

Für die Werkstatt

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **6 (1890)**

Heft 47

PDF erstellt am: **07.07.2024**

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.

spannt sind. Vermöge der so gebildeten wasser- und luftdichten Hohlräume, erlangt der Apparat im Wasser eine solche Tragfähigkeit, daß er selbst bei einer Belastung durch einen 65 bis 70 Kilogramm schweren Fahrer nur bis zu der in den Figuren markirten Tiefe einsinkt. Um aber auch für den Fall, daß durch irgendwelche Beschädigung der äußere Radkranz undicht werden sollte, das Rad über Wasser und gebrauchsfähig zu halten, ist durch Eindichtung einer dem äußeren Kranze ähnlich geformten Scheidewand zwischen beide Radkränze der ganze Radring in zwei von einander luft- und wasserdicht gesonderte ungleich große Räume geschieden. Der innere Kranz ist aus einem Stück gearbeitet und an seiner inneren Fläche durch einen schmalen Blechstreifen gegen die Zugwirkung der Speichen versteift; hingegen ist der äußere Radkranz zunächst aus zwei Hälften hergestellt und dann mittelst Nieten oder Schrauben mit dem Ranst verbunden und gedichtet, welcher letztere sich in den Radreif mit dem Gummiring erweitert. Während das Rad bei der Fahrt auf dem Lande auf den letztgenannten Theilen in bekannter Weise läuft, dienen diese bei der Fahrt im Wasser, bei welcher die Fortbewegung durch dem äußeren Radkranz eingepreßte schaufelartige Erhöhungen bewirkt wird, als Kiel. Nach einer etwa abgeänderten Konstruktion können die Speichen der Treibräder durch zwei konische Blechscheiben ersetzt und diese mit dem äußeren Radkranze verdichtet werden, so daß in diesem Falle auch der innere Radkranz mit dem Streifen und die schwere Nabe wegfallen, da an Stelle dieser alsdann eine Blechbüchse mit entsprechend eingegossener leichter Nabe treten kann. Durch diese Modifikation würden die Räder bedeutend leichter und die Herstellungskosten geringer werden.

Das Borderrad dient auf dem Lande wie im Wasser als Steuer; es wird aus zwei beckenförmigen Theilen gebildet, welche mit dem den Gummiring tragenden Radreifen gut verdichtet sind. Durch eine Scheidewand ist es gleichfalls in zwei luft- und wasserdichte Abtheilungen getheilt, um ein Sinken zu verhindern. Das Rad hat durchgehende Büchse mit eingegossener Nabe und dreht sich mittelst Kugels- oder konischen Lager auf der Achse.

Als Gestell endlich kann mit wenigen Abänderungen jedes Dreiradgestell auch Tandem benutzt werden und läßt sich dasselbe ganz gut so einrichten, daß man das Rad jeden Augenblick durch Umwechslung der Lenkstange und Räder in ein gewöhnliches Landrad umändern kann. In seiner Kombination aber als Land- und Wasserrad bietet der Apparat nicht nur die Annehmlichkeit gelegentlich auszuführender Wasserpatrien, sondern auch den großen Vortheil, daß auf Touren selbst bedeutende Wasserläufe und Seen einer Fortsetzung der Fahrt nicht mehr im Wege stehen, da solche Hindernisse nunmehr mittelst des Pinkest-Rades leicht überwunden werden können. Ueber die in allen bedeutenderen Staaten patentirte Erfindung ist Näheres von der Firma Georg Pinkest in Waldheim (Sachsen) zu erfahren.

Für die Werkstatt.

Künstliche Pflastersteine von großer Härte und Elastizität stellen M. Raft und L. Nussfläger nach folgendem Verfahren her: Feinster Portlandzement, grüner Hochofenschlackensand, reiner Quarzsand, reiner Basaltgries und reiner Granitgries werden auf möglichst gleiche Korngröße gebracht, d. h. größere unbrauchbare Brocken entfernt. Hierauf werden die einzelnen Bestandtheile gemischt, angeneht und in einer Pressform, am besten mittelst eines Fallhammers, eingestampft. Nach vollendeter Komprimierung kommen sie unter eine Presse, welche die Steine fertigstellt. Nachdem dieselben aus der Form entnommen, bleiben sie einige Tage an der Luft und

einige Tage im Wasser liegen. Nach zwei Monaten Luftlagerung kann man die Steine dann einpflastern.

Feuersicherer Decken- und Wandverputz. Eine originelle und geistreiche Abweichung von dem gewöhnlichen Verfahren beim Latten und Verputzen ist von George Hayes in New-York angegeben. Derselbe verwendet Blechtafeln, in welche nahe beieinander viereckige Löcher von 15×20 Millimeter gestochen sind, so daß auf der einen Seite um die Löcher die aus denselben verdrängten Blechtheile vorstehen und etwas umgekrämpt sind. Solche Platten werden an der zu verputzenden Wand oder Decke befestigt und dann der Mörtel aufgebracht, welcher sich auf der durchlochten und mit vielen Blechkrämpen versehenen Platte vorzüglich hält. Ein solcher Verputz ist gegen die Einwirkung abwechselnder Temperaturen, Stöße u. s. w. sehr wenig empfindlich, reißt nicht und schützt die Gebäude außerordentlich gegen Feuergefahr. Der Mörtel hartet leicht, der Verbrauch davon ist geringer als bei Anwendung von sogenannten Spalierlatten, und die Arbeit geht rascher von Statten. In den Vereinigten Staaten sind mehrere hunderttausend Quadratmeter in dieser Weise ausgeführt, ein Zeichen der Güte der Erfindung. Es wird behauptet, daß Holzgebäude und hölzerne Balken, auf diese Weise geschützt, feuersicherer sind, als solche nur aus Stein und Eisen (Zron). Jedenfalls wäre es angebracht, ausreichende Versuche mit derartigem Verputz zu machen. Es ist gar nicht unwahrscheinlich, daß derselbe sich sehr gut hält und dabei nicht wesentlich theurer ist, als der gewöhnliche Verputz. Eine bedeutende Menge Blech würde in diesem Falle eine neue Verwendung finden können.

Stahlpflaster. Ein amerikanisches Blatt beschreibt ein Pflasterungssystem aus Stahl, welches bedeutend weniger kosten und länger dauern soll, als das Granitpflaster. Nach einer Mittheilung der „Wochenschr. des österr. Ing.- u. Arch.-Vereins“ besteht das Pflaster aus Stahlschienen von ungefähr 6 Centimeter Breite und 25 Centimeter Dicke. Diese Schienen haben an ihrer oberen Fläche Längsrinnen und Querkanten, welche 15 Centimeter von einander entfernt sind. Das Gewicht dieser Stahlschienen soll 545 Gramm per M. betragen. Dieselben werden quer zur Straße und in einer Entfernung von $12\frac{1}{2}$ Centimeter von Mitte zu Mitte gelegt. Um zu verhindern, daß sie seitwärts ausweichen, werden sie durch Bolzen mit einander verbunden und auf Querkanten befestigt. Dieses neue Pflaster ruht auf einem solid hergestellten Sandbett, während eine Mischung von Asphalt und Zement zwischen die Schienen gegeben wird, um die Zwischenräume vollständig auszufüllen und dadurch eine ebene Fläche herzustellen.

Verchiedenes.

Der katholische Gesellenverein Rapperswil hat den Bau eines katholischen Gesellenhauses beschlossen, bei dem auch auf die Einrichtung eines geräumigen Theater- und Konzertsaal Rücksicht genommen und der neugegründete Dramatische Verein ins Interesse gezogen werden soll. Nach dem „Wochenbl. v. Seebezirk und Gaster“ soll es ein Aktienunternehmen sein.

Die Frage nach dem Schutz der Wohnungen vor dem Geräusche benachbarter Maschinen war in einer Sitzung der Berliner polytechnischen Gesellschaft Gegenstand der Erörterung. Wie festgestellt wurde, sind die durch Maschinen erzeugten übermäßigen Erschütterungen vielfach durch bauliche Verstöße verschuldet. Vor Allem empfiehlt es sich, die Fundamente von Gebäuden, in denen Maschinen geben sollen, nicht mit Cement, sondern mit Asphalt zu erneuern. Um das Eindringen der Schallwellen in die benachbarten Woh-