

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	13 (1897)
Heft:	38
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: 10.01.2026

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

glieder des städtischen Trambahnausschusses, sowie das Direktorium der Trambahn-Aktiengesellschaft und viele andere Interessenten und Sachverständige erschienen. Die Fahrt fiel zur Zufriedenheit aus. Nach ihrer Beendigung erläuterte Herr Oberingenieur Schneider das eigenartige System der Akkumulatoren der Elektrizitätsgesellschaft Trieberg, was allgemeines Interesse erregte. Es laufen von obiger Gesellschaft auch reine Akkumulatoren-Wagen, eingerichtet als Trambahnwagen, ohne ober- oder unterirdische Stromzuführung, sowie seit einigen Tagen ein Vollbahnwagen auf der pfälzischen Eisenbahn.

Motorwagen in England. Aus London wird der Zeitschrift des deutschen Radfahrer-Bundes berichtet: Wenn das Motorwagen-Geschäft in England noch nicht einen so großen Aufschwung genommen hat, wie man bei dem hochentwickelten industriellen Geiste der Engländer zu erwarten allen Grund besäße, so darf man eben nicht vergessen, daß sich eine so mächtige Industrie nicht in wenigen Monaten aus der Erde stampfen läßt und erst seit Mitte November vorigen Jahres überhaupt Motorgefährte aller Art auf den öffentlichen Straßen verkehren dürfen. Von diesem Augenblicke an belebten sich die Verkehrsadern Londons und der übrigen großen Städte Englands in immer mehr fortschreitendem Maße mit Motorwagen, anfänglich mit solchen im Privatbesitz, später mit öffentlichem Fuhrwerk. Selbstverständlich boten die Besitzer von Wagen gewöhnlicher Art, welche das Verleihen derselben, als Geschäft betreiben, Alles auf, um das Publikum abzuhalten, sich den Motorgefährten zuzuwenden. Aber das half nichts, und der praktische Sinn der Engländer bei Allem, was Zeit- und Geldersparnis anbetrifft, zeigte sich auch hierbei wieder auf das Glänzendste. Auf der anderen Seite darf man wohl behaupten, daß der in England gebaute Motorwagen der äußersten Vollendung sehr nahe gerückt ist.

Daß man die bei den ersten in Betrieb gesetzten Gefährten dieser Art hervortretende mehr oder weniger bedeutende Erschütterung vollständigst besiegt hat, soweit dies überhaupt menschenmöglich erscheint, beweisen die seit einiger Zeit in den Londoner Straßen verkehrenden elektrischen Droschken. Bereits steht man aber auch schon ziemlich viel Privatmotorwagen, welche Kaufleute, Ärzte u. s. w. bei ihren Geschäftswegen in Gebrauch haben, während die Geburts- und Finanzaristokratie bei ihren Spazierfahrten das neue Gefährt keineswegs verschmäht. Viele Besitzer ausgedehnter Ländereien, deren es auf den britischen Inseln bekanntermaßen sehr viele gibt, haben sich zu ihren Ausflügen Motorwagen bauen lassen, von denen einige Prachtexemplare an luxuriöser innerer Ausstattung nichts zu wünschen übrig lassen. Am meisten haben sich aber die Eigentümer vieler Geschäfte, besonders der Riesenbazare aller Art, der großen Mode- und sonstigen Glabissements, welche kleinere Packete sehr rasch befördern müssen, mit der Anschaffung beeilt. Auch die Motorfahrräder brechen sich in der letzten Zeit bei Herren und Damen täglich mehr Bahn und wenn die Benutzung derselben anfänglich gleichfalls etwas langsam, ja sogar sehr langsam vor sich ging, so lag dies daran, daß es mit Schwierigkeiten verknüpft war, die Besitzer in die technische Handhabung des elektrischen Apparates einzuweißen, während man jetzt ein System in Anwendung gebracht hat, welches jedermann ohne große Mühe begreifen kann. Noch ehe das neunzehnte Jahrhundert zur Rüste geht, wird das Motorwagen- und Motorfahrradgeschäft in England einen kolossalen Aufschwung genommen haben.

Verschiedenes.

Die Kommission für Errichtung eines Hebel-Denkmal's in Basel hat nach eingehender Beratung und Besprechung aller Verhältnisse und hauptsächlich mit Rücksicht

auf die beschriebenen Mittel, die zur Verfügung stehen, beschlossen, von einer Ausschreibung abzusehen und hat Hrn. Marx Neu mit der Erstellung des Denkmals beauftragt.

Baupolizei im Kanton St. Gallen. Der Regierungsrat hat das Gesuch eines Gemeinderates, es möchte Art. 3 der Verordnung betreffend Erstellung und Reinigung enger Kamine dahin abgeändert werden, daß solche Kamine nicht bloß mit Ziegelsteinen von circa 12 Centimeter, sondern auch mit solchen von nur 9 Centimeter Dicke (Breite) erstellt werden dürfen, eventuell, im Falle der Ablehnung einer Revision genannter Verordnung, möchte wenigstens die Bewilligung erteilt werden, bei der Umwandlung von sogenannten „Eiterkaminen“ im Sinne von Art. 70 des Feuerpolizeigesetzes in Kamine von Ziegeln, Luffstein oder andern Mauerwerk, sogenannten „Mollen“ von 9 Centimeter Dicke verwenden zu dürfen, auf Grund eines vom Kantonsbauamt abgegebenen Gutachtens in ablehnendem Sinne beschließen.

Auf Grund der bei der letzten ordentlichen Gebäudeversicherungszurückweisung in einer Gemeinde gemachten Wahrnehmung, daß öfters Asphaltpappe als Bedachung von Gebäuden zur Verwendung gelangt, wird beschlossen: Es sei Asphaltpappe (sog. Dachpappe) auf geschlossener Bretterver-schalung als Bedachungsmaterial anzuerkennen und es seien die betreffenden Gebäude in die zweite Gefahrentklasse einzu-reihen.

Unter der Firma „Kunst- und Bausteinfabrik Mett bei Biel“ hat sich eine Aktiengesellschaft gegründet, die ihren Sitz in Mett hat. Dieselbe bezweckt den Betrieb einer Kunst- und Bausteinfabrik zur Herstellung von künstlichen Bausteinen und zur Ausbeutung des eidgenössischen Patentes Nr. 11,441 für Härtekammern und der Patente Nr. 11,117 Sandwascherei und Nr. 11,118 Mischtrommel. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 120,000, geteilt in 240 Aktien à je Fr. 500. Gegenwärtiger Präsident ist Alcide Giarque-Dotteron, Kaufmann in Biel, und Sekretär Louis Leuenberger, Notar in Biel.

Das Jüger Vaugesetz ist mit 1342 Ja gegen 562 Nein angenommen worden.

Das große Aluminium-Dampfsboot für Afrika, das deutsche Kolonial-Interessenten gegenwärtig bei Escher Wyß u. Cie. in Zürich bauen lassen, schreitet in der Konstruktion vorwärts. Der Bau soll möglichst gefördert werden. Im Frühjahr wird der Präsident des preussischen Herrenhauses, Fürst Wied, nach Zürich kommen, um an den Probefahrten teilzunehmen. Auch für die japanische Regierung ist die Escher Wyß-Werfte momentan beschäftigt. Zwei Naphthamotor-Kriegsboote stehen für Japan im Bau.

† **Baumeister Karl Redeis-Nefler in Basel** starb letzten Freitag, erst 45 Jahre alt, nach längerem Leiden. Die Stadt Basel verdankt ihm eine Menge großer, schöner Bauten. Er war ein Mann von unermüdlichem Schaffens-brange, großem Unternehmungsgeiste und lebenswürdigem Gesellschaftsumgange.

Arlbergtunnel. Es hat sich als großer Uebelstand herausgestellt, daß der über 10 Kilometer lange Arlbergtunnel durch den Kohlendunst der hindurchfahrenden Lokomotiven dauernd verqualmt ist. Der Tunnel hat keine besonderen Ventilationsöffnungen, vielmehr soll der Rauch aus der östlichen Mündung, welche 288 Fuß über dem westlichen Eingange liegt, von selbst herausziehen. Die Verwaltung der österreichischen Staatsbahn hat daher kürzlich beschlossen, einen Versuch mit Petroleumheizung zu machen, der einen vollen Erfolg gehabt hat, indem der Rauch fast gänzlich aus dem Tunnel verschwunden ist. Infolgedessen wurden 37 Lokomotiven für Petroleumheizung bestellt, so daß die den Tunnel passierenden Maschinen in der Zukunft keine Kohle mehr brennen werden.