

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Gewerbezeitung. 1867-1909 1901

8 (22.2.1901)

Badische Gewerbezeitung

herausgegeben von der
Großherzoglichen Landesgewerbebehörde.
Organ der Handwerkskammern.

Nr. 8.

Karlsruhe, den 22. Februar 1901.

34. Band.

Erscheint Freitags.

Anzeigen 25 Pfg. die dreispaltige Petitzeile.

Jahrespreis 3 Mark.

Inhalt: S. 69 bis 76. Bekanntmachung (Handwerkskammerwahlen Freiburg). — Das Automobil. III. — Ein Bildwerk in Kupfer getrieben. — Preisaus schreiben. — Aus dem Vereinsleben (Gütenbach, Sulzfeld, Schiltach, Böhrenbach, Donaueschingen, Ueberlingen, Bühl). — Unsere Musterzeichnung. — Anzeigen.

Bekanntmachung.

Die Wahlen zur Handwerkskammer Freiburg betreffend.

Gemäß § 13 der Wahlordnung für die Handwerkskammern und die Gesellenausschüsse derselben vom 9. April 1900, wird das Ergebnis der Wahl zur Handwerkskammer in Freiburg und deren Gesellenausschuß öffentlich bekannt gemacht.

Es wurden gewählt:

I. In die Handwerkskammer:

a. als Mitglieder:

von Wahlgruppe I (Zunungen)

1. Josef Benz, Bäckermeister in Freiburg,
2. Martin Fink, Schreinermeister in Freiburg,
3. Ambros Müller, Malermeister in Freiburg,
4. Johann Zink, Schlossermeister in Freiburg;

b. als Ersatzmänner:

1. August Eberle, Küfermeister in Freiburg,
2. Friedrich Haug, Schuhmachermeister in Freiburg,
3. Karl Kuenzer, Friseur in Freiburg,
4. Richard Manock, Schneidermeister in Freiburg;

von Wahlgruppe II

(Fachgenossenschaften und Fachvereine)

5. Karl Berg, Wagnermeister in Ortenberg,
6. Fritz Mörgelin, Bäckermeister in Haltungen;

5. Fidel Falk, Glasermeister in Haslach im Kinzigthal,
6. Fidel Henselmann, Malermeister in Offenburg;

von Wahlgruppe III

(Handwerkervereine)

7. Theodor Duschmale, Schuhmachermeister in Oberkirch,
8. Karl Josef Fäßler, Hafnermeister in Zhenheim,
9. Georg Schäfer, Zimmermeister in Almannsweiler;

7. Wilhelm Bauer, Mechaniker in Petersthal,
8. Edelbert Mülhaupt, Schneidermeister in Brombach,
9. Leopold Weitmann, Falzziegeleibesitzer in Hausach;

von Wahlgruppe IV

(Gewerbevereine)

10. Alfred Bea, Hofschuhmacher in Freiburg,
11. Friedrich Bihlmann, Zimmermeister in Stausen,
12. Franz Blank, Uhrmacher in Ettenheim,
13. Hermann Elbs, Feinmechaniker in Freiburg,
14. Ferdinand Friedmann, Zimmermeister in Offenburg,
15. Karl Harter, Malermeister in Zell a. H.,
16. Friedrich Kapp, Putzmacher in Elzach,
17. Herm. Schneider, Schreinermeister in Emmendingen,
18. Friedrich Schöpflin, Malermeister in Lörrach,
19. Otto Streißgut, Kupferschmiedmeister in Lahr,
20. Friedrich Wegel, Küfermeister in Willstätt.

10. Georg Bauerlen, Blechnermeister in Breisach,
11. Adolf Dietler, Hoflieferant in Freiburg,
12. Otto Fehrenbach, Schlossermeister in Gengenbach,
13. Christian Hermann, Bildhauer in Kenzingen,
14. Wilhelm Zugler, Blechnermeister in Schopfheim,
15. Ferdinand Kromer, Maurermeister in Mählberg,
16. Ferdinand Müller, Schlossermeister in Offenburg,
17. Hermann Müller, Schmiedmeister in Friesenheim,
18. Julius Pfendler, Sattlermeister in Lenzkirch,
19. August Schitterer, Maurermeister in Offenburg,
20. Ludwig Wolpert, Buchbindermeister in Schiltach.

II. In den Gesellenauschuß:

a. als Mitglieder:

b. als Ersatzmänner:

von Wahlgruppe I

(Innungen)

1. Johann Hausenbauer, Schreiner in Freiburg,
2. Franz Kaver Stoffel, Maler in Freiburg;

1. Karl Christmann, Friseur in Freiburg,
2. Alfons Riegert, Bäcker in Freiburg;

von Wahlgruppe III

(Handwerkervereine)

3. Karl Wilhelm Lang, Schreiner in Oberkirch;

3. Anton Siefertmann, Maurer in Oberkirch;

von Wahlgruppe IV

(Gewerbevereine)

4. Adolf Friedrich, Schriftsetzer in Freiburg,
5. Sylvester Gerle, Schmied in Freiburg,
6. Nikolaus Oberföll, Schriftsetzer in Offenburg,
7. Karl Späth, Schreiner in Lahr,
8. Florian Weiß, Zimmermann in Lörrach.

4. Anton Berger, Mechaniker in Freiburg,
5. Karl Bozenhardt, Steinhauer in Freiburg,
6. Georg Stahl, Buchbinder in Emmendingen,
7. Alois Sütterle, Zimmermann in Lörrach,
8. Robert Thiede, Blechner in Offenburg.

Freiburg, den 13. Februar 1901.

Der Großh. Landeskommissär für die Kreise Freiburg, Lörrach und Offenburg. Föhrenbach.

Das Automobil.

(Fortsetzung und Schluß.)

o Nachdem die Elektrizität sich als Antriebskraft bei Motorbooten bereits bewährt hatte, lag die Verwendung derselben bei Automobilen sehr nahe. In Gemeinschaft mit dem elektrischen Straßenbahnwagen, dessen Ausführungen zunächst vielfach vorbildlich waren, hat sich auch der elektrische Motorwagen in jüngster Zeit zu einer gewissen Vollkommenheit entwickelt. Da der Elektromotor — wie in vielen Fällen so auch hier — als Antriebsmaschine recht geeignet erscheint, so bietet der elektrische Wagen gegenüber dem Benzinwagen z. B. manche Vortheile, welche ihm auf den ersten Blick den Vorrang vor dem andern System ertheilen müßten. Im Vergleich zum Benzinmotor ist der elektrische Motor umsteuerbar, so daß keine besonderen Wendegeräte erforderlich sind; ebenso wird unter Umständen das Differentialgetriebe zum Durchfahren von Krümmungen entbehrlich, sodaß, wenn auch bei der hohen Umdrehungszahl des Motors von Zahnrad- oder Kettenrad-Übersetzung nicht abgesehen werden kann, das gesammte Triebwerk des elektrischen Wagens sich doch wesentlich einfacher gestaltet. Die Regulirung des Elektromotors für die verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten ist einfacher und vollkommener; er läuft vollständig geräuschlos, während beim Benzinmotor infolge der Explosionen im Cylinder und Ausstoßens der Verbrennungsprodukte Erschütterungen, Lärm und unangenehme Gerüche* nicht ausbleiben werden. Kühlvorrichtungen fallen ebenfalls fort, so daß hier beim elektrischen Wagen an Raum und Gewicht gespart werden kann, und im Vergleich zur Feuersgefährlich-

keit des Benzins ist der elektrische Betrieb vollkommen gefahrlos.

Allen diesen unbestreitbaren Vorzügen steht aber ein Hauptnachtheil entgegen, welcher im Wesen des elektrischen Antriebs begründet liegt und die soeben angeführten Vorzüge unter Umständen vollkommen aufwiegt zu Gunsten der anderen Automobilsysteme. Der elektrische Motorwagen kann im Allgemeinen nur einen beschränkten Aktionsradius* besitzen, weil der in seinen Akkumulatoren aufgespeicherte Vorrath an elektrischer Energie sich allmählig erschöpft und der Wagen also zur Erneuerung seiner Betriebskraft an das Vorhandensein einer Elektrizitätsquelle gebunden ist. Der Wagen wird daher — je nach der Kapazität (Fassungsvermögen) seiner Akkumulatoren — nach gewisser Zeit entweder nach seinem Ausgangspunkte zurückkehren, um seine erschöpften Akkumulatoren gegen frischgeladene auszuwechseln, oder es sind besondere Ladestationen erforderlich, um die mehr oder weniger erschöpfte Batterie des Wagens wieder aufladen zu können. Die Ladestationen selbst werden von einer elektrischen Centrale aus mit elektrischem Strom versorgt.

Das elektrische Automobil eignet sich daher besonders als Wagen für regelmäßigen Fahrbetrieb: als Omnibus und auch als Droschke mit einem bestimmten, begrenzten Fahrbezirk, und hat auch in dieser Hinsicht besonders in großen Städten schon vielfach Verwendung gefunden.

In Newhork, London und Paris z. B. ist ein Dienst elektrischer Droschken eingerichtet. In Paris besteht derselbe seit April 1899; die betreffende Gesellschaft ist die „Compagnie Générale des Voitures“, deren

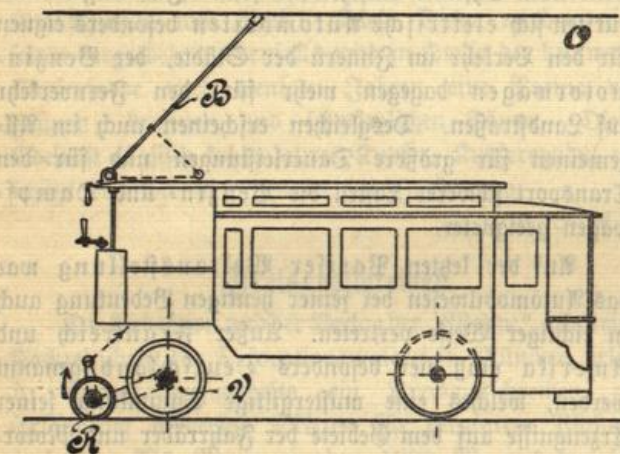
* Das letztere fiel dem Verfasser besonders in Paris auf, wo der Automobilverkehr überhaupt eine große Rolle spielt.

* Unter Aktionsradius versteht man bei Kriegsschiffen diejenige Dampfstrecke, welche bei normalem Kohlenvorrath und bei mittlerer Fahrgeschwindigkeit vom Schiff zurückgelegt wird.

Wagen im Allgemeinen zweimal täglich zu ihren Depots zurückkehren, um frische Akkumulatorenbatterien zu erhalten.

Besondere Ladestationen hat z. B. in Berlin die „Allgemeine Berliner Omnibusaktiengesellschaft“ für ihre Akkumulatorwagen eingerichtet. An den Endstationen der Omnibuslinie befindet sich die Ladevorrichtung, bestehend aus zwei Kandelabern oder Tragmasten mit Leitungsdrähten oder Stromzuführungsschienen, aus welchen vermittelt auf dem Wagendach angebrachter Kontaktbügel der elektrische Strom zum Aufladen (d. h.: Frischladen) der Batterien entnommen wird*.

Das bei elektrischen Straßenbahnen vielfach gebräuchliche gemischte System (so z. B. in Karlsruhe) ist auch mit Erfolg bei elektrischen Omnibussen angewandt. Ein solcher Omnibus, gebaut von der Firma Siemens & Halske, Aktiengesellschaft in Berlin, ist in untenstehender Figur dargestellt und ist



für Oberleitungs- und für Akkumulatorenbetrieb eingerichtet. Sobald der Omnibus auf ein Straßenbahngleis mit Oberleitung *O* stößt, kann er sich vermittlest des Kontaktbügels *B* in den Stromkreis derselben einschalten, wobei gleichzeitig seine Akkumulatoren von neuem geladen werden. Außerhalb der Straßenbahngleise wird der Betriebsstrom von der Batterie geliefert.

Der Wagen ist vorn mit einem besonderen Leitradpaar *A* versehen, welches vermittlest eines Hebels an der Vorderachse *V* drehbar angehängt ist. Die Leiträder selbst besitzen — wie die Räder eines Straßenbahnwagens — Spurkränze, mit welchen sie in die Straßenschienen eingreifen. Beim Verlassen des Gleises und beim Fahren auf dem Straßenpflaster werden die Leiträder vermittlest einer besonderen Vorrichtung um ca. 10 cm gehoben. Zur Lenkung des Wagens muß auch hier die Vorderachse *V* als Drehgestell ausgebildet sein, während die Hinterachse den Antrieb der Elektromotoren erfährt.

* Derartige Ladestationen kommen auch bei elektrischen Straßenbahnen vor.

Auf eine eingehende Beschreibung der elektrischen Automobilen, welche sowohl als leichte Wagen (Kutschwagen u. dergl.), als auch als schwere Fahrzeuge (Omnibusse, Geschäfts- und Lastwagen) gebaut werden, muß hier ebenfalls verzichtet werden. Nur auf die Hauptbestandtheile derselben möge kurz hingewiesen werden, von welchen — abgesehen vom eigentlichen Wagen — hauptsächlich zu nennen sind: der Motor mit dem erforderlichen Uebersetzungstriebwerk, die Akkumulatoren und der Fahrshalter, d. h.: die Vorrichtung zur Regulirung der Fahrgeschwindigkeit.

1. Motor. Gewöhnlich wird die Hinterachse des Wagens vom Motor angetrieben, während die Vorderachse zur Lenkung als Drehgestell ausgebildet ist. Die Hinterachse muß auch hier, wie dies aus der Abbildung auf S. 62 ersichtlich ist, getheilt sein, und ihre Verbindung mit dem Motor wird auf zweifache Art und Weise bewirkt: 1. der Wagen besitzt nur einen Motor, welcher vermittlest Uebersetzungsräder seine Arbeit auf die Hinterachse überträgt. Zum Durchfahren von Kurven wird dann in der gleichen Weise wie früher ein sog. Differentialgetriebe erforderlich, welches den Rädern der getheilten Achse eine verschiedene Geschwindigkeit gestattet; 2. der Wagen besitzt zwei Motoren, welche unabhängig von einander auf die zweiteilige Hinterachse arbeiten.

Durch Regulirung der Umlaufgeschwindigkeit des einen Motors vermittlest des Fahrshalters wird in einfacher Weise die verschiedene Geschwindigkeit der Hinterräder erreicht; das Differentialgetriebe fällt — wie schon früher erwähnt — hier fort. Das Zweimotorensystem ist daher auch das häufigere.

Um den Motor gegen Schmutz, Staub und die Einflüsse der Feuchtigkeit möglichst zu schützen, wird er zweckmäßig mit sammt dem Triebwerk in einem geschlossenen Gehäuse untergebracht (Motoren geschlossener Bauart). Die Leistung derselben beträgt bei leichten Fahrzeugen 2 bis 4 Pferdekkräfte bei einer minutlichen Umdrehungszahl von ca. 900 bis 1200. Daß bei diesen hohen Umdrehungszahlen zwischen Motor und Treibachse des Wagens Uebersetzungsräder einzuschalten sind, wurde auch früher schon erwähnt. — Bei schweren Wagen finden entweder stärkere Motoren Verwendung, oder man vergrößert die Anzahl der Motoren (anstatt zwei — vier Motoren).

2. Akkumulatoren. Auf das Auswechseln bzw. Aufladen der erschöpften Akkumulatoren, welche dem Elektromotor den erforderlichen Betriebsstrom liefern, war schon an anderer Stelle hingewiesen worden. Die Anforderungen, welche hier an eine Akkumulatorbatterie gestellt werden müssen, sind wesentlich andere als bei stationären Anlagen und auch bei Straßenbahnwagen. Man verlangt hier möglichst große Kapazität der Akkumulatorzellen bei möglichst geringem Gewicht derselben. Das letztere wird jedoch immer verhältnißmäßig hoch

sein, so daß hierdurch die Gewichtersparniß, welche gegenüber dem Benzinwagen wegen Fortfall der Kühlvorrichtung eintritt, wohl mehr oder weniger wieder aufgehoben wird. Ein anderer Nachteil ist die Empfindlichkeit der Akkumulatoren gegen Stöße und Erschütterungen, welche bei einem Automobil jedenfalls in stärkerem Maße zu erwarten sind, als bei einem in Gleisen laufenden Straßenbahnwagen.

3. Fahrshalter. Darunter ist die vom Wagenführer zu bedienende Vorrichtung zu verstehen, vermittlest welcher der Rückwärtsgang, sowie die Regulirung der Fahrgeschwindigkeit in gewissen Grenzen durch Aenderung der elektrischen Verhältnisse erreicht wird. Beim Rückwärtsgang wird der Betriebsstrom in umgekehrter Richtung durch den Motor geführt. Eine Aenderung der Geschwindigkeit kann z. B. bewirkt werden durch Einschaltung von Widerständen (Vorschaltwiderstände), durch verschiedene Schaltung der Zellen, oder bei zwei oder mehr Motoren durch Neben- oder Hintereinanderschaltung derselben. Ohne auf die Einrichtung des Fahrshalters, sowie auf die verschiedenen Regulierungsmethoden näher einzugehen, möge hier auf die unten angegebenen Aufsätze verwiesen werden*.

Um das elektrische Automobil leistungsfähiger zu machen, gehen manche Bestrebungen dahin, denselben während der Fahrt frische elektrische Energie zuzuführen. Dadurch läßt sich entweder ein größerer Aktionsradius erreichen oder auch eine Verminderung der Akkumulatorzellen, so daß damit eine Gewichtersparniß verbunden ist. — Ein hierher gehörendes Beispiel ist der schon früher beschriebene Omnibus von Siemens & Halske (letzte Figur), bei welchem, so lange er auf Straßenbahngleisen fährt, eine Speisung seiner Batterie aus der Oberleitung stattfindet. — Dasselbe läßt sich nach einer amerikanischen elektrotechnischen Zeitschrift auch erreichen, indem beim Bergabfahren des Automobils der Motor infolge einer besonderen Schaltung als Dynamomaschine läuft, und der erzeugte Strom zum Laden der Batterie Verwendung findet.

Zum Schluß möge noch auf eine interessante Kombination von Elektromotor mit Benzinmotor aufmerksam gemacht werden. Bei dem Automobil von Pieper in Lüttich sind beide Motoren derartig mit einander vereinigt, daß der Elektromotor in Thätigkeit tritt beim Anfahren und auch in Fällen, wo die Leistung des Benzinmotors nicht ausreicht, also z. B. bei größeren Steigungen. — Auf die Umständlichkeit des Anfahrens bei Benzinwagen war schon im vorigen Artikel hingewiesen worden. Das Anfahren

der elektrischen Wagen wird dagegen in einfacher und bequemer Weise durch Umlegen des Schalthebels am Fahrshalter bewirkt. — Während der regelmäßigen Fahrt läuft dagegen der Elektromotor wiederum als Dynamomaschine und speist die Akkumulatoren.

Ob diese Kombination von Pieper sich in praktischen Betrieben bewähren wird, dürfte etwas zweifelhaft sein. Die Bedienung des ganzen Wagens ist komplizirter geworden und wird eine um so größere Aufmerksamkeit seitens des Wagenführers erfordern.

Ein Rückblick auf diese kurze Besprechung der Automobilen muß jedenfalls zu dem Schluß führen, daß alle drei der z. Bt. gebräuchlichen Automobilsysteme (Dampf-, Benzin- und elektrische Wagen) ihre Berechtigung haben. Allen dreien sind gewisse Vortheile, aber auch Nachtheile eigen, so daß man nicht dem einen System unbedingt den Vorrang vor den anderen zuerkennen kann. Es wird daher stets der jeweilig vorliegende Fall für die Wahl des anzuwendenden Systems entscheidend sein. Im Allgemeinen dürften sich elektrische Automobilen besonders eignen für den Verkehr im Innern der Städte, der Benzinmotorwagen dagegen mehr für den Fernverkehr auf Landstraßen. Desgleichen erscheinen auch im Allgemeinen für größere Dauerleistungen und für den Transport schwerer Lasten die Benzin- und Dampfmaschinen geeigneter.

Auf der letzten Pariser Weltausstellung war das Automobilwesen bei seiner heutigen Bedeutung auch in richtiger Weise vertreten. Außer Frankreich und Amerika muß hier besonders Deutschland genannt werden, welches eine mustergiltige Sammlung seiner Erzeugnisse auf dem Gebiete der Fahrräder und Motorwagen zur Schau stellte. Deutschland war durch 26 Firmen vertreten, darunter auch die bekannte Firma Benz & Cie. in Mannheim. C. A.

Ein Bildwerk in Kupfer getrieben.

Auf der Freitreppe der Großh. Landesgewerbehalle war unlängst für einige Tage ein eigenthümliches Kunstwerk ausgestellt, das seiner Größe halber sich nicht wohl in das Innere schaffen ließ, und dessen Unterbringung im Freien in Hinsicht auf das Material kein Bedenken bot. Das Objekt lockte zahlreiche Passanten der Karl-Friedrichstraße zur näheren Besichtigung an und fand so zweifellos mehr Bewunderer, als wenn es in die Halle gestellt worden wäre. Der Ausstellungsgegenstand war eine Statue des sagenhaften flandrischen Königs und angeblichen Viererfinders Gambrinus (Jan primus?) in ungefährer doppelter Lebensgröße aus 2 mm starkem Kupferblech getrieben. Bei näherem Zusehen konnte man deutlich die Zusammenfügung aus einzelnen Kupferstücken und deren Vernietung erkennen. Eine feinere Oberflächenbearbeitung hätte in Hinsicht

* „Die gebräuchlichen Automobilsysteme“ (Dingler's polytechn. Journal. 1900. S. 220); „Die Motorenwagen und ihre Motoren“ (Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. 1900. S. 13).

auf den entgeltigen Standort der Figur keinen Zweck gehabt. Sie wird in Waldbshut einem Brauereigebäude zum Schmuck dienen und in beträchtlicher Höhe vor einer Nische Platz finden. Die Treibarbeit wurde nach einem von Professor und Bildhauer Fr. Dietzsch angefertigten Hilfsmodell ausgeführt von der Karlsruher Zinkornamentfabrik Huckschlag & Fritsch, Karl Boos Nachfolger, Bahnhofstraße 26.

Es schien uns angezeigt, an dieser Stelle auf die erwähnte Arbeit zurückzukommen, da die genannte Firma zur Zeit wohl die einzige im Lande sein dürfte, welche Bildwerke in Kupfer treibt. Es befassen sich überhaupt nur wenige Geschäfte in Deutschland mit dieser Sache und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Aufträge verhältnismäßig selten sind. Man greift eben zu dieser soliden Technik in vollwerthigem Material nur unter bestimmten Umständen und im Allgemeinen nur dann, wenn es sich um einen hoch anzubringenden Figurenschmuck handelt, dessen Gewicht nicht zu groß werden darf (krönende Abschlüsse für Kirchen- und Stadthürme und ähnl.) Diese Dinge werden nicht selten vergolbet; andernfalls tritt an Stelle der bekannten Kupferfarbe nach wenigen Jahren eine Patina von grünen, braunen und schwärzlichen Tönen. Dieser Edelrost (basisch kohlen-saures Kupfer, Kupferoxydul u.) schützt das Metall gegen weitere Zerstörung.

F. S. M.

Preis ausschreiben.

Die Redaktion und der Verlag der „Mappe“, illustrierte Fachzeitschrift für Dekorationsmalerei in München, erläßt in ihrem Januarhefte ein Preis ausschreiben zur Erlangung moderner Skizzen für dekorative Plafondmalerei. Als Preise wurden 1000 M. ausgeworfen, und sollen damit fünf Entwürfe mit Preisen bedacht werden und zwar zu 300, 250, 200, 150 und 100 Mark.

Die prämiirten Entwürfe gehen in das Eigenthum des Verlags über, welcher sich vorbehält, noch weitere Entwürfe aus freier Hand anzukaufen. Dieselben werden später in der Mappe veröffentlicht.

Alle künstlerisch gebildeten Dekorationsmaler können sich an diesem Wettbewerbe betheiligen.

Bedingungen sind:

1. Die Entwürfe müssen farbig, dem neuzeitlichen Kunstgeschmack entsprechend und durchaus selbständige Arbeiten sein.
2. Sie müssen druckfertig für Lithographie oder Dreifarben-druck ausgeführt sein, wobei die Wahl der Farben freigestellt ist.
3. Sie müssen im Verhältniß von 20 zu 30 cm sein und dürfen das Format von 40 zu 60 cm nicht übersteigen.
4. Bei der Farbengebung muß darauf Rücksicht genommen werden, daß die Reproduktion nicht zu schwierig werde.

Die Entwürfe sind mit einem Kennworte und mit einem, den Namen des Künstlers enthaltenden, geschlossenen Briefumschlage, welcher auf der Adressseite das gleiche Kennwort trägt, nicht gerollt, sondern zwischen zwei steife Pappen gelegt, an den Verlag der „Mappe“, Georg D. W. Callwey in München, Finkenstraße 2, frankirt einzusenden. Der letzte Termin der Einsendung ist der 31. März 1901. Später einlaufende Arbeiten bleiben unberücksichtigt.

Die Bekanntgabe des Resultates erfolgt spätestens im Juni-Hefte der „Mappe“.

Aus dem Vereinsleben.

Gewerbeverein Gütenbach. Versammlung am 5. Januar. Werkmeister L. Schmidt, dem vom Groß. Ministerium des Innern eine Reisebeihilfe zum Besuche der Pariser Weltausstellung bewilligt wurde, hielt einen Vortrag über diese Ausstellung. Er entwarf in kurzen Zügen ein klares Bild von der gesammten Ausstellung und sprach sodann über die Erfahrungen, die er auf maschinentechnischem Gebiete gemacht hatte, an der Hand zur Ansicht aufgelegter Pläne und Illustrationen.

Kchr.

Gewerbeverein Sulzfeld. Der vom Gewerbeverein veranstaltete Kurs für gewerbliche Buchführung, Korrespondenz und Kostenberechnung ist beendet. An demselben theilnahmen sich ca. 30 Meister bezw. Söhne und Töchter von solchen. Die Leitung des Kurses hatte Hauptlehrer Fleck übernommen. Die Kosten des Unterrichts werden vom Verein bestritten, Schreibmaterial mußte jeder Theilnehmer selbst stellen. Im Anschluß an den Kurs hielt der Rechner des hiesigen Kreditvereins, Rathschreiber Merkel, einen Vortrag über Conto-Corrent, da sich das Bedürfnis herausgestellt hatte, die mit der Kasse in laufender Rechnung stehenden Mitglieder entsprechend zu unterrichten.

R.

Gewerbeverein Schiltach. Generalversammlung am 3. Februar. Aus dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, daß die Geschäfte des Vereins in 1 Generalversammlung, 4 Vollversammlungen und 10 Verwaltungsrathssitzungen erledigt wurden. Die Thätigkeit des Vereins erstreckte sich hauptsächlich auf die Fürsorge für das Lehrlingswesen und auf organisatorische Thätigkeit, welche die Konstituierung des Bezirksgefellenausschusses und die Vorarbeiten zur Handwerkskammerwahl umfaßte. Der Verein zählt heute 58 Mitglieder, wovon 42 selbständige Handwerksmeister sind. Die vorgenommenen Neuwahlen hatten als Ergebnis die Wiederwahl des seitherigen ersten Vorstandes, Buchbindermeister Wolpert, und die Wahl des Bäckermeisters Sautter zum zweiten Vorsitzenden.

Wp.

Gewerbeverein Böhrenbach. Generalversammlung am 3. Februar. Dem Jahresbericht ist Folgendes zu entnehmen. Der Verein zählt 71 Mitglieder, darunter 50 Handwerker. Die Geschäfte wurden in einer Generalversammlung, 3 sonstigen Versammlungen und 5 Vorstandssitzungen erledigt. Eine Lehrlingsausstellung wird an Ostern wieder stattfinden. Vorträge fanden 3 statt, und zwar sprach Gewerbelehrer Hauck über das Gesetz betr. die Organisation der Handwerker, und über die Verwendung des Elektromotors in Industrie und Kleingewerbe, Rechtsanwalt Burger von Offenburg über das neue bürgerliche Gesetzbuch. Der neue Voranschlag, in welchem für einen Schnitzereischüler 50 Mark als Stipendium vorgesehen wurden, wurde genehmigt. Die Neuwahlen hatten folgendes Ergebnis: Vorsitzender Architekt und Gewerbelehrer Hauck, Schriftführer Joseph Dold. In den Gauausschuß wurden als Bevollmächtigte gewählt der Vorsitzende Hauck und Schreinermeister Karl Kleiser, welcher letzterer auch den Verein in der Handwerkskammer Konstanz vertritt.

D.

Gewerbeverein Donaueschingen. Generalversammlung am 3. Februar. Die Gegenstände der Tagesordnung waren: Berichterstattung über die Tätigkeit des Vereins im abgelaufenen Jahr, Genehmigung des Voranschlags pro 1901 und Neuwahl des Ausschusses. Der Vorstand, Sattlermeister Hauger, gab ein Bild der Vereinstätigkeit; der Rechner, Zimmermeister Hirt, erstattete den Rechenschaftsbericht und Gewerbelehrer Wörner gab über den Stand der Verkaufshalle Auskunft. Aus dieser Berichterstattung war zu entnehmen, daß der Verein sowohl in seinen inneren Angelegenheiten, als auch in denen des Gauverbandes eine rege Tätigkeit entfaltet hatte. Es hatten 7 Ausschusssitzungen, 2 Monatsversammlungen und 4 allgemeine Versammlungen stattgefunden. In einer der letztern hielt Amtsrichter Dr. Bodenheimer einen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über das „Bürgerliche Gesetzbuch“ und in einer späteren sprach Schreinermeister Wintermantel von Hüfingen über seine Wahrnehmungen auf der Pariser Weltausstellung. An dem Verkaufsgeschäft der Verkaufshalle hatten 25 Vereinsmitglieder teilgenommen und wurde ein Umsatz von 20 504 M. erzielt. Der Durchschnittswert der eingelieferten Waaren betrug 15 000 M. Bei der nun folgenden Wahl wurden sämtliche Ausschusssmitglieder wieder gewählt. Am Schlusse der Versammlung gab Stuhlfabrikant Lang seiner Freude über die entgeltliche Konstituierung der Handwerkskammer Ausdruck.

Gewerbeverein Ueberlingen. Generalversammlung am 4. Februar. Der Vorsitzende gibt den Jahresbericht bekannt, welchem wir entnehmen, daß der Verein auch im abgelaufenen Jahr eifrig bemüht war, die Interessen seiner Mitglieder zu wahren. Der Bericht erinnert an die umfangreichen Vorbereitungen zur Errichtung der Handwerkskammer und an die Fürsorge für das Lehrlingswesen. Nach Mitteilung über die innere Tätigkeit des Vereins erwähnt der Bericht den am 19. August stattgefundenen Gantag der Gewerbevereine des Seegaues. Die Gauausschusssitzung fand am 1. April in Singen statt. Fünf Mitglieder erhielten zum Besuch der Weltausstellung Reisebeihilfen. Der Verein zählt am Schluß des Jahres 108 Mitglieder. Hierauf folgte die Neuwahl des Vorstandes, dessen sämtliche seitherige Mitglieder wieder gewählt wurden. Der Vorsitzende erinnerte sodann daran, daß von jetzt ab jeder Lehrvertrag binnen vier Wochen schriftlich auszufertigen zu sein, widrigenfalls das Großb. Bezirksamt strafend einschreiten kann. Es werden an Ostern wieder Lehrlingsprüfungen abgehalten. Alsdann berichteten zwei Herren, welche durch Vermittlung des Gewerbevereins eine Reisebeihilfe aus der Staatskasse erhalten hatten, über die Weltausstellung in Paris und zwar Herr Schwarz über Musik und Musikwerke und Herr Mezger über Kunst, Bauten, Denkmäler u. s. w.

Handels- und Gewerbeverein Bühl. Monatsversammlung 7. Januar. Es wird zunächst über die vom Ausschuss erledigten Geschäfte berichtet. In einer Eingabe an die Großherzoggl. Generaldirektion wurden die hier bestehenden Wünsche

in Bezug auf das Halten von Jügen zum Ausdruck gebracht und die Handelskammer Karlsruhe gebeten, die diesseitigen Anträge zu unterstützen. An den Gauvorstand wurde das Ersuchen gerichtet, in der nächsten Gauausschusssitzung die Mißstände zur Sprache zu bringen, welche die Doppelprämierung bei den Lehrlingsarbeiten ausstellungen im Gefolge hat.

Die Mitglieder wurden auf die in der Großb. Landesgewerbehalle stattfindenden Meisterkurse, ferner auf die gesetzliche Bestimmung, nach der Lehrverträge innerhalb 4 Wochen abzuschließen sind, aufmerksam gemacht, und ihnen die Anschaffung des Badischen Handwerkerkalenders empfohlen. Bei den Mitgliedern wird eine Liste in Umlauf gesetzt behufs Einzeichnung zur Teilnahme an dem in Aussicht genommenen Kursus in einfacher Buchführung. Bei genügender Beteiligung wird der Unterricht in drei Stunden wöchentlich durch Gewerbelehrer Ruhn erteilt werden. Der zweite Vorstand, Bildhauer Niederle, forderte die anwesenden Meister auf, ihre Lehrlinge zur Beteiligung an der Ausstellung von Lehrlingsarbeiten sowie an der Gesellenprüfung anzuhalten, und ihnen die zur Anfertigung der Arbeiten erforderliche Zeit zu gewähren. Sodann erstattete er eingehend Bericht über die Vorgänge in der ersten Sitzung der Handwerkskammer Karlsruhe und beantragte eine Resolution, in welcher das den Grundsätzen der Billigkeit zuwiderlaufende Verhalten der Majorität verurteilt wird. Die Resolution fand einstimmige Annahme. — Zum Schlusse sprach Schriftführer Besag über die Pflichten des Bestellers aus dem Werkvertrag, wobei er seinen Ausführungen den in der Badischen Gewerbezeitung über diesen Gegenstand erschienenen Artikel zu Grunde legte.

Das vom Handels- und Gewerbeverein Bühl angeregte Projekt der Errichtung einer Handelsschule geht, nachdem durch das bereitwillige Entgegenkommen des hiesigen Gemeinderats und der zuständigen staatlichen Behörde die finanzielle Frage eine befriedigende Lösung gefunden, nunmehr seiner Verwirklichung entgegen. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Anstalt schon auf kommende Ostern eröffnet werden. Wie wir vernehmen, soll in das Statut die Bestimmung aufgenommen werden, daß auch Mädchen an dem Unterricht teil nehmen können. Wenn man erwägt, von welcher Wichtigkeit eine geordnete Buchführung nicht nur für den Kaufmann, sondern auch für den Handwerker ist, kann man es nur freudig begrüßen, daß den Töchtern von Handwerkern hier Gelegenheit geboten wird, sich die zur Führung von Geschäftsbüchern erforderlichen Kenntnisse anzueignen. Es steht zu erwarten, daß diese Gelegenheit auch in ausgiebiger Weise benützt werden wird. Bs.

Unsere Musterzeichnung.

Die dieser Nummer beigegebene Tafel 8 enthält die Abbildung eines Balkongeländers; gezeichnet von Th. Bichweiler in Freiburg i. B.

Großb. Badische Staats-Eisenbahnen.

Das Aufbauen der Feilen für die Eisenbahn-Betriebswerkstätten in Konstanz und Billingen für die Jahre 1901 und 1902 im Gesamtgewicht von ungefähr 1100 kg. pro Jahr soll im Afford vergeben werden.

Die Angebote hierauf sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Feilenhauerarbeit“ versehen bis 1. März d. J., Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle, von welcher auch die Lieferungsbedingungen kostenfrei erhoben werden können, einzureichen. 40.2.2

Konstanz, den 5. Februar 1901.

Der Großb. Maschineninspektor.

Vergebung von Bauarbeiten.

Für den Neubau eines Forsthauses in Buchen sollen nachstehende Bauarbeiten im Wege des öffentlichen Angebots auf Grund der für badische Staatsbauten vorgeschriebenen allgemeinen und besonderen Bedingungen vergeben werden.

Maurerarbeiten, Steinhauerarbeit — Roth —, Zimmerarbeit, Dachdeckung mit Ludowici'schen Falzziegeln, Schmiedearbeit, Eisenlieferung, Blechenerarbeit, Verputzarbeit, Schlosserarbeit bestehend in Blikableitung und Schneefänge,

Tüncherarbeit, Plästererarbeit, Chaufuringsarbeiten in Hof und Garten. Zeichnungen und Bedingungen liegen auf dem Forstamt Buchen sowie bei unterfertigter Stelle zur Einsichtnahme während der üblichen Geschäftsstunden auf, woselbst auch Angebotsformulare gegen Erstattung der Selbstkosten in Empfang genommen werden können.

Die auf Einzelpreise zu stellenden und auszurechnenden Angebote sind spätestens bis zum 8. März d. J., Vormittags 11 Uhr, postmäßig verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen, portofrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen. 52.2.1

Wertheim, den 21. Februar 1901.

Großb. Bezirksbauinspektion.

Bauarbeiten-Vergebung.

Für den **Neubau eines Bezirksamtes für Pforzheim** sollen die nachverzeichneten Arbeiten auf dem Wege des öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Loos I. Dienstgebäude.

1. Grabarbeiten	veranschlagt zu	6 376.25 M.
2. Maurerarbeiten	"	68 946.95 "
3. Cementarbeiten	"	20 732.82 "
4. Steinhauerarbeiten:		
a. Granit	"	8 107.44 "
b. rother besonders harter Sandstein für Treppen, Unterlagsquader und dergl.	"	2 048.45 "
c. gelber, grüner oder rother Sandstein	"	36 820.10 "
d. gelber oder grüner Sandstein für Innenbau	"	11 619.08 "
5. Zimmerarbeiten	"	11 657.80 "
6. Schmiedearbeiten	"	3 517.— "
7. Blechenerarbeiten	"	3 717.82 "
8. Schieferdeckerarbeiten	"	8 145.20 "
9. Eisenlieferung	"	11 481.60 "

Loos II. Dienstwohngebäude.

1. Grabarbeiten	veranschlagt zu	4 542.10 M.
2. Maurerarbeiten	"	48 649.36 "
3. Cementarbeiten	"	4 963.53 "
4. Steinhauerarbeiten:		
a. Granit	"	399.96 "
b. rother besonders harter Sandstein für Treppen, Unterlagsquader und dergl.	"	3 139.11 "
c. gelber, grüner oder rother Sandstein	"	22 771.60 "
5. Zimmerarbeiten	"	9 141.77 "
6. Schmiedearbeiten	"	1 900.— "
7. Blechenerarbeiten	"	3 000.30 "
8. Schieferdeckerarbeiten	"	5 376.41 "
9. Eisenlieferung	"	1 940.— "

Die Loose werden entweder getrennt oder in eine Hand vergeben.

Bedingungen, Pläne, Zeichnungen und Details liegen in unserem Bau-bureau in Pforzheim, Bahnhofstraße Nr. 22 (Rückgebäude) zur Einsichtnahme offen. Dasselbst sind auch die Angebotsformulare gegen Erlass der Druckkosten erhältlich.

Angebote sind verschlossen und mit der nötigen Aufschrift versehen, bis spätestens

Dienstag, den 5. März d. J.,

an das obengenannte Bau-bureau einzuliefern.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am Mittwoch, den 6. März d. J., Vormittags 10 Uhr statt. Den Bewerbern steht der Zutritt zur Eröffnungsver-handlung frei.

Zuschlagsfrist vier Wochen.

Bruchsal, den 8. Februar 1901.

Großh. Bezirksbauinspektion.

Lang.

39.2.2

Großh. Badische Staats-Eisenbahnen.

Die Umpflasterung der Bahnwartshäuser der Strecke Graben-Blantenloch-Karlsruhe soll im öffentlichen Verdingungswege vergeben werden.

Die Bedingungen und Arbeitsbeschriebe liegen auf dem diesseitigen Hochbau-bureau Bahnhofstraße 9 Zimmer Nr. 11 zur Einsicht auf.

Die auf Einzelpreise zu stellenden Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen spätestens bis **Samstag, den 2. März d. J.,** Vormittags 10 Uhr, an den Unterzeichneten einzureichen.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Karlsruhe, den 16. Februar 1901.

Der Großh. Bahnbauinspektor.

Lieferung von Piajavabesen.

Die Großh. Straßenbauverwaltung bedarf an Piajava-Sträßenbesen 937 Stück (826 Stück aus rein Bahia und 111 Stück aus Africa-Piajava). Angebote, welchen je ein mit ent-sprechender Bezeichnung versehener, nach den gestellten Bedingungen bearbeiteter Musterbesen der zu liefernden 3 Größen beizugeben ist, sind versiegelt und mit obiger Aufschrift

versehen bis **9. März d. J.,** Vormittags 10 Uhr, anher einzuliefern.

Die Lieferungsbedingungen können bei unserer Expedition eingesehen oder von ihr gegen Einzahlung einer 20 Pfennig Brief-marke bezogen werden.

47.2.1

Karlsruhe, den 13. Februar 1901

Großh. Oberdirektion des Wasser- und

Strassenbaues.

Wasserversorgung Niederwühl

(ca. 8 km von der Bahnstation Albrunn.)

Die Gemeinde Niederwühl vergibt die Erd- und Metallarbeiten für ihre neue Wasser-versorgung bestehend aus ca. 4000 m Guß-rohrsträngen von 100, 50 und 40 mm Lichtweite, 18 Schiebern zc. sowie die Bestandtheile für ca. 60 Hausleitungen.

Die für die Angebote zu benütenden Verzeichnisse, welche unentgeltlich von uns bezogen werden können, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Wasserversorgung“ versehen spätestens bis **Donnerstag, den 28. d. M.,** Nachmittags 3 Uhr, an den Gemeinderath Niederwühl einzuliefern.

48

Thingen, den 14. Februar 1901.

Großh. Kulturinspektion Waldshut.

Großh. Badische Staats-Eisenbahnen.

Eiserne Brücken.

Die Lieferung und Aufstellung des Eisen-werks für die neue Brunnenbachbrücke bei km 1000/1 auf Bahnhof Donaueschingen, sowie der Abbruch und die kausliche Ueber-nahme der beiden alten Eisenkonstruktionen sollen öffentlich vergeben werden.

Das Gewicht der neuen Brücke mit 4,25 m Stützweite beträgt:

a) Flußeisen	42 740 kg
b) Gußeisen	1 760 "
zusammen	44 500 kg

Das Gewicht der zwei alten Brücken an Schmied- und Gußeisen, zusammen beiläufig

6 000 "

Die Angebote — gestellt auf je 100 kg Fluß- und Gußeisen der neuen Brücke und Schmied- und Gußeisen der alten Brücken — sind portofrei und mit entsprechender Auf-schrift versehen, längstens bis

Freitag, den 1. März 1901,

Vormittags 9 Uhr,

anher einzuliefern.

Auch ist der Anfangs- und Vollendungs-termin noch besonders anzugeben.

Bedingnißheft, Gewichtsberechnung und Zeichnungen liegen auf diesseitiger Kanzlei zur Einsicht auf.

Ein Versandt nach auswärts findet statt, soweit der Vorrath reicht.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Billingen, den 13. Februar 1901. 45.2.2

Der Großh. Bahnbauinspektor.

Großh. Badische Staats-Eisenbahnen.

Die nachverzeichneten Bauarbeiten zur Her-stellung einer Güterhalle auf Station Eppel-heim sollen im öffentlichen Verdingungswege vergeben werden.

Die Arbeiten sind veranschlagt:

1. Erd-, Maurer- und Stein-hauerarbeit	2 780 M.
2. Zimmerarbeit	3 510 "
3. Glaserarbeit	222 "
4. Schlosserarbeit	442 "
5. Blechenerarbeit	212 "
6. Lüncherarbeit	294 "

Pläne und Bedingnißhefte liegen auf dem diesseitigen Hochbau-bureau zur Einsicht auf und werden Arbeitsbeschreibungen zum Ein-sehen der Preise daselbst abgegeben.

Die Angebote sind längstens bis

Donnerstag den 28. Februar d. J.,

Morgens 10 Uhr,

portofrei und mit der Aufschrift „Herstellung der Güterhalle auf Station Eppelheim“ versehen, bei mir einzuliefern.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Heidelberg, den 13. Februar 1901.

Der Großh. Bahnbauinspektor II.

Steinlieferung zum Rheinbau.

Die Großh. Rheinbauinspektion Freiburg vergibt die Lieferung von 6000 cbm Rhein-bausteine aus dem ararischen Steinbruch bei Istein auf die Rheinuferbauten km 9,600 bis 9,800

Dienstag, den 5. März 1901,

Vormittags 9 Uhr,

auf ihrem Geschäftszimmer (Thurnseestraße 16) in öffentlicher Verhandlung. Die Zuschlags-frist beträgt vier Wochen. Die näheren Bedingungen liegen hier und beim Damm-meister in Kirchen auf.

50.2.1

Großh. Badische Staats- Eisenbahnen.

Arbeit-Vergabung.

Zur Herstellung eines neuen Dienstwohn-
gebäudes auf Station Hausach sollen die
Grab- und Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-,
Verputz-, Schreiner-, Glaser-, Schlosser-,
Blechner-, Maler- und Lüncher- und Pflasterer-
arbeiten, die Schmiedelieferung Fuß- und
Walzenlieferungen, sowie Dachdeckung mit
Doppelsalzziegeln im Gesamtbetrag von etwa
33 700 M. vergeben werden.

Pläne und Bedingungen, welche nicht nach
auswärts verabsolgt werden, liegen auf dies-
seitigem Geschäftszimmer zur Einsichtsnahme
auf, woselbst auch die Bedingungsansätze
verabsolgt werden.

Die Angebote sind längstens bis
Dienstag, den 26. Februar l. J.,
vormittags 10 Uhr,

verschlösst, portofrei und mit entsprechender
Aufschrift versehen, an den Unterzeichneten
einzureichen. 41.2.2

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Offenburg, den 9. Februar 1901.

Großh. Bahnbauinspektor II.

Großh. Badische Staats- Eisenbahnen.

Arbeit-Vergabung.

Zur Vergrößerung bzw. Umbau des
Wärterhauses auf Wartstation Nr. 262 der
Hauptbahn, oberhalb Friesenheim sollen die
Abbruch-, Grab- und Maurerarbeiten, sowie
Steinhauer-, Zimmer-, Blechner-, Verputz-,
Schreiner-, Glaser-, Schlosser-, Maler- und
Lüncherarbeiten, im Gesamtbetrag von etwa
8800 M. vergeben werden.

Pläne und Bedingungen, welche nach aus-
wärts nicht verabsolgt werden, liegen auf
diesseitigem Geschäftszimmer zur Einsichts-
nahme auf, woselbst auch die Bedingungs-
ansätze verabsolgt werden.

Die Angebote sind spätestens bis

2. März l. J., vormittags 1/2 10 Uhr,

verschlösst, portofrei und mit entsprechender
Aufschrift versehen, an den Unterzeichneten
einzureichen. 44.2.2

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Offenburg, den 11. Februar 1901.

Großh. Bahnbauinspektor II.

Gr. Bad. Staats-Eisenbahnen.

Bahnbau Waldbirch-Elzach.

Vergabung von Bauarbeiten.

In öffentlichem Wettbewerb haben wir die
Erdb- und Maurerarbeiten, die Steinhauer-,
Verputz-, Zimmer-, Schreiner-, Glaser-,
Schlosser-, Blechner- und Anstreicherarbeiten
zur Erbauung eines Aufenthalt- und Ueber-
nachtungsgebäudes mit Gerätschaftenraum für
die Station Waldbirch zu vergeben.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem
Hochbau-Bureau hier (Bismarckstraße) zur Ein-
sicht auf, woselbst auch Angebotsformulare
zum Einlegen der Uebernahmepreise in Em-
pfang zu nehmen sind.

Ein Versandt der Angebotsvordrucke findet
nicht statt.

Die nach Einzelpreisen gestellten Angebote
sind mit entsprechender Aufschrift versehen,
portofrei spätestens bis zu der am Dienstag,
den 26. Februar d. J., nachmittags 5 Uhr,
stattfindenden Eröffnungsverhandlung anher
einzureichen.

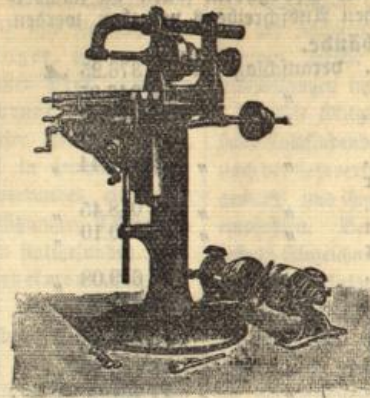
Waldbirch, den 14. Februar 1901. 49

Großh. Eisenbahnbau-Bureau.

Nachdruck von durch einen Ring (o) am Anfang charakterisierten Originalmittheilungen ohne Bezeichnung der Quelle ist untersagt.

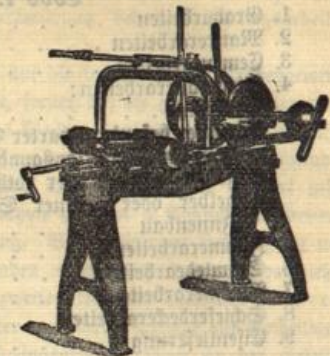
Redaktion: Hofrath Prof. Dr. S. Meidinger. Druck und Kommissionsverlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei, beide in Karlsruhe.

GAGGENAU.



Frais- und Shapingmaschinen,

moderne, kräftige Bauart. Sorgfältige
Arbeit. — Billige Preise.



Kaltsäge

mit gesetzlich geschützter Gewichts-
regulirung
zum Schneiden von
Eisen und Stahl.

Transmissionen

in Rohguss und fertig bearbeitet.

Wellen, Lager, Kuppelungen, Oelkammerlager

mit Ringschmierung, moderne Bauart,
genau, saubere Ausführung. 290.26.11

Riemscheiben

ein- und zweitheilig, in jeder Größe.

Patent-Maschinen-Formung (bis 1 1/2 m Durchmesser.)

Gaggenauer Dampf-Spasmotor

stationär und fahrbar
(1—30 Pferdekraft).

Neueste wesentlich verbesserte Bauart
des seit Jahren von uns gebauten

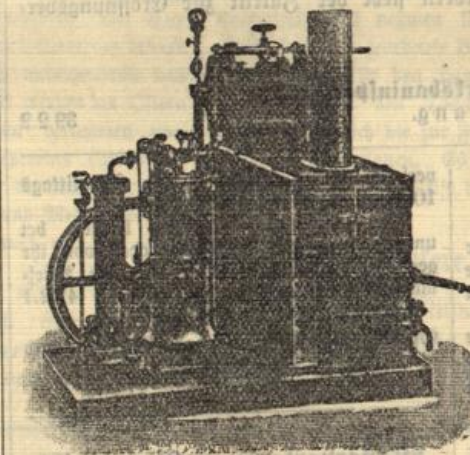
Dampf-Spasmotor.

Bewährte, billige, bequeme Betriebs-
kraft für alle Zweige des Kleingewerbes.
Gefahr-, geruch- und geräuscher-
Betrieb.

Jedes Brennmaterial verwendbar,
sparsamer Verbrauch.

Geringer Raumbedarf, keine fachkundige
Wartung.

Zeugnissabzüge und Kataloge
kostenfrei.



Eisenwerke Gaggenau, Aktiengesellschaft, Gaggenau (Baden).

Wasser-versorgung Ziegelhausen bei Heidelberg.

Die Gemeinde Ziegelhausen vergibt die
Erdb- und Metallarbeiten für ihre Wasser-
versorgung, bestehend aus ca. 7530 m Fuß-
rohrsträngen von 50 bis 125 mm Lichtweite,
39 Hydranten, 48 Schiebern etc., sowie die
Bestandtheile für die Anschlüsse von Haus-
leitungen.

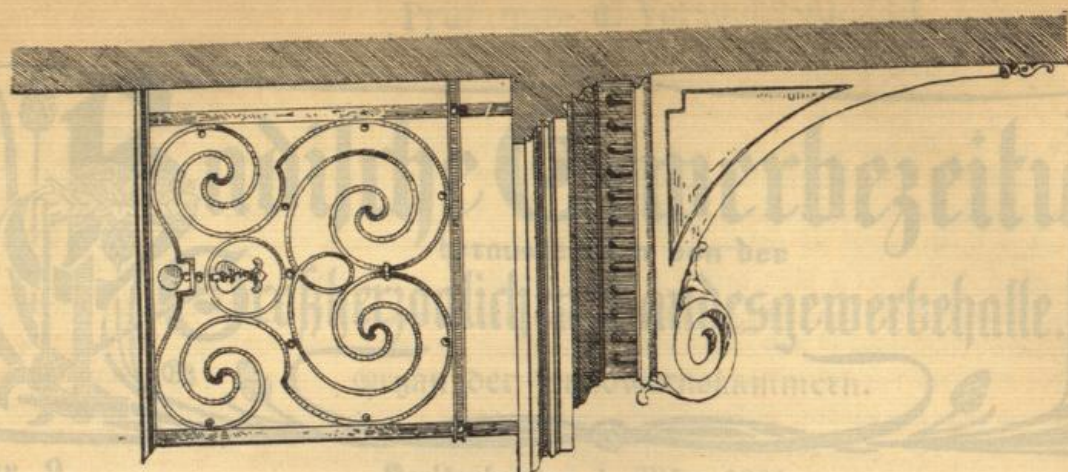
Die für die Angebote zu benütenden Ver-
zeichnisse, welche unentgeltlich von uns bezogen
werden können, sind versiegelt und mit der
Aufschrift „Wasser-versorgung“ versehen,
spätestens bis 53.2.1

Mittwoch, den 6. März d. J.,

Nachmittags 4 Uhr,

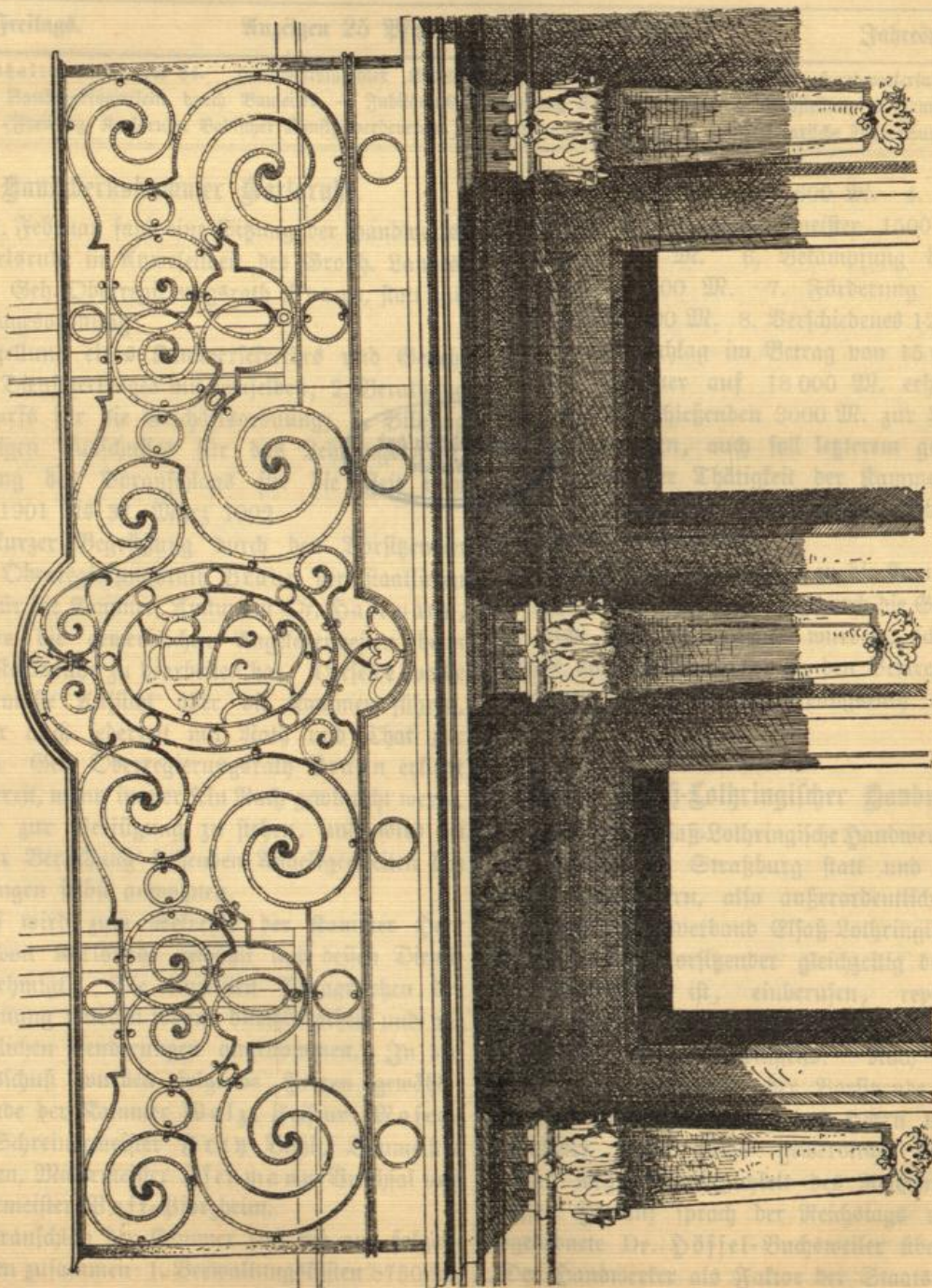
an den Gemeinderath Ziegelhausen einzusenden.
Heidelberg, den 19. Februar 1901.

Großh. Kulturinspektion.



Nr. 9.

Karlsruhe, den 1. März 1901.



1:100 cm.

Balkongeländer.

Gezeichnet von Th. Wichweiler in Freiburg i. B.