

Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **15 (1899)**

Heft 12

PDF erstellt am: **05.07.2024**

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.

riefigen Personen- und Warenverkehr gehen ernstlich mit dem Gedanken um, zu den verschiedenen Bahnen, welche sie schon seit Jahren verbinden, noch eine einschienige Bahn, bei welcher die Schiene auf stählernen Böcken ca. 1 $\frac{1}{2}$ Meter über der Erde ruht, währenddem die Wagen rittlings auf der Schiene sitzen und auf beiden Seiten bis zu den ca. 30 Centimeter über der Erde angebrachten U-förmigen Stahlrahmen hinunterhängen und mit kleinen Seitenrädern in diesen Rahmen laufen, wodurch das Gleichgewicht des Zuges behauptet wird, zu bauen. — Eine solche Bahn, nach dem System Lartigue mit Lokomotivbetrieb, verbindet seit einigen Jahren die Städte Ballybunian und Listowel in Irland; auch in Frankreich und in den französischen Kolonien hat dieses System schon Anwendung gefunden. In jüngster Zeit nun hat ein Mr. Behr Erfindungen patentiert, durch welche vermittelt elektrischen Betriebs auf dieser einschienigen Bahn eine ganz fabelhafte Schnelligkeit erzielt wird. Die Strecke von Manchester nach Liverpool, welche bis jetzt der Blitzzug in 40 Min. zurücklegt, will Mr. Behr in 20 Minuten durchfliegen. Eine Kommission von Sachverständigen aus den beiden Städten hat die Sache untersucht und sich sehr zu Gunsten einer solchen Bahn ausgesprochen. Die Betriebskosten vergleichen sich mit denen der jetzigen zweischienigen Bahnen wie folgt: Auf der einschienigen Bahn 8 $\frac{1}{2}$ d per englische Meile, auf der London-Northwestern-Bahn 41 d, der Lancashire-Yorkshire-Bahn 40 d, der London-Metropolitan-Bahn 40 d, der London-Brighton-South Coast 38 d per englische Meile. Die Kaufleute und Industriellen von Manchester und Liverpool werden nicht lange zögern, dieses vielversprechende Projekt zu verwirklichen.

Verschiedenes.

Ueber ein neues Bern berichtet man dem „Oberaargauer Tagbl.“ aus dem alten Bern:

„Die Räume wachsen, es dehnt sich das Haus. Unsere Bundesstadt Bern erfährt an sich die Wahrheit dieses Spruches von Jahr zu Jahr deutlicher. Die neuen Quartiere wachsen nur so aus dem Boden und bevölkern sich zusehends. Und doch weist die nun vorliegende Wohnungs-enquete der Stadt auf einen Mangel an Wohnungen, zu dichte Bevölkerung und zu hohe Mietzins hin. Die gewaltigen Brücken über das tief eingeschnittene Aarethal, als Verkehrsmittel zwischen der Altstadt und dem Kirchenfeld südwärts, dem Lorraine- und Wylerquartier nordwärts, haben diesem Mangel nur in ganz geringer Weise abgeholfen; ebenso die Ausdehnung der Stadt westwärts (Länggasse, Holligen) und ostwärts (Schöfhalde, Muristrasse). Auch dieser Rahmen ist der Bundesstadt zu eng geworden und muß sich erweitern.

„Da tauchte dieser Tage ein Projekt auf, welches diese neue Erweiterung ermöglicht durch Beiziehung des hintern Wylerfeldes, ostwärts der Militär-Anstalten, und des jogen. obern Galgenfeldes bis in die Nähe der Bahnstation Ostermündingen. Hier wäre nun allerdings Platz genug, ein zweites Bern aufzustellen und so zu bauen, daß dasselbe nach hundert Jahren keiner Wohnungs-enquete bedarf; an Luft und Licht mangelt es auf dieser prächtig gelegenen Hochebene mit der unvergleichlichen Aussicht auf die Alpenkette nicht.

„Dieses neue Projekt findet seine Berechtigung in der Löttschbergbahn, der direkten Verbindung der Bundesstadt mit dem Simplon. Wird die Löttschbergbahn erstellt, so werden die Bahnhofverhältnisse in der Stadt noch unhaltbarer, als sie es jetzt schon sind. Eine zweckdienliche Vergrößerung des Bahnhofes ist aber kaum

mehr möglich und müßte Millionen verschlingen für Abgrabungen an der großen Schanze und Niederlegung der schönen und großen Gebäude wie Bürgerhospital, Post etc., vielleicht sogar der Heiliggeistkirche. Das neue Projekt sieht daher eine Verlegung des Bahnhofes nach der besagten Hochebene vor zur Aufnahme der Simplon-Löttschbergzüge sowohl, als der Central- und Furabahn. Die gewaltige Kurve der jetzigen Bahnanlage zwischen Zollikofen und Bern fiel damit weg und würde nur noch für den Verkehr mit der Altstadt benützt.

„Mit diesem neuen Bahnhofs wäre der Grund zur neuen Bundesstadt gelegt. Bald würde sich in seiner Nähe der Verkehr entwickeln, rationelle Straßenanlagen getroffen, Hotels und Gasthäuser gebaut und dieses neue Stadtquartier hätte vollauf Platz zur weitesten Ausdehnung. Damit wäre auch den Militär-Anstalten, die sich stets vergrößern, geholfen, indem sie in direkte Verbindungen mit den Bahnen treten könnten. An Geschäfts- und Wohnhäusern würde es auch nicht fehlen, was das gegenwärtig so rasch ausblühende Wylerquartier zur Genüge beweist. Die Verbindung mit der Altstadt über die Kornhausbrücke würde durch das elektrische Tramway vermittelt, ebenso durch die alte Linie und die Lorrainebrücken.

„Bereits hat sich ein Baugeschäft (Ostermündingen-Baugesellschaft) dieses Projektes bemächtigt mit Erstellung von 27 Wohnhäusern — ein guter Anfang.

Kaminofolse. (Korr.) Soeben ist, wie wir vernahmen, ein Hochkamin vollendet worden, das hinsichtlich seiner gewaltigen Dimensionen zu den größten der Schweiz gezählt werden kann, ja vielleicht das höchste ist. Dasselbe mißt 64m350 effektive Höhe, hat eine untere lichte Weite von 3 m 520 und eine obere von 2 m. Der Sockel hat 5 m 640 Durchmesser, die Foundation mißt 8,00 auf 8 m im Geviert. Der Rauchkanal zum Kamin mißt 1 m 800 auf 1 m 450. Das Kamin wurde von den Feuerwerkern Litzler u. Keller in Basel erstellt für die Thonwarenfabrik Allschwil, Passavant-Fselin & Cie. in Basel und kommt nächstens in Betrieb. Dasselbe macht einen imposanten Eindruck und den Erstellern alle Ehre. Die Firma Passavant-Fselin & Cie. in Basel, welche ihre Etablissements in den letzten Jahren ganz bedeutend vergrößert, ihre Einrichtungen den Anforderungen der heutigen Zeit entsprechend modifiziert hat, soll, wie uns aus gut informierter Quelle mitgeteilt wird, jährlich bis 18 Millionen Stück diverser Thonwaren fabrizieren, wovon gegen 3 $\frac{1}{2}$ Millionen Falzziegel. Die Direktion der Werke liegt in den bewährten Händen eines unserer Mitbürger, des Herrn Ingenieur H. Kneil von Töß, welcher seit 1892 im Dienste der Firma steht. Letztere lieferte seinerzeit auch das glasierte Bedachungsmaterial auf den neuen Bahnhof in Luzern und wer schon das Vergnügen hatte, denselben zu sehen, wird unwillkürlich auch das Auge auf die im hellen Sonnenschein glänzend schimmernden hübschen Ziegel gerichtet haben. Die Fabrik fabriziert glasiertes Bedachungsmaterial als Spezialität und genießt hinsichtlich der Qualität ihrer Produkte einen guten Ruf, besonders im Jura, wo die Leute bei der Wahl ihrer Dachziegel heippielsweise große Anforderungen stellen. Der Chef der Firma, Herr Passavant-Fselin, ein Baslerbürger, kann nächstens das Jubiläum einer 25jährigen Thätigkeit seines Hauses feiern. Bewegte und stürmische Zeiten hat er jedenfalls in der Thonwarenbranche durchgemacht, eine Zeit gesehen, wo diese Branche in der Schweiz noch im Kindesalter stand und seitens der Bauunternehmer keiner allzu großen Sympathie sich erfreute, wo in

unserem Vaterlande lediglich noch mit Bruchsteinen gebaut wurde oder ganz von Holz. Die Thonwarenfabrik Mischwil war vor ca. 10 Jahren noch eine simple Ziegelhütte mit einer Dampfkraft von 40 HP, jetzt arbeiten 3 Dampfmaschinen mit einer Gesamtkraft von ca. 400 HP in den Werken und liefern 3 große Dampfkessel den nötigen Dampf. Der rührige und intelligente Mann hat in ununterbrochener Arbeit die Fabrik auf die jetzige Höhe gebracht und sich ein Renommé in den Baukreisen geschaffen, auf das er mit Recht stolz sein kann. Wir wünschen dem Jubilar auch für die Zukunft besten Erfolg und danken demselben zugleich an dieser Stelle für sein freundliches Entgegenkommen bei Besichtigung der sehr interessanten Werke, welche uns den Beweis lieferten, daß wir in der Schweiz Thonwarenfabriken haben, die mit Fug und Recht mit der Konkurrenz auswärtiger Staaten wetteifern dürfen und ihr ebenbürtig, ja in gewissen Sachen fast überlegen sind.

Sprengversuche mit Lithotrit in Baden. (Korresp.) Am 6. I. M. fanden in Emmenbad, in dem Kalksteinbrüche des Herrn Baumeister Emil Frey in unmittelbarer Nähe der Wirtschaft Felseneck und der Brauerei Sonnenberg, Sprengungen mit Lithotrit statt, deren Ergebnisse verdienten in weiteren Kreisen bekannt zu werden. An betreffender Stelle können nur Sprengungen mittelst Minimalladungen von Schwarzpulver unter starker Abdeckung stattfinden und genügen selbst diese Vorsichtsmaßregeln nicht, um das gefährliche Umhererschleudern von Sprengstücken gänzlich zu verhindern. Das Dach der Brauerei Sonnenberg wurde noch vor kurzem dadurch stark beschädigt. Da nun außerdem durch das laute Knallen der Pulverexplosionen ein Scheuwerden von Pferden auf der Landstraße nicht zu vermeiden ist, so wird dieser Steinbruch nicht ständig ausgebeutet, sondern nur in besondern Fällen. Die erwähnten Uebelstände, welche durch Verwendung von Sprengpulver oder anderer Sprengmittel nicht zu beseitigen sind, veranlaßten Herrn Baumeister Frey, Versuche mit Lithotrit vorzunehmen, deren Resultate auf die anwesenden Interessentengeradezu verblüffend wirkten. Ein Bohrloch von 1 Meter Tiefe mit 350 Gramm Lithotrit Ladung, 15 m von der Brauerei Sonnenberg entfernt, sowie ein solches von 1,30 m, bei einer Ladung von 500 Gramm Litho-

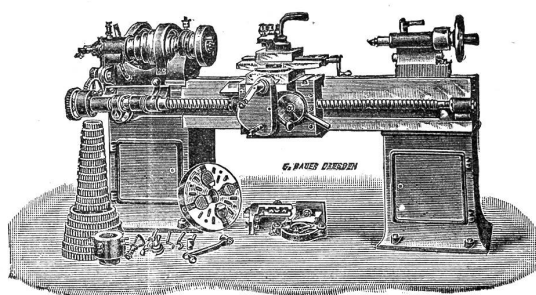
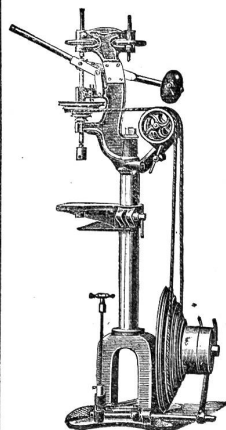
trit nur 4 m von der Wirtschaft Felseneck gebohrt, zeigten bei der Explosion einen schwachen Knall und geringe Rauchentwicklung, aber nicht die geringste Spur von Schleudern. Das losgelöste Material lag bei einer Maximalleistung der Sprengwirkung höchstens 2 Meter von der Sprengstelle entfernt lose aufgeschichtet. Das Auflegen einer leichten Fackel, um das Fortschleudern kleiner Splitter zu verhüten, erwies sich als eine überflüssige Vorsicht und es wurde vielmehr konstatiert, daß bei Lithotrit, wenn die Ladung im Verhältnis zur Tiefe des Bohrloches steht, ein Umhererschleudern von aus gesprengtem Material nicht stattfindet, eine Eigenschaft, welche neben der Ungefährlichkeit des Lithotrits bei Handhabung, Lagerung und Transport, nicht hoch genug angeschlagen werden kann.

Eisenbahn Düringen-Plaffeien. Der Bundesrat beantragt den eidg. Räten Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Düringen nach Plaffeien. Die Kosten sind auf 1,500,000 Fr. veranschlagt, nebst 400,000 Fr. für Rollmaterial bei Dampftrieb und 700,000 Fr. bei elektrischem Betriebe. Der mutmaßliche Betriebsüberschuß ist auf 72,000 Fr. bei Dampftrieb und 126,000 Fr. bei elektrischem Betrieb berechnet.

In Vivis konstituierte sich die Eisenbahngesellschaft Vivis-Cherbres. Das Kapital beträgt 770,000 Fr. Dem Verwaltungsrat gehören u. a. an Nationalrat Gaudard und der Präfekt von Vivis, Jonini.

Acetylgasindustrie. Wieder sind auf dem eidg. Patentamt zwei Acetylgasapparate patentiert worden, der eine unter Nr. 17579 dem Herrn Conrad Krebs, Gas-, Wasser- und Heizungs-Installateur in Biel, der andere Herrn Schlossermeister Ignaz Brügger in Luzern unter Nr. 17580.

Die Gemeinde Delsberg hat Sonntag einstimmig einen Betrag von 20,000 Fr. für eine Stahlwaren- und Tafelgerätefabrik beschlossen. Die Fabrik soll in der nächsten Zeit in der Nähe der Stadt gegründet werden. Die Auszahlung des Beitrages wird in 10jährigen Annuitäten erfolgen unter gewissen Bedingungen, insbesondere derjenigen, daß die Fabrik zum mindesten 150 Arbeiter exklusive Lehrlinge beschäftigt.



Bohrmaschinen, Drehbänke, Fräsmaschinen,

eigener patentirter unübertroffener Construction.

Dresdner Bohrmaschinenfabrik A.-G.

vormals Bernhard Fischer & Winsch, Dresden-A.

Preislisten stehen gern zu Diensten.

2230b