

Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **11 (1895)**

Heft 36

PDF erstellt am: **28.06.2024**

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.

Zofingen erworbenen Konzession zum Zwecke hat. Das Gesellschaftskapital beträgt 25,000 Fr., eingeteilt in 25 Aktien zu Fr. 1000. Präsident ist Dr. Alexis Landolt von Aarau, in Zofingen.

Elektrische Beleuchtung Niederlenz. Das elektrische Licht bürgert sich immer mehr ein, so auch in Niederlenz. In der frühern Fabrik der Herren Hünerwadel u. Cie., gegenwärtiger Besitzer Herr Kantonsrat Meyer-Wäspi, wird das elektrische Licht eingerichtet, und ist die Dynamomaschine mit einer Anzahl Lampen schon acht Tage im Betrieb. Die Anlage bewährt sich sehr gut und zur allgemeinen Zufriedenheit. Es sollen insgesamt circa 250 Lampen installiert werden, und wird das Ganze von der Zürcher Telephon-Gesellschaft in Metstal bei Glarus ausgeführt.

Elektrische Bahn. Die normalspurige, elektrisch betriebene Lokalbahn Lettmanng-Mecklenbeuren wird am 4. Dez. 1895 dem Verkehr übergeben.

Elektrischer Schauensterwärmer. Um in der kalten Jahreszeit die Schauenster klar zu erhalten, wurden bisher ziemlich komplizierte Wärmevorrichtungen angewandt. In der Regel bediente man sich einer Reihe kleiner Gasflämmchen, ein Mittel, welches aber versagt, wenn bei strenger Kälte das Gas einfriert, und welches überdies leicht zu Bränden führen kann. Auch können die Verbrennungsprodukte des Gases für die ausgestellten Gegenstände nachteilig sein.

Der von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin neuerdings hergestellte elektrische Schauensterwärmer ist frei von diesen Uebelständen und verbindet einfache Konstruktion und leichte Handhabung mit absoluter Betriebssicherheit. Der geschützt geschützte Apparat, dessen Wirkung auf der vom Strome in einem Leitungsdraht erzeugten Wärme beruht, ist so eingerichtet, daß Drähte vor einem mit Asbest überzogenen etwa 10 cm hohen Eisenblech ausgespannt sind, welches der Breite der zu wärmenden Glaswand entsprechend am unteren Ende des Fensters angebracht wird. Eine seitlich angebrachte Regulierungsvorrichtung aus zwei Spiralfedern verhindert ein Erschlaffen der gespannten Drähte nach stattgehabter Gewärmung. Der Schauensterwärmer kann für jede Spannung eingerichtet werden und ist für Gleich- und Wechselstrom gleich gut brauchbar.

Verschiedenes.

Die neuen Salons- oder Aussichtswagen der Rhätischen Bahn werden in der „Davoser Zeitung“ verlockend geschildert: „Fürs erste findet man da nicht die charakteristischen festgebauten und plagraubenden Sitzpläne, wie sie bisher überall im Gebrauche waren, sondern eine Anzahl beweglicher und durch die geringste Anstrengung drehbarer Polstersessel, deren Hauptvorteil aber darin bestehen dürfte, daß die sonst überall vorkommenden Ueberzüge von Plüsch durch solche von waschbarem Leder ersetzt sind, was namentlich in hygienischer Hinsicht von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein dürfte. Sodann ist für kontinuierliche Ventilation ohne das lästige Öffnen und Schließen der Fenster aufs beste gesorgt, wie auch die Temperatur durch eine einfache Vorrichtung jederzeit nach Wunsch reguliert werden kann. Jeder Reisende kann die Aussicht nach allen Richtungen von seinem Platze aus genießen; er kann sich deshalb beim Wechsel der Landschaftsszenerie das Umtauschen desselben flüchtig ersparen und sich bloß durch eine leichte Bewegung nach der andern Seite wenden. Erwähnenswert sind ferner noch die spiegelblanken Glaswände und der linoleumbelegte Fußboden, die die peinlichste Reinhaltung des Wagens ermöglichen; dazu kommt noch die praktische Einrichtung der elektrischen Beleuchtung, die dem im nächtlichen Dunkel dahineilenden Zuge ein zauberhaftes Aussehen zu verleihen geeignet ist.“

Deutsche Cement-Konvention. Zu dem bereits gemeldeten Abschluß einer Konvention deutscher Cement-Fabriken ist

folgendes zu bemerken: Die deutschen Cementfabriken zerfallen ihrer örtlichen Lage nach in verschiedene Gruppen: die Schlesiische, Stettiner und Berliner, Süddeutsche, Mitteldeutsche, Nordwestdeutsche und Unterelbische. Von diesen bildet die schlesiische Gruppe schon seit Jahren ein festorganisiertes Verkaufssyndikat. Ebenso sind die der süddeutschen, mitteldeutschen und nordwestdeutschen Gruppe angehörenden Fabriken bezüglich der Produktionshöhe, der Cementpreise und der Verkaufsbedingungen an feste Abmachungen gebunden. Neuerdings haben sich auch die Stettiner Cement-Fabriken vereinigt, und in den letzten Tagen ist auch eine Konvention der bei Hamburg gelegenen sogenannten unterelbischen Fabriken zustande gekommen. Dabei bestanden besondere Schwierigkeiten, da es sich hier nicht nur um den Absatz im Inlande, sondern auch im Auslande handelt, und außerdem der schwedischen, norwegischen und dänischen Konkurrenz, welche nicht unbedeutende Quantitäten nach Deutschland zu bringen in der Lage ist, zu begegnen war. Aber diese Schwierigkeiten sind nunmehr ebenfalls überwunden, die Konvention bezieht sich auch auf den deutschen Export nach dem Auslande und auf den Import von skandinavischem Cement. Gleichzeitig mit diesen Verhandlungen fand auch eine Verständigung unter allen deutschen Gruppen statt, dergestalt, daß jede derselben die Konventionsbedingungen der anderen in dem betreffenden Absatzbezirk in verantwortlicher Weise zu respektieren hat.

Verschiebung eines Fabrikgebäudes. Die Verschiebung ganzer Häuser, auch umfangreicher öffentlicher Bauwerke an eine von ihrem ursprünglichen Standort mehr oder weniger entfernte Stelle, ist ein technisches Kunststück, das bekanntlich vorzugsweise in Amerika öfters zur Anwendung kommt. Ueber einen eigenartigen Fall der Verschiebung eines amerikanischen Fabrikgebäudes, in welchem man während des Transportes den Betrieb aufrecht erhielt, berichtet die „Zeitschrift des Vereins der Ingenieure.“ Das betreffende Gebäude gehört zu den Anlagen der Sturtevant Mower Works zu Jamaica Plain Station, und war 106,7 m lang und 15,2 m breit. Infolge des Umbaues der vorbeifahrenden Eisenbahngeleise mußte ungefähr die eine dreistöckige Hälfte des Hauses etwa 90 m nach Süden und 15 m nach Osten verschoben werden, der andere zweistöckige Teil 15 m nach Osten. In der Mitte blieb ein kleines Stück stehen, in dem sich die Betriebsmaschinen befanden; an seiner Stelle soll ein neues Maschinenhaus gebaut werden. Zuerst wurden die Wände der Gebäudeteile durch mächtige Eisenstäbe mit einander verankert und unter die Mauern und Pfeiler Rollen gebracht. 10 Pferde zogen mit Hilfe von Seilen und Winden; die Geschwindigkeit betrug 18,3 m in einem zehnstündigen Arbeitstag. Während der Verschiebung des dreistöckigen Gebäudes war ein 20pferdiger Elektromotor im zweiten Geschloß aufgestellt, welcher die Transmission der obern Stockwerke mittels Riemen bewegte, während das Erdgeschloß außer Betrieb gesetzt werden mußte.

Eine neue Verbindung der Eisenbahnschienen. Der gewöhnliche Stoß der Eisenbahnschienen hat den Nachteil, daß das Rad bei der Fahrt das Schienenende niederbrückt und am Schienenanfang anschlägt, wodurch eine das Material schädigende und die Reisenden ermüdende, rhythmisch sich wiederholende Erschütterung hervorgerufen wird. Seit einiger Zeit macht die Caledonian Railway in England Versuche mit der sogenannten Holme-Verbindung der Schienen. Die Schienen sind an ihrem Ende ein Stück weit hälftig ausgeschnitten, mit senkrechten Schnittflächen. Zusammengefügt haben sie an der betreffenden Stelle die Breite einer Schiene; die Enden werden durch Bolzen verbunden, immerhin so, daß für die Ausdehnung des Metalls das nötige Spiel bleibt. Im Momente, wo das Rad auf eine Schiene aufzulaufen beginnt, ruht es noch auf der andern, die es zu verlassen im Begriff ist, und der Uebergang vollzieht sich ohne Erschütterung.