

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	30 (1914)
Heft:	26
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: 15.01.2026

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

Läßt sich dieses Verhältnis nicht einhalten, so ordnet man noch eine durch Gewichte oder eine Feder belastete Spannrolle an. Der einfache Riemen, der in einer Breite bis zu 1000 mm ausgeführt werden kann, ist dem Doppelriemen infolge größerer Elastizität vorzuziehen. Die Breite eines Doppelriemens wähle man gleich 0,7 des einfachen Riemens, der die gegebene Kraft überträgt. Im allgemeinen erfordern Doppelriemen größere Scheibendurchmesser; auch ist ihre Haltbarkeit geringer als die der einfachen Riemens. Riemenscheiben erhalten zweckmäßig eine Breite gleich 1,1 der Riemensbreite plus 10 mm und einen Durchmesser gleich der 100 fachen Riemendicke. Die Auflagespannung eines Riemens, die die erforderliche Reibung zwischen Riemen und Scheibenfritz erzeugt, sei nicht zu groß, da sonst ein unnötiges Strecken des Riemens und starker Lagerdruck eintritt. Im letzteren Falle kann die zulässige Flächenpressung überschritten werden und ein Heißlaufen der Lager ist dann die Folge. Erreicht die Riemengeschwindigkeit mehr als 10 m in der Sekunde, so tritt zu der Zugbeanspruchung des Riemens noch eine solche durch dessen Fließkraft hinzu, die gleichzeitig der Adhäsion entgegenarbeitet. Einfetten mit Rindertalg oder Riemenvachs ist günstig; das Einstreu von Kolophonium usw. ist schädlich. Die Haltbarkeit eines Riemens wird wesentlich verlängert, wenn er jährlich ein- bis zweimal von den eingedrungenen Öl- und Fettstoffen gereinigt wird. Ein einfaches Mittel, den Riemen zu schonen, besteht darin, ihn in längeren Betriebspausen abzuwerfen oder ihn auf eine etwas kleinere Löffelscheibe auszurücken. Besondere Beachtung ist auch der Riemerverbindung zu schenken.

Die Treibräder erfahren sehr oft eine stiefmütterliche und verkehrte Behandlung. Will ein Riemen nicht ziehen, d. h. gleitet er über die Riemenscheibe weg, ohne diese zu drehen, so wird meist zu einem Radikalmittel gegriffen, das zwar augenblicklich hilft, aber den Riemen verdorbt, zum Kolophonium. Der Riemen wird hierdurch rauh und brüchig, und wenn er im staubigen Raum arbeitet, bildet der Staub mit dem Harz eine Art Schmirgel, der den Riemen zerstört. Auch die sogenannten Adhäsionsfette, die das Gleiten der Riemenscheiben verhindern sollen, enthalten oft Säuren und sind nicht immer einwandfrei. Natürlich darf der Transmission auch keine übermäßige Belastung zugemutet werden, auch müssen die Riemenscheiben bezüglich Durchmesser und Entfernung im richtigen Verhältnis stehen. Hat man nun einen neuen naßgestrichenen Riemen, so untersuche man ihn erst genau auf seine Struktur, besonders auf Rissbildung

und dergleichen. Dann seite man die Außenseite mit einem Gemisch von zerlassenem Talg und Tran tüchtig ein und verreibe dieses Fett derartig, daß es das ganze Leder durchtränkt. Hiermit erreicht man zunächst eine dauernde Elastizität und fast unbegrenzte Haltbarkeit, dann aber auch eine gute Instandhaltung der Riemenscheiben, da das durch das Leder dringende Fett sich auf diese überträgt und sie mit einem Fetthauch überzieht. Dann aber gewährt dieses Mittel wie kein anderes eine vorzügliche Adhäsion an die Scheiben. Ist der Fetthauch von letzteren geschwunden, was unter normalen Verhältnissen alle 3 bis 4 Monate der Fall sein dürfte, dann wiederholt man die Einreibung des Riemens, nachdem man ihn vorher gut mit Sandpapier abgerieben hat. In Räumen mit hoher Temperatur wird sich ein neues Einreiben häufiger nötig zeigen. Zwischen Riemenscheiben sollen starke Adhäsionsmittel, wie Kolophonium, nur ganz ausnahmsweise gegeben werden, — bei außergewöhnlichen Belastungen oder vorübergehenden Nachlässen der motorischen Kraft, — es empfiehlt sich darnach aber stets eine gründliche Reinigung des Riemens mit nachfolgender Fettung.

Verschiedenes.

„Schweiz“, Kohlenhandels-Gesellschaft. Die neu-gegründete „Schweiz“, Kohlenhandels-Gesellschaft mit Sitz in Basel, wird ihre Verkaufstätigkeit erst später, zur Zeit der Erneuerung der Jahresabschlüsse, für Kohlenlieferung aufnehmen. Bis dahin besteht ihre Aufgabe lediglich in der Vorbereitung und dem Abschluß der Lieferungsverträge mit den Produzenten, wobei der Zusammenschluß der schweizerischen Importeure aus naheliegenden Gründen von außerordentlicher Bedeutung für die rationelle Kohlenversorgung des Landes ist.

Deutsche Kohleneinfuhr in die Schweiz. Wer in den letzten Tagen den Verkehr auf den badischen Bahnhofslinien, die in Basel einmünden, beobachtet hat, der muß die Wahrnehmung gemacht haben, daß die ankommenden Güterzüge nur aus befrachteten Kohlenwagen bestanden; auf dem heutigen badischen Bahnhof sah man oft Hunderte von Kohlenwagen, die teils für die heutige Industrie, teils für hiesige Kohlengroßfleißer, öfters aber auch zum Weitertransport nach der Ost-, Inner- und Westschweiz bestimmt sind. Der größte Teil der angekommenen Kohlen kam aus dem Ruhrgebiet, wo infolge des schlechten Ganges der Großindustrie und dem damit verbundenen weniger starken Verbrauch an Kohlen die Kohlenvorräte der Gruben sich stark angehäuft haben und darum noch gewaltige Kohlenlager vorhanden sind. Ist auch die Förderung gegenüber normalen Zeiten infolge der reduzierten Arbeiterzahl in den Gruben wesentlich geringer, so ist doch jede Gefahr eines Kohlemangels so gut wie ausgeschlossen. Die Zufuhr aus dem Saargebiete hat noch nicht so stark eingesetzt, weil die Förderungsmöglichkeit fehlt; aber auch dort sind bedeutende Kohlenmengen vorhanden, die auf lange Zeit hinreichend und ein deutsches Ausfuhrverbot für Kohlen nicht befürchten lassen. Dagegen sind die Kohlensendungen aus Belgien vollständig ausgeblichen, weil dort der gesamte Güterverkehr auf allen Bahnlinien ruht. Auch Belgien hat noch bedeutende Kohlenvorräte am Lager.

Der Kohlentransport von Deutschland nach der Schweiz geht indessen nicht allein über Mannheim—Basel, sondern fast in gleichem Umfang auch über die Strecke Offenburg—Singen—Konstanz. In den beiden letztern Stationen stehen unzählige befrachtete Kohlenwagen, welche zur Weiterförderung bestimmt sind.

**Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telefon**

**Spezialfabrik eiserner Formen
für die
Zementwaren-Industrie.**

Silberne Medaille 1908 Mailand.
Patentierter Zementrohrformen-Verschluß.

— Spezialartikel Formen für alle Betriebe. —

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende
Vergrößerungen 1986
höchste Leistungsfähigkeit.