

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 16 (1900)

Heft: 17

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: 31.03.2025

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

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Unter der Firma Union gründet sich, mit Sitz in Biel, eine Aktiengesellschaft, welche zum Zwecke hat, die Einrichtung und den Betrieb einer Fabrik für elektrisch geschweißte Ketten unter Verwendung der Schweizer Patente Nr. 19,241 und 19,330, sowie die Herstellung anderer in diese Branche fallender Artikel. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 120,000, eingeteilt in 120 Aktien von je Fr. 1000, auf den Inhaber lautend. Zur Führung der rechtsverbindlichen Unterschrift der Gesellschaft sind vom Verwaltungsrat bezeichnet worden: Jules Schneider-Montandon, Kaufmann, in Biel, Präsident des Verwaltungsrates; Emil Schwab, von Biel, Fabrikant daselbst, Vicepräsident des Verwaltungsrates, und Eduard Lehmann-Montandon, von Biel, Fabrikant daselbst, welche je zu zweien kollektiv zeichnen.

Elektrizitätswerk Rubel. (Korresp.) Die große Stau-mauer des Sammelweihers auf dem Gühjenmoos ist vollständig aufgemauert worden. Es fehlt nun nur noch die Bekrönung durch Granitplatten und die Chauf-sierung. A.

Elektrizitätswerksprojekt Rheinau. Der Stadtrat Winterthur, als Nachfolger des Stadtrates Zürich, der auf sein früher gestelltes Konzessionsgesuch nunmehr verzichtet, und die Aluminium-Aktiengesellschaft Neu-hausen bewerben sich um die Erteilung der staatlichen Konzession für die Klugbarmachung der Rheinwasser-kräfte bei Rheinau. Das Projekt sieht in der Haupt-sache vor: a) Die Erstellung eines Stauwehres circa 500 Meter oberhalb der alten Anstalt Rheinau quer durch den Rhein; b) die Anlage zweier Stollen von je 350 Meter Länge, mit je 10 Meter lichter Weite, welche vom Stauwehr, von der linken Rheinseite, parallel in westlicher, gerader Richtung führend, die Flusswind-ung abschneiden; c) die Anlage eines Maschinenhauses, ebenfalls auf der linken Rheinseite, gegenüber Balm, wo die beiden Stollen wieder in das Rheinbett ein-münden.

Ein Riesenwerk soll das projektierte Werk in Laufen-burg werden. Nicht weniger als 50,000 PS. soll das Stauwerk liefern. Was das bedeutet, setzt ein Kor-respondent der „Basl. Nachr.“ näher auseinander. Alle bedeutenderen, gegenwärtig in Betrieb befindlichen Wasser-werke der Schweiz ergeben zusammen nicht so erheblich mehr, als später das eine Werk in Laufenburg allein. Vor einigen Jahren wurde der Kraftbedarf der Industrie von Basel-Stadt und Basel-Land zusammen auf rund 4500 PS. berechnet; Laufenburg würde somit ausreichen, um elf Industriestädte von der Größe Basels mit Trieb-kraft zu versorgen.

Nimmt man 400 PS. als Triebkraft eines der größern Dampfer an, wie sie auf den schweizerischen Seen fahren, so genügt die Kraft in Laufenburg, um 125 dieser Dampfer zu treiben, während die Gesamtzahl der auf Bodensee, Zürichsee, Vierwaldstättersee, Zuger-see, Thunersee, Brienzertsee, Bielersee, Neuenburgersee und Genèversee verkehrenden Dampfer auch nicht entfernt die in Laufenburg hervorgebrachte Kraft braucht.

Eine Stadt von 150,000 Einwohnern bedarf für ein ausgedehntes Tramway eine Kraft von etwa 1000 PS., wovon aber nur die Hälfte, also 500 PS., durchschnitt-lich im Betrieb sind. Demnach würden 50,000 PS. ausreichen, um in 50 Städten von dieser Größe oder in einer Stadt von $50 \times 150,000$ Einwohnern = 7,500,000 Einwohnern, alle elektrischen Straßenbahnen zu be-

dienen. Für eine doppelt so große Anzahl wäre die Kraft ausreichend, wenn die durchschnittliche Beanspruch-ung zum Vergleich herangezogen werden könnte.

Sehen wir überall die Bodengestaltung des Kantons Aargau und die Dichtigkeit seiner Bevölkerung voraus, und nehmen dabei an, der Strom stände ohne Verlust an den Verwendungsstellen zur Verfügung, so würden die in Laufenburg zu gewinnenden 50,000 PS. für 60,200 Quadratkilometer und für 9,700,000 Einwohner ausreichen, also, da der Gesamtflächeninhalt der Schweiz 41,390 Quadratkilometer beträgt, ein Gebiet speisen, das 1,7 mal so groß als das der Eidgenossenschaft wäre.

Im Hochthal von Leyzin, auf der Endstation Feyden der Linie Nigle Leyzin, ertönte am letzten Dienstag zum ersten Mal der schrille Pfiff der Lokomotive. Die ganze Bahnlinie ist jetzt vollendet; nur noch die Legung der elektrischen Leitung harret ihrer Ausführung. Doch soll auch diese so rasch gefördert werden, daß man hofft, die Bahn nach Verfluß eines Monats in Betrieb nehmen zu können.

Projekt einer elektrischen Straßenbahn Feldkirch-Altstätten. Eine Ende Juni in Gögis (Vorarlberg) abgehaltene Versammlung von vorarlbergischen Gemeinde-vertretungen hat sich für das Projekt einer elektrischen Straßenbahn via Feldkirch-Altenstadt-Rankweil-Gögis-Mäder-Kriesfern-Altstätten-Gais ausgesprochen.

Infolge der Vervollkommnung der Akkumulatoren ist das elektrische Boot in einen ersten Wettbewerb mit dem Dampfschiff getreten. Während früher die elektrische Kraft nur zum Betrieb ganz kleiner Boote in Betracht kam, werden jetzt schon Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 100—500 Personen mit elektrischer Kraft bedient. Die Vorzüge sind erheblich: das Boot braucht keinen Heizer, die Handhabung der Maschinerie ist höchst einfach, der lästige Rauch fällt fort, und außer-dem läßt sich eine sehr bedeutende Fahrtgeschwindigkeit erzielen. Die Abnutzung der Akkumulatoren ist außer-dem weit geringer als bei den Straßenbahnwagen, da die Erschütterungen, die bei letzteren für die Elemente so ungemein verderblich sind, bei den Schiffen fast ganz ausbleiben. Es ist vorauszusehen, daß man in Zukunft nicht mehr große Dampfer in längeren Zwischenräumen, sondern kleinere elektrische Boote in kürzeren Zwischen-räumen verkehren lassen wird.

Verschiedenes.

Zur Frage der Entwicklung der schweizerischen Port-land-Cement-Industrie hielt, wie wir bereits mitgeteilt, Prof. L. Tetmajer in Zürich an der Generalversamm-lung der Schweiz. Cement-, Kalk- und Gipsfabrikanten am 8. Juni in Olten einen Vortrag, der nun in der „N. Z. Z.“ erschien und dem wir Folgendes entnehmen:

Die Entwicklung der schweizerischen Industrie hydrau-lischer Bindemittel ist in ihren großen Umrissen wohl jedermann hinlänglich bekannt. Man weiß, daß sie eine der jüngsten industriellen Schöpfungen ist, deren Anfänge kaum zweiundeinhalb Decennien hinter unsere Zeitrechnung zurückreichen. Vermöge ihrer Ausdehnung, ihrer Leistungsfähigkeit und namentlich vermöge der Güte der Erzeugnisse, hat sich die Industrie der hydrau-lischen Bindemittel im allgemeinen und ganz besonders diejenige der Portland-Cemente eine ansehnliche Stellung im wirtschaftlichen Leben unseres Landes erworben. Den Bedarf an Bindemitteln aller Art deckt heute die einheimische Industrie vollauf. Dank den Verbesserungen der Mahlapparate, der sorgfältigen, auf wissenschaftlichen Grundlagen fußenden Führung und Ueberwachung des