

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 13 (1897)

**Heft:** 27

**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:** 25.01.2026

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

Es dauerte bereits eine Stunde, bis der Verunglückte von seinem ca. 10 m hohen Hängorte herabgeholt werden konnte, nachdem inzwischen, um weiteres Unglück zu verhüten, die Kraft abgestellt worden war. Alle Wiederbelebungsversuche blieben erfolglos. Auf dem rechten Handrücken waren oberflächliche Spuren einer Hautverbrennung sichtbar, welche sich über den ganzen Voroberarm ausdehnten. Die Finger der linken Hand waren vorne völlig durchbrannt, die Fingerspitzen nur noch durch Hautsepten mit einander verbunden. Am Arme waren ebenfalls Brandwunden sichtbar. Der Verunglückte hatte in jener Gegend nichts zu schaffen, so daß Selbstverschulden vorlegte.

**Elektrische Eisenbahnen.** Aus Amerika wird, nach Mitteilungen der österreichischen Eisenbahnzeitung von einem neuen elektrischen Bahnsystem, dem sogenannten "Dreischienensystem" berichtet, mit welchem bereits Versuche stattgefunden haben. Die dritte Schiene, von der das System den Namen hat, liegt in der Mitte des Geleises. Sie ist nicht an den Schwellen befestigt, sondern auf Holzblöcke gelegt, welche mit den äußeren Schienen parallel laufen. Diese letzteren werden dazu benutzt, den Rückstrom retour zu leiten. Der Trolleyblock besteht aus einem flachen gußeisernen Schuh, im Gewicht von zwanzig Pfund. Dieser Schuh läuft über das dritte Geleise ganz in der gleichen Weise, wie der Trolleystab dem oberirdischen Draht folgt. In der Innenseite des Schuhs befindet sich ein Kupferdraht, welcher die elektrische Kraft auf den Motor überträgt. Der elektrische Strom hat eine Stärke von 600 Volt, 100 Volt mehr als bei dem oberirdischen Trolleysystem zur Anwendung kommen. Obgleich die dritte Schiene, welche den elektrischen Strom führt, frei liegt, so könne ein elektrischer Schlag nur dann erfolgen, wenn die dritte und eine der beiden Außenbahnen gleichzeitig berührt werden. Aber auch in diesem Falle soll der Schlag nicht tödlich sein. Sämtliche Stationen der nach diesem System eingerichteten Bahn sind eingefriedet, auch sind bei allen Übergängen Warnungssignale angebracht, in welchen vor der Berührung der Geleise gewarnt wird. Dem System wird eine große Zukunft vorausgesagt und man hat sich bei der Probefahrt zu dem Satze versteigert, daß unsere gegenwärtigen Lokomotiven demnächst ebenso in die Rumpelkammer werden wandern müssen, wie vordem die alten Postkutschen.

### Verschiedenes.

**Jungfraubahn.** Nach einer Zuschrift der Bauleitung der Jungfraubahn wären die Mitteilungen über umfangreiche Störungen in den Arbeiten an der Jungfraubahn durch den Neuschnee nicht richtig. Wenn das schlechte Wetter der letzten Zeit die Bauarbeiten auch etwas verzögert habe, so werde die Kraftstation bei Lauterbrunnen gleichwohl in kurzer Zeit fertig. Die Rohrleitung sei fast beendet, das Turbinenhaus unter Dach; die Dynamos, Generatoren und Transformatoren seien fertig und die elektrische Starkstromleitung bis zum Eigergletscher montiert. Auch für die Unterkunft der Arbeiter und deren Verpflegung sei hinreichend, ja ausgiebig gesorgt, so daß kein Grund vorliege, auf den Winterbetrieb Verzicht zu leisten.

**Basel-Mülhausen-Rhein-Ill-Kanal nach Projekt Eugène Nico.** Dieses interessante und hauptsächlich für Mülhausen-Basel wichtige Projekt scheint in seiner Verwirklichung einen großen Schritt vorangegangen zu sein. Herr Nico plant vorerst die Ill mit dem neuen Bassin durch einen Dampfschiffkanal zu verbinden, so daß die Dampfschiffahrt zwischen Straßburg und Mülhausen ins Leben treten könnte. Zur Speisung und Erhaltung des nötigen Wasserstandes in der Ill genügt vorläufig der jetzige Rhein-Kanal, welcher bei Hüninguen letzten Winter um 2,70 Meter tiefer gelegt wurde. In der Ill selbst würden patentierte Stauwehr-Schleusen nach dem System Nico angelegt werden.

Die Dampfschiffahrt würde für die an der Ill gelegenen Ortschaften, überhaupt für das Ober-Gäss, von großem Nutzen sein, vorab wenn dann die projektierte Dampfschiffahrt-Verbindung zwischen Basel-Bodensee-Donau hergestellt sein wird. Um diesen Zweck zu erreichen, soll von Mülhausen-Basel ein Separat-Kanal erbaut werden, welcher zugleich noch als Wasserkrat dienen würde zur Herstellung oder Gewinnung von elektrischem Licht und Kraft. Somit würde Mülhausen eine internationale Schiffahrt-Station werden. Wir gratulieren dem Verfasser zu seinem großartigen Projekt und hoffen auf ein rasches Gestalten dieses für Mülhausen sehr wichtigen Werkes. („Mühl. Tagbl.“)

**Basel kein Seehafen!** Die Straßburger Handelskammer, vom Ministerium um ein Gutachten über die Fortführung des Hüningerkanals bis Basel und Anlage eines Hafens in Basel ersucht, hat ein solches abgegeben, das zu folgenden Schlüssen kommt: „Wir erachten den Ausbau des Hüninger Kanals und die Anlage eines mit allen notwendigen Verkehrseinrichtungen ausgerüsteten Hafens an dessen Endpunkte für unbedingt notwendig sowohl im Interesse der Entwicklung des Straßburger Hafens als Umschlags- und Stapelplatz, als in demjenigen des einheimischen Schifferstandes. Wir können die Anlage eines Hafens in Basel auf schweizerischem Gebiet nicht befürworten, empfehlen dagegen die Anlage eines Hafens auf elässischem Gebiet — ob in Hüninguen selbst oder zwischen Hüninguen und Basel, mag technischen Erwägungen anheimgestellt bleiben — unter direktem Eisenbahnanschluß an den Basler Centralbahnhof. Wir erachten das Projekt mit dieser Einschränkung als für einzelne einheimische Industriezweige, sowie für die einheimische Landwirtschaft und für die Hebung von Handel und Verkehr unseres Landes im allgemeinen für förderlich.“

**Brotfabrik in Zürich.** In Zürich hat sich in den letzten Tagen eine Aktiengesellschaft gebildet, mit dem Zwecke, schwachstes Brot zu möglichst billigem Preise zu liefern. Die Gesellschaft hat zum Beginn ihrer Tätigkeit die bisher von W. Guntert betriebene Brotfabrik angekauft, welche jetzt schon täglich etwa 4—5000 Kilo Brot erstellt, und sie hofft durch Lieferung eines gesunden Brotes die Produktion in kurzer Zeit zu verdoppeln. Das Aktienkapital, das innerhalb weniger Tage gezeichnet war, beträgt für den Anfang 250,000 Fr. Dasselbe kann aber innerhalb kürzester Frist auf eine Million erhöht werden, da sich die Gesellschaft nicht nur auf den Platz Zürich beschränken will, sondern überall Erstellung von Filialen in Aussicht nimmt, wo sich das Bedürfnis hiefür zeigt.

**Bahnprojekt Davos-Filisur.** Von den Gemeindevorständen von Davos, Klosters und Filisur ist die Initiative für Erstellung einer Bahn Davos-Filisur ergriffen worden. Man will alles aufstellen, um den Bau dieser Bahnstrecke zu fördern, so daß die Inbetriebsetzung derselben gleichzeitig mit der Eröffnung der Albula-Bahn erfolgen könnte. Gemäß Art. 3 des Eisenbahngesetzes würden von den interessierten Gemeinden und Privaten Beiträge, d. h. Aktienzeichnungen der „Rätischen Bahn“ von 25,000 Fr. per Kilometer verlangt. Die Linie Davos-Filisur hat eine Länge von 18 bis 20 Kilometer. Die Davoser Landsgemeinde hat nun die Subventionierung der Eisenbahn Davos-Filisur mit 25,000 Fr. per Kilometer nahezu einstimmig beschlossen.

**An der internationalen Ausstellung in Brüssel** haben folgende Berner-Oberländer Schnizler Preise erhalten: Goldene Medaille: Ernst Roggero, Lehrer der Schnizlerschule in Brienz. Silberne Medaille: Peter Althaus u. Cie. in Mettingen, Chr. Zumbrunn, Sohn, in Ringgenberg.

**Auszeichnung.** An der internationalen Ausstellung in Brüssel hat Herr C. Bürgin in Schaffhausen für ausgestellte Polsternägel die goldene Medaille erhalten.

**Warenverkehr auf dem Zürichsee.** Trotz der beidseitigen Uferbahnen hat der Zürichsee seine Bedeutung als