

und Apparaten der neuesten Systeme ausgestattet wurde und wohl zu den besteingerichteten Oesterreichs zählt.

Mitten in seinem unermüden, rastlosen Wirken wurde Skála vom Tode ereilt. Infolge einer anfangs nicht beachteten Verletzung am Beine, die er sich im Werke zugezogen hatte, trat eine Venenentzündung ein, die ihn zwang, einige Tage das Bett zu hüten. Am 12. Juli verlor er plötzlich das Bewusstsein und nach wenigen Minuten verschied er infolge eines Gehirnschlages nach kurzem Todeskampfe.

Mit Heinrich Skála ist abermals einer jener Prager Techniker aus den Jahren 1847—1851 dahingegangen, welche sich im Jahre 1891 zum ersten und im Jahre 1896 zum zweiten Collegentage in Prag zusammenfanden, um alte Jugend-Erinnerungen aufzufrischen und die alte Freundschaft mit den Studiengenossen zu erneuern. Kurz zuvor sind ihm Berghauptmann Stengel und Hofrath Prof. v. Ržiha, im verflossenen Jahre Bergdirector F. Balling und Oberberggrath Prof. C. M. Balling vorausgegangen. — Wie alle die Genannten hat auch Skála während einer langen Berufstätigkeit Tüchtiges geleistet und sich sozusagen in allen österreichischen Messingwerken, die er der Reihe nach neu einrichtete und leistungsfähig machte, ein dauerndes Denkmal seines erfolgreichen Schaffens begründet. Sein Tod löste eine der glücklichsten Ehen und versetzte die zurückgelassene Gattin in tiefe Bekümmerniss und Trauer. Mit ihr trauern die überlebenden Collegen und zahlreiche Fachgenossen, die dem Dahingegangenen stets ein liebevolles Andenken bewahren werden. R. i. p. Ernst.

John Haswell †.

Am 11. Juni l. J. wurde ein Mann zu Grabe getragen, dessen Name in der Geschichte der österreichischen Industrie und speciell des österreichischen Locomotivbaues eine wichtige Rolle spielt und dessen Wirken auch in unserem Fachkreise durch einige Gedenkworte gewürdigt sein möge.

John Haswell wurde im Jahre 1812 zu Lancefield bei Glasgow in bescheidenen Verhältnissen geboren, besuchte die Andersonian-Universität in Glasgow und widmete sich dann sofort der technischen Praxis. Mit 22 Jahren finden wir ihn bei der weltberühmten Firma William Fairbairn u. Co. in Leeds im Schiffsconstructions-Bureau thätig. Im Jahre 1837 wurde ihm die Aufgabe gestellt, die Pläne für den Bau und die completen maschinellen Einrichtungen einer Reparatur-Werkstätte für die Wien-Gloggnitzer Bahn zu entwerfen, deren Ausführung ihm dann auch übertragen wurde. So kam Haswell Ende der 30er Jahre nach Wien, wo er nach Beendigung seiner Aufgabe die Leitung dieser Werkstätte übernahm. Er ging sofort von der Reparatur zum Neubau von Locomotiven über und bildete obige Fabrik in kurzer Zeit zu einer der bedeutendsten Maschinenbauanstalten, zugleich zur ersten Locomotivfabrik Oesterreichs und Deutschlands aus; Haswell stand derselben bis zum Jahre 1882, demnach über 40 Jahre, ununterbrochen als Director vor.

In der in den ersten Jahren des Bestehens dieser Fabrik errichteten Eisengiesserei — der ersten Wiens — wurde der erste Versuch gemacht, mit Gascoke zu schmelzen, da die Verwendung von Holzkohle von der Regierung zur Schonung der steirischen Eisenindustrie nicht gestattet wurde; dieser Giesserei entstammen die ersten Schalengussräder Oesterreichs.

Ebenso wirkte Haswell auch in der Entwicklung der Grobschmiede bahnbrechend in Oesterreich. Die von ihm construirte im Jahre 1862 auf der Londoner Weltausstellung exponirte grosse hydraulische Schmiedepresse von 700 000 kg Druck, der bald darauf eine solche von 1 200 000 kg Druck folgte, verschaffte auf viele Jahre der Fabrik eine dominirende Stellung im Locomotivbau. Diese Pressen verschafften sich erst nach vielen Jahren allgemeinen Eingang, so dass sie heutigen Tages als ein wichtiges, fast unentbehrliches Inventarstück jedes grösseren Stahlwerkes gelten.

Haswell baute nicht nur die ersten Locomotiven, sowie die ersten Personen- und Postwaggons in Oesterreich, und zwar

nach amerikanischen Mustern, er übte auch durch Construction neuer Typen von Locomotiven auf die Entwicklung des Locomotivbaues maassgebenden Einfluss. Viele seiner Ideen und Constructionen blieben zwar jahrelang vereinzelt und fast unbeachtet, da sie dem Zeitgeist vorangeeilt waren; aber nach Jahren kam man auf dieselben wieder zurück, welche dann als neu und epochemachend angesehen wurden, da Haswell als Feind von Reclame wenig oder nichts dazu beitrug, seinen Ideen in weiteren Kreisen Eingang zu verschaffen. In obiger Maschinenbauanstalt, die knapp am Süd- und Staatsbahnhofe gelegen ist, wurde von Haswell im Jahre 1846 die erste sechsfach gekuppelte Lastzugs- Locomotive, ferner die im Jahre 1855 auf der Pariser Weltausstellung ausgestellte erste achtfach gekuppelte Locomotive für schwere Lasten und für grosse Steigungen, deren Construction epochemachend im Locomotivbau wirkte, erbaut, ferner eine Eilzugslocomotive mit 4 Cylindern (Duplex), die zwar den gehegten Erwartungen nicht ganz entsprach, aber als eines der ersten Glieder in der langen Kette jener Bestrebungen anzusehen ist, die dahin gerichtet sind, die störenden Bewegungen bei den Locomotiven unschädlich zu machen.

Aus dieser Fabrik gingen ferner hervor die ersten Engerth-Maschinen, die sich einer sehr grossen Verbreitung erfreuten, und eine der interessantesten Locomotiven, die „Steierdorf“, ausgestellt in London 1862, in Paris 1867, welche 10 gekuppelte Räder hatte und damals als stärkste Locomotive für grosse Steigungen und trotz der 5 gekuppelten Achsen für das Befahren kleinster Krümmungsradien als gelenkigste Locomotive galt.

Nach speciellem Haswell-System erbaut, figurirten im Jahre 1873 auf der Wiener Weltausstellung 3 Locomotiven, darunter eine achtfach gekuppelte Schmalspur- Locomotive stärkster Gattung, für die kaum in's Leben gerufenen Schmalspurbahnen, welche dem Bedarfe weit vorausseilend, als achtfach gekuppelte Maschine erst nach vielen Jahren in anderen Ausführungen Nachahmung fand.

Dass Haswell auch als Mensch bei seiner strengen Rechtlichkeit und infolge seines offenen, geraden, ehrlichen Wesens sich der Sympathien seiner Untergebenen, sowie seiner Arbeiter erfreute, bewies die ausserordentlich zahlreiche Bethheiligung an seinem Begräbnisse seitens der technischen Kreise, sowie der Beamten- und Arbeiterschaft der Fabrik, die er geschaffen und durch seine Energie und mehr als 40jährige Thätigkeit zur Blüthe gebracht hatte. — t

Hermann Tunner starb an demselben Tage wie sein berühmter Onkel Hofrath Peter von Tunner, am 8. Juni l. J. zu Metnitz (Kärnten) im 63. Lebensjahre. Als er im Jahre 1857 die Leobener Bergakademie verliess, nahm er zuerst Stellung als Berg- und Hüttenadjunct zu Bundschuh im Lungau und wurde dann Verweser in Zwischenwasser und Olsa in Kärnten; später kehrte er als Hüttenverwalter in Mauterndorf nach dem Lungau zurück. Als daselbst der Betrieb eingestellt wurde, zog er sich in das Privatleben zurück. N.

Personalnachrichten.

Paul von Mottoni et Polacios, Stift Admont'scher Werksdirector in Trieben (Obersteiermark), feierte am 29. Juni sein 25jähriges Dienstjubiläum, das von seinen Mitbeamten und vielen Freunden festlich begangen und durch werthvolle Ehrengeschenke ausgezeichnet wurde. Ein Huldigungstelegramm an Seine Majestät, unseren höchsten Bergherrn, wurde allergnädigst erwidert. N.

Am tliches.

Bruderlade für den Steinkohlenbergbau sammt Nebenbetrieben des Bruno Woller in Rakonitz. Das Statut dieser Bruderlade wurde von der k. k. Berghauptmannschaft Prag am 3. December 1895, Z. 5629, genehmigt.