Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 14 (1898)

Heft: 32

Artikel: "Dodge" zweiteilige hölzerne Riemenscheiben

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-579112

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: 27.10.2025

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

ansprüche famt einer topierten Zeichnung wurden mir mitgeteilt.

Der Brenner biefes erloschenen Batentes ift folgenbermaßen fonftruiert: In bem Stud Rohr, bas unmittelbar mit bem Brenner in Berbindung fteht, ftedt eine zweite Röhre, bie Luft zuführt; außen herum ift ein Krang von fleinen Röhren, ebenfalls mit Luftzufuhr. Wenn bie bezügliche Mitteilung über ben ameritanischen Brenner richtig ift, fo wird man unichwer finden, bag zwischen bem englischen und ameritanischen Brenner eine große Aehnlichfeit herricht und barum in Deutschland schwerlich ein Batent hiefur erhältlich ift. Ferner werden alle biejenigen, die ichon Berfuche in ähnlicher Richtung gemacht haben, um Acethlenbrenner für heizungszwede zu erstellen und beren gibt es in allen Staaten nicht Benige, mir zugeben, daß auf biefem Bege ichwerlich, borausgefest, daß man nur den gewöhnlichen Bas= und Luft= brud verwendet, wie ich bei meinen Apparaten, je etwas Brauchbares erzweden wird. Bu biefer Aufklärung murbe ich veranlaßt, weil ich aus bem Tone ber "Sandwerkerzeitung" ichloß, bie bezügliche Ginfendung fet auf mich und meine Patentapparate gemungt.

St. Fiben, ben 29. Oftober 1898.

3. Sartmann, Mechaniter.

"Dodge" zweiteilige hölzerne Riemenscheiben. (Eingefandt).

Weit mehr als früher ist es heute, beim großen Konsturrenzkampf, nötig, daß jeder Industrielle bestrebt ist, mit wenig Unkosten sein Fabrikat herzustellen, seine ihm zur Bersfügung stehende Betriebskraft aufs beste auszunuzen und diesselbe nicht durch unnütz schwere Anlagen zu verschwenden.

Sine möglichst vorteilhafte Ausnutzung der vorhandenen Betriebstraft kann aber nur dann stattsinden, wenn bei Ginzichtung eines Geschäftes darauf Bedacht genommen wird, die Transmissionsanlage so leicht wie möglich zu erstellen, was wiederum nur erreicht werden kann bei Gebrauch von hölzernen Riemenscheiben, welche bekanntlich $70^{\circ}/_{0}$ leichter sind und zudem noch $25-60^{\circ}/_{0}$ mehr Abhäsion besitzen als eiserne Scheiben.

Bei Verwendung von hölzernen Riemenscheiben kann die ganze Transmissionsanlage leichter, somit auch billiger erstellt werden; die Reibung wird durch die statissinende geringere Transmissionsbelastung vermindert, dadurch wird auch an Betriebskraft eine bedeutende Ersparnis erzielt. Speziell bei Anlagen in der Kleinindustrie kommt es häusig vor, daß der größte Teil der vom Motor, Turbine 2c. 2c. abgegebenen Kraft für die Bewegung der Transmissionswerke verbraucht wird und dann kaum noch genügend Kraft für die Werksmaschinen vorhanden ist. Diesem Uebelstand kann durch Anwendung von Holzrollen mehr abgeholsen werden, als man gewöhnlich anzunehmen pslegt.

Diese gemachten unangenehmen und nachteiligen Erfahrungen führen benn auch immer mehr zur Thatsache, baß die hölzernen Riemenscheiben die Stelle der eisernen Scheiben einnehmen und ist es besonders die "Dodge"s Riemenscheibe, welche von allen Fabrikaten den erst en Rang einnimmt und auch die weit verbreiteste ist.



Seitsmehr als 15 Jahren werden biefe Scheiben fabriziert;

über 600,000 Stude find ichon im Gebrauch und arbeiten überall zu Jebermanns Zufriedenheit.

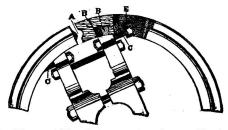
Die "Dobge"-Riemenscheibe, welche in verschiedenen Staaten patentiert ift und welche ben Stempel



als Schummarke trägt, ist ber Pionnier ber hölzernen zweisteiligen Riemenscheiben; sie ist die beste und stärkste und allen andern Fabrikaten weit überlegen. Jede ächte "Dobge" = Riemenscheibe trägt obigen Namen und wird einzig und allein importiert von der Firma Bachofen & Hartmann in Uster, welcher von der Dodge Manufacturing Co in Mishawaka, Ind., der Alleins Berkauf für die ganze Schweiz übertragen worden ist.

Der große Erfolg, welchen die "Dodge-Independence"s Riemenscheibe zu verzeichnen hat und den sie hauptsächlich der dis ins kleinste Detail sorgfältigsten Konstruktion versdankt, hat, wie es gewöhnlich der Fall ist, zu einer großen Anzahl Nachahmungen geführt. Alle anderen, unter dem Namen "Spstem Dodge" in den Habel gebrachten Rollen haben aber mit den "Dodge-Independence"-Riemenscheiben, worüber wir diese Abhandlung machen, keine Gemeinschaft, es sind diese verschiedene Fabrikate.

Die "Dobge-Independence". Riemenscheiben haben folgende Konftruftion:



Aus 25 mm biden Laben werden segmentförmige Stüde geschnitten, beren Enden durch einen originellen Schwalbensichwanz verbunden und fest verleimt. Durch das Zusammensfügen mehrerer solcher Stücke werden Ringe geformt, von benen jeder für sich ein solides kräftiges Ganzes bilbet.

Bei Anfertigung einer Scheibe werden nun eine Anzahl folder Ringe berart zusammengeleimt, daß bie Fugen ber einzelnen Stude eines Ringes die Fugen bes anderen Ringes beden. Sobald biefe gusammengesetten Ringe bie Breite ber Arme erreicht haben, werben folche inwendig genau chlindrifc ausgebreht und bie Arme alsbann eingeschwalbt, wie aus obenstehendem Schnitt BD erfichtlich. Dieser Schwalbenichwanz ift nicht allein burch bas Holz bes Armes hergeftellt, fondern befteht auch jum Teil aus bem feparaten Reil D, fodaß bas Bange feft gufammengehalten wird. Rachbem bie 2 paralellen Urme im Rrange befeftigt find, wird letterer burch einen gefrümmten Schnitt in 2 Salften geteilt. (Siehe Schnitt A.) Dieses System bewirkt bas genaue Zusammenpaffen ber beiben Galften beim Montieren. Um die gewünschte Rrangbreite zu erreichen, werben weitere Ringe auf beiben Seiten ber feft gusammengeschraubten Scheibe aufgeleimt, welche den Schwalbenschwang BD vollständig beden und ebenfalls in ber Richtung von Schnitt A entamei gefägt.

Hernach wird die ganze Scheibe genau abgedreht und mit einer in Del geriebenen, heiß angewandten Flüssigteit imprägniert, die Laufsläche mit mehreren Lagen Schellack und Firnis versehen und der ganze Körper mit wasser und feuerssicherer Farbe zweimal gestrichen, um die Scheibe gegen Temperatureinssüffe zu sichern.

Bu allen Berleimungen wird ausschließlich unlösbarer Leim verwendet.

Wie aus obigen Konstruktions-Angaben ersichtlich ift, so sind diese "Dodge"-Riemenscheiben aus verschiedenen kleinen Stücken Holz zusammengearbeitet, was den großen Vorteil hat, daß diese Rollen gegen Temperatureinssüsse viel widersständsfähiger sind, als nur gebogene Riemenscheiben; also immer rund laufen. Es werden ebenfalls keine Nägel verswendet, somit erhält der Kranz keine Sprünge und Risse. Die Stoßsugen sind bei den "Dodge"-Scheiben gerade und nicht kreisrund, was ein viel exakteres Arbeiten bei der Erstellung der Riemenrollen bedingt, und ein besseres Zusammenhalten der einzelnen Segmente zur Folge hat.

Bur Befestigung ber Riemenscheibe auf die Transmissionswelle bedient man sich zweitheiliger hölzernen Buchsen. Dieses Buchsen-System bietet ben wesentlichen Borteil, bag die gleiche



Miemenscheibe auf verschiedene, ungleich dide Wellen montiert werden kann. Diese Büchsen werden aus einem Stück vollsständig getrockneten im Ofen ganz ausgedörrten Hartholz gefertigt und erst nachdem solche auf einer Drehbank möglichst exakkmaus, und abgedreht worden sind, in zwei Teile gespalten.

Die Dobge Manufacturing Co. fabriziert nicht nur hölzerne Riemenscheiben für Boll- und Leerlauf, sondern ferner noch: Flanschen- och eiben, Stufenscheiben, conische Scheiben, sowie Spezial-Ohnamoscheiben mit eisernen Speichen.

Wenn auch die hölzerne Riemenscheibe diesenige aus Gußeisen oder Schmiedeisen aus verschiedenen Gründen niemals ganz verdrängt, so wird doch der Holzrolle immer mehr Anerkennung gezollt; die Borurteile gegen dieselbe werden mehr verschwinden und dieselbe wird sich in immer weitern Kreisen Singang verschaffen, infolge ihrer großen Borteile, welche sind: Größte Leichtigkeit, größere Abhäsion, geringe Transmissions belastung und Kraftverbrauch, leichte Montierung 2c. 2c. Wie man und mitteilt, so haben die Generalvertreter für die Schweiz Ho. Bachofen & Hartmann Uster, welche immer ca. 800—1000 Stück zum sofortigen Bersand abgesetzt gewiß der beste Beweis für vorzügliches Kabrikat.

Ein Bersuch mit diesen hölzernen "Dodge-Independence"= Riemenscheiben ift Jederwann bestens zu empsehlen, um so mehr, als sämtliche Scheiben zu 30tägiger Probebenutung abgegeben werden.

Verbandswesen.

Der zürch. Gewerbeverband beschloß, im kommenben Winter u. A. folgende Fragen in den Kreis seiner Beratungen zu ziehen: Hypothekarische Sicherstellung der Baushandwerker, Errichtung eines permanenten Ausstellungszgebäudes, Staatsbetriebe, insbesondere Staatsbruckereien.

Arbeits. und Lieferungslibertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten

Schulhaus an ber Hofacterstraße Zürich V. Die Abortanlagen an Leemann & Neumeher in Zürich V; die Schreinerarbeiten an Hinnen & Cie., J. Hohmann, L. Wehrli und F. Boller in Zürich V; die Parquetarbeiten an J. Durrer in Zürich II, J. Blanc in Zürich V und Matthys & Reiser in Altstetten; die Malerarbeiten an Beul-Diethelm in Zürich V.

Elektrische Straßenbahn Zürich. Die Arbeiten ber Weichenverlängerungen und Weichenverlegungen am bestehenden Netze der elektrischen Straßenbahn an Herrn Th. Bertschiager.

Elettrisches Tram in Luzern. Die Lieferung der Schienen, welche bei der gegenwärtigen Ueberlastung der Werke eine ziemliche Zeit beansprucht, ist schon am 8. Oktober der Aktiengesellschaft "Phönig" übertragen worden; die Maschinen-Anlage in der Kraftstation, die elektrischen Leitungen, das Rollmaterial und die Ausrüstung von Depot und Kraftstation sind an die Maschinenfabrik Oerlikon vergeben; die Bauleitung wurde der Firma Bellenot & Sicot, Ingenieurs in Neuenburg, übertragen, welche Firma im Tram-Bau bewandert ist und schon mehrsach solche Anlagen ausgeführt hat. Herr Ingenieur Gicot wird vom 1. Dezember an in Luzern Wohnung nehmen und sich ganz dem Bau dieses Trams widmen.

Die Ausführung der Maurerarbeiten für das Stadthaus im Fraumünsteramt Zürich an die Firma Lausser & Franceschetti in Zürich III.

Berein ehemaliger Bieler Studierender.

Protofoll ber ersten Generalversammlung am 23. Ottober 1898.

Anwesend sind herr Streng als scheibender Direktor bes Technikums in Biel, die hh. Walter Senu-Holdinghausen, Redaktor des "Schweizer Baublatt", Dr. Walter Merz, Vertreter des "Schweizer Handelscourier" in Biel und Clottu, Lehrer am Technikum, sowie 25 Mitglieder.

Das Comite constituierte sich aus den HH. Weber Alfred, Elektriker, Menziken (Aarg), Präsident; Jungi Otto, Uhrmacher, Biel, Vicepräsident; Haborn Albert, Bautechniker, Biel, Aktuar; Kothenbach Otto, Abjunkt des Gase und Wasserwerkes Bern, Kassier; als Beisitzer die HH. Wannier Oskar, Alstier; als Beisitzer die HH. Wannier Oskar, Alstient des Elektrizitäkwerkes der Stadt Zürich, Meier Siegfried, Lehrer an der elektr. Abteilung in Biel, Kappeler J., Bauführer, Gaswerk-Reudau Schlieren; zugleich wurden als Rechnungsredisoren die HH. Thummi Alfr., Zürich und Brügger Kob., Bern, gewählt. Zum offiziellen Bereinsorgan ist, wie schon in letzter Nummer mitgeteilt, das "Schweizer Baublatt" erkoren worden und werden die Mitglieder ersucht, dasselbe durch wertvolle technische Mitteilungen zu unterstützen.

Die Statuten, die vom Gründungscomite aufgestellt wurden, genehmigte die Versammlung ohne bemerkenswerte Aenderungen. Auch der Sisenbahnschule Biel wurde Grwähnung gethan, indem die ehemaligen Schüler derselben sich nun ehemalige Sisen dahnschule verselben sich nun ehemalige Sisen dahnschule verselben sich nun ehemalige Sisen dahnschuler nennen. Es wurde aber der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß der Verein, sobald die Konkurrenzanstalt in St. Gallen eröffnet würde, sich in einen "Verein ehemaliger Vieler Eisenbahnschüler" umgestalten würde. Hierauf wurde bestimmt, daß die nächstährige Versammlung in Jürich statisinden soll.

Neu einfretende Mitglieder werden um Mitteilung Ihrer genauen Abreffe an den Aktuar des B. e. Bi., Alb. Haborn, gebeten, auch nimmt jedes Comite-Mitglied Ansmelbungen entgegen.

Der Berein ehemaliger Bieler Studierender spricht der Frau Bwe. Gaßmann in Biel seinen Dank für die anerkennungs-werte Drucklegung ihrer Statutenentwürfe aus, indem keine andere Firma in Biel solch finanzielle Rücksichten genommen hätte.

Der Präsident: (sig.) A. Weber. Der Aftuar: **Alb. Hadoru.**

Vericiedenes.

Berein ehemaliger Schüler des Technikums Wintersthur. Aus bem foeben erschienenen 14. Jahresbericht ift zu