

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 13 (1897)

Heft: 38

Artikel: Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579026>

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: 18.02.2026

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



Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Über den Zukunftssees bei Einsiedeln und das Elektrizitätswerk am Ezel schreibt man der „N. Z. 3“ des Weiteren: Am 27. November 1897 saab in Einsiedeln eine von der Regierung des Kantons Schwyz anberaumte Konferenz der Konzessionsbewerberin, der Maschinenfabrik Oerlikon, statt. Auch die Bezirke Einsiedeln und Höfe waren zugezogen. Bereits am 8. Oktober dieses Jahres war eine Vorkonferenz zwischen dem meistbeteiligten Bezirke Einsiedeln und der Konzessionspatentin abgehalten worden.

Bekanntlich hat die Maschinenfabrik Oerlikon am 6. September dieses Jahres der Regierung des Kantons Schwyz ein Gesuch eingereicht um Erteilung der Konzession zur Anlage eines von der Sihl gespeisten Sammelweihers zwischen den hinter Einsiedeln gelegenen Dörfern Noblofen, Wilerszell, Githal und Gross. Der Weiher, von einer mittleren Länge von 9 Kilometern und einer mittleren Breite von $1\frac{1}{2}$ Kilometern, vermöchte aus den Hochwassern der Sihl allmählich ein Wasserquantum von etwa 70 Millionen Kubikmetern anzusammeln und dieses im Laufe des Jahres so abzugeben, daß einmal die bisherigen Sihlanstöber ein konstantes und größtes Minimalwasser bekommen würden als bisher, anderseits aber, unter Benützung der Niveau-differenz von ca. 450 Metern mittels eines unter dem

Ezel durchzuführenden Stollens und einer ca. 2,8 Kilometer langen Druckleitung in Pfäffikon am Zürichsee an den Turbinenwellen eine Kraft von ca. 17,000 Pferdekräften bei 24stündigem Betrieb abgegeben werden könnte. Bei der Natur des künstlichen Sees als Accumulator könnten aber, da ein 24ständiger Betrieb praktisch kaum vorkommt, mit Leichtigkeit 40,000 oder mehr Pferdekräfte realisierbar werden. Die Schaffung einer abundanten Kraftquelle, die zu den größten in Europa zählen würde, wäre nicht allein für die Gegend des oberen Zürichsees höchst wichtig, sondern könnte sogar für die Stadt Zürich, deren Gesamtkraftbedarf in der Weisung zum Gesetz betreffend Nutzarmmachung der Wasserkräfte durch den Staat schon heute auf über 10,000 Pferdekräfte angegeben ist, von hervorragender Bedeutung werden.

Es ist vor etwa sechs Wochen in einigen Blättern der Versuch gemacht worden, dieses Werk durch Hinweis auf einen alten Staatsvertrag mit einem Federstrich aus der Welt zu schaffen. Die Maschinenfabrik Oerlikon hat aber bereits bei ihrer Konzessionsergabung an die zürcherische Regierung ihr Hauptaugenmerk darauf gerichtet, an Hand der bestehenden Gesetze nachzuweisen, daß einmal dieses Werk, wenn auf zürcherischem Boden gelegen, entschieden zu konzidieren wäre, unbeschadet der zivilrechtlichen Ansprüche, die zwischen der Maschinenfabrik Oerlikon und den Wasserrechtsnugtern erwachsen könnte, welche sich mit Recht oder im Fricum als geschädigt betrachten, daß aber die hohe Regierung des Kantons Zürich noch weniger Veranlassung

finden werde, ein auf anderem Staatsgebiet gelegenes Werk zu verhindern wegen des allerdings noch bestehenden Vertrages zwischen den Ständen Zürich und Schwyz, betreffend die Alflußverhältnisse des Hüttensees und des Sihlflusses, vom 19. Mai 1841. Im zürcherischen Konzessionsgesuch wurde, wohl nicht mit Unrecht, darauf hingewiesen, daß die Zwecke, die man vor der Einführung des Eisenbahnbetriebes durch diesen Vertrag zu erreichen suchte, beim heutigen Stande der Technik in einer den Interessenten ebenso sehr dienenden Weise erfüllt werden können, ohne daß der gewaltige volkswirtschaftliche Wert des Sihlflusses wie bisher größtenteils brach zu liegen braucht!

In der am 27. letzten Monats abgehaltenen Konferenz erklärte sich deshalb auch die Regierung des Kantons Schwyz bereit, mit der zürcherischen Regierung Unterhandlungen zu eröffnen zur Abänderung des bestehenden Staatsvertrages, und es dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß die Regierung des Kantons Zürich den Wert des projektierten Werkes für unsere Industrie, das Kleingewerbe und Transportwesen ebenso klar als die schwizerische Regierung erkennt und ihm daher auch ihre thakräftige Förderung angedeihen lassen wird.

Bezüglich der Erteilung der Wasserrechtskonzessionen, welche nach schwizerischem Staatsrecht den Bezirken zusteht, erhob sich in der Konferenz eine interessante Rechtsfrage darüber, ob im Bezirk Höfe das Hoheitsrecht der Konzessionserteilung dem Bezirke zustehe oder den einzelnen Fluszanstößern delegiert sei. Der Bezirk Einsiedeln aber sowohl als der Bezirk Höfe sicherten der Konzessionsbewerberin unter gewissen Bedingungen schon jetzt ihre Unterstützung zur Erfüllung der nötigen Konzessionen zu.

Die Frage der Erwerbung des nötigen Bodenareals ist zur Zeit noch offen gelassen.

In diesem Zusammenhange kann es ein Interesse bieten, daß Herr Prof. Dr. Heim ein Gutachten über die Bodenverhältnisse im zukünftigen Weihergebiet abgegeben hat, worin er nicht allein in theoretischer Beziehung die geologischen Verhältnisse als dem Projekte öfter günstige bezeichnet, sondern ausführt, daß der in Aussicht genommene Thalgrund auch die praktische Probe bereits bestanden habe, indem sich früher dort ein See mit einem um 40 Meter höheren Wasserspiegel als der im Projekte vorgesehene befunden haben müsse.

Elektrische Straßenbahn in Luzern und Ausgemeinden. Dem Konzessionsentwurf, der am 8. Dezember samt Botschaft den eidgenössischen Räten zugegangen, entnehmen wir die Hauptpunkte:

Die Konzession wird dem Stadtrat zu handen der Einwohnergemeinde Luzern erteilt.

Die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorauslagen sind innert zwölf Monaten von der Konzessionserteilung an für folgende Linien zu machen:

a) vom Maihof durch die Maihofstrasse, Zürichstrasse, über den Schweizerhofquai und die Seebrücke, durch die Bahnhofstrasse, Bürigenstrasse, Hirschmattstrasse, über den Hirschengraben, durch die Burgerstrasse, Pfistergasse (eventuell von der Seebrücke durch die Bahnhofstrasse und Pfistergasse) und Baselstrasse bis zum Kreuzstutz;

b) vom Hotel de l'Europe durch die Haldestrasse, über den Schweizerhofquai und die Seebrücke, durch die Bahnhofstrasse, Bürigenstrasse und Pilatusstrasse bis zur Station der Krienser Bahn.

Die Erbarbeiten sollen innert 6 Monaten nach stattgehabter Plangenehmigung beginnen; von da an ist binnen 2 Jahren das erste Netz zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben. Für die übrigen Linien sieht der Bundesrat jeweilen die Fristen fest.

Die Bahn erhält eine Spurweite von 1 m.

Elektrizitätswerk Wolhusen. Anfangs dieses Monats ist auch in der aufblühenden Gemeinde Wolhusen (Kanton Luzern) die elektrische Centrale für Kraft und Licht dem öffentlichen Betriebe übergeben worden. Die Centrale befindet sich in dem Etablissement der Düngerfabrik des Herrn Jos. Meyer, welcher die ganze Anlage auf eigene Kosten ausführen ließ. Die Dymo, welche aus der Maschinenfabrik Oerlikon stammt, arbeitet mit einer Klemmenspannung von 165 Volt, und parallel mit einer entsprechenden Tudor-Accumulatorenbatterie. Die Anlage funktioniert zur Freude der Einwohnerschaft tadellos und ist von dem vorteilhaft bekannten Installationsgeschäft Aug. Ulbrich in Oerlikon ausgeführt worden.

Elektrizitätswerk Beznau. Der „Surbthaler“ schreibt: „Mit dem Bau eines Wasserwerks zur Gewinnung elektrischer Energie in der Beznau bei Döttingen scheint es einen Schritt vorwärts zu gehen. Vor einigen Tagen hat die Aktiengesellschaft „Motor“ in Baden ein Schreiben mit beigelegtem Anmeldebogen an die Gemeinden gerichtet, in welchem gesagt ist, daß die Nachfrage nach elektrischer Energie in der letzten Zeit immer größer geworden ist, und demnach die Aktiengesellschaft in Verbindung mit den Konzessionären Prof. G. Zschokke in Aarau und Fürsprech Schultheiß in Brugg, wahrscheinlich in kurzer Frist den Bau beginnen werden. Bisher werden die Gemeindebehörden ersucht, in verbindlicher Weise mitzuteilen, wie viel elektrische Kraft, sei es zu Beleuchtungszwecken oder zur Anlage von elektrischen Betrieben, die Gemeinden und Private, eventuell benötigen. Diese Anmeldebogen sind bis 20. Dezember dieses Jahres auszufertigen und an die Aktiengesellschaft „Motor“ in Baden einzusenden.“

Das Elektrizitätswerk Beznau wird im Minimum 6500 Pferdekräfte liefern, die aber während 10 Monaten des Jahres bis auf circa 8000 Pferdekräfte gesteigert werden können.

Elektrische Beleuchtung Embrach. Jak. Blienhard zur Weizenhalde in Embrach will seine Wasserkraft zur elektrischen Beleuchtung des Dorfes Embrach benützen.

Elektrische Fabrikheizung. Die H. Wüthrich u. Co. in Herzogenbuchsee haben in den Räumen ihrer Cementsteinfabrik versuchsweise die Heizung mittels elektrischer Kraft eingeführt. Dieselbe funktioniert sehr gut und kommt relativ nicht sehr teuer zu stehen.

Unter der Firma „Elektrizitätswerk Lonza“ wurde eine anonyme Gesellschaft gegründet, mit einem Aktienkapital von Fr. 800,000, eingeteilt in 800 Aktien von je Fr. 1000. Der Zweck der Gesellschaft ist, die Erwerbung der Wasserkraft der Lonza bei Gampel, eventuell anderer Wasserkräfte, deren Ausbau und Bewertung, sowie die Fabrikation chemischer Produkte und der Handel mit solchen. Der Sitz der Gesellschaft ist in Gampel (Wallis). Bis zur Ernennung eines Direktors hat die rechtsverbindliche Unterschrift der Präsident der Gesellschaft und der Delegierte des Verwaltungsrates, jeder einzeln. Präsident der Gesellschaft ist Alphons Chinger in Basel; Vizepräsident und Delegierter des Verwaltungsrates ist Hugo von Glenc in Basel.

Elektrizitätswerk an der Goldach. Das Gutachten der H. Prof. L. Temeier und Ingenieur Weber in Zürich erklärt die Ausführung der Stauwehranlage bei Unteregggen als möglich und zulässig. Die Kosten werden auf Fr. 390,000 eventuell Fr. 370,000 voranschlägt. Es ist nun Sache weiterer Berechnungen, festzustellen, ob die Ausführung des Projektes vorteilhaft sei, oder ob die Goldachkraft ohne Stauwehr verwendet werden wolle.

Accumulatorenwagen. Vorletzten Freitag fand die offizielle Probefahrt mit einem Accumulatorenwagen der Elektrizitätsgesellschaft Triberg zwischen Färbergraben und Isarthalbahnhof in München statt. Es waren hiezu Mit-

glieder des städtischen Trambahnausschusses, sowie das Direktorium der Trambahna-Aktiengesellschaft und viele andere Interessenten und Sachverständige erschienen. Die Fahrt fiel zur Zufriedenheit aus. Nach ihrer Beendigung erläuterte Herr Oberingenieur Schneiter das eigenartige System der Accumulatoren der Elektrizitätsgesellschaft Triberg, was allgemeines Interesse erregte. Es laufen von obiger Gesellschaft auch reine Akkumulatoren-Wagen, eingerichtet als Trambahwagen, ohne oben oder unterirdische Stromzuführung, sowie seit einigen Tagen ein Vollbahnhagen auf der pfälzischen Elsenbahn.

Motorwagen in England. Aus London wird der Zeitschrift des deutschen Radfahrer-Bundes berichtet: Wenn das Motorwagengeschäft in England noch nicht einen so großen Aufschwung genommen hat, wie man bei dem hochentwickelten industriellen Geiste der Engländer zu erwarten allen Grund besaß, so darf man eben nicht vergessen, daß sich eine so mächtige Industrie nicht in wenigen Monaten aus der Erde stampfen läßt und erst seit Mitte November vorigen Jahres überhaupt Motorgefährte aller Art auf den öffentlichen Straßen verkehren dürfen. Von diesem Augenblitc an belebten sich die Verkehrsadern Londons und der übrigen großen Städte Englands in immer mehr forschreitendem Maße mit Motorwagen, anfänglich mit solchen im Privatbesitz, später mit öffentlichem Fuhrwerk. Selbstverständlich boten die Besitzer von Wagen gewöhnlicher Art, welche das Verleihen derselben, als Geschäft betreiben, Alles auf, um das Publikum abzuhalten, sich den Motorgefährten zuzuwenden. Aber das half nichts, und der praktische Sinn der Engländer bei Allem, was Zeit- und Geldersparnis anbetrifft, zeigte sich auch hierbei wieder auf das Glänzendste. Auf der anderen Seite darf man wohl behaupten, daß der in England gebaute Motorwagen der äußersten Vollendung sehr nahe gerückt ist.

Daß man die bei den ersten in Betrieb gesetzten Gefährten dieser Art hervortretende mehr oder weniger bedeutende Erschütterung vollständig besiegt hat, soweit dies überhaupt menschenmöglich erscheint, beweisen die seit einiger Zeit in den Londoner Straßen verkehrenden elektrischen Droschen. Bereits steht man aber auch schon ziemlich viel Privatmotorwagen, welche Kaufleute, Aerzte u. s. w. bei ihren Geschäftswegen in Gebrauch haben, während die Geburts- und Finanzaristokratie bei ihren Spazierfahrten das neue Gefährt keineswegs verschmäht. Viele Besitzer ausgedehnter Ländereien, deren es auf den britischen Inseln bekanntermaßen sehr viele gibt, haben sich zu ihren Ausflügen Motorwagen bauen lassen, von denen einige Prachtexemplare an luxuriöser innerer Ausstattung nichts zu wünschen übrig lassen. Um meistens haben sich aber die Eigentümer vieler Geschäfte, besonders der Riesenbazare aller Art, der großen Mode- und sonstigen Etablissements, welche kleinere Partie sehr rasch befördern müssen, mit der Anschaffung beeilt. Auch die Motorfahrräder brechen sich in der letzten Zeit bei Herren und Damen täglich mehr Bahn und wenn die Benutzung derselben anfänglich gleichfalls etwas langsam, ja sogar sehr langsam vor sich ging, so lag dies daran, daß es mit Schwierigkeiten verknüpft war, die Besitzer in die technische Handhabung des elektrischen Apparates einzuführen, während man jetzt ein System in Anwendung gebracht hat, welches jedermann ohne große Mühe begreifen kann. Noch ehe das neunzehnte Jahrhundert zur Rüste geht, wird das Motorwagen- und Motorfahrradgeschäft in England einen kolossal Aufschwung genommen haben.

Beschiedenes.

Die Kommission für Errichtung eines Hebel-Denkmales in Basel hat nach eingehender Beratung und Befreitung aller Verhältnisse und hauptsächlich mit Rücksicht

auf die bescheidenen Mittel, die zur Verfügung stehen, beschlossen, von einer Ausschreibung abzusehen und hat Herrn Max Leu mit der Errichtung des Denkmals beauftragt.

Baupolizei im Kanton St. Gallen. Der Regierungsrat hat das Gesuch eines Gemeinderates, es möchte Art. 3 der Verordnung betreffend Errichtung und Reinigung einer Ramine dahin abgeändert werden, daß solche Ramine nicht bloß mit Ziegelsteinen von circa 12 Centimeter, sondern auch mit solchen von nur 9 Centimeter Dicke (Breite) erstellt werden dürfen, eventuell, im Falle der Ablehnung einer Revision genannter Verordnung, möchte wenigstens die Bewilligung erteilt werden, bei der Umwandlung von sogen. „Eiterkaminen“ im Sinne von Art. 70 des Feuerpolizeigesetzes in Ramine von Ziegelstein, Tuffstein oder andern Mauerwerk, sogen. „Mollen“ von 9 Centimeter Dicke verwenden zu dürfen, auf Grund eines vom Kantonsbauamt abgegebenen Gutachtens in ablehnendem Sinne beschieden.

Auf Grund der bei der letzten ordentlichen Gebäudeaufzurkonzession in einer Gemeinde gemachten Wahrnehmung, daß öfters Asphaltplatte als Bedachung von Gebäuden zur Verwendung gelangt, wird beschlossen: Es sei Asphaltplatte (sog. Dachplatte) auf geschrägter Bretterverkleidung als Bedachungsmaterial anzuerkennen und es seien die betreffenden Gebäude in die zweite Gefahrenklasse einzurichten.

Unter der Firma „Kunst- und Bausteinfabrik Mett bei Biel“ hat sich eine Aktiengesellschaft gegründet, die ihren Sitz in Mett hat. Dieselbe bezweckt den Betrieb einer Kunst- und Bausteinfabrik zur Errichtung von künstlichen Bausteinen und zur Ausbeutung des eidgenössischen Patentes Nr. 11,441 für Härtelämmern und der Patente Nr. 11,117 Sandwascherei und Nr. 11,118 Mischstrommel. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 120,000, geteilt in 240 Aktien à je Fr. 500. Gegenwärtiger Präsident ist Alcide Giaquie-Botteron, Kaufmann in Biel, und Sekretär Louis Leuenberger, Notar in Biel.

Das Zuger Baugesetz ist mit 1342 Ja gegen 562 Nein angenommen worden.

Das große Aluminium-Dampfboot für Afrika, das deutsche Kolonial-Interessenten gegenwärtig bei Escher Wyss u. Cie. in Zürich bauen lassen, schreitet in der Konstruktion vorwärts. Der Bau soll möglichst gefördert werden. Im Frühjahr wird der Präsident des preußischen Herrenhauses, Fürst Bied, nach Zürich kommen, um an den Probefahrten teilzunehmen. Auch für die japanische Regierung ist die Escher Wyss-Werke momentan beschäftigt. Zwei Naphtamotor-Kriegsboote stehen für Japan im Bau.

+ Baumeister Karl Beckis-Nehler in Basel starb gestern Freitag, erst 45 Jahre alt, nach längerem Leiden. Die Stadt Basel verdankt ihm eine Menge großer, schöner Bauten. Er war ein Mann von unermüdlichem Schaffensdrange, großem Unternehmungsgeiste und liebenswürdigem Gesellschaftsumgange.

Arlbergtunnel. Es hat sich als großer Nebelstand herausgestellt, daß der über 10 Kilometer lange Arlbergtunnel durch den Kohlendunst der hindurchfahrenden Lokomotiven dauernd verqualmt ist. Der Tunnel hat keine besonderen Ventilationsöffnungen, vielmehr soll der Rauch aus der östlichen Mündung, welche 288 Fuß über dem westlichen Eingange liegt, von selbst herausziehen. Die Verwaltung der österreichischen Staatseisenbahn hat daher kürzlich beschlossen, einen Versuch mit Petroleumheizung zu machen, der einen vollen Erfolg gehabt hat, indem der Rauch fast gänzlich aus dem Tunnel verschwunden ist. Infolgedessen wurden 37 Lokomotiven für Petroleumheizung bestellt, so daß die den Tunnel passierenden Maschinen in der Zukunft keine Kohle mehr brennen werden.