

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 24

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.

Elektrische Straßenbahnen im Kanton Zürich. Wie der „Anz. v. Uster“ berichtet, wurde am letzten Donnerstag in einer Konferenz in Zürich, an welcher außer den H. Dr. Du Riche-Preller in Zürich Namens der Maschinenfabrik Brown, Boveri u. Co. in Baden, 2 Mitglieder des engern Eisenbahnkomitee von Uster und ein Mitglied des Eisenbahnkomitee von Stäfa teilnahmen, ein vorläufiger Vertrag durchberaten und unterzeichnet, wonach die Firma Brown, Boveri u. Co. die Erstellung einer schmalspurigen elektrischen Straßenbahn von Uster nach Mönchaltorf, Gillingen, Deiwil und Stäfa, mit eventueller Abzweigung von Gillingen nach Egg, übernimmt und von den Baukosten 100,000 Franken an Aktien und das ganze Obligationenkapital im Betrag von 400,000 Fr. einwirft. Die Baukosten betragen nach dem Vorschlag des Herrn Du Riche-Preller ohne die Kraftstationen, für welche event. die Beteiligung der beiden Elektrizitätswerke Uster und Stäfa in Aussicht genommen ist, ohne die Abzweigung Gillingen-Egg, 1,100,000 Franken, mit Letzterer 1,300,000 Franken.

Elektrische Straßenbahnen in Baselland. Die Verlängerung der Waldenburgerbahn nach Langenbruck kommt wieder zur Sprache. Das man hier dem Projekte die vollste Sympathie entgegenbringt, ist auf der Hand liegend. Im „Waldenb. Bezirksbl.“ läßt sich ein Fachmann folgendermaßen darüber aus: „Waldenburg hat alles Interesse an derselben, besonders wenn die Schmalspurbahn von 75 cm Spurweite bis Balthal und von dort bis Densingen die die Normalspur durchgeführt wird. Durch die kleine Stadt Waldenburg kann obige Schmalspur am leichtesten und am

angenehmsten auf der Straße, die breit genug ist, durchgeführt werden. Die Spurweite von 1 m wird in Basel durch die erge Gerbergasse, ohne daß sich bis jetzt große Schwierigkeiten gezeigt hätten, alle 2 bis 4 Minuten betrieben, während in Waldenburg größere Zeitintervalle zur Durchfahrt oder zur Kreuzung von einem Zug zum andern stattfinden würden. Von Diefstal durch die Dörfer nach Waldenburg haben wir ja eben den Beweis, daß die 75 cm Spur ganz leicht und ohne zu große Verkehrsstörungen durchgeführt werden kann. Von Waldenburg an (und späterhin wahrscheinlich auch bis Diefstal) soll diese Schmalspur meistens auf den Straßen nach Langenbruck und dann einmal bis Balthal durch Holderbank gebaut und elektrisch betrieben werden. Die Steigung auf der Straße bis Langenbruck ist elektrisch am leichtesten zu überwinden und bedarf keiner Zahnstange. Man gehe z. B. nur nach Basel die Straßenbahn zum Steinenberg zum Kohlenberg beobachten und es wird dies schon klar werden. Durch diesen elektrischen Betrieb hätte Waldenburg keinerlei Nachteile, welche der Dampftrieb mit sich bringt. Diese Art Tramway würde aber den Vorteil bieten, sozusagen vor dem Haus einsteigen und nicht nur nach Diefstal-Basel, sondern auch nach Langenbruck und dann einmal nach Densingen, Bern etc. direkt fahren zu können. Wenn auch die Güter wie bisher in Diefstal, so dann auch in Balthal umgeladen werden müssen, so kann die Schmalspur sich doch den kleinen Straßenkurven von Waldenburg bis dorthin anschließen, deshalb leicht und billig durchgeführt werden. Schon jetzt gleich sollte die Bahn bis Langenbruck auf der breiten Straße fortgesetzt werden; die Stadt Waldenburg würde also die Aussicht haben, bald eine durchführende Bahn nach Densingen zu erhalten und dadurch einen Ersatz für den Verlust einer Kopfstation zu finden. Der Verkehr würde ungemein, jetzt schon, nach Waldenburg-Langenbruck zu nehmen und diese

kleine Fortsetzung von Viefstal rentabler machen. Herr Ing. W. Hugel in Basel ist bereit, die definitiven Bahnstudien hiezu sogleich mit einer Kosten- und Rentabilitätsrechnung zu unternehmen und ist daran, 2500 Pferdekraften zum elektrischen Betrieb dieser und einer andern Bahn zur Verfügung zu stellen.

Das Projekt einer elektrischen Eisenbahn über den Großen St. Bernhard, das namentlich in Turin viele Freunde unter denen hat, welche die Simplonbahn mit scheelen Augen ansehen, sei durch die Bildung einer englischen Gesellschaft, der „Great Saint Bernard Railway Concessionary Company“, in ein neues Stadium getreten, wird berichtet: Im Namen dieser Gesellschaft hat der Ingenieur John B. Fell in Turin dieser Tage bei der italienischen Regierung ein Gesuch um die Bauerlaubnis eingereicht, mit dem Hinzufügen, die Gesellschaft habe bereits dem schweizerischen Bundesrat mitgeteilt, daß sie auch in Bern das Konzessionsgesuch für die Bahn von der italienischen Grenze bis Martigny im Kanton Wallis einzureichen beabsichtigt. Auf der italienischen Seite soll die Bahn von Aosta ausgehen; ihre Länge würde hier bis zum Golp'z auf dem Großen St. Bernhard etwa 30 Kilometer betragen, ihre Gesamtlänge bis Martigny etwa 70 Kilometer. Der starken Steigung wegen soll das auf dem Mont Cenis eingeführte System einer dritten gezähnten Mittelschiene angewendet werden. Um den Betrieb auch für die Wintermonate zu sichern, sollen zahlreiche Schutzdächer gegen Schnee- und Lawinengefahr angebracht werden. Die Gesellschaft erklärt ausdrücklich, daß sie außer einigen Privilegien keinerlei Subventionen verlangt, weder vom Staate, noch von den Gemeinden oder Provinzen. Die Kosten des Baues der Linie und der ersten Betriebs-einrichtung sind auf 15 Millionen Franken veranschlagt; die Interessenten erhoffen sich eine Brutto-Einnahme von 2 Millionen Franken jährlich.

Elektrizitätswerk Wangen-Bannwil. Der Berner Große Rat hat auf Antrag des Regierungsrates beschloffen, und zwar ohne Opposition, dem Wasser- und Elektrizitätswerk Wangen-Bannwil das Expropriationsrecht zu erteilen. Dieses Wasserwerk wird 7—10,000 Pferdekraften liefern.

Elektrischer Betrieb auf den belgischen Staatsbahnen. Täglich finden auf den Linien der belgischen Staatsbahnen Versuche mit elektrischen Trambahnzügen statt, die sehr günstige Ergebnisse liefern. Wie der „XX. Siècle“ hört, wird demnächst ein elektrischer Dienst auf der Strecke zwischen Brüssel und Ostende eröffnet; diese elektrischen Trambahnzüge werden 70 km in der Stunde zurücklegen.

Einen Apparat zu Versuchen mit elektrischer Kraft von unerhörter Stärke hat, namentlich in Amerika, Professor Trowbridge an der Harvard-Universität hergestellt, die hauptsächlich dazu benutzt werden soll, die durchdringende Kraft der X-Strahlen weiter, als bisher möglich war, zu prüfen. Der Apparat besteht aus einer Röhre von 120 Zentimeter

Länge, die von einer Accumulatoren-Batterie von 10,000 Plantenzellen gespeist wird. Die für die Versuche erforderliche Spannung soll 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Volt erreichen. Es wird berichtet, daß mit dieser Röhrenanlage bereits Röntgen'sche Strahlen erzeugt wurden, die so außerordentlich waren, daß sie nicht nur das Fleisch, sondern auch die Knochen und Häute des menschlichen Körpers durchdrangen. Wahrscheinlich werden mit solchen Anlagen, die allerdings etwas sehr kostspielig sind, der Anatomie und Medizin noch ganz neue Entdeckungen durch diese Strahlenart bevorstehen.

Der Artikel Elektrizität-Bier bedarf einer Berichtigung. Die Brauerei Feldsch'öchen ist nicht die erste in der Schweiz, welche jetzt den elektrischen Betrieb einführt. Schon seit ca. 3 Jahren wird in Luzern in der Brauerei Endemann die ganze Maschinen-Anlage durch elektrische Kraft von dem Elektrizitätswerk Rathausen betrieben. Die Gasmotoren und sonstige Hauptmaschinen-Anlagen werden durch einen Elektromotor von 165 HP in Betrieb gehalten, wie auch noch sonstige kleine Elektromotoren für die weiter vom Maschinenhause entfernten Nebenbetriebe aufgestellt sind. Eine Sulzer'sche Dampfmaschine von 80 HP liegt ebenfalls für den Notfall in Reserve. Auch gibt es noch andere Brauereien in der Schweiz, in welchen inzwischen elektrischer Betrieb eingeführt worden ist.

Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich. Die mit einem Aktienkapital von 30 Millionen und einem Obligationenkapital von 17 Millionen arbeitende Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich kann pro 1898 (3. Geschäftsjahr) eine Dividende von 5 Proz. ausrichten.

Neues Licht.

(Eingefandt).

Unter diesem Titel wurde in letzter und vorletzter Nummer dieser Zeitschrift ein Artikel publiziert, welcher verbietet, daß dazu einige erläuternde Bemerkungen gemacht werden, um so mehr als der Gegenstand desselben schon von verschiedenen Tagesblättern als sensationelle Entdeckung erwähnt worden ist.

Das **Acrogengas**, unter diesem Titel eine neue Erfindung auf technischem Gebiete, ist dem Fachmann schon lange unter dem gut deutschen Namen **Lufgas** oder besser noch **Gasolin** bekannt. Gasolin ist wie dort richtig angegeben wurde ein Produkt, welches bei der Destillation des Rohpetroleums gewonnen und bei verhältnismäßig niedriger Temperatur abgeschieden wird. In folgender Tabelle ist die Reihenfolge dieser leicht sich verflüchtigen Vorprodukte nach ihrem sp. G. w. angegeben. Näheres siehe H. Bunte, Muspratt's Chemie.

1. Acrogengas oder Chmogene	0,636 spec. G. w.
2. Gasoline	0,642—0,648
3. Benzoline	0,692—0,709
4. Benzine (Cigroine etc.)	0,731

später Petroleum.

Vormals Zollinger'sche Tafelglas-Handlung Mörkfer und Looser, Zürich

bedeutend vergrößertes Lager in

**Fensterglas, Spiegelglas, Rohglas, Glasbodenplatten,
Diamantglas, Matt-, Dessin- u. Farbenglas, Drahtglas,
Glasziegel, Glasjalousien etc.**