

Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **13 (1897)**

Heft 38

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Accumulatoren der Elektrizitätsgesellschaft Trieberg, was allgemeines Interesse erregte. Es laufen von obiger Gesellschaft auch reine Accumulatoren-Wagen, eingerichtet als Trambahnwagen, ohne ober- oder unterirdische Stromzuführung, sowie seit einigen Tagen ein Rollbahnwagen auf der pfälzischen Eisenbahn.

Motorwagen in England. Aus London wird der Zeitschrift des deutschen Radfahrer-Bundes berichtet: Wenn das Motorwagengeschäft in England noch nicht einen so großen Aufschwung genommen hat, wie man bei dem hochentwickelten industriellen Geiste der Engländer zu erwarten allen Grund besaß, 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 Geschütterung vollständigst beseigt hat, soweit dies überhaupt menschenmöglich erscheint, beweisen die seit einiger Zeit in den Londoner Straßen verkehrenden elektrischen Droschken. Bereits sieht man aber auch schon ziemlich viel Privatmotorwagen, welche Kaufleute, Aerzte 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 Establishments, welche kleinere Packete sehr rasch befördern müssen, mit der Anschaffung beeilt. Auch die Motorfahräder 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 einzuweihen, 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 Motorfahradgeschäft 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 Gen. Mayor Leu 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 vor 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 Gebäudeversicherungszurückrechnung in einer Gemeinde gemachten Wahrnehmung, daß öfters Asphaltpappe als Bedachung von Gebäuden zur Verwendung gelangt, wird beschlossen: Es sei Asphaltpappe (sog. Dachpappe) auf geschlossener Bretterverschalung als Bedachungsmaterial anzuerkennen und es seien die betreffenden Gebäude in die zweite Gefahrenklasse einzureihen.

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 Erstellung von künstlichen Bausteinen und zur Ausbeutung des eidgenössischen Patentes Nr. 11,441 für Härtekammern und der Patente Nr. 11,117 Sandwaflscherei und Nr. 11,118 Mischtrommel. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 120,000, geteilt in 240 Aktien à je Fr. 500. Gegenwärtiger Präsident ist Alcide Cianque-Butteron, Kaufmann in Biel, und Sekretär Louis Leuenberger, Notar in Biel.

Das Joger 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-Neßler 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 unermüdetem Schaffensdrange, großem Unternehmungsgeiste und lebenswürdigem Gesellschaftsumgange.

Arlberggtunnel. Es hat sich als großer Uebelstand herausgestellt, daß der über 10 Kilometer lange Arlberggtunnel 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.