

Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **10 (1894)**

Heft 42

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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.

dem Elektrizitätswerk an der Sihl einen Vertrag betreffend elektrische Beleuchtung auf die Dauer von zehn Jahren abgeschlossen. Thalweil, Horgen, Rüschlikon etc. sind mit genanntem Werke noch in Unterhandlung; an der Einführung der elektrischen Beleuchtung daselbst ist jedoch nicht zu zweifeln. Auch werden sich viele Werkstätten und Fabrik-Etablissements mit elektrischer Triebkraft versehen.

Elektrische Wagenbeleuchtung. Schon seit längerer Zeit beschäftigt sich die Wagenlaternen-Fabrik von Wenstky und Steinbrink, Berlin, mit der Herstellung von Einrichtungen für elektrische Wagenbeleuchtung. Die sachgemäße und sorgfältige Ausführung dieser Einrichtungen haben jene praktische Neuerung schnell eingeführt und beliebt gemacht. Die benutzten Akkumulatoren-Batterien haben gewöhnlich, je nachdem sie vier- oder sechszellig sind, ein Gewicht von 17,5 und 25 Kg. Dieselben sind mit gelatinöser Wasserglasmasse, nicht mit flüssiger Säure, gefüllt. Sie sind mit unbeweglichen Eisen-griffen versehen, um beim Fahren das Klappern zu vermeiden und haben an der Seite eine Anschlussdose, in welche der Stöpsel der Leitung gesteckt wird. Die Leitung, die vom Vordachmagazin unter der Deichselstange entlang, an der sie durch vier Riemchen befestigt ist, bis zur Laterne führt, ist ein gedrehtes Kabel (Lise) von je 20 dünnen Drähten, durch einen Gummischlauch gezogen und mit Leder benäht, also sehr beweglich und vor Rässe und Bruch hinlänglich geschützt. Das Ende der Leitung ist an der Deichsellaterne angeschnallt, um das Herausfallen des Stöpsels beim Fahren zu verhindern. Der Durchmesser der Laterne ist 18 cm, der der Kummerlaternen 8 cm. Der Aus- und Einschalter befindet sich an der rechten Seite des Kutscherbodens, sodass er vom Kutscher ohne weiteres bei der Fahrt bequem gehandhabt werden kann. Die Pferde werden durch das Licht durchaus nicht beunruhigt, sondern gehen im Gegenteil bei demselben sehr ruhig und sicher.

Wagenheizung mit Elektrizität. Ein ebenso originelles als praktisches Heizungs-system ist nach dem Bericht der „Schweiz. Bauztg.“ während der kalten Jahreszeit für die Wagen der elektrischen Zahnradbahn auf den Mont Salève in Anwendung. Da während des Winters der Betrieb gewöhnlich auf den Verkehr von vier Wagen beschränkt ist, von denen drei gleichzeitig bei der Bergfahrt, einer im Abstieg begriffen sind, so wird ein Teil elektrischer Energie verfügbar; diese überschüssige Elektrizität — 10 HP pro Wagen — dient dazu, die Heizung der Wagen zu bewerkstelligen. Der Heizungsapparat besteht aus zwei Widerstandsrahmen, die im Innern des Wagens unter den Sitzbänken hant an den Kastenvänden der Wagenkopfsseite untergebracht sind. Ihr Umfang ist in der Länge 0,820 m, in der Höhe 0,300 m, in der Breite 0,180 m. Jeder Rahmen enthält 42 aus galvanisiertem Eisendraht von 1,5 mm Durchmesser hergestellte Spiralfedern, während die Länge der ganzen Spiralfeder in einem Rahmen 5,92 m bei 24 mm Durchmesser beträgt. Die Gesamtlänge der zur Heizung eines Wagens erforderlichen Spiraldrähte beläuft sich auf 500 m. Der Strom geht direkt aus dem mit der Leitungsschiene in Kontakt stehenden Schlitten in die Spiralen. Die durch den eingeschalteten Widerstand absorbierte Stromstärke beträgt 15 Amp. bei 500 Volt und repräsentiert eine Energie von etwa 10 HP. Da die Temperatur des Eisendrahts 100° erreicht, wird die Luft rasch erwärmt. Sogar in Tagen eisigster Kälte genügen 10—15 Minuten Stromzirkulation, um eine behagliche Wärme im Innern des Wagens (15—20°) herzustellen. Die Regulierung der Heizung geschieht durch den Kondukteur mittelst eines auf der vorderen Plattform befindlichen Stromunterbrechers. Die in den Werkstätten der Bahn in Strebières hergestellte Heizvorrichtung soll sich gut bewährt und bisher im Winter zu voller Zufriedenheit der Passagiere funktioniert haben. Der Selbstkostenpreis des Heizapparates beläuft sich auf ungefähr 60 Fr. für den Wagen.

Verschiedenes.

Neuer Eiskasten. Hr. C. Schmid, Schreiner, in Arbon, ließ einen neuen Eiskasten patentieren, der alle bisherigen Fabrikate in den Schatten stelle. „Der Eiskasten ist nach einem ganz neuen Systeme erbaut und entspricht in jeder Beziehung den Anforderungen, die an einen solchen gestellt werden. Durch zweckmäßige innere Einrichtung ist eine vollständig trockene Luftzirkulation ermöglicht, was bis jetzt von keinem andern Systeme erreicht wurde. Der Kasten wird auch speziell für Metzger gebaut, für welche er geradezu unentbehrlich wird, denn das Fleisch bleibt vollständig trocken und kann bei richtiger Sorgfalt auf beliebig lange Zeit ohne andere Konservierungsmittel frisch und schmackhaft erhalten werden. Das Innere des Kastens ist ganz trocken, das lästige Schwitzen wie bei anderen Systemen vollständig ausgeschlossen, üble Gerüche, was nur die ausgezeichnete Ventilation und richtige Isolierung ermöglicht wird.“

Baupläne zur Pariser Weltausstellung von 1900. Es sind dies drei Preise von je 6000, sechs von je 4000, sechs von je 2000 und sieben von je 1000 Franken verabfolgt worden. Die drei höchsten Preise erhielten die Architekten Girault, Génard, Paulin Edmond. Dieselben wollen übereinstimmend den Eiffelturm beibehalten und aus den von der 1889er Ausstellung herrührenden Gebäuden auf dem Marsfeld — Maschinenhalle, Dreißigmetergallerie, Paläste der schönen und der freien Künste — mittelst Verwandlungen und Verschönerungen Nutzen ziehen, während die meisten andern damit ganz oder teilweise aufräumen möchten. Was aus alledem noch werden soll, wird ein neuer Wettbewerb lehren.

Rauchlose Feuerung der Maschinen und industriellen Anlagen. In dem verfloffenen Monate wurden bei Schnellzügen nach Simbach, Kufstein und Salzburg fast täglich Versuche mit der rauchlosen Feuerung gemacht, welches System von H. Lanzer aus Wien nach langjährigen Experimenten herausgefunden und bereits bei den österreichischen Bahnen eingeführt wurde. Da die Versuche sich bewährt haben und nicht nur die lästige Rauchzeugung vermieden, sondern sogar an Kohlen gespart wird, steht nun auch die Einführung des Lanzer'schen Systems, bei welchem der Rost der Maschine mit Schlacken belegt und die Verbrennung des Rauches erzielt wird, in Bayern in Aussicht. Eine weitere neue Erfindung ist die Kohlenstaub-Feuerung. Der Erfinder dieser Feuerung, Wegner, ist kürzlich mit einem Apparat vor die Öffentlichkeit getreten, welcher äußerst sinnreich und praktisch ist und sich sowohl für Kesselfeuerungen und industrielle Anlagen aller Art, als auch für alle häuslichen Heizanlagen eignet. Der Vorzug des Wegner'schen Apparates besteht in der rauchfreien Verbrennung des Brennmaterials, in der großen Kohlenersparnis und in der leichteren Art der Beheizung für den hiemit betrauten Heizer; Feuer- oder Explosionsgefahr ist so gut wie ausgeschlossen. Es sind deshalb seit mehreren Monaten von der Stadtgemeinde Berlin in der dortigen Markthalle Versuche mit der rauchlosen Verbrennung unter Benutzung von Kohlenstaub gemacht worden, welche zu höchst befriedigenden Ergebnissen geführt haben. Die Frage der unbedingt rauchlosen Thätigkeit der Fabrikfornsteine, welche gleichzeitig mit einer Kostenersparnis verbunden ist, dürfte hiemit gelöst sein und hat deshalb das Polizeipräsidium Kassel, wie wir einer bezüglichen Veröffentlichung entnehmen, „in der Aussicht, Kassel in absehbarer Zeit frei von Qualm, Ruß, Rauch und allen den sich hieraus ergebenden Anzutraglichkeiten zu wissen, die Industriellen und Gewerbetreibenden, welche Anlagen der gedachten Art besitzen, ersucht, sich schon jetzt mit den städt. Behörden in Berlin deshalb ins Benehmen zu setzen, damit Kassel eine der ersten Städte werde, in deren Entwicklung ein Wendepunkt in sanitärer und gewerblicher Beziehung eintritt.“