Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 20 (1904)

Heft: 43

Rubrik: Verschiedenes

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: 11.12.2025

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

Auf einen großen Vorteil dieser Schiebertabelle muß speziell hingewiesen werden. Es ift durch dieselbe leicht ersichtlich, wo Holzverlust ist, denn wenn der Zeiger des Stades weit vom Breitenpunkte der Tabelle zu stehen kommt, ist der Holzverlust groß, mit anderen Worten: dieses Brett wäre ebenso breit, wenn es dicker eingeschnitten würde.

Wenn jemand mit dem Gebrauch dieser Tabelle sich bekannt gemacht hat, und es dauert dies blos ein paar Minuten, wird ihm die Rütlichkeit dieses Behelses derart ins Auge sallen, daß es sein treuer Begleiter

bleiben wird.

Muffendichtung mit Bleiwolle für Gasund Wasserleitungsrohre.

Die bis jett gebräuchlichste Dichtungsart — die Muffe mit Blei auszugießen — soll, wie man uns unterrichtet, durch ein neues Versahren, nämlich — Dichtung der Muffe mittelst Bleiwolle — vorteilhasten Ersah gesunden haben. Aus Ersahrung steht sest, daß der Bleigußdichtung eine gewisse Umständlichteit nicht abzusprechen ist; erstens ist ein Osen ersorderlich, um das Blei stülsig zu halten, zweitens muß ein Einguß von Lehm vor der Muffe geknetet werden, dann müssen die Kohre trocken sein und endlich muß das Eingießen geschicht und schnell geschehen, damit der Bleiring richtig ausläuft.

Nachdem der Bleiring erkaltet ist, wird das Nachsstemmen von der Obersläche aus vorgenommen, was den ganzen King zusammenpreßt und hierdurch gegen die Wandungen von Kohr und Musse andichten soll. Es ist nicht zuverlässig, daß sich der so auf die Obersläche des Kinges ausgesibte Druck auf die ganze Kingstiese überträgt, vielsach ist nur auf eine teilweise Andichtung des Kinges zu rechnen, die sich nach praktischen Bevbachtungen auf etwa 1 dis 1,5 cm Tiese von der Obersläche aus erstreckt. Versuche mit Bleispänen, die kalt in die Mussen eingestemmt wurden, um den Bleizing zu ersehen, haben den Beweis geliesert, daß auf diesem Wege das schwerfälligere Ausgießen der Musse erseht werden kann.

Handlicher und sicherer wird dieses "Dichtungsverfahren auf taltem Wege" durch die neu eingeführten Bopfe aus Bleiwolle, die, ähnlich dem Hanfzopf, durchschnittlich in 1 m Länge, 0,5 Kilogramm schwer geliefert werden. Nachdem der übliche Hanfzopf eingestemmt ift, wird ein Bleiwollezopf nachgeschickt und gleich fest auf ben Hanfzopf aufgestemmt. Dies wird so lange wieder= holt, bis die Muffe gefüllt und fest verstemmt ist. Jeder Bleizopf wird also für sich behandelt und damit dicht gegen die Bandungen angestemmt. Hierdurch wird ge-sichert, daß die Bleidichtung in der ganzen Muffentiefe fest anliegt. Bei Anwendung von Bleiwolle läßt sich die Muffendichtung allein mit Hülfe des Stemmers durchführen, was als besondere Erleichterung gelten muß. Die Arbeit ift unabhängig von der Witterung, tann in naffen Graben vorgenommen werden und macht den ganzen umständlichen Apparat mit dem Gießofen u. f. w. entbehrlich. Der höhere Preis des Bleizopfs gegen das Gußblei wird aufgewogen durch den geringen Berbrauch an Blei, der nach den Prospetten der ausführenden Firma bei einem 100 mm lichten Rohr etwa 331/3 Proz. beträgt. Die Prospette enthalten Gewichts= tabellen über die für Leitungerohre von 40-1200 mm Lichtweite ersorderlichen Bleiwollegewichte pro Muffe. Aus den Tabellen ist ersichtlich, daß für Gas- etwas weniger wie für Wasserleitungen gebraucht wird und in jedem Falle, wie aus einem Bergleich mit den bekannten Tabellen für Gußblei hervorgeht, weniger wie bei diesem älteren Bersahren. Das Stemmen ersordert zweisellos bei der Bleiwolle größere Ausmerksamkeit und Geschicklichkeit, einesteils wird der Hanspopf größerem Druck ausgeseht und dadurch leichter durchgestemmt, zum anderen muß jeder Bleizops mit gleicher Sorgsalt sür sich behandelt werden, um die Vorteile dieser Reuerung vollständig zu erhalten. Hiergegen fällt aber die ganze Schmelz- und Eingußarbeit der jezigen Dichtungs- weise sort.

Das Bleiwolle-Dichtungsversahren verdient die Aufmerksamkeit jedes Installateurs; es wäre erwünscht, bald Stimmen aus der Praxis zu hören über die Ersahrungen, die sich mit dieser Neuhelt gewinnen ließ.

Es hat sich nun Herr J. M. Bader, Stablspäne-Fabritdepot in Zürich V, Bellerivestraße 5, anerboten, die Bleiwolle an Interessenten zu liefern. Es handelt sich nämlich um Einführung der Massenfabritation dieses neuen Artitels, dem eine große Zutunft sicher sein wird. Die geeigneten Originalmaschinen, einzig in ihrer Art, die demnächst ausgestellt und in Betrieb gesetzt werden, seien von außerprodentlicher Leistungsfähigteit, namentlich auch, was die Qualität der zu erzeugenden Bleiwolle betresse. Herr Bader hosst schon in Bälde mittelst Zirkular den Herren Installateuren näher treten zu können, Interessenten möchten sich indessen jetzt schon an ihn wenden.

Auf Beranlassung des Hrn. Baber wird von Zürcher Installateuren eine Reihe von Versuchen und Vergleichen angestellt werden, um sowohl die Anwendung des neuen Dichtungsmittels als dessen Vorteile endgiltig seststellen

zu tonnen.

Mittelst der neuen Maschine soll es möglich sein, die Bleiwolle so sein wie Werch auszuspinnen, um sie statt des letzteren auch für kleine und kleinste Rohrbichtungen verwendbar machen zu können. Die größten materiellen und technischen Vorteile ergeben sich aber, wie oben hervorgehoben worden, da, wo bis jetzt flüssiges Blei zur Anwendung kam. Fachmänner glauben, diese umständliche, auch von Spezialisten nicht immer einwandsfrei aussührbare Dichtungsart werde durch das neue Versahren bald gänzlich verdrängt werden.

Verschiedenes.

Submissionswesen. Im Basler Großen Rate wurde in namentlicher Abstimmung mit 46 gegen 45 Stimmen beschlossen, auf den Entwurf zu einem Gesetz über das Submissionswesen, der bereits die erste Lesung passiert hatte, nicht einzutreten. Die Opposition gegen den Entwurf ging von den Vertretern des Baugewerbes und Handwerks aus. Die Gegner erklärten, daß das Gesetz für die Unternehmer keine neuen nennenswerten Vorteile bringe, dagegen einseitig die Arbeitnehmer schütze.

Simplontunnelbau. Die Arbeiten am Haupttunnel haben letzte Woche auf der Südseite große Fortschritte gemacht. Nachdem man die schlimme Stelle, an welcher neuerdings eine heiße Quelle zutage trat, durch den Tunnel B umgangen, wurde diese Stelle dann von Norden in Angriff genommen und ist nun durchstochen. Auf der Nordseite sind die Durchsticharbeiten ebenfalls von neuem aufgenommen worden. Es sind noch 150 Meter zu durchstechen.

Ridentunnelbau. Am Freitag Abend ist auf der Wattwilerseite der Durchschlag des Stollens unter dem Ridenbach endlich ersolgt. Entgegen den gefürchteten Wasserinfiltrationen ist glücklicherweise sast gar kein Baffer eingedrungen, benn die zirka 4--5 Minutenliter, die sich porfanden, sind ohne Bedeutung.

Das Basisprojekt Emd für eine Lötschbergbahn. Soeben veröffentlicht Herr Ingenieur B. Emch in Bern
ein aussührliches Projekt für eine Lötschbergbahn Frutigen-Brig, welches vor einiger Zeit der internationalen Expertenkommission vorgelegen hat und von ihr in günftigem Sinne beurteilt worden ist. Die interessante Publikation ist erschienen in der Buchdruckerei R. Suter in Bern. Der 47 Folio-Seiten umfassenden Schrift sind eine Karte und zwei Planbeilagen beigefügt.

Das Projekt Emch fieht eine Linie Frutigen-Brig von 57,3 km vor, mit einer Maximalsteigung von $15\,^{\circ}/_{\circ\circ}$ und einem Maximalradius von $300\,$ m. Die Bahn verläßt in Frutigen die bereits bestehende Linie, zieht sich mit einer fast ununterbrochenen Steigung von $15\,^{\circ}/_{\circ \circ}$ in zwei mächtigen Serpentinen bis Bumlerbach aufwärts, um bei Mittholz in einer Sobe von 971,6 m ben nördlichen Tunneleingang zu gewinnen. Dieser tiefgelegene Basistunnel ist 21,040 m lang, mithin der längste aller bereits bestehenden Alpentunnel (Simplon 19,731, Gotthard 14,984, Mont Cenis 12,849, Artberg 10,240 m). Der Tunnel erhält seinen Kulminationspunkt bei 1004 m. Bei der Station Lötschenthal tritt die Bahn wieder aus dem Tunnel und zieht fich uun mit einem Gefälle von wiederum 15 % bis vor die Rhonebrücke bei Brig. Als Stationen find vorgesehen auf der Nordseite Bumlerbach und Mittholz, auf der Südseite Lötschenthal, Hohtenn, Ausserberg und Halden-Bifp. Eventuell tonnten die Stationen Aufferberg und Hohtenn verschmolzen und durch Anlage einer Station St. Germain ersett werden. Die Temperatur im Tunnel wurde im Maximum auf 42,85 ° Celfius bestimmt. Die Lötschbergbahn Frutigen-Brig wird normalspurig, vorläufig noch eingeleifig, aber ben höchften Anforderungen genügend angelegt als eine internationale Transitbahn erften Ranges mit entsprechender Ausruftung; gleich= zeitig soll Vorsorge getroffen werden für ein zweites Geleise mittelst Sicherung des benötigten Terrains durch Vorantäufe.

Beim Bau des großen Tunnels foll dasselbe System wie beim Simplontunnel zur Anwendung tommen, das sich vorzüglich bewährt hat. Es sind zwei parallele einspurige Tunnels vorgesehen, wovon vorerst der Bau bes erften Tunnels betrieben wird mit Anlage eines Parallelstollens, welcher auf Abständen von je 200 m in der Länge vermittelft ichiefer Querftollen mit dem Saupttunnel verbunden ift. Die fehr detaillierte Koftenberechnung ergibt eine Totalfumme für die Unlagekoften von 86,030,000 Fr. Dazu tommen noch die Bortoften für das zweite Geleise mit 150,000 Fr., also alles in allem 86,180,000 Fr. für die erste Anlage. Die Anlage des zweiten Geleises ist berechnet auf 36,950,000 Fr., somit Gesamttotal 123,130,000 Fr. Als Zusahrtslinien waren die Bahnen Bern-Thun-Scherzligen und Scherzligen-Spiez auf die Doppelspur auszubauen. Die Spiez-Frutigenbahn ift seinerzeit schon mit Borbedacht als die erste Settion der Lötschbergbahn projektiert und demgemäß entsprechend angelegt worden. Als wichtigste Bufahrtslinie im Jura ware der Münster-Grenchen-Durchstich zu betrachten, wofür der Versasser ein besonderes Projett ausgearbeitet hat mit einem Tunnel von 7700 m Länge und einem Gefäll nach beiden Richtungen, einer Maximalsteigung von 15 % und 13 Millionen Franken Baukoften. Die Schrift bespricht fobann noch die Bildstrubel-Projette Stocalper und Beyeler. Erfteres entspricht nicht den von den Experten aufgestellten Bedingungen, ebensowenig das offizielle Lötschbergprojekt von Hitmann und Greulich. Die Experten verlangten

als Erfordernisse für eine internationale Transitlinie, daß die Steigung nicht über $15\,^{\circ}/_{\circ o}$ und die Kurvenzadien nicht unter $300\,$ m betragen. Diesen Ansorderungen entsprechen das Lötschbergprojekt Emch und das Wildstrubelprojekt Beyeler. Eine Vergleichung beider ergibt folgende Hauptzahlen: Bahnlänge Bern-Brig (Lötschberg) 112,3 km, Wildstrubel 119,1 km; Maximalskeigung: Lötschberg $15\,^{\circ}/_{\circ o}$, Wildstrubel $13\,^{\circ}/_{\circ o}$. Länge des Hauptunnels: Lötschberg $21,040\,$ m, Wildstrubel $13,500\,$ m. Minimalradius für beide Bahnen $300\,$ m. Maximaltemperatur im Tunnel: Lötschberg $42,8\,^{\circ}$ Celsius, Wildstrubel $43,1\,^{\circ}$ Celsius. Baukosken Fruigen-Brig (Lötschberg) erste Anlage $86,180,000\,$ Fr., total $123,130,000\,$ Franken, Kehrlag-Brig (Wildstrubel) erste Anlage Fr. 93,080,000, total $138,250,000\,$ Fr. Zu bemerken ist noch, daß für die Ausssührung des Hauptunnels nach Projekt Emch eine verbindliche Offerte einer zuberlässigen Unternehmersirma vorliegt.

Die Idee eines Anschlusses von Ragaz an das Netz der Nhätschen Bahnen hat einen bedeutenden Schritt vorwärts getan. Eine kürzlich von Gemeinderat und Privaten einberusene Versammlung zur Besprechung der für Ragaz so wichtigen Angelegenheit war von etwa 180 Mann aus allen Gemeinden Ragaz, Maienseld und Fläsch besucht und saste nach einem einlästlichen Reserate durch Herrn Kantonsrat Simon einstimmig solgende Resolution: Die Versammlung erklärt sich mit dem Anschluß an die Rhätische Bahn einverstanden und beaustragt das Komitee, mit aller Energie für die Aussührung des Projektes zu wirken.

Es wurde sodann ein siebengliedriges Lotalkomitee sür Ragaz und ein interkantonales Komitee aus folgens den Herren bestellt: Kantonsrat F. Simon, Gemeindesammann Rift, Gemeinderat Riederer, als Bertreter von Ragaz, Oberst v. Sprecher, Landammann Tanner und Ingenieur v. Gugelberg als Bertreter von Naienseld und alt Regiecungsrat Marugg als Vertreter von Fläsch.

Bekanntlich zeigte sich in der jüngsten Zeit sowohl in der bundnerischen Herrschaft wie im benachbarten Fürstentum Liechtenstein das Bedürfnis nach einem Anschluß an das Net der Rhätischen Bahnen, ein Beftreben, das sowohl von den Herren Simon, wie von den Gemeinden Glafch und Maienfeld traftig unterftut Auch die Rhätische Bahn zeigte sich dem Gedanten einer Berlängerung längs des Rheines zugang= lich und ließ im Ottober 1904 durch Ingenieur Hennings in Zürich eine Rostenberechnung ber neuen Linie aufstellen. Der Anschluß von Ragaz nach Maienfeld einer= seits und Fläsch anderseits würde Ragaz darnach Fr. 850,000 toften, ebensoviel die Gemeinden Glafch und Un diefe Roftensumme murde die Rhatische Bahn zur Sälfte Attien erfter Rlaffe und zur Sälfte Obligationen abgeben, ein Arrangement, das den interessierten Rreisen und Gemeinden willkommen sein barf. Sobann find noch namhafte Beitrage von den Rantonen zu erwarten.

Eisenbahnbrücke über die Thur bei Andelsingen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen beschloß den Neubau der eisernen Eisenbahnbrücke über die Thur bei Andelsfingen mit einem Kostenauswande von 165,000 Fr.

Beißensteintunnelbau. Die Bohrarbeiten im Tunnel nehmen gegenwärtig nur einen langsamen Verlauf. Die im geologischen Gutachten vorgesehene schwierigste Partie hat sich eingestellt. In der lockeren Felsmasse mußte die Maschinenbohrung unterbrochen werden, so daß in der letzten Zeit nur vermittelst Handbohrung gearbeitet werden konnte. Diese Stelle soll aber bald durchbrochen sein. Tas Wasser bietet momentan keine großen Schwierigkeiten mehr; die Quelle, die seiner Zeit die Arbeit

J. Wiederkehr & Co.



Technisches Geschäft & Winterthur

Haldenstrasse 1.

Bitte um Beobachtung dieser Adresse.



im Tunnel so stark beeinträchtigte, wurde nun durch Aussprengung eines großen Felsstückes auf die Seite

geleitet, wo sie gut gefaßt werden kann.

Da die Tunnelbohrung bald 1000 m erreicht hat, macht sich auch schon die Temperatur des Berginnern recht gut fühlbar und es muß demzusolge auch der Bentilation immer mehr Ausmerksamkeit geschenkt wersden. Bermittelst Motoren wird die Luft in großen Röhren durch den Richtstollen in den Tunnel hineinsgepumpt, wo dieselbe sowohl die Maschinenbohrer treibt, als auch den Arbeitern das Atmen erleichtert. Gegenwärtig sind in dem unmittelbar vor dem Tunneleinsgang erstellten Maschinenhaus vier Motoren à 30 und ein Motor à 65 Pferdekräfte montiert und zum Teil in Betrieb. Die Kraft liesert das Elektrizitätswerk Wangen. Neben dem Maschinenhaus besindet sich eine geräumige Schmiedewerkstatt; in derselben werden u. a. die Bohrer hergestellt.

Der Bahnhof Oberdorf ist bereits sertig ausgerichtet. Derselbe befindet sich in einer geradezu reizenden Lage. Durch die prächtige Aussicht, die man hier oben genießt, wird die Umgebung Solothurns um einen Anziehungspunkt reicher und es ist nur zu hoffen, daß auch das Projekt einer Drahtseilbahn auf den Weißenstein vers

wirklicht werde.

Bauwesen in Basel. Die ausgeschriebene Konkurrenz zur Erlangung von Plänen zu einem Börsengebäude in Basel hat die Einreichung von 56 Projekten zur Folge gehabt.

Bauwejen in Bafel. Nachbem ber Große Rat im März letten Jahres bereits grundsätlich den Umbau bes Domhofes und Faltensteinerhofes für Bermallungszwecke beschlossen und für die erste Bauperiode einen Kredit von 103,000 Fr. bewilligt hat, legt der Regierungsrat die Pläne für die Arbeiten in der zweiten Bauperiode vor und verlangt für deren Ausführung einen weiteren Kredit von 646 000 Fr. Nach Ausführung des Projektes werden verschiedene Berwaltungszweige, die bisher in räumlich weit voneinander befindlichen Gebäulichkeiten untergebracht maren, unter einem Dach vereinigt und zwar die Abteilungen bes Baudepartements, das Sanitätsbepartement, Die Bestattungsbureaux, der Kantonstierarzt, das Zivilstandsamt, die Grundbuch=Verwaltung und die Geometer= bureaux. Es unterliegt keinem Zweisel, daß der Große Rat, ohne große Aenderungen vorzunehmen, dem Projette zustimmen wird.

Die Rheinbrude bei Stein am Rhein bedarf unbe-

dingt gründlicher Reparaturen, wenn nicht einmal ein größeres Unglück geschehen soll. Dieser Tage hat man die hölzerne Verkleidung von den Brückenpfeilern entsternt und es zeigte sich, daß ihre Tragfähigkeit wirklich zu wünschen übrig lasse. Daß man die Brücke übershaupt noch befahren kann, ist allein der gewölbten Konstruktion zu verdanken.

Kirchenban Romanshorn. Die evangelische Kirchegemeinde hat den Bau einer neuen Kirche beschloffen. Die hiefür bestellte Baukommission hat nun folgende diese Bauten betreffenden Hauptpunkte vorgesehen:

Die Grundrißsorm der Kirche soll möglichst zentral angelegt sein, wobei es dem Architekten freigestellt bleibt, einen Zentralturm oder einen sebständigen seitlichen Turm in den Plan einzusügen. Die Kirche soll insegesamt 1200 Sityläge erhalten, von denen zirka 400 auf die Empore verlegt werden dürsen. Zirka 200 Sityläße sind so anzuordnen, daß deren Raum zwecke eines Konfirmandenunterrichtszimmers abgeschlossen und sür den Gottesdienst leicht wieder geöffnet werden kann.

Die Orgel erhält zirka 30 Register und Motorbetrieb,

die Kosten dürfen 18—20,000 Fr. betragen.

Zur Unterbringung des Geläutes ist ein Raum für 4—5 Glocken im Gesamtgewicht von 9—10,000 kg vorzusehen.

Die Kirche ist mit einer Zentralheizung zu versehen, es muß jedoch der Konfirmandensaal außerdem noch mit

besonderen Defen geheizt werden tonnen.

Die Verwendung von Kunftsteinen, sowie ausschließ= sicher Backsteinrohbau für die Außenarchitektur ist auß= geschlossen. Für die Turmbedachung ist Kupser vor=

gesehen.

Die Baukosten der eigentlichen Kirche mit Einschluß der Kosten für Geläute, Orgel, Bestuhlung, Heizung und Architektenhonorar dürsen 350,000 Fr. betragen. Die Kosten für die Umgebungsarbeiten, als Straßen= und Gartenanlagen, Stühmauern, Treppenanlagen, Einsfriedigungen und Aborte werden besonders in Rechnung gebracht.

Die sämtlichen Pläne 2c. sind bis spätestens den 30. April 1905 verschlossen dem Präsidenten der Baukommission, Herrn Nationalrat Müller in Romanshorn, einzureichen. ("Thurg. Ztg.")

Die Kirchgemeinde Hausen a. A. beschloß den Umbau des Kirchturms nach einem Projekte des Architekten Kuder in Zürich, neue Kirchenbestuhlung, Kirchenrenovation und Anschaffung eines neuen Kirchengeläutes mit einem Kostenauswande von 66,400 Fr.