

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 16 (1900)

Heft: 45

Rubrik: Verschiedenes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.07.2025

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

von oberirdischen Telegraphenlinien auf den Inseln mit Unterbrechungen durch Funkentelegraphie ließe sich hier wohl eine Kette von Beobachtungsstationen unter sich und nach Norden mit dem hinterindischen, nach Süden mit dem Sumatranischen Telegraphennetz verbinden.

Elektrischer Groß- und Schnellbahnbetrieb. Es wurde kürzlich in einer knappen Notiz eines Vortrages gedacht, den in Berlin Geheimrat Rathenau vor dem Kaiser Wilhelm über die Perspektiven elektrischen Groß- und Schnellbahnbetriebes gehalten hat. Ingenieur Alfred Birk verbreitet sich in einem interessanten Feuilleton der „N. Fr. Presse“ über die Ziele, welche die Weiterbildung des Bahnwesens ins Auge faßt. Es müßte ein besonderer selbständiger Schnellverkehr zwischen den Großstädten ermöglicht werden, der das bisherige weit hinter sich lasse. Man strebe „Tramways“ zwischen den Großstädten an. „Die Züge der Schnellbahn müssen sich in Zwischenräumen folgen, wie etwa die Züge auf Tramwaylinien in Vororten, jede zehnte, jede fünfzehnte Minute, und sie müssen mit Geschwindigkeiten laufen, welche die Entfernungen der Großstädte zu bescheidenen Tramwaystrecken herabdrücken.“ Diese Tramzüge müßten mit Fahrgeschwindigkeiten zwischen 200 und 250 km in der Stunde verkehren und ihre Wirklichkeit sei durchaus keine technische Unmöglichkeit. Birk erinnert dann an einen Entwurf, den Zipernowsky, der Direktor der Elektrizitätsgesellschaft Ganz & Cie. in Budapest, bereits vor einer Anzahl von Jahren für solch eine Schnellbahn zwischen Wien und Budapest ausgearbeitet hat. Die 250 km lange Strecke sollte in einer Stunde durchreist werden. Zipernowsky schlug vor, jeden Zug nur aus einem 50 Personen fassenden Wagen von 45 m Länge zu bilden; dieser Wagen würde auf zwei vierrädrigen Gestellen ruhen; jede Achse sollte ein mächtiger elektrischer Motor bewegen; die Räder müßten 2,5 m Höhe erhalten, um sie bei der großen Anfangsgeschwindigkeit vor Zerreißen zu sichern. Ein solcher Wagen würde 60 Tonnen wiegen. Für den Betrieb hatte Zipernowsky Wechselströme von 10,000 Volt in Aussicht genommen. Das Geleise ist mit der Spurweite der Vollbahnen gedacht: 1,435 m zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe; die ungewöhnlich hohen Schienen, von denen jeder Meter 50 kg wiegt, würden auf eigens geformten eisernen Querschwellen ruhen, die nicht in einem Schotterbette lagern sollten, sondern zum sichern Schutze gegen jede Verschiebung auf einem Unterbau aus Stahl und Cement festzuhalten wären. Die kleinsten Halbmesser betragen nicht unter 3000 m; die Entfernung der Geleiseachsen der doppelgleisigen Bahn muß mit mindestens 40 m bemessen sein, weil bei größerer Annäherung der Geleise die Begegnung zweier Wagen gefährliche Luftströmungen erzeugen würde. An Stelle von Dämmen müßten mächtige massive Bauten treten; Wegübergänge in Schienenhöhe sind ausgeschlossen.

Die Ausnutzung der Wolken-Elektrizität wäre eine der großartigsten Aufgaben, die dem 20. Jahrhundert zu lösen blieben, und es scheint fast, als ob man schon mit ernstlichen Versuchen nach dieser Richtung beschäftigt ist. Ein Plan dazu wurde schon Ende 1894 der Pariser Akademie der Wissenschaften unterbreitet und der wissenschaftlichen Kommission für die Weltausstellung von neuem vorgelegt. Der Zweck ist ein doppelter: das Land vor Hagelschlag und Blitzschlägen zu schützen und gleichzeitig die den Wolken entzogene Elektrizität in Akkumulatoren zur Benutzung in der Industrie und dem Verkehr zur Verfügung zu stellen. Es wird ausgeführt, daß folgende Anlage zum Ziel führen würde. Eine große Akkumulatorenbatterie wird in einem Part

aufgestellt und mit einer Kette von 400 m Länge leitend verbunden, deren eines Ende durch Luftballons, die in Abständen von je 200 m an der Kette befestigt sind, bis zu der bezeichneten Höhe von 4000 m über die Erde emporgehoben werden. Dadurch würde die Kette mit den Wolken in Verbindung gebracht werden und deren elektrische Ladung nach dem Erdboden und in die Akkumulatoren hineinleiten. Um jedem Unglücksfall infolge einer überreichlichen Menge von Elektrizität vorzubeugen, wird die Batterie sorgfältig isoliert und mit einer Blitzableiteranlage versehen, die im Erdboden endet. Wenn der Versuch gelänge, so wäre er wirklich des Schweizer der Edlen wert. Denn wenn der Mensch die Elektrizität der Wolken zu benutzen und die Kraft des Windes in Elektrizität zu verwandeln gelernt hat, dann wäre ja für alle Zeit von einer Kohlennot nicht mehr die Rede, und die Kohlenbergwerke hätten im Gegenteile lange vor ihrer Erschöpfung nichts mehr zu thun.

Verschiedenes.

Bauwesen in Zürich. Der Regierungsrat verlangt vom Kantonsrat einen Kredit von 100,000 Fr. für den sehr notwendig gewordenen Bau einer zweiten Turnhalle der Kantonschule. Die Architekturfirma Kehler & Knell hat die Pläne dazu bereits ausgearbeitet. Die Turnhalle wird in die südwestliche Ecke des Kantonschulplatzes, längs der Rämistrasse, plaziert. Sie mißt im Lichten in der Länge 32,25 m und in der Breite 15 m; sie hat somit eine Grundfläche von 483,75 m². Die lichte Höhe beträgt vom Fußboden bis zur Dachschräge 7 m, bis zum Dachfirst 10 m; mithin beträgt der kubische Inhalt 4111 m³. An die Halle schließen sich die nötigen Nebenräumlichkeiten an (Zimmer für den Turnlehrer, Aborte, Bissvoiranlage, Waschraum); im Obergeschoß befindet sich die Garderobe und eine Tribüne und sodann im Untergeschoß, welches auch von außen zugänglich ist, der Heizraum, der Kohlenbehälter und der Kübelraum. Für den Boden ist Korkbelag in Aussicht genommen, für die Heizung eine Niederdruckdampfmaschine, für die Beleuchtung elektrisches Licht. Die Turnhalle wird mit den für das Knabenturnen notwendigen Gerätschaften ausgerüstet, wobei vorgesehen ist, daß die letztern allfällig auch für das Turnen von Turnvereinen Verwendung finden können. Die äußere Ausstattung soll möglichst einfach gehalten werden.

— Neuere städtische Schulhäuser in Zürich betitelt sich ein von Stadibaumeister A. Geiser, Architekt, im Verlage von Zürcher & Furrer in Zürich herausgegebene Schrift, welche ein sehr anschauliches Bild der Architektur und inneren Einrichtung der acht neuesten Schulhäuser Limmatathens bietet. Es sind dies 1. das Mädchenschulhaus am Hirschengraben, 2. das Sekundarschulhaus an der Feldstrasse, 3. das Schulhaus an der Lavaterstrasse, 4. das Primarschulhaus an der Klingenstrasse, 5. die große Schulhausanlage auf dem Bühl, 6. das Schulhaus am Wolfbach, 7. dasjenige an der Hofackerstrasse und 8. dasjenige im Leimbach. Mit Ausnahme des letzteren sind alle wirkliche Schulpaläste mit prächtiger Architektur und mustergültigen inneren Einrichtungen, während dasjenige im Leimbach als nachahmenswertes Vorbild für kleine Landgemeinden dienen darf. Auf 16 Textseiten sind folgende Kapitel enthalten: Bestimmungen über Schulhausbau; die Bauten a) Allgemeines, b) Bau, Lage und innere Einrichtungen; c) die Turnhalle und deren innere Einrichtung; d) die Baukosten. Dem Licht, der Heizung, den Abortanlagen, den Schulbänken, den Schulküchen und -Bädern, den Schulgärten und Spielplätzen sind ausführliche Notizen

gewidmet. Einen besonderen Schmuck der Schrift bilden die auf 24 Tafeln enthaltenen Abbildungen der Schulhäuser samt Grundrissen, der Schulbänke verschiedener Systeme zc. Diese Schrift wird allen, welche sich mit dem Schulhausbau befassen, große Dienste leisten.

Bauwesen in Bern. Die Verwaltung der Bern-Neuenburgbahn (Direkte) hat für die Kosten der Bahnhofserweiterung in Bern eine Barkaution von Fr. 250,000 deponiert. Die Unterhandlungen mit der Centralbahn, resp. mit dem Bundesrate über die Ausführung dieser Arbeiten sind dem Abschluß nahe.

Bauwesen in Basel. Der Regierungsrat hat beschlossen, betr. Ausschreibung einer Konkurrenz für den Neubau der mittleren Rheinbrücke an den Großen Rat zu berichten. Das Konkurrenzprogramm wird durchberaten und genehmigt.

— Ueber die Bauhätigkeit in Basel äußert sich der Bericht der Hypothekbank Basel wie folgt: Es ist bekannt, daß in Basel ein Stillstand im Bauen und eine starke Abnahme der Kauflust eingetreten ist. Beides hängt teilweise mit der sich mehr und mehr geltend machenden Geldknappheit zusammen, wohl zum größten Teile aber ist es Folge des Rückchlages übertriebener früherer Unternehmungslust. Wenn nun auch die Zwangsversteigerungen gegen die früheren Jahre zugenommen und die freiwilligen Verkäufe abgenommen haben, so spricht doch unsere Erfahrung nicht dafür, daß für Objekte, welche Zins abwerfen, also für Wohnhäuser, in Basel eine eigentliche Krisis eingetreten ist, wie sie nach den Zeitungsberichten hier und da in anderen Städten besteht. Das Verhältnis der notwendig gewordenen Betreibungen gegen hiesige Schuldner ist nicht schlechter als in den früheren Jahren, und zudem sind es immer die gleichen Debitoren, welche in Entziehung der Zinse seit Jahren nachlässig sind und auf dem Betreibungswege dazu angehalten werden müssen. Die Beleihungsverhältnisse des Baulandes, in welchem bekanntlich die letzten Jahre hindurch bedeutende Geschäfte stattgefunden haben, entziehen sich unserer direkten Beurteilung, da die Vorschriften unserer Statuten uns nicht erlauben, Objekte zu beleihen, welche nicht einen

ihrer Preise entsprechenden Nugertrag haben, was ja bei bloßem Baugrain nicht der Fall ist.

— Der Große Rat genehmigte die Vorlagen betr. Erstellung einer provisorischen Straßenbahn für den Verkehr mit der Gewerbeausstellung und ein zweites Bahngleise für die Straßenbahn in der Austraße.

— Der Regierungsrat bewilligte den erforderlichen Kredit für die Korrektur der äußeren Burgfelderstraße in Basel.

— Am Umbau des Centralbahnhofes wird lebhaft gearbeitet. Gegen hundert Arbeiter sind mit den Ausgrabungs- und Fundamentierungsarbeiten für den provisorischen Bahnhof beschäftigt. Bis auf wenige Hallenteile sind im Personenbahnhof alle Güterräumlichkeiten abgetragen.

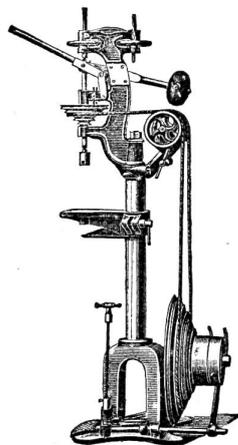
Bauwesen in St. Gallen. Die Verhandlungen in Sachen des Zoll- und Niederlagshauses ergaben eine Verständigung in dem Sinne, daß zwischen dem kaufmännischen Direktorium und dem eidgen. Zolldepartement nunmehr auf Grund der Platzierung des Hauses auf der Davidsbleiche verhandelt wird.

Kirchenbau Zug. Die katholische Kirchengemeinde Zug beschloß am 3. Februar in Abänderung des Entschlusses vom 14. Oktober 1900, für die neue Pfarrkirche neue, dem Stile der Kirche angepaßte Altäre auf dem Wege öffentlicher Konkurrenzausschreibung anzuschaffen. Die Minderheit wollte die alten Altäre von St. Michael im Neubau verwerten. An die Kosten der ganz neuen Altäre sind von Privaten ca. 22,000 Fr. als freiwillige Beiträge vorhanden.

Kirchenbau Zuggen (Murgau). Die römisch-katholische Kirchengemeinde will den Bau ihrer Kirche bald an die Hand nehmen; sie wird auf Fr. 45,000 zu stehen kommen.

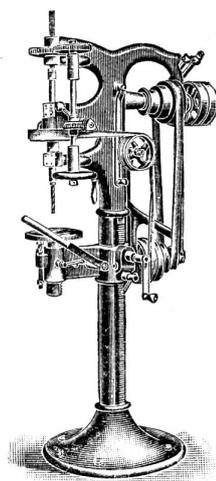
Eine neue Kirchturmuhr anzuschaffen wurde von der Gemeinde Rüschnacht (Zürich) beschlossen.

Wasserversorgung Möriken (Murgau). Die Gemeindeversammlung Möriken-Wildegg beschloß die Fassung neuer Quellen und Zuleitung derselben in die Möriker Wasserversorgung.



Spezialität:

**Bohrmaschinen,
Drehbänke,
Fräsmaschinen,**
eigener patentirter unüber-
troffener Construction.



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

Preislisten stehen gern zu Diensten.