

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 11 (1895)

**Heft:** 36

**Rubrik:** Verschiedenes

#### **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:** 16.01.2026

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

Zofingen erworbenen Konzession zum Zwecke hat. Das Gesellschaftskapital beträgt 25,000 Fr., eingeteilt in 25 Aktien zu Fr. 1000. Präsident ist Dr. Alexis Landolt von Aarau, in Zofingen.

**Elektrische Beleuchtung Niederlenz.** Das elektrische Licht bürgert sich immer mehr ein, so auch in Niederlenz. In der früheren Fabrik der Herren Hünerwadel u. Cie., gegenwärtiger Besitzer Herr Kantonsrat Meyer-Wäspi, wird das elektrische Licht eingerichtet, und ist die Dynamomaschine mit einer Anzahl Lampen schon acht Tage im Betrieb. Die Anlage bewährt sich sehr gut und zur allgemeinen Zufriedenheit. Es sollen insgesamt circa 250 Lampen installiert werden, und wird das Ganze von der Zürcher Telephon-Gesellschaft in Netstal bei Glarus ausgeführt.

**Elektrische Bahn.** Die normalspurige, elektrisch betriebene Lokalbahn Tuttlingen-Meckenbeuren wird am 4. Dez. 1895 dem Verkehr übergeben.

**Elektrischer Schaukastenwärmer.** Um in der kalten Jahreszeit die Schaukästen klar zu erhalten, wurden bisher ziemlich komplizierte Wärmeverrichtungen angewandt. In der Regel bediente man sich einer Reihe kleiner Gasflämmchen, ein Mittel, welches aber versagt, wenn bei starker Kälte das Gas einfriert, und welches überdies leicht zu Bränden führen kann. Auch können die Verbrennungsprodukte des Gases für die ausgestellten Gegenstände nachteilig sein.

Der von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin neuerdings hergestellte elektrische Schaukastenwärmer ist frei von diesen Uebelständen und verbindet einfache Construction und leichte Handhabung mit absoluter Betriebssicherheit. Der gesetzlich geschützte Apparat, dessen Wirkung auf der vom Strom in einem Leitungsdraht erzeugten Wärme beruht, ist so eingerichtet, daß Drähte vor einem mit Asbest überzogenen etwa 10 cm hohen Eisenblech ausgespannt sind, welches der Breite der zu wärmenden Glasswand entsprechend am unteren Ende des Fensters angebracht wird. Eine seitlich angebrachte Regulierungsvorrichtung aus zwei Spiralfedern verhindert ein Erschlaffen der gespannten Drähte nach stattgehabter Gewärmung. Der Schaukastenwärmer kann für jede Spannung eingerichtet werden und ist für Gleich- und Wechselstrom gleich gut brauchbar.

### Verchiedenes.

**Die neuen Salons- oder Aussichtswagen der Rhätischen Bahn** werden in der „Davoser Zeitung“ verlockend geschildert: „Fürs erste findet man da nicht die charakteristischen festgebauten und plazraubenden Sitzplätze, wie sie bisher überall im Gebrauche waren, sondern eine Anzahl beweglicher und durch die geringste Anstrengung drehbarer Polstersessel, deren Hauptvorteil aber darin bestehen dürfte, daß die sonst überall vorkommenden Überzüge von Plüsch durch solche von waschbarem Leder ersetzt sind, was namentlich in hygienischer Hinsicht von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein dürfte. Sodann ist für kontinuierliche Ventilation ohne das lästige Deffnen und Schließen der Fenster aufs beste gesorgt, wie auch die Temperatur durch eine einfache Vorrichtung jederzeit nach Wunsch reguliert werden kann. Jeder Reisende kann die Aussicht nach allen Richtungen von seinem Platze aus genießen; er kann sich deshalb beim Wechsel der Landschaftsscenarie das Umtauchen desselben füglich ersparen und sich bloß durch eine leichte Bewegung nach der andern Seite wenden. Erwähnenswert sind ferner noch die spiegelblanken Glaswände und der linoleumbelegte Fußboden, die die peinlichste Reinhaltung des Wagens ermöglichen; dazu kommt noch die praktische Einrichtung der elektrischen Beleuchtung, die dem im nächtlichen Dunkel dahineilenden Zuge ein zauberhaftes Aussehen zu verleihen geeignet ist.“

**Deutsche Cement-Konvention.** Zu dem bereits gemelbten Abschluß einer Konvention deutscher Cement-Fabriken ist

folgendes zu bemerken: Die deutschen Cementfabriken zerfallen ihrer örtlichen Lage nach in verschiedene Gruppen: die Schlesische, Stettiner und Berliner, Süddeutsche, Mitteldeutsche, Nordwestdeutsche und Unterelsbische. Von diesen bildet die schlesische Gruppe schon seit Jahren ein festorganisiertes Verkaufs syndikat. Ebenso sind die der süddeutschen, mitteldeutschen und nordwestdeutschen Gruppe angehörenden Fabriken bezüglich der Produktionshöhe, der Cementpreise und der Verkaufsbedingungen an feste Abmachungen gebunden. Neuerdings haben sich auch die Stettiner Cement-Fabriken vereinigt, und in den letzten Tagen ist auch eine Konvention der bei Hamburg gelegenen sogenannten unterelsbischen Fabriken zustande gekommen. Dabei bestanden besondere Schwierigkeiten, da es sich hier nicht nur um den Absatz im Inlande, sondern auch im Auslande handelt, und außerdem der schwedischen, norwegischen und dänischen Konkurrenz, welche nicht unbedeutende Quantitäten nach Deutschland zu bringen in der Lage ist, zu begegnen war. Aber diese Schwierigkeiten sind nunmehr ebenfalls überwunden, die Konvention bezieht sich auch auf den deutschen Export nach dem Auslande und auf den Import von skandinavischem Cement. Gleichzeitig mit diesen Verhandlungen fand auch eine Verständigung unter allen deutschen Gruppen statt, dergehtzt, daß jede derselben die Konventionsbedingungen der anderen in dem betreffenden Absatzbezirk in verantwortlicher Weise zu respektieren hat.

**Verschiebung eines Fabrikgebäudes.** Die Verschiebung ganzer Häuser, auch umfangreicher öffentlicher Bauwerke an eine von ihrem ursprünglichen Standort mehr oder weniger entfernte Stelle, ist ein technisches Kunststück, das bekanntlich vorzugsweise in Amerika öfters zur Anwendung kommt. Über einen eigenartigen Fall der Verschiebung eines amerikanischen Fabrikgebäudes, in welchem man während des Transportes den Betrieb aufrecht erhielt, berichtet die „Zeitschrift des Vereins der Ingenieure.“ Das betreffende Gebäude gehört zu den Anlagen der Sturtevant Blower Works zu Jamaica Plain Station, und war 106,7 m lang und 15,2 m breit. Infolge des Umbaues der vorbeiführenden Eisenbahn geleise mußte ungefähr die eine dreistöckige Hälfte des Hauses etwa 90 m nach Süden und 15 m nach Osten verschoben werden, der andere zweistöckige Teil 15 m nach Osten. In der Mitte blieb ein kleines Stück stehen, in dem sich die Betriebsmaschinen befanden; an seiner Stelle soll ein neues Maschinenhaus gebaut werden. Zuerst wurden die Wände der Gebäude teile durch mächtige Eisenstäbe mit einander verankert und unter die Mauern und Pfeiler Rollen gebracht. 10 Pferde zogen mit Hülfe von Seilen und Winden; die Geschwindigkeit betrug 18,3 m in einem zehnständigen Arbeitstag. Während der Verschiebung des dreistöckigen Gebäudes war ein 20pferdiger Elektromotor im zweiten Geschöß aufgestellt, welcher die Transmission der oberen Stockwerke mittels Riemen bewegte, während das Erdgeschöß außer Betrieb gesetzt werden mußte.

**Eine neue Verbindung der Eisenbahnschienen.** Der gewöhnliche Stoß der Eisenbahnschienen hat den Nachteil, daß das Rad bei der Fahrt das Schienenende niederdrückt und am Schienenanfang anschlägt, wodurch eine das Material schädigende und die Reisenden ermüdende, rhythmisch sich wiederholende Erschütterung hervorgerufen wird. Seit einiger Zeit macht die Caledonian Railway in England Versuche mit der sogen. Holme-Verbindung der Schienen. Die Schienen sind an ihrem Ende ein Stück weit häufig ausgeschnitten, mit senkrechten Schnittflächen. Zusammengesetzt haben sie an der betreffenden Stelle die Breite einer Schiene; die Enden werden durch Bolzen verbunden, immerhin so, daß für die Ausdehnung des Metalls das nötige Spiel bleibt. Im Moment, wo das Rad auf eine Schiene aufzulaufen beginnt, ruht es noch auf der andern, die es zu verlassen im Begriff ist, und der Übergang vollzieht sich ohne Erschütterung.