

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

Band: 22 (1906)

Heft: 9

Rubrik: Verschiedenes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

noch so gut erhalten aus, daß sie nicht neuingedeckt werden müssen. Das Hinausschieben der Eindeckung auf ein Jahr bezahlt reichlich die drei Teerungen. Aber die Hauptsache ist richtig zu teeren. „Rasch und gut“, und dazu gehören die richtigen Apparate.

Soweit die offiziellen Rapporte, aus denen hervorgeht, daß es sich bei der Teerung keineswegs handelt um ein staubbindendes Mittel, wie Westrumit, Simplizit, Rapidit oder andere ähnliche wasserlösliche Dele, deren kostspielige Wirkung leider nur einige Tage dauert, sondern um eine für den Verkehr vorzüglich geeignete Verhärtung der chauffierten d. h. macadamisierten Straßenoberfläche, auf welcher, wie Prof. Geheimrat v. Leyden bemerkte, sich eine Art Teer-Asphalt bildet. Während heutzutage seit dem Automobilismus bei schönem Wetter oder Wind auf einer macadamisierten Straße ein gewissermaßen andauernder Effekt nur zu erreichen ist, wenn man entweder so stark begießt, daß Schlamm sich bildet, oder aber beinahe stündlich eine leichte Besprengung wiederholt, was ebenso kostspielig als verkehrsstörend, genügt auf geteerten Straßen ein- bis zweimal tägliche Wasserbesprengung, um ein recht befriedigendes Resultat zu erzielen; es bildet sich nach Regen kein Schlamm auf der wasserdichten Oberfläche, gerade wie auf Asphalt. Teer-Asphalt dauert zirka 8—10 Monate, Asphaltpflaster dagegen 8—10 Jahre, aber dies letztere kostet 15 Fr. pro Quadratmeter, Teer-Asphalt bloß 15 Rappen, und diese 15 Rp. werden wieder eingebracht an der Straßenabnutzung und am Unterhalt. Dieser finanzielle Vorteil hat manche Ingenieurs- und Amtsstube geöffnet, welche unseren hygienischen Betrachtungen verschlossen blieb.

Wohl auch aus diesem Grunde hat die Industrie sich der Sache angenommen, die früheren primitiven Heizkessel, Gießkannen und Besen, womit mehrere Arbeiter den auf 70° erhitzten Teer gleichmäßig verstrichen, sind nun verdrängt worden durch große Wagen mit Heizkesseln, in denen 1000 Kilo Teer in 20 Minuten durch Wasserdampf, ohne Entzündungsgefahr, zum Kochen gebracht und in einen Besprengungswagen gepumpt werden, hinter welchem große Besen automatisch den Teer verstreichen; über 10,000 Quadratmeter werden so in 4 Stunden geteert. Hauptsache zum guten Gelingen ist schönes, warmes Wetter, die Straße muß gut erhalten, gut gereinigt und trocken sein; man rechnet 1200 Gramm Teer pro Quadratmeter, der möglichst heiß auf die von der Sonne erwärmte Straße gestrichen wird; etwas Sand wird darüber gestreut und 24 Stunden die geteerte halbe Straßenbreite abgesperrt.

Um die Umkosten der ersten Teerung teilweise zu decken, wäre eine finanzielle Unterstützung von Seiten des im höchsten Maße interessierten Publikums sehr willkommen, und namentlich von Seiten der Hoteliers und Industriellen der unvergleichlich schönen Bade- und Kurorte Deutschlands und Oesterreichs, die mit den Ärzten zusammen Staubbekämpfungsbünde bilden sollten. Wenn diese Zeilen etwas dazu beitragen, so wäre ihr Zweck erreicht.

Verschiedenes.

Bauwesen in Zürich. Die Lokale des Panoptikums am untern Mühlesteig sollen zu Verkaufslökalen und Magazinen des „Globus“ umgestaltet werden.

Der Naturheilverein Zürich hat den Ankauf eines 6 Juchart umfassenden Grundstückes an der Tobelhoffstraße gegenüber der Dolderkraftstation beschloffen zur Gründung einer größeren Licht-, Luft- und Sonnenbadanlage, verbunden mit Schrebergärten, Turn-, Sport- und Jugendspielplätzen. Der Kauf ist vollzogen und es wird nun zum Ausbau der Anlagen geschritten.

Bauwesen in Zürich. Der Stadtrat verlangt für den Bau einer neuen Zollbrücke mit 18 m Breite einen Kredit von Fr. 136,000, wovon Fr. 25,000 auf Rechnung der Straßenbahn, Fr. 111,000 auf Rechnung des außerordentlichen Verkehrs fallen.

Bauwesen in Basel. Am Wiesenplatz zwischen Kleinbasel und Kleinhüningen soll ein neues Depot der kantonalen Straßenbahnen erstellt werden, wofür die Regierung für die Ausführung in der ersten Bauperiode einen Kredit von 670,000 Fr. verlangt. Da die kant. Straßenbahnen sich von Jahr zu Jahr ausdehnen, die Linien sich vermehren und der Wagenpark deshalb stetig zunimmt, ist eine Vergrößerung der Unterkunftsräume unumgänglich notwendig. In Kleinbasel, wo eine neue Bahnanlage erstellt wird, die neue Linie nach Riehen sich anschließt und neue städtische Bahnlinien gebaut werden, eignet sich die Wahl des Bauplatzes besonders gut.

Beim Leonhardschulhaus wird eine neue Turnhalle erstellt werden, welche 55,000 Franken kosten soll. Dort oben auf dem Kohlenberg beginnt sich nun ein Schulhausquartier herauszubilden, das durch die hübschen Bauten der Gegend zur Zierde gereicht. Und dort unten bei Kleinhüningen an der Inselstraße, in der frühern Ueberflutungszone der Wiese, soll ein Primarschulhaus erstellt werden, das auch mit dem Bauplatz gegen Fr. 60,000 kosten soll. Die Zahl der Schulhäuser nimmt stets zu.

Bau einer neuen Kantonschule in Frauenfeld. Der Große Rat des Kantons Thurgau bewilligte zum Bau einer neuen Kantonschule in Frauenfeld 600,000 Fr.

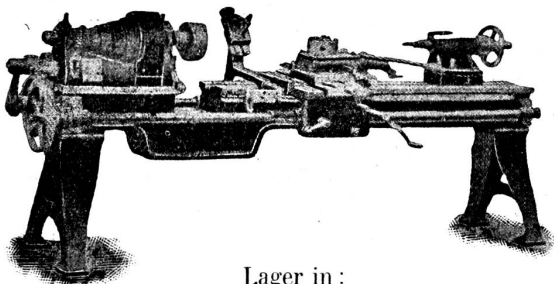
Schulhausbau Solothurn. Die Einwohnergemeinde Solothurn beschloß Freitag den 25. Mai den Bau eines Schulhauses auf Hermetzbühl mit 25 Klassenzimmern, Turnhalle, Singsaal, Musikzimmer, Nebenräumlichkeiten für Suppenanstalt, Haushaltungsschule, Brausebäder, Handfertigkeitsunterricht u. und bewilligte den Kredit von 776,000 Fr. für die Baukosten.

Schulhausbauten im Kanton Solothurn. In Eggeningen ist unter der Leitung von Architekt Fröhlicher aus Solothurn der Bau eines prächtigen Schulhauses fertig geworden, das der ganzen Taltschaft zur Zierde gereicht. Dasselbe darf andern Gemeinden als Musterbau empfohlen werden; es hat manche zweckmäßige Einrichtung, die man bei andern neuen Schulbauten nicht findet, z. B. die Zentralheizung, eine geräumige Turnhalle im Erdgeschoß, viele und große Fenster, Wände

Mäcker & Schaufelberger

ZÜRICH I

1557 05



Lager in :

Werkzeug-Maschinen.

mit Malereien, einen geräumigen Turn- und Spielplatz u. a. m. Der Bau kommt auf zirka 60,000 Fr. zu stehen.

Auch in Hägendorf ist die Erstellung eines neuen, großen Schulhauses in Aussicht genommen, da sich die gegenwärtigen Schullokalitäten als zu klein und ungenügend erweisen.

Schulhausbau Wilderswil. Wilderswil hat den Bau eines Schulhauses für 100,000 Fr. beschlossen.

Spitalbaute Lugano. Der Stadtrat von Lugano nahm am 22. Mai die gemeinderätliche Vorlage und den Devis für den Bau eines neuen Spitals an und genehmigte hiefür einen Kredit von 453,055 Fr.

Kasino-Theaterbau. In Bruntrut projektiert man einen Kasino-Theaterbau, dessen Kosten auf etwa 200,000 Franken veranschlagt sind. Eine Kommission ist in diesem Sinne tätig.

Theaterbau Stans. Die Theatergesellschaft von Stans hat den Umbau ihres Theaters nach den Plänen des Architekten Kaiser in Berlin beschlossen. Bis zur nächsten Spielperiode sollen die Arbeiten vollendet sein.

Bauwesen in Bellinzona. Der Tessiner Große Rat hat einen Kredit von 95,000 Fr. bewilligt für den Bau einer Gendarmeriefaserne in Bellinzona und die Erweiterung der Gefängnisbauten.

Neues Kirchengelände Beringen. Die Kirchgemeinde Beringen beschloß die Anschaffung eines neuen Geländes.

Wasserversorgung der linksufrigen Zürichseegemeinden Horgen, Thalwil, Rüschlikon und Kilchberg. Nun scheint das Projekt der Verwirklichung entgegengehen zu wollen, trotz vieler Hindernisse, zur Freude aller Häuser- und Villenbesitzer, für welche die trockene Jahreszeit bald zur Kalamität geworden ist. Die Arbeiten werden nämlich eben zur Konkurrenz ausgeschrieben: Quellenfassungen im Betrage von 116,000 Fr., Liefern und Legen des Rohrnetzes im Betrage von 780,000 Fr. Bauleitender Ingenieur ist Herr J. Vobhard in Thalwil.

Wasserversorgung St. Immer. St. Immer hat seit kurzem angefangen, die Häuser, wo Druckwasser verbraucht wird, mit Wassermessern zu versehen. Bereits sind deren 273 eingerichtet, wodurch eine Mehreinnahme in der Wasserversorgung von 1600 Fr. erzielt worden ist.

Wasserversorgung Gläsch. Die Gemeinde Gläsch erstellt eine neue Wasserleitung mit Hydranten. Es handelt sich um den Bau eines Reservoirs mit 400,000 Liter Inhalt und Erstellung einer Hochdruckleitung. Kosten der jetzigen Arbeit 26—28,000 Fr.

Schützenhausbau Sarmenstorf. Die Schützengesellschaft erstellt ein flottes Schützenhaus mit moderner Schießanlage. Trotzdem die Gemeinde das nötige Bauholz (gratis) bewilligte, hat die Gesellschaft doch noch ein Opfer von 6500 Fr. aufzubringen.

Nargauisches Baugesetz. Der Nargauische Große Rat erklärte eine Motion betr. Erlaß eines kantonalen Baugesetzes erheblich.

Vom Simplontunnel. Am 22. d., Dienstag, fand die Kollaudation der elektrischen Betriebseinrichtungen am Simplon durch die eidgenössischen und italienischen Behörden statt, welche zu keinen Anständen Veranlassung gab. Seit dem 24. d. fahren täglich 8 fahrplanmäßige elektrische Züge als Probetrieb. Mit dem 1. Juni wird, wenn nicht ein ausschließlich elektrischer, so doch ein gemischter Betrieb eröffnet werden, indem eventuell die Expreszüge mit Dampf gefahren werden, bis der elektrische Betrieb hauptsächlich hinsichtlich der Schulung des Personals vollständig organisiert ist.

Langenthal-Jura-Bahn. Die Finanzierung der Langenthal-Jurabahn ist bis auf die Genehmigung der Auf-

nahme eines Hypothekendarlehens von 180,000 Fr. abgeschlossen. Der Verwaltungsrat wählte als Bauleiter Ingenieur Hunziker, bisher Mitarbeiter des Hrn. Ingenieurs Kürsteiner in St. Gallen, und als Expropriationskommissär Notar Meyer in Langenthal. Die Bauarbeiten, deren Ausschreibung bevorsteht, sollen nach beendigter Planaufgabe und Expropriation im August beginnen. Die Generalversammlung der Aktiengesellschaft findet am 26. Juni in Langenthal statt.

Emmentorrekktion im Kanton Luzern. Der Große Rat genehmigte das Projekt der Emmentorrekktion von Flüeli bis zur Reuß, soweit die Verbauung noch aussteht. Die Kosten sind im Maximum auf 1,600,000 Fr. geschätzt, wovon der Bund 50 und der Kanton 25 Prozent beiträgt. Die Bauzeit beträgt 10 Jahre.

Samnaustraße. Der Graubündner Große Rat bewilligte für den Bau der Samnaustraße 198,600 Fr. Nachdem die Bundesversammlung schon 800,000 Fr. bewilligt hat, ist der Bau nunmehr finanziert.

Mostereibaute Wittenbach. Die Mostereigenossenschaft Wittenbach arbeitet gegenwärtig an einer bedeutenden Erweiterung ihres Betriebes. Die Bauten sind bereits in Angriff genommen. Der neu zu erstellende Keller soll für eine Million Liter Most und Saft Fassung eingerichtet werden.

Die Zentralheizungswerkstätte Altorfer & Lehmann in Jofingen, welche das prächtige, erst kürzlich eröffnete Palacehotel des Hrn. Bucher-Durrer in Luzern eingerichtet hat, ist von demselben ebenfalls mit der Erstellung einer Zentralheizung für seinen großartigen Hotelneubau in Kairo beauftragt worden.

Die Streikklausel. Auf ein Gesuch des Schweizer. Gewerbetreibenden und des Schweizer. Baumeisterverbandes zur Aufnahme einer Streikklausel in Arbeitslieferungsverträgen hat der bernische Regierungsrat den Beschluß gefaßt: Störungen im Fortschritt der Arbeiten oder Lieferungen infolge Arbeitseinstellung, Streiks oder Aussperrung der Arbeiter können vom Arbeitgeber in bezug auf Einhaltung der Vollendungstermine in Betracht gezogen werden, wenn dem Unternehmer kein Verschulden an der Entstehung des Streiks oder der Aussperrung nachgewiesen werden kann. Als Verschulden werden angesehen schlechte Behandlung der Arbeiter, Nichteinhaltung der vereinbarten Lohnverhältnisse, Rückstände in der Auszahlung der Löhne, Bezahlung der Arbeiter unter den ortsüblichen Ansätzen. Die Beurteilung der Frage, ob ein solches Verschulden vorliegt, ist Sache der die Arbeit vergebenden Staatsbehörde, im Refusfalle des Regierungsrates. Auf Erhöhung der Vertragspreise wegen Lohnaufbesserungen infolge von Streiken hat der Unternehmer keinen Anspruch.

Heimische Industrie. Von sachmännischer Seite wird der „Zürch. Post“ geschrieben: Seit etwa fünfzehn Jahren werden die Lokomotiven und Wagen aller schweizerischen Normal-, Neben- und Bergbahnen sowie die Schiffe fast ausschließlich in der Schweiz hergestellt: die Lokomotiven in der einzigen schweizerischen Lokomotivenfabrik in Winterthur, statt wie früher in Esslingen, Mühlhausen und Olten; die Wagen in Neuhausen und Schlieren mit Beihilfe der elektrischen Fabriken in Basel, Delfikon und Genf; die Schiffe bei Sulzer oder Escher-Wyß. Seit kurzem aber beginnen von neuem die Bestellungen im Auslande. Die Montreux-Oberlandbahn hat Güterwagen aus Ungarn bezogen, die schweizerische Speisewagen-Gesellschaft hat ihre letzten Wagen in Oesterreich machen lassen, die Thunersee- und Erlenbach-Zweiflüssenbahn in Baugen. So schön und preiswürdig diese ausländ-

dischen Fabrikate auch zweifellos sind, so bedauern wir doch diese Tributpflichtigkeit im Interesse der heimischen Industrie. Wie man uns versichert, handelt es sich nur um vorübergehende Zustände; es sei gegenwärtig unmöglich, in der Schweiz das Rollmaterial bauen zu lassen, da die zwei einzigen Fabriken mit Bestellungen der Bundesbahnen (die in lobenswerter Weise nur im Inland arbeiten lassen) schon überlastet seien. Nur begreifen wir nicht, daß keine dritte Fabrik erstet, die mit den Bestellungen der Nebenbahnen und Trams gewiß vollauf zu tun hätte. Jedenfalls aber rechnen wir darauf, daß die Privatgesellschaften zur heimischen Industrie zurückkehren, sobald die Möglichkeit der Ausführung ihrer Bestellungen in der festgesetzten Frist wieder besteht. Es ist doch ein abnormer Zustand, daß unsere Industrie über die Beschränktheit des heimischen Marktes klagt und vorwiegend auf das Ausland rechnet, während die schweizerischen Transportanstalten im Auslande arbeiten lassen! Auch im Signalwesen (Weichenstellung, Semaphore) sollte es trotz des Patentschutzes möglich sein, der heimischen Industrie einen Teil der Bestellungen zu überweisen; bis jetzt ist auf diesem Gebiet alles ausländisches Fabrikat.

Rheinbrücken-Einsturz in Zurzach. Am 21. Mai, mittags 1 Uhr 15, ist die beinahe vollendete Rheinbrücke Zurzach-Rheinheim infolge des Hochwassers vollständig zusammengestürzt. Die Eisenkonstruktion liegt auf der Seite im Fluß, die hölzerne Notbrücke und das Gerüstwerk sind weg; zum Teil liegen sie in Koblenz auf der Rheininsel. Der Schaden beträgt mutmaßlich über Fr. 80,000.

Ueber den Einsturz der Brücke in Zurzach geht dem „Arg. Tagbl.“ folgende Korrespondenz zu:

Dem Hochwasser des 20. und 21. Mai ist die im Bau befindliche Brücke über den Rhein zum Opfer gefallen. Als kontinuierliches Fachwerk sollte sie in drei Öffnungen von 48, 60 und 48, zusammen 156 Metern, den Rhein überspannen. Die Pfeiler waren schon Anfangs April fertig und von der Eisenkonstruktion war die badische Öffnung fast ganz montiert und vernietet; von der Mittelöffnung war ein großer Teil montiert, jedoch nicht über die ganze Öffnung zusammenhängend und namentlich waren die Träger nicht so weit bereit, daß sie auf dem schweizerischen Pfeiler hätten aufruhren und sich selbst tragen können.

Die Zerstörungsarbeit des Hochwassers hatte schon am Sonntag Abend begonnen, indem das dem badischen Pfeiler zunächstliegende Joch der Montierungsbrücke der badischen Öffnung einstürzte. Die eigentliche Katastrophe erfolgte erst Montag ca. halb 2 Uhr in der Mittelöffnung beginnend, indem dort eines der Joche, vor denen sich Gesträuch und Treibholz, das nicht entfernt werden konnte, angesammelt hatte, dem Druck der Wassermasse nicht zu widerstehen vermochte und zusammenstürzte.

Nachdem dieses erste Joch weg war, vollendete sich die Katastrophe in wenigen Augenblicken, indem nun ein Joch nach dem andern einstürzte, gleich aufgestellten Spielkarten.

Die auf der Montierungsbrücke gewesenen, noch nicht befestigten Eisenteile, die Mittelöffnung, die nur erst ungenügend zusammengekehrt war, senkte sich, fiel ins Wasser, wurde dann umgekippt, flußabwärts geschoben und riß den ganzen fertig montierten badischen Brückenteil vom badischen Pfeiler und vom Widerlager herunter, sodaß nun die ganze Brücke im Wasser liegt, das badische Ende noch hoch am Ufer, der mittlere Teil tief im Rhein, ein trauriges Bild der Zerstörung bietend.

Durch das Herunterreißen der Brücke vom Pfeiler ist auch dieser in seinem Aufbau stark beschädigt worden,

indem der flußabwärts gelegene Auflagerstuhl mit dem Auflagerquader und den direkt darunter liegenden Schichten weggerissen wurde.

An dem Unfall mag das zu wenig hohe Ansetzen der Trageteile der Montierungsbrücke, namentlich aber auch das zu späte Beginnen und zu langsame Fortschreiten der Montierungsarbeiten, die nun mitten in die gefährlichste Hochwasserperiode fielen, Schuld tragen.

Die Bauunternehmung, eine deutsche Brückenbau-Firma, erleidet dadurch einen namhaften Schaden, der aber teilweise durch Versicherung gedeckt sein soll.

Die Vollendung des Brückenbaues wird durch den Unfall wesentlich verzögert und dürfte nun bis Weihnachten auf sich warten lassen.

Ein interessanter Fund ist in einem Zimmer des Hauses Hauptgasse No. 23 in Thun (Eigentümerin Wwe. Schubnell) gemacht worden. Beim Abbrechen einer Gipsdecke kam nämlich eine alte, mit Ornamenten reich bemalte, sehr gut erhaltene Holzdecke zum Vorschein, die offenbar noch aus der Zeit der Erbauung des Hauses, dem Jahre 1612, stammt. Die Decke soll nun wieder zu Ehren kommen und renoviert werden.

Rheinschiffahrt bei Basel. Die Rhein-Schiffbrücken zwischen Basel und Straßburg sind nun alle soweit abgeändert, daß sie den für die Schiffahrt bestimmten Raddampfern den nötigen Durchlaß gestatten. Die Rheinschiffahrt kann auf genannter Strecke mit Beginn nächsten Monats eröffnet und bis in den späten Herbst fortgesetzt werden. Die Fahrten werden mit dem 1200 PS neuen Dampfer Johann Knipscheer XVIII ausgeführt.

Die Zukunft der Gasturbine erzählt in dem Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung eine interessante Würdigung. Der Triumphzug der Dampfturbine läßt naturgemäß die Gastechiker nicht ruhen, wenn schon sie sich darüber klar sind, daß die Ueberlegungen, welche zur Konstruktion der Dampfturbine geführt haben, nicht ohne weiteres auch für die Gasturbine gelten. Aber das technische Prinzip, statt der hin- und her gehenden Massen, wie bei den Kolbenmaschinen, rotierende anzuordnen und den Schwerpunkt des Systems in die Achse zu verlegen, ist schon an sich so gesund, daß man alles aufbieten wird, um der Schwierigkeiten Herr zu werden. Zudem reizt natürlich gerade die Sprödigkeit des Problems. Professor E. Reeve hält die Konstruktion einer Gasturbine für besonders wünschenswert, weil in ihr das Verbrennungsprodukt direkt und ohne alle Zwischenstufen in mechanische Arbeit umgesetzt wird. Leider lassen sich aber die Verbrennungsprodukte der Turbine nicht direkt zuleiten, da hierdurch die Temperatur ohne Frage viel zu hoch werden würde. Auch kann man verstehen, daß die etwa aus einer Düse hervorschießenden, heißen Gase, eine gewaltige Geschwindigkeit besitzen müßten, was dann, in anbetracht ihres geringen spezifischen Gewichtes, ganz kolossale Tourenzahlen der Maschine, die schon bei den Dampfturbinen gerade hoch genug sind, zur Folge hätte. Damit würde der wirtschaftliche Effekt in Frage gestellt sein. Prof. Reeve, macht nun den interessanten Vorschlag, das Verbrennungsprodukt mit Wasser zu mischen und so nicht allein seine Temperatur zu erniedrigen, sondern auch sein Gewicht zu erhöhen und die Ausströmungsgeschwindigkeit herabzusetzen. Gelänge es der Technik, diese Mischung in zweckentsprechender Weise vorzunehmen und gleichsam den Dampfkessel in die Maschine selbst zu verlegen, so dürfte man in der Tat das interessante Problem als gelöst betrachten. Das Anwendungsgebiet dieser modifizierten Gasturbinen wäre, da sie voraussichtlich an Ökonomie mit Dampfturbinen übertreffen würden, ein ganz ungeheures.