

Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **30 (1914)**

Heft 26

PDF erstellt am: **15.08.2024**

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.

Läßt sich dieses Verhältnis nicht einhalten, so ordnet man noch eine durch Gewichte oder eine Feder belastete Spannrolle an. Der einfache Riemen, der in einer Breite bis zu 1000 mm ausgeführt werden kann, ist dem Doppelriemen infolge größerer Elastizität vorzuziehen. Die Breite eines Doppelriemens wähle man gleich 0,7 des einfachen Riemens, der die gegebene Kraft überträgt. Im allgemeinen erfordern Doppelriemen größere Scheibendurchmesser; auch ist ihre Haltbarkeit geringer als die der einfachen Riemen. Riemenscheiben erhalten zweckmäßig eine Breite gleich 1,1 der Riemenbreite plus 10 mm und einen Durchmesser gleich der 100fachen Riemenstärke. Die Aufspannung eines Riemens, die die erforderliche Reibung zwischen Riemen und Scheibenkranz erzeugt, sei nicht zu groß, da sonst ein unnötiges Strecken des Riemens und starker Lagerdruck eintritt. Im letzteren Falle kann die zulässige Flächenpressung überschritten werden und ein Heißlaufen der Lager ist dann die Folge. Erreicht die Riemeneschwindigkeit mehr als 10 m in der Sekunde, so tritt zu der Zugbeanspruchung des Riemens noch eine solche durch dessen Fliehkraft hinzu, die gleichzeitig der Adhäsion entgegenarbeitet. Einsetzen mit Rindertalg oder Riemenwachs ist günstig; das Einstreuen von Kolophonium usw. ist schädlich. Die Haltbarkeit eines Riemens wird wesentlich verlängert, wenn er jährlich ein- bis zweimal von den eingedrungenen Öl- und Fettstoffen gereinigt wird. Ein einfaches Mittel, den Riemen zu schonen, besteht darin, ihn in längeren Betriebspausen abzuwerfen oder ihn auf eine etwas kleinere Losscheibe auszurücken. Besondere Beachtung ist auch der Riemenverbindung zu schenken.

Die Treibriemen erfahren sehr oft eine stiefmütterliche und verkehrte Behandlung. Will ein Riemen nicht ziehen, d. h. gleitet er über die Riemenscheibe weg, ohne diese zu drehen, so wird meist zu einem Radikalmittel gegriffen, das zwar augenblicklich hilft, aber den Riemen verdirbt, zum Kolophonium. Der Riemen wird hierdurch rau und brüchig, und wenn er im staubigen Raum arbeitet, bildet der Staub mit dem Harz eine Art Schmirgel, der den Riemen zerreibt. Auch die sogenannten Adhäsionsfette, die das Gleiten der Riemen verhindern sollen, enthalten oft Säuren und sind nicht immer einwandfrei. Natürlich darf der Transmission auch keine übermäßige Belastung zugemutet werden, auch müssen die Riemenscheiben bezüglich Durchmesser und Entfernung im richtigen Verhältnis stehen. Hat man nun einen neuen naßgestreckten Riemen, so untersuche man ihn erst genau auf seine Struktur, besonders auf Ribildung

und dergleichen. Dann fetze man die Außenseite mit einem Gemisch von zerlassenem Talg und Tran tüchtig ein und verreise dieses Fett derartig, daß es das ganze Leder durchtränkt. Hiermit erreicht man zunächst eine dauernde Elastizität und fast unbegrenzte Haltbarkeit, dann aber auch eine gute Instandhaltung der Riemenscheiben, da das durch das Leder dringende Fett sich auf diese überträgt und sie mit einem Fetthauch überzieht. Dann aber gewährt dieses Mittel wie kein anderes eine vorzügliche Adhäsion an die Scheiben. Ist der Fetthauch von letzteren geschwunden, was unter normalen Verhältnissen alle 3 bis 4 Monate der Fall sein dürfte, dann wiederholt man die Einreibung des Riemens, nachdem man ihn vorher gut mit Sandpapier abgerieben hat. In Räumen mit hoher Temperatur wird sich ein neues Einreiben häufiger nötig zeigen. Zwischen Riemen und Scheibe sollen starke Adhäsionsmittel, wie Kolophonium, nur ganz ausnahmsweise gegeben werden, — bei außergewöhnlichen Belastungen oder vorübergehenden Nachlassen der motorischen Kraft, — es empfiehlt sich darnach aber stets eine gründliche Reinigung des Riemens mit nachfolgender Fettung.

Verschiedenes.

„Schweiz“, Kohlenhandels-Gesellschaft. Die neugegründete „Schweiz“, Kohlenhandels-Gesellschaft mit Sitz in Basel, wird ihre Verkaufstätigkeit erst später, zur Zeit der Erneuerung der Jahresabschlüsse, für Kohlenlieferung aufnehmen. Bis dahin besteht ihre Aufgabe lediglich in der Vorbereitung und dem Abschluß der Lieferungsverträge mit den Produzenten, wobei der Zusammenhluß der schweizerischen Importeure aus naheliegenden Gründen von außerordentlicher Bedeutung für die rationelle Kohlenversorgung des Landes ist.

Deutsche Kohleneinfuhr in die Schweiz. Wer in den letzten Tagen den Verkehr auf den badischen Bahnhöfen, die in Basel einmünden, beobachtet hat, der muß die Wahrnehmung gemacht haben, daß die ankommenden Güterzüge nur aus befrachteten Kohlenwagen bestanden; auf dem hiesigen badischen Bahnhof sah man oft Hunderte von Kohlenwagen, die teils für die hiesige Industrie, teils für hiesige Kohlengrößen, öfters aber auch zum Weitertransport nach der Ost-, Inner- und Westschweiz bestimmt sind. Der größte Teil der angekommenen Kohlen kam aus dem Ruhrgebiet, wo infolge des schlechten Ganges der Großindustrie und dem damit verbundenen weniger starken Verbrauch an Kohlen die Kohlenvorräte der Gruben sich stark angehäuft haben und darum noch gewaltige Kohlenlager vorhanden sind. Ist auch die Förderung gegenüber normalen Zeiten infolge der reduzierten Arbeiterzahl in den Gruben wesentlich geringer, so ist doch jede Gefahr eines Kohlenmangels so gut wie ausgeschlossen. Die Zufuhr aus dem Saargebiete hat noch nicht so stark eingesezt, weil die Beförderungsmöglichkeit fehlt; aber auch dort sind bedeutende Kohlenmengen vorhanden, die auf lange Zeit hinreichen und ein deutsches Ausfuhrverbot für Kohlen nicht befürchten lassen. Dagegen sind die Kohlenzufuhren aus Belgien vollständig ausgeblieben, weil dort der gesamte Güterverkehr auf allen Bahnlinien ruht. Auch Belgien hat noch bedeutende Kohlenvorräte am Lager. Der Kohlentransport von Deutschland nach der Schweiz geht indessen nicht allein über Mannheim—Basel, sondern fast in gleichem Umfange auch über die Strecke Offenbürg—Singen—Korftanz. In den beiden letzteren Stationen stehen ungezählte befrachtete Kohlenwagen, welche zur Weiterbeförderung bestimmt sind.

Joh. Graber, Eiskonstruktions-Workstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon

Spezialfabrik eiserner Formen

für die
Zementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1903 Mailand.

Patentierter Zementrohrformen-Verschluss.

== Spezialartikel Formen für alle Betriebe. ==

Eiskonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende
Vergrößerungen

1986

höchste Leistungsfähigkeit.