

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **14 (1898)**

Heft 5

PDF erstellt am: **09.08.2024**

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.



Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Die elektrische Industriequartier-Bahn in Zürich ist fertig und betriebsfähig. Vom Hauptbahnhof bis zur Hardturmstraße mißt sie 2375 Meter ohne Rechnung der Doppelgeleise. Zum Geleise wurden Rhönstahlschienen verwendet, die auf einer einen halben Meter starken Lagerschicht gelegt wurden. Als Spannmasten für die elektrische Leitung wurden die bewährten Mannesmannmasten, die aus einem Stück gewalzt statt nur zusammengesteckt sind, verwendet. Es sind bereits zwei Stromleitungsdrähte vorhanden, die nach der Begung eines zweiten Geleises nur auseinandergeschoben werden müssen. Die Isolation des Stromes ist eine dreifache und somit absolut sichere. An einigen Punkten der Linie befinden sich auch sogenannte Ausschalter, die dazu dienen, eine gewisse Strecke zu isolieren, um im Falle von Reparaturen den Betrieb nicht auf der ganzen Linie einstellen zu müssen. Der fahrplanmäßige Betrieb beginnt nicht schon vom Depot aus, sondern wird erst an der Hardtstraße aufgenommen. Erst wenn auch das Teilstück nach dem Hardturm vollendet ist, wird auch die Strecke nach dem Depot in den Betrieb einbezogen werden.

Das Depot mit dem Verwaltungsgebäude befindet sich bereits in der Hardturmstraße, dicht an der Limmat und in-

mittlen eines noch unbebauten Komplexes. Die Anlage der Remise mit nur einem Einfahrtstor für sämtliche Wagen ist noch einzig hier und bisher nur in Amerika gebräuchlich gewesen. Dadurch wird vor dem Gebäude der große Manöverraum, der sonst notwendig ist, vermieden. Die In- oder Auslieferung der Wagen geht ebenso schnell und bequem vor sich wie in andern Remisen. Sobald der Wagen in die Remise fährt, kommt er auf eine Schiebepiste zu stehen, mittels welcher er auf jeden beliebigen Standort gebracht werden kann. Auf gleiche Weise werden die in Dienst gestellten Wagen auf das Ausfahrtsgeleise gebracht. Die Remise bietet Raum für 14 Wagen. Unter den Ständen der Wagen befindet sich eine Dampfheizungsanlage, um im Winter die vereisten Wagen aufzutauen. Hinter der Remise befinden sich die Reparatur- und Malerwerkstätten, so daß die Wagen nur hineingeschoben werden können. Auch die Akkumulatorenbatterie ist dort untergebracht. Das mit der Front nach der Hardturmstraße stehende Verwaltungsgebäude enthält im Parterre den Wartesaal und ein Badezimmer für das Personal und die Bureau für den Betriebschef. Im ersten Stock befinden sich ein Sitzungszimmer und die Wohnung für den Aufseher. Im Keller ist eine Dampfheizungsanlage mit zwei Kesseln eingerichtet, mittels derer das Verwaltungsgebäude mit der Remise gleichzeitig oder beide auch je einzeln geheizt werden können.

Die projektierte elektrische Straßenbahn Wegikon-Meilen hat Aussicht, in allernächster Zeit gebaut zu werden. In der letzten Mittwoch stattgehabten Sitzung des erweiterten Komitee wurde der Vertrag mit der Firma Brown, Boveri u. Co. und der A. G. „Motor“ in Baden festgestellt und das Tracé unter Beiseiteziehung aller Lokalinteressen gewählt. Als provisorische Basis des Finanzplanes wird in genanntem Vertrage die Aufbringung des Baukapitales zu 60 Prozent in Aktien und 40 Prozent in Obligationen in Aussicht genommen, in der Meinung, daß das ganze Obligationenkapital, sowie nicht weniger als 10 Prozent des Aktienkapitales von der Firma Brown, Boveri u. Co. und deren Mitbeteiligten übernommen werden. Die technischen Vorarbeiten sind nach dem Berichte des Vorsitzenden nunmehr so weit vorgeschritten, daß Mitte Mai das Konzessionsgesuch nach Bern abgehen kann.

Das Kloster Einsiedeln ist gegenwärtig mit der Installation der elektrischen Beleuchtung im ganzen Gebäude der Klostergebäude beschäftigt. Die elektrische Beleuchtung ist teilweise schon im Betriebe und wird nicht mit Wasserkraft, sondern mit einer Dampfkräftanlage bewerkstelligt.

Elektrische Heizung. In Davos werden die Versuche, mit der elektrischen Beleuchtung die elektrische Heizung zu verbinden, eifrig fortgesetzt. Auch das Acetylen werde wahrscheinlich bald Eingang finden. In Arosa war schon diesen Winter ein elektrischer Zimmerofen im „Sanatorium“ im Betrieb, der sich sehr gut bewährt hat.

Neue elektrische Schreinerei. Die Firma Bucheli u. Söhne von Malers hat hinterhalb des Dorfes Hasle (im Bodnig) ein Grundstück gekauft, um daselbst eine mechanische Schreinerei zu erstellen. Der Betrieb soll mittelst elektrischer Kraft stattfinden, und es wird hierfür ein Teil des Biberwassers verwendet, das in einer künstlichen Leitung über starkes Gefälle zum Stablflement geführt wird.

Die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden teilt mit, daß sie beabsichtige, ihren Betrieb in Baden zu reduzieren und in Frankreich eine Fabrik mit 1000 Arbeitern und in Deutschland eine solche mit 500 Arbeitern zu errichten. S. und: Schutzzölle des Auslandes und strenge Handhabung der Schweizerischen Fabrikgesetzgebung.

Die Aktionäre der „Forces motrices de la Grande-Eau“ bei Aigle erhalten eine Dividende von 2 Prozent, d. h. 10 Franken pro Aktie. Das Kapital wurde von 400,000 auf 900,000 Franken erhöht und die Aufnahme eines Hypothekendarleihens von 200,000 Franken beschlossen.

Von der durch den Doubs bei der Soule hervorgerufenen elektrischen Kraft werden neben zehn französischen Gemeinden folgende bernische Orte mit Licht und Kraft versehen: Cortébert, Courtelary, Cormoret, Bülseret, St. Jamer, Sonvillier, Neman, Trammelan, les Bois, Breuleux, Bach ries und Noirmont. Die Länge des Netzes beträgt 73,094 Meter, die der nötigen Drähte 510,000 Meter.

Elektrizitätswerk Biasca. Ingenieur Nizzola von Lugano, in Winterthur sesshaft, sucht beim Großen Räte des Kantons Tessin durch die Vermittelung des Stadtrates die Konzession nach für die Nugbarmachung des Tessin bei Biasca zum Zwecke der Erstellung großer elektro-chemischer Werkstätten mit mehreren tausend Pferdekraften.

Verschiedenes.

Eisenbahnprojekt Verikon-Bauma. Infolge der Bauauschreibung für Herstellung der Neuarbeiten dieser Linie sind 15 Offerten leistungsfähiger Unternehmer eingelaufen, von denen nur drei den Kostenvoranschlag überschreiten, während die übrigen Angebote dem Voranschlag teils nahe kommen, teils bis zu 8% unter demselben bleiben.

J. J. Aepli

Giesserei und Maschinenfabrik

Rapperswyl

== Gegründet 1834 ==

liefert

Handels- und Maschinenguss (391a)

in bester, sauberster Ausführung und zu billigsten Preisen.

Feuer- und säurebeständigen Guss. Massenartikel.

Säulen.

Hartguss.

Eigene Modellschreinerei mit mechanischem Betrieb.

Prompteste Bedienung.