

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 38

PDF erstellt am: **08.07.2024**

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.

Der Gewerbeverein Schaffhausen gelangt in einer trefflich redigierten Eingabe an den großen Stadtrat. Die Eingabe verlangt, daß die Behörden bei Vergebung von städtischen Arbeiten die hiesigen steuerzahlenden Handwerker und Gewerbetreibenden mehr berücksichtigen. Das Schreiben zeigt an Beispielen, wie notwendig es ist, daß das städtische Submissionswesen in Zukunft den hiesigen Handwerkerstand mehr schütze. J.

Die Aussichten des Gesetzesentwurfs über die Errichtung von Handwerkskammern in Deutschland erscheinen am Beginn der Reichstagsession nicht rosig. Die „organisierten“ Handwerker, denen der Entwurf in der Zünftigkeit nicht weit genug geht, wollen von der Vorlage nichts wissen, petitionieren an den Reichstag um Ablehnung, und die konservative Presse unterstützt und schürt diese Opposition, soviel sie vermag. Es handelt sich namentlich um den „Befähigungsnachweis“ als Bedingung für die Erwerbung der Rechte eines Handwerkers. Die Regierung hält ihn für undurchführbar.

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Elektrische Jungfrauabahn. Herr Guyer-Zeller ließ den Vertretern der Gemeinden Lauterbrunnen und Grindelwald in einer Konferenz, der Herr Regierungsrat Marti beiwohnte, durch seinen Sekretär die Erklärung abgeben, daß im Frühjahr mit dem Bau der ersten Sektion der Jungfrauabahn begonnen werde.

Projekt eines elektrischen Aufzuges auf den Montblanc. Nach der Bahn auf die Jungfrau ein Aufzug auf den Montblanc! So chimärisch diese Idee auch klingen mag, so beschäftigt sie doch gegenwärtig eine Anzahl französischer Ingenieure und dürfte, wenn das nötige Kapital zusammengebracht, auch zur Ausführung kommen. M. P. Sartier, Minenkontrollleur, hat diese originelle Idee erfaßt und alle nötigen Vorstudien gemacht. Sein Plan besteht, wie uns das Patentbureau J. Fischer in Wien mitteilt, darin, daß er von einem oberhalb des Ortes Chamounix in der Seehöhe von 2200 Meter gelegenen Punkte aus eine Galerie bis zu einem senkrecht unter der Spitze des Montblanc liegenden Punkte führen will. Diese Galerie oder dieser Tunnel hätte eine Länge von 5700 Metern, die Länge des bis zur Spitze aufwärts zu führenden Schachtes würde 2539 Meter betragen. Herr Sartier will sich zur Durchführung der Arbeit eines Caïsson im Gewicht von 20 Tonnen bedienen, welcher mittels starker Federn auf einem Aufzuge ruht und die Arbeiter und Bohrmaschinen aufnimmt. Der Caïsson würde vor der vollkommenen Fertigstellung des Werkes nicht hinabgelassen; es muß demnach seine Anbringung und Konstruktion eine derartige sein, daß er der Wirkung der Sprengschüsse widerstehen kann. Innerhalb des Caïssons befinden sich Maschinen, durch welche die losgelöste Felsmasse zerkleinert wird. Zur Hinausschaffung dieser Masse würde man sich der jedenfalls zahlreich anzutreffenden Wasserläufe bedienen. 600 Pferdekkräfte, die Mr. Sartier dem nahegelegenen Arveflusse entnehmen will, genügen zur Inbetriebsetzung aller Maschinen. Ein Hotel soll am Fuße des Tunnels, ein anderes oben auf dem Montblanc erbaut werden. Die Beförderung der Passagiere, die 30 Minuten in Anspruch nimmt, würde mittels elektrisch betriebenen, in vier Stagen angeordneten Aufzuges geschehen.

Elektrische Straßenbahn Altsätten-Verneß. Zum bauleitenden Ingenieur wurde Herr Ingenieur Näff von Altsätten, zum Kassier Herr Bücheli-Frey von Altsätten gewählt.

Elektrische Bahn auf den Großglockner. Auch der 3797 Meter hohe Großglockner soll eine Zahnradbahn erhalten. Für die Anlage sind die Tracierungsarbeiten bereits vollendet. Diese Arbeiten gehören zu den interessantesten

Bergbahn-Tracierungen und begannen von Heiligenblut aus. Besonders schwierig war die Passierung des Gutthales. Die ganze Berglehne, Gutthal bis zum Sattel, fällt außerordentlich steil ab und ist nur wenig bewachsen, meist Felsen und Schutthalde, so daß das Auffuchen eines günstigen Traces bedeutende Anforderungen stellt. Um zur künftigen Haltestelle „St. Briccius“ zu gelangen, mußte erst immer eine Gasse von Standpunkt zu Standpunkt ausgehauen werden, da teils dichter und verwildeter Wald, teils undurchdringliches Legföhren-Gestrüpp das Vordringen ungemein erschwerte. Eine Steigung von 10 bis 12 Proz. wird auf dieser, sowie auf der Strecke Heiligenblut-Gutthal-Sattel nicht überschritten. Von St. Briccius aus mußte man sich der Steigeisen bedienen. Außerst schwierig war die Hinaufbeförderung der Instrumente. Mit einer Steigung von 18 bis 20 Prozent gelang es jetzt, die gefährlichen Felspartien der „bösen Platte“ zu übergehen. Dadurch wird die Bahn dem Bereiche der jährlich im Frühjahr sich wiederholenden Steinstrüme entrückt. Es bleibt nun noch eine genaue Untersuchung der Wasserkräfte übrig. Das letzte Stück ist das gefährlichste, es erfordert Steigeisen und Seile. Bautechnische Schwierigkeiten lassen sich nirgends erwarten.

Ein völlig elektrisch installiertes Nonnenkloster dürfte eine Neuerung sein, vor der selbst Ben Alkiba's „Alles schon einmal dagewesen“ verstummen dürfte; einen derartig modern eingerichteten Konvent wird nämlich in Kürze Amerika besitzen, wo sich in der Nähe der Niagara-Fälle ein mit Carmeliter-Nonnen besetztes Kloster befindet, welches die irrite Ansicht, daß Klöster und andere religiöse Institute den Neuerungen der Technik im allgemeinen abhold zu sein pflegen, gründlich dadurch widerlegt, daß die Ordensschwester sich von der Niagara Power-Company, welche bekanntlich die Kraft der berühmten Wasserfälle in Elektrizität umsetzt, einen starken Strom in ihr Heim leiten lassen, womit nicht allein alle Räume elektrisch beleuchtet, sondern auch durch Elektrizität beheizt werden, ebenso wie in der Klosterküche nunmehr die Parole „Kocher mit Elektrizität“ lautet; ebenso läßt sich das Kloster elektrisch betriebene Aufzüge, Blättemaschinen, kurz die neuesten Errungenschaften der Elektrotechnik beschaffen, so daß das Heim der frommen Schwestern eine elektrische Musteranstalt bilden wird, in einer Mannigfaltigkeit und Vollkommenheit der betr. Einrichtungen, wie sie sonst noch kaum zu finden sein dürfte.

Elektrische Kanalboote. In Tonawanda, New-York, wurde der Beweis geliefert, daß das neue System der Fortbewegung von Kanalbooten durch elektrische Kraft, die an den Fällen des Niagara erzeugt wird, nicht nur allen Anforderungen entspricht, sondern auch als ein bedeutender Fortschritt gegenüber der bisherigen Fortbewegung von Kanalbooten durch Pferde oder Dampfkraft bezeichnet werden muß. Der Schöpfer ist Richard Lamb aus Norfolk. Die Zuschauer brachen in ohrenbetäubendes Jubelgeschrei aus, als die beiden Kanalboote „Ben Odell“ und „Neuben Fox“ nach Schluß des elektrischen Stromes sich längs des Kabels, ähnlich wie ein elektrisch betriebener Straßenbahnwagen, in der Richtung nach Buffalo zu, in Bewegung setzten. Die Vorteile des neuen Systems liegen klar auf der Hand. Die Kosten der Beförderung eines Kanalbootes von 240 Tonnen Gehalt von Buffalo nach Albany durch Pferdekraft betragen 43 Doll. und durch Dampfkraft 18 Dollars, durch Elektrizität aber nur 8 Dollars. Außerdem wird durch die Elektrizität eine solche Geschwindigkeit erzielt, daß ein Boot in derselben Zeit, die früher für eine Fahrt erforderlich war, jetzt deren zwei machen kann. — Die Idee, Boote mittels oberirdischer Stromzuführung zu befördern, wird auch bei der europäischen Flußschiffahrt Anwendung finden. Ist einmal genügende elektrische Kraft vorhanden, so steht beispielsweise der Einrichtung eines regelmäßigen Schiffsverkehrs auf dem Rhein zwischen Basel und Straßburg nichts mehr gegenüber.