

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 16 (1900)

Heft: 7

Artikel: Zu Nutz und Frommen des Baugewerbes [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579170>

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: 17.03.2025

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

Jahr 1898 war für den Wechselstrom speziell auf dem Gebiete der Bergbahnen bahnbrechend. In diesem Jahre wurde die Bahn Zermatt-Gornergrat eröffnet, dann im September die erste Teilstrecke der Jungfraubahn und im Spätherbst die von den obigen Bahnen hinsichtlich der Konstruktion gänzlich abweichenden Engelbergbahn — alle drei aber mit Wechselstrombetrieb. 1899 wurde dann die kleine Bahn Montreux-les Plans gebaut und gehen dieses Jahr zwei weitere Zahnradbahnen ihrer Vollendung entgegen, nämlich diejenige von Berg-Willars und Nigle-Veyssin, diese beiden mit Gleichstrom. Diesen Ausführungen folgte an Hand vorliegender Zeichnungen und Photographien eine einläufige Besprechung der Engelbergbahn. („Landbote.“)

Die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein beabsichtigt, eine elektrische Trambahn von Basel nach Arlesheim zu bauen.

Zürcher Telephongesellschaft A.-G. für Elektrotechnik in Zürich. Der Verwaltungsrat dieses Unternehmens beantragt pro 1899 die Verteilung von 4 Proz. Dividende wie im Vorjahr.

Unter der Firma „Kontinentale Gesellschaft für angewandte Elektrizität“ hat sich, mit Sitz in Glarus, eine Aktiengesellschaft gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Herstellung, der Betrieb, der Erwerb oder die Veräußerung im In- und Auslande von Unternehmen oder Verfahren im Gebiete der Elektrotechnik oder der Elektrochemie, sowie alle damit in Verbindung stehenden gewerblichen, kaufmännischen und finanziellen Geschäfte. Die Gesellschaftsstatuten sind am 19. April festgestellt worden. Das Gesellschaftskapital beträgt 1,500,000 Fr., eingeteilt in 1200 Aktien von je Fr. 1250, welche auf den Namen lauten. Direktoren der Gesellschaft sind: Emile Vanhoffer von Zürich und Edmond Vanhoffer von Mülhausen, welche jeder einzeln die rechtsverbindliche Unterschrift für die Gesellschaft führen. Geschäftsslokal: Haus S. Paravicini, Bahnhofstraße-Mathausplatz, in Glarus.

Das Elektrizitätswerk Hagued am Bielersee macht bekannt, daß es in den nächsten Tagen den Betrieb aufnehmen werde. Das Elektrizitätswerk Hagued wird die industriellen Bestrebungen im bernischen Seeland kräftig fördern.

Elektrizitätswerk Wyl. Die bezügliche Kommission beschloß, als Bauplatz für das Maschinenhaus den nördlich der V. S. B.-Bahnlinie an der Mattstraße gelegenen zu wählen, da derselbe Geleiseanschluß an die V. S. B. erhalten kann.

Elektrische Comer See-Bahn. In Como hat sich ein Komitee gebildet für den Bau einer elektrischen Straßenbahn längs dem Westufer des Comer-Sees. Die Elektrizitätsgesellschaft Helios in Köln hat sich für die Ausführung des Baues bereit erklärt.

Elektrische Stafenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen. (Korr.) Am 27. Mai werden in Speicher und Trogen außerordentliche Bürgerversammlungen stattfinden, welche wie man erwartet, definitive Beschlüsse fassen werden zur baldigen Realisierung der schon lange pendenden Tagesfrage. In erster Linie wird über die Annahme des Kraftlieferungsvertrages mit dem Elektrizitätswerk Rubel entschieden werden. Der Vertrag ist für eine Dauer von zehn Jahren abzuschließen. Mit dem Bahnbetrieb soll gleichzeitig auch die elektrische Beleuchtung der Dörfer Speicher und Trogen eingerichtet werden. Weiter haben sich die Bürgerversammlungen darüber zu entscheiden, ob sich die beiden Gemeinden zusammen mit 500,000 Fr. in Aktien an dem Straßenbahnunternehmen beteiligen wollen, in dem Sinne, daß Trogen 55% = 275,000 Fr. und Speicher 45% = 225,000 Fr.

übernehmen. Von diesen 500,000 Fr. wären 25% sofort bei Konstituierung der Aktiengesellschaft einbezahlbar. Eventuell erfolgt die Wahl von fünf Gemeinde-delegierten, welche nach Konstituierung der Gesellschaft den ersten Verwaltungsrat bilden und weiter die Kompetenzerteilung an die Gemeinderäte der beiden Orte zur Beschaffung des nötigen Kapitals für die erste Einzahlung von 25% der übernommenen Aktien.

Die Straßenbahn wird die Staatsstraße über Bögelins-egg benützen und bis zum Anschluß an den städtischen Tram beim Brühlthor St. Gallen eine Länge von 10 km aufweisen. Als Schienenmaterial sind Millenschienen vorgesehen. Die Kosten für die Bahnanlage, die nötigen Straßenkorrekturen und das Verteilungsnetz für die Beleuchtung werden auf 1,300,000 Fr. veranschlagt. Fr. 600,000 soll das Obligationenkapital betragen. Die restierenden 200,000 Fr. in Aktien dürften von interessierten Nachbargemeinden oder Korporationen und das Obligationenkapital von der Unternehmerfirma übernommen werden.

Von den Herren Dr. A. Weilenmann, Direktionspräsident der Centralen Zürichbergbahn und H. Wagner, Direktor des Elektrizitätswerkes Zürich sind Gutachten über die Bahnanlage und das Elektrizitätswerk eingeholt worden, die beide zu günstigen Resultaten kommen. A.

Zu Nutz und Frommen des Baugewerbes.

Alle Rechte vorbehalten.

Fortsetzung.

Wenn der Verputz ziemlich dick, etwa 2 cm stark, aufgetragen werden soll, kann man die Deckstreifen anstatt aus ebener Asphaltpappe auch aus Falzpappe herstellen. Ebenso kann man unter Umständen auch die Oberen und unteren Abschlußleisten aus Falzpappe herstellen. Ganz besonders ist dies zu empfehlen, wenn die Leisten nicht mit Luftlöchern versehen werden sollen, die Luft also z. B. in den Schornstein abgeführt werden soll. In der angegebenen Weise bekleidet man die Wandfläche bis zu der gewünschten Höhe. Eventuell werden die obersten Falztafeln mittelst eines kräftigen, scharfen Messers und einer Latte so zerschnitten, daß die gewünschte Höhe erreicht wird. Dann wird etwa 3 bis 5 Centimeter über dem oberen Rand der Falztafeln eine Latte an der Wand befestigt. An diese Latte wird dann eine Leiste genagelt, so daß also auch am obersten Rande der Falztafeln ein Querkanal gebildet wird, in welchen sämtliche von unten kommenden Hohlkalzen (Luftkanäle) einmünden. In die Deckleiste werden, in Entfernungen von ca. 10 cm, Löcher von ca. 2 cm Durchmesser gebohrt, so daß die Luft aus dem obersten Querkanal durch diese Löcher austreten kann. Den obersten Querkanal kann man auch dadurch herstellen, daß man aus der betreffenden Mauer einen kleinen Querkanal von etwa 5 cm Breite und 3 cm Tiefe ausmeißeln läßt. Dieser Canal wird dann durch die Falzpappe einfach glatt überdeckt. In diesem Falle müssen dann die Luftaustrittslöcher in den Falzpappen und dem Verputz über dem darunter liegenden ausgemeißelten Querkanale angebracht werden. Nachdem die Falzpappe in der angegebenen Weise an der Wandfläche befestigt ist, wird Verputz angebracht. Als Mörtel kann man dazu gewöhnlichen Kalkmörtel, eventuell auch Gyps verwenden. Legt man Wert auf einen besonders festen, harten Verputz, so setzt man dem Kalkmörtel Cement zu (sogenannter verlängerter Cementmörtel), oder verwendet unter Umständen reinen Cementmörtel. Der Verputz wird zunächst auch angeworfen. Nachdem dann dieser rauhe Verputz einigermaßen angetrocknet ist, wird eine glatte, ebene Verputzschicht darauf angebracht. Der Verputz verbindet sich außerordentlich fest

mit der Falzpappe, da sich die Hohlsalzen schwalben-schwanzförmig erbreitern, so daß also, nachdem der Verputz einmal trocken und hart geworden ist, er sich nicht mehr aus den Hohlsalzen lösen kann. Aber auch auf den schmalen Deckstreifen der besandeten Asphalt-pappe bleibt der Verputz fest haften, da er unmittelbar über und unter diesen Deckstreifen in die Hohlsalzen fest eingreift. Der Verputz trocknet sehr rasch, da er von der Feuchtigkeit der Wand durch die Falz-Baupappe wasserdicht getrennt ist, so daß also nur die dünne Verputzschicht für sich allein zu trocknen braucht. Des-halb können schon nach kurzer Zeit Tapeten oder An-striche auf dem Verputze angebracht werden. — Anstatt der beschriebenen, mit Bohrlöchern versehenen Holzleisten können auch entsprechende, mit ausgefranzten Löchern versehene Blechstreifen verwendet werden. —

Der sich abspielende Vorgang der Luftzirkulation ist folgender. Da in jedem Zimmer die oberen Luftschichten wärmer und in Folge dessen auch leichter sind, als die unteren, so wirkt die unter der Decke befindliche wär-mere Luft saugend. Infolgedessen strömt die Luft in die Luftlöcher der untern Leiste, also der Fußleiste ein, gelangt durch den dahinter befindlichen Querkanal in die nach oben führenden Hohlsalzen der untersten Falz-tafeln, dann durch den darüber befindlichen Querkanal in die Hohlsalzen der zweituntersten Falztafeln und so fort, bis die Luft aus den oberen Luftlöchern wieder aus-tritt. Dadurch entsteht also an der ganzen Wandfläche von unten nach oben ein beständiger Luftstrom. Dieser Luftstrom saugt beständig Feuchtigkeit aus der Wand ab und wirkt tödend auf die Pilzsporen und sonstigen Fäulnisserreger; denn so zahlreich diese Keime, besonders diejenigen des so schwer schädlichen Hauschwammes (*Merulius lacrimans*) auch sind, eins können sie nicht vertragen und das ist Zugluft. Im Zimmer selbst ist von Zugluft selbstverständlich nichts zu spüren. Es verhält sich damit genau so wie bei einem Schornsteine. Während in dem engen geraden Kamine starke Zug-luft ist, bemerkt man in dem größeren Zimmerraume gar nicht, wie die Luft zum Ofen strömt. So ist es auch bei den Hohlsalzen der Falzpappe. In den engen, geraden langen Röhren, den Hohlsalzen (Luftkanälen), also zwischen Wand und Falzpappe kann starke Zug-luft herrschen, ohne daß im Zimmer selbst auch nur das Geringste davon zu spüren ist. Hatte die feuchte Wand in Folge der daran befindlichen Fäulnis bereits einen moderigen unangenehmen Geruch angenommen, so daß zu befürchten ist, daß die an der Wand vorbeistreichende Luft ebenfalls diesen Geruch annimmt, so ist es zweckmäßig, die Luft nicht in das Zimmer, sondern in einen Schornstein abzuleiten. Zu diesem Zweck bleibt der oberste Querkanal nach dem Zimmer zu ge-schlossen, wird also nicht nach dem Zimmer zu mit Luft-Austritts-Löchern versehen. Dagegen wird der hinter der oberen Holz- oder Blechleiste befindliche Quer-kanal bezüglich der in die Mauer eingemeißelte Kanal durch ein Blechrohr oder auf andere zweckmäßige Weise mit dem Kamin oder dem Ofenrohr in Verbindung gebracht, so daß also die Luft oben nicht in das Zimmer austritt, sondern in den Schornstein abgeleitet wird.

An Wänden, die nicht mit unangenehmen Geruch behaftet sind, kann man die Bekleidung der Wand mit den Falztafeln „Kosmos“ gleichzeitig zur Ventilation des Zimmers und zur Versorgung desselben mit reiner, freier atmosphärischer Luft benutzen. Zu diesem Zwecke wird die Fußleiste nicht mit Luftlöchern versehen; da-gegen setzt man den hinter der Fußleiste liegenden untersten Querkanal durch ein durch die Mauer nach außen geführtes Rohr mit der äußeren at-mosphärischen Luft in Verbindung, so daß also

beständig reine Außenluft durch die Hohlsalzen an der Wand vorbeistreicht, bei etwaiger Heizung des Zimmers dabei vorgewärmt wird und dann durch die Luftlöcher der oberen Deckleiste in das Zimmer eintritt, wodurch also das Zimmer beständig mit reiner atmosphärischer Luft versorgt wird, ohne daß dabei irgendwie Zugluft im Zimmer entstände. Legt man Wert darauf, auch den Fußboden von unten mit Luft zu bespülen, wie dies ja bei austretendem Hauschwamm an den Brettern oder Balken des Fußbodens eine unbedingte Notwendig-keit ist, so kann dies bei der Bekleidung der Wände mit Falz-Baupappen „Kosmos“ sehr leicht geschehen. Man hat nur nötig, zwischen Fußleiste und Wand an denjenigen Wänden, die parallel mit den Fußboden-brettern, also senkrecht, zu den Unterlagebalken laufen, Löcher in die Fußbodenbretter zu bohren, so daß also die Luft unter den Fußbodenbrettern her, zwischen den einzelnen Balken, in der Längsrichtung der Balken strömen kann. An der gegenüberliegenden Wand wird in geeigneter Weise, z. B. durch Luftlöcher im Fußboden oder durch eine zweckentsprechend angebrachte, mit Luft-löchern versehene Fußleiste, für den Austritt der Luft gesorgt. Noch zweckmäßiger ist es aber, die beiden gegenüberliegenden Wände vollständig mit Falz-Bau-pappe zu bekleiden, damit der Luftaustritt möglichst hoch erfolgt, die Luftzirkulation wird dadurch um so energischer, wie ja auch hohe Schornsteine bekanntlich besser ziehen, als niedrige. — Will man die Wände nach der Anbringung der Falztafeln nicht vollständig verputzen, so verwende man die Falzbaupappe „Kosmos“ No. 2, also die mit einer Flachs-schicht versehene Sorte. Man verfährt dabei genau wie bei der Falzpappe No. 1. Die Hohlsalzen kommen selbstverständlich an die Wand und die Flachs-schicht nach dem Innern des Zimmers. Nach der Anbringung der Falzbaupappe „Kosmos“ No. 2 wird die Oberfläche der Flachs-schicht mit einem ganz dünnen Gypsverputz von nur wenigen Millimetern Dicke versehen. Derselbe ist nach wenigen Stunden trocken, so daß schon am folgenden Tage tapeziert werden kann. Diese Methode empfiehlt sich deshalb besonders dort, wo es auf thünlichste Beschleunigung ankommt. Will man auf der Flachs-schicht von Falz-pappe Nr. 2 Anstriche anbringen, so empfiehlt es sich, um das Durchschlagen der schwarzen Asphaltfarbe möglichst zu verhüten, die Oberfläche zunächst mit einer Auflösung von Schellack in Spiritus zu überstreichen. Bei der Anbringung der Falzbaupappe No. 2 muß man darauf Bedacht nehmen, daß die Mauerflächen ziemlich eben sind.

Fortf. folgt.

Verschiedenes.

Merikon-Bauma-Bahn. Die Arbeiter an der Linie sind bis heute in einer solchen Weise vorgeschritten, daß der bauleitende Ingenieur erklärte, die Hälfte des gesamten Werkes sei nun vollendet. Es ist dieses Früh-jahr enorm gearbeitet worden und beständig treffen noch neue Arbeiter ein, um das Ganze so zu fördern, daß der Unterbau der Linie noch vor kommendem Winter fix und fertig sein wird. Volle Gewähr ist, wie ein Ein-sender im „Freis.“ schreibt, geleistet, daß Mitte nächsten Jahres die Strecke wird befahren werden können. Das Unternehmen wird vollkommen neues Rollmaterial, Wa-gen neuester Konstruktion, zweiachsig mit Dampfheizung und -Bremsen aus der Waggonfabrik Neuhausen und extra nach den Anforderungen der bestehenden Terrain-verhältnisse gebaute Maschinen erhalten.

Bahnprojekt St. Gallen-Romanshorn. Für das Eisenbahnprojekt St. Gallen-Romanshorn werden zur Zeit Vermessungen und Aufnahmen für eine Variante St. Fiden-Rronbühl ausgeführt. A.