Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 16 (1900)

Heft: 37

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

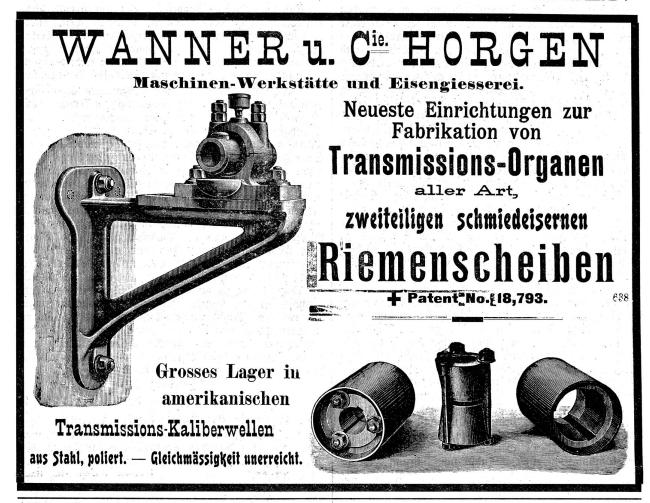
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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



Elektrotedjnische und elektrodjemische Rundschau.

Beim Elektrizitätswerk Kubel bei Winkeln sind jest schon zirka 600 Pserdekräste im Betrieb. Elektrisches Licht beziehen bereits die Ortschaften Herisau, Teusen, Bühler, Gais und Oberuswil; andere werden noch solgen. Das großartige, mit enormen Anlage= und Betriebskosten verbundene Unternehmen dürste in abssehdarer Zeit besonders sür Herisau, die Stadt St. Gallen, event. auch Straubenzell und Goßau die entsprechende verkehrspolitische Bedeutung erhalten.

Elektrische Bahn Siders Zinal Zermatt. Der Staatsrat von Wallis hat sich sür Konzessionierung einer Eisenbahn von Siders über Zinal nach Zermatt ausgesprochen. Die Linie Zinal-Zermatt berührt keine Ortschaft; der Staatsrat rechnet aber auf die Entwicklung
des Val d'Anniviers und den Touristenverkehr zwischen
Zinal und Zermatt. Die Kundbahn Visp-Zermatt-ZinalSiders wäre so pittorest wie kaum eine andere Bahn
der Welt. Die Gemeinde Ayer, zu der Zinal gehört,
zeigt sich dem Projekte günstig. Sie hat seinen Urhebern,
den Architekten A. und E. Gay und dem Ingenieur
Dietrich bereits Konzessionen sür die Ausbeutung der
in der Navigance enthaltenen Wasserkraft und der Gletscher
erteilt, und das Gelingen beider Unternehmungen hängt
wesentlich vom Zustandekommen der Bahn ab. Die
Gemeinde Zermatt dagegen hat das Projekt ohne weiteres
verworsen.

Elektrizitätswerk Steinen (Schwyz). Laut "Schwyzer-Ztg." geht das Elektrizitätswerk des Herrn Präsident Schuler in Steinen soeben seiner Vollendung entgegen.

Der Freiburger Große Rat bewilligte einen Kredit von Fr. 450,000 für den Umbau der Bahnlinie FreisburgsMurten in elektrischen Betrieb und für die Verlängerung der Linie bis Ins mit Anschluß an die Direkte Bern-Neuenburg.

Der tessinische Staatsrat genehmigte die Konzession der Stadt Bellinzona für Nugbarmachung des Marobbiaflusses (1800 Pferdekräfte).

Elektrische Bahn Rütli Seelisberg. Dem "Boten der Urschweiz" wird geschrieben: "Das in engeren Kreisen studierte Projekt der besseren Berbindung des "Hotels Sonnenderg" auf Seelisderg durch eine Drahtsseilbahn mit dem Kütli soll einen bedeutenden Schritt vorwärts gedrungen sein und der Verwirklichung entgegen gehen. Die Stille der klassischen Kütliwiese würde in keiner Weise gestört werden, indem es durch Erstellung einer neuen Landungsbrücke neben der jetigen Schiffsstation ermöglicht werden soll, durch Korporationswaldungen hinauf zu den lichten Höhen von Seelisberg zu gelangen."

Dieses Projekt werden sich hoffentlich die Herren der Rütlikommission der Schweiz. Gemeinn. Gesellschaft sehr genau ansehen, bevor sie ihre Einwilligung dazu geben.

E. v. Planta's Notbremse. Die "National Ztg," schreibt: Wiederum darf sich schweizerische Intelligenz, Forschung und Thatkraft rühmen, auf industriellem Gebiete einen Erfolg verzeichnen zu können, der siegreich, ein junger Held, seinen Zug durch die Länder nehmen wird.

Nachdem das schweizerische Eisenbahn = Departement vor einiger Zeit auf dem Cirkularwege die Direktionen aller inländischen elektrischen Tramunternehmungen eingeladen hatte, sich gelegentlich mit dem Studium der Frage einer rationellen Bremsung der durch elektrische Kraft in Bewegung gebrachten Tramsahrzeuge zu beschäftigen und Mittel und Wege zu beraten, wie sie zu einer wirksamen und für alle Eventualitäten ausreichenden Notbremse gelangen könnten, ist es Herrn Direktor E. von Planta, dem Direktoren der Trambahn Luzern, nach vielsachen Bemühungen gelungen, die Kotbremse zu konstruieren. Wir sagen nicht, eine Notbremse zu konstruieren, sondern die Notbremse, weil sede andere Vorrichtung nicht mehr in Betracht sallen kann, und das patentierte System Planta das denkbar vollkommenste und einsachste, aber auch zugleich das unsehlbare und nie versagende ist.

Mit der elektro-mechanischen Notdremse System Planta wird sogar bei einer nahezu maximalen Schnelligkeit der Tramwagen von 25 Kilometer in der Stunde erreicht, das Fahrzeug auf 1,8 m zum Stillstand zu hringen, sogar da, wo die Geleiseanlage ein Gesälle ausweist. Und diese ganz phänomenale Leistung wird wunderbarerweise erzielt, ohne daß die Insasen der Wagen einen größeren Stoß empfinden, als wie den, der von dem gewöhnlichen Anhalten der Lotomotiven bei Stationen in den Coupes der Wagen verursacht wird.

Der Wagenführer hat auch nicht einen einzigen Griff zu thun, ober nicht eine einzige Bewegung auszuführen, als die gewohnte, ihm in Fleisch und Blut übergegangene Kückwärtsdrehung der Schaltapparate, also nichts anderes, als was er instinktiv auch disher gethan hat, wenn er den Wagen zum Stillstehen der der wirkt automatisch, es braucht also nicht etwa an den Scharssinn, oder an die Geistesgegenwart des Wagensührers appelliert zu werden. Originell ist edenfalls die Kombination einer Sandstreudorrichtung, welche mit der gleichen Bewegung in Thätigkeit gesetzt wird, so daß auch im schlimmsten Fall dei vereisten Schienen, überhaupt deim sogen. "Schleudern" der Wagen, die Adhässon zwischen Kad und Schiene auss höchste gessteigert wird.

Die Expertise durch die berusene Organe des schweiz. Eisenbahndepartements hat vor 14 Tagen in Luzern stattgefunden, und wie nicht anders zu erwarten war, einen geradezu großartigen Eindruck hervorgerusen, einen Eindruck, der die rückhaltlose Anerkennung und Bewunderung der Ersindung in sich schloß, und auch im schristlichen Besund zum Ausdruck bringt, so daß zweiselsohne der Expertise und dem Gutachten der H. eidgen. Inspektoren die eidgenössische Borschrift zur obsligatorischen Andringung der Rothremse Planta an allen im Inlande lausenden Tramwagen solgen wird, womit im Interesse des Berkehrs sowohl als auch des gesamten Publikums eine Errungenschaft ins Leben tritt, die zwar gesordert werden mußte, nach der aber lange ohne Ersolg gesucht worden war.

Der Erfinder aber, Herr Direktor E. von Planta in Luzern, darf nicht nur zum Erreichten sich gratulieren; er hat sich geradezu um die Menschheit ein Berdienst erworben; die vielen tausend Unfälle, die schweren Berletzungen, ja die grausigen Tötungen auf der Strecke, die die Geschichte der elektrischen Tramsahrzeuge bisher auf ihrem Konto haben, sind wohl Beweise genug, daß nicht zu viel gesagt ist, wenn wir von einem Verdienst um die Menschheit reden.

Bis zur Stunde lief ein elektrischer Tramwagen mit Insassen bei mittlerer Geschwindigkeit und ordentlichem Zustand der Breinse noch 18—25 m bis er stille stand, in Zukunft hält er auf 1,8 m an. Wie viel Grausen, Verstümmelung, Trauer und Leiden schlossen bis anhin diese 16 m Differenz in sich!

Calcium Carbid Syndikat. Die angestrebte Verkausvereinigung der deutschen, schweizerischen, österreichischen, schwedischen und norwegischen Carbidsabriken ist zu stande gekommen, und wie die "Frankf. Ztg." meldet, ist die Deutsche Gold- und Silber-Scheideanstalt in Franksurt a. M. als alleinige Verkaufsstelle bestimmt.

Durch den Montblanc. Mit großartigen Gisenbahn-plänen beschäftigt man sich neuerdings in Italien. Der Ingenieur Cedale hat einen Blan ausgearbeitet, um die Eisenbahnlinie durch das Thal von Mosta, die gegenwärtig bis Ansta selbst geht, nach der gegenüberliegenden Seite des Montblanc bis St. Didier zu verlängern, um einen Anschluß an die jett in Chamounixthal geleiteten französischen Bahnen zu gewinnen. Dazu würde es nötig sein, den Montblanc durch einen Tunnel zu durch= bohren, der eine Länge von 13 km erhalten würde. Die höchste Erhebung würde nur 1000 m über dem Meere betragen und die Entsernung von St. Didier nach Chamounix beläuft sich nur auf 16 km. Der Bahnbetrieb innerhalb des Tunnels wurde durch elettrische Kraft bewertstelligt werden, die durch Ausnutung der Wafferträfte zu beiden Seiten des Montblanc leicht beschafft werden könnte. Außerdem beabsichtigt man, eine eleftrische Bahn zwischen Kom und Reapel zu bauen, in einer Länge von 215 km, wovon etwa 50 km eine vollkommen ebene und gerade Strecke zwischen den Orien Terracina und Cisterna bilden. Die Fahrdauer foll weniger als brei Stunden betragen.

Abnütung der Treibriemen bei beständiger Anspannung.

Die Beseitigung der Spannung von Treibriemen durch Abwersen derselben während des Stillstandes der Maschine gilt allgemein als gutes Schonungsmittel und sollte nirgends versäumt werden. Das "Hildesheimer Land- und Forstwirtschaftliche Bereinsblatt" berichtet von einem Fall, wo durch Beodachtung diese Ansicht sich als richtig herausstellte. Von zwei in ihren Dimenssionen und in der Qualität des Leders gleichartigen Riemen zweier Drehbänke, welche nebeneinander standen und in derselben Weise beanspruckt wurden, ließ man den einen stets auf der Scheibe, während der andere jeden Abend abgeworsen wurde. Während der erstere in der Folge sünsmal verkürzt werden unüste, bedurfte der andere nur der einmaligen Nachspannung und blieb noch in Benutzung, als der erstere unbrauchdar gesworden war.

Durch die Anwendung geeigneter Konservierungs= mittel kann für das Guterhaltenbleiben der Treibriemen vieles beigetragen werden. Als solches bewährt sich vorzüglich folgende Mischung: Man erhitt in einem gut zugedecten eifernen Tiegel ein Rilo in tleine Stude zerschnittenen Kautschuf mit einem Kilo rettifiziertem Terpentinöl. Hat sich der Kautschut gelöst, so sügt man 800 Gramm Kolophonium hinzu, rührt so lange, bis dieses ebenfalls geschmolzen ist und gibt darauf noch 800 Gramm gelbes Wachs zu der Mischung. In einem andern entsprechend großen Topf, bringt man 3 Kilo Fischthran und ein Kilo Unschlitt, erhist die Mischung bis der Talg geschmolzen ist und bringt dann die Masse des ersten Topfes hinzu. Das Umrühren wird bis zum Erkalten und Festwerden dee Masse fortgesett. Riemen werden von Zeit zu Zeit mahrend des Bebrauches auf der Innenseite mit dieser Schmiere ein= gerieben. Sie werden dadurch dauerhafter und laufen leicht auf den Riemenscheiben, ohne zu gleiten. Auch alte, startgebrauchte Riemen können durch beidseitiges Einschmieren an einem warmen Orte, etwas verbeffert werden.