

Umfangs-Masstab

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **25 (1909)**

Heft 12

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-582933>

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.

lich deshalb, weil auch in der Ausweitungstrecke kleine Bohrmaschinen, sog. Lufthämmer, in beliebiger Anzahl an die Druckleitung des Vororts angeschlossen werden können, während man bei dem Druckwassersystem in der Ausweitung meist auf Handbohrung angewiesen ist. So ist der heutige Tunnelbau in der Lage, bei einer genügenden Anzahl von Arbeitern auch den erhöhten Fortschritten der Vorortsmaschinen zu folgen. Der Gasterngranit wird ungefähr bei km 3,5 ab Nordportal erwartet. Die Uebergangsschichten werden also, wenn die Fortschritte sich auf der bisherigen Höhe halten, noch in diesem Herbst erreicht werden. M.

Betonschwellen mit patent. Schienenbefestigung, System Hintermann.

(Eingefandt.)

Es ist allgemein bekannt, daß es den Bahngesellschaften fast unmöglich ist und immer noch schwerer wird, das für die Schwellen erforderliche Holz in geeigneter Qualität und selbst zu hohen Preisen zu beschaffen, weil eben der Bedarf den Nachwuchs um vielfache übersteigt. Man ging daher zu verschiedenen Aushilfsmitteln über, so namentlich zu Eisenschwellen. Die Befestigung der Schienen auf Eisenschwellen ist auch noch etwas besser als die auf Holz, aber dafür hatten die Eisenschwellen im Betriebe andere ganz wesentliche Nachteile. Dieselben waren zu wenig körperlich und banden daher nicht gut in den Schotter ein, umsomehr, als dieselben sowieso schon wie „lebendig“ sind, weil sie auch im Gewicht zu leicht sind.

Will man nun aber die Schwellen schwerer und von größeren Abmessungen machen, so werden dieselben zu teuer, denn sie sind mit den heutigen 72 Kg. schon wesentlich teurer als Holz- oder Betonschwellen. Ein weiterer Uebelstand ist dann der, daß die Eisenschwellen den Schotter fressen, sodaß gewöhnlicher Schotter (Grubenschotter) schon nach kurzer Zeit zu einem Brei zerquetscht ist, was umständliche Erneuerungen und Arbeiten erfordert, wodurch dann der Betrieb gefährdet wird. Man muß daher für die Hauptbahnen bei Eisenschwellen-Oberbau sog. Hartgestein-Brechschotter, aus Porphyr und dergl. verwenden, der aber naturgemäß sehr teuer ist.

Das Streben aller Fachleute ging daher dahin, an Stelle des Eisens und des Holzes armierten Beton zu setzen, und tatsächlich sind hiemit schon viele Versuchstrecken ausgerüstet worden. Bei allen zeigte sich, daß der Betonschwellenkörper an sich gut, daß aber die Schienenbefestigung, also die Verbindung zwischen Schiene und dem Beton, noch sehr viel verbessert werden müsse.

Alle bisherigen Mängel sind nun in den letzten Jahren durch die Schemelkonstruktion Hintermann beseitigt worden, so daß der allgemeinen Einführung im großen nichts mehr im Wege steht. Als erste Normalbahn haben die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen diese Erfindung praktisch verwertet, weil der Erfinder in der Schweiz nicht das nötige Verständnis gefunden hat.

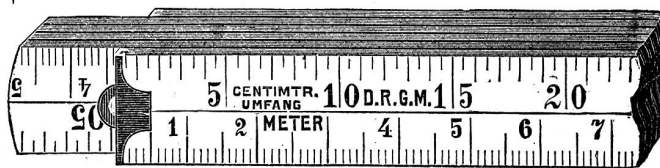
Die Einführung der Betonschwellen ist trotz oder gerade wegen der jetzigen Spartendenz für die S. B. B. nicht zu umgehen, da hiemit in den Auslagen für Anschaffung, Bahnunterhaltung zc. zirka 20% Ersparnisse erzielt werden. In Deutschland z. B. sind bereits größere Strecken wieder in Vergabung, namentlich solche für Geleise, die in Straßen- oder Hafenplätzen liegen und die mit Fuhrwerken müssen befahren werden können, also vollständig eingeschottert werden. Auch Straßenbahnen verwenden das System in großem Umfange, und es sind bereits drei Jahre bestehende Strecken vorhanden mit

Stellen, wo vorher die Geleise und Straßen immer defekt waren. Was also auch in letzterem Punkte an Unkosten gespart wird, ist enorm, und dazu sind noch die Straßen viel besser.

Den Vertrieb für die Schweiz hat die Firma Hans Trömmel, Abteilung Bahnbaumaterial, Zürich I, inne.

Umfangs-Masstab.

Eine Neuheit auf dem Maßstabgebiete ist der hier nach abgebildete Umfangs-Maßstab. Er hat 2 Einteilungen, unten die gewöhnliche Metereinteilung und darüber die ausgerechneten Umfangsmaße von Kreisen, d. h., wenn man die untern Metermaße als Durchmesser von Kreisen annimmt, so geben die darüber stehenden Zahlen sofort den Umfang des betreffenden Kreises an.



Jedermann, der in seiner praktischen Tätigkeit mit Kreisen zu tun hat, wird selbstverständlich die Berechnung ohne weiteres vornehmen können. Dies erfordert aber immer eine gewisse Zeit, so daß der neue Umfangs-Maßstab seine Berechtigung hat und vielerorts als willkommenere Annehmlichkeit begrüßt werden dürfte. Zudem sind die Anschaffungskosten gering. Zurzeit sind im Handel erst 1 Meter-Maßstäbe ohne Federn zum Preise von 65 Cts. das Stück (6 gliederig). Maßstäbe mit Federn werden in Kürze erhältlich sein und sich auf Fr. 1.20 das Stück stellen. Zu beziehen durch F. Bänder, Spezialitäten in Holzbearbeitungs-Werkzeugen, Zürich I. Oberdorfstraße 9.

Verschiedenes.

Landesplattenberg-Verwaltung Engi (Glarus). Dieses kantonale Schieferbergwerk, das älteste und größte der Schweiz, hat, wie uns mitgeteilt wird, durch Eröffnung neuer, günstiger Schieferlager und Einrichtung mechanischer Schieferbearbeitung eine bedeutende Erweiterung erfahren und beschäftigt jetzt 120 Arbeiter gegenüber 50—60 vor zehn Jahren, sodaß die Verwaltung in Stand gesetzt ist, größere Aufträge solid und prompt ausführen zu können.

Eine Erfindung, die das Herausbohren von versagenden Sprengschüssen überflüssig macht. Rütthi, Rheintal (Eingefandt). Am 24. Mai wurden im Steinbruche der Rheintalischen Zementfabrik A.-G. Rütthi interessante Versuche gemacht, denen mehrere Herren beiwohnten. Herr Mechaniker Beat Kobler in hier

Lack- und Farben-Fabrik in Chur Verkaufszentrale in Basel

liefert in ausgezeichneten Qualitäten und zu billigst angemessenen Preisen 275 c

Lederlack schwarz und Naturlederlacke feinst, hell bis braun und rotbraun. Lederschwärzeöl,

Dicken Terpentin W. N.

(besonders geeignet für Linoleum).

Linoleumwiche feinst, weiss, Amlung, Tapeziererbürsten, Leim, Lederöl, Pinsel u. dgl. mehr.