

<b>Zeitschrift:</b>	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Herausgeber:</b>	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Band:</b>	12 (1896)
<b>Heft:</b>	30
<b>Rubrik:</b>	Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

### **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:** 09.01.2026

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

Quantitäten auf dem Wasser bewegt, man denke nur, was davon die Bauhätigkeit der Großstadt Zürich verschlingt. Und es besteht kein Zweifel, daß dieser Verkehr sich noch wesentlich steigern würde, wenn eine rasche und ungehemmte Schifffahrt vom Rathaus Zürich bis zur Mündung der Seer in den Wallensee möglich wäre. Dazu spielt die wohl fast zweitausend Jahre alte Verbringung der Streue an die Landwirtschaft des Zürichsees eine nicht unansehnliche Rolle, sind doch seit unvorstelllichen Zeiten große Streuwiesenflächen im Linth- und Gastergebiete im Besitz von Zürcher Seebauern, und verdanken wohl die beiden Seerüfer ihre außerordentliche Fruchtbarkeit, welche sie vor allen andern Molasse- u. Diluvial-gegenden auszeichnet, der großen, in langen Zeitläufen ununterbrochenen Zufuhr des in der Streue ruhenden, auf fremdem Boden gewachsenen Düngmaterials.

Das Wegsprengen der Linthkanalbarriere bei Ziegelbrücke würde freilich ein paarmal hunderttausend Franken kosten, aber bei den gewichtigen Interessen, welche hier im Spiele stehen, sollte deren Aufbringung keine übergroße Aufgabe sein.

Daß die Rederischifffahrt auf der Linth gegen früher stark abgenommen hat, fast ganz eingeschlafen ist, sollte keinen Grund gegen die Anhandnahme des Werkes bilden; denn gerade das Fortbestehen des Hindernisses bildete einen Grund dieser Abnahme, und es ist auch nicht die alte und gegenwärtig völlig veraltete Förderweise mit Redstange und Zugtieren, welche hier in's Auge zu fassen ist. Vielmehr handelt es sich um eine neue Art der Bewegung, welche das breite geräumige Lastschiff modernisiert und in mehr als einer Hinsicht dem Dampfschiff und Eisenbahnzug ebenbürtig, ja überlegen macht.

Wer an einem Markttag in Luzern am Sandungsquai steht, wird zu seiner Verwunderung schwere, mäßig beladene Lastschiffe ohne Ruder noch Mastbaum mit einer den gewöhnlichen Fußgänger betreffenden Schnelligkeit herankommen sehen. Die Bewegung wird von einem in einer kleinen Kabine geborgenen Petrolmotor von vier bis sechs Pferdestärken bewirkt. Der Vierwaldstättersee zählt bereits eine stattliche Reihe dieser Motorschiffe, auch auf dem Zugersee laufen solche seit einiger Zeit. Die größte Entwicklung hat dieser Erfind der alten Ruder-, Stangen- und Segelschifffahrt auf dem Bodensee und Untersee genommen, aus dem naheliegenden Grund, weil die Konstrukteure solcher Schiffsmotoren und der zugehörigen Einrichtungen an jenen Wassern wohnen, Saurer in Arbon und seit einiger Zeit auch Bächtold in Steckborn. In aller Stille hat sich fast die ganze Lastschiff-Flotte des Bodensees umgewandelt; in alter Art geht kaum mehr ein halbes Duzend Schiffe, und auch diese werden in kurzer Frist dem Petrolmotor sich ergeben, denn der Vorteil der neuen Lokomotion ist gar zu handgreiflich, und die Kosten für die Neuanschaffung sind so bescheiden, daß sie von vornherein zurücktreten. Ein sechspferdiges Bächtold'sches Motorschiff z. B. legt bei scharfem Gegenwind, welcher Ruder und Segel unbedingt zum Stillliegen zwingt, fünf Kilometer, bei ruhigem Wasser sieben Kilometer in der Stunde zurück und überwindet gleichsam spielend die Strömung des gegenwärtig hochgehenden Rheins zwischen Unter- und Bodensee. Die Kosten des Petrolverbrauchs dieser Motorschiffe sind so gering, daß sie gegen die der Handarbeit gar nicht in Vergleich kommen und auch die der Lagen der Remorqueure nicht erreichen.

So viel wir vernommen, wird etwa in Monatsfrist auch auf dem Zürichsee ein Lastschiff mit Bächtold'schem Motor seine Fahrten beginnen, und es steht außer Zweifel, daß in kurzer Frist das Beispiel des Bodensees auch dort durchgreifende Nachachtung finden wird. Dann tritt die Frage der Beseitigung der Felsbarriere im Linthkanal in erhöhte Urgenz und ihre Lösung wird schließlich zur zwingenden Notwendigkeit. Daran zu denken, ist heute nicht mehr zu früh.

Vielleicht darf man auch die militärischen Wächter

unseres Landes auf die neue Erscheinung aufmerksam machen. Eine Flotte von je vierzig, fünfzig Schiffen auf dem Bodensee und Genfersee, von denen jedes eine ganze Kompanie Soldaten oder eine Batterie faßt, wird wohl von dem Tage an zu einem militärisch sehr beachtenswerten Objekt, da sie, mit Automotoren versehen, sich doppelt so schnell als eine marschierende Kolonne bewegen kann, ohne je außer Athem zu kommen. Es ist wohl kein übertriebenes Phantom, wenn man annimmt, es lasse sich nach durchgeführter Umwandlung der Schiffe und endlich zum Abschluß gekommener Regulierung der Wasserstraße eine ganze Brigade in weniger als einem Tag von Zürich nach Ragaz an die Pforte der Bündnerpässe bringen und damit Italien den Vorsprung, den es sonst über diese besitzt, abgewinnen.

## Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

**Elektrische Rüche.** Die an der schweizer. Landesausstellung mit der goldenen Medaille ausgezeichneten elektrischen Koch- und Heizapparate von Grimm u. Cie. in Zürich (Erfinder Schindler - Jenny aus Glarus) sind diesen Sommer auch in Baden-Baden und soeben an der Elektrizitäts-Ausstellung in Stuttgart mit der goldenen Medaille prämiert worden. An letzterer Ausstellung erhielten von 390 Ausstellern nur 32 diese Auszeichnung.

**Elektrizitätswerk der Stadt Schaffhausen.** Für den Bau einer unterirdischen Transformatorstation am Frohnwaagplatz ist die Betonarbeit zu vergeben. Unternehmer sind ersucht, Offerten mit Angabe des kürzesten Erstellungs-termines auf dem Bureau (Oberhaus 1. Stock) einzureichen, woselbst auch Zeichnung und nähere Details eingesehen werden können.

**Mellingner oder Birrharder Elektrizitätswerk?** Die Herren Biland und Genossen wollen das Gefälle der Reuß von der Brücke in Mellingen weg bis zur Gemeindegrenze Mellingen-Birmensdorf ausnützen und damit etwa 700 Pferdestärken erzielen, um dieselben vorzugsweise im Gebiete der Gemeinde Mellingen, dann auch in Rohrdorf für industrielle Zwecke zu verwerten.

Die Förderer des Birrharder Projektes, wenn man es gegenüber dem von Mellingen ausgehenden kurz so bezeichnen will, beabsichtigen, das ganze Gefälle der Reuß, zwar nicht von der Mellingnerbrücke weg, sondern erst von der Ausmündung des Sägetals oberhalb der Eisenbahnbrücke an bis Innlauf in einer einzigen Anlage zu verwerten und dadurch etwa 1200 Pferdestärken zu gewinnen. Die so gewonnene Kraft soll allen umliegenden Ortschaften zugute kommen.

**Elektrische Beleuchtung Neßlau.** Nicht nur die Straßen, sondern auch die Kirchen sollen elektrische Beleuchtung erhalten. Die Herren Gebrüder Leuthold stifteten für die Kirche Neßlau und Hr. Präsident Schlumpf für die Klosterkirche Neu St. Johann je einen Leuchter.

**Elektrische Straßenbahn Zug - Negeri - Baar - Cham.** Unter der Leitung des Hrn. Dr. Du Miché-Preller werden gegenwärtig die zur definitiven Feststellung des Projektes erforderlichen Aufnahmen auf dem Terrain gemacht.

**Elektrizitätswerk Wäggitthal.** Der Vertrag zwischen dem Bezirk March und den beteiligten Korporationen über den Bau des Elektrizitätswerkes Siebnen-Wäggitthal ist auch von den Genossen Galgenen und Siebnen angenommen worden. Doch machen diese Korporationen ziemlich weitgehende Zusatzforderungen.

**Die elektrische Beleuchtung hat im Kanton Tessin** viel rascher und allgemeiner Eingang gefunden als in andern Schweizerantonen. Nicht bloß Bellinzona und Lugano, sondern auch die Dörfer in den Gotthardthälern erfreuen sich

fast ohne Ausnahme der schönen Errungenschaft. In Airolo, Faïdo, Biasca strahlt das Glühlämpchen in jedem Wirtschaftlein. Ebenso drunten am Luganersee, wo die H. Bucher u. Durrer allen schweizerischen Uferorten die elektrische Kraft geliefert haben. Nun will auch Locarno „mehr Licht“. Letzte Woche beschlossen die Vertreter von drei tessinischen Banken die Gründung einer Aktiengesellschaft behufs Versorgung der Stadt Locarno mit elektrischer Kraft.

**Elektrizitätswerk Veg.** Der waadtländische Staatsrat hat der Gemeinde Veg die Konzession zur Anlage eines Wasserwerks für Elektrizitätsgewinnung in Avencon, zwischen Peaufaire und der Sublinbrücke erteilt, sowie zur Führung der Leitung durch die Staatswaldung von La Varze. Damit ist das Projekt der Installation der elektrischen Beleuchtung in Veg und der Anlage des elektrischen Trams daselbst der Verwirklichung nahe gerückt.

### **Papyrolith, nicht zu verwechseln mit Kglolith.**

(Eingefandt).

Seit ca. 2 Monaten wird ein Material unter dem Namen Papyrolith auf den Markt gebracht, welches zu Fußböden verwendet werden soll.

Die Fabrik soll in Deutschland sein. Dem Vertreter wurden seitens verschiedener Architekten Probe-Austräge erteilt und es ist bereits in dem Schulhause an der Langstraße Zürich-Außer-Röhl vor ca. 3 Wochen ein solcher Boden erstellt worden. Dieser Bodenbelag gleicht einem Gipsüberzug, ist farblos, nützt sich wie Gips ab und dürfte die Haltbarkeit kein Vierteljahr erreichen.

Es ist einem jeden Interessenten zu empfehlen, diesen Bodenbelag zu besichtigen.

Anmerkung der Red. Wir haben diesen Papyrolithboden noch nicht aus eigener Anschauung kennen gelernt und können darum über die Zweckmäßigkeit des Papyrolithbelages kein Urteil abgeben. Vorstehende Einsendung haben wir aufgenommen, um auch dem Vertreter der Papyrolithindustrie in Zürich die Gelegenheit zur Darlegung der Eigenschaften des neuen Fabrikats zu geben.

### **Arbeits- und Lieferungsübertragungen.**

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

Matthäuskirche Basel. Nachstehend die Namen der ausführenden Architekten, Unternehmer etc.: Entwurf und Originalpläne: F. Henry in Breslau. Baupläne und Detailpläne: G. und J. Kelterborn, unter Mitwirkung von F. Henry für alle wichtigeren Architekturformen. Bauleitung: G. und J. Kelterborn. Bauführer: W. Mund aus Hannover. Unternehmer: Gerb., Maurer- u. Steinhauerarbeit: A. Mächner, Sohn (Turmgerüst: A. Meisterer-Asmus). Zimmerarbeit zu den Dächern und Emporen, Holzfußböden, Holzdecken und Emporenbrüstungen, kleine Kanzel in der Sakristei: C. Müller Sohn. Spenglerarbeiten: F. Gisinger. Schieferdeckerarbeiten: St. Vandersath. Schmiedeiserne Turmspitzen und Glockenstuben-Jalousien: Roth und Wahl. Blechträger zu den Querschiff-Emporen und eiserne Turmtreppe: Alb. Buß u. Cie. Eiserne Treppengeländer: A. Mangold. Fenstersturmstangen und eiserne Fensterklappen: Nemmer u. Cie. Glasfenster: F. Weiler in Heidelberg, Emil Schäfer, Witwe Ruhn-Helmle. Aufheizung: Gebr. Scherrer in Neunkirch (unter Mitwirkung des öffentlichen Technikers Th. Esslin). Terrazo-Fußböden: M. Antoniotti. Außere und innere Thüren: Breiswerk u. Cie. Thürrahmen: J. Heinz. Alle Bildhauerarbeiten in Stein, Matthäusfigur und Modelle für Holzbildhauerarbeit: J. Hym. Gas- und Wasserleitung, elektrisches Lantewerk: Henri Kieber. Dekorative Malerarbeit: Entwürfe von G. Möller, Maler und Architekt in Breslau; Ausführung von Rud. Schweizer. Sonstige Malerarbeiten: Chr. Nageth.

Glocken- und Glockenstuhl: Ruetschi u. Cie. in Aarau. Turmuhr: J. Mäder in Andelfingen. Orgel mit Gehäuse: G. F. Walker u. Cie. in Ludwigsburg. Wassermotoranlage für die Orgel: A. Schmid in Zürich. Altar: A. Linder. Kanzel: J. Gürtler; L. Bürgi, Holzbildhauer. Kanzelnischen-Gestühl: J. Karch. Sitzbänke: J. Karch, A. Plattner. Beleuchtungsgegenstände: J. Heinz, Ritter und Uhlmann. Opferstühle u. Wandbecken: J. Heinz. Umgebungsarbeiten, Anpflanzung: Baudepartement. Pflasterungsarbeiten: W. und J. Rapp. 50 Schulbänke in Murten an J. Bösiger, mech. Bau- und Möbelschreiner in Langenthal.

Die Steinelieferung f. d. Uferversicherung der Töb an Probst, Chappuis u. Wolf in Egglisau, Furrer-Wäger in Winterthur und die Lägersteinbruchgesellschaft Regensberg.

Die Ausführung der Verbreiterung der Straße erster Klasse zwischen Welfikon und Seuzach an L. Sacchetti, Seuzach.

Die Anfertigung u. Lieferung der neuen Accumulatoren-Batterie in das Seminar Rüschnacht: der Fabrik Verlikon.

### **Verschiedenes.**

Für Möblierung des Landesmuseums Zürich verlangt der Stadtrat vom Großen Stadtrat einen Kredit von 100,000 Franken.

**Das deutsche Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb.** Am 1. Juli 1896 ist das Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes vom 27. Mai 1896 in Kraft getreten. Dasselbe sucht den Ausartungen der unehelichen Konkurrenz und schwindelhaften Reklamen durch zivilrechtliche und strafrechtliche Vorschriften zu begegnen. Die wohlthätigen Folgen des neuen Gesetzes sind bereits in der Öffentlichkeit zu verspüren. Eine große Anzahl irreführender öffentlicher Bekanntmachungen, die den Anschein eines besonders günstigen Angebots hervorrufen, täuschender Bezeichnungen von Waren, unrichtiger Angaben über Art und Ort der Herstellung, Quantitätsverschleierungen sind bereits verschwunden. Umgekehrt hat aber das neue Gesetz auch bereits zahlreiche Unzuträglichkeiten mit sich geführt: Die Gerichte und Polizeibehörden sind von dem Tage des Inkrafttretens des neuen Gesetzes mit Anträgen und Anzeigen überhäuft worden, die von vornherein oder nach näherer Prüfung zurückgewiesen werden mußten. Harmlose Ankündigungen sind zum Gegenstand von Denunziationen gemacht, jede Maßnahme einer Konkurrenz als unredliche hingestellt worden. Auf der anderen Seite sind wirklich markante Fälle des unlauteren Wettbewerbes nicht zur Verfolgung gebracht worden, weil dem einzelnen Gewerbetreibenden oft die Gelegenheit und die Fähigkeit fehlt, zu erkennen, ob die inkriminierte Handlung unter einen Thatbestand des neuen Gesetzes fällt und weil es ihm oft peinlich ist, sich durch eine Anzeige allein herauszustellen. Um diesen Unzuträglichkeiten bei der Benutzung des neuen Gesetzes zu begegnen, hat der Vorstand des „Bundes der Industriellen“ beschlossen, eine Centralstelle zu schaffen, an die von allen diesem Verbands angehörigen Gewerbetreibenden die Beschwerden über unlauteren Wettbewerb zu bringen sind. Der Zweck dieser Centralstelle soll sein: 1. diejenigen Beschwerden weiter zu verfolgen, die sich als gerechtfertigt erweisen und einem Thatbestand des neuen Gesetzes unterstehen; 2. diejenigen Beschwerden zurückzuweisen, die sich als ungerechtfertigt darstellen, oder deren gesetzliche Verfolgung aussichtslos erscheint. — Der Bund sucht durch diese nützliche Einrichtung zugleich neue Mitglieder zu gewinnen. Bis zur Bekanntgabe der Zusammensetzung der Centralstelle sind Beschwerden an die Geschäftsstelle des Bundes, Berlin SW, Lindenstraße 26, zu richten.