

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 26

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

1. aus einer solid gearbeiteten Feder im Gehäuse *a*, welche durch das daran befestigte Stellrad je nach Bedürfniss mehr oder weniger angespannt werden kann;

2. aus dem Luftdruck-Apparat, bestehend aus einer messingenen Röhre *d*, in welcher sich ein Kolben hin und her bewegt;

3. aus dem Hebel *c*, der mit dem Kolben verbunden und an die Thüre festgeschraubt ist und die Thüre zuschiebt.

Wird die Thüre geöffnet, so zieht sich der Kolben aus und saugt durch eine am Ende der Röhre befindliche mit einer Schraube regulirbare Oeffnung unterhalb des Kolbens Luft ein. Beim Schliessen drückt dann die Feder *a* den Kolben zurück, die Luft wird zusammengepresst und entweicht nur allmählig wieder durch die soeben genannte kleine Oeffnung, wodurch eben der Zuschlag verhindert wird.

Eine sehr sinnreiche Construction und ein wesentlicher Bestandtheil des Apparates ist auch die Schliessklappe, welche ein ganz regelmässiges Functioniren der Thüre bewirkt. Der Thürschliesser kann mit Leichtigkeit von Jedermann angebracht werden. Je nachdem man den Zutritt resp. Austritt der Luft mit der Schraube regulirt, hat man es in der Hand, die Thüre langsam oder rascher zu schliessen.

Einige Aufmerksamkeit verlangt der Apparat nur hinsichtlich des Einölebens. Es ist ein besonderes Schmierloch oben in der Röhre angebracht, in welches ab und zu etwas Oel hinein gegossen werden muss. Bei eintretendem Frost ist es rathsam, für diejenigen Apparate, welche der Kälte ausgesetzt sind, wie z. B. an Hausthüren, das Oel mit Petroleum zu mischen, indem man sonst Gefahr laufen könnte, dass das dem Kolben anhaftende Fett gefriert und dessen Bewegung hindert. Selbstverständlich darf auch die Thüre nicht klemmen und es muss das Thürbeschläge so angebracht und unterhalten sein, dass der Gang der Thüre ein leichter ist.

Will man den Apparat ausser Thätigkeit setzen, z. B. im Sommer, wenn man während des Tages die Thüre offen halten will, so geschieht dies einfach durch das Einstellen eines kleinen Sperrhackens beim Federkasten *a*.

Diese Apparate, in Deutschland patentirt, werden in Berlin vom

Hause E. Koblick angefertigt und können in Zürich von dessen Agenten bezogen werden.

Ich habe durch eigene Erfahrungen die Vorzüge dieses Apparates, den ich an einer Thüre meiner Wohnung angebracht habe, kennen gelernt und bin überzeugt, dass diese Construction bis jetzt die vollkommenste ihrer Art ist. *Sch.-K.*

Literatur.

**Koch, Schweizerischer Baukalender 1884, fünfter Jahrgang, Cäsar Schmidt, Zürich. Preis Fr. 4. — ist soeben erschienen.**

Der Kalender ist zu bekannt, als dass es nothwendig erschiene auf seine Vorzüge näher einzutreten, es mögen deshalb hier nur die Ergänzungen, die der neue Jahrgang erlitten hat, erwähnt werden. Bei den Festigkeitsangaben der Bausteine sind die neuesten Untersuchungen unserer Festigkeitsanstalt benutzt worden. Die Resultate der Versuche bez. der Cemente sind in eine übersichtliche Tabelle gebracht worden, die den Unterschied der einzelnen Materialien besonders hervorspringen lässt, sowie deren gemeinschaftliche Eigenschaften hervorhebt.

Zum ersten Mal begeben wir einer Tabelle mit den deutschen Normalprofilen für Eisen, soweit es im Hochbau zur Verwendung kommt. Es wird wohl nicht mehr lange dauern, so haben diese Profile die alten unrationellen ausser den Markt gesetzt.

Im Anhang sind die officiellen Actenstücke des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins ergänzt und berichtigt (Honorarnorm für Ingenieure und Architekten, Bindemittelprüfungen etc.) Das Mitgliederverzeichnis ist nach dem jüngsten Bestande richtig gestellt und schliesslich hat das Gesetz betreffend Urheberrechte, welches mit dem 1. Januar 1884 in Kraft treten wird, in extenso Platz gefunden.

Es hat uns ganz besonders gefreut, dass der Kalender diesmal vor Neujahr erschienen ist, und dieser Umstand wird seinen Erfolg ohne Zweifel wesentlich erhöhen.

Redaction: A. WALDNER.  
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be- triebs- länge	Im November 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. Novbr. 1883				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
<b>Centralbahn</b> . . . . .	323	268 000	490 000	758 000	2 346	+ 12 100	+ 37 + 1,6	4 275 208	5 424 553	9 699 761	30 030	+ 360 406	+1 116 + 3,9		
Basler Verbindungs- . . . . .	5	1 800	18 000	19 800	3 960	+ 2 210	+ 442 +12,6	42 893	187 065	229 958	45 992	+ 2 169	+ 434 + 0,9		
Aarg. Südbahn . . . . .	58	16 300	58 000	74 300	1 281	+ 5 776	+ 100 + 8,5	195 059	666 186	861 245	14 849	+ 353 917	+5 313 +55,7		
Wohlen-Bremgarten . . . . .	8	670	450	1 120	140	- 241	- 30 -17,7	8 632	5 834	14 466	1 808	- 748	- 93 - 4,9		
Emmenthalbahn . . . . .	46	13 800	18 200	32 000	695	- 138	- 3 - 0,4	164 339	208 170	367 509	7 989	+ 9 778	+ 213 + 2,7		
Gotthardbahn . . . . .	266 <sup>1)</sup>	300 000	480 000	780 000	2 932	- 68 901	- 463 -13,6	4 578 704	5 127 423	9 706 127	36 489	+ 4 147 357	+5 348 +17,2		
<b>Jura-Bern-Luzernbahn</b> Bern-Luzern-Bahn . . . . .	351	235 000	331 000	566 000	1 613	- 459	- 1 - 0,1	3 635 633	3 543 243	7 178 876	20 452	+ 329 598	+ 939 + 4,8		
Bödeli-Bahn . . . . .	9	2 400	2 250	4 650	516	- 285	- 32 - 5,8	113 875	30 888	144 763	16 084	- 10 220	-1 136 - 6,6		
<b>Nordostbahn</b> . . . . .	541	336 000	634 000	970 000	1 793	- 141 565	- 262 -12,8	5 774 082	7 369 872	13 143 954	24 296	+ 703 048	+1 300 + 5,6		
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	67	45 000	80 000	125 000	1 895	- 11 096	- 166 - 8,2	1 155 730	815 703	1 971 433	29 424	+ 316 363	+4 722 +19,1		
Bötzbergbahn . . . . .	58	40 000	137 000	177 000	3 052	- 1 971	- 10 - 0,3	774 010	1 404 512	2 178 522	37 561	+ 70 649	+1 218 + 3,4		
Effretikon-Hinwil . . . . .	23	3 800	6 600	10 400	452	- 1 731	- 75 -14,2	65 534	83 506	149 040	6 480	+ 4 421	+ 192 + 3,1		
<b>Suisse Occidentale</b> . . . . .	599	382 000	527 000	909 000	1 517	+ 39 185	+ 65 + 4,5	5 272 225	5 747 115	11 474 340	19 156	- 265 555	- 443 - 2,3		
Bulle-Romont . . . . .	19	4 290	12 840	17 130	902	+ 830	+ 44 + 5,1	55 351	142 319	197 670	10 404	+ 10 670	+ 562 + 5,7		
<b>Tössthalbahn</b> . . . . .	40	11 162	10 122	21 284	523	- 743	- 19 - 3,5	140 764	118 714	259 478	6 487	- 2 053	- 51 - 0,8		
<b>Verein. Schweizerb.</b> . . . . .	278	290 500	265 900	496 400	1 785	+ 1 993	+ 7 + 0,4	3 343 233	2 782 650	6 125 883	22 035	+ 353 921	+1 273 + 6,1		
Toggenburgerbahn . . . . .	25	12 560	10 230	22 790	912	+ 2 083	+ 84 +10,2	160 462	98 754	259 216	10 368	+ 11 510	+ 460 + 4,6		
Wald-Ruti . . . . .	7	2 840	2 250	5 090	727	+ 107	+ 15 + 2,1	34 646	26 312	60 958	8 708	+ 207	+ 30 + 0,4		
Rapperswyl-Pfäffikon . . . . .	4	1 240	430	1 670	417	- 163	- 41 - 8,9	16 346	5 084	21 430	5 358	- 308	- 77 - 1,4		
19 Schweizer Normalb. 1) 1882 16 km. weniger	2727	1 907 362	3 084 272	4 991 634	1 830	- 161 635	- 70 - 3,7	30 261 726	33 782 903	64 044 629	23 455	+ 6 395 130	+1 605 + 7,3		
<b>SPECIALBAHNEN</b>															
<b>Appenzeller-Bahn</b> . . . . .	15	6 437	5 888	12 325	822	+ 230	+ 16 + 2,0	93 071	66 258	159 329	10 622	+ 13 349	+ 890 + 9,2		
Arth-Rigibahn . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	170 228	10 897	181 125	16 466	+ 39 692	+3 608 +28,1		
Lausanne-Echallens . . . . .	15	3 823	1 143	4 966	331	- 435	- 29 - 8,1	49 436	13 952	63 388	4 226	+ 1 083	+ 72 + 1,7		
Rigibahn (Vitznau) . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	403 927	19 420	423 347	60 478	+ 35 356	+5 051 + 9,1		
Rorschach-Heiden . . . . .	7	1 780	1 559	3 339	477	- 114	- 16 - 3,3	48 178	21 626	69 804	9 972	+ 1 821	+ 260 + 2,7		
Uetlibergbahn . . . . .	9	1 118	69	1 187	132	- 352	- 39 -22,8	134 923	4 991	139 914	15 546	+ 61 748	+6 861 +79,0		
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	17	7 000	4 800	11 800	694	- 528	- 31 - 4,3	191 649	56 927	248 576	14 622	+ 32 195	+1 894 +14,9		
5 Schwz. Specialbahnen	63	20 158	13 459	33 617	534	- 1 199	- 19 - 3,4	1 091 412	194 071	1 285 483	15 870	+ 185 244	+2 287 +16,8		