

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 17 (1901)

**Heft:** 39

**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.](#)

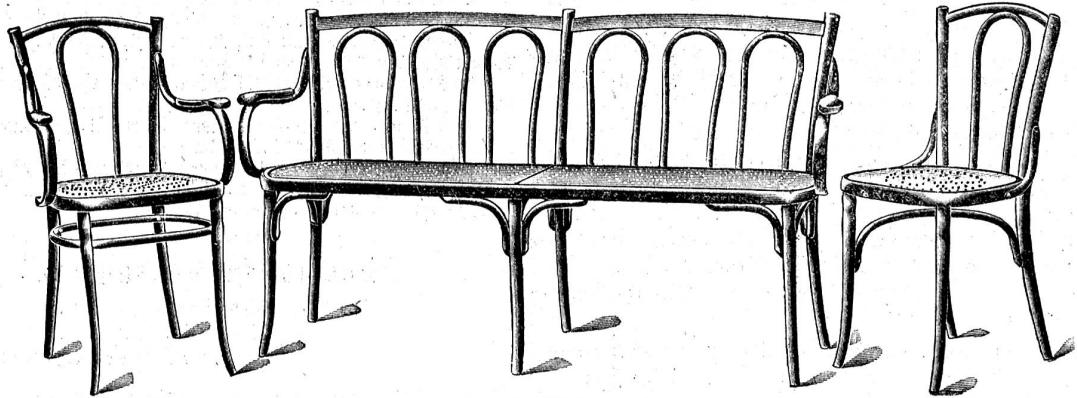
### **Terms of use**

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:** 01.04.2025

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

# Emil Baumann, Horgen



No. 74

Einzig Fabrik der Schweiz von Stühlen aus massiv gebogenem Holz.

Heutige durchschnittliche Tagesproduktion der gebogenen Stühle **80** Stück

„ „ „ „ „ „ gesägten Sitzmöbel **150** „

Sämtlichen Mitarbeitern,  
Abonnenten und Inserenten  
unseres Blattes entbieten die

**herzlichsten Glückwünsche**  
zum Neuen Jahr!

Zürich,  
Rüschlikon } 1. Januar 1902.  
a. Zürichsee

Redaktion, Verlag und Expedition.

## Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Die Aktionärversammlung der elektrischen Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen hat einen Vertrag mit der Maschinenfabrik Derlikon genehmigt, durch den sich die letztere verpflichtet, so rasch als möglich mit den Arbeiten zu beginnen, um in kürzester Frist die Inbetriebsetzung der Bahn zu ermöglichen. Der volle Betrieb soll spätestens am 1. Juli 1903 aufgenommen werden können. Bezüglich des Obligationenkapitals beschloß die Generalversammlung, die Maschinenfabrik Derlikon für alle ihre Lieferungen bar zu bezahlen und die Firma von einer Mitwirkung bei der Finanzierung, resp. bei der Uebernahme des Obligationenkapitals von Fr. 400,000 zu entheben. Durch Selbstbeschaffung des Obligationenkapitals ersparen die Gemeinden ca. 50,000 Fr.

Mehr Licht bedarf die Stadt Luzern. So vernimmt das „Luzerner Vbl.“, daß die Errichtung einer großen elektrischen Anlage bei Grafenort, Kanton Nidwalden, wodurch die Stadt zu billigem Preise mindestens 8000 PS erhalten soll, welche durch die Engelberger-Wa erzeugt würden, nahezu beschlossene Sache sei. Die Stadt Luzern würde sich an diesem Unternehmen als Hauptaktionärin beteiligen, um so in jeder Richtung freie Hand zu besitzen.

Die schweizerische Elektrizitätsgesellschaft Derlikon errichtet bekanntlich in Rußland ein Zweigunternehmen unter der Firma „Russisch-schweizerische Aktiengesellschaft Derlikon“. Das neue Unternehmen hat jetzt endlich die Konzession zum Bau und Betrieb von elektrischen Fabriken und Anlagen aller Art in Warschau und Moskau erhalten. Sein Grundkapital ist auf 1 Million Franken normiert worden.

**Drahtlose Telegraphie.** Ingenieur Marconi gründete eine Station für drahtlose Telegraphie auf St. Jean (Neufundland) und erhielt Signale von einer 1700 Meilen entfernten Station auf Cornwallis (englische Grafschaft am atlantischen Ozean). Er telegraphierte am Freitag an das britische Ministerium, daß das Problem der drahtlosen Telegraphie über das Meer gelöst sei.

**Geleislose elektrische Straßenbahnen.** Bereits schon im Jahre 1882 beschäftigte sich die Firma Siemens & Halske in Berlin mit Versuchen dieser Art, allein solche gerieten bei der angestrengten Thätigkeit, welche die schnell zunehmende Entwicklung der elektrischen Straßenbahnen verlangte, etwas in Vergessenheit. Auf diesem Gebiete haben nun die letzten Jahre schon einiges Neue gebracht und sind bereits mehrere elektrische Omnibusse sowohl mit als auch ohne äußere Stromzuführung konstruiert worden. An der letzten Pariser Weltausstellung war im Park von Vincennes eine solche Schienen-

lose Bahn im Betriebe. Als eine glückliche Lösung des Problems kann aber weder dieses System noch der Akkumulatorenbetrieb gelten, da bei ersterem die Anordnung für die Oberleitung noch viel zu kompliziert, bei letzterem die Wagen viel zu schwer und kostspielig sind.

Eine einfache und allen praktischen Bedürfnissen genügende Lösung hat die Aufgabe in der von Civil-Ingenieur Schiemann in Dresden erbauten geleislosen elektrischen Straßenbahn von Königsstein (in der sächsischen Schweiz) durch das romantische Bielathal nach Königsbrunn gefunden. Tugend eine Veränderung der Fahrstraße ist nicht vorgenommen worden, dagegen befinden sich über derselben in ähnlicher Weise wie bei gewöhnlichen Straßenbahnen, an Querdrähten oder Auslegern aufgehängt, zwei Fahrdrähte, statt des einen, wie gewöhnlich angewandt, indem der zweite die sonst den Schienen zufallende Aufgabe übernimmt, den im Motowagen verbrauchten Strom zum Elektrizitätswert zurückzuleiten.

Gegen diese beiden Fahrdrähte sind von unten durch Federkraft mittelst zweier leichter Stahlrohrestangen je ein mit Schmierung versehener Schlitten angebracht, welcher die Stromabnahme besorgt. Die Stromabnehmerstangen sind derart gleichbeweglich auf dem Dach des Wagens angebracht, daß dieser ohne jede Schwierigkeit bis zu 3 m seitwärts von seinem ihm durch die Fahrdrähte vorgezeichneten Wege abweichen kann, ohne außer Verbindung mit der Kraftquelle zu kommen. Diese Anordnung bedingt, daß es für den elektrischen Omnibus ein leichtes ist, einem entgegenkommenden Fuhrwerk auszuweichen, oder es zu überholen und daß auch der sonstige Straßenverkehr durch die 6 m über der Straße befindlichen Leitungsdrähte keinerlei Beeinflussung oder Störung durch den elektrischen Betrieb erleidet, noch diese verurlicht. Der Fortfall des eisernen Schienenweges erweist sich in dieser Hinsicht sogar als ein erheblicher Vorteil, zumal durch das bloße Vorhandensein der Geleise, auch wenn nicht gerade ein Motowagen darauf verkehrt, für den gewöhnlichen Fuhrwerkverkehr Belästigungen hervorgerufen und die Kosten für den Unterhalt der Straße erhöht werden.

Diesem System steht unbestreitbar für die Zukunft ein großes Anwendungsgebiet bevor, da es infolge seiner billigen Herstellungskosten die Möglichkeit bietet, einzelne Orte, sowie ganze Thalschaften in rasche und angenehme Verbindung unter einander, oder mit einer Bahnstation zu bringen.

Die Wagen für 20 bis 25 Personen sind mit zwei Motoren von je 10 PS ausgerüstet und entwickeln eine Geschwindigkeit von 12—15 km pro Stunde, sind sehr gut gefedert, so daß auch bei schlechter Straße die Erschütterung sehr minim ist. Um einen plötzlichen starken Verkehr zu bewältigen, können an die Motowagen gewöhnliche Wagen angehängt werden.

Aus Vorstehendem ist leicht zu erkennen, daß das System geleisloser Straßenbahnen außerordentlich anpassungsfähig ist und es ermöglicht, den Bedingungen der Strecke und des Verkehrs mit sonstigen Wünschen bezüglich der Betriebsmittel in den weitesten Grenzen zu genügen.

## Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

Kantonsspital St. Gallen. Haus für Augenranke. Erdarbeit an A. Krämer, Bauunternehmer, St. Gallen; Granitlieferung an M. Antonini, Wassen; Hartsteinlieferung an Jos. Bongoni, Steinlieferant, Gerisau; Zimmerarbeiten an M. Stauber, Zimmermeister, Reudorf-Lablat; Maurerarbeiten an J. Merz, Baumstr., St. Gallen; Deckenkonstruktion an Max Mülich, Architekt, Bern; Flaschnerarbeiten

an W. Weber u. Sohn, Flaschner, St. Gallen; Dachdeckerarbeiten an J. Keller, Dachdecker, St. Gallen; Sandsteinarbeiten an Mattes u. Gautschi, St. Margrethen; K. Mattli, St. Margrethen; Bruderer, Bärghäsi u. Cie., St. Margrethen; A. Federer, Berned.

Bahnhofbauten in Bevers und Samaden. Die Bauten sollen in massivem Mauerwerk erstellt werden. Die Maurer-, Steinhauer- und Dachdeckerarbeiten sind vergeben an die Firma Huber-Walt in Chur, die Zimmermanns-, Schreiner- und Glaserarbeiten, sowie die Eisenlieferung an die Firma Fister & Comp. in Davos.

Hafenanlage St. Gallen. Erstellung der Pfahlreihe, für den Fall, daß im See Grund genug vorhanden, an P. Kossi-Zweifel, St. Gallen.

Ausführung der Straße II, unterer Teil, im Brühlberg-Quartier, Winterthur, an Gebr. Kohrer, Winterthur.

Ausbaggerung der Haabe Detikon-Stäfa an G. Portener, Bau-geschäft in Stäfa.

Erstellung einer Straße 3. Klasse in der Burg-Mönchaltorf an J. Kunz-Vebi u. Konf. in Mönchaltorf.

Erstellung eines 400 Meter langen Waldweges für die Gemeindefraktion Sals (Graubünden) an Peter Sutter und Christian Schlapp in Trimmis (um die Summe von Fr. 645).

## Ausländische Konkurrenz.

(Eingefandt.)

„Nichts gilt der Prophet in seinem Lande“.

Wie viel ist nicht schon geschrieben und berichtet worden über das Submissions-Verfahren, den ehrlichen oder unehrlichen Wettbewerb, oder wie die Paragraphen alle heißen und wie laut läßt man bei festlichen Anlässen unsere schweizerische Industrie hochleben, scheinbar sie zu hegen und zu pflegen, vor allem da, wo unsere eigenen Landesbedürfnisse gedeckt werden sollen.

Zollansätze werden hoch geschraubt, Spezialtarife treten in Kraft, jede Regierung will bemüht sein, unsern kleinen gedrückten Lande den immer heftiger werdenden Konkurrenzkampf mit den umliegenden großen, alles verschlingenden Staaten zu erleichtern, aber wo und was ist das Resultat?!

Gerade in einer Krise, wie sie die heutige Zeit in sich birgt, ist es mehr als angebracht, einige Worte der Entrüstung über Arbeitsvergebungen, kantonale und andere, folgen zu lassen.

Mit was für möglichen und unmöglichen Vorschriften seitens des Fabrik- und Gesundheitswesens wird der einheimische Fabrikant geplagt und gedrückt, von den Steuern gar nicht zu reden, kurz, Ausgaben, die ein „reelles“ Fortkommen bald in den Hintergrund stellen müssen. Kein Wunder, wenn von den meisten Industriezweigen Filialen im Ausland errichtet werden, welche über kurz oder lang die früheren Hauptgeschäfte überragen.

Bemühend, ja schmähdlich ist es, mitanzusehen zu müssen, wie ein Gewerbetreibender dem andern folgend, den „Karren“ einfach stehen läßt und sich entschließt, nur das zu schaffen, was er für „sich“ als notwendig erachtet.

Mit unverkürztem Recht wehrt sich zum Beispiel heute die Waadtländische Weinbaugenossenschaft für günstigeren Absatz ihrer Produkte im Lande selbst, aber welchen Gegenfuß dazu bildet das Vorgehen der Waadtländischen Kantonalbank, welche für ihren Neubau in Lausanne Stahl- und Eisenkonstruktionsarbeiten im Betrage von ca. 170,000 Fr. an eine ausländische Fabrik (Frankreich) dieser Tage vergeben hat?!

An konkurrenzfähigen Firmen in unserm Lande fehlt es wahrlich in dieser Branche nicht, insofern nach der Qualität taxiert wird. Tatsächlich haben verschiedene solcher Fälle in letzter Zeit bei gleicher Konkurrenz über Arbeiten für schweizerische Finanzinstitute, vorwiegend für Banken in Zürich, Basel und Gen., wo insgesamt eine Summe von über 250,000 Franken für gleiche Arbeiten ins Ausland wanderte,