

Verschiedenes

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **19 (1903)**

Heft 36

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

sind sehr sorgfältig gearbeitet aus bestem schmiedbarem Guß und bester Bronze und widerstehen einem Druck bis zu 35 Atmosphären. Sie besitzen unbedingte Dichtigkeit auch bei bedeutender Gradabweichung im Rohreinbau. Fig. 2 zeigt uns diese Flanschenkupplungen.

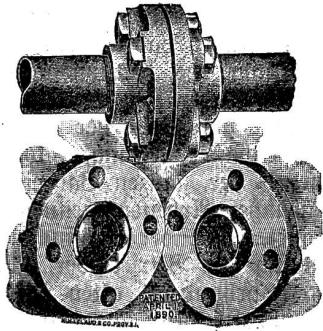


Fig. 2. Flanschenkupplung.

Für Schiffe, Bergwerke, oder wo Rohrleitungen über unebenes Gelände und gebogenen Untergrund geführt werden müssen, eignen sich diese Verbindungen ganz vorzüglich. Die Verbindung mittelst dieser Flanschen ist absolut dicht, aber doch elastisch, also nicht völlig starr.

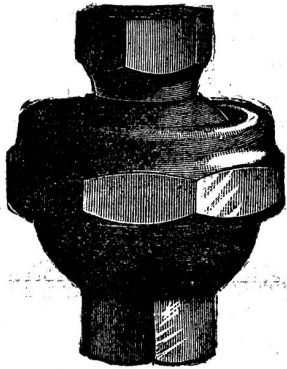


Fig. 3. Morans bewegliche Rohrverbindung für Dampf, Luft und Gas.

Eine ähnliche Verbindung ist die in Fig. 3 dargestellte Rohrverbindung „Morans“. Es ist eine bewegliche Rohrverbindung, sie ist selbstdichtend, nach allen Richtungen beweglich, absolut dicht unter jedem Druck;

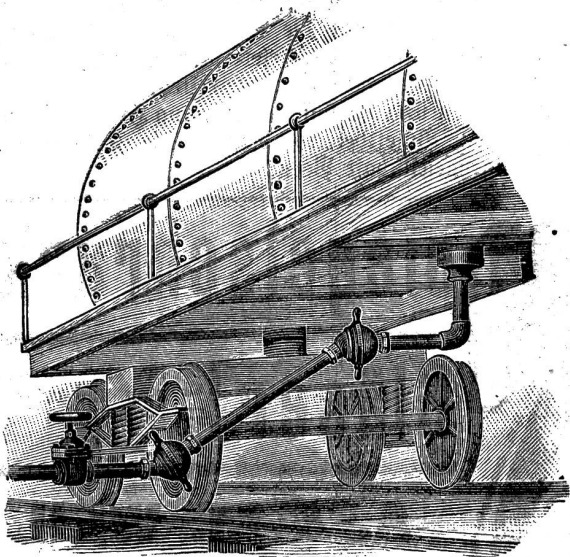


Fig. 4. Morans'sche Rohrverbindung an einem Chemikalienwagen.

unverwundlich, erfordert keine Reparaturen, weil keine Dichtungen vorhanden sind. Je größer der Druck, je besser die Abdichtung. Die „Morans“ bewegliche Rohr-

verbindung besteht nur aus drei Teilen, aus Ring, Kugel und Glocke.

Fig. 4 zeigt uns diese Rohrverbindung an einem Chemikalienwagen. Es eignen sich diese Rohrverbindungen für Eisenbahnen, chemische Fabriken, Konsumgesellschaften. In Amerika hat die Standard Oil Co. viele tausende solcher Kupplungen im Gebrauch. Solche „Dart“-Rohrkupplungen für alle Spezialzwecke werden von der Firma Jakob, Wiederkehr & Cie. in Winterthur geliefert und ist diese Firma mit Auskünften und Offerten gerne bereit.

Verschiedenes.

Bauwesen in Basel. Der Große Stadtrat genehmigte die Pläne zu dem Neubau des Mädchenschulhauses. Die Kosten des Baues werden, die Planie und die Einfriedigung des Hofes, die am alten Gebäude erforderlichen Aenderungen und das Mobiliar inbegriffen, Fr. 710,000 betragen. Die Arbeiten sollen mit dem Abbruch der Häuser Kohlenberg 17 und 19 unmittelbar nach Neujahr in Angriff genommen werden; sie nehmen voraussichtlich 2 Jahre in Anspruch, so daß der Neubau im Frühling 1906 bezogen werden könnte. Das neue Gebäude wird 19 Klassenzimmer und die dazu gehörenden Lehrerzimmer enthalten; 15 Klassen sind für je dreißig, 4 für je 36 Schülerinnen berechnet; außerdem ist eine Reihe von Klassenzimmern disponibel, die vorläufig für den Unterricht in besonderen Fächern (Geographie, Handarbeiten etc.) benutzt werden sollen und demgemäß in den Plänen bezeichnet sind. Dieser disponible Raum wird äußerst erwünscht sein, weil von Anfang an 16 Klassen werden bezogen werden.

— **Rheinbrückenbau.** Das Fundament für das linksufrige Widerlager ist nun vollendet, die Arbeit im Caïsson ist am Sonntag zum Abschluß gekommen; das letztere hat eine Tiefe von 50 m unter dem Strombett erreicht; der Innenraum des Caïsson ist mit Zementbeton ausgefüllt worden. Das in Granit und Gaudesteinen ausgeführte Widerlager reicht bis jetzt ca. anderthalb Meter über den Wasserspiegel empor. Am ersten Strompfeiler wird im Caïsson noch eifrig abgegraben, er hat noch nicht die nötige Tiefe, auf dem Caïsson wird an der Aufmauerung des Pfeilermauerwerks ohne Unterbrechung gearbeitet und Quader reißt sich an Quader und schon ist man daran, für den zweiten linksseitigen Strompfeiler das Caïsson zu montieren, so daß auch in diesem in den nächsten Tagen schon mit den Abgrabungsarbeiten begonnen werden kann. Die Brückenbauarbeiten erwecken bei den Passanten der Rheinbrücke allgemeines Interesse und lebhaft verfolgt das Publikum die Fortschritte des Brückenbaues.

— Die Arbeiten zur Weiterführung der Bruderholzpufferelle werden nun wieder an die Hand genommen. Das Material für die Eisenkonstruktion und die Treppen ist bereits auf die Baustelle geschafft worden. Im Laufe des Monats Dezember wird auch dieser Verbindungsweg fertig erstellt sein.

— **Rathausumbau.** Die Arbeiten des Saal- und Hallenbaues im Hintergebäude des Rathauses schreiten vorwärts. Im Grobatsaal ist die reiche Deckenmalerei bereits beendet. Die Arbeit zeigt lebhafteste Farben mit reicher Goldverzierung. Für die Bestuhlung sind die Arbeiten im Gange; das Holzgerippe, das den Boden trägt, ist erstellt. Bildhauer sind an den Eingangstüren und den übrigen Steinverkleidungen beschäftigt. Die Tribüne hat schon zum größten Teil ihre Bestuhlung erhalten. Die Sitze sind in drei Abteilungen angeordnet und auch längs der Mauer unter

den Fenstern laufen einige Bänke hin. Der Garderoberraum ist bereits ausgestattet. In den Zimmern mit schwerem Getäfel, in drei Holzorten, gehen die Schreiner- und Holzbildhauerarbeiten ihrem Ende entgegen. In den Gängen sind noch die Maler beschäftigt.

— **Kantonalbank.** Stolz erhebt sich neben dem Hotel „Drei Königen“ an der provisorischen Rheinbrücke die neue, vor kurzem dem Betrieb übergebene, architektonisch schön und imposant aufgebaute Kantonalbank. Jeder Vorübergehende, der diesen Bau näher betrachtet, wird auch einen kurzen Halt machen vor dem Hauptportal und die schöne Kunstschlosserarbeit an der schmiedeeisernen Türe mit dem darauf drohenden Basilisk bewundern. Wer ins Vestibül eintritt, wird erst überrascht durch ein kunstvoll geschmiedetes, mit Goldbronze verziertes Treppengeländer, wie wohl selten ein solches in unserer Stadt zu finden ist. Portal und Treppengeländer sind aus den rühmlichst bekannten Werkstätten unseres kunstverständigen Mitbürgers Jacques Wahl, Steinenbachgäsklein, hervorgegangen und es verdient diese tadellose Arbeit, die jeder großen Ausstellung Ehre machen würde, öffentliche Anerkennung.

Kanalisation in St. Gallen. In einem umfassenden Gutachten haben sich die betreffenden Experten, die H. Prof. Dr. Dunbar in Hamburg und Stadtbaurat Briz in Wiesbaden, übereinstimmend mit der technischen Vorlage der Vaudirektion, für die Schwemmkanalisation, als die für St. Gallen einzig richtige Lösung, ausgesprochen.

An der Fortsetzung der Straßenbahn St. Gallen-Gais nach Appenzell wird tüchtig gearbeitet. Nachdem der Bau im Juni mit zahlreichem Arbeitspersonal und tüchtiger Leitung in Angriff genommen wurde, lesen wir im „Appenzeller Volksfreund“, ist man mit den ersten Ausführungsarbeiten rasch und prompt vorwärts gekommen, sodaß heute von Gais bis zum Rank oberhalb Appenzell die größten und schwierigsten Stellen vollendet sind, ist man ja fast durchgehends auf dieser Linie schon mit der Instandsetzung des Tracés der neuen Bahn entweder ganz fertig geworden oder wenigstens schon weit vorangerückt. Die Brücke in Gais, die Durchlässe bei der Mändle stehen sauber betoniert und mit Gotthard-Granitsteinen gedeckt da. Die beiden Brücken ob und unter dem „Röpli“ in Meistersrüti sind fertig, die Böschungen sind zum Teil schon gedeckt mit ihrem alten Kleide, der große Damm beim Hofstrunk ist vollendet und bald leistet demselben der Damm bei der Bleiche große Konkurrenz. Am meisten fällt ins Auge die große Viaduktanlage an der Sitter und der Brüggliheimat. Dieser Viadukt gefällt durch die sauberen Kolosse der Betonpfeiler und Betonbogen; letztere werden ergänzt durch den Aufsatz von Granitkonsolen und Platten, sowie ein durchgehendes schmuckes Einfriedigungsgeländer und die gute Ausstattung zweier starker Eisenkonstruktionsbrücken. Auch beim Bahnhof Appenzell sind die Fundamente der nötigen Gebäulichkeiten und anderweitiger Einrichtungen fast fertig erstellt, ferner die Ueberwölbung des Klosterbaches zum Zwecke der Straßenverlegung vollendet, sodaß sofort die Ueberbrückung der Forrenstraße für das Bahntracé in Angriff genommen werden kann.

Kirchenbau Thal. Die evangelische Kirchgemeinde Thal-Luzenberg hat vorletzten Sonntag beschlossen, es solle die Kirche einen neuen Turm mit neuer Uhr und neuem Geläute erhalten. Noch hat freilich auch die katholische Kirchenkorporation zu sprechen. Zweifelsohne wird diese dem gefaßten Beschluß zustimmen.

Die neue Brücke in Stilli, für die am 10. April 1902 der erste Spatenstich getan, rückt nach dem „Brugg.

Tagblatt ihrer Vollendung entgegen. In wenigen Tagen erfolgt deren Schlußbekiesung. Nach den noch zu bestehenden Belastungsproben wird alsdann die Brücke dem Verkehr übergeben. Die umfangreiche Baute, an der die bekannten Firmen Conrad Bichokke die Wasserbauten, G. Belart in Brugg die Straßen- und Pfeilerbauten und Wartmann und Wallette in Brugg die Brücke selbst ausgeführt haben, war unter der sachkundigen Oberleitung des Kantonsingenieur Jehnder in verhältnismäßig kurzer Zeit fertig. Sämtliche Arbeiten standen auch von Seite der Unternehmer unter guter und gewissenhafter Leitung, inselgedessen haben sich auch während der ganzen Bauzeit bei den zum Teil sehr gefährlichen Arbeiten nennenswerte Unfälle gar nicht ereignet. Mit der Eröffnung dieser Brücke wird wahrscheinlich der Betrieb der Fähre eingestellt, die kraft eines Jahrhunderts alten Privatrechtes von der Fährgenossenschaft Stilli ausgeübt und betrieben wurde. Letztere verlangt nun vom Staate Aargau eine angemessene Ablösungssumme.

Neue Kreuzbrücke. Für die Brückenbaute bei Kottenschwil, für die schon seit Jahren Propaganda gemacht wurde, sind nun die Pläne zur Konkurrenz ausgeschrieben.

Die neuen Speisewagen der Seetalbahn werden von einem Korrespondenten der „Basler Nachr.“ geschildert: So ein vierachsiger Büfettwagen hat ein Gewicht von 22 T und enthält 63 Sitzplätze (II. Kl. 16, III. Kl. 47) und ein Kiosett mit Waschkraum. Die elektrische Beleuchtung, System Stone, mit direkter Batterieladung von der Wagenachse aus, umfaßt 14 Glühlampen mit zusammen 130 Kerzen. Acht horizontale und 16 vertikale Federn sorgen dafür, daß man nicht durch allzustarkes Rütteln gestört werde. Zum weiteren Komfort gehören natürlich bei einem neuen Eisenbahnwagen: Dampfheizung und Westinghouse-Bremse. Den Gipfel der Vollkommenheit bilden: rahmenlose Fenster (Pat. Kühn), fixierbare Rouleaux, Pendeltüren (Pat. Dadue) und Schirmhalter mit Ablaufventilen (Pat. Viehty). Letzteres ist eine ganz neue Erfindung. Hochmodern muten auch an: die Büfetteinrichtung, die elektrischen und Dampflochapparate, Eis- und Spühlschrank, Geschirrkasten etc. In den Coupés II. und III. Klasse sind Klappstühle mit elektrischer Lüftungseinrichtung für die Bedienung von allen Sitzplätzen aus. Die Nummerntafel befindet sich im Büfettaum. Erbauerin der Wagen ist die Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhäusen. Die elektrische Beleuchtung und die weiteren elektrischen Apparate erstellte die Maschinenfabrik Derlison und die Büfetteinrichtung Hr. Fr. Esinger, Basel. Den Büfettbetrieb besorgt die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft Bern.

Spiegelschrank-
Gläser ^a in allen Größen,
plan und facettiert,
zu billigsten Tagespreisen.

A. & M. WEIL
Spiegelmanufaktur
Zürich. 1486

Verlangen Sie bitte unsern Preiscurant.