

Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen
Band: 2 (1837)
Heft: 10

Buchbesprechung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

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

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 zu 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 allmälig 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 „Aiax,“ 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 „Buxhall,“ 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 jöllige Cylinder mit 16 jölligem Hub; die übrigen sind von Hrn. Forrester, in der Buxhall-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 Schweißherhäuschen bei, dessen Zeichnung und Einsendung wir dem Architekten, Herrn Fr. Schmied aus Glarus, verdanken.

Redaktion.

