

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 15 (1899)

**Heft:** 12

**Rubrik:** Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

### **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**

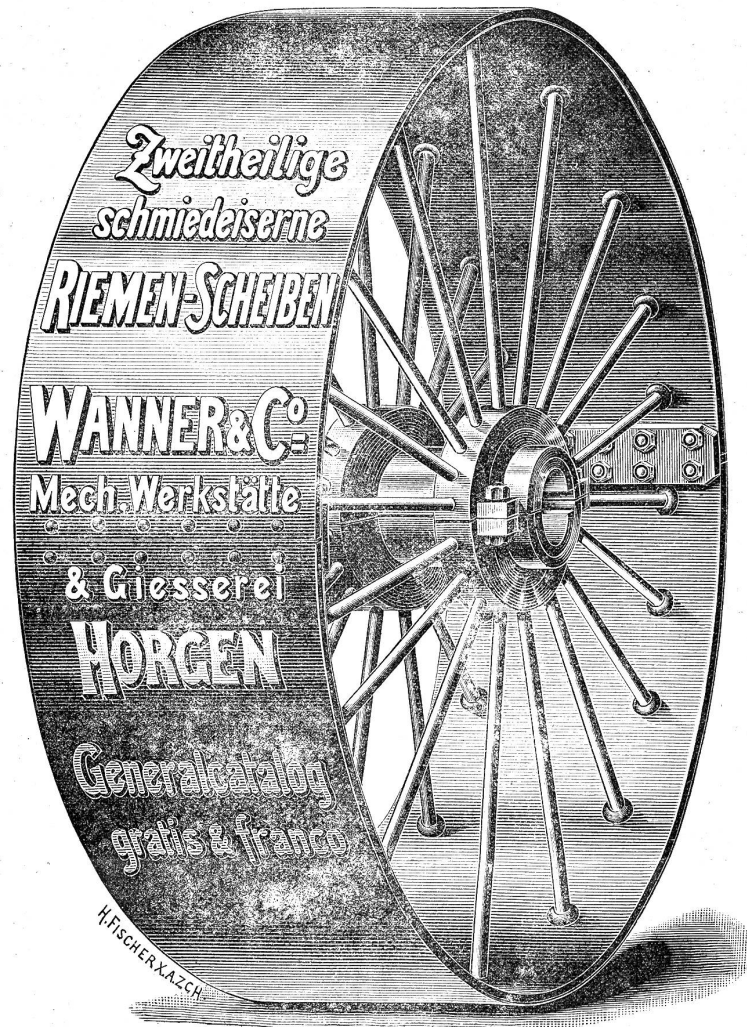
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 22.01.2026

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



### Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

**Elektrische Bahn Weikon-Weilen.** Nachdem Weikon einstimmig 120,000 Fr., ebenso Grüningen 80,000 Franken Subvention an eine elektrische Bahn Weikon-Weilen angenommen haben, sind diesem Beispiel nun auch die Gemeinden Weilen mit 80,000 Fr., Gohau mit 100,000 Fr. und Detweil mit 35,000 Fr. ebenso einstimmig ohne Gegenantrag nachgefolgt. Nächsten Sonntag kommt nun Männedorf mit 35,000 Fr. und Uetikon mit 30,000 Fr. hoffentlich ebenso einstimmig, so daß dann nur noch Stäfa mit 20,000 Fr. fehlt. Da dabei zugleich elektrische Beleuchtung und Kraftabgabe in den beteiligten Gemeinden erfolgt, werden obige kleine Beiträge um so eher bewilligt werden, so daß nun die elektrische Bahn als gesichert betrachtet werden kann. Da diese Bahn von Weilen bis oberhalb Stäfa, oberhalb der betreffenden Ortschaften angelegt wird, so wird dieselbe zugleich eine prachtvolle Aussicht bieten und gerne zu Ausflügen benützt werden.

**Elektrizitätswerke im st. gallischen Rheintal-Binnenkanal.** Bei Herstellung des Rheintal-Binnenkanals werden in der Nähe von Oberried und Sennwald drei Ueberfälle gebaut und wird beabsichtigt, daselbst elek-

trische Kraftanlagen zu errichten. Die zu gewinnende Kraft variiert von Station zu Station zwischen 250 und 600 HP., welche eventuell en bloc oder abteilungsweise für industrielle Zwecke abgegeben werden. Die Anlagen kommen an fahrbare Straßen, zwei davon sogar sehr günstig zu liegen.

Um bezüglich Bau und Rentabilität der Anlagen Anhaltspunkte zu erhalten, werden Solche, die auf den Bezug von Kraft reflektieren, eingeladen, sich innert 3 Wochen an das Rheinbaubureau Rorschach zu wenden.

**Projektierte elektrische Straßenbahnen im Thurgau.** Mit großen Straßenbahnprojekten trägt man sich gegenwärtig in der thurgauischen Umgebung von Konstanz. Schon vor einiger Zeit hat sich ein Konsortium gebildet, das unter der rührigen Regide des bekannten Vertreters der Firma Brown, Boveri & Cie. energisch ins Zeug geht, um von Konstanz und Kreuzlingen aus ein gutes Netz von elektrischen Straßenbahnen seeaufwärts, seeabwärts und landeinwärts zu erstellen. Vorgeesehen ist zunächst eine Linie Konstanz-Kreuzlingen, dann einerseits eine Fortsetzung nach Bottighofen-Scherzingen-Münsterlingen mit eventueller Verlängerung nach Altnau und Güttingen, anderseits nach Emmishofen, Tägerweilen und Ermatingen, wo-

durch auch die Möglichkeit einer späteren Fortsetzung nach Mannenbach, Verlingen und Steckborn gegeben wäre.

Da man schließlich selbst in ziemlich optimistischen Kreisen an dem Zustandekommen einer Normalbahn Konstanz-Weinfelden-Wil zweifelt, so würde die Erstellung einer großen Kraftzentrale in Kreuzlingen von selbst auf die Idee einer elektrischen Straßenbahn nach dem Thurthal führen. Das Initiativkomitee für das Projekt Konstanz-Weinfelden-Wil hat auch bereits diesen Ausweg ins Auge gefaßt für den Fall, daß eine normalspurige Verbindung mit dem Thurthal nicht realisiert werden könnte.

Wie wir hören, sind die Abonnements-Anmeldungen für den Bezug elektrischer Energie für Licht und industrielle Zwecke von Privaten und Gemeinden so zahlreich eingelaufen, daß das Elektrizitätswerk schon heute als gesichert betrachtet werden kann und dasselbe noch vor der Erstellung der projektierten Straßenbahnen zur Ausführung gelangen wird. Ebenso sollen die technischen Vorarbeiten für die zukünftigen Straßenbahnlinien in nächster Zeit zu Ende geführt werden, so daß die bezüglichen Konzessionsbegehren wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen werden.

Das Konsortium besteht aus den H. H. Ingenieur Du Riche-Preller, der Firma Brown, Boveri & Cie., G. Hausammann in Kreuzlingen, Baumeister Ulrich in Emmishofen, Hauptmann Rutishauser in Scherzingen, und Hauptmann Schellenberg in Ermatingen.

Das Komitee der elektrischen Straßenbahn Rorschach-Arbon und Arbon-Roggwil hat den Regierungsrat zu Händen des Präsidiums des Großen Rates ersucht, darauf bedacht zu sein, daß die Bestätigung des zwischen der Regierung und dem Komitee abgeschlossenen Vertrages noch im August erfolge, um die Erteilung der Bundeskonzession in der nächsten Session zu sichern.

Büren a. A. hat die Einführung der elektrischen Beleuchtung und Kraftabgabe auf Grundlage eines Vertrages mit dem Wasserwerk Hagued gutgeheißen und den Gemeinderat beauftragt, die Installation der Firma Brown, Boveri u. Cie. in Baden zu übertragen, welche bis 1. Oktober das Verteilungsnetz vollenden wird.

**Société électrique Vevey-Montreux.** Die Generalversammlung dieses Unternehmens genehmigte den Antrag des Verwaltungsrates auf Erhöhung des Aktienkapitals um 1,5 Mill. auf 2,5 Mill. Franken durch Ausgabe von 3750 neuen Aktien à 400 Franken. Der Zeitpunkt der Emission ist dem Ermessen des Verwaltungsrates anheimgestellt.

Ein neues elektrotechnisches Werkzeug ist die Zange mit Isoliergriffen aus Porzellan, die bei Arbeiten an Starkstromleitungen unentbehrlich ist und auch als Hammer gebraucht werden kann (Universal-Zangenhammer mit Porzellanisoliergriff). Die isolierenden Porzellangriffe sind billig und können von der Sanitäts-Porzellan-Manufaktur W. Haldenwanger in Charlottenburg bezogen werden. Damit sie der Hand nicht entgleiten und die letztere überhaupt vollständig schützen, hat jeder Griff einen scheerenartigen Ring. Diese Griffe werden in verschiedenen Größen angefertigt (für Reiß-, Flach-, Rundzange etc.)

**Elektrizitäts-Meßinstrumente.** (Korr.) Wirklich großartig sind die Fortschritte der Elektrotechnik in unserm Vaterlande zu nennen, Kraftübertragung, elektrische Beleuchtung, elektrische Bahnen u. s. w. mehren sich täglich. Hand in Hand damit geht der Konsum an Meßinstrumenten für Stromstärke, Spannung, Widerstand etc. Bisher waren es wesentlich deutsche Firmen, die solche Meßinstrumente lieferten. Seit einiger Zeit

verfertigt das elektrotechnische und physikalische Institut Reinhold Trüb in Dübendorf zu zivilen Preisen Meßinstrumente, die allen Anforderungen entsprechen nach den Angaben des eidg. Polytechnikums Zürich und der physikalisch-technischen Reichsanstalt Berlin. Es ist zu begrüßen, wenn unsere Feinmechaniker sich gerade solchen Arbeiten widmen und so beitragen, den Wert einheimischer Fabrikate ins rechte Licht zu stellen.

**Elektrische Bahn auf den Monte Generoso.** Der Bau einer Bergbahn vom italienischen Dorfe Argegno am Comersee auf den aussichtsreichen Gipfel des Monte Generoso wird studiert. Es ist elektrischer Betrieb in Aussicht genommen. Das Projekt ist nicht neu, doch schiedten bis jetzt dessen große Kosten ab, da sie auf Dampfbetrieb berechnet waren. So wird man einmal von Schweizerseite hinauf und hinunter auf italienischem Boden fahren können.

Die erste elektrische Bergbahn in den Vogesen wurde am 6. Juni eröffnet. Sie führt von Türkheim (Station der Bahn Colmar-Münster-Mezeral) nach Drei-Mehren, dem 658 Meter hohen Luftkur- und 1491 gegründeten Wallfahrtsort. Er ist ringsum von großen Wäldungen umgeben und liegt auf dem Höhenzug zwischen den großartigsten Vogesenthälern, Münsterthal und Kaiserbergertal und im Mittelpunkt der interessantesten Vogesentouren, wie Fognack, Schwarzer und Weißer See, Schlucht etc. Die Bahn wird von der Nürnberger Elektrizitäts-Aktiengesellschaft (Schuckert u. Cie.) betrieben. Sie hat 1 Meter Spurweite und eine Länge von 8,7 Km. Die Bahnlinie verläuft mit andauernder Steigung von 5—8 Proz. Als Betriebskraft dient Elektrizität, welche vermittelt Schuckert'scher Dynamomaschinen als Gleichstrom von 600 Volt Spannung erzeugt und in 6 Meter Höhe über den Geleisen durch eine an Masten aufgehängte „Kontaktleitung“ fortgeleitet wird.

**Riesige Elektrizitätswerke in Kalifornien.** In den letzten Jahren hat ganz besonders Kalifornien eine große Anzahl von Kraftstationen erhalten, die geeignet sind, nicht nur dieses früher ganz auf den Import des Ostens angewiesene Land in industrieller Beziehung vollkommen unabhängig zu machen, sondern auch vor allem die Hebung des größten Reichtums Kaliforniens, seiner großen mineralischen Schätze, in leichter und schneller Weise zu fördern. Hier, wo Brennmaterial sehr spärlich, Dampfkraft daher teuer ist, gewährt die Anwendung der durch Naturkräfte erzeugten Elektrizität außerordentliche Vorteile. So sind denn dort mehr als ein halbes Duzend solcher Kraftstationen in letzter Zeit entstanden, unter denen die größte, an dem sehr reichenden Santa Ana-Fluß, an Kostspieligkeit nur von den Niagarawerken übertroffen wird. Durch eine 660 Meter lange Leitung mit einem Gefälle von 250 Meter wird das Wasser in die Turbinen geleitet, die direkt mit den Strom liefernden Dynamos gekuppelt sind. Man erwartet von dem Fluß im Ganzen eine Leistung von etwa 12 Millionen Pferdekraften in der 130 Km. entfernten Hauptstadt Los Angeles nutzbar machen zu können, wobei durch Verwendung eines Stromes von 33,000 Volt nur 10 pCt. verloren gehen sollen. Noch weiter entfernt von Los Angeles, mitten im Minendistrikt, soll der Kern River hauptsächlich für die Arbeiten in den Silbergruben nutzbar gemacht werden. Die überschwänglichsten Hoffnungen auf eine ungeahnte Entwicklung der kalifornischen Minenindustrie knüpfen sich an die Ausführung dieses Planes.

**Eine einschieneige Eisenbahn mit elektrischem Betrieb.** Die großen Städte Manchester und Liverpool mit ihrem

riefigen Personen- und Warenverkehr gehen ernstlich mit dem Gedanken um, zu den verschiedenen Bahnen, welche sie schon seit Jahren verbinden, noch eine einschienige Bahn, bei welcher die Schiene auf stählernen Böcken ca.  $1\frac{1}{2}$  Meter über der Erde ruht, währenddem die Wagen rittlings auf der Schiene sitzen und auf beiden Seiten bis zu den ca. 30 Centimeter über der Erde angebrachten U-förmigen Stahlrahmen hinunterhängen und mit kleinen Seitenrädern in diesen Rahmen laufen, wodurch das Gleichgewicht des Zuges behauptet wird, zu bauen. — Eine solche Bahn, nach dem System Artigue mit Lokomotivbetrieb, verbindet seit einigen Jahren die Städte Ballybunian und Listowel in Irland; auch in Frankreich und in den französischen Kolonien hat dieses System schon Anwendung gefunden. In jüngster Zeit nun hat ein Mr. Behr Erfindungen patentiert, durch welche vermittelt elektrischen Betriebs auf dieser einschienigen Bahn eine ganz fabelhafte Schnelligkeit erzielt wird. Die Strecke von Manchester nach Liverpool, welche bis jetzt der Blitzzug in 40 Min. zurücklegt, will Mr. Behr in 20 Minuten durchfliegen. Eine Kommission von Sachverständigen aus den beiden Städten hat die Sache untersucht und sich sehr zu Gunsten einer solchen Bahn ausgesprochen. Die Betriebskosten vergleichen sich mit denen der jetzigen zweischienigen Bahnen wie folgt: Auf der einschienigen Bahn  $8\frac{1}{2}$  d per englische Meile, auf der London-Northwestern-Bahn 41 d, der Lancashire-Yorkshire-Bahn 40 d, der London-Metropolitan-Bahn 40 d, der London-Brighton-South Coast 38 d per englische Meile. Die Kaufleute und Industriellen von Manchester und Liverpool werden nicht lange zögern, dieses vielversprechende Projekt zu verwirklichen.

### Verschiedenes.

Ueber ein neues Bern berichtet man dem „Oberaargauer Tagbl.“ aus dem alten Bern:

„Die Räume wachsen, es dehnt sich das Haus. Unsere Bundesstadt Bern erfährt an sich die Wahrheit dieses Spruches von Jahr zu Jahr deutlicher. Die neuen Quartiere wachsen nur so aus dem Boden und bevölkern sich zusehends. Und doch weist die nun vorliegende Wohnenquente der Stadt auf einen Mangel an Wohnungen, zu dichte Bevölkerung und zu hohe Mietzinse hin. Die gewaltigen Brücken über das tief eingeschnittene Aarethal, als Verkehrsmittel zwischen der Altstadt und dem Kirchenfeld südwärts, dem Lorraine- und Wylerquartier nordwärts, haben diesem Mangel nur in ganz geringer Weise abgeholfen; ebenso die Ausdehnung der Stadt westwärts (Länggasse, Holligen) und ostwärts (Schöpfhalde, Muristrasse). Auch dieser Rahmen ist der Bundesstadt zu eng geworden und muß sich erweitern.

„Da tauchte dieser Tage ein Projekt auf, welches diese neue Erweiterung ermöglicht durch Verziehung des hintern Wylerfeldes, ostwärts der Militäranstalten, und des jogen. obern Galgenfeldes bis in die Nähe der Bahnstation Ostermündingen. Hier wäre nun allerdings Platz genug, ein zweites Bern aufzustellen und so zu bauen, daß dasselbe nach hundert Jahren keiner Wohnungsenquete bedarf; an Luft und Licht mangelt es auf dieser prächtig gelegenen Hochebene mit der unvergleichlichen Aussicht auf die Alpenkette nicht.

„Dieses neue Projekt findet seine Berechtigung in der Lötzbahnbahn, der direkten Verbindung der Bundesstadt mit dem Simplon. Wird die Lötzbahnbahn erstellt, so werden die Bahnhofverhältnisse in der Stadt noch unhaltbarer, als sie es jetzt schon sind. Eine zweckdienliche Vergrößerung des Bahnhofes ist aber kaum

mehr möglich und müßte Millionen verschlingen für Abgrabungen an der großen Schanze und Niederlegung der schönen und großen Gebäude wie Burgerhospital, Post etc., vielleicht sogar der Heiliggeistkirche. Das neue Projekt sieht daher eine Verlegung des Bahnhofes nach der besagten Hochebene vor zur Aufnahme der Simplon-Lötzbahngzüge sowohl, als der Central- und Jurabahn. Die gewaltige Kurve der jetzigen Bahnanlage zwischen Zollikofen und Bern fiel damit weg und würde nur noch für den Verkehr mit der Altstadt benützt.

„Mit diesem neuen Bahnhofe wäre der Grund zur neuen Bundesstadt gelegt. Bald würde sich in seiner Nähe der Verkehr entwickeln, rationelle Straßenanlagen getroffen, Hotels und Gasthäuser gebaut und dieses neue Stadtquartier hätte vollauf Platz zur weitesten Ausdehnung. Damit wäre auch den Militäranstalten, die sich stets vergrößern, geholfen, indem sie in direkte Verbindungen mit den Bahnen treten könnten. An Geschäfts- und Wohnhäusern würde es auch nicht fehlen, was das gegenwärtig so rasch ausblühende Wylerquartier zur Genüge beweist. Die Verbindung mit der Altstadt über die Kornhausbrücke würde durch das elektrische Tramway vermittelt, ebenso durch die alte Linie und die Lorrainebrücken.

„Bereits hat sich ein Baugeschäft (Ostermündingen-Baugesellschaft) dieses Projektes bemächtigt mit Erstellung von 27 Wohnhäusern — ein guter Anfang.

**Kaminoflosse.** (Korr.) Soeben ist, wie wir vernahmen, ein Hochkamin vollendet worden, das hinsichtlich seiner gewaltigen Dimensionen zu den größten der Schweiz gezählt werden kann, ja vielleicht das höchste ist. Dasselbe mißt 64m350 effektive Höhe, hat eine untere lichte Weite von 3 m 520 und eine obere von 2 m. Der Sockel hat 5 m 640 Durchmesser, die Foundation mißt 8,00 auf 8 m im Geviert. Der Rauchkanal zum Kamin mißt 1 m 800 auf 1 m 450. Das Kamin wurde von den Feuerwerkern Litzler u. Keller in Basel erstellt für die Thonwarenfabrik Allschwil, Passavant-Fselin & Cie. in Basel und kommt nächstens in Betrieb. Dasselbe macht einen imposanten Eindruck und den Erstellern alle Ehre. Die Firma Passavant-Fselin & Cie. in Basel, welche ihre Etablissements in den letzten Jahren ganz bedeutend vergrößert, ihre Einrichtungen den Anforderungen der heutigen Zeit entsprechend modifiziert hat, soll, wie uns aus gut informierter Quelle mitgeteilt wird, jährlich bis 18 Millionen Stück diverser Thonwaren fabrizieren, wovon gegen  $3\frac{1}{2}$  Millionen Falzziegel. Die Direktion der Werke liegt in den bewährten Händen eines unserer Mitbürger, des Herrn Ingenieur H. Knehl von Töss, welcher seit 1892 im Dienste der Firma steht. Letztere liefert seinerzeit auch das glasierte Bedachungsmaterial auf den neuen Bahnhof in Luzern und wer schon das Vergnügen hatte, denselben zu sehen, wird unwillkürlich auch das Auge auf die im hellen Sonnenschein glänzend schimmernden hübschen Ziegel gerichtet haben. Die Fabrik fabriziert glasiertes Bedachungsmaterial als Spezialität und genießt hinsichtlich der Qualität ihrer Produkte einen guten Ruf, besonders im Jura, wo die Leute bei der Wahl ihrer Dachziegel beispielsweise große Anforderungen stellen. Der Chef der Firma, Herr Passavant-Fselin, ein Baslerbürger, kann nächstens das Jubiläum einer 25jährigen Thätigkeit seines Hauses feiern. Bewegte und stürmische Zeiten hat er jedenfalls in der Thonwarenbranche durchgemacht, eine Zeit gesehen, wo diese Branche in der Schweiz noch im Kindesalter stand und seitens der Bauunternehmer keiner allzu großen Sympathie sich erfreute, wo in