

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 14 (1898)

**Heft:** 46

**Rubrik:** Verschiedenes

### **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:** 18.03.2025

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

Schynschlucht (bei Campi), durch welche etwa 5000 Pferdekkräfte gewonnen werden sollen, lautet günstig. — Sodann schweben Unterhandlungen für Erwerbung der Wasserkraft des Davoser Landwassers von Glaris bis Filisur und der Albula von Bergün bis Filisur. Die diesen Flüssen zu entnehmende Wassermenge würde den Bergabhängen entlang bis ob Filisur geleitet und gemeinsam zur Verwertung gelangen. Es handelt sich hierbei um rund 11,000 Pferdekkräfte. Wie man vernimmt, wäre unter anderem die elektrische Heizung des Kurortes Davos ins Auge gefaßt.

Endlich unterhandeln Siemens & Halske in Berlin mit den Gemeinden Audeer und Klosters betreffend Erwerbung größerer Wasserkräfte.

**Elektrische Straßenbahn Aster-Stäfa.** Dem Eisenbahndepartement wurde von einem Komitee, an dessen Spitze Hr. Dr. Du Riche Peller in Zürich steht, das Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahn Aster-Stäfa mit Abzweigung Gßlingen-Hinteregg eingereicht. Die Bausumme ist auf 1,350,000 Fr. veranschlagt. Die Bahn würde bei der Station Aster der Vereinigten Schweizerbahnen beginnen und der Straße über Riedikon, Mönchaltorf, Gßlingen, Detweil, Langholz, Uetikon nach Stäfa folgen und bei der Dampfstation daselbst endigen. Das neue Projekt scheint geeignet zu sein, in Verbindung mit der Straßenbahn Wezikon-Weilen, für welche die Konzession im Oktober 1898 erteilt wurde, die Eisenbahnbestrebungen des zürcherischen Oberlandes zum Abschluß zu bringen und die im Dezember 1896 konzessionsierte Normalbahn Effretikon-Uster-Stäfa mit Abzweigung Mönchaltorf-Gßlingen, deren Zustandekommen durch das Projekt der Straßenbahn Wezikon-Weilen sowie schon erheblich gefährdet erschien, mit besserer Aussicht auf Verwirklichung zu ersehen.

**Rigihotels elektrisch beleuchtet.** Laut „Bote der Ur-schweiz“ wird im kommenden Sommer die elektrische Beleuchtung eingeführt in Rigi-Kaltbad, Rigi-Firist und Rigi-Staffel mit zusammen 2000 Glühlampen.

**Neues Elektrizitätswerk im Veltlin.** Die Arbeiten, welche die Società Adriatica in Morbegno zur Gewinnung der Elektrizität vornehmen läßt, um den elektrischen Betrieb auf der Linie Lecco-Colico-Chiavenna einzuführen, haben begonnen. Es handelt sich um die Fassung einer Wasserkraft von ca. 10,000 Pferdekkräften. Dieselbe Wasserkraft soll auch einer zukünftigen Splügenbahn z. dienen.

**Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen.** Schon viele Versuche auf diesem Gebiete sind von den einzelnen Staaten gemacht worden und an einzelnen Waggonen sind auch elektrische Lampen schon in Benutzung. Einer allgemeiner Einführung standen jedoch die technischen Schwierigkeiten der Montage zu sehr entgegen, bis nun endlich nach einer uns zugegangenen diesbezüglichen Mitteilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz in Rußland die elektrische Beleuchtung für alle Personenzüge beschlossen worden, ja schon in Ausführung begriffen ist. Für Züge, deren Wagen zusammengekoppelt bleiben, wird der elektrische Strom zur Beleuchtung und Heizung von einer Dynamomaschine geliefert, die in einem besonderen Wagen mitgeführt wird, andere Züge dagegen, sowie auch Speise-, Schlaf- und Restaurationswagen erhalten den Strom aus Accumulatoren, die in denselben aufgestellt sind. Eine Leuchtkraft von mindestens 100 HK ist für die erste Wagenklasse pro dreieckigen Wagen, eine solche von 80 HK für die zweite und eine solche von 50 HK für die dritte vorgesehen, und sind die Kosten der ersten

Einrichtung eines Zuges von 11 Wagen auf ca. 3000 Rubel veranschlagt. Wenn dies auch auf den ersten Blick etwas hoch erscheint, so wäre doch in Anbetracht der großen Bequemlichkeiten, die das elektrische Licht für das reisende Publikum darbietet, sehr zu wünschen, daß das Beispiel Rußlands bald Nachahmung auch bei uns findet.

In Dr. Girand's thermoelektrischen Heiz- und Lichtöfen wird die zu Heizungszwecken erzeugte Wärme durch Benützung einer Thermoäule auch noch zur Elektrizitätserzeugung verwendet und kann man das Resultat ein befriedigendes nennen, da ein solcher Ofen eine elektromotorische Kraft von 40 Volt und eine Stromstärke von 4 Ampère erzeugt, was also 120 Volt-Ampère = 120 Watt ergibt. Nach einer uns zugegangenen diesbezüglichen Mitteilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüders in Görlitz reicht diese Energie zur Beleuchtung eines mittleren Wohnzimmers durch zwei Glühlampen von je 16 Kerzen Leuchtkraft. Dr. Girand in Chantilly hat also durch die Konstruktion seines Ofens erreicht, daß derselbe nebst der Heizung eines Zimmers auch noch den nötigen elektrischen Strom zur Beleuchtung durch Glühlampen liefert. Der Ofen hat die Gestalt eines mit Rippen versehenen Heizofens und sind die Elemente der thermoelektrischen Säule ringförmig übereinander in dem Hohlraum zwischen dem inneren und äußeren Ofenmantel angeordnet.

Seitdem das elektrische Schmelzverfahren besonders zum Zusammenschmelzen von Kohle und Kalk eine solche ungeheure Ausdehnung angenommen hat, ist es leicht erklärlich, daß die Anzahl der zur Verwendung kommenden Ofen sich auch ungeheuer steigert. Neuerdings wurde einem Amerikaner wieder ein Schmelzofen patentiert. Bei diesem wird die Sohle des Ofens durch ein endloses Transportband gebildet, welches an dem einen Ende mit dem Rohmaterial (Kohle und Kalk) kontinuierlich beschickt wird und letzteres in den Bereich zweier seitlich in die Masse eingehüllter Elektroden bringt. Durch einen zwischen den Elektroden erzeugten Lichtbogen findet, wie uns das Patentbureau von H. & W. Patatz, Berlin mitteilt, die stetige Umbildung der Rohmasse statt, die hierbei in einer ununterbrochenen Platte von durch den regulären Abstand der Elektroden bestimmter Breite gewonnen wird.

## Verschiedenes.

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Centralbahn nimmt für das laufende Jahr Bauausgaben im Betrage von 7,740,000 Fr. in Aussicht, worunter 2 1/2 Millionen Franken für den Umbau des Güterbahnhofes in Basel, 1,400,000 Fr. für Erweiterung der Gßsäberlinie Basel-St. Ludwig, 1,200,000 Fr. für Umbau des Bahnhofes Olten, 400,000 Fr. an die Kosten der Erweiterung der Station Sissach, 340,000 Fr. an die Station Jollikofen, 250,000 Fr. an die Station Langenthal, 201,000 Fr. an den Bahnhof Thun, 243,600 Fr. für Brückenverbesserungen und endlich 1,040,000 Fr. für Vermehrung des Rollmaterials.

Ueber einige Bahnprojekte, die auf italienischem Boden gewachsen sind, berichtet die „Valltellina“:

Als Konkurrenzprojekt zum Projekt Chiavenna-Maloja-Landeck der italienischen Südbahnen wird zunächst vorgeschlagen, die Verbindung zwischen Mailand und München via Sondrio-Bormio-Maloja-Landeck mittelst eines Tunnels von 7 Kilometern herzustellen. Die Strecke von Sondrio nach Tirano beträgt 26 und nach Bormio 40 Kilometer. Bormio liegt 1200 Meter über Meer. Eine Variante bezieht sich auf eine

Abzweigung von Sondala (zwischen Tirano und Bormio) aus, durch ein neues 7 Kilometer langes Tunnel, welches nach dem Val Camonica führt und dann nach Bergamo und Mailand.

Ein anderes Projekt endlich bezieht sich auf eine normalspurige Verbindung der Weltliner Bahn mit der Rhätischen Bahn durch den Bernina und zwar würde diese Bahn in BIANZONE abzweigen. Der Tunnel würde beginnen bei La Rosa und endet beim Flazfall (Mortarettschene). Länge 10 Kilometer.

Die Länge der Bahn von BIANZONE bis Samaden beträgt 65 Kilometer, bei 40 ‰ Max.-Steigung. Das Durchschnittsgefälle wäre 25 ‰, die virtuelle Länge 140 Kilometer. Die Fahrzeit der Züge von Süd nach Nord wird zu 3 Stunden und vice-versa zu 2 Stunden und 45 Minuten berechnet. Die Bahn soll als Sekundärbahn betrieben werden. Der Ausgang der Bahn von Tirano würde eine Steigung von 45 ‰ bis Meschino (Lago di Poschiavo) erfordern. Deshalb wird der Ausgang nach BIANZONE verlegt und Tirano durch einen elektrischen Tram in Piattamala an die Linie angeschlossen. Durch die Führung der Linie nach BIANZONE wird auch die Verbindung nach Colico um 4 Kilometer abgekürzt. Das Gestein ist für den Tunnelbau günstig. Beide Eingänge liegen 1900 Meter hoch; der Kulminationspunkt liegt auf 1925 Meter Höhe. Die Höhe ist also bedeutend, doch sind die klimatischen Verhältnisse auf der Bergstrecke zwischen Poschiavo und Pontresina vorzügliche, indem die Gegend windgeschützt, föhnig und sehr sonnig ist.

Auf Bündnerboden befinden sich samt dem Tunnel 50 Kilometer Kommunalboden, die abzutreten wären für 20 Jahre gegen Aktien II. Serie. Die Bahngesellschaft,

welche diese Linie bauen würde, hätte unter der Vergünstigung als Nebenbahn jährlich laut Bahngesetz eine Steuerersparnis von ca. 240,000 Fr. und billige Baukosten. Ob der rein elektrische Bahnbetrieb, hier wie auf anderen Bergbahnen, möglich ist, muß sich noch zeigen; wir zweifeln daran.

**St. Gallen-Romanshorn.** Nach der revidierten Baukostenrechnung werden die Kosten der Linie St. Gallen-Romanshorn 6,100,000 Fr. betragen. Es ist eine Anfangsverzinsung von 2 ‰ in Aussicht genommen.

**Bajels Vergrößerung** und Verkehrszunahme ergibt sich am Besten aus der Personenfrequenz der Straßenbahnen. Im Jahre 1897 hatten 4,538,256 Personen und im Jahre 1898 5,669,910 Personen die Tramways benutzt. Die Zunahme von 1,131,754 Personen in einem Betriebsjahre ist ein Faktor, welcher deutlicher spricht, als die schönste Festrede.

Die vom Kanton Bern und vom Bund subventionierten Lehrwerkstätten der Stadt Bern für Schumacherei, Schreinerei, Schlosserei und Spenglerei nehmen auch Lehrlinge aus andern Gemeinden des Kantons auf. Da mit dem 1. April nächsthin ein neuer dreijähriger Kurs beginnt, so machen wir sowohl Gemeinden und Armenbehörden wie auch Private auf die Gelegenheit aufmerksam. Jede genauere Auskunft wird von der Direktion der Lehrwerkstätten, Lorrainestraße 3 in Bern erteilt.

**Genfer Volkshaus.** Der Arbeiterbund will ein Volkshaus nach belgischem Muster bauen, ein großes und schönes Gebäude mit Vortrags- und Lesesälen, zahlreichen Zimmern für die Gewerkschaften, dazu einer Bäckerei, einer Spezerei-handlung und Wirtschaftsräumen, in denen die Arbeiter zum niedrigsten Preise die besten Speisen und Getränke

# J. J. Aepli

Giesserei und Maschinenfabrik

Rapperswyl

==== Gegründet 1834 ====

liefert

**Eisenkonstruktionen**

in bester Ausführung.

Transmissionen, Ringschmierlager, Reibungskupplungen.

Centrifugal- u. Kolbenpumpen. Gebläse. Ventilatoren.

Turbinen für alle Verhältnisse. Spezialität: **Hochdruckturbinen.**

Planaufnahmen und Kostenvoranschläge gratis.

Prompte Bedienung.

erhalten sollen. In einem Nebengebäude, das durch Hof und Garten vom Hauptgebäude getrennt ist, soll ein großer Theateraal erstellt werden, in welchem 1400 Personen sitzen, 3000 stehen können. Zur Ausführung dieses nach den Plänen des Architekten Cottet im nächsten Jahre auszuführenden Gebäudes will der Arbeiterbund keine Staatshilfe nachsuchen. Er hofft, die Mittel durch Anleihen bei Privaten und schweizerischen Arbeitervereinen zu beschaffen. Zu diesem Behufe gibt er Hypothekartitel zu  $3\frac{3}{4}\%$  aus.

Der aargauische Regierungsrat wählte als Kantonsbauemeister Hrn. Architekt Hünerwadel in Bern.

**Rheinregulierung.** Kürzlich hat die Fundierung der Pfeiler für die neuen eisernen Brücken über den Rhein begonnen. Die Brücken werden 255 Meter lang werden mit einer Mittelöffnung von 90 Meter und einer Spannweite der Vorlandbrücken von  $27\frac{1}{2}$  Meter. Man hofft, die beiden Brücken mit Ablauf des Jahres zu Ende zu bringen.

Im übrigen wird an der Herstellung der Wuhrbauten und Dämme rüstig gearbeitet und die Thätigkeit zur Zeit des niederen Wasserstandes in der Nähe des Sees konzentriert. Es bietet sich schon ein ganz anderes Bild als vor etwa 2 Monaten, indem sich an Stelle der alten Ach bereits die Wuhrbauten über dem Wasser erheben. Das alte Achbett in der Nähe der Ortschaft Fufach wird durch Anlanden von Aushubmassen in seinem Profil bedeutend eingeschränkt, und damit einem Wunsche der Gemeinde Fufach, die sonst sanitäre Nachteile befürchtete, entsprochen.

**Simmatorrektio.** Für die diesjährige Bauperiode läßt der Staat 2000 Tonnen Kalksteine verwenden. Das für die flache Thalsohle wichtige Werk der Flußverbauung ist nunmehr beinahe vollendet, nachdem die Arbeit in nahezu zehn Wintern Stück um Stück fortgeschritten ist. Während für das Flußgebiet bei Engstringen nur etwa 500 Tonnen zur Verwendung kommen, sind für den untern, noch wenig ausgebauten Teil bei Detweil 1500 Tonnen in Aussicht genommen. Ein Gang längs dem nunmehr geschützten Ufer zeigt den bedeutenden Nutzen der massiv angelegten Dämme deutlich, denn noch heute zeugen versumpfte Stellen und alte ausgefressene Lücken deutlich von den frühern Verheerungen, welche der hochangegüllene Fluß an Kulturen und angebautem Land verursachte.

Die Gesellschaft der Werke Louis von Koll in Gerlafingen hat 100,000 Fr. Aktien gezeichnet für die geplante Eisenbahn Münster-Solothurn. Andere große Etablissements namentlich im Jura stellen namhafte Zeichnungen in Aussicht.

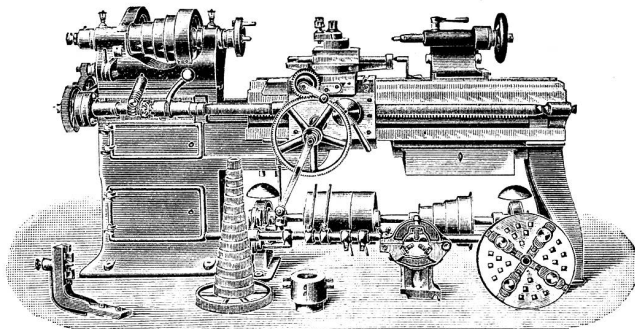
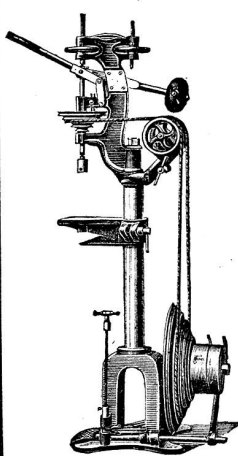
Arbon hat den Antrag des Gemeinderates angenommen, nach welchem der letztere beauftragt wird, der Gemeinde in nächster Zeit Bericht und Kostenvoranschlag über die Anlage eines neuen Friedhofes außerhalb des Ortes einzubringen.

**Weitschweizerisches Technikum Biel.** Zum Neubau desselben sind die Rohbauarbeiten und Eisenlieferungen zur Submission ausgeschrieben.

**Neues Gurtenhotel.** Der Besitzer, Herr Fritz Marti in Winterthur, läßt Pläne zu einem Hotel- und Pensionatsbau auf der aussichtsreichen Höhe des Gurten bei Bern ausarbeiten.

**Neues Fremdenhotel in Churwalden.** Der Neubau des Herrn Brunold auf Pradaschier umfaßt etwa 40 Zimmer; die Firma Gebr. Solca dahier hat denselben im Chaletstil aufgeführt. Das Gebäude, im Rohbau fertig gestellt, läßt jetzt schon erraten, welcher hervorragenden Eindruck es nach der Vollendung mit seinen drei Verandas machen muß. Herr Solca hat auch das neue Sträßchen gebaut, welches vom Kloster aus nach Pradaschier führt; da die Anlage in mäßiger Steigung fast durchweg durch schattigen Klosterwald führt, dürfte das gut angelegte Sträßchen ein belebter Spaziergang werden.

Die Ueberfüllung des New-Yorker Broadway, ist häufig eine derartige, daß ernstliche Verkehrsstockungen entstehen, die dem Handel nicht geringen Schaden zufügen. Der gesamte Handelsverkehr in New-York ist bekanntlich in der unteren Stadt konzentriert und ist namentlich der Broadway kaum mehr im Stande, den enormen Verkehr zu bewältigen. Man hat schon auf viele Mittel und Wege gedacht, um da einen Wandel zu schaffen, nunmehr hat aber das „Journal de Commerce“ den Vorschlag gemacht, über dem jetzigen Trottoir in der Höhe des zweiten Stockwerkes der Häuser ein zweites Trottoir anzulegen. Viele sprechen sich über diesen Vorschlag sehr günstig aus, und man glaubt, daß die kompetenten Organe sich mit diesem Projekte befassen werden.



**Bohrmaschinen, Drehbänke,  
Fräsmaschinen,**  
eigener patentirter unübertroffener Construction.

**Dresdner Bohrmaschinenfabrik A.-G.**  
vormals Bernhard Fischer & Winsch, Dresden-A.

Preislisten stehen gern zu Diensten.

2230b