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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 19 (1903)

Heft: 28

Artikel: Neuer Sicherheits-Gasbadeofen "Isaria"

Autor: D.R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-579545

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.07.2025

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

ist nun die Pendelbewegung eine besonders langsame. Ein Pendeln der Wagen um die Seile erscheint ausgeschlossen, weil der Wagen an zwei Seilen hängt und weil, indem das untere Seil mitten durch den Wagen geht, die Wagenfläche, welche oberhalb des untern Seiles liegt, etwa ebenso groß ist wie die Fläche, die unterhalb dieses Seiles liegt. Ein Pendeln aber des Wagens gemeinsam mit den mehrere hundert Meter langen Seilen gibt eine so langsame Pendelschwingung, daß auch die stärksten Windstöße keinen merkbaren Einfluß ausüben können, die Fahrgäste also auch bei stärkstem Sturm keine unangenehme Bewegung der Wagen fühlen.

Die Bewegung der Wagen geschieht ähnlich wie bei andern Seilbahnen, durch Zugseile, die in ihrer ganzen Länge frei in der Luft hängen. Diese Seile sind als Doppelseile gedacht, wovon jedes einzeln den Wagen zu halten vermag und die, wie die Führungsseile, durch einen Winkelhebel verbunden sind. Dadurch ist es wiederum möglich, daß jede Ungleichheit in der Spannung der Zugseile selbsttätig ausgeglichen, die Gefahr eines Seilbruches also so gut wie ausgeschlossen wird.

Trotz dieser so gut wie sicher gewährleisteten Bruchsicherheit sowohl der Führungsseile wie der Zugseile sind noch besondere Fangvorrichtungen vorgesehen, welche selbsttätig ausgelöst werden, wenn die Längung eines der Seile ein bestimmtes Maß überschreitet. Endlich werden noch Handbremsen angebracht, die der Wagenwärter handhaben kann, wenn er beim Erscheinen oder Ertönen des Signals für eingetretene Längung eines Seiles etwa ein Versagen der selbsttätigen Fangvorrichtung befürchten sollte.

Für den Fall, daß die Wagen auf offener Strecke unfreiwillig längere Zeit zum Stehen gebracht würden, ist ein kleiner Hilfswagen in Reserve gestellt, mit welchem die „festsitzenden" Fahrgäste zur obern Station hinaufgeholt werden.

Für den Bau der Bahn hat der Erfinder folgenden Gang vorgesehen: Zunächst müßte die obere Station notdürftig zugänglich gemacht werden. Von hier würde dann ein dünnes Drahtseil über die Felsen hinuntergelassen. Am Ende des Seiles wäre eventuell ein Förderkorb angebracht, in welchem ein oder zwei Arbeiter mit hinunter gelassen würden, die das Seil über flache Stellen hinüberzuziehen hätten. An dem dünnen Seil würden die Zugseile, an diesen sodann die stärkern Führungsseile emporgewunden. An einem der Führungsseile endlich würden mit Hilfe eines kleinen Förderungswagens das Baumaterial und die Arbeiter hinaufbefördert.

Als Antriebskraft eignet sich wie bei den gewöhnlichen Seilbahnen Wasser, Elektrizität, Dampf, Petrol oder Benzin. Die Fahrgeschwindigkeit wird in Anbetracht der kurzen Fahrt nur zwei Meter in der Sekunde sein. In der Stunde könnten also acht Fahrten auf- und abwärts gemacht werden, was einer stündlichen Leistung von 176 Personen nach jeder Richtung gleichkäme.

Nun auch etwas über die Anlage am Wetterhorn. Da unter günstigen Umständen nur Höhen bis zu 700 Metern mit einem einzigen Aufzuge überwunden werden können, die Höhendifferenz zwischen Hotel Wetterhorn und Gleckstein hütte aber 1100 Meter beträgt, so zerfällt die Wetterhornbahn in zwei Aufzüge und einige Weganlagen. Vom Hotel Wetterhorn, wo die Straße von Grindelwald her gegenwärtig zu Ende geht, muß eine 600 Meter lange Zufahrtsstraße zur untern Station erstellt werden. Diese Station liegt nach dem östlichen Rand des ehemaligen Gletscherbettes zu.

Wenn einmal die Erfahrung dem Publikum die absolute Betriebssicherheit dieser neuen, eigenartigen Bahn, sofern sie überhaupt zur Ausführung kommt, ad oculos demonstriert hat, so wird eine starke Frequenz und die daraus resultierende Rentabilität der Bahn sicher vorausgesagt werden können im Hinblick auf die Zugkraft, die das Wetterhorn je und je auf die Touristen ausübt.

Neuer Sicherheits-Gasbadeofen „Isaria".

D. R.-Patent. — (Eingesandt.)

Getreu unserem Grundsatze, die verehrlichen Leser unserer Zeitschrift stets auf alle wichtigen und empfehlenswerten Neuerungen auf dem Gebiete der Gesundheitstechnik aufmerksam zu machen und Beschreibungen über deren Vorzüge zu bringen, machen wir heute den neuen, patentierten Sicherheits-Zylinder-Gasbadeofen „Isaria", Fabrikat und Patent der im In- und Auslande bestens bekannten Firma Bayerische Metallindustrie München, Tobias Forster & Co., München-Berlin, zum Gegenstand unserer Besprechung.

Einen großen Dienst hat genannte Firma durch die Erfindung dieses Badeofens ohne Zweifel der Allgemeinheit erwiesen, denn nur zu sehr ist uns, wie auch jedem Installateur und sonstigen Fachmann bekannt, daß die im Handel befindlichen sogenannten „Schnellwassererhitzer" nicht die technischen Eigenschaften erfüllen, die an einen richtigen Badeofen gestellt werden müssen. Alle die Konstruktionen in Gasbade-Vollöfen, die bis heute auf den Markt kamen, hatten den großen Nachteil, daß durch die unregelmäßige Verteilung der Heizfläche, oder bei richtiger Verteilung durch das Auftreten des starken Schweißwassers, die Funktion des Brenners so beeinträchtigt wurde, daß dieselbe nur eine sehr mangelhafte war und diese Oefen daher von Interessenten abgelehnt wurden. Der Firma Tobias Forster & Co. ist es nun endlich gelungen, einen Gasbade-Vollofen herzustellen, bei dem das Kondenswasser oberhalb des Brenners aufgefangen wird. Dadurch ist das Problem Gas-Bade-Vollöfen mit vertikalen Röhren herzustellen, welche über die ganze Heizfläche verteilt sind, glücklich gelöst. Durch die Verteilung der Heizrohre über den ganzen Querschnitt des Ofens ist eine vorzügliche Ausnützung der Heizgase geboten. Bei den bisherigen Gasbadeöfen mit vertikalen Röhren konnten letztere nur an der Zylinderwand angebracht werden, wodurch in der Mitte des Zylinders ein großer Wasserkern verbleiben mußte, der einer raschen Erwärmung des Wassers hinderlich war. Die Firma Tobias Forster & Co. hat nun diesem großen Uebelstande durch Anordnung eines Hohlkörpers, mit Ringniete im Innenraum, glänzend abgeholfen.

Dieser Hohlkörper bildet einen vortrefflichen Vorwärmer und außerdem fällt auf ihn das Kondenswasser, welches auf dem Hohlkörper selbst oder in der Ringniete verdunstet. Die Handhabung des Gashahnes ist eine höchst einfache und leicht verständliche, sodaß ein jedes Kind diesen Ofen ohne Explosionsgefahr bedienen kann. Schließlich verdient noch die Batterie besondere Erwähnung. Die angeordnete Präzisions-Sicherheits-Batterie besitzt nur ein Ventil (keinen Konus oder Dreiweghahn), sowie einen Hebel und ermöglicht mit Hilfe der Skala die Temperatur des Bade- und Douchewassers auf den genauesten gewünschten Grad einzustellen, d. h. der Badende kann nicht nur kalt, sondern jederzeit auch gemischt douchen. Die Mischung ist eine vollkommene. Eine Irrung bei Benützung der Douche, wie sie beim Zweihahnensystem leicht vorkommt, ist ausgeschlossen.

Jetzt in der Zeit, wo die Hydratherapie immer mehr in den Vordergrund tritt und vom Publikum gewürdigt wird, sind solche Apparate mit gemischter Douche ein

dringendes Bedürfnis geworden und ist es das Verdienst erwähnter Firma, hier bahnbrechend gewirkt zu haben.

Es kann nur jedem Installateur empfohlen werden, sich näher über die Fabrikate dieser Firma zu informieren, liegt dies doch nur in seinem Interesse.

Verschiedenes.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben unter anderem folgende Bauausgaben in Aussicht genommen: Station Schmerikon 56,600 Fr., Station Uetikon Fr. 100,000 Fr., Station Richtersweil 80,000 Fr., Verbesserung der Beleuchtung auf Stationen, Wasserversorgungen 2c. 210,000 Fr.

Im Betriebsbudget der Bundesbahnen sind für bauliche Veränderungen vorgesehen auf der Station Murg 41,700 Fr., auf der Station Wallenstadt (für Geleiseanlagen und Anbringung eines Perrondaches) 23,500 Franken, auf der Station Sargans 60,000 Fr.

Für Studien zum Umbaue der Linksufrigen auf Stadtgebiet Zürich sind im Budget der Bundesbahnen 200,000 Fr. vorgesehen, für neue Werkstätten in Zürich 500,000 Fr., für die Station Oerlikon und direktes neues Geleise nach Seebach 850,000 Fr.

Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen bewilligte einen Kredit von Fr. 5,800,000 für Erstellung eines zweiten Geleises Oberwinterthur-Romanshorn, sowie Fr. 955,000 für Erweiterung der Station Laufen.

Bauwesen in Zürich. Die Plankonkurrenz für einen Kunsthallenbau hat die Kunstgesellschaft nicht befriedigt; es erweist sich kein einziger Plan als den gestellten Anforderungen entsprechend. Es wird deshalb eine neue Plankonkurrenz eröffnet.

— Am Bau der Kreuzkirche in Hottingen ist schon seit einiger Zeit der hochragende Kuppelbau im Rohen vollendet und man ist nun daran, den Helm mit Kupfer einzuschalen. Prächtig zeigt der eigenartige Bau dem in der Nähe befindlichen Beschauer seine massigen, schönen Formen; aber auch auf größere Distanz, von der Waid, dem See, der Rehalp aus gesehen, wirkt der Bau gut, sowohl punkto Gestalt als punkto Lage.

Emsig sind die Bildhauer daran, die Giebel und Gesimse zn ebnen — was für die Ohren nicht etwa ein Schmaus ist —, die rohen Blöcke auszumeißeln und ihnen lebendige Formen einzuprägen und so dem Bau reichen künstlerischen Schmuck zu verleihen. Die ganze Schönheit des Baues wird aber erst nach der Entfernung des Gerüstes voll zum Ausdruck kommen.

Nicht jeder Vorbeigehende erkennt den Zweck des Baues und so ist denn, namentlich aus dem Mund der Leute vom Lande oft die verwunderte Frage zu hören: „Was für ein Gebäude ist das?" — „Eine Kirche." — Und die zweite Frage heißt sogleich: „Aber wo ist der Turm?" Es gibt zwar auch viele Städter, denen an diesem Neubau der Turm ebenfalls mangelt. Ob sie wohl befürchten, es werde sich ohne einen solchen nicht auch noch politisieren lassen?

In der Nähe der Kirche herrscht ebenfalls rege Bautätigkeit. An der obern Rütistraße, beim alten Dolder, sind zwei größere Wohngebäude im Rohbau vollendet, ein drittes ist im Bau begriffen. An der Bergstraße, bei der Brücke über die Seilbahn, ist eben ein Zweifamilienhaus unter Dach gebracht worden, und an der obern Klosbachstraße sind in den letzten Tagen die Vorbereitungen zum Bau einer Villa getroffen worden.

In Zollikon ist die Baulust erwacht. Es sind neuestens Baugespanne für drei Villen und drei Wohnhäuser mit Ateliers errichtet worden.

Bauwesen in Bern. Wie bereits in den Zeitungen erwähnt wurde, hat seit einiger Zeit in Bern und Umgebung die Bautätigkeit, hauptsächlich in Spekulationsbauten, teilweise von Tausch von Immobilien gegen Land oder umgekehrt herrührend, in der Weise zugenommen, daß der Zuwachs der Bevölkerung mit der Vermehrung der Wohnungen nicht mehr Schritt zu halten scheint. Um einer allfälligen Immobilienkrisis, wie solche bereits in anderen Städten vorkamen, so viel als möglich vorzubeugen, haben einige Banken, wie die Kantonalbank, Berner Handelsbank, Spar- und Leihkasse und Schweizerische Volksbank in Aussicht genommen, in Zukunft derartige Baukredite nur noch unter gewissen erschwerenden Bedingungen zu gewähren. Wer zur Erstellung von Neubauten eines Baukredites bedarf, wird daher gut tun, erst dann mit dem Baue zu beginnen, wenn er sich die nötigen Mittel gesichert hat.

Daß sich die Handwerker vor Eingehung von Bauakkorden zuerst erkundigen, ob der Bauherr zu seiner Unternehmung genügend Kapital zur Disposition hat, dürfte als selbstverständlich betrachtet werden.

Neubauten der Badischen Bahn in Basel. Nachdem das neue Lagerhaus an der Isteinerstraße erstellt ist, wird mit den Ausgrabungsarbeiten für ein zwischen diesem Gebäude und den projektierten Güterhallen zu errichtendes Verwaltungsgebäude begonnen. Das Gebäude kommt annähernd im rechten Winkel zwischen die Güterhallen und das Lagerhaus zu stehen. Es wird in einer Länge von 80 m und einer Breite von 15 m ausgeführt. In seinen zwei Stockwerken sollen ausschließlich Bureaux untergebracht werden. Das bei den Ausgrabungsarbeiten sich ergebende Aushub-Material wird zweckmäßig zur Auffüllung des Terrains längs der hinteren Fassade des Lagerhauses verwendet. Mit dem Einzug in letzteres Gebäude ist nun begonnen worden. Die auf dem Rangierbahnhof untergebrachten Stückgüter werden durch die Güterzüge nach der neuen Lagerhalle übergeführt. Die darin untergebrachten Bureaux sind teilweise bezogen worden. Der definitive Bezug und die Uebersiedlung in den Rangierbahnhof nach dem neuen Gebäude erfolgte mit dem 1. Oktober. Mit dem Bau der Güterhallen wird dieses Jahr nicht mehr begonnen, dagegen wird in nächster Zeit in den Langen Erlen die Arbeit in Angriff genommen. Den niedrigen Wasserstand der Wiese ausnützend, beginnt man mit den Ausgrabungen für den Teich auf dem Areal des neuzuerstellenden, verlegten Wildparkes und diesen Arbeiten folgen die übrigen Grabarbeiten, die dann während des Winters, wenn die Temperatur die Ausführung anderer Arbeiten nicht gestattet, ausgeführt werden sollen. Die Anlage ist bereits ausgesteckt und auch die von den Güterhallen aus über die Wiese führende Eisenbahnbrücke ist vorgezeichnet.

Den Bewohnern des Erlenweges ist auf 1. Januar 1904 gekündet worden. Unmittelbar darauf wird mit dem Abtragen der in das Bahnareal fallenden Häuserreihe begonnen.

— Mit den eigentlichen Bauarbeiten für die Verlegung des badischen Bahnhofes wird nun ernsthaft begonnen werden. Die ersten Arbeiten, Fundation und Steinbau der beiden Wiesenbrücken, sind an die Basler Firma A.-G. Alb. Buß & Cie. übertragen worden. Als Steinmaterial wurde Granit gewählt. Die Arbeiten werden diesen Herbst noch in Angriff genommen.

Bauwesen des Kantons Bern. Der Große Rat bewilligte folgende Staatsbeiträge: an den Neubau einer Straße Köniz-Schliern-Untergschneit (2. Sektion) Fr. 42,000, Korrektion einer Teilstrecke der Straße Lauter-