

**Zeitschrift:** Zeitschrift über das gesamte Bauwesen  
**Band:** 3 (1839)  
**Heft:** 10  
  
**Rubrik:** Technische Notizen und Erfahrungen

### **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:** 10.01.2026

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

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 indeß 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, vermittelt 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  $2\frac{1}{2}$  Loth gewöhnliches Schießpulver zusetzt, in einer verschlossenen Flasche vorrätig 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 bevormortet. Sie begreifen die Erzielung von Geschwindigkeit und die wechselnde Benützung 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  $22\frac{1}{2}$  Fuß Breite. Der Durchmesser der Schraube ist 7 Fuß, ihre Länge 8 Fuß. Das Schiff wird Maschinen von 45 Pferdekraft erhalten.

---