

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: 02.02.2026

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 J. Donauer in Küsnacht am Rigi; Granitarbeiten an Michael Antonini in Wassen; Kunststeinlieferung an Bianchini & Cie. in Luzern; Zimmerarbeit an Anton Gisler, Zimmermann, Schattendorf; Dachdeckerarbeit an Alois Aschwanden, Dachdeckermeister, Altinghauserstrasse, Altdorf; Spenglerarbeit an Jos. Burfluh, Spenglermeister, Altdorf; Eisenlieferung an Knechtli & Cie., Eisenhandlung, Zürich; Schlosserarbeit an Xaver Gisler, Schlosser, Altdorf. Bauleitung Kantonsbaumeister Hans Müller in Luzern und Georg Mayer, Architekt, in Untermaatt.

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

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

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

Neubau der Gebr. Traber in Steckborn. Glaserarbeit an Sigrist, Glasermeister; Schreinerarbeit an J. Füllermann, 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. Behnder, Schwanden. Bauleitung: Architekt Jos. Schmid, Glarus.

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

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

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

Schulhausbau Häggwil bei Rütti (Zürich). Fundamentaushub an Rob. Bontobel, Häggwil. Bauleitung: Séquin & Knobel, Rütti.

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

Erstellung der neuen Bestuhlung für den Kantonsratsaal in Solothurn an Schreinermeister Aug. Hoffstetter in Basel.

Wohnhausneubau Brüder Nabizoni in Biberist. Sämtliche Arbeiten an Renfer, Gruber & Cie., Bauunternehmung und Architekturbureau, in Biberist.

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

Lieferung der neuen Turmuhr für die Kirche in Röthenbach (Bern) an J. G. Baer, Turmuhrbauer und Mechaniker, in Sumiswald. Bau der neuen Straße Blütschwil-Ottikon-Grämigen (St. Gallen) an Anderegg, Bauunternehmer, Flawil.

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

Befestigung und Pflasterung in der Kirche im Thal, Gemeinde Safen (Graubünden). Befestigung an Michel Buchli, Schreiner; Pflasterung an Ant. Cometti, Maurer.

Verchiedenes.

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 Holzsäulen 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 fällt, läuft sodann beim oberen Waldrand längs dem Walbrand 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 Errichtung 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 hebet“ denkt man in St. Gallen. Recht nötig war auch die Passerelle beim „Atlantic“, der frühere Übergang à niveau an dieser Stelle mußte seiner Gefährlichkeit wegen mit Zug und Recht verboten und gesperrt werden. Dadurch entstand aber eine überaus lästige Hemmung des Verkehrs, die durch den provvisorischen Übergang, 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 Tapzierer, Schreiner und Zimmerleute haben es zu Stande 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 Bezirk-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 Gartennatt und Rissimatt die Endstation Sennhütte erreichen (Projekt Müller, Beerleider und Gobat).

Der Regierungsrat gibt dem Drahtseilbahuprojekt 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.

Über den Stand der Arbeiten an der südlichen Zubahrtlinie zum Simplon wird in einer Zuschrift der „Gazette de Lausanne“ einiges mitgeteilt. Auf der Strecke Bielle-Domo d'Össola sind darnach alle Kunstbauten, Tunnels, Galerien, Brücken beendet, ebenso zum größten Teile die Gleisanlagen. Die Bahnhöfe sind unter Dach. Weniger vorgeschritten sind dagegen die Arbeiten auf der Strecke Domo d'Össola-Langensee. Da die Linie Domo-Novara einspurig angelegt ist, so hat man für Domo-Langensee ein ganz neues Tracée 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'Össola gebaut. Mit dem Abbruch des alten Bahnhofes hat man eben erst begonnen. Der neue kann frühestens in zwei Jahren fertig sein. Lebriqns 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 Genossenschaft 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 Beltheim. Nach einem klaren und gründlichen Referaten des Referenten der Primarschulpflege, Herrn Pfarrer Seewer, 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 Bättler Wallenseestrasse wird dem Betriebe übergeben, sobald der Schuhag darauf erstellt ist. Planaufnahmen und Studien für die Toggenburger-Straße werden gegenwärtig wieder fortgesetzt. Der Rücklauf 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 Hintermatte ein neues Alpzimmer zu erstellen. Die Pläne werden gegenwärtig fertiggestellt. Die Pläne für das neue Armenhaus für Erwachsene, welches auf die Liegenschaft Ueschen der Armenpflegeschaft zu stehen kommen soll, werden dem Regierungsrat zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet. Das Projekt eines Waisenhauses wird später erstellt.

Zur Vergrößerung des Beughauses 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 bevölken; es sind die Zimmerbestellungen in jüngster Zeit sehr zahlreich eingegangen.

Die neue Trottoirvoranlage 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 & Beerleider nochmals eine neue Variante für eine obere Richtung mit Vermeidung der Bahnstange. 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 Konzessionerteilung durch diese Studien erleidet, gerne in den Kauf nehmen. („Fr. Rh.“)

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

prompt genügen zu können. Herr E. Freyvogel in Sädingen ist als Gesellschafter beigetreten, Mr. 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 Vorjahr eingefangen 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 Vorjahr. Daraan ändert auch die Tatsache nichts, daß in zahlreichen Mittel- und Kleinstädten dieses Jahr wenig zu bauen ist. Umso mehr 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 Bausichten im Frühjahr verhältnismäßig wenig italienische Arbeitskräfte sich in Süddeutschland eingefunden haben, so daß die so bitter beklagte Konkurrenz der Ausländer diesmal viel weniger zu verhindern 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 Bejorgnis vor einem starken Rückschlag für den Fall nahe legte, daß die gegenwärtig sich drängenden Aufträge erledigt sind. Denn die jetzt überwältige 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 Arbeitgeber 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 Aussperungen 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 programmatischen Besichtigung ein Fahrzeug, das mit großer Geschwindigkeit auf dem Main dahin fuhr und das Interesse der Festteilnehmer in hohem Maße in Anspruch nahm. Das Neuherrere 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 Schiffsgasmashine, die gegenüber der Schiffsdampfmashine den Vorteil einer vollkommenen Ausnutzung der Kohle, eines geringeren Gewichtes und Raumbedarfes der Maschine, sowie völliger Explosionsicherheit hat. Diese von Emil Capitaine & Co. hergestellte neue Schiffsgasmashine scheint berufen, die Dampfmashine, namentlich in den Ausführungen bis 1000 Pferdestärken, zu verdrängen. Während beispielsweise der Kohlenverbrauch einer 100pferdigen Schiffsdampfmashine die Stunde 100 bis 150 Kilogramm beträgt, ist der der neuen Schiffsgasmashine 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 Gefäß in einfachster Weise in Gas verwandelt und das Gas zum Betriebe eines den Schiffssverhältnissen angepaßten Gasmotors benutzt, der seinerseits die Schraube in Umdrehung versetzt. Man hat bereits versucht, die für stationären Betrieb zunehmend Verwendung findende Sauggas-Motoranlage als Hilfsmashine für die Fortbewegung von großen Rähmen zu verwenden. Der Herstellung einer eigentlichen Schiffsgasmashine stellten sich jedoch erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Schon vor mehreren Jahren hat die russische Regierung größere Beträge einem russischen Fachmann zur Verfügung gestellt, um eine Schiffsgasmashine zu schaffen, die für eine Leistung von 3000 Pferdestärken einer Kieler Werft in Auftrag gegeben wurde. Über den Erfolg jener Bemühungen hat man inzwischen jedoch nichts vernommen. Eine Schiffsmashine, die denn Brennstoff vollkommen auszunützen im stande ist, wie die Dampfmashine bzw. 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 Entfernung 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 Capitalistische Schiffsgasmashine, 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 Gasmashinen in stationärem Betriebe mit Vorteil verwendet hat, werden wir wohl in nicht allzu ferner Zeit an Stelle der Ozean-Schnelldampfer noch schnellere Gaschiffe sehen.

**Die Leimgrosshandlung
Gottl. Maurer, Basel**
empfiehlt sich für ihre anerkannt vorzüglichen
**Kölnerlederleime und Landleime,
zählestes Flintsteinpapier, sowie Lacke
für jedes Gewerbe.**