

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 21 (1905)

**Heft:** 51

**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:** 24.01.2026

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

# Happ & Cie.

Telegramm-Adresse:  
**Armaturenfabrik**

**Telephone No. 214**

# **firmaturenfabrik Zürich**

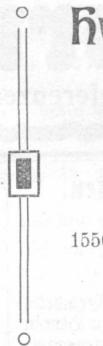
liefern als Spezialität:

# Absperrfischeber

# Pumpwerke

für Wasserversorgungen etc.

Anerkannt vorzügliche Ausführung.



1556 c 05

18c 06

# Sämtliche Armaturen für Wasser- und Gaswerke.

für Wasser- und Gaswerke.

18 c 06

## **amtliche Armaturen**

für Wasser- und Gaswerke.

**Billige Preise.**

## Verschiedenes.

Die Hauptstationen der Rickenbahn. Der Verwaltungsrat der S. B. B. fasste betreffend Stationen der Rickenbahn einige Beschlüsse von allgemeinem Interesse. Die Rickenbahn mündet nördlich in die Station Wattwil (der Toggenburgerbahn Wil-Ebnat) und südlich in die Station Uznach (der Linie Rapperswil-Ziegelbrücke) ein. Beide Stationen sind äußerst primitive Anlagen, die nicht einmal dem zurzeit bestehenden Durchgangsverkehr zu genügen vermögen, geschweige der Aufnahme der neuen Ricken-Verbindungs bahn. Die Erweiterung der Stationen Wattwil und Uznach ist daher dringend notwendig geworden. Die dahierigen Kosten sind in dem für den Bau der Rickenbahn bewilligten Kredite von 12,200,000 Franken nicht inbegriffen. Für Uznach sind folgende Bauten vorgesehen: ein neues Stationsgebäude, und davon getrennt ein neuer Güterschuppen, neue größere Verladplätze, vier durchgehende Geleise von 400—500 Meter Länge, ein Zwischenperron ohne Personentunnel, verschiedene Gütergeleise, eine Depotanlage mit Lokomotivremise und Drehzscheibe und endlich eine zentrale Weichen- und Signalstellung, alles zusammen im Kostenvoranschlage von 800,000 Fr. Für Wattwil sind vorgesehen: neues größeres Stationsgebäude, neuer größerer Güterschuppen, eine wesentlich größere Geleisanlage, insbesondere fünf durchgehende Geleise mit Zwischenperron ohne Personen-tunnel, wobei die Möglichkeit der Einmündung einer neuen Linie St. Gallen-Wattwil der Bodensee-Toggenburgbahn vorgesehen ist; diese sämtlichen neuen Anlagen der Station Wattwil kosten 865,000 Fr. Der Verwaltungsrat genehmigte die beiden Bauprojekte Uznach und Wattwil und bewilligte die erforderlichen beiden Kreditsummen von 800,000 Fr. und 865,000 Fr.

**Die neue Werftanlage in Romanshorn.** Im Jahre 1903 entschloß sich die Generaldirektion der Bundesbahnen zur Niederlegung der von der ehemaligen Nordostbahn übernommenen alten Werft, um an deren Stelle eine neue, allen Anforderungen der Neuzeit entsprechende Anlage nebst besonderem Reparaturhafen bauen zu können.

Nachdem nun die gesamten Anlagen annähernd fertig

gestellt und diesen Frühling dem Betrieb übergeben werden, nimmt ein Mitarbeiter der „Thurg. Ztg.“ sich die Mühe, sie kurz zu skizzieren.

Die eigentliche große Werfthalle ist vollständig aus Beton und Eisen erstellt, also total feuersicher. Links und rechts der Halle sind die verschiedenen Werkstätten, Bureaux, Baderäume, Aborte &c. in durchwegs großen, mit mächtigen Fenstern versehenen Räumen untergebracht. Von der Mitte der gegen den See vollständig offenen Werfthalle geht eine vierachsige Bahn, welche auf einer schiefen Ebene von etwa 140 Meter Länge erstellt ist, von der Höhe des Werftbodens mit 6 % Gefälle bis circa  $2\frac{1}{2}$  Meter unter die Hafensohle. Auf dieser schiefen Ebene bzw. auf den vier Schienensträngen wird sodann ein 40 Meter langer und 7 Meter breiter Rollwagen, der sich auf 240 Rädern fortbewegt, bis ans Ende der Bahn ins Wasser hinabgelassen und das im Reparaturhafen schwimmende Schiff dann über den unter dem Wasserspiegel bereitstehenden Rollwagen gelöst, bis der vordere Schiffsskiel auf diesem festsetzt. Hierauf wird der Rollwagen samt dem Schiff, das sich beim Aufziehen nach und nach vollständig auf den Wagen setzt, durch eine am öbern Ende der schiefen Bahn erstellte mächtige elektrische Aufzugswinde in die Halle hinein aufs Trockene gezogen. Auf diese Weise wird es möglich, ein Schiff innerst  $1\frac{1}{2}$  Stunden vom See ins Dock zu bringen, während man hiezu bei der alten Wersteinrichtung, wo das Schiff auf einer eingeseiften Holzbahn hochgezogen wurde,  $2\frac{1}{2}$  bis 3 Tage brauchte.

Der Werft- oder Reparaturhafen hat eine lichte Breite von 70 m bei einer Länge von 107 m und wird durch zwei mächtige Betondämme begrenzt. Der nördliche, 130 m lange Damm reicht erheblich weiter in den See hinaus, als der nur etwa 80 m lange südliche und ist im äußern Teil gegen den Hafen zu abgebogen, um diesen vor den hier vorherrschenden Ost- und Nordoststürmen zu schützen. Die Oberkante der Hafendämme liegt  $1\frac{1}{2}$  m über dem Hochwasserstand. Der südliche Hafendamm hat eine Kronbreite von 2,5 m, der nördliche auf zirka 60 m Länge eine solche von fast 6 m. Letztere Breite wurde nötig, um auf dem Dugie ein Ber-

bindungsgleise mit dem Bahnhof erstellen zu können. Am Ende des Quaigleises ist sodann ein mächtiger elektrischer Drehkran allerneuester Konstruktion aufgestellt, der es ermöglicht, die Dampfkessel aus den Dampfern direkt auf Eisenbahnwagen und umgekehrt von den Wagen direkt in die Schiffe zu heben. Der Drehkran arbeitet unter Einwirkung eines 30 PS Motors so ruhig und rasch, wie man sich nur wünschen kann. Die Arbeitsmaschinen in den Werftwerkstätten werden ebenfalls sämtliche elektrisch getrieben. Der Hauptverkehrsplatz Romanshorn erhält somit eine Werftanlage, wie man sie weder am Bodensee noch sonst an einem der europäischen Binnenseen zurzeit finden wird.

**Schweiz. Eisenbahnwagenbau.** Ein hübsches Kompliment. Unter diesem Titel lesen wir in den „Hamb. Nachr.“ folgende Berliner Korrespondenz: Die schönsten Eisenbahnwagen, die in Berlin und in ganz Nordeutschland zu sehen sind, findet man jetzt täglich in dem neuen Nachzuge, der im vergangenen Jahre zwischen Berlin und Basel eingerichtet worden ist. Es sind dies zwei Durchgangswagen der schweiz. Bundesbahnen 1. und 2. Klasse. Der eine läuft bis Genf, der andere bis St. Maurice, im Sommer bis Brig am Simplon-Tunnel. Er wird mit der Eröffnung des Tunnels ohne Zweifel bis Mailand durchgeführt werden. In die Augen fallen sie vor allem durch die ganz ungewöhnlich großen Fenster. Diese gewähren, ohne daß man sich vom Sitz vorbeugt, einen vollständig freien Ausblick. Ebenso reichlich sind die Abmessungen der Sitz wie der einzelnen Abteile und des Durchgangs. Ohne überflüssigen Schmuck ist die Ausstattung doch sehr geschmackvoll und wohltuend. Die Beleuchtung ist stärker als in der Mehrzahl der andern Züge. Neu sind besondere blaue Lämpchen für die Nacht, die das Abteil ganz mäßig beleuchten, ohne im Schlaf zu stören. Die Drehgestelle, die Federung, alles ist in musterhafter Weise angeordnet. Die Wagen können in jeder Beziehung als Vorbild dienen.

**Bauwesen in St. Gallen.** (Korr.) Nachdem der verfügbare Raum für die Aufbewahrung der Urnen im Kremationsgebäude selbst in nicht allzu ferner Zeit ausfüllt sein wird, ist die Errichtung einer besondern Urnenhalle, die vom Kremationsgebäude unabhängig sein soll, zur Notwendigkeit geworden. Die Hauptversammlung des Feuerbestattungsvereins hat daher auf Antrag des Vorstandes beschlossen, dem Gemeinderat ein Gesuch zu unterbreiten in dem Sinne, daß die politische Gemeinde die Kosten des Baues auf sich nehme.

— Das Komitee des st. gallischen Kantonalsschützen-

vereins hat sich in seinem Jahresberichte entschieden gegen die Schießplatz-Lotterien ausgesprochen, wie solche in letzterer Zeit mehrfach in Szene gesetzt wurden. Die Ansicht des Vorstandes geht dahin, es seien in erster Linie die Gemeinden verpflichtet, derartige Einrichtungen nach Möglichkeit finanziell zu unterstützen und hätten die Vereine sich also zuerst an die Gemeindeverwaltungen zu richten, wenn Schießplatzanlagen neuerrichtet, umgebaut oder erweitert werden sollten.

A.

**Saalbau St. Gallen.** Auf dem untern Brühl erheben sich zurzeit die Bifore für den städtischen Saalbau. Da der Gemeinderat den Finanzausweis des Saalbaukomitees genehmigt hat, so ist zu hoffen, daß noch dieses Frühjahr der Bau in Angriff genommen werden kann.

**Bauwesen in Winterthur.** Der 34. Rechenschaftsbericht der Gesellschaft für Errichtung billiger Wohnhäuser über das Jahr 1905 konstatiert, daß die Nachfrage nach Wohnungen im Frühjahr ziemlich plötzlich und stark stieg. Infolgedessen beschloß der Verwaltungsrat, die Bautätigkeit wieder aufzunehmen, zunächst mit zwei dreistöckigen Doppelwohnhäusern an der Eichliacherstraße im Töpfeld. Die Wohnungen werden auf 1. Mai beziehbar. Der Bericht bemerkt, daß die Errichtungskosten wegen der stark gestiegenen Baupreise und verbesserter innerer Einrichtung bedeutend höher kommen als bei den früheren Bauten.

**Bauwesen in Küsnacht am Zürichsee.** Die Gemeindeversammlung vom 11. März genehmigte die vom Gemeinderat zu Handen der politischen Gemeinde gestellten Anträge betreffend Lieferlegung der vorderen oberen Heslibachstraße, Errichtung einer Kanalisation im Oberdorf und Beitragssleistung an die Kosten der projektierten Käferbodenstraße und gewährte die hierfür nötigen Kredite von Fr. 2500, 1500 und 4000. Auch der Kredit von Fr. 3000 für Einteilungs- und Umgebungsarbeiten zur Erweiterung des neuen Friedhofes wurde ohne Anstand bewilligt. Dagegen wurde der von der Armenpflege an die Bürgergemeinde gestellte Antrag betreffend den Bau eines Waisenhauses im Kostenbetrage von 100,000 Franken nach längerer Diskussion mit 65 gegen 34 Stimmen zurückgewiesen mit der Befürchtung, in einer späteren Vorlage auch die von der Minderheit projektierte Errichtung einer Waisenanstalt mit landwirtschaftlichem Betrieb in Berücksichtigung zu ziehen.

**Bauwesen in Rheineck (Rheintal).** (Korr.) Die politische Bürgerversammlung von Rheineck hat die Vorlage betr. Subventionierung der Schießplatzanlage mit Fr. 26,000 an den Gemeinderat zurückgewiesen, dagegen die Vorlage betr. Korrektion und Kanalisation der Thalerstraße mit schwacher Mehrheit genehmigt.

A.

**Bäckereianstalt Grabs.** Mit großer Mehrheit hat die Generalversammlung des Konsumvereins Grabs beschlossen, eine eigene Bäckerei im Betrage von 25,000 Fr. zu errichten. Für dieselbe sind vorgesehen ein Aufnahmestraße, ein Zweideck-Dampfsbackofen nach System Werner & Pfleiderer in Kannstadt, eine Knet- und Mischmaschine, eine Mehlsiebmaschine, eine Sacklopf- und Haserquetschmaschine und für den Betrieb einen Elektromotor von 2 PS.

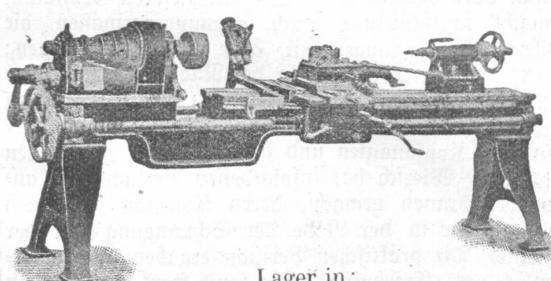
**Hotels in Luzern.** In Romos, am Fuße des Napf, oder auch Hinterländer-Rigi genannt, eröffnet kommende Saison Hr. Theodor Birrer, früherer Wirt zum „Kreuz“, ein neues Kurhaus. Das Hotel ist in der Nähe von wohlduftenden Tannenwaldungen mit schönen Spaziergängen gelegen, und von den Stationen Wolhusen und Entlebuch aus leicht zu erreichen.

Ebenso soll auf dem Ebnet bei Entlebuch durch Hr. Bucher zum „Lindenhof“ ein Kurhaus und Pension

## Mäcker & Schaufelberger

### ZÜRICH I

1557 05



Lager in:

**Werkzeug-Maschinen.**

in Betrieb gesetzt werden und zwar ebenfalls kommenden Frühling.

**Ein Schwimmdock auf dem Vierwaldstättersee.** Infolge der Vermehrung der Dampfer mußte an eine Erweiterung der Werftseinrichtungen gedacht werden. Da dies auf dem der Gesellschaft gehörenden Terrain laut „L. Tgbl.“ unmöglich ist, wurde der Bau eines Schwimmdocks in Aussicht genommen. Das bisherige Trockendock bleibt daneben fortwährend im Betriebe. Das Schwimmdock wird so groß gebaut, daß auch die größten Schiffe in dasselbe einlaufen und selbst noch größere darin einst Platz finden können. Das Schwimmdock besteht aus drei bzw. vier miteinander verbundenen Pontons. Das Schiff fährt ein, das Tor wird geschlossen und das Wasser ausgespumpt. Die Pumpenanlagen werden elektrisch betrieben. Ende Juli soll das Dock fertig sein.

**Kurhausbauten im Eigelatal (Lucern).** Die stadtluzernische Behörde hat beschlossen, auf Würzalp im Eigelatal ein Ferienheim für erholungsbedürftige Kinder zu bauen.

Ebenfalls im Eigelatal baut die Stadt als Eigentümerin ein neues großes Kurhaus. Durch den Ankauf einiger Alpen für den neuen Geschäftsschiffplatz am Pilatus ist die Stadt genötigt worden, auch das Kurhaus im Eigelatal zu übernehmen. Da die alten Räume etwas beschränkt sind, entschloß man sich zu einem Neubau, der den vielen stadtluzernischen Familien, die den Sommer gerne dort oben verbringen, angenehme Unterkunft bieten wird.

**Schulhausbau Rotmoos im Guttleibach.** Die Gemeindeversammlung von 246 Bürgern beschloß den Bau eines neuen Schulhauses in Rotmoos. Die daherigen Kosten sind zu zirka 16,000 Fr. veranschlagt.

**Niesen-Bahn.** Das Aktienkapital für die Niesenbahn sei nun vollständig gezeichnet und das Obligationenkapital gesichert. Anfang April wird die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre stattfinden. Die übrigen Vorarbeiten sind derart gefördert worden, daß mit dem Bau der Bahn, die bekanntlich als Drahtseilbahn (in zwei Sektionen) mit elektrischem Betrieb projektiert ist, noch in diesem Frühjahr begonnen werden kann.

**Bauwesen in Olten.** Die stetig fortschreitende Entwicklung der Stadt Olten veranlaßt den Gemeinderat, mit einem Bauprogramm vor die Gemeinde zu treten, in welchem festge stellt wird, welche Bauarbeiten als dringlich erklär werden und in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangen sollen. Dieses Programm enthält folgende Arbeiten: Ausbau der Kanalisation, Bau verschiedener Straßen und Trottoirs, Ausbau der Wasserversorgung, Bau einer neuen Badanstalt und eines neuen Schulhauses mit Turnhalle. Für diese Arbeiten ist eine Kostensumme von einer Million in Aussicht genommen.

**Saalbau für Grenchen.** Die Jury zur Beurteilung der Konkurrenzpläne für einen Saalbau in Grenchen hat sich am 10. ds. in dorthen versammelt. Eingelangt sind 83 Projekte, wovon die nachbezeichneten mit Preisen gekrönt wurden, wobei noch zu bemerken ist, daß ein erster Preis nicht erteilt werden konnte.

2. Preis: Nr. 44, Motto „Ergo bibamus“, Verfasser Alfred Leuzinger, Architekt, Stuttgart.
3. Preis ex aequo: Nr. 58, „Storchenest“, Alfred Leuzinger, Architekt, Stuttgart; Nr. 59, „Nach Programm“, Fröhlicher & Söhne, Solothurn.
4. Preis: Nr. 27, „Arion“, J. Rehfuss, Arch., Zürich V. Die Honorierung war folgende: 2. Preis 650 Fr., 3. Preis je 450 Fr., 4. Preis 250 Fr.

**Wasserversorgung Möhlin.** Die Gemeinde beschloß die Erweiterung der Wasserversorgung im Voranschlage

von Fr. 30,000, sowie die Errichtung einer zweiten Dorfbachbrücke im Kostenbetrage von Fr. 3000.

**Bau von Gasfabriken im Tessin.** In Mendrisio hat die Gemeindeversammlung fast einstimmig die Einführung des Gases, namentlich zu Kochzwecken, beschlossen, da diese Gemeinde schon seit Jahren die elektrische Beleuchtung besitzt. Auch für kleinere Gasmotoren wird Gas zu billigem Preise abgegeben werden. Es ist zu hoffen, daß auch Bellinzona dem Beispiel von Mendrisio bald folgen und neben dem Elektrizitätswerk noch eine Gasfabrik bauen werde; die Nachfrage nach Kochgas würde bei der stets wachsenden Bevölkerung jedenfalls eine ganz bedeutende sein.

**Kursaalbau Meiringen.** Eine vom Hotelierverein einberufene Versammlung hat einstimmig die Errichtung eines Kursaals beschlossen. Das Gebäude soll auf die Pfrundmatte zu stehen kommen.

**Hotelswesen.** In Hochfluh-Hasliberg haben lt. „Oberl. Volksblatt“ die Arbeiten für den Hotelneubau des Hrn. Buchbindermeister Gysler begonnen. Das neue Hotel soll auf die Saison 1907 betriebsfähig sein.

**Die Elektrizitätsgesellschaft de la Goule in St. Immer** hat die Wasserkäle Refrain und Mort am Doubs angekauft und wird ihr Unternehmen bedeutend vergroßern. Sie hat Aussicht, die gewonnene Kraft in Frankreich zu verwerten. Mehrere Großindustrielle sollen an dem Unternehmen beteiligt sein.

**Die Deutlichkeit telephonischer Gespräche.** Während man bekanntlich Vokale sehr klar durch das Telefon hört, läßt die Deutlichkeit der Konsonanten durchgängig mehr oder weniger zu wünschen übrig. Besonders sind es die Zischlaute, die allein fast gar nicht und im Zusammenhang der Wörter mehr durch Raten als Hören verstanden werden. Vielfach glaubte man dem durch Verbesserung der Telephone, Anbringung besonderer Hörtrichter und dergleichen abhelfen zu können, indem man „laut“ und „deutlich“ mit einander verwechselte. Es ist zwar gelungen, sehr laut sprechende Telephone zu bauen, so laut, daß man im ganzen Zimmer das Gespräch hört, ja sogar im Maschinerraum von Schiffen, in denen es bekanntlich nicht sehr leise zugeht, aber die Deutlichkeit der Konsonantenwiedergabe gewann dadurch nicht. In dieser Richtung hat nun Edmund Wiersch sehr interessante Versuche angestellt, über die er in den „Annales der Physik“ ausführliche Mitteilungen macht. Er hat zunächst die verschiedenen Laute unserer Sprache, Vokale, Konsonanten und besonders Zischlaute, analysiert und gefunden, daß die eigentlichen Zischlaute durch eine Schwingungszahl entstehen, die mindestens dem Grundton der Luftfülle einer einseitig gedeckten Pfeife von etwa 14 Millimeter Länge entspricht, d. h. die Zischlaute weisen eine außerordentlich hohe Schwingungszahl auf. Die an unseren Telephones gebräuchliche Membran besitzt nun aber durchgehend einen viel tieferen Grundton, sie macht ja schließlich auch gezwungenermaßen die schnelleren Schwingungen mit, aber nur unvollkommen; während alle die Töne, die in der Nähe des Eigentones der Membrane liegen, durch Resonanz eine Verstärkung erfahren, fehlt diese den Tönen mit hohen Schwingungszahlen, den Konsonanten und besonders den Zischlauten vollständig. Wiersch hat infolgedessen Versuche mit anderen Membranen gemacht, deren Eigenton sehr hoch lag, und zwar in der Nähe der Schwingungszahl der Zischlaute. Die praktischen Versuche ergaben ganz außerordentlich gute Ergebnisse. Die sonst stark vortönenden Vokale wurden etwas zurückgedrängt, dafür fanden Konsonanten und Zischlaute eine sehr wirkungsvolle Resonanz, sodaß sie mit ausgezeichneter Klarheit wiedergegeben wur-

den. Einige praktische Ausführungsmethoden dieser neuen Erfindung hat Wiersch, wie der „Berl. Börsen-Cour.“ mitteilt, zum Patent angemeldet, und man darf wohl annehmen, daß die neuen, auf der gewonnenen Erkenntnis aufgebauten Apparate für den praktischen Telephonbetrieb einen erheblichen Fortschritt bedeuten.

**Abbruch einer Brücke durch Elektrizität.** Die alte Brücke über den Wabashfluß im amerikanischen Staate Indiana mußte im Interesse des Neubaues beseitigt werden, es dürfte daher für unsre Leser ganz besonders interessant sein, zu erfahren, in welcher Weise dieser Abbruch im praktischen Amerika, unter Anwendung der Elektrizität, stattfand. Der gesamte Brückenkörper, aus massivem Zimmerwerk zusammengefügt, ruhte auf einer Anzahl im Flusbett errichteter Steinpfeiler, welche auch als Träger der neuen Brücke dienen sollten, also nicht beschädigt werden durften. Daher mußte von der Anwendung von Sprengstoffen Abstand genommen werden. Ein Elektrotechniker kam auf den Gedanken, die Brücke durch Elektrizität zu zerstören. Jeder Bogen der nach Howe'schem System konstruierten Fachwerksbrücke war aus einem Gefüge von neun starken Balken zu je drei als Gegenstreben dienenden Bohlen errichtet, und der Plan des Elektrotechnikers ging dahin, diese 27 Hölzer gleichzeitig so weit zu durchschneiden, daß das Eigengewicht des Bauwerkes ein Zusammenbrechen des Bogens und einen Sturz der Hölzer in den Fluß veranlassen müßte. Das Zerschneiden der Balken und Bohlen sollte mittelst glühend gemacht Drahtschlingen geschehen. Die letzteren waren an den Stellen der Hölzer angebracht, wo der Schnitt stattfinden sollte, wurden durch an ihrem unteren Bogen isoliert hängende Gewichte straff gezogen und standen durch einen Leitungsdraht mit einer Dynamomaschine in Verbindung, welche, in Gang gesetzt, einen Wechselstrom von 50 Volts lieferte. Die Vorbereitungen zum Demolieren der Brücke waren derartig getroffen, daß die Schlingen an sämtlichen Gurtungen und Gegenstreben der Bogen befestigt waren, aber immer nur diejenigen eines der letzteren zum Glühen gebracht wurden, um den Zusammenbruch der einzelnen Bogen sukzessive stattfinden und das intensive Glühen nur in einer beschränkteren Anzahl von Ringen erfolgen zu lassen. Das Zusammenstürzen der Bogen fand programmatisch statt, und das gesamte Fachwerk wurde im Laufe eines Vormittags beseitigt, da das Zufallbringen jedes einzelnen Bogens nur 1 Stunde und 40 Minuten in Anspruch nahm. Die in das Wasser gestürzten Balken und Bohlen wurden alsbald aufgefischt und nach Absägen der Bruchstellen veräußert. Aus einer Prüfung der Brandabschitte ergab sich, daß der obere horizontale Teil jeder glühenden Schlinge 13 cm, die beiden vertikalen Teile je 7 cm in das Holz eingedrungen waren. Der verbleibende Rest der Struktur genügte dann nicht mehr, das Eigengewicht des Bogens zu tragen. Die Schnitte waren scharf und rein und zu den Seiten derselben war das Holz nur bis an einer Tiefe von 2,5 cm angeföhlt.

In diesem Falle hat sich also die Anwendung der Elektrizität als praktisch und rationell erwiesen. Man hatte schon früher versucht, Bäume im Walde auf gleiche Weise zu fällen, doch stellte sich dieses Verfahren erklärlicher Weise teurer, als wenn man die Bäume in alter Weise absägt.

**Eine neue Lenkvorrichtung für Langholzfuhrwagen resp. für die Hinterräder vom Wagen, welche mit langem Stammholz, Bauholz, Latten, I-Trägern u. c. beladen sind, wurde von August Kröll in Gießen erfunden und unter dem Namen „Fuhrmannsfreund“ in den Handel gebracht. Er soll sich vorzüglich bewähren und sehr einfach zu handhaben sein. Der Direktor der „Ober-**

hessischen Holzindustriegesellschaft“ in Mühl schreibt darüber:

„Das Langholzfuhrwerk findet in Ihrer Erfindung etwas lange Geübtes und sehr Wichtiges. Das lästige, zeitraubende Aufbinden des Wagens, die Beschädigung der Wagen durch das Umbinden fallen weg. Ohne still zu halten, nimmt das lange Fuhrwerk leicht jede Kurve. Eben so leicht vollzieht sich das Richten des Hinterwagens in tiefen Gleisen im Walde. Dabei ist die Handhabung die denkbar einfachste und zuverlässig.

Ich bin überzeugt, daß Ihre Lenkvorrichtung bald bei allen Langholzfuhrleuten zu Hause sein wird.“

Eisenhandlungen werden auf diese Neuheit für den Verkauf besonders aufmerksam gemacht, sowie auf die nachfolgende, nämlich den Göllnitz'schen Sägespanner.

Diese neue Spannvorrichtung besteht aus zwei geraden Drähten (gezogener Stahldraht) mit rechtem bezw. linkem Gewinde und einem Spannschloß, durch dessen Umdrehung die Drähte einander genähert resp. entfernt werden.

Die jetzt überall gebräuchlichen Schnüre machen das Anspannen des Sägeblattes zeitraubend und umständlich, da durch die halben Umdrehungen und das jedesmalige Durchstecken des Spannsteges nur eine unvollkommene Spannung erzielt wird, die noch den Nachteil hat, daß sie sich während des Arbeitens wieder lockert. Bei der Göllnitz'schen Drahtspannung mittels gußeisernem Spannschloß fallen diese Uebelstände sämtlich fort und es kann innerhalb weniger Sekunden eine so straffe Spannung des Sägeblattes erzielt werden, wie sie bisher überhaupt nicht möglich war und die noch den Vorteil hat, daß sie infolge der entgegengesetzten Gewinde an den Drähten und im Schloß, nicht imstande ist, während des Arbeitens nachzulassen. Schließlich ist auch nicht zu unterschätzen, daß der beim Arbeiten oft hinderliche Spannsteg bei der Göllnitz'schen Vorrichtung ganz wegfällt.

Von großer Bedeutung ist die neue Spannvorrichtung in hygienischer Beziehung, da sich an ihr nicht wie bei Schnurspannungen Schmutz, Staub, Späne u. c. festsetzen und nicht die durchgeriebenen Fäden und Fasern herunterhängen.

Beim Sägen von Löchern kann das Blatt ausgespannt werden, ohne daß dabei oft wie bei Schnurspannungen die Säge zusammen fällt, da die steifen Drähte die Sägearme nach wie vor von einander halten.

Schließlich aber sei noch erwähnt, daß die Göllnitz'sche Drahtspannung für jeden der mit Handsägen zu tun hat, eine große Ersparnis bedeutet, da die Drähte äußerst haltbar sind und somit nur eine einmalige Anschaffung nötig machen, während sich Schnurspannungen verhältnismäßig schnell durchreißen und deshalb eine öftere Erneuerung erfordern. Von letzterem werden besonders die Bauhandwerker empfindlich getroffen, da deren Sägeschnüre oft allem Unwetter ausgesetzt sind und durch Reiben an Steinen u. c. sich noch bedeutend schneller abnutzen.

Lobenswert ist ferner, daß die Drähte trotz ihrer Stärke und Festigkeit sehr leicht biegsam sind, wodurch sie bequem von einer Säge abgenommen und an einer anderen festgemacht werden können.

Die Hauptvorteile, welche die Göllnitz'sche Drahtspannung bietet, sind also nochmals kurz zusammengefaßt: Bequemes Arbeiten, schnelle, straffe Spannung, größte Sauberkeit, enorme Ersparnis.

Wie wir vom Generalvertrieb der Firma Alfred Harnisch, Berlin W 9 erfahren, ist die neue Spannvorrichtung bereits in über 1000 Betrieben der Holzbearbeitungsbranche des In- und Auslandes eingeführt; gewiß ein Beweis für die große Brauchbarkeit dieser Erfindung.