

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 14 (1898)

**Heft:** 25

**Rubrik:** Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

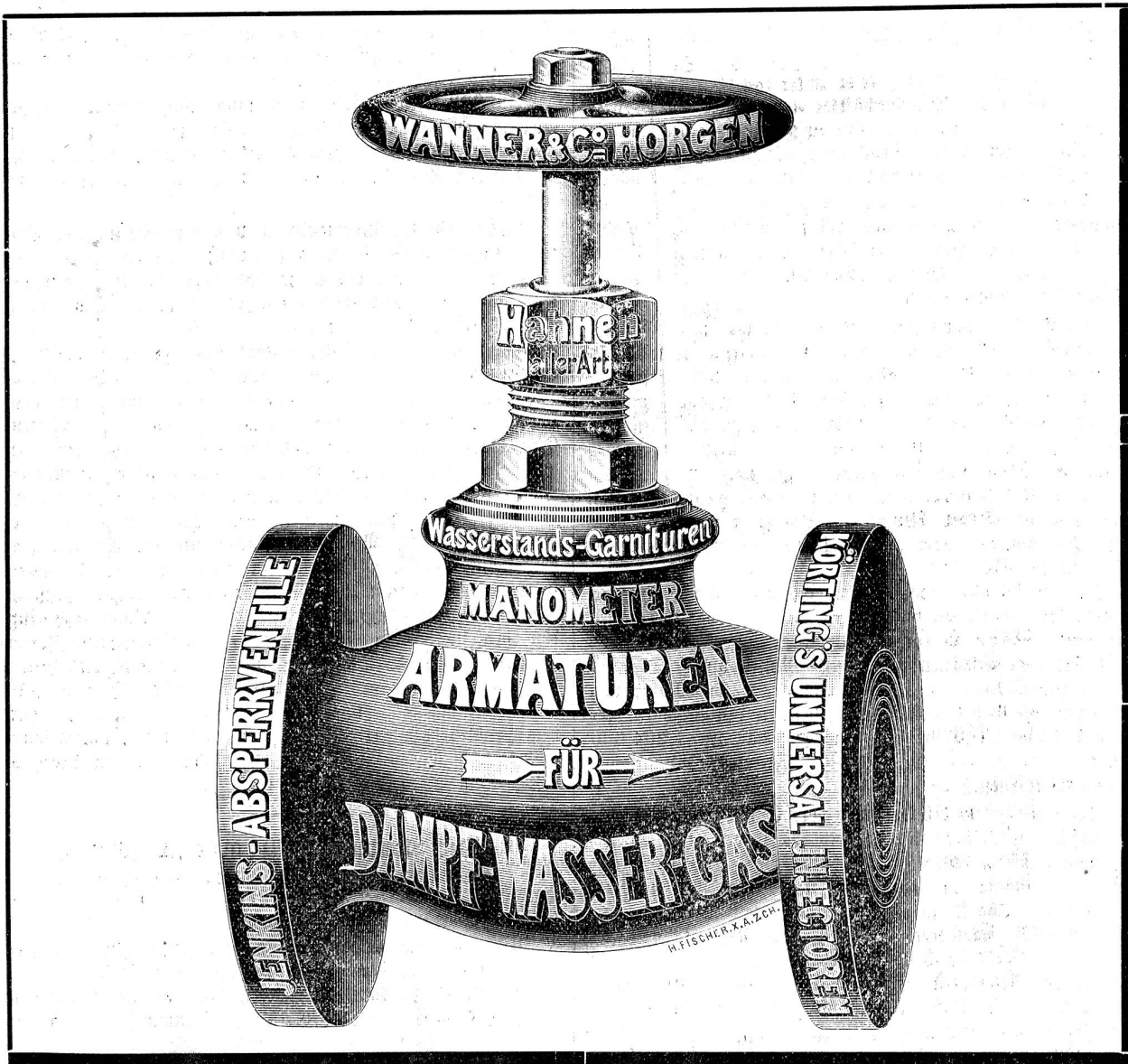
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



### Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

**Das Elektrizitätswerk in Hagneck.** Der „Basler Nat. Ztg.“ wird aus Biel geschrieben: Am 6. September nachmittags führte das Motorschiff „St. Pierre“ eine Anzahl Eingeladener von Biel nach Hagneck zur Besichtigung der dortigen großartigen Wasserwerke, welche zum Zwecke elektrischer Kraftabgabe dortselbst im Bau begriffen und schon weit vorgerückt sind. Gern folgten auch wir der freundlichen Einladung. Die Exkursion war um so wertvoller, als sowohl der anerkannt tüchtige Bauleiter in Hagneck, Herr Egloff, wie auch Herr Nationalrat Oberst Will in Biel sich angelegen sein ließen, die Besucher an der Hand von Plänen und Erklärungen über das interessante Werk zu orientieren.

Hagneck, am rechten Ufer des Bielersees gegenüber der schönen St. Petersinsel, war schon Ende der Fünfzigerjahre einmal der Sitz eines größeren Unternehmens. Jakob Stämpfli rief dazumal die Hagnecker Torfgesellschaft ins Leben. Zur Beförderung des Torfes wurde ein eigener Tunnel gegen den See hin gebaut, um von dortweg auf die Schiffe verladen zu werden. Das Unternehmen wollte nicht glücken und es wurde wieder still da droben am See, bis die Ju-

ragewässer-Korrektion und damit auch der Aarberg-Hagneckkanal in Angriff genommen wurde. Dieser Kanal ist ein höchst Kühnes Werk von über 8 Kilometer Länge: 7 in der Ebene und 1 durch die Hügelkette des rechten Seenerfers hindurch. Der Kanal ist 60 Meter breit und 6 Meter tief. Bemerkenswert ist es, daß man bei Erstellung des Hagneckdurchstiches auf einen verfallenen Tunnel von anderthalb bis zwei Meter Höhe und 1,20 bis 1,30 Meter Breite stieß, der zweifelsohne zur Römerzeit durch die Anhöhe getrieben worden war, um den Versumpfungswässern der Ebene von Aarberg durch Ableitung des Sumpfwassers in den See zu steuern. Der Aarberg-Hagneckkanal führt dem Bielersee eine weit größere Wassermenge zu als die Zihl, der Zwannbach und die Schüß zusammengenommen und doch ermöglichte gerade dieser Kanal die Tieferlegung des Seeniveaus.

Das rauscht und bräust im Hagneckkanal, gleich als grollte der wilde Sohn des Aaregletschers, daß man ihn gebändigt und seine Kraft der Kultur dienstbar gemacht.

Die Fundamente des Bauwerkes, der Turbinenanlage und der übrigen zahlreichen Bauten des Wasserwerkes reichen 7 bis 10 Meter unter den Wasserspiegel. Eine Dampfmaschine von 45 Pferdestärken dient zur Erzeugung elektrischer Lichtes und komprimierter Luft, sowie zum Betrieb verschiedener Maschinen. In den Caïssons „tief unter Wasser

und Erd" bleiben die Arbeiter volle zwei Stunden ohne Unterbruch.

Gegenwärtig ist man in der Richtung gegen den See hin mit einer sehr schwierigen, 10 Meter unter dem Wasserspiegel liegenden Fundamentierung beschäftigt — es brauchte oft bis zehn Atmosphären Druck zur benötigten Luftzuführung. Die Caissons sind mit elektrischem Licht tageshell erleuchtet. Mit Macht wird gegenwärtig am Kanal gebaut, der vom Stauwerk zu den Turbinen führt. Sohle und Dämme desselben werden auf das Solideste ausgepflastert. Ueberhaupt machen alle Bauten ohne Ausnahme den Eindruck größter Dauerhaftigkeit.

Das Turbinenhaus wird für 5 Turbinen, jede zu 1300 Pferdekraften eingerichtet. Eine der Turbinen soll als Reserve dienen. Das nutzbare Gefälle bei Niederwasser ist rund 9 Meter, bei Hochwasser stark 7 Meter, doch kann in letzterem Falle durch größere Wasserzufuhr die Differenz ausgeglichen werden. Ueber dem Stauwerk ist ein eigener Kanal für Floß- und Schifffahrt eingerichtet. Gegenwärtig sind etwa 300 Mann an den Bauten in Hagned beschäftigt. Das günstige Wetter fördert die Arbeit wesentlich. Man hofft bis Sommer oder Herbst 1899 die erste Kraft abgeben zu können.

In allen Fällen dürfte das Elektrizitätswerk Hagned herufen sein, den Verkehr und die Industrie des bernischen Seelandes mächtig zu fördern.

**Elektrische Straßenbahn Bulle-Montbovon.** Die Aktionärversammlung der Straßenbahn Bulle-Montbovon genehmigte die Gesellschaftsstatuten, bestellte den Verwaltungsrat und nahm die Mittelung entgegen, daß für 1,204,000 Franken Aktien und für 796,000 Franken Obligationen übernommen seien.

**Der am Genfer Elektrizitätswerk Chèvres verursachte Brandschaden** ist nicht so bedeutend, wie in der ersten Stunde befürchtet wurde. Von sieben Dynamos sind fünf nur wenig beschädigt; nur zwei, von denen der eine, weil erst am vorigen Tag angekommen, noch nicht montiert war, sind erheblich beschädigt, sodaß sie zur Reparatur in die Fabrik zurückgehen müssen. Wahrscheinlich dürften in 2—3 Wochen drei Dynamos wieder in Betrieb sein. Unterdessen werden besondere Maßregeln ergriffen, um öffentliche Lokale und Privathäuser mit Licht zu versorgen. Für die Straßenbeleuchtung wird für einige Zeit wieder zum Gas Zuspruch genommen werden müssen.

**Elektrizitätswerk Lonza in Gampel (Wallis).** Die Generalversammlung genehmigte den Antrag des Verwaltungsrates auf Erhöhung des Aktienkapitals von 800,000 Fr. auf 1,600,000 Franken. Die neuen Aktien werden den alten Aktionären zu pari reserviert und berechtigt eine alte Aktie zum Bezug einer neuen.

**Die Frage einer Niesenbahn** scheint wieder aufzutauhen und ventiliert zu werden. Wenigstens ist das Projekt seit dem Bau der Spliz-Grölenbachbahn und seit der ersten Gedanke auftaucht, die Wasserkraft der Simme in den Dienst der Elektrizität zu stellen, ähnlich wie jetzt mit der Rander geschieht, nicht mehr so aussichtslos, wie es bisher schien.

**Die Aktiengesellschaft Kraftübertragungswerke Rheinfelden** hat ein neues Konzessionsgesuch eingereicht für ein zweites großes Kraftübertragungswerk. Nächstes Frühjahr hofft man mit dem Bau zu beginnen. Die zweite Anlage soll oberhalb der alten Rheinbrücke auf die babilische Seite zu stehen kommen und zwar würde der bestehende Kanal verlängert. Für den Bau sind zwei Jahre in Aussicht genommen. 1901 muß auch das zweite Kraftübertragungswerk im Betrieb stehen. Für die Abnahme der Kraft liegen schon so viele Wegehen vor, daß die zweite Anlage ohne Risiko übernommen werden kann.

**Elektrizität.** (Neue Preisliste.) Von der Firma J. Schwarz enbach, Werkzeug- und Maschinengeschäft in

Genf geht uns soeben eine neue Preisliste für Elektriker-Werkzeuge zu und gestatten wir uns Interessenten auf diese Liste aufmerksam zu machen.

In 223 Artikeln führt diese junge tätige Firma alle für Elektriker einigermaßen notwendigen Werkzeuge illustriert vor. Das Prinzip, nur gute Waare zu liefern, läßt sich aus der sauberen Ausführung dieser 32 Seiten starken Preisliste ersehen.

**Während die Verwendung von Elektrizität für Beförderung von Personen auf Straßenbahnen in Deutschland eine sehr ausgebreitete ist, hat man bisher noch keine Anwendung von ihr gemacht zum Ziehen von Schiffen auf Flüssen oder Canälen.** Wie wir einer Mittheilung des Internationalen Patentbureaus Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6, entnehmen, beabsichtigt jetzt die Firma Siemens und Halske eine Versuchsstrecke für elektrischen Schiffszug einzurichten und zwar am Finow-Kanal zwischen Eberswalde und Ragöser Schleuse. — Auf dem Seinpfade wird eine schmalspurige Bahn gelegt, auf welcher ein Motorwagen läuft, dem der Strom durch Oberleitung in bekannter Weise zugeführt wird. Mittels einer Trosse wird dann die Verbindung des zu ziehenden Rahnes mit dem Motorwagen hergestellt. — Wenn sich die Einrichtung auf der Versuchsstrecke bewährt, dann beabsichtigt man dieselben in großem Maßstabe zur Verwendung zu bringen. Namentlich für den projektierten Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin dürfte dann der elektrische Schiffszug alle anderen aus dem Felde schlagen. — In Frankreich, dessen Kanalsystem hoch entwickelt ist, hat man sich übrigens schon seit langer Zeit mit dem Problem der elektrischen Tauerer beschäftigt, scheint aber bisher noch zu keinem abschließenden Resultat bezüglich des besten Systems gekommen zu sein.

### Der Acetylen-Apparat „Orion“

von der Deutschen Acetylen-Gesellschaft in Berlin  
Generalvertreter: E. Erni, Zürich III.

(Eingefandt.)

Unter den mannigfachen in den Handel gebrachten Acetylen-erzeugern unterscheidet man in der Hauptsache

1. solche Apparate, in welchen das zur Erzeugung des Gases verwendete Calcium-Carbid in bestimmtem abgemessenen Mengen ins Wasser geworfen wird,
2. solche, in denen das Calcium-Carbid entweder durch Heben oder Senken der Gasglocke dem Wasser genähert und eingetaucht wird, oder umgekehrt, in Nachahmung des Ripp'schen Wasserstoffgasapparates das Wasser durch Verbrauch des Gases aus irgend einem Behälter (Glocke etc.) so lange tritt zum Carbid hat, bis wieder genügend Druck unter dem Zylinder ist, um das Wasser von dem Carbid zurückzudrängen und die Vergasung zu unterbrechen, und
3. Apparate mit zwei und mehr Vergasern, welche je in Abteilungen geteilt sind, und bei welchen das Carbid nicht getropft, sondern direkt überströmt wird.

Zu der letzteren Art gehört der Apparat „Orion“ von der Deutschen Acetylen-Gesellschaft in Berlin. Die Gesellschaft hat die Erfahrung gemacht, daß Apparate mit mehreren Gähnen, zu deren Bedienung immerhin einige Sorgfalt verwendet werden muß, in der Praxis nicht überall zweckentsprechend sind; gleichzeitig hat sich bei dauerndem Betriebe herausgestellt, daß Apparate mit losen Teilen, Ketten, Röhren, Wandrollen zum automatischen Fortbewegen von Carbid etc. sich ebenfalls für die Dauer nicht empfehlen, und deshalb solche Nachteile unbedingt beseitigt werden müssen. Letzteres ist der genannten Gesellschaft wirklich auch gelungen in der Herstellung des Apparates Orion, bei welchem jede mögliche Einfachheit enthalten ist.

Der Apparat „Orion“ ist also ohne alle losen Teile gebaut, und es ist dadurch die größte Betriebssicherheit gewährleistet. Die Apparate, welche je mit 2, 3, 4