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

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: 29.11.2025

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



Elektrotedjuische und elektrodjemische Rundschau.

Im technischen Verein Winterthur hielt Hr. Obersingenieur Kjelsberg einen Vortrag über den Bau und Betrieb von elektrischen Vergbahnen, welcher in interessanter Weise über die bedeutenden Fortschritte unterrichtete, welche die Technik auch hier verzeichnen kann. Wo mit einer keuchenden Dampslokomotive eine Jandradbahn den Verg erklimmt und daneben ein Ichäumender Vergbach zu Thale eilt, wird man sich fragen, warum man nicht diese Wasserkraft statt die teure rauchende Kohle zum Vetrieb der Vahn benutzt hat. Längst schon lag der Wunsch vor, diese safte nutzt nutzbar zu machen; das war aber nicht so einsach und wurde überhaupt erst durch die Entwicklung auf dem elektrischen Gebiete ermöglicht. Vei Seilbahnen sand sich die Lösung sehr leicht, indem man zuerst einsach die Schwere des Wassers benutze, dann wurde später (1889

Bürgenstock) die Elektrizität zu Hülse genommen. Schwie= riger war die Lösung bei den reinen Zahnradbahnen. Projekte für den elektrischen Betrieb wurden schon Ende der 80er Jahre gemacht, das Zutrauen sehlte aber noch, auch wagten die Elektriker nicht, Garantien zu übernehmen. Es herrschte damals auch eine Furcht vor der Blitzgesahr. Als ansangs der 90er Jahre die Elektrostechnik so weit entwickelt war, daß sie sich an die schwierige Aufgabe des Bergbahnbaues wagen durfte, wurde 1891 als erste elektrische Bergbahn die Lauter= brunnen=Mürren=Bahn eröffnet. Es handelte fich hier nicht um eine eigentliche Bergbahn mit Zahnradbetrieb, sondern nur um eine hochgelegene Adhäsionsbahn mit ziemlich starken Steigungen. Dann folgte (1891) als erfte Bahnradbahn diejenige auf den Saleve bei Genf, betrieben mit Gleichstrom. 1894 wurden umfaffende Projekte für die 1898 eröffnete Stansstad-Engelbergbahn erstellt. Diese saben anfangs Gleichstrom vor, die Kosten beliefen sich aber zu hoch, auch war damals eine solide Finanzierung noch nicht vorhanden. Das

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 hinssichtlich der Konstruktion gänzlich abweichenden Engelsbergbahn — alle drei aber mit Wechselstrombetrieb. 1899 wurde dann die kleine Bahn Montreuxsles Plansgebaut und gehen dieses Jahr zwei weitere Zahnradsbahnen ihrer Vollendung entgegen, nämlich diesenige von Bex-Villars und AiglesLehsin, diese beiden mit Gleichstrom. Diesen Ausführungen solgte an Hand vorsliegender Zeichnungen und Photographien eine einläßsliche Vesprechung 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 Berwaltungsrat dieses Unternehmens beantragt pro 1899 die Verteilung von 4 Proz. Divis dende wie im Vorjahr.

Unter der Firma "Kontinentale Gesellschaft für angewandte Elektrizität" hat sich, mit Six in Glarus, eine Aktiengesellschaft gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Hertiengesellschaft gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Hertielung, der Betrieb, der Erwerd oder die Beräußerung im In- und Anslande von Unternehmen oder Versahren im Gebiete der Elektrotechnik oder der Elektrochemie, sowie alle-damit in Verdindung stehenden gewerblichen, kausmännischen und finanziellen Geschäfte. Die Gesellschaftsstatuten sind am 19. April sestgestellt worden. Das Gesellschaftstapial beträgt 1,500,000 Fr., eingeteilt in 1200 Aktien von je Fr. 1250, welche auf den Namen lauten. Direktoren der Gesellschaft sind: Emile Lanhosser von Zürich und Edmond Lanhosser von Mülhausen, welche jeder einzeln die rechtsverbindsliche Unterschrift für die Gesellschaft sühren. Geschäftsslokal: Haus F. Paravicini, Bahnhosstraße-Rathausplaß, in Glarus.

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

Elektrizitätswerk Wyl. Die bezügliche Kommission beschloß, als Bauplat 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 Straßensbahn längs dem Westuser des Comer-Sees. Die Elektrizitätsgesellschaft Helios in Köln hat sich für die Aussführung des Baues bereit erklärt.

Elektrische Staßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen. (Korr.) Um 27. Mai werden in Speicher und Trogen außerordentliche Bürgerversammlungen stattsinden, welche wie man erwartet, definitive Beschlüsse sassen werden zur baldigen Realisserung der schon lange pendenten Tagesfrage. In erster Linie wird über die Annahme des Krastlieserungsvertrages mit dem Elektrizitätswerk Kubel entschieden werden. Der Vertrag ist sür eine Dauer von zehn Jahren abzuschließen. Mit dem Bahnsbetried soll gleichzeitig auch die elektrische Beleuchtung der Dörser Speicher und Trogen eingerichtet werden. Weiter haben sich die Bürgerversammlungen darüber zu entschen, od sich die Bürgerversammlungen darüber zu entschen, od sich die beiden Gemeinden zusammen mit 500,000 Fr. in Altien an dem Straßenbahnuntersnehmen beteiligen wollen, in dem Sinne, daß Trogen 55% = 275,000 Fr. und Speicher 45% = 225,000 Fr.

übernähmen. Von diesen 500,000 Fr. wären 25% sesser bei Konstituierung der Aktiengesellschaft einbezahlebar. Eventuell ersolgt die Wahl von süns Gemeindes delegierten, welche nach Konstituierung der Gesellschaft den ersten Verwaltungsrat bilden und weiter die Komspetenzerteilung 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 Vögelinsegg benützen und bis zum Anschluß an den städtischen Tram beim Brühlthor St. Gallen eine Länge von 10 km ausweisen. Als Schienenmaterial sind Rillenschienen vorgesehen. Die Kosten für die Bahnanlage, die nötigen Straßenkorrektionen und das Verteilungsnet für die Beleuchtung werden auf 1,300,000 Fr. veranschlagt. Fr. 600,000 soll das Obligationenkapital betragen. Die restierenden 200,000 Fr. in Aktien dürsten von interessierten Nachbargemeinden oder Korporationen und das Obligationenkapital von der Unternehmerstirma 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.

Bu Unk und Frommen des Baugewerbes.

Alle Rechte vorbehalten. Fortsetzung.

Wenn der Verput ziemlich dick, etwa 2 cm ftark, aufgetragen werden soll, kann man die Deckstreifen anstatt aus ebener Asphaltpappe auch aus Falzpappe herstellen. Gbenso kann man unter Umständen auch die Oberen und unteren Abschlußleisten aus Falzpappe herstellen. Ganz besonders ist dies zu empsehlen, wenn die Leisten nicht mit Luftlöchern versehen werden sollen, die Luft alfo g. B. in den Schornstein abgeführt werden In der angegebenen Weise bekleidet man die Wandfläche bis zu der gewünschten Höhe. Eventuell werden die oberften Falztafeln mittelst eines fräftigen, scharfen Messers und einer Latte so zerschnitten, daß die gewünschte Höhe erreicht wird. Dann mird etwa 3 bis 5 Centimeter über dem oberen Rand der Falgtafeln eine Latte an der Wand befestigt. Latte wird dann eine Leiste genagelt, so daß also auch am oberften Rande der Falztaseln ein Querkanal ge= bildet wird, in welchen sänitliche von unten kommenden Hohlfalzen (Lustkanäle) einmünden. In die Deckleiste werden, in Entsernungen von ca. 10 cm, Löcher von ca. 2 cm Durchmesser gebohrt, so daß die Luft aus dem obersten Querkanal durch diese Löcher austreten fann. 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 bann burch die Falzpappe einsach glatt überdeckt. In diesem Falle muffen dann die Luftaustrittslöcher in ben Falzpappen und dem Berput über dem darunter liegenden ausgemeißelten Querkanale angebracht werden. Nachdem die Falzpappe in der angegebenen Weise an der Wandfläche befestigt ist, wird Verput angebracht. Als Mörtel kann man dazu gewöhnlichen Kalkmörtel, eventuell auch Gyps verwenden. Legt man Wert auf einen besonders festen, harten Verput, so sett man dem Kalkmörtel Cement zu (sogenannter verlängerter Cementmörtel), oder verwendet unter Umftänden reinen Cementmörtel. Der Verput wird zunächst auch angeworfen. Nachdem dann dieser rauhe Verput einigermaßen angetrochnet ist, wird eine glatte, ebene Verputschicht darauf angebracht. Der Verput verbindet sich außerordentlich fest