

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **12 (1896)**

Heft 38

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

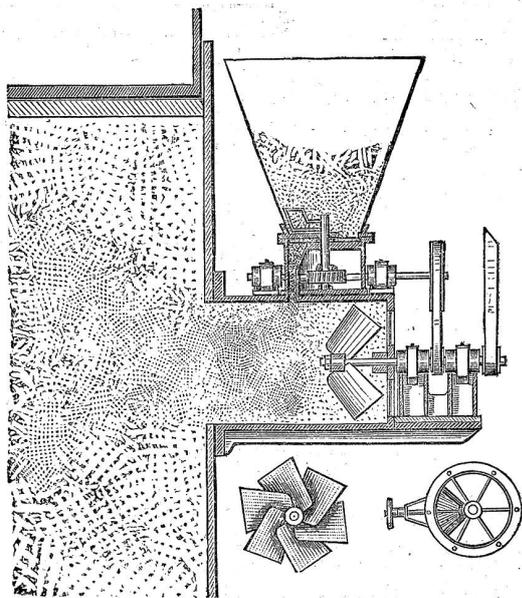
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Weg im Verbrennungsraum wegen der spiralförmig gewundenen Gestalt des Stromes ein wesentlich größerer ist



als bei anderen Apparaten, ist auch die Verbrennung eine vollständigere.
(Nach Carl Fr. Reichelt, Int. Patentbureau, Berlin N. W. 6.)

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Zuger elektrische Straßenbahnen. Die H. Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur, und Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, in Zürich, bewerben sich bekanntlich bei den Bundesbehörden um die Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen von Zug nach Baar (Ziegelbrücke, resp. Spinnerei an der Vorze), von Zug nach Cham und von Zug nach Oberägeri, eventuell mit Abzweigungen von Baar nach Moosrantsch und von Moosrantsch nach Menzingen. Die zweckmäßigste Lösung des Problems einer Bahnverbindung zwischen den Thal- und Berggemeinden des Kantons Zug, führen die Petenten in ihrer Eingabe aus, könne nur durch Straßenbahnen erreicht werden, da die Erstellung von Normalbahnen unrentabel wäre. Es sind Motorwagen für 32—36 Personen, ausgerüstet mit je zwei Motoren von zusammen 60 Pferdekraften, Schlepp-Personenwagen und Güterwagen von 5 t Tragkraft in Aussicht genommen. Für den Winter sollen die Personenwagen geheizt und die Plattformen derselben durch Glasverschluß geschützt werden. Die Baukosten der Bahn, deren Konzessionierung vom Bundesrate der Bundesversammlung empfohlen wird, sind auf Fr. 2,200,000 veranschlagt.

Verschiedenes.

Die politische Gemeinde Uster beschloß, von den Kosten der geometrischen Vermessung des Gemeindegebietes ein Drittel (im Maximum 15,000 Fr.) zu übernehmen; ein Teil der Zivilgemeinde von Oberuster, Kirchuster und Niederuster wurde unter das städtische Baugesetz gestellt.

† **Ingenieur Adolf Brunner** in St. Gallen starb letzten Donnerstag nach kurzer Krankheit. Er war f. B. beim Bau der Gottthardbahn einer der wichtigsten und tüchtigsten Ingenieure. In den letzten Jahren stellte er u. a. das Tracé der projektierten Bahn St. Gallen-Hertsau-Degersheim-Wattwil-Zürichsee-Zug fertig. Er war ein feingebildeter lebenswürdiger Gesellschafter und blieb unverheiratet, um den elternlos gewordenen Kindern seiner Schwester ein aufopfernder Erzieher und Pfleger sein zu können.

Moderne Heiz-Einrichtungen. (Eingefandt). Das Prinzip der sog. Dauerbrandöfen bietet so große Annehmlichkeiten und so bedeutende hygienische und ökonomische Vorteile, daß nur noch solche Kreise des Publikums, denen die großen Fortschritte der Heizungs-technik ein mit sieben Siegeln verschlossenes Buch geblieben sind, an den altgewohnten Stubenöfen festhalten und auch die begeisterten Anhänger des Kachelofens diesen nur als Umkleidung eines nach dem Dauerbrandprinzip konstruierten Einheizofens gelten lassen. Freilich haben auch die Dauerbrandöfen die Jugendjahre der unvollkommenen Ausbildung durchzumachen gehabt, und wenn infolge dessen mancher der älteren Füll-Regulier-Öfen, Amerikaner-Öfen und wie sie sonst heißen mochten, inzwischen in das alte Eisen gewandert ist, so beweist dies nur deren Unvollkommenheit gegenüber den neueren, auf Grund langjähriger Erfahrungen verbesserten Systemen. Gerade der Amerikaner-Öfen kann als ein eklatantes Beispiel für die Errungenschaften der Technik angeführt werden; denn während wir ihn, wie schon bemerkt, in den älteren Ausführungen an vielen und großen Mängeln krank sehen, die das im Prinzip so treffliche System arg in Mißkredit gebracht haben, so müssen wir doch in ihm die Grundlage erkennen, aus der die vorzüglichsten der heutigen Dauerbrandöfen sich entwickelt haben. Neben diesem verbesserten Amerikaner-Öfen bewerben sich gegenwärtig mit bestem Erfolge die verbesserten irischen Dauerbrandöfen um die Gunst des Publikums, und es dürfte sich, gleich treffliche Durcharbeitung der Konstruktion und gleich gewissenhafte saubere Ausführung vorausgesetzt, schwer entscheiden lassen, welchem dieser beiden Ofensysteme der Vorrang gebühre, wenn hiefür in einem gegebenen Falle nicht der Umstand maßgebend ist, daß der Amerikaner-Öfen die Verwendung von Coaks oder Anthracit erfordert, während in dem irischen Ofen außer Coaks jede andere Kohle gebrannt werden kann.

Die hier erwähnten beiden Ofensysteme liegen auch den so beliebt gewordenen Heizvorrichtungen zu Grunde, die man allgemein als Flensburg-Dauerbrand- oder als „Comfort“-Öfen bezeichnen hört. Diese Comfort-Öfen sind das Original-Fabrikat des Flensburger Eisenwerks Reinhardt u. Meßmer in Flensburg, eines der hervorragenden Spezialwerke für die Fabrikation von Dauerbrandöfen, das sich um die Ausbildung der letzteren sowohl in konstruktiver Hinsicht durch zahlreiche Verbesserungen, wie auch in Ansehung der Ausführung nach Material, Arbeit und Ausstattung, zu welchem Ende es seine Fabrikations-Einrichtungen unausgesetzt verbesserte und ergänzte, die größten Verdienste erworben hat. Von den wichtigsten Vorzügen der Flensburger Comfort-Öfen erwähnen wir hier nur die, die sich auf eine neue, zweckmäßigste und sicherste Regulierung, einen neuen geteilten, durch unerreichbare Dauerhaftigkeit ausgezeichneten Rordrost und auf eine neue, selbstthätige, jede Explosionsgefahr ausschließende Kaminflappe beziehen, während dem ungemein sauberen Guß, wie der überaus eleganten und geschmackvollen Ausstattung, insbesondere der hochfeinen, silberweißen Vernicklung höchste Anerkennung gezollt werden muß. Durch die Vereinerung aller dieser wertvollen Eigenschaften erheben sich die Comfort-Öfen tatsächlich zu den besten und prächtigsten Heizvorrichtungen der Gegenwart, die sich sowohl hinsichtlich der Heizkraft, wie auch des Preises, je nachdem die Ausstattung in schwarz oder in teilweiser resp. sehr reicher Vernicklung oder einfarbig und mehrfarbig emailliert mit Gold gehalten ist, allen Verhältnissen und Anforderungen anpassen.

Für die Schweiz liegt die Generalvertretung für diese Öfen in den Händen der bekannten Import-Firma Paravicini u. Waldner in Basel, die in ihrer Eigenschaft Petersplatz 3 ein reich assortiertes Lager unterhält, dessen Besichtigung wir unsern Lesern bestens empfehlen können.