

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 24 (1908)

Heft: 11

Rubrik: Aus der Maschinenbranche

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: 16.03.2025

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

lustigen wurde Rechnung getragen, und mancher Walzer und Schottisch haben ihren Triumph gefeiert. Der Montag war wirklich dem Vergnügen gewidmet, indem wir am Morgen die stattliche Stadt Konstanz besichtigten und nachmittags per Dampfschiff und gut besetzter Musik nach Ueberlingen fuhren. Es war eine Freude daselbst in dem großen Adlersaal zu verweilen; Reden und Musik wechselten ab, doch das Schlußwort war unserem Zentralpräsidenten vorbehalten. Zentralpräsident Andesfuhr verdankte zum Voraus im Namen der schweizerischen Glasermeister den Konstanzer Kollegen ihre Mühe und Aufopferungen, die sie anlässlich des Glasertages gehabt haben, aber auch der ganze deutsche Glaserverband wurde in Betracht gezogen und auf die Verbrüderung von beiden Verbänden ein dreifaches Hoch ausgebracht. In der Generalversammlung in Zürich sehen wir uns wieder.

F.

Richtigstellung über Verbindungsschraube „Rampa“.



Gesetzlich geschützt
Modell Depot Nr. 6782
und 9622
D. R. G. M. Nr. 231034

Die Firma F. Bender, Zürich I teilt uns mit, daß für die in Nr. 8 besprochene Verbindungsschraube der Name „Rampa“ geschützt ist. Interessenten wollen den Artikel unter der Bezeichnung: „Verbindungsschraube System Aufbaumer“ verlangen.

Aus der Maschinenbranche.

Locomotiv-Hygiene. Schon Stephenson, der Vater der modernen Dampfeisenbahnen, erkannte die ungeheure Verantwortung der Locomotivführer und trachtete danach, ihren Dienst in jeder Hinsicht zu erleichtern. Doch erst der Gegenwart ist es vorbehalten, diesem verantwortlichen Beruf Verbesserungen zu bieten, die die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Locomotivführer und -Heizer fördern können. Jeden Vorteil, den wir dem Locomotivführer bieten, befähigt ihn doch, dem ihm anvertrauten Zuge, also unserm Leben und unserm Gut, größere Sorgfalt zuzuwenden.

Warum sitzt der Locomotivführer nicht? Wir würden keinem Automobilführer zumuten, auf seinem Posten stehend auszuharren. Die Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen regt darum an, auf der Locomotive Sitzgelegenheiten anzubringen. Dann soll auch das Führerhaus so verbessert werden, daß einmal die strahlende Wärme des Kessels und dann die offene Hinterwand, durch die der kalte Wind hineinpeist, wegfällt. Die Hähne und Hebel der Maschine sollen in bequemerer Weise angeordnet werden, damit der Führer sie vom Sitz aus bedienen kann.

Nach diesen neuen Vorschlägen soll das Führerhaus noch ein Stück weit auf den Tender hinüber gebaut werden und zum Abschluß zwischen Locomotive und Tender käme ein Faltenbalg wie zwischen den D-Wagen zur Anwendung. Zur Entlastung des Personals soll auch eine Zentralschmiervorrichtung benutzt werden, wie jedes Automobil sie heute längst besitzt. Endlich käme noch die selbsttätige Beschickung des Feuers in Frage, damit der Heizer nicht mehr schweißgebadet in Wind und Wetter auf dem Tender herumklettern muß.

Die erhöhte Sicherheit für den Zugbetrieb und die Möglichkeit, die bekannten Rückenmarkserkrankungen des Führerpersonals sowie die schweren Erkältungen der

Heizer zu vermeiden, dürften dazu führen, daß die Bahnverwaltung die Vorschläge in die Praxis umsetzt.

(„Ziff. Ztg.“)

Elektro-Rundschau.

Vom Vötschwerk. (Korr. vom 30. Mai.) Gestern Vormittag wurde der zweite Transformator mit einem Zug von 20 Pferden vom Bahnhof Neistal zur elektrischen Zentrale überführt. Der Koloß wiegt 500 Zentner, mit den Transportwagen betrug die Gesamtlast 600 Zentner. Verhältnismäßig wenig Mühe verursachte dessen Platzierung im Maschinenraum. Auf tragreicherem Lauftrahnen war derselbe in wenig Stunden an seinem Standort montiert. Der Transformator ist bestimmt, eine Spannung von 8000 Volts auf 2700 Volts zu übertragen.

Nach mehrtägigem Unterbruch (verursacht durch das Unglück) wurde am Freitag die Arbeit an der Ausführung des zweiten Röhrenstranges wieder aufgenommen. Die Montage steht unter der Leitung der Firma Bell & Cie. in Kriens. Von Seite der Röhrenlieferanten waren zwei Monteure aus Ellen bei Düsseldorf in Netstal, welche die erste Partie längs dem Einschnitt auf Dürschen, als dem weniger ansteigenden Teil, besorgten. Für die eigentliche Hochdruckleitung waren kräftige, berggewandte Männer erforderlich, wovon erstgenannte Firma nach langjähriger Praxis ein sach- und fachkundiges Personal zur Hand hat.

Das Befinden der bei der Katastrophe Verletzten nimmt, wie ich vernehme, einen guten Fortgang. Ein Teil davon ist wieder in den Dienst getreten. Der am schwersten verletzte Christoph Stüssi von Niedern ist auch wieder auf dem Wege zur Besserung.

Die Studiengesellschaft für eine elektrische Schmalspurbahn über die große Scheidegg mit einem Aktienkapital von 77,000 Fr., das vollständig gezeichnet worden ist, hat sich konstituiert. Ein fünfgliedriger Verwaltungsrat und eine dreigliedrige Kommission als Direktion werden das weitere Vorgehen, wie namentlich die definitive Planaufnahme des Projektes, besorgen. Die Anwendung der Zahnstange wird möglichst ausgeschaltet, also eine reine Adhäsionsbahn gebaut. Das Trace wird so angelegt, daß eine Rundfahrt Interlaken-Bengenalp-Große Scheidegg-Interlaken zu dem Genußreichsten gehört, was auf diesem Gebiet geboten werden kann.

Ein Apparat zum Stehlen von elektrischer Kraft. Vor einiger Zeit war es noch eine Streitfrage, ob die Entwendung von Elektrizität unter die im Gesetze vorgesehenen Definitionen der Eigentumsdelikte zu bringen sei. Heute zweifelt niemand mehr daran, daß die Entnahme von elektrischer Energie aus einem Stromkreis unter Umgehung der zur Kontrolle dienenden Vorrichtungen ganz ebenso einen Diebstahl darstellt, wie die Aneignung eines fremden Portemonnaies. Es scheint jedoch, daß das Volksempfinden sich noch nicht oder doch wenigstens nicht überall mit dieser Identifizierung genügend in Übereinstimmung befindet, sondern den Elektrizitätsdiebstahl noch mehr in die Kategorie jener moralisch nicht allzu bedenklichen Delikte (etwa von der Art des Zollschmuggels) einreicht, bei denen der „Staat“ der geschädigte Teil ist und somit der einzelne Mitbürger nur um eine unerhebliche Summe gebracht wird. Zutreffend ist aber dieser Vergleich nicht, und es hat nicht lediglich einen komischen Beigeschmack, wenn man in „Electricista“ liest, daß ein Elektrotechniker, namens Hermann Bartt in Amerika, eine eigene Vorrichtung konstruiert hat, die den Diebstahl von Elektrizität ermöglicht. Die Vorrichtung, die er zum Preise von 200 Dollars verkaufte, besteht im wesentlichen aus einem mächtigen Elektromagneten