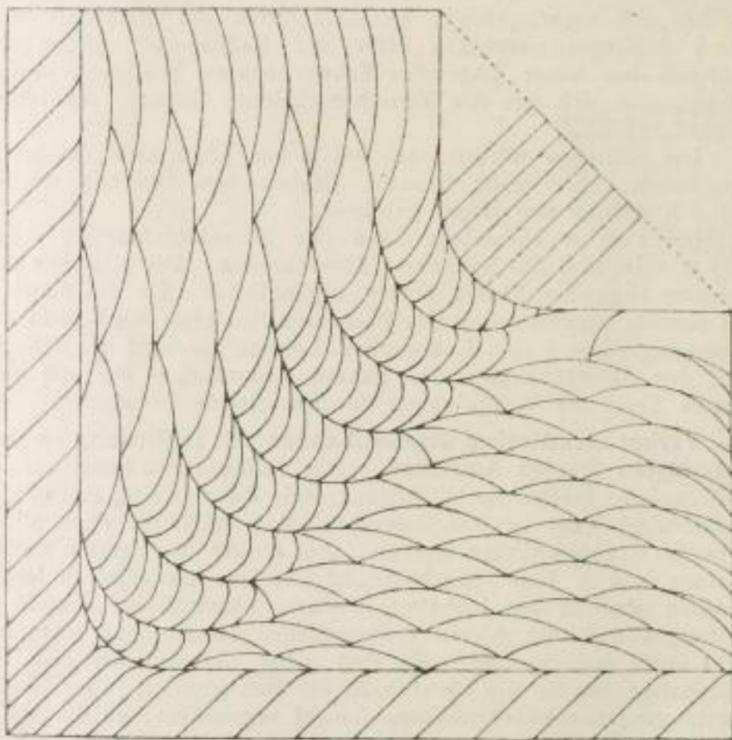


aufeinander liegenden Eisenplatten, deren Innenseiten mit je einer Fiberplatte mit eingebetteten Kupferstreifen bedeckt sind; letztere dienen als Leitung und sind am oberen Ende mit dem Motor-kabel, am unteren Ende mit zwei Stücken Stahlblech verbunden, welche zu beiden Seiten der Kontaktplatten liegen und der Blattfeder als Stütze dienen. Die beiden Kontaktbleche werden mittelst einer abwärts gerichteten Fiberschicht von einander getrennt. Auf die Zeit der Probefahrten auf der angegebenen Versuchsstrecke wird die ganze Linie direkt von der Kraftstation aus gespeist, später sollen die Speiseleitungen in eisernen Röhren untergebracht werden, die in bestimmten Abständen nach der Arbeitsleitung abzweigen, derart, daß die Linie in Sektionen getheilt wird und alsdann die Anlage allen Anforderungen an eine dauernde Leistungsfähigkeit entsprechen kann. Die derzeitige Kraftstation, welche provisorisch in einem aus Wellblech erstellten Gebäude untergebracht ist, besteht aus zwei horizontalen Compound-Dampfmaschinen, System Alliss-Corliss, zwei Wasserröhrenkessel mit einer Leistungsfähigkeit von je 54 kg Dampf und 250 Pferdekraften, sowie zwei Stromerzeugern von je 400 Kilowatt. Wird das Endergebnis der Probefahrten ein solches sein, daß die volle Leistungsfähigkeit des Systems gewährleistet ist, so würde die Kraftstation noch durch Aufstellung von drei weiteren Dampfmaschinen von je 1500 Pferdekraften erweitert werden. Wie man sieht, wird durch das erwähnte Verbot den Elektrotechnikern ein weites Feld ersprießlicher Thätigkeit in Aussicht gestellt, das uns voraussichtlich in der Lösung des Problems der unterirdisch betriebenen elektrischen Trambahnen usw. um einen guten Schritt vorwärts bringen wird. (Süddeutsche Bauzeitung.)

**Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896.** In der Ausstellungsgruppe III (Bauhof) haben Carl Meier & Sohn in Berlin NW., Klopstock-Straße 25, ein Modelldach vorgeführt, welches mit sogenannter Fischschuppen-Schieferdeckung — wie bei-



stehende Abbildung zeigt — versehen ist. — Bei der bisher gebräuchlichen Eindeckung war es unvermeidlich, daß einzelne Schiefer auf zwei Schalbretter genagelt wurden, sodafs durch das Eintrocknen der Bretter einzelne Schiefer springen mußten. Durch das neue Verfahren ist dieser Uebelstand beseitigt. Ferner ist durch das Schiefermodell selbst eine bestimmte und leicht kontrollirbare Ueberdeckung bedingt, und kann auch diese Deckung auf Lattung mit größter Sicherheit gegen Eindringen von Regen hergestellt werden. Da das Schiefermodell sich nur nach unten überdeckt, so ist das durch Wind und Regen leicht vorkommende seitliche Wassertreiben und Eindringen ausgeschlossen. Alle Anforderungen, welche man hinsichtlich schönen Aussehens, sowie größter Sicherheit gegen alle Witterungseinflüsse stellen kann, werden durch diese neue Deckung erreicht. Dieselbe ist als »Fischschuppen-Schieferdach mit parallel zur Traufkante liegenden Schichten mit schräg ansteigenden Abschnitten« als D. R.-G.-M. No. 55 654 geschützt. —n.

**Die Roheisenproduktion des Deutschen Reichs** (einschließlich Luxemburgs) belief sich im Monat Juni 1896 auf 515 131 t, darunter Puddelroheisen und Spiegeleisen 138 699 t, Bessemerroheisen 44 364 t, Thomasroheisen 263 425 t, Gießereiroheisen 68 643 t. Die Produktion im Mai 1896 betrug 544 192 t. Vom 1. Januar bis 30. Juni 1896 wurden produziert 3 095 805 t.

## Personal-Nachrichten.

### Deutsches Reich.

Ernannt: zum Geheimen Admiralitätsrath der Wirkliche Admiralitätsrath und vortragende Rath im Reichs-Marineamt **Langner**;

zum Marine-Bauführer des Maschinenbaufaches der Bauführer **Hennig**;

zum Marine-Bauführer des Schiffbaufaches der Bauführer **Cleppien**.

### Preußen.

Ernannt: zum Geheimen Ober-Baurath der Geheime Baurath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten **Wilhelm Arthur Schneider**;

zum Regierungs- und Baurath der Wasser-Bauinspektor **Krey** in Posen.

Versetzt: als Vorstand der Betriebsinspektion nach Weimar der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Baeseler**, bisher in Minden;

nach Erfurt in gleicher Amtseigenschaft der Kreis-Bauinspektor Baurath **Borchers**, Osnabrück.

Verliehen: die von ihm bisher verwaltete Rheinstrom-Baudirektorstelle beim Königl. Ober-Präsidium in Coblenz dem Regierungs- und Baurath **Karl Müller** daselbst;

die Regierungs- und Baurathstelle bei der Königl. An-siedelungs-Kommission in Posen dem Regierungs- und Baurath **Krey** in Posen.

Ueberwiesen: der Königl. Regierung in Wiesbaden der Regierungs- und Baurath Geheime Baurath **Schattauer**, früher in Coblenz.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt: zum 1. Oktober dieses Jahres unter Verleihung des Charakters als Geheimer Baurath dem Regierungs- und Baurath **Germer** in Münster (Westfalen).

In den Ruhestand tritt: am 1. September dieses Jahres der Kreis-Bauinspektor **Boetel** in Erfurt.

### Sachsen.

Ernannt: vom 1. Oktober 1896 ab zum ordentlichen Professor für Strafsen-, Eisenbahn- und Tunnelbau einschließlich Erdbau und Traciren an der technischen Hochschule in Dresden der bisherige Königl. preussische Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Paul Schmidt** in Weimar.

### Baden.

Ernannt: zum ordentlichen Professor der theoretischen Physik an der technischen Hochschule in Karlsruhe der etatsmäßige außerordentliche Professor für Elektrotechnik **Dr. August Schleiermacher**;

Auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt: bis zur Wiederherstellung seiner Gesundheit der Wasser- und Strafsen-Bauinspektor **Eduard Schuster** in Ueberlingen.

### Sachsen-Koburg-Gotha.

Ernannt: zum Regierungs- und Baurath der Regierungs-Baumeister **Berend Feddersen**;

Verliehen: das Dienstprädikat Baurath dem Bauinspektor **Baldwin Sandrok** in Ohrdruf.

### Gestorben:

der Bauinspektor **Karl Heinrich Oskar Roeper** in Hamburg; der Königl. Regierungs-Baumeister **Oskar Suffert** in Hannover; der Baumeister **Karl Hermann Heinrich Grampp** in Hamburg.

## Bekanntmachung.

In der Schiffsbau-Abtheilung des Torpedoressorts der Kaiserlichen Werft zu Kiel ist die Stelle eines **Schiffsbau-Ingenieurs** als Hilfsarbeiter auf unbestimmte Zeit zu besetzen, aber voraussichtlich auf einige Jahre.

Die Remuneration beträgt 3600 M. das Jahr.

Die Bewerber sollen, wenn möglich, eine technische Hochschule oder wenigstens eine Schiffsbauerschule besucht haben und praktisch oder im Konstruktionsbureau längere Zeit thätig gewesen sein; Regierungs-Baumeister mit Schiffsbau-Kenntnissen werden bevorzugt.

Die Bewerbungen sind unter Beifügung von Zeugnissen über die Ausbildung und bisherige Thätigkeit des Bewerbers an die Kaiserliche Werft zu richten.

Kiel, den 20. August 1896.

Kaiserliche Werft,

Abtheilung für Verwaltungs-Angelegenheiten.