem Boden, durchaus mit eisernen Reifen beschlagen und vorn mit einem, an der Spitze des Behält-

nisses befestigten, Kreuzbalken von 6 Zoll Breite versehen, wird 5 bis 6 Fuß vor der Locomotive angebracht und durch starke eiserne Stangen an dieselbe befestigt, so, daß der untere Theil dieses Behältnisses nur 3 Zoll über den oberen Theil des Gleises zu stehen kommt. Die Seitenwände desselben müssen von der vorderen Spitze gegen rückwärts zwei Fuß hoch in die Höhe steigen und an den Boden mit starken eisernen Bändern befestigt werden. Die Wirkung dieser Vorrichtung ist einfach diese, daß Thiere, welche sich auf der Bahn befinden, von derselben aufgefangen werden, und man dadurch verhütet, daß die Maschine, wie es gewöhnlich geschieht, darüber hinweg geht. Wird das Thier nicht auf dem schaufelförmigen Behältnisse gefangen, so wird es wenigstens, da der Boden keilförmig zugespitzt ist, entweder auf die rechte oder die linke Seite aus der Bahn geschleudert.

— Man hat kürzlich in Australien eine sehr wichtige Entdeckung gemacht, welche einen großen Fortschritt in der Kunst der Glasmachererei verspricht. Herr King aus Sydney, der früher in einer Krystall-Glas-Manufactur in Edingburgh angestellt war, hat mehrere Centner eines sehr feinen Sandes nach England geschickt, mit dem man in der berühmten Glas-Manufactur der Herren Pellat in London Versuche angestellt hat. Die Herren P. melden nun, daß dieser Sand bei Weitem besser sey, als aller, den sie je gebraucht hätten. Die schätzbarste und wichtigste Eigenthümlichkeit desselben sey die, daß er gänzlich frei von Eisen-Oxyd, so wie von jeder andern Beimischung sey, welche auf die Farbe des Glases einen Einfluß habe. Nach einem zweiten Versuche fügen sie noch hinzu: „Dieser Sand übertrifft alle früher gebrauchten Arten hinsichtlich der Weiße, des Glanzes und des Flüssigkeits-Grades. Wir haben ihn mit der gewöhnlichen Quantität kohlensauren Kali's und Salpeter gemischt, und mit einer etwas kleinern Quantität Braunstein, als bei anderen Sandarten erfordert wird.“

— In den eliseischen Feldern in Paris fanden vor Kurzem Versuche über die Erfindung des Hrn. Laignel Statt, durch welche es möglich wird, den Eisenbahnkrümmungen einen Halbmesser von 25, statt früher 500 Metres zu geben. Die neue Erfindung besteht darin, daß man bei der Krümmung die beiden Räder, die nach der äußeren Seite stehen, auf dem erhöhten Rande der Felge laufen läßt. Dadurch geht die eine Seite des Wagens etwas höher als die andere, und die Krümmung wird bedeutender, ohne dem Wagen Gefahr zu bringen.

