

# Elektrische LötKolben

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **13 (1897)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

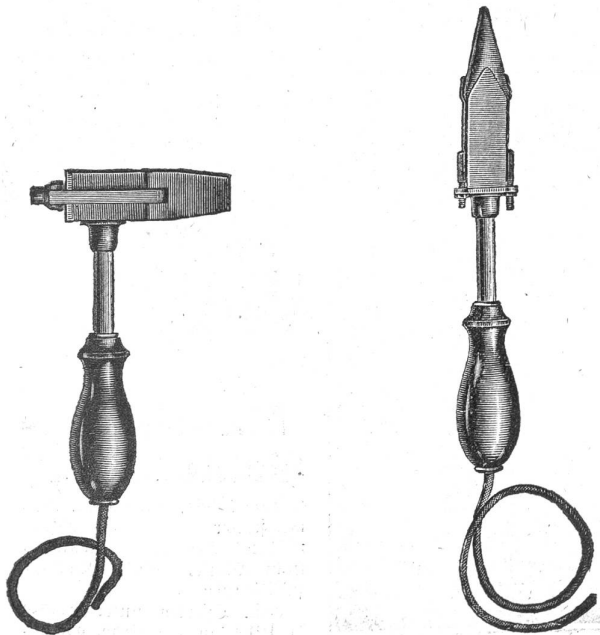
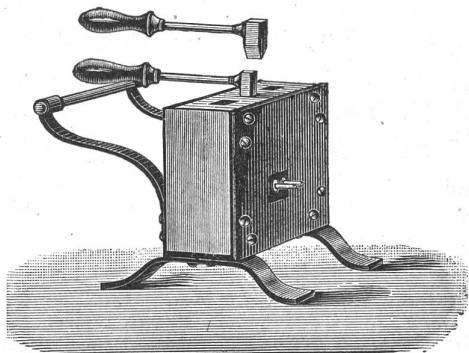
konstanten Uebersetzungsverhältnisse, so zwar, daß die Motoren eine Anlage zur Umwandlung von Wechselstrom in Gleichstrom — beide von niedriger Spannung — darstellen behufs Erzeugung der für die Batterieladung erforderlichen Strommengen. Die Funktionen des elektrischen Antriebes vollziehen sich nun selbstthätig auf nachstehende Weise. In der Fahrt auf freier Strecke treiben die Wechselstrom-Motoren, welche, wie schon erwähnt, die Elektrizität aus den Linienleitungen empfangen, den Zug. Der Ueberschuß der aufgenommenen Energie wird durch Vermittlung der Gleichstrom-Dynamos in der Akkumulator-Batterie aufgespeichert. In steilen Strecken, wo die primäre Stromenergie nicht hinreicht, entladet sich die Batterie, und fügen die Gleichstrom-Motoren somit ihre Kraft zu derjenigen der Wechselstrom-Motoren hinzu. Dort endlich, wo Leitungen nicht vorhanden sind, speziell in den Stationen, dient der Batterie = Strom allein zur Bewegung des Zuges. Diese Kombination erfüllt die bei großen Bahnkomplexen zu lösende Aufgabe, große Kräfte, vornehmlich entlegene und billige Wasserkräfte, auf beträchtlichen Ausdehnungen in ökonomischer Weise zur Verteilung zu bringen und den elektrischen Betrieb mit vorzüglichem Wirkungsgrade auf Vollbahnen zu verwenden. Das System ist daher als eine für die Fortentwicklung des Traktionswesens bedeutungsvolle Neuerung zu begrüßen.

(„N. 3. 3.“)

### Elektrische Lötkolben.

(Eingefandt).

Jedermann kennt die widrigen Kohlendämpfe, welche beim Löten entstehen. Velerorts hat man deshalb zum Gas Zu-



flucht genommen. Seit einiger Zeit hat man angefangen, vermittelst Elektrizität zu löten. Nebenstehende Figuren zeigen uns in Nummer 1, 2 und 3 die gebräuchlichsten Arten, doch liefert die Firma Grimm u. Cie. in Höttingen-Zürich auch jede wünschbare Form. Es hat diese Firma auch in Genf nebst ihren ausgestellten Heiz- und Kochapparaten mit elektrischem Betrieb eine elektrische Küche in hübschem Pavillon in Betrieb erhalten, und fand die Restauration lebhaften Zuspruch.

Doch zu unsern Lötkolben zurück. Vor allem ist beim elektrischen Löten jede Feuergefahr ausgeschlossen, weshalb dessen Verwendung in feuergefährlichen Lokalen ganz besonders wertvoll ist. Sodann bleibt derselbe stets gleichmäßig heiß, und kann daher unausgesetzt benützt werden.

Gegenüber Gaslötkolben und dergleichen hat der elektrische den eminenten Vorteil, daß bei ihm alle die so äußerst gesundheitschädlichen Gas- und Kohlendämpfe wegfallen.

Was die Lötkolben obgenannter Firma betrifft, und besonders auszeichnet, ist deren guter Nuzeffekt und die bequeme Auswechselbarkeit der Kupferspitze, welche Vorrichtung (besonders patentiert), bei keinem der bis jetzt bestehenden Konkurrenz-Lötkolben zu treffen ist.

Die Lötkolben brauchen 2 Amp. zum Anheizen und können nachher mit 1 bis 1½ Amp. fortbetrieben werden.

### Verschiedenes.

**Siegenshaften Verkehr.** Eine Probe von der Preissteigerung des Bodens in der Stadt Zürich lieferten die Verhandlungen des Stadtrates vom Mittwoch. Der für die Ueberbauung keineswegs gut geeignete Platz beim Stadttheater, auf welchem zurzeit der Cirkus Schumann steht, von circa 2240 Quadratmeter Größe wurde für nicht weniger als 448,000 Fr. oder zu 200 Fr. pro Quadratmeter an die Bankiers Gebrüder Dreifuß zu Händen eines ungenannten Konfortiums verkauft.

Das Bundesgericht hat auf Antrag der eidgenössischen Schätzungscommission dem Herrn Karl Stöcklin-Schwerzmann in Zug für an die Linie Thalwil-Zug expropriertes Land Fr. 1. 80 per m<sup>2</sup> und Verwalter Stadlin 6 Fr. per m<sup>2</sup> zugesprochen, die beiden dagegen mit weitergehenden Ansprüchen bezüglich Minderwert z. B. des ihnen verbliebenen Landes abgewiesen.

Herr Baumeister Leopold Garnin, Vater, in Zug, verkaufte ein Stück Land, circa 7000 m<sup>2</sup> groß, an der Baarerstraße, an die Herren Stocklin und Stadlin um Fr. 13,300.

Herr Josef Wickart, Schreiner, in Zug, erwarb ein Stück Land an der Bleichematt, circa 1100 m<sup>2</sup> groß, für Fr. 4400 von den H. Stocklin u. Stadlin und Mitthafien.

Das baselstädtische Kantonsblatt vom 10. Juli weist eine urgewohnt große Zahl von Handänderungen auf, die im Grundbuch gefertigt wurden, nämlich 53 im Stadtbezirk und 1 im Landbezirk.

Die Wirtschaft „zur Metzgerstube“ an der Elsäckerstraße ist durch Kauf an Herrn A. Huber, früheren Besitzer der Bayerischen Bierhalle am badischen Bahnhof, übergegangen. Herr Huber beabsichtigt, das alte Gebäude völlig niederzureißen und an seiner Stelle ein neues, mit allen modernen Einrichtungen versehenes Restaurant zu errichten.

**Zürcher Bahnhof.** Bahn-Ingenieur Klein aus Hamburg befindet sich zur Zeit in Zürich zur Ausarbeitung des stadträtlichen Projektes für einen neuen Hauptbahnhof.

**Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke von S. Fischer in Schaffhausen.** Gemäß dem Prospekte erhebt die im letzten Jahre gegründete Gesellschaft ein 4% Anleihen im Betrage von 3 Millionen Franken. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt ebenfalls 3 Millionen Franken.