

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 26 (1910)

Heft: 29

Rubrik: Allgemeines Bauwesen

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: 18.03.2025

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

Deutzer Benzinmotoren

bieten in den neuesten Ausführungen bisher unerreichte Vorzüge

Gasmotoren-Fabrik

liefert „Deutz“ A.-G.

Zürich

3344 2

möglich, die Schnelligkeit der rollenden Steine je nach Erfordernis zu verlangsamen oder zu beschleunigen.

Durch die bisher gebräuchliche Art der Steinabladung wurden zumeist eine ganze Anzahl Hände in Bewegung gesetzt und gebraucht, wenn die Steine nicht unmittelbar neben den Wagen gestapelt wurden. — Durch die Rollbahn vereinfacht sich diese Arbeit ganz bedeutend, da stets nur zwei Leute nötig werden, bei beliebiger Entfernung



Fig. 3. Beförderung der Steine bei hohem Gefälle.

des Stapelplatzes vom Wagen: Ein Mann, der die Steine vom Wagen auf die Rollbahn aufsetzt, der andere, der am entgegengesetzten Ende, das beliebig entfernt sein kann, dieselben abnimmt. Dadurch wird Zeit und Arbeitskraft gespart und das Material geschont.

Die Rollbahn wird am Wagen aufgelegt, die Steine werden von Hand auf die rollenden Sprossen gesetzt und am Stapelplatz vom zweiten Mann abgenommen und geschichtet. Die Anordnung ist verblüffend einfach und erfordert keinerlei besondere Kenntnisse. Bemerkenswert ist aber, daß ein Stein während des Transportes nicht fallen kann, also weder Schädigungen verursacht noch erleidet.

Die Rollbahn ist solid ausgeführt und mit besonderer Berücksichtigung des Zweckes mit festen Holzrollen versehen. Die Rollen laufen in gehärteten Körnerspizen und verursacht diese Lagerung die geringste Reibung und Abnutzung. — Da verschiedene Neigungen in der Praxis in Betracht kommen, so sind Bremsbleche vorgesehen, die bei starkem Gefälle die Geschwindigkeit herabmindern und am Ende der Bahn den Stein zum Stillstand bringen.

Beigegebene Abbildungen veranschaulichen die bisherige Art der Steinbeförderung, sowie die neue Beförderungsart durch die Rollbahn.

Allgemeines Bauwesen.

Bauwesen in Zürich. (Korr.) In ihren Sitzungen vom 30. September und 7. Oktober hat die städtische Bauverwaltung zusammen 32 neue Baubewilligungen erteilt, darunter für folgende 10 einfache und 7 Doppelwohnhausprojekte: Kreis II: 1 Doppelwohnhaus an der Leimbachstraße 119 von Herrn Emil Kägi, 2 Doppelwohnhäuser an der Quersstraße bei der Rainstraße 4 und 6 von Frau Justine Kochendörfer, Bauunternehmerin, 1 einfaches und 3 Doppelwohnhäuser an der Albisstraße 15/Renggerstr. 66,

68 und 70 von Herrn Heinrich Schatzmann, Baumeister; Kreis III: 1 Doppel-Mehrfamilienhaus an der Eibenstraße 4 von Herrn Jakob Schenkel, Baumeister, 1 Wohn- und Magazingebäude an der Bombengasse 5 von Herrn S. Wagner, Bierdepothalter; Kreis IV: 2 Einfamilienwohnhäuser an der Möllistrasse 20 und Blümlihalpstraße 21 von Herrn Arnold Weinmann, Landwirt; Kreis V: 4 Einfamilienwohnhäuser an der Heuelstraße 51, Aurorastraße 84, 88 und 90 von Herrn Kunkler & Gysler, Architekten, 2 Einfamilienwohnhäuser mit Einfriedigungen an der Titlisstraße 10 und 12 von Herrn Oskar Müller, Baumeister. Von kleineren Bauprojekten sind zu nennen: Anbau einer Leichenhalle beim Theodostanum Jupiterstraße, ein Automobilremisenanbau an der Allmendstraße, eine Werkstattbaute an der Rehhofstraße 4.

Bauwesen in Winterthur. Der Große Stadtrat von Winterthur beantragt der Gemeindeversammlung eine Beitragsleistung von 20,000 Fr. für ein Krematorium und die Uebergabe eines Fonds für Einführung der Feuerbestattung an den Feuerbestattungsverein. Ferner bewilligte er 4500 Fr. für die Einrichtung eines Lesezimmers und einer Bibliothek des Gewerbemuseums, und 28,000 Fr. für den Umbau einer Turnhalle.

Das neueste Bahnhofprojekt der Bundesbahnen für Thun sieht eine Gesamtausgabe von 5,860,000 Fr. vor, wovon 580,000 Fr. für den Schiffskanal. Die Bundesbahnen wollen an die Kosten des letzteren nichts leisten, sind dagegen bereit, das dafür nötige Terrain, soweit in ihrem Besitz (Station Scherzigen und Bahnhöfe Thun—Scherzigen) zu mäßigem Preise abzutreten. Von den Interessenten wird ein Beitrag von 1 Million Franken verlangt und überdies zur Bedingung gemacht, daß die Station Scherzigen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr vollständig eingetht.

Bauwesen in Luzern. Regere Bautätigkeit herrscht in der Umgegend von Emmenbrücke. In Neufbühl ver-

la Comprimierte & abgedrehte, blanke
STAHLWELLEN



Montandon & Cie. A.G. Biel
Blank und präzise gezogene



jeder Art in Eisen & Stahl.

Kaltgewalzter blanker Bandstahl bis 180 % Breite

größert die „Société anonyme de filatures de Schapp“ ihre Fabrik, um 400 Personen mehr beschäftigen zu können. In Gerliswil werden 21 Arbeiterwohnhäuser erstellt. Der bedeutendste Bau aber ist das neue Schulhaus, das auf zirka 340,000 Fr. zu stehen kommen wird. Es wird das imposanteste und schönste Schulhaus in den Landgemeinden des Kantons Luzern werden.

Die Bundesbahnen und die Ostschweiz. Das nächstjährige Baubudget hat für die Ostschweiz folgende Ausgabeposten in Aussicht genommen: für die Erweiterung der Bahnhöfe Ziegelbrücke 200,000 Fr.; Winterthur (Unterführung) 150,000 Fr.; Wil 600,000 Fr.; Gossau 500,000 Fr.; St. Gallen 700,000 Fr.; St. Fiden 300,000 Fr.; Romanshorn 600,000 Fr.; Weinfelden 250,000 Fr.; Emmishofen 170,000 Fr.; Uzwil 160,000 Fr.; obere Limmatbrücke Wettingen 200,000 Fr.; neue Werkstätten Zürich 320,000 Fr., Umbau der linksufrigen Zürichseebahn Zürich 2,300,000 Fr. Für neue Gleisanlagen Thalwil-Nichterswil 300,000 Fr.; Winterthur-Wil 900,000 Fr.; zweispuriger Tunnel St. Gallen-St. Fiden 900,000 Fr. Im ganzen sieht das Budget vor für Bau neuer Linien 3,300,000 Fr.; Neu- und Ergänzungsbauten an im Betrieb befindlichen Linien 26,148,000 Fr., Rollmaterial 6,657,550 Fr.; Mobilien und Gerätschaften 308,700 Fr. Der Budgetgegen ist ganz besonders reich auf die Westschweiz und den Kanton Bern niedergegangen.

Hauenstein—Aarau—Arth-Goldau. In Lenzburg hat am 9. Oktober eine von 300 Mann besuchte Versammlung in Sachen einer direkten Verbindung des Hauenstein-Basistunnels mit der Linie Aarau—Arth-Goldau getagt. An der Versammlung waren auch die Kantonsregierungen von Aargau, Baselstadt, Baselland, Schwyz und Zug vertreten, sowie 70 Gemeinden. Nach Referaten von Ingenieur Trautweiler und Regierungsrat Müri und lebhaft benützter Diskussion wurde einstimmig eine Resolution angenommen, welche sich für energische Unterstützung des Projektes ausspricht.

Neues Bahnprojekt in Graubünden. Die von der Firma Proté & Cie. in Zürich geplante neue Engadinerbahn, über welche auf Wunsch des Bundesrates die Regierung von Graubünden zunächst ein Gutachten abzugeben hat, soll beim Bahnhof der Bundesbahnen in Chur beginnen. Sie steigt alsdann über die Pleffur und über Churwalden zur Lenzerheide empor, wo sie nicht weit vom Heidssee auf 1551 Meter ü. M. den ersten Kulminationspunkt erhält. Beim Ruchhaus wird die Station Lenzerheide angelegt. Von der Lenzerheide fällt die Linie stark bis nach Tiefenastell an der Albula, wo die Rhätische Bahn überbrückt wird. Beim Eintritt ins langgestreckte Oberhalbstein hat die Linie zunächst die Schlucht am Stein zu überwinden. Nach einander würden alsdann die Dörfer Savognin (Schweiningen), Roffna, Mühlen, Suhr, Marmels und Stalla berührt. Von Stalla soll entweder auf 2287 Meter Höhe der Julierpaß nach Silvaplana passiert, oder der Septimerpaß auf 2311 m überschritten werden. Die Bahn ist in der Hauptsache als Straßenbahnlinie gedacht. Auf eine weite Strecke müßte für den Bahnbau die Julierstraße verbreitert werden. Maximalsteigungen bis auf 10 Prozent sind vorgesehen. Für das auf 8,5 Millionen Franken angelegte Baukapital rechnet man auf Grund der Lagen und Betriebskosten anderer Saisonbahnen der Schweiz auf eine Verzinsung von mindestens 5 Prozent. In Graubünden wird das Projekt durchaus ernst genommen.

Kreuzspitalbau Chur. In Chur soll demnächst mit dem Bau des Kreuzspitals begonnen werden. Das neue Spital bietet in drei Stockwerken Platz für 130 Krankenbetten. Ein besonderes Geschloß dient der Verwaltung.

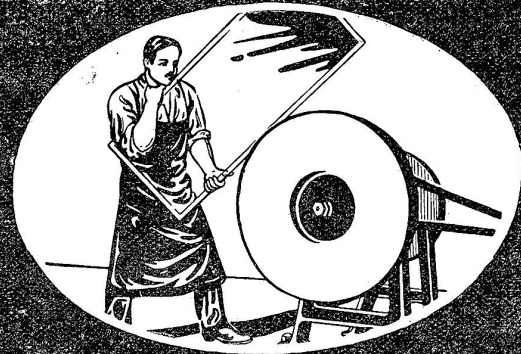
Der Bau zerfällt in einen großen Mittelbau und zwei Nebenflügel. Der nördliche Flügel enthält die Operations-, Verband- und Röntgenzimmer, sowie die Bäder- und Duschenabteilung, während die Krankenzimmer ganz in den südlichen Flügel und den Mittelbau mit dem freien Ausblick ins Oberland verlegt sind. Vorgeesehen sind: eine allgemeine medizinische und chirurgische Abteilung, je eine besondere Abteilung für Augen- und für Ohren-, Nasen- und Rachenkrankheiten und in eigenem Krankengeschloß eine Abteilung für Kranke in Privatzimmern zu je 1—2 Betten. Der ganze Bau soll einfach, aber würdig und gefällig, zweckmäßig in der Anlage und den Forderungen moderner Spitalhygiene entsprechend erstellt werden. Das Spital wird allen Kranken ohne Unterschied der Konfession offen stehen.

Vom Neubau des bad. Bahnhofes in Basel. Seit einigen Jahren schon ist man an der Umgestaltung des badischen Bahnhofes tätig und noch manches Jahr wird darüber hingehen, bis das gewaltige Werk beendet sein wird. Der neue badische Bahnhof in Basel wird neben dem Mannheimer einer der größten der badischen Staatsbahnen sein, was deutlich für seine große verkehrspolitische Bedeutung spricht. Mit Einschluß des Rangier- und Verschubbahnhofes erhält er eine Länge von zirka 12 km — die ganze Strecke Haltingen bis Grenzachhorn wird das künftige Bahnhofgebiet umfassen. Der neue Güterbahnhof ist schon seit längerer Zeit vollendet und im Betrieb, auch die Silguthalle ist im Bau vollendet, dient aber ihrem eigentlichen Bestimmungszweck noch nicht, sondern ihre Räume werden vorerhand noch als Bau-bureau verwendet. Seit mehr als zwei Jahren ist man bereits mit der Erstellung eines hohen Dammes beschäftigt, der das ganze Bahnhofgebiet von Leopoldshöhe bis Grenzacherhorn durchzieht und an seinen höchsten Stellen eine Höhe von 9 m aufweist, der dann in der Richtung gegen das Oberland abflacht, um in das alte Trace auszulassen. Gleichzeitig mit der Erstellung des

Spiegelmanufaktur

Facettierwerk und Beleganstalt

A. & M. WEIL
= ZÜRICH =



Spiegelglas belegt und unbelegt, plan und facettiert

in allen Formen und Grössen

PREISLISTEN und SPEZIAL-OFFERTEN zu DIENSTEN.

Dammes ging die Errichtung der Straßenunterführungen beim Maulbeermweg, der Riehenstraße, des Gotterbarmweg und bei der Bierburg, herwärts des Grenzacherhorns vor sich; sie alle sind zum großen Teil fertig gestellt, nur die Straßenunterführungen an der Maulbeerstraße und der Riehenstraße harren noch der innern Ausstattung sowie der Straßenanlage.

Als ein Meisterwerk der Bautechnik darf man die drei über die Freiburgstraße und den Wiesenfluß führenden Brücken bezeichnen, die unwillkürlich die Aufmerksamkeit des Passanten auf sich lenken. In schwindelnder Höhe führt die Brücke für den Personenverkehr über die Freiburgerstraße und die Wiese hinweg, während unmittelbar darunter die Brücke für den Güterverkehr sich hinzieht. Weniger erfreulich ist dagegen, daß diese Brücke den Erlenspark auf unschöne Art verstümmelt und man hätte eine Unterführung, wie sie auf dem jenseitigen Rheinufer bei der Elsäferbahn durchgeführt wurde, viel lieber gesehen. Da nun aber doch nichts mehr zu ändern ist, findet man sich wohl oder übel mit der nicht mehr zu ändernden Tatsache ab, weil man sich doch sagt, daß die ganze Anlage einen — vom verkehrspolitischen Standpunkt aus betrachtet — großzügigen Charakter trägt.

Das meiste Interesse nimmt jetzt die Auffüllung des Terrains für das Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Anspruch; dasselbe erhält einen Platz mit der Hauptfassade nach der Schwarzwaldallee zwischen der Maulbeer- und Riehenstraße; zahllose Betonpyramiden von zirka 9 m Höhe, geben ein Bild von der ungefähren Lage des neuen Bahnhofgebäudes, mit welcher die Straßenunterführung des Maulbeermwegs gleiche Höhe erhält. Hier auf diesem Gebiet entwickelt sich gegenwärtig die Haupttätigkeit im Bahnhofsbau und es werden dabei ca. 3000 Arbeiter beschäftigt sein. Das ganze Bauereignis ist von einer zirka 2 m hohen Bretterwand eingeschlossen, um die Wicke Neugieriger abzuhalten, und an den Zugängen sind strenge Zutrittsverbote angebracht. Zug um Zug fährt an, um sein Auffüllmaterial hier abzugeben und neues immer herbeizuholen und mit lebhaftem Interesse verfolgen die zahlreichen Passanten der Maulbeerstraße die Vorgänge bei diesen Ausfüllarbeiten.

Etwas verändert sind die Arbeiten auf der Strecke vom neuen Bahnhof weg bis zur Station Leopoldshöhe, hier beschränkt sich die hauptsächlichste Arbeit auf die Nivellierung des Dammes.

Die gewaltigen Aenderungen, die sich hier auf dem Gebiete der badischen Bahn in Basel und seiner badischen Vorortstationen vollzogen haben, erwecken diesseits und jenseits der Grenze allgemeines Interesse und ungemein zahlreich sind die Spaziergänger am Sonntag, die mit großer Aufmerksamkeit den stetigen Fortgang der Arbeiten an der Umgestaltung der badischen Bahn verfolgen.

Die letzten Vorarbeiten zum Bau der Locarno—Domodossola-Bahn (Centovalli und Val Vigizzo-Bahn) sind abgeschlossen worden. Der italienische Minister Tedesco versicherte dem Deputierten Falcioni in Domodossola, daß die letzten Hindernisse beseitigt seien. Der Bau wird nächsten Frühling in Angriff genommen.

Neue Sicherheits-Messerwelle.

Die Norddeutsche Holz-Berufsgenossenschaft, Sektion IX, RÖIn a. Rhein gibt im Berichte ihres technischen Aufsichtsbeamten für 1909 folgendes zur allgemeinen Kenntnis:

Von den im Berichtjahre vorgekommenen Unfällen sind wiederum eine größere Anzahl an der Abrichtmaschine u. verzeichnen. Es hat sich auch in diesem Jahre wieder

erwiesen, daß die Unfälle an den Maschinen mit runder Messerwelle bedeutend geringer sind, als an denjenigen mit Vierkant-Messerwelle. Das Bestreben, die erstere nach und nach einzuführen, ist deshalb als geächtet zu bezeichnen. Es wurden an 68 Abrichtmaschinen, an welchen durch die Vierkant-Messerwelle schwere Unfälle eingetreten waren, zur Vermeidung ähnlicher Unfälle die Betriebsunternehmer zur Anlegung der runden Messerwelle veranlaßt und gelegentlich der Revisionen wurde an 116 Abrichtmaschinen durch Ausfertigung von Protokollen die Anlegung derselben mit „Nachdruck“ empfohlen. — Das sind 184 Abrichtmaschinen in einem Jahre! An einer großen Anzahl derselben wurden die runden Messerwellen bereits angetroffen, leider waren darunter auch verschiedene mangelhafte Nachahmungen von der von Carstens konstruierten Welle mit den schwachen Messern. Meistens sind diese Firmen bestrebt, die vorhandenen starken Messer beizubehalten und die Abrundung der Welle durch eiserne Auflagen vorzunehmen. Einer Firma, welche diese Abänderung nur auf den beiden Seiten, auf welchen gewöhnlich die Kehlmesser befestigt werden, angebracht hatte, wurde von der Berufsgenossenschaft mitgeteilt, daß diese Messerwellen diesseits nicht als runde anerkannt wurden. Zwei Fälle sind mir bekannt geworden, bei welchen die Messer aus den von zwei verschiedenen Fabriken nachgeahmten runden Wellen herausgeflogen sind. Trotz mehrfacher Reparaturen gelang es nicht eine sichere Befestigung herzustellen. Die Unternehmer wagten es nicht mehr, die Abänderungen aufzulegen, sondern benutzten die Abrichtmaschine weiter mit Vierkantwelle. In beiden Fällen sind Schäden nicht verursacht worden, bei einem Dritten jedoch — die Vierkantwelle der Abrichtmaschine war mit starken Messern versehen und auf allen vier Seiten abgerundet worden — zerschlug das Messer die Abrichtplatte und verletzte den Arbeiter so schwer an der Stirn, daß er wohl kaum mit dem Leben davon kommen wird.

Vor der Anlegung von runden Messerwellen minderwertiger Konstruktion muß daher dringend gewarnt werden.

An der Carstensschen Messerwelle ist das Herausschleudern der Messer schon vermöge der Konstruktion nicht gut möglich, es kann geschehen, wenn die Backen ölig und die Scheiben nicht angezogen sind. Um dies aber unmöglich zu machen, hat Carstens auf den Kopfenden der Welle eine Arretiervorrichtung angebracht. Diese ist der Firma patentiert und kann deshalb von den andern Maschinenfabriken nicht angewendet werden.

Aus diesen Vorkommnissen ergibt sich, daß man auch auf die Konstruktion der runden Messerwelle sehr zu achten hat und daß nicht immer eine „runde“ Welle auch eine „Sicherheitswelle“ ist. Jedenfalls wird durch Anbringung einer Arretiervorrichtung die Möglichkeit des Herausschleuderns der Messer und die damit verbundene große Gefahr für sämtliche Anwesenden in der Werkstatt vermieden.

Ferner wurde einer Einladung der Rgl. Gewerbeinspektion in Elberfeld zur Teilnahme an der Vorführung der runden Messerwelle an einer Abrichtmaschine in der Rgl. Gewerbeschule in Barmen Folge gegeben. Die Maschine war mit der Messerwelle von Carstens ausgerüstet; der Vorführung wohnte ich am 7. und 8. Januar bei.

Besonders waren es 68 Unfälle an der Abrichtmaschine, die durch deren Vierkantmesserwelle entstanden waren, welche zu der Maßnahme Veranlassung gaben, daß dem Unternehmer zur Vermeidung weiterer ähnlicher Unfälle die Anlegung der runden Messerwelle empfohlen resp. vorgeschrieben wurde. Von der Zentrale wurde diese Vorschrift mit Nachdruck verfolgt, wie gelegentlich der