

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 14 (1898)

Heft: 32

Artikel: "Dodge" zweiteilige hölzerne Riemenscheiben

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579112>

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: 22.01.2025

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

ansprüche samt einer kopierten Zeichnung wurden mir mitgeteilt.

Der Brenner dieses erloschenen Patentes ist folgendermaßen konstruiert: In dem Stück Rohr, das unmittelbar mit dem Brenner in Verbindung steht, steckt eine zweite Röhre, die Luft zuführt; außen herum ist ein Kranz von kleinen Röhren, ebenfalls mit Luftzufuhr. Wenn die bezügliche Mitteilung über den amerikanischen Brenner richtig ist, so wird man unschwer finden, daß zwischen dem englischen und amerikanischen Brenner eine große Ähnlichkeit herrscht und darum in Deutschland schwerlich ein Patent hierfür erhältlich ist. Ferner werden alle diejenigen, die schon Versuche in ähnlicher Richtung gemacht haben, um Acetylenbrenner für Heizungszwecke zu erstellen und deren gibt es in allen Staaten nicht Wenige, mir zugeben, daß auf diesem Wege schwerlich, vorausgesetzt, daß man nur den gewöhnlichen Gas- und Luftdruck verwendet, wie ich bei meinen Apparaten, je etwas Brauchbares erzielen wird. Zu dieser Aufklärung wurde ich veranlaßt, weil ich aus dem Tone der „Handwerkerzeitung“ schloß, die bezügliche Einsendung sei auf mich und meine Patentapparate gemünzt.

St. Fiden, den 29. Oktober 1898.

S. Hartmann, Mechaniker.

„Dodg“ zweiteilige hölzerne Riemenscheiben.

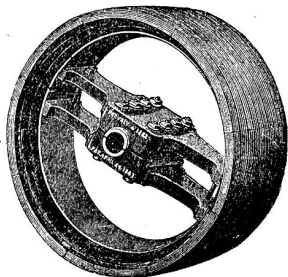
(Eingefandt).

Weit mehr als früher ist es heute, beim großen Konkurrenzkampf, nötig, daß jeder Industrielle bestrebt ist, mit wenig Unkosten sein Fabrikat herzustellen, seine ihm zur Verfügung stehende Betriebskraft aufs Beste auszunutzen und dieselbe nicht durch unnütz schwere Anlagen zu verschwenden.

Eine möglichst vorteilhafte Ausnutzung der vorhandenen Betriebskraft kann aber nur dann stattfinden, wenn bei Einrichtung eines Geschäftes darauf Bedacht genommen wird, die Transmissionsanlage so leicht wie möglich zu erstellen, was wiederum nur erreicht werden kann bei Gebrauch von hölzernen Riemenscheiben, welche bekanntlich 70% leichter sind und zudem noch 25—60% mehr Adhäsion besitzen als eiserne Scheiben.

Bei Verwendung von hölzernen Riemenscheiben kann die ganze Transmissionsanlage leichter, somit auch billiger erstellt werden; die Reibung wird durch die stattfindende geringere Transmissionsbelastung vermindert, dadurch wird auch an Betriebskraft eine bedeutende Ersparnis erzielt. Speziell bei Anlagen in der Kleinindustrie kommt es häufig vor, daß der größte Teil der vom Motor, Turbine zc. zc. abgegebenen Kraft für die Bewegung der Transmissionswerke verbraucht wird und dann kaum noch genügend Kraft für die Wertmaschinen vorhanden ist. Diesem Uebelstand kann durch Anwendung von Holzrollen mehr abgeholfen werden, als man gewöhnlich anzunehmen pflegt.

Diese gemachten unangenehmen und nachteiligen Erfahrungen führen denn auch immer mehr zur Thatsache, daß die hölzernen Riemenscheiben die Stelle der eisernen Scheiben einnehmen und ist es besonders die „Dodg“-Riemenscheibe, welche von allen Fabrikaten den ersten Rang einnimmt und auch die weit verbreitetste ist.



Seit mehr als 15 Jahren werden diese Scheiben fabriziert;

über 600,000 Stücke sind schon im Gebrauch und arbeiten überall zu Jedermanns Zufriedenheit.

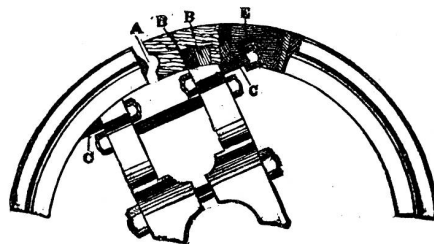
Die „Dodg“-Riemenscheibe, welche in verschiedenen Staaten patentiert ist und welche den Stempel



als Schutzmarke trägt, ist der Monnier der hölzernen zweiteiligen Riemenscheiben; sie ist die beste und stärkste und allen andern Fabrikaten weit überlegen. Jede ächte „Dodg“-Riemenscheibe trägt obigen Namen[®] und wird einzig und allein importiert von der Firma Bachofen & Hartmann in Uster, welcher von der Dodg Manufacturing Co. in Mishawaka, Ind., der Alleinverkauf für die ganze Schweiz übertragen worden ist.

Der große Erfolg, welchen die „Dodg-Independence“-Riemenscheibe zu verzeichnen hat und den sie hauptsächlich der bis ins kleinste Detail sorgfältigsten Konstruktion verdankt, hat, wie es gewöhnlich der Fall ist, zu einer großen Anzahl Nachahmungen geführt. Alle anderen, unter dem Namen „System Dodg“ in den Handel gebrachten Rollen haben aber mit den „Dodg-Independence“-Riemenscheiben, worüber wir diese Abhandlung machen, keine Gemeinschaft, es sind dies verschiedene Fabrikate.

Die „Dodg-Independence“-Riemenscheiben haben folgende Konstruktion:



Aus 25 mm dicken Lagen werden segmentförmige Stücke geschnitten, deren Enden durch einen originellen Schwalbenschwanz verbunden und fest verleimt. Durch das Zusammenfügen mehrerer solcher Stücke werden Ringe geformt, von denen jeder für sich ein solides kräftiges Ganzes bildet.

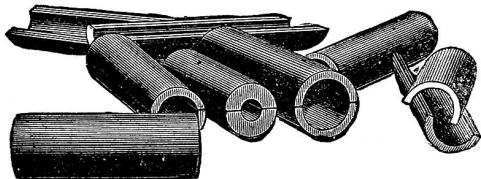
Bei Anfertigung einer Scheibe werden nun eine Anzahl solcher Ringe derart zusammengeleimt, daß die Fugen der einzelnen Stücke eines Ringes die Fugen des anderen Ringes decken. Sobald diese zusammengefügten Ringe die Breite der Arme erreicht haben, werden solche innen genau zylindrisch ausgebohrt und die Arme alsdann eingeschwalbt, wie aus obenstehendem Schnitt B D ersichtlich. Dieser Schwalbenschwanz ist nicht allein durch das Holz des Armes hergestellt, sondern besteht auch zum Teil aus dem separaten Keil D, sodas das Ganze fest zusammengehalten wird. Nachdem die 2 parallelen Arme im Kranz befestigt sind, wird letzterer durch einen gekrümmten Schnitt in 2 Hälften geteilt. (Siehe Schnitt A.) Dieses System bewirkt das genaue Zusammenpassen der beiden Hälften beim Montieren. Um die gewünschte Kranzbreite zu erreichen, werden weitere Ringe auf beiden Seiten der fest zusammengesetzten Scheibe aufgelegt, welche den Schwalbenschwanz B D vollständig decken und ebenfalls in der Richtung von Schnitt A entzwei gesägt.

Hernach wird die ganze Scheibe genau abgedreht und mit einer in Del geriebenen, heiß angewandten Flüssigkeit imprägniert, die Lauffläche mit mehreren Lagen Schellack und Firnis versehen und der ganze Körper mit wasser- und feuerfesterer Farbe zweimal gestrichen, um die Scheibe gegen Temperatureinflüsse zu sichern.

Zu allen Verleimungen wird ausschließlich unlösbarer Leim verwendet.

Wie aus obigen Konstruktions-Angaben ersichtlich ist, so sind diese „Dodge“-Riemenscheiben aus verschiedenen kleinen Stücken Holz zusammengearbeitet, was den großen Vorteil hat, daß diese Rollen gegen Temperatureinflüsse viel widerstandsfähiger sind, als nur gebogene Riemenscheiben; also immer rund laufen. Es werden ebenfalls keine Nägel verwendet, somit erhält der Kranz keine Sprünge und Risse. Die Stoßfugen sind bei den „Dodge“-Scheiben gerade und nicht kreisrund, was ein viel exakteres Arbeiten bei der Erstellung der Riemensrollen bedingt, und ein besseres Zusammenhalten der einzelnen Segmente zur Folge hat.

Zur Befestigung der Riemenscheibe auf die Transmissionswelle bedient man sich zweitheiliger hölzernen Büchsen. Dieses Büchsen-System bietet den wesentlichen Vorteil, daß die gleiche



Riemenscheibe auf verschiedene, ungleich dicke Wellen montiert werden kann. Diese Büchsen werden aus einem Stück vollständig getrockneten im Ofen ganz ausgebrühten Hartholz gefertigt und erst nachdem solche auf einer Drehbank möglichst exakt aus- und abgedreht worden sind, in zwei Teile gespalten.

Die Dodge Manufacturing Co. fabriziert nicht nur hölzerne Riemenscheiben für Voll- und Leerlauf, sondern ferner noch: Flanschen-Scheiben, Stufenscheiben, conische Scheiben, sowie Spezial-Dynamoscheiben mit eisernen Speichen.

Wenn auch die hölzerne Riemenscheibe diejenige aus Gußeisen oder Schmiedeseisen aus verschiedenen Gründen niemals ganz verdrängt, so wird doch der Holzrolle immer mehr Anerkennung gezollt; die Vorurteile gegen dieselbe werden mehr verschwinden und dieselbe wird sich in immer weitem Kreise Eingang verschaffen, in Folge ihrer großen Vorteile, welche sind: Größte Leichtigkeit, größere Abhängigkeit, geringe Transmissionsbelastung und Kraftverbrauch, leichte Montierung etc. etc. Wie man uns mitteilt, so haben die Generalvertreter für die Schweiz H. Bachofen & Hartmann Uster, welche immer ca. 800—1000 Stück zum sofortigen Versandt am Lager halten, in den ersten zwei Jahren über 1500 Stück abgesetzt; gewiß der beste Beweis für vorzügliches Fabrikat.

Ein Versuch mit diesen hölzernen „Dodge-Independence“-Riemenscheiben ist Jedermann bestens zu empfehlen, um so mehr, als sämtliche Scheiben zu 30-tägiger Probeprobenebenutzung abgegeben werden.

Verbandswesen.

Der zürch. Gewerbeverband beschloß, im kommenden Winter u. A. folgende Fragen in den Kreis seiner Beratungen zu ziehen: Hypothekarische Sicherstellung der Bauhandwerker, Errichtung eines permanenten Ausstellungsgebäudes, Staatsbetriebe, insbesondere Staatsdruckereien.

Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten

Schulhaus an der Hofackerstraße Zürich V. Die Abortanlagen an Leemann & Neumeier in Zürich V.; die Schreinerarbeiten an Hinnen & Cie., J. Hohmann, L. Wehrli und F. Woller in Zürich V.; die Parquetarbeiten an J. Durrer in Zürich II, J. Blanc in Zürich V und Matthys & Reiser in Altstetten; die Malerarbeiten an Deul-Diethelm in Zürich V.

Elektrische Straßenbahn Zürich. Die Arbeiten der Weichenverlängerungen und Weichenverlegungen am bestehenden Netze der elektrischen Straßenbahn an Herrn Th. Bertschinger.

Elektrisches Tram in Luzern. Die Lieferung der Schienen, welche bei der gegenwärtigen Ueberlastung der Werke eine ziemlich Zeit beansprucht, ist schon am 8. Oktober der Aktiengesellschaft „Rhönix“ übertragen worden; die Maschinen-Anlage in der Kraftstation, die elektrischen Leitungen, das Rollmaterial und die Ausrüstung von Depot und Kraftstation sind an die Maschinenfabrik Derlison vergeben; die Bauleitung wurde der Firma Vellenot & Gicot, Ingenieurs in Neuenburg, übertragen, welche Firma im Tram-Bau bewandert ist und schon mehrfach solche Anlagen ausgeführt hat. Herr Ingenieur Gicot wird vom 1. Dezember an in Luzern Wohnung nehmen und sich ganz dem Bau dieses Trams widmen.

Die Ausführung der Maurerarbeiten für das Stadthaus im Fraumünsteramt Zürich an die Firma Lauffer & Franceschetti in Zürich III.

Verein ehemaliger Bieler Studierender.

Protokoll der ersten Generalversammlung am 23. Oktober 1898.

Anwesend sind Herr Streng als scheidender Direktor des Technikums in Biel, die H. H. Walter Senn-Holdinghausen, Redaktor des „Schweizer Baublatt“, Dr. Walter Merz, Vertreter des „Schweizer Handelscourier“ in Biel und Clottu, Lehrer am Technikum, sowie 25 Mitglieder.

Das Comité constituirte sich aus den H. H. Weber Alfred, Elektriker, Menziken (Aarg.), Präsident; Jungi Otto, Uhrmacher, Biel, Vicepräsident; Haborn Albert, Bautechniker, Biel, Aktuar; Rothenbach Otto, Adjunkt des Gas- und Wasserwerkes Bern, Kassier; als Beisitzer die H. H. Wannier Oskar, Assistent des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich, Meier Siegfried, Lehrer an der elektr. Abteilung in Biel, Kappeler J., Bauführer, Gaswerk-Neubau Schlieren; zugleich wurden als Rechnungsrevisoren die H. H. Tschumi Alfr., Zürich und Brügger Rob., Bern, gewählt. Zum offiziellen Vereinsorgan ist, wie schon in letzter Nummer mitgeteilt, das „Schweizer Baublatt“ erkoren worden und werden die Mitglieder ersucht, dasselbe durch wertvolle technische Mitteilungen zu unterstützen.

Die Statuten, die vom Gründungscomité aufgestellt wurden, genehmigte die Versammlung ohne bemerkenswerte Aenderungen. Auch der Eisenbahnschule Biel wurde Erwähnung gethan, indem die ehemaligen Schüler derselben sich nun ehemalige Eisenbahnschüler nennen. Es wurde aber der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß der Verein, sobald die Konkurrenzanstalt in St. Gallen eröffnet würde, sich in einen „Verein ehemaliger Bieler Eisenbahnschüler“ umgestalten würde. Hierauf wurde bestimmt, daß die nächstjährige Versammlung in Zürich stattfinden soll.

Neu eintretende Mitglieder werden um Mitteilung ihrer genauen Adresse an den Aktuar des B. e. St., Alb. Haborn, gebeten, auch nimmt jedes Comité-Mitglied Anmeldungen entgegen.

Der Verein ehemaliger Bieler Studierender spricht der Frau Wwe. Sakmann in Biel seinen Dank für die anerkennenswerte Drucklegung ihrer Statutenentwürfe aus, indem keine andere Firma in Biel solch finanzielle Rückflüsse genommen hätte.

Der Präsident:
(sig.) A. Weber.

Der Aktuar:
Alb. Haborn.

Berichtedes.

Verein ehemaliger Schüler des Technikums Winterthur. Aus dem soeben erschienenen 14. Jahresbericht ist zu