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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 10 (1894)

Heft: 11

Artikel: Elektrotechnische Rundschau

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-578656

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: 15.07.2025

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

einen besonderen Vorteil vor den gegenwärtig in amerikanischen Städten benutzten Dampf-Hochbahnen voraus und das liegt in dem vertikal stehenden Geleise. Es ist kein Zweifel, dass die Dampf-Hochbahnen mit ihrem horizontal liegenden Doppelgeleise, welches als breiter Viadukt über die Mitte der Strasse gelegt ist, die Strassenzüge, durch welche sie gehen, verunzieren und verfinstern. Das wirkt geradezu abscheulich, z. B. in der nicht allzubreiten sechsten Avenue in New-York. Das Cook'sche System beansprucht nur Höhe, aber keine Breite des Geleises. Wo und wann das Geleise gerade nicht befahren ist, dürfte die Cook'sche Bahn als Strassenunzierde keinen schlechteren Eindruck machen, als etwa eine Telegraphenleitung, ferner: beim Cook'schen System reicht ein Schienengeleise, wie wir es oben beschrieben, zum Betriebe in beiden Richtungen aus, an der linken Seite des Bandes fährt der Zug in der einen, an der rechten, ganz gleichartig mit Schienen ausgestatteten, fährt ein anderer in der entgegengesetzten Richtung und beide benützen dasselbe Geleise, wenn man das Band — diesen Januskopf von Geleise — so nennen darf. Wozu also bei Dampfbahnen zwei Geleise erforderlich sind, dazu reicht beim Cook'schen System ein Geleise aus, das aber rechts und links gleichzeitig benutzt werden kann. Wo der Verkehr bei der Dampfbahn vier Geleise erfordert, kommt das Cook-System mit zwei Geleisen aus und, was das beste, auch diese zwei Geleise liegen nicht neben, sondern übereinander. Das Band, welches das erste Geleise trägt, wird einfach nach oben so weit fortgesetzt, dass es Raum für ein zweites Geleise gibt. An einer Reihe von Telegraphenstangen kann also eine Bahn verkehren, die gleichzeitig vier Züge neben einander laufen lässt. So weit wäre die Sache recht schön. Aber wie es den armen Menschen, die inzwischen unten auf der Strasse wandern, ergehen wird, die an einer solchen Telegraphenstange links und rechts, oben und unten plötzlich vier Züge vorbeisausen sehen! . . . Wenn Hrn. Cooks Versprechungen sich bewahrheiten, werden die Passagiere seiner Bahn sich wohl fühlen, wie in einem elektrischen Boot auf einem Teich; die Passanten auf der Strasse werden aber schier die Seekrankheit bekommen, für den Anfang wenigstens. Später wird sich wohl der Fussgänger auch an diese neue Cook'sche Nervenerschütterung gewöhnen, so wie er sich in Amerika an so viele andere, so auch an die Hochbahn bereits gewöhnt hat.

Cook's Bahn ist, unseres Wissens, bis auf den heutigen Tag Projekt geblieben. Die Chicagoer Ausstellung zeigte nur ein Modell. Zwar hat der Erfinder, Mr. Lucien F. Cook in seinem Wohnorte, in Tacoma, Wash., an der Pacifischen Küste, im Frühjahr 1893 eine Versuchslinie von 800 Fuss gebaut, welche Tausende von Passagieren benutzt haben sollen. Aber diese Linie arbeitete unter besonderen Schwierigkeiten und nicht mit den besten Mitteln, und dürfte deswegen kaum als beweiskräftig gelten. Immerhin soll sie mit Leichtigkeit 42 engl. Meilen (67 Km.) per Stunde gemacht haben. Aber das ist noch weit von dem Ziel entfernt, an das die amerikanischen Eisenbahnfachleute glauben und dessen Messias Herr Cook zu sein behauptet: 200 engl. Meilen (320 Km.) pro Stunde!

Ja, wenn das einmal erreicht wird! Dann wird man in New-York frühstücken, in Chicago lunchen und in Tacoma das Dinner nehmen können, in der Früh umspielt von den Lüften des atlantischen, am Abend von denen des pacifischen Oceans. Dann wird es auch keine schwerfälligen Züge mit 10, 20, 30 Waggons geben, deren Rentabilität den jeweiligen gleichzeitigen Verkehr von 100, 200, 600 Menschen voraussetzt, und es wird auch keine seltenen Schnellzüge mehr geben, die bloss einmal im Tag verkehren. Wenn Hr. Cook oder ein anderer einmal die Verheissung der elektrischen 200 Meilen-Geschwindigkeit erfüllt, dann lassen wir jeden Waggon mit seinem Motor für sich allein verkehren, dann gibt es, je nachdem, alle Minuten oder alle Stunden, einen Schnellzug, und man kann keinen mehr versäumen. Denn dann gibt es überhaupt keine „Züge" mehr, sondern bloss einzeln verkehrende Waggons, der Zug ist in seine Bestandteile aufgelöst.

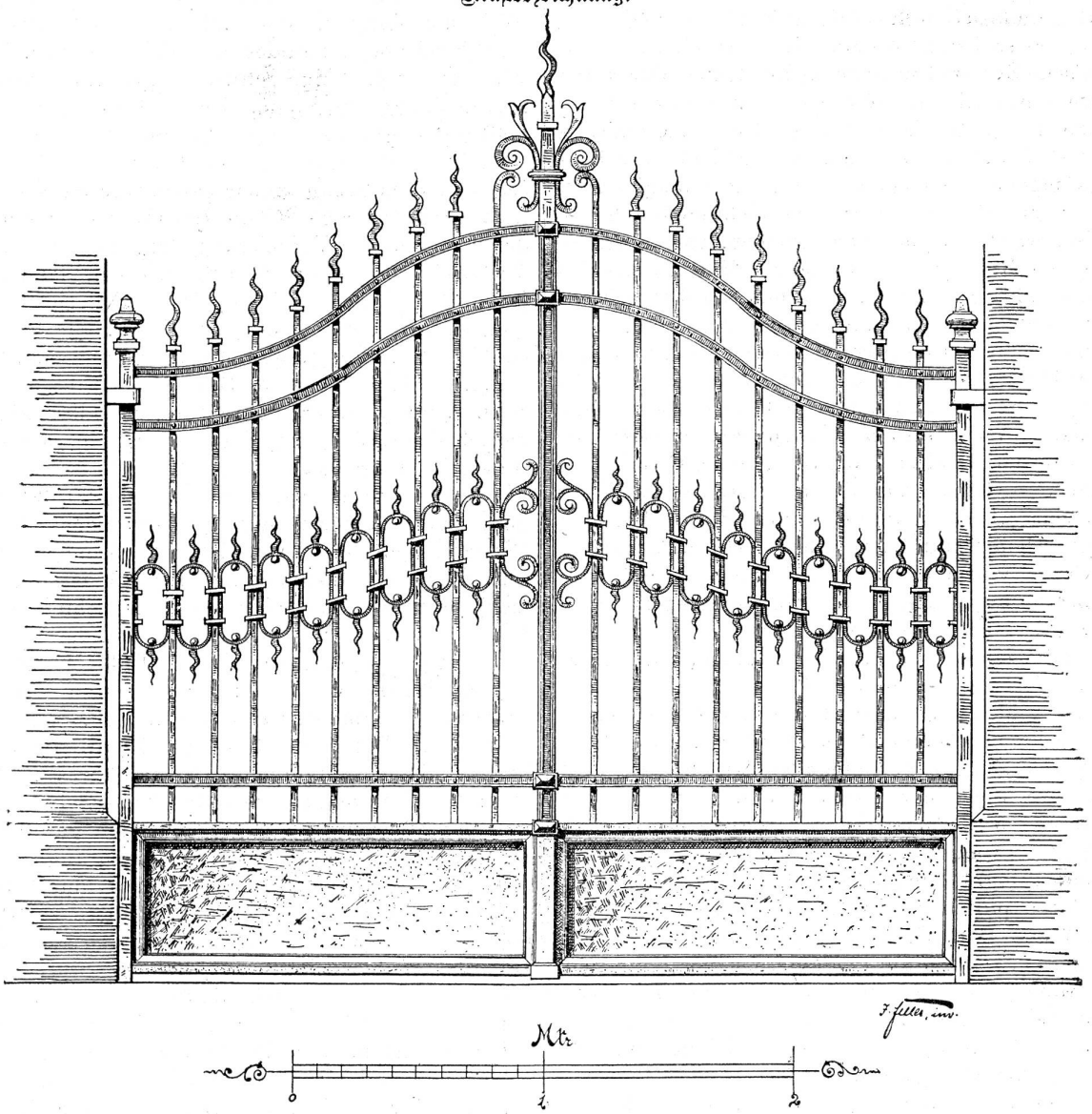
Da die Tyrannei der grossen, 10, 20, 30 Waggons ziehenden Maschinen überwunden, da der Waggon nicht mehr von der ein gesondertes Dasein führenden Lokomotive abhängig ist, da vielmehr jeder Waggon seine eigene Maschine in sich hat, ist der „Zug" selbst überwunden, der Waggon individualisiert und die grosse Trilogie der Verkehrsmittel ist vollendet: deren ersten Teil die Postkutsche repräsentiert, der Wagen, der seine individuelle Betriebskraft — das Pferd — mit sich hatte und ein individuelles Dasein führte. Zweiter Teil: Der Dampf hat die individuelle Selbständigkeit der Menschen im Gewerbebetrieb getötet, sie massenweise in Fabriken zusammengedrängt; ebenso hat er, als Verkehrsmotor, die individuelle Selbständigkeit der Wagen vernichtet, diese zu 10, 20, 30 im Zuge zusammengekoppelt. Dritter Teil: Die Elektrizität bringt, auf höherer Stufenleiter, die individuelle Selbständigkeit wieder zurück: Siemens erhofft dies, vermöge der Entwicklung der Kraftmaschinen, für die gewerblichen Arbeiter; Herr Cook und seine amerikanischen Gesinnungsgenossen für die Wagen. Die Eisenbahn der Zukunft bedeutet die Lösung der sozialen Frage der Eisenbahnwaggons, ihre Verselbständigung: das ist das dritte Glaubens-Dogma amerikanischer Eisenbahn-Techniker. („Frkf. Ztg.")

Elektrotechnische Rundschau.

Elektrische Beleuchtung Lotzwyl. Die elektrische Dorfbeleuchtung soll auf den 1. August 1894 dem Betrieb übergeben werden. Dank einem Vermächtnis von Fr. 5000 und dank einer Wasserkraft, welcher die Gemeinde zu diesem Zwecke nichts zu rechnen braucht, ist es möglich geworden, auch Privatflammen zum Preise von Fr. 16 pro Lampe von 16 Kerzen Leuchtkraft und pro Jahr abgeben zu können. Die einmaligen Hauseinrichtungskosten betragen, ohne Lampenkörper, rund Fr. 20 pro Lampe. Von den in der Schweiz bestehenden 60 öffentlichen elektrischen Beleuchtungsanlagen

war bis zur Stunde keine einzige im stande, zu so billigem Preise Privatflammen abzugeben. Lotzwyl ist zudem im Oberaargau die erste Ortschaft, welche die elektrische Beleuchtung einzuführen beschlossen hat. Andere Ortschaften sind aber ebenfalls daran, diese billige und für die Gesundheit zuträgliche Beleuchtung einzuführen.

Musterzeichnung.



Probebild aus dem Werke **„Der Schlosser"** (von Josef Feller, Schlossermeister). Verlag von Otto Maier, Ravensburg. Komplett in 10 Lfg. à Fr. 1.65 (bis jetzt sind 5 Lieferungen erschienen). Das Werk ist zu beziehen durch W. Senn jun., techn. Buchhandlung, Zürich.

Verbandswesen.

In der von der Streikkommission der Schreiner in Zürich am Montag abgehaltenen zahlreich besuchten Versammlung wurde sehr viel in Entrüstung gemacht. Der Vorsitzende Schnetzler betonte, daß der Streik nun schon 8 Wochen gedauert habe, aber „wir werden von unsern Forderungen nicht abgehen und wenn der Streik noch weitere drei Wochen andauern sollte." Die Rede des sattsam bekannten Herrn Lang darf man sich schenken. Derselbe protestierte auch gegen die vom Stadtrat entworfene Streikordnung, weil letztere Schweizerbürger als Schiedsrichter wolle, was unzulässig sei, weil die Arbeiter meist Ausländer seien.

Schnetzler erzählte dann einige Fälle von angeblich ungebührlicher Behandlung von Streikenden durch die Polizei. Klagen der Streikkommission seien vom Bezirksgericht einfach abgewiesen worden. Sigg (Deutscher) verurteilte die Presse, die mit derselben Gemeinheit gegen die Streikenden geschrieben, als es in Deutschland geschehen. Ein Schweizer forderte die Schweizerbürger auf, schnellstens dafür zu sorgen, daß die Polizeiwillkür in der Schweiz aufhöre. Die ganze organisierte Arbeiterschaft der Schweiz solle einen gemeinsamen Streik organisieren, nur so sei ein Streik wirksam. Die Schweizer sollten nicht immer über die Schwaben schimpfen, die uns nur gute Lehren geben. Kühnel (deutscher Anarchist) appellierte an die Arbeiterschaft, nach allen Kräften den Schreinerstreik zu unterstützen.

Ein weiterer Redner behauptete, daß die heutigen Verhältnisse viel schlimmer seien als zur mittelalterlichen Zeit