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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 20 (1904)

Heft: 15

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: 21.07.2025

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

Umbau des Zeughauses in ein Konvikt und Neubau der Kapelle für das Kollegium in Altdorf. Erd- und Maurerarbeiten an die Baumeister Peter Baumann in Altdorf und F. Donauer in Küsnacht am Rigi; Granitarbeiten an Michaele Antonini in Wassen; Kunststeinlieferung an Bianchini & Cie. in Luzern; Zimmerarbeit an Anton Gisler, Zimmermann, Schattdorf; Dachdeckerarbeit an Alois Aschwanden, Dachdeckermeister, Attinghauserstraße, Altdorf; Spenglerarbeit an Jos. Zurfluh, Spenglermeister, Altdorf; Eisenlieferung an Knechtli & Cie., Eisenhandlung, Zürich; Schlosserarbeit an Xaver Gisler, Schlosser, Altorf. Bauleitung: Kantonsbaumeister Hans Müller in Luzern und Georg Mayer, Architekt, in Andermatt.

Schulhausneubau Masans-Chur. Erd-, Maurer- und Zimmerarbeit an Veraguth & Capaul, Baugeschäft in Chur; Schreiner- und Glaserarbeit an Ulrich Trippel, Baumeister, Chur; Spenglerarbeit an W. Knupfer, Spenglermeister, in Chur. Bauleitung: Stadtbauamt Chur.

Neubau in Ennetbaden für den Konsumverein Baden. Maurerarbeit an G. Strittmatter, Sohn, Baumeister; Zimmerarbeit an J. Bölsterli, Zimmermeister; Steinhauerarbeit an A. Voser, Steinmetzmeister; Spenglerarbeit an J. Kaufmann, Spenglermeister, alle in Baden; Hartsteinlieferung an R. Widmer, Mägenwil. Bauleitung: Otto Bölsterli, Architekt, Baden.

Die Installation von Wasser-Closets- und Oelpissoir-Anlagen im Bahnhof Yverdon an die Firma Lenz & Co., Nachfolger des Installations- und Salubritätsgeschäftes Passavant-Iselin & Co. in Basel.

Neubau der Gebr. Traber in Steckborn. Glaserarbeit an Sigrist, Glasermeister; Schreinerarbeit an J. Füllemann, Schreinermeister; Spenglerarbeit an Labhart, Spenglermeister; Hafnerarbeit an Schläfli, Hafner, alle in Steckborn.

Schulhaus-Renovation Haslen (Glarus). Maurerarbeiten an Joh. Comiotti, Haslen; Spenglerarbeiten an Jacq. Zuppinger in Schwanden; Malerarbeiten an Präsident Chr. Hefti, Haslen, und Malermeister A. Zehnder, Schwanden. Bauleitung: Architekt Jos. Schmid, Glarus.

Einrichtung einer Zentral-Warmwasserheizung im Schulhause zu Roggwil (Bern) an Theodor Hegi, Maschinenfabrik, Zürich. Bauleitung: Fr. Holzscheiter.

Elektrische Leitung Pfäffikon-Illnau. Die Aktien-Gesellschaft „Motor" hat den Bau der Leitung von Pfäffikon bis Illnau der Firma Gust. Goßweiler & Cie. in Bendlikon übertragen.

Wasserversorgung Buch ob Dorf bei Hüttwilen. Sämtliche Arbeiten und Lieferungen an Huggenberger, Baugeschäft, in Winterthur.

Schulhausbau Fägschwil bei Rüti (Zürich). Fundamentaushub an Rob. Vontobel, Fägschwil. Bauleitung: Séquin & Knobel, Rüti.

Erstellung eines neuen Daches über dem Maschinengebäude in Mülligen an Heinrich Bart, Zimmermeister, Mülligen.

Erstellung der neuen Bestuhlung für den Kantonsratssaal in Solothurn an Schreinermeister Aug. Hofstetter in Basel.

Wohnhausneubau Gebrüder Rabizoni in Biberist. Sämtliche Arbeiten an Renfer, Graber & Cie., Bauunternehmung und Architekturbureau, in Biberist.

Wohnhausneubau Otto Stuber in Biberist. Erd-, Maurer- und Kunststeinarbeiten an Renfer, Graber & Cie., Bauunternehmung und Architekturbureau, in Biberist.

Lieferung der neuen Turmuhr für die Kirche in Röthenbach (Bern) an J. G. Baer, Turmuhrenbauer und Mechaniker, in Sumiswald.

Bau der neuen Straße Bütschwil-Ottilien-Grämigen (St. Gallen) an Anderegg, Bauunternehmer, Flawil.

Erstellung einer Straße im Scheidweg, Krontal, Gemeinde Tablat. Sämtliche Arbeiten an A. Krämer, Bauunternehmer, St. Gallen.

Bestuhlung und Pflästerung in der Kirche im Thal, Gemeinde Safien (Graubünden). Bestuhlung an Michel Buchli, Schreiner; Pflästerung an Ant. Cometti, Maurer.

Verschiedenes.

Vom neuen badischen Güterbahnhof in Basel. Wie unsere Leser wissen, erhält der badische Güterbahnhof eine beträchtlich höhere Lage, als der ihn umschließende Bodenraum. Zum Zwecke der Auffüllung traf die Bauverwaltung seit längerer Zeit umfassende Maßregeln; die Vorarbeiten sind jetzt so weit gediehen, daß es sich lohnt, darüber einiges zu berichten. Am Basler Rain, in der Nähe von Weil, auf der rechten Seite der Basler Straße von Basel aus, befindet sich eine bedeutende Erderhöhung; diese Erdwelle soll nun abgetragen werden und mit dem Abhub das Areal des Güterbahnhofes aufgefüllt werden. Bereits befindet sich an Ort und Stelle eine mächtige Baggermaschine völlig aufgerichtet. Von dem Basler Rain aus führt eine Eisenbahnlinie bis zum Güterbahnhof; die Herstellung erweist sich als eine sehr einfache und doch völlig zweckdienliche, man legte Holzschwellen und auf diese die erforderlichen Eisenschienen. Die neu errichtete Linie durchschneidet zunächst die Basler Straße, geht dann ein großes Stück mitten durch den Weilemer Wald, wo man extra zu diesem Zwecke viele Bäume fällte, läuft sodann beim oberen Waldteil längs dem Waldrand entlang, kreuzt die Freiburgerstraße und führt endlich auf einer noch zu errichtenden Brücke direkt in den Güterbahnhof. Die Linie ist bis zur Wiese so viel wie fertig gestellt; gegenwärtig beschäftigt man sich mit der Erstellung der erforderlichen Wiesenbrücke. Das Wagenmaterial befindet sich ebenfalls schon in Bereitschaft, und so kann man ohne Säumen in den nächsten Wochen beginnen, einen Hügel von seinem uralten Orte plötzlich an eine andere Stelle zu tragen; doch wird diese Aufgabe ohne Zweifel ein schönes Stück Arbeit verlangen. („Nat. Ztg.")

Bauwesen in St. Gallen. (Korr.) Die Bundesbahnen unterlassen offenbar nichts, um den gewaltigen Personenverkehr, den uns das eidgenössische Schützenfest nächstens bringen wird, bewältigen zu können. Den ausgedehnten Perronanlagen sind nun auch drei provisorische Passerellen in Holzkonstruktion gefolgt, schön sind dieselben gerade nicht zu nennen, aber solide scheinen sie zu sein und „wenn's nur hebed" denkt man in St. Gallen. Recht nötig war auch die Passerelle beim „Atlantic", der frühere Uebergang à niveau an dieser Stelle mußte seiner Gefährlichkeit wegen mit Fug und Recht verboten und gesperrt werden. Dadurch entstand aber eine überaus lästige Hemmung des Verkehrs, die durch den provisorischen Uebergang, dem im Laufe der Jahre wohl ein definitiver folgen wird, endlich gehoben wird.

Im alten Zollhaus sind Billetschalter, Wartesäle und Restaurationslokale eingerichtet worden. Die Kunst der Tapezierer, Schreiner und Zimmerleute haben es zustande gebracht, daß man sich in dem alten Gebäude kaum mehr auskennt.

Das neue große Restaurationsgebäude von Hrn. Uhler auf dem „Blauen Himmel" ist nun unter Dach. Der große Bau fällt sehr auf, es ist wirklich schade, daß derselbe nicht früher fertig erstellt wurde, während des großen Festes wäre derselbe ohne Zweifel seiner wirklich schönen Lage wegen sehr besucht worden. — Eine neue Villa wird zur Zeit auf dem Rosenberg am Höhenweg gegenüber dem Kinderfestplatz von Hrn. Stauder, Kaufmann, erbaut. Es ist eine Baustelle, wie man sie nicht besser wünschen könnte und wie solche am stark überbauten Rosenberg immer seltener werden. A.

Bodensee-Toggenburgbahn. In erster Linie soll das Teilstück St. Gallen-Degersheim in Angriff genommen werden, da hier die Detailpläne bereits so weit vorgeschritten sind, daß mit den Expropriationen diesen Herbst noch begonnen werden kann. Der Ausführung des Teilstückes St. Gallen-Romanshorn steht zur Zeit die noch nicht ganz abgeklärte Frage der Einfahrt in den St. Galler Bahnhof und der Streit betreff. die Stationsanlagen auf Thurgauer Boden entgegen.

Eisenbahnprojekt Oensingen-Langenthal. Die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes nach eidgenössischen und kantonalen Vorschriften wurde Herrn Ingenieur Kürsteiner in St. Gallen, Erbauer der Bahnen Wetzikon-Meilen, St. Gallen-Speicher-Trogen und Gais-Appenzell übertragen, welcher seine Arbeiten bis Mitte Oktober nächsthin abliefern wird.

Bahn auf den Weißenstein. Dem Solothurner Regierungsrat sind zwei Konzessionsgesuche für Bahnanlage nach dem Kurhaus Weißenstein zugegangen. Das eine Projekt will vermittelst einer elektrisch zu betreibenden Drahtseilbahn die Aufgabe lösen und an der südlichen Berglehne der Weißensteinkette von der Station Oberdorf der Solothurn-Münster-Bahn bis Weißenstein-Kulm mit einer Bahnlänge von 2,4 km und Steigungen 125—444 ‰ die Endstation auf der Kammhöhe erreichen (Projekt Müller, Tschan und Holliger).

Dem anderen Projekt liegt die Idee zu Grunde, die Strecke von der Station Oberdorf bis zur Sennhütte unterhalb dem Kurhaus Weißenstein in einer Entwicklung von 2,8 km Länge und 250 ‰ Maximalsteigung durch eine Zahnradbahn zu betreiben. Dieselbe soll von der Station Oberdorf aus durch die Klus und die beiden ansteigenden Tobel der Gartenmatt und Risimatt die Endstation Sennhütte erreichen (Projekt Müller, Zeerleder und Gobat).

Der Regierungsrat gibt dem Drahtseilbahnprojekt den Vorzug.

Simplontunnel. Im Juni sind die Bohrungsarbeiten am Simplon um 182 m, im Durchschnitt 6,07 m im Tag, vorgerückt und zwar ausschließlich auf der Südseite, da seit dem 28. Mai auf der Nordseite die Bohrungen eingestellt sind. Am 30. Juni waren auf der Nordseite 10,376 m und auf der Südseite 8719 m, zusammen 19,095 m durchbohrt; bleiben noch 634 m zu durchbohren. Temperatur 40 Grad. Der Wasserzufluß, der erheblich zugenommen hat, beträgt 1153 Sekundenliter.

Ueber den Stand der Arbeiten an der südlichen Zufahrtslinie zum Simplon wird in einer Zuschrift der „Gazette de Lausanne" einiges mitgeteilt. Auf der Strecke Iselle-Domo d'Ossola sind darnach alle Kunstbauten, Tunnels, Galerien, Brücken beendet, ebenso zum größten Teile die Geleiseanlagen. Die Bahnhöfe sind unter Dach. Weniger vorgeschritten sind dagegen die Arbeiten auf der Strecke Domo d'Ossola-Langensee. Da die Linie Domo-Navara einspurig angelegt ist, so hat man für Domo-Langensee ein ganz neues Tracee gelegt. Es ist sehr zu bezweifeln, ob der Bahnverkehr mit dem Langensee nächsten Sommer schon zustande kommt. Vorläufig würde die Linie Novara-Domo den Verkehr mit Italien übernehmen müssen.

Noch gar nichts ist von dem geplanten internationalen Bahnhof in Domo d'Ossola gebaut. Mit dem Abbruch des alten Bahnhofes hat man eben erst begonnen. Der neue kann frühestens in zwei Jahren fertig sein. Uebrigens läuft auch die Frist des Unternehmers erst 1906 ab. Die Italiener scheinen mit diesem Jahre als dem der Eröffnung zu rechnen, wie denn auch die Stadt Mailand ihre Ausstellung auf dieses Jahr verschoben hat.

Festungsanlagen. Die „Glarner Nachrichten" melden aus der March: Einige Offiziere sind namens der Eidgenossenschaft mit Privaten und mit der Allgemeinen Genossame in Reichenburg in Unterhandlung getreten behufs Ankaufes von 3000 Quadratklaftern Bodens für bleibendes Eigentum der Eidgenossenschaft. Es sollen auf diesem Terrain Festungsanlagen erstellt werden.

Schulhausbau Veltheim. Nach einem klaren und gründlichen Referate des Referenten der Primarschulpflege, Herrn Pfarrer Sewer, beschloß die durch etwa 200 Mann vertretene Schulgemeinde mit Einstimmigkeit den Bau eines zweiten Schulhauses und einer Turnhalle. Das Schulhaus mit 11 bis 12 Schul- und einem Arbeitszimmer, mit Zentralheizung und Badeeinrichtung, samt der Turnhalle ist auf 260,000 Franken vorangeschlagen und wird auf das der politischen Gemeinde gehörende Areal nördlich der Kiesgrube an der Wülflingerstraße erstellt und frühestens im Mai 1906 zu beziehen sein. Der Bau wurde den aus einer Konkurrenz unter den Architekten Winterthurs hervorgegangenen Architekten Walter Furrer und Professor Rittmeyer übertragen.

Bauwesen in Amden. Die Bättliser Wallenseestraße wird dem Betriebe übergeben, sobald der Schutzhag darauf erstellt ist. Planaufnahmen und Studien für die Toggenburger-Straße werden gegenwärtig wieder fortgesetzt. Der Rückkauf der Privat-Alphütten auf den Gemeindealpen (Kommunalisierung derselben) nach Vorschrift der Normativbestimmungen seitens der Ortsgemeinde erstreckt sich auf zirka 100 größere und kleinere Alphütten. Die Bürgerversammlung der Ortsgemeinde hat gleichzeitig beschlossen, für zirka 60 Stück Vieh auf der Alp Hintermatt ein neues Alpzimmer zu erstellen. Die Pläne werden gegenwärtig gefertigt. Die Pläne für das neue Armenhaus für Erwachsene, welches auf die Liegenschaft Aeschen der Armenpflegschaft zu stehen kommen soll, werden dem Regierungsrat zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet. Das Projekt eines Waisenhauses wird später erstellt.

Zur Vergrößerung des Zeughauses in Colombier bewilligte der Neuenburger Große Rat Fr. 28,000.

Bauwesen in Arosa. Die Saison hat hier einen vielverheißenden Anfang genommen. Die Zahl der Kurgäste ist um über 100 größer als letztes Jahr in der gleichen Zeit. Auch die Sommerhotels fangen an, sich zu bevölkern; es sind die Zimmerbestellungen in jüngster Zeit sehr zahlreich eingegangen.

Die neue Trottoiranlage geht ihrer Vollendung entgegen. Vom oberen See herein bis zum Postplatz ist sie bereits fertig und macht durch ihre solide Konstruktion einen vortrefflichen Eindruck. Das Werk bedeutet für Arosa einen eminenten Fortschritt.

Die Bautätigkeit steht auf der Höhe und ein Hotel, eine Hotelanlage und zwei größere Villen sind in Angriff genommen und sollen vor Herbst unter Dach gebracht werden. Erschwert wird hier das Bauen ganz bedeutend durch den schwierigen und weiten Steintransport. Die Steine werden nämlich oberhalb des Sanatoriums gebrochen, ein mangelhafter Weg gestattet nur einspännig zu fahren; so kommt es, daß der Kubikmeter bis zu 6 Fr. zu stehen kommt, bis die Steine nur auf dem Bauplatze sind. Es wäre eine Wohltat, wenn hier einmal günstigere Verhältnisse geschaffen würden, wozu die Churer Alpverwaltung Hand bieten könnte.

Der Verkehr auf der Poststraße von Chur her nimmt von Jahr zu Jahr ganz bedeutend zu. Wenn diese Zunahme noch einige Jahre anhält, wird die Eisenbahn absolutes Bedürfnis. Wie man vernimmt, studieren die Herren Müller & Zeerleder nochmals eine neue Variante für eine obere Richtung mit Vermeidung der Zahnstange. Natürlich wird dadurch die Linie bedeutend länger und die Bau- und Expropriationskosten müssen so hoch steigen, daß die Ausführung von vornherein unmöglich erscheint. Es ist zwar gut, daß die Verhältnisse nach allen Seiten möglichst abgeklärt werden und darum wollen wir die Verzögerung, welche die Konzessionserteilung durch diese Studien erleidet, gerne in den Kauf nehmen. („Fr. Rh.")

Die Firma Sulzbach, Frick & Co. in Zürich steht im Begriffe, in Säckingen eine Fabrik zur Herstellung von patentierten Email-Wandplatten zu errichten, um allen Anforderungen des Verkaufs im Auslande

prompt genügen zu können. Herr E. Freyvogel in Säckingen ist als Gesellschafter beigetreten, Hr. Jacques Cunz in Bürglen als Kommanditär mit 60,000 Fr.

Für das zukünftige Unterengadiner Spital sind bis jetzt 36,000 Fr. an freiwilligen Beiträgen zusammengekommen.

Beschäftigungsgrad im Baugewerbe Deutschlands. Die Bautätigkeit, die schon im Frühjahr etwas reger als im Vorjahre eingesetzt hatte, zeigt gegenwärtig auch in den Teilen Deutschlands, wo die Unternehmungslust anfänglich viel zu wünschen übrig ließ, eine solche Lebendigkeit, daß nicht nur sämtliche Arbeitskräfte voll beschäftigt werden können, sondern vielfach auch erhebliche Neueinstellungen stattfinden.

Speziell in Süddeutschland hat sich die Bausaison günstiger entwickelt, als man zu Beginn des Frühjahrs annehmen konnte. Freilich so lebhaft wie im Westen und in einigen Teilen des Nordens ist die Bautätigkeit lange nicht, aber sie ist doch besser als im Vorjahre. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß in zahlreichen Mittel- und Kleinstädten dieses Jahr wenig zu bauen ist. Umsomehr gibt es in den größeren Städten und auf dem platten Lande zu tun. In vielen Bezirken arbeiten Bauarbeiter, die sonst in der Stadt tätig sind, in kleinen Ortschaften, wo für die Landwirtschaft viele Neu-, Renovations- oder Vergrößerungsbauten auszuführen sind. Der Arbeitsmarkt liegt auch deswegen noch besonders günstig, weil anscheinend wegen der schlechten Bauaussichten im Frühjahr verhältnismäßig wenig italienische Arbeitskräfte sich in Süddeutschland eingefunden haben, so daß die so bitter beklagte Konkurrenz der Ausländer diesmal viel weniger zu verspüren ist, als in früheren Jahren. In Mitteldeutschland geben die Industrie- wie die landwirtschaftlichen Bezirke dem Baugewerbe reichliche Arbeitsgelegenheit, während der Bau von Wohnhäusern vielfach zu wünschen übrig läßt. Ein besonders flottes Tempo der Bautätigkeit herrscht im rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Namentlich haben die Bauhandwerke für den Bergbau vollauf zu tun. Vergrößerungen, Neuanlagen, Errichtung von Arbeiterwohnhäusern schaffen in manchen Bezirken so viel Arbeitsgelegenheit, daß die Zahl der Beschäftigten sich bisher von Monat zu Monat in einem Grade vermehrte, der die Besorgnis vor einem starken Rückschlag für den Fall nahe legte, daß die gegenwärtig sich drängenden Aufträge erledigt sind. Denn die jetzt überreichliche Beschäftigung in verhältnismäßig kleinen Bezirken kann doch nur vorübergehender Natur sein. In der Reichshauptstadt hat zwar eine Zahlungsinsolvenz eines großen Baugeschäftes zu einer kurzen Schädigung des Arbeitsmarktes für die von der betreffenden Firma in Angriff genommenen Bauten geführt, aber die Lebhaftigkeit des Beschäftigungsgrades ist derart, daß die kurze Stockung alsbald wieder überwunden wurde. Die günstige Lage in Berlin hängt auch mit der Sicherheit zusammen, in der sich bei den bestehenden Tarifverträgen das Baugeschäft entwickeln kann. Die Gefahr von Ausständen ist für die Bausaison so gut wie ausgeschlossen; die Voranschläge und Kalkulationen können ohne Rücksicht auf Konflikte zwischen Arbeitgebern und Arbeitern gemacht werden. Wenn auch infolge der Tarifverträge die Baukosten etwas höher geworden sind, so ist doch der indirekte Gewinn nicht zu übersehen, der daraus resultiert, daß die Verluste infolge von Streiks und Aussperrungen nunmehr so gut wie ganz wegfallen. („M. N. N.")

Eine neue Betriebskraft für Schiffe. Während der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Frankfurt a. M. war, wie man den „M. N. N." mitteilt, Gegenstand der programmäßigen Besichtigung ein Fahrzeug, das mit großer Geschwindigkeit auf dem Main dahinfuhr und das Interesse der Festteilnehmer in hohem Maße in Anspruch nahm. Das Aeußere des Schiffes zeigte etwas Ungewöhnliches und ließ weder Dampf noch Elektrizität, noch Benzin oder dergleichen als Triebkraft vermuten. Es handelte sich hier um die erste praktische Anwendung einer Schiffs-Gasmaschine, die gegenüber der Schiffsdampfmaschine den Vorteil einer vollkommeneren Ausnützung der Kohle, eines geringeren Gewichtes und Raumbedarfes der Maschine, sowie völliger Explosionssicherheit hat. Diese von Emil Capitaine & Co. hergestellte neue Schiffs-Gasmaschine scheint berufen, die Dampfmaschine, namentlich in den Ausführungen bis 1000 Pferdestärken, zu verdrängen. Während beispielsweise der Kohlenverbrauch einer 100pferdigen Schiffsdampfmaschine die Stunde 100 bis 150 Kilogramm beträgt, ist der der neuen Schiffsgasmaschine nur etwa 36 Kilogramm, und ebenso günstig verhält es sich mit deren Raumbedarf und Gewicht. Die Kohle wird hierbei in einem mit Chamotte ausgemauerten eisernen Gefäße in einfachster Weise in Gas verwandelt und das Gas zum Betriebe eines den Schiffsverhältnissen angepaßten Gasmotors benützt, der seinerseits die Schraube in Umdrehung versetzt. Man hat bereits versucht, die für stationären Betrieb zunehmend Verwendung findende Sauggas-Motoranlage als Hilfsmaschine für die Fortbewegung von großen Kähnen zu verwenden. Der Herstellung einer eigentlichen Schiffsgasmaschine stellten sich jedoch erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Schon vor mehreren Jahren hat die russische Regierung größere Beträge einem russischen Fachmanne zur Verfügung gestellt, um eine Schiffsgasmaschine zu schaffen, die für eine Leistung von 3000 Pferdestärken einer Kieler Werft in Auftrag gegeben wurde. Ueber den Erfolg jener Bemühungen hat man inzwischen jedoch nichts vernommen. Eine Schiffsmaschine, die den Brennstoff vollkommener auszunützen im stande ist, wie die Dampfmaschine bezw. Dampfturbine, und hierdurch, sowie durch das geringere Gewicht und den geringeren Raumbedarf der Maschine den Aktionsradius der Schiffe zu verdoppeln oder gar zu verdreifachen vermöchte, wäre von höchster wirtschaftlicher Bedeutung. Im gegenwärtigen Kriege zwischen Rußland und Japan würde eine solche Maschine aber eine fast ausschlaggebende Rolle spielen. Ist doch die Frage der Entsendung der in europäischen Gewässern befindlichen russischen Kriegsschiffe in der Hauptsache abhängig von der Schwierigkeit der Versorgung der Kriegsschiffe mit den zur Zeit noch erforderlichen ungeheuren Kohlenvorräten. In wie weit die Capitainische Schiffsgasmaschine, die übrigens auf der Tagesordnung der nächsten Versammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft steht, sich auch in jenen großen Ausführungen von Tausenden von Pferdestärken bewähren wird, wird erst die Zukunft lehren. Nachdem man schon mehrtausendpferdige Gasmaschinen in stationärem Betriebe mit Vorteil verwendet hat, werden wir wohl in nicht allzu ferner Zeit an Stelle der Ozean-Schnelldampfer noch schnellere Gasschiffe sehen.

Die Leimgrosshandlung

Gottl. Maurer, Basel

empfiehlt sich für ihre anerkannt vorzüglichen

Kölnerlederleime und Landleime, zähestes Flintsteinpapier, sowie Lacke

für jedes Gewerbe. 448