

# Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **30 (1914)**

Heft 19

PDF erstellt am: **16.07.2024**

## **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 zur großen Aussichtsempore schynige Platte emporkragenden Zahnradbahn, als auch derjenige auf den nach Grindelwald und Lauterbrunnen führenden Berner Oberland-Bahnen aufgenommen worden ist. Auch Spiez-Interlaken folgt in der Elektrifizierung. Die Lauterbrunnen-Mürren-Bahn war die erste Bahn des Berner Oberlandes, wo, allerdings bei starkem Auseinandergehen der Meinungen, sofort (1888) als gewagtes aber glückliches Experiment der elektrische Betrieb gewählt wurde. An diese Bahn schlossen sich als elektrische Betriebe: Jungfraubahn (erste Strecke) 1896, Reichenbachfall-Bahn und die Burgdorf-Thun-Bahn 1899, letztere als erste schweizerische Vollbahn mit elektrischem Betrieb; ferner die Montreux-Berner Oberland-Bahn als Ganzbetrieb 1905, Helmwehlfuhbahn 1906, Harberbahn und Wetterhorn-Schwebebahn 1908, Miesenbahn und Wengernalpbahn (letztere umgebaut und elektrifiziert) 1910, Beatenbergbahn (elektrisch) 1911, Steffisburg-Thun-Interlaken 1914.

**Elektrizitätswert Urnäsch** (Appenzell A.-Rh.). Der Betrieb dieses Unternehmens war laut dem soeben erschienenen Bericht des Verwaltungsrates auch im Geschäftsjahr vom 1. Mai 1913 bis 30. April 1914 wieder ein ziemlich normaler, indem keine wesentlichen Störungen oder schädigende Naturereignisse vorkamen und auch die Wasserverhältnisse günstige waren. Trotz der sich langsam und stetig erhöhenden Lampenzahl gehen infolge vermehrter Einführung der stromsparenden Metallfadlampen die Einnahmen bei den Zählerabonnenten eher etwas zurück, eine Erscheinung, die bei kleineren Werken auch anderwärts beobachtet wird. Dagegen erwächst dem Werk schon für das nächste Jahr eine Mehreinnahme durch die Erweiterung des Straßenbeleuchtungsnetzes bis zur Zürcherzmühle, sowie durch die Heizung der evangelischen Kirche in Urnäsch. An das Netz sind heute angeschlossen: 122 Lichtabonnenten mit 2739 Lampen, 77 Glätteisen zusammen für 21,45 KW, 24 Motoren mit einer Gesamtleistungsfähigkeit von 206 PS. Diese Motoren dienen folgenden Zwecken: 1 Zwirneret, 3 Baugeschäfte, 2 Steinbrechmaschinen, 5 Mezhereien, 2 Schloßereien, 1 Mofterei, 5 Bäckereien, 2 Schiffstickerereien, 1 Käferet, 1 Druckeret, 1 Getreidebrechmaschine. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um rund Fr. 2000 zurückgegangen. Trotzdem kann der Generalversammlung beantragt werden, vom Betriebsüberschuß den Betrag von Fr. 11,265.15 zu Abschreibungen zu verwenden, den Aktionären eine Dividende von 4% auszurichten und den Betrag von Fr. 187.08 auf neue Rechnung vorzutragen.

**Elektrizitätswert St. Gallen.** Zweck der Versorgung von Häusern an der Zürcher- und Feldliststraße, Gemeinde Straubenzell, mit elektrischem Licht soll vom „Stahl“ bis zur Bonwilstraße ein Lichtkabel eingelegt werden. Es empfiehlt sich aus verschiedenen Gründen, gleichzeitig auch ein Kraftkabel in den zu öffnenden Graben einzulegen. Der Stadtrat bewilligte den erforderlichen Kredit von 8750 Fr. zu Lasten des Baukontos 1914.

**Das Kraftwerk Sausenburg** steht in der Hauptsache nun vollendet da; es besteht aus dem Stauwehr, den Schiffahrtsschleusen, dem Turbinenhaus, der Kraftzentrale und einer großen Grobbrückenanlage. Bis jetzt ist es das größte und modernste von ganz Europa. Bei normalen Wasserverhältnissen wird der Rhein am Wehr auf 9 bis 10 m gestaut; der Fluß fährt dann pro Sekunde 600 bis 899 m<sup>3</sup> und es können damit 50,000 PS gewonnen werden. Während etwa sechs Wochen des Jahres sinkt die Wassermenge auf 300 m<sup>3</sup> per Sekunde, was die Leistung des Werkes vermindert, aber es sind Vorkehrungen getroffen, daß die Verringerung ausgeglichen

werden kann. Die gewonnene Kraft ist bestimmt, ausgedehnte Gebiete der Schweiz, des Großherzogtums Baden und des Königreichs Württemberg mit elektrischer Energie zu versorgen.

**Die Maschinenhallen des Elektrizitätswerkes in Gordola** (Tessin) stehen unter einer meterhohen Schicht von Gestein, Schlamm und Sand. Die definitive Instandsetzung wird drei Wochen Zeit in Anspruch nehmen.

**Die Erstellung eines hydroelektrischen Kraftwerkes auf dem Massaboden bei Brig** (Wallis) ist vom Bundesrat beschlossen worden. Dieses neue Werk der jetzige provisorische Zentrale am nördlichen Tunnelportal ersetzen. Der hydro-mechanische Teil besteht aus zwei Turbinen von je 2500 PS bei 500 Umdrehungen per Minute, unter einem Gefälle von 43 m, mit einem automatischen Präzisionsregulator und allem modernen Zubehör. Die Generaldirektion hat die Firma Piccard, Pictet & Cie. in Genf mit der Konstruktion dieser Turbinen betraut, dieselbe Firma, welche im Jahre 1906 schon die 1500pferdige Turbine für die Zentrale in Stelle am Südportal des Simplontunnels geliefert und auch die hydraulischen Maschinen für den elektrischen Betrieb der Lötschbergbahn gebaut hat, nämlich die drei Turbinen von je 4000 PS des Werkes im Randergrund und die zwei Turbinen von je 3850 PS der Reservestation in Spiez.

## Verschiedenes.

**Aus der schweizerischen Zement-Industrie.** Wie die „Basl. Nachr.“ vernehmen, haben die Aktiengesellschaften Aargauische Portland-Zementfabrik Holderbank-Wildegg und Rheintalische Zementfabrik Rütchi (St. Gall.) fusioniert. Es ist ein Kaufvertrag perfekt geworden, nach dem Holderbank die Fabrik Rütchi mit allen Einrichtungen übernimmt. Beide Geschäfte gehörten zu den größten der Branche. Unter den 19 schweizerischen Syndikatsfirmen nahmen sie den 2. und 4. Rang ein. Einen Teil der Kaufsumme wird die Aargauische Portland-Zementfabrik durch Erhöhung des Aktienkapitals beschaffen. Dieses beträgt zurzeit 2 Millionen Franken. Durch die Ausgabe von 2000 Aktien zu 500 Franken soll es auf 3 Millionen Franken gebracht werden.

(Eingef.) **Auf einer Wanderung durch die Landesausstellung** fiel uns eine äußerst interessante Gruppe, (24) die der chemischen Industrie auf, die sich auf dem Neufeld neben der Maschinenhalle befindet.

Die Pharmazie und die wissenschaftliche Chemie, wie auch die elektrochemische und die elektrometallurgische Industrie (Martigny, Valenza usw.), die Streichholzindustrie, die Industrie für Bleichmittel stehen würdig nebeneinander in einem hellen und lustigen Pavillon. Dort befinden sich auch die Sprengstoffe.

Neben dem sehr interessanten Stand der „Société Suisse des explosifs“ ziehen große Steinblöcke die Aufmerksamkeit des Besuchers auf sich, und zwar ist es die „Sprengstoff-Fabrik Urdorf“, die hier ihre bekannten Westfalite, Gelatine-Westfalite usw. ausstellt.

Acht große vorzüglich imitierte Steinblöcke, die sehr geschickt angeordnet sind, veranschaulichen in vollkommener Weise die Felsen unseres Landes. Diese Blöcke sind durchbohrt und man sieht im Schnitt die zur Zündung bereiten Ladungen. Die Ladungen sind selbstverständlich künstlich nachgemacht; sie zeigen jedoch deutlich, wie man Bausteine, Kalk- und Zementsteine und Schiefer gewinnt und wie unsere Tunnel gebaut werden. In einer Vitrine sehen wir die Rohstoffe in Schaugläsern und Flaschen und weiterhin ein Magazin, worin vor schriftgemäß diese Stoffe aufbewahrt werden müssen. Das

Arrangement ist vorzüglich ausgeführt. Sowohl Interessenten als auch Laien bleiben gerne davor stehen.

**Güterschiffahrt Yverdon—Solothurn.** Die Spezialkommission der Association Romande pour la Navigation Intérieure, die den Auftrag hat, die Frage der Güterschiffahrt zwischen Yverdon und Solothurn zu prüfen, hat ihre Arbeiten vollendet. Gestützt auf ernsthafte Untersuchungen hat sie festgestellt, daß heute schon die Interessenten etwa 42,000 Tonnen auf dem erwähnten Wasserweg befördern würden. Diese Gütermenge besteht zum größten Teile aus Baumaterialien und nur etwa der vierte Teil bestände aus Stückgütern aller Art, Lebensmitteln usw. Die Aufnahme eines wirklichen Güterverkehrs auf der erwähnten Wasserstraße würde einen ansehnlichen Kostenaufwand erfordern, denn Schleppfähne, Hafen- und Lösch-einrichtungen müßten erstellt werden. Die schöne Aare-strecke Biel—Solothurn ist ja heute schon eine prächtige Wasserstraße und wäre in ihrem jetzigen Zustande der Betriebsaufnahme gewachsen. Es darf auch mit Genug-tuung darauf hingewiesen werden, daß das Projekt über-all tatkräftige Befürworter findet; so läßt die Firma Gebrüder Spythiger in Nidau am Dienstag 28. Juli einen Transport Beschotterungsmaterial der Schweizer. Straßenbau-Unternehmung A.-G. in Solothurn auf Schiffen von Nidau nach Solothurn schleppen, um einmal einen Versuch zu machen. Wenn auch der Transport nur in den üblichen kleineren Schiffstypen, wie sie auf dem Bielersee verkehren, vorgenommen werden kann, so ist das Vorgehen doch anerkennenswert. Die Association Romande hat auch die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Bielersees er sucht, die Frage des Gütertransportes von Yverdon nach Solothurn zu studieren. Da ihr heutiger Güterverkehr nur etwa 2000 Tonnen beträgt, wird sie sich gerne beteiligen wollen. Der Hinterschied der Herren Haefliger und Cardinaux hat die Prüfung der Frage etwas verschoben. Die wirtschaftliche Kommission hat jedoch ihre Studien beendet und es geht daraus hervor, daß die neue Wasserstraße die Bundesbahnen in wohlthuender Weise entlasten würden, denn sie würde ihr die an Tarifgebühren wenig abtragenden Massengüter abnehmen und zudem die Linten zweiten Grades alimentieren.

**Rollmaterialstatistik der Schweiz. Bundesbahnen.** Auf Ende 1913 setzte sich der Rollmaterialpark der Schweiz. Bundesbahnen gemäß den Angaben des Post- und Eisenbahndepartementes wie folgt zusammen: Zahl der Lokomotiven 1187 (Normalspur) in 41 Bauarten und 12 (Schmalspur: Brünig) in 2 Bauarten. Die gesamte Achsenzahl betrug 3489; die älteste noch im Dienst stehende Lokomotive stammte aus dem Jahre 1858. Das mittlere Alter der Normalspurmaschinen betrug 15,06

**Comprimierte u. abgedrehte, blanke**



**Vereinigte Drahtwerke A.-G. Biel**

**Blank und präzise gezogene**



**jeder Art in Eisen u. Stahl**

**Kaltgewalzte Eisen- und Stahlbänder bis 300 mm Breite. Schlackenreies Verpackungsbandeisen.**

Jahre, daß der Brüniglokomotiven 12,9 Jahre. Das gesamte Gewicht belief sich auf 79,833 t, das Gewicht pro Maschine war 67 t. Die Bundesbahnen verfügten ferner über 3397 normalspurige Personenwagen (93 schmal-spurige) mit insgesamt 172,784 (3204) Plätzen. Diese waren auf die einzelnen Klassen wie folgt verteilt: 1. Klasse 7805 (526) Plätze, 2. Klasse 37,687 (1150), 3. Klasse 127,292 (1528). Die Zahl der vorhandenen Faltenbalgwagen belief sich auf gegen 800, wozu 4 vier-achsige Krankenwagen und 16 Speisewagen kamen. Die Zahl der Gepäckwagen betrug 748, wozu 13 schmal-spurige. Die Zahl der normalspurigen Güterwagen be-trug 14,555, diejenige der Schmalspurigen 126. Dazu kamen 580 normalspurige Privatwagen, die dem Parte der Schweiz. Bundesbahnen einverleibt waren. Endlich besaßen die Schweiz. Bundesbahnen 939 Schotterwagen. Als Kuriosum sei erwähnt, daß die Schweiz. Bundesbahnen einen einzigen und nur dreiachsigen Salonwagen mit Faltenbalg besitzen, den A<sup>3</sup> ü 41, der fernerzeit beim Kaiserbesuch gleichfalls Verwendung fand. Er stammt aus dem Jahre 1896 und gehörte fernerzeit dem Wagenpark der ehemaligen Jura-Simplonbahn an. Sein Ge-wicht beträgt 21,2 t, seine Platzzahl 18.

**Schweizerische Kalk- u. Zementwerke A.-G. in Zürich.** Das Aktienkapital (300,000 Fr.) dieses Unter-nehmens (Erstellung von Masten für Fernleitungen) liegt für das Geschäftsjahr 1913, wie im Vorjahr, noch ohne Verzinsung.

### Korksteinfabrikation und -Isolierungen.

Eine Neuerscheinung bedeutet für die Schweiz die Korksteinfabrikation, mit der sich die im Oktober 1913 gegründete Firma Schweizerische Isoler-, Asbest- und Korkstein-Werke Braun, Valentin & Cie. A.-G., Schlieren bei Zürich befaßt, die auch die Ausführung fix und fertiger Isolerungsarbeiten bei Dampf- und Kälteanlagen übernimmt.

Von ihren verschiedenen Erzeugnissen verdienen be-sondere Beachtung:

„Frigorit“-Leichtkorksteinplatten, die durch und durch imprägniert, vollständig geruchlos und wasserbeständig sind und höchste, andauernd gleichmäßige Isolerwirkung bei hervorragender Widerstandsfähigkeit gegen äußere und innere Einflüsse besitzen. Ihr geringes Gewicht und ihr niedriger Preis sind weitere Vorteile. Ihr Wärmedurch-gangskoeffizient bei 0° C ist 0,04 bei einem spezifischen Gewicht von 189 kg auf den m<sup>3</sup>. Auch werden vor allem Schalen zur Isolerung von Eiskellern, Kühl- und Gefrier-Anlagen, Eisgeneratoren, sowie Salz, Süßwasser- und Ammoniak-Leitungen usw. hergestellt.

Original „Calorit“-Korksteinplatten, durchaus wärme-beständig, zur Isolerung von Dächern jeder Art, Man-sarden-Wohnungen, massiven Mauern, Gewölben, Fuß-böden, Decken, Fensternischen, zum Schutz gegen Wärme-verluste und Schallübertragung usw.

Gepreßte „Natur“-Korkplatten zur Isolerung von Dächern jeder Art, Mansarden-Wohnungen, massiven Mauern, Gewölben, Fußböden, Decken, sowie Maschinen-fundamenten usw.

Ein anschauliches Bild über die Entwicklung des Naturkorks zum Korkstein finden wir in dem Haupt-ausstellungsstand dieser Firma in Bern an der Seiten-mand des Mittelganges der Milchwirtschaftshalle.

### Bei Adressenänderungen

wollen unsere geehrten Abonnenten zur Vermeidung von Irrtümern uns neben der neuen stets auch die alte Adresse mitteilen. Die Expedition.