

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 30 (1914)

**Heft:** 19

**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:** 08.01.2026

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

der zur großen Aussichtsempore Schynige Platte emporstiegenden Zahnradbahnen, als auch derjenige auf den nach Grindelwald und Lauterbrunnen führenden Berner Oberland-Bahnen aufgenommen worden ist. Auch Spiez-Interlaken folgt in der Elektrifizierung. Die Lauterbrunnen-Mürren-Bahn war die erste Bahn des Berner Oberlandes, wo, allerdings bei starkem Auseinandergehen der Meinungen, sofort (1888) als gewagtes aber glückliches Experiment der elektrische Betrieb gewählt wurde. An diese Bahn schlossen sich als elektrische Betriebe: Jungfraubahn (erste Strecke) 1896, Reichenbach-fall-Bahn und die Burgdorf-Thun-Bahn 1899, letztere als erste schweizerische Vollbahn mit elektrischem Betrieb; ferner die Montreux-Berner Oberland-Bahn als Ganzbetrieb 1905, Helmwehfluhbahn 1906, Harderbahn und Wetterhorn-Schwebebahn 1908, Niesenbahn und Wengernalpbahn (letztere umgebaut und elektrifiziert) 1910, Beatenbergbahn (elektrisch) 1911, Steffisburg-Thun-Interlaken 1914.

**Elektrizitätswerk Urnäsch** (Appenzell A.-Rh.). Der Betrieb dieses Unternehmens war laut dem soeben erschienenen Bericht des Verwaltungsrates auch im Geschäftsjahr vom 1. Mai 1913 bis 30. April 1914 wieder ein ziemlich normaler, indem keine wesentlichen Störungen oder schädigende Naturereignisse vorkamen und auch die Wasserverhältnisse günstige waren. Trotz der sich langsam und stetig erhöhenden Lampenzahl gehen infolge vermehrter Einführung der stromsparenden Metallfadenlampen die Einnahmen bei den Zählerabonnierten eher etwas zurück, eine Erscheinung, die bei kleineren Werken auch anderwärts beobachtet wird. Dagegen erwächst dem Werk schon für das nächste Jahr eine Mehreinnahme durch die Erweiterung des Straßenbeleuchtungsnetzes bis zur Zürchermühle, sowie durch die Beleuchtung der evangelischen Kirche in Urnäsch. An das Netz sind heute angeschlossen: 122 Lichtabonnierten mit 2739 Lampen, 77 Gläteisen zusammen für 21,45 KW, 24 Motoren mit einer Gesamtleistungsfähigkeit von 206 PS. Diese Motoren dienen folgenden Zwecken: 1 Zwieberei, 3 Baugeschäfte, 2 Steinbrechmaschinen, 5 Mehlereien, 2 Schlossereien, 1 Mosterei, 5 Bäckereien, 2 Schiffslusticereien, 1 Käferei, 1 Druckerei, 1 Getreidebrechmaschine. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um rund Fr. 2000 zurückgegangen. Trotzdem kann der Generalversammlung beantragt werden, vom Betriebsüberschuss den Betrag von Fr. 11,265.15 zu Abschreibungen zu verwenden, den Aktionären eine Dividende von 4% auszurichten und den Betrag von Fr. 187.08 auf neue Rechnung vorzutragen.

**Elektrizitätswerk St. Gallen.** Zwecks Versorgung von Häusern an der Zürcher- und Feldstrasse, Gemeinde Straubenzell, mit elektrischem Licht soll vom „Stahl“ bis zur Bonwilstrasse ein Lichtkabel eingelegt werden. Es empfiehlt sich aus verschiedenen Gründen, gleichzeitig auch ein Kraftkabel in den zu öffnenden Graben einzulegen. Der Stadtrat bewilligte den erforderlichen Kredit von 8750 Fr. zu Lasten des Baukontos 1914.

**Das Kraftwerk Laufenburg** steht in der Hauptsache nun vollendet da; es besteht aus dem Staumauer, den Schiffahrtschleusen, dem Turbinenhaus, der Kraftzentrale und einer großen Grobrechenanlage. Bis jetzt ist es das größte und modernste von ganz Europa. Bei normalen Wasserverhältnissen wird der Rhein am Wehr auf 9 bis 10 m gestaut; der Fluss führt dann pro Sekunde 600 bis 899 m<sup>3</sup> und es können damit 50,000 PS gewonnen werden. Während etwa sechs Wochen des Jahres sinkt die Wassermenge auf 300 m<sup>3</sup> per Sekunde, was die Leistung des Werkes vermindert, aber es sind Vorkehrungen getroffen, daß die Verringerung ausgeglichen

werden kann. Die gewonnene Kraft ist bestimmt, ausgedehnte Gebiete der Schweiz, des Großherzogtums Baden und des Königreichs Württemberg mit elektrischer Energie zu versorgen.

**Die Maschinenhallen des Elektrizitätswerkes in Gordola** (Tessin) stehen unter einer meterhohen Schicht von Gestein, Schlamm und Sand. Die definitive Instandsetzung wird drei Wochen Zeit in Anspruch nehmen.

**Die Erstellung eines hydroelektrischen Kraftwerkes auf dem Massaboden bei Brig** (Wallis) ist vom Bundesrat beschlossen worden. Dieses neue Werk wird die jetzige provisorische Zentrale am nördlichen Tunnelportal ersetzen. Der hydro-mechanische Zell besteht aus zwei Turbinen von je 2500 PS bei 500 Umdrehungen per Minute, unter einem Gefälle von 43 m, mit einem automatischen Präzisionsregulator und allem modernen Zubehör. Die Generaldirektion hat die Firma Piccard-Pictet & Cie. in Genf mit der Konstruktion dieser Turbinen betraut, dieselbe Firma, welche im Jahre 1906 schon die 1500pferdige Turbine für die Zentrale in Zelle am Südportal des Simplontunnels gefertigt und auch die hydraulischen Maschinen für den elektrischen Betrieb der Lötschbergbahn gebaut hat, nämlich die drei Turbinen von je 4000 PS des Werkes im Kandergrund und die zwei Turbinen von je 3850 PS der Reservestation in Spiez.

## Verschiedenes.

**Aus der schweizerischen Zement-Industrie.** Wie die „Basl. Nachr.“ vernehmen, haben die Aktiengesellschaften Aargauische Portland-Zementfabrik Holderbank-Willegg und Rheintalische Zementfabrik Rüthi (St. Gall.) fusioniert. Es ist ein Kaufvertrag perfekt geworden, nach dem Holderbank die Fabrik Rüthi mit allen Einrichtungen übernimmt. Beide Geschäfte gehörten zu den größten der Branche. Unter den 19 schweizerischen Syndikat-firmen nahmen sie den 2. und 4. Rang ein. Einen Zell der Kaufsumme wird die Aargauische Portland-Zementfabrik durch Erhöhung des Aktienkapitals beschaffen. Dieses beträgt zurzeit 2 Millionen Franken. Durch die Ausgabe von 2000 Aktien zu 500 Franken soll es auf 3 Millionen Franken gebracht werden.

(Einges.) Auf einer Wanderung durch die Landes-Ausstellung fiel uns eine äußerst interessante Gruppe, (24) die der chemischen Industrie auf, die sich auf dem Neufeld neben der Maschinenhalle befindet.

Die Pharmazie und die wissenschaftliche Chemie, wie auch die elektrochemische und die elektrometallurgische Industrie (Martigny, Lalonza usw.), die Streichholzindustrie, die Industrie für Bleichmittel stehen würdig nebeneinander in einem hellen und lustigen Pavillon. Dort befinden sich auch die Sprengstoffe.

Neben dem sehr interessanten Stand der „Société Suisse des explosifs“ ziehen große Steinblöcke die Aufmerksamkeit des Besuchers auf sich, und zwar ist es die „Sprengstoff-Fabrik Urdorf“, die hier ihre bekannten Westfalte, Gelatine-Westfalte usw. ausstellt.

Acht große vorzüglich imitierte Steinblöcke, die sehr geschickt angeordnet sind, veranschaulichen in vollkommener Weise die Felsen unseres Landes. Diese Blöcke sind durchbohrt und man sieht im Schnitt die zur Zündung bereiten Ladungen. Die Ladungen sind selbstverständlich künstlich nachgemacht; sie zeigen jedoch deutlich, wie man Bausteine, Kalk- und Zementsteine und Schiefer gewinnt und wie unsere Tunnels gebaut werden. In einer Vitrine sehen wir die Rohstoffe in Schaugläsern und Flaschen und weiterhin ein Magazin, worin vorschriftsmäßig diese Stoffe aufbewahrt werden müssen. Das

Arrangement ist vorzüglich ausgeführt. Sowohl Interessenten als auch Laien bleiben gerne davor stehen.

**Güterschiffahrt Nyon-Solothurn.** Die Spezialkommission der Association Romande pour la Navigation Intérieure, die den Auftrag hat, die Frage der Güterschiffahrt zwischen Nyon und Solothurn zu prüfen, hat ihre Arbeiten vollendet. Gestützt auf ernsthafte Zusage hat sie festgestellt, daß heute schon die Interessenten etwa 42,000 Tonnen auf dem erwähnten Wasserweg befördern würden. Diese Gütermenge besteht zum größten Teile aus Baumaterialien und nur etwa der vierte Teil bestände aus Stückgütern aller Art, Lebensmitteln usw. Die Aufnahme eines wirklichen Güterverkehrs auf der erwähnten Wasserstraße würde einen ansehnlichen Kostenaufwand erfordern, denn Schleppkähne, Hafen- und Ländereinrichtungen müßten erneuert werden. Die schöne Waresstrecke Biel-Solothurn ist ja heute schon eine prächtige Wasserstraße und wäre in ihrem jetzigen Zustande der Betriebsaufnahme gewachsen. Es darf auch mit Genugtuung darauf hingewiesen werden, daß das Projekt überall talkräftige Befürworter findet; so läßt die Firma Gebrüder Spycher in Nidau am Dienstag 28. Juli einen Transport Beschotterungsmaterial der Schweizer. Straßenbau-Unternehmung A.-G. in Solothurn auf Schiffen von Nidau nach Solothurn schleppen, um einmal einen Versuch zu machen. Wenn auch der Transport nur in den üblichen kleineren Schiffstypen, wie sie auf dem Bielersee verkehren, vorgenommen werden kann, so ist das Vorgehen doch anerkennenswert. Die Association Romande hat auch die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Bielersees ersucht, die Frage des Gütertransports von Nyon nach Solothurn zu studieren. Da ihr heutiger Güterverkehr nur etwa 2000 Tonnen beträgt, wird sie sich gerne beteiligen wollen. Der Hinsicht der Herren Haesliger und Cardinaux hat die Prüfung der Frage etwas verschoben. Die wirtschaftliche Kommission hat jedoch ihre Studien beendet und es geht daraus hervor, daß die neue Wasserstraße die Bundesbahnen in wohlruhender Weise entlasten würden, denn sie würde ihr die an Tarifgebühren wenig abtragenden Massengüter abnehmen und zudem die Liniens zweiten Grades alimentieren.

**Rollmaterialstatistik der Schweiz. Bundesbahnen.** Auf Ende 1913 setzte sich der Rollmaterialpark der Schweiz. Bundesbahnen gemäß den Angaben des Post- und Eisenbahndepartementes wie folgt zusammen: Zahl der Lokomotiven 1187 (Normalspur) in 41 Bauarten und 12 (Schmalspur: Brünig) in 2 Bauarten. Die gesamte Achsenzahl betrug 3489; die älteste noch im Dienst stehende Lokomotive stammte aus dem Jahre 1858. Das mittlere Alter der Normalspurlokomotiven betrug 15,06

**Comprimierte u. abgedrehte, blanke**

**STAHLWELLEN**

**Vereinigte Drahtwerke A.-G. Biel**

**Blank und präzis gezogene**

**Profile**

**jeder Art in Eisen u. Stahl**

**Kaltgewalzte Eisen- und Stahlbänder bis 300 mm Breite**

**Schlackenfreies Verpackungsbandisen.**

Jahre, das der Brüniglokomotiven 12,9 Jahre. Das gesamte Gewicht belief sich auf 79,833 t, das Gewicht pro Maschine war 67 t. Die Bundesbahnen verfügten ferner über 3397 normalspurige Personenwagen (93 schmalspurige) mit insgesamt 172,784 (3204) Plätzen. Diese waren auf die einzelnen Klassen wie folgt verteilt: 1. Klasse 7805 (526) Plätze, 2. Klasse 37,687 (1150), 3. Klasse 127,292 (1528). Die Zahl der vorhandenen Faltenbalgwagen belief sich auf gegen 800, wozu 4 vierachsige Krankenwagen und 16 Speziewagen kamen. Die Zahl der Gepäckwagen betrug 748, wovon 13 schmalspurige. Die Zahl der normalspurigen Güterwagen betrug 14,555, diejenige der schmalspurigen 126. Dazu kamen 580 normalspurige Privatwagen, die dem Parke der Schweiz. Bundesbahnen einverlebt waren. Endlich besaßen die Schweiz. Bundesbahnen 939 Schotterwagen. Als Kuriostum sei erwähnt, daß die Schweiz. Bundesbahnen einen einzigen und nur dreitürigen Salonwagen mit Faltenbalg besitzen, den A 8 41, der seinerzeit beim Kaiserbesuch gleichfalls Verwendung fand. Er stammt aus dem Jahre 1896 und gehörte seinerzeit dem Wagenpark der ehemaligen Jura-Simplonbahn an. Sein Gewicht beträgt 21,2 t, seine Platzzahl 18.

**Schweizerische Rassler-Zementfuswerke A.-G. in Zürich.** Das Aktienkapital (300,000 Fr.) dieses Unternehmens (Erstellung von Masten für Fernleitungen) bleibt für das Geschäftsjahr 1913, wie im Vorjahr, noch ohne Verzinsung.

### Korksteinfabrikation und -Isolierungen.

Eine Neuerscheinung bedeutet für die Schweiz die Korksteinfabrikation, mit der sich die im Oktober 1913 gegründete Firma Schweizerische Isolier-, Asphalt- und Korkstein-Werke Braun, Valentini & Cie. A.-G., Schlieren bei Zürich beschäftigt, die auch die Ausführung fix und fertiger Isolierungsarbeiten bei Dampf- und Kälteanlagen übernimmt.

Bon ihren verschiedenen Erzeugnissen verdienen besondere Beachtung:

„Frigorit“-Leichtkorksteinplatten, die durch und durch imprägniert, vollständig geruchlos und wasserfest sind und höchste, andauernd gleichmäßige Isolierungswirkung bei hervorragender Widerstandsfähigkeit gegen äußere und innere Einfüsse besitzen. Ihr geringes Gewicht und ihr niedriger Preis sind weitere Vorteile. Ihr Wärmedurchgangskoeffizient bei 0°C ist 0,04 bei einem spezifischen Gewicht von 189 kg auf den m<sup>2</sup>. Auch werden vor allem Schalen zur Isolierung von Eiskellern, Kühl- und Gefrier-Anlagen, Eisgeneratoren, sowie Salz, Süßwasser- und Ammoniak-Leitungen usw. hergestellt.

Original „Calorit“-Korksteinplatten, durchaus wärmebeständig, zur Isolierung von Dächern jeder Art, Mansarden-Wohnungen, massiven Mauern, Gewölben, Fußböden, Decken, Fensterrücks, zum Schutz gegen Wärme- und Schallübertragung usw.

Geprechte „Natur“-Korkplatten zur Isolierung von Dächern jeder Art, Mansarden-Wohnungen, massiven Mauern, Gewölben, Fußböden, Decken, sowie Maschinenfundamenten usw.

Ein anschauliches Bild über die Entwicklung des Naturkork zum Korkstein finden wir in dem Hauptausstellungsstand dieser Firma in Bern an der Seitenwand des Mittelganges der Milchwirtschaftshalle.

### Bei Adressenänderungen

wollen unsere geehrten Abonnenten zur Vermeidung von Irrtümern uns neben der neuen stets auch die alte Adresse mitteilen.

Die Expedition.