

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 23 (1907)

Heft: 23

Artikel: Ein Triumph der Luftschiffahrttechnik

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-577116>

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

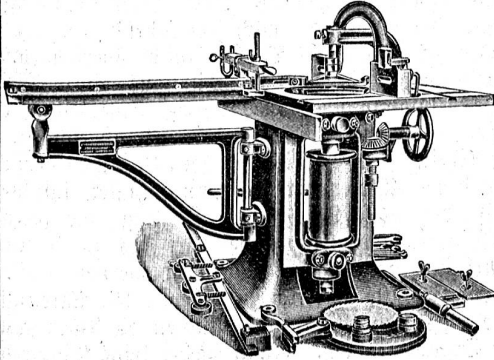
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 19.02.2026

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



Maschinenfabrik & Eisengiesserei Schaffhausen

vormals J. Rauschenbach

Schaffhausen

Kehl- u. Abplattmaschine

kombiniert mit

Zapfenschneidapparat.

Vorzügliche Konstruktion. Sehr leistungsfähig. Prospekte gratis.

13861

Bodensee-Toggenburgbahn.

(Korr.)

Da die letzten Meldungen über dieses Unternehmen nicht ganz genau waren, mag es vielleicht am Platze sein, einige kurze Notizen folgen zu lassen, die Unternehmern und Lieferanten nützlich sein können. Als Vertreter der Bahngesellschaft funktioniert eine dreigliedrige Direktionskommission mit Sitz in St. Gallen, an deren Spitze Herr Baudirektor Rilmann in St. Gallen steht. Das Baubureau der Gesellschaft befindet sich ebenfalls in St. Gallen und ist zum Teil in der „Linde“ beim Broderbrunnen St. Leonhardstrasse 5, zum anderen Teil in der Badianstrasse No. 24 im Neubau der Firma Breitenmoser & Co. installiert. Oberingenieur dieser Baubureau ist Herr Robert Weber. Zur Zeit sind die 4 Lose der Strecke St. Gallen-Lichtensteig vergeben. Ausstehend sind noch die Vergabungen der Strecke St. Gallen-Romanshorn mit dem doppelgleisigen Rosenbergtunnel. Dieser letztere wird von der S. B. B. gebaut werden. — Die Arbeiten der Lose 1—4 für die Strecke St. Gallen-Herisau-Degersheim-Mogelsberg-Lichtensteig sind wie folgt vergeben worden: 1. und 2. Los, St. Gallen bis Weissbachbrücke bei Degersheim an das Baukonsortium: Locher & Co., Zürich; Müller, Beerleder & Gobat, Zürich; E. Ritter-Egger, Zürich; L. Rürsteiner in St. Gallen und B. Rosli-Zweifel in St. Gallen. Präsident dieses Konsortiums ist Herr Ingenieur Rürsteiner, Rosenbergrasse No. 36 in St. Gallen. Dieses Konsortium hat ihr Baubureau im „Thalhof“ in der Nähe der Ziegelhütte und des Schiefplatzes in Herisau installiert. Als Oberingenieur desselben funktioniert Herr Oberingenieur Dr. Hermann Häußler, bisher bei Locher & Co. in Zürich.

Das 3. Los: Weissbach-Degersheim-Mogelsberg ist der Firma Buchser & Broggi in Sulgen übertragen worden und das 4. Los: Mogelsberg-Lichtensteig den Unternehmern Favetto & Catella in Brunnau.

Wie sich der Schreiber anlässlich eines dieser Tage ausgeführten Besuches auf der Strecke St. Gallen-Herisau überzeugen konnte, sind die Arbeiten fast überall in Angriff genommen worden, speziell sind es die Fundamentierungsarbeiten für die große Sitterbrücke in Rubel bei Bruggen, hart neben der Centrale des Elektrizitätswerkes Rubel, und die Arbeiten für den Sturzeneggstunnel und den Tunnel unter der neuen Herisauerstrasse unterhalb dem Heinrichsbad, die mit Energie betrieben werden. Recht imposant wird vor allem die Sitterbrücke werden, deren Dimensionen diejenigen der bestehenden Sitterbrücke

der S. B. B. bei der Kräzzeren weit übertreffen werden. Auch dem Laien drängt sich bei der Begehung des Traces der Gedanke auf, daß die neue Linie eine recht teure Anlage werden muß. Auf der ganzen Länge bildet sie eine beinahe ununterbrochene Kette von Kunstbauten; Einschnitte und Dämme, Fluß- und Talübergänge, Tunnels folgen einander in steter Abwechslung. Für den Techniker wie für den Reisenden wird die Bodensee-Toggenburgbahn dereinst gleich interessant werden. A.

Ein Triumph der Luftschiffahrttechnik.

Wenn man den Berichten, die über einen am französischen Nationalfest in Paris mit einem lenkbaren Luftschiff unternommenen Versuch einlaufen, Glauben schenken darf, so ist man durch diesen Versuch, wenn nicht zur vollständigen Lösung des Problems, so doch einen mächtigen Schritt weiter gekommen. Der Pariser Korrespondent des „Berliner Tagblatts“ berichtet darüber: Zum erstenmal nahm heute an einer Truppenschau ein lenkbares Luftschiff teil und bewies durch die Sicherheit seiner Manöver, durch die Schnelligkeit seiner Bewegungen den Hunderttausenden von Zuschauern, daß eine der wichtigsten technischen Fragen der Gegenwart glänzend gelöst ist. Mit tiefer Bewegung sieht man einen Traum sich erfüllen, dem viele unglückliche Erfinder ihr Leben geopfert. Bei dem Luftschiff „Patrie“ gibt es keine Experimente mehr. Wer gesehen hat, was die Menge auf dem Felde von Longchamps mit ansehen durfte, weiß, daß sich für die nächste Zukunft Ausichten eröffnen, die für die Wirren des Krieges, wie für die Fragen friedlichen Verkehrs, von unberechenbarer Bedeutung sind. Es war kurz vor 9 Uhr, als sich in der Ferne hoch über dem Kirchturm von Meudon ein leichtes kleines Wölkchen zeigte, wie ein gelblicher Fisch, der in den blauen Lüften schwamm. Wenige Minuten später kann man schon die Form des Luftschiffes unterscheiden. Es beschreibt einen Bogen um den Kirchturm, nimmt dann die Richtung nach dem Felde von Longchamps und fährt mit ruhiger Geschwindigkeit heran, ohne auch nur einmal vom Kurse abzuweichen. Jetzt hat es die Reihen der Aerostiers erreicht, der Luftschifferabteilung, die einen Fesselballon in der Revue mitführt. Gleichzeitig mit den Truppen auf dem Felde zieht der Riesenfisch hoch über die Ebene hin, macht über der kleinen Mühle links eine Schleife, fährt bis zur Hälfte den Weg zurück, wendet gegenüber der Präsidentenloge und fährt schnurgerade zwischen Loge und Tribune in einer Höhe von ungefähr

dreihundert Metern über die Häupter der Zuschauer hinweg, um mit einer eleganten Wendung nach links abzuschwenken und dann rasch in der Richtung nach Meudon zu verschwinden. Begeistertes Rufen, Hütelchwenken, Tücherminken. Aber wohl nur wenige der Hunderttausende, die sich des Schauspiels im Sonnenschein erfreuten, denken daran, daß diese Maschine da oben für die Menschheit von ebenso großer Bedeutung werden kann, als die erste Lokomotive oder das erste Dampfboot.

Das Luftschiff „La Patrie“ der Gebrüder Lebaudy, das im Jahre 1906 fertiggestellt und erprobt wurde, besteht aus einem zigarrenförmigen Ballon von 61 Meter Länge, welcher 3150 Kubikmeter Gas enthält. Dieser ist an einer Grundfläche befestigt, die aus Stahlrohren besteht und unterhalb die Gondel mit dem Motor trägt. Letzterer wird durch Benzin gespeist und entwickelt 70 PS. Er treibt zwei Propeller, welche dem Luftschiff eine sekundliche Geschwindigkeit von $12\frac{1}{2}$ Metern verleihen. Die gesamte Tragfähigkeit beläuft sich auf 1260 Kilogramm. Der Ballon hat bereits eine große Anzahl erfolgreicher Fahrten, auch bei ungünstigstem Wetter, ausgeführt. Jedenfalls dürfte er von sachmännischem Standpunkt aus als das vollkommenste der existierenden Luftschiffe zu bezeichnen sein. Für militärische Zwecke hat Frankreich noch ein Lebaudy'sches Luftschiff erbauen lassen, zwei weitere sollen demnächst fertiggestellt werden.

Mit dem Lebaudy'schen Luftschiff fliegen die Gedanken der Optimisten in eine neue Zukunft hinein.

Schiedsspruch im Dachdeckerstreik Zürich.

Das Einigungsamt der Stadt Zürich gibt den vom Stadtrat verlangten Schiedsspruch bezüglich der im Dachdeckergerwerbe zwischen Unternehmern und Arbeitern bestehenden Streitigkeiten bekannt:

1. Die Arbeitszeit beträgt $9\frac{1}{2}$ Stunden täglich, an Vorabenden vor Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen $8\frac{1}{2}$ Stunden. Sie dauert von 6—9 und $9\frac{1}{2}$ —12 Uhr vormittags und $1\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags, an Vorabenden und gesetzlichen Feiertagen $4\frac{1}{2}$ Uhr. In den Monaten Dezember und Januar kann die Arbeitszeit auf 8 Stunden reduziert werden, jedoch nicht unter acht Stunden. Der Lohn kann in diesem Falle entsprechend herabgesetzt werden. 2. Der Mindestlohn beträgt: für Arbeiter, die einen Lehrbrief besitzen oder nachweislich mindestens fünf Jahre bei Dacharbeit beschäftigt gewesen sind, 75 Cts. per Stunde, für Hilfsarbeiter 65, für Handlanger 55 Cts. Frisch ausgelernte Arbeiter erhalten während des ersten Jahres nach Absolvierung ihrer Lehrzeit an Stelle des unter 1. vorgesehenen Lohnes einen Mindestlohn von 60 Cts. per Stunde. Auf den bestehenden Löhnen wird eine allgemeine Erhöhung von 5—10 Prozent vorgenommen. 3. Liegt die Arbeitsstätte von der Werkstätte mindestens eine halbe Stunde entfernt, so wird dem Arbeiter für Mittagessen eine Entschädigung von 90 Cts. bezahlt. 4. Ist der Arbeiter infolge der Entfernung des Arbeitsortes vom Wohnort genötigt, an ersterem Orte Kost und Logis zu nehmen, so erhält er eine Lohnzulage von 3 Fr. per Tag. 5. Beträgt das Jahrgeld höchstens 5 Fr., so kann der Arbeiter auf Kosten des Meisters jeden Samstag abend nach Hause fahren. Uebersteigt das Jahrgeld 5 Fr., so ist die in Art. 4 erwähnte Zulage auch für den Sonntag zu bezahlen. 6. Reisezeit gilt als Arbeitszeit. 7. Für Arbeiten auf Türmen von über 30 Meter Höhe beträgt der Stundenlohn mindestens 1 Fr. 8. Für Holzzementarbeiten wird ein Lohnzuschlag von 1 Fr. per Tag bezahlt. 9. Für Ueberzeitarbeit wird der Lohn um 40 Prozent, für Sonntagsarbeit um 100 Prozent

erhöht. Als Ueberzeit gilt die über die in Art. 1 festgesetzte Dauer hinausreichende Arbeit. 10. Es kann jeden Samstag auf acht Tage gekündigt werden. 11. Die Auszahlung des Lohnes erfolgt jeden Samstag und soll eine halbe Stunde nach Feierabend beendet sein. Der Décompte soll einen Taglohn nicht übersteigen. 12. Jedem Arbeiter ist beim Austritt aus einem Geschäft eine Bescheinigung über die bisherige Entlohnung einzuhändigen. 13. Die Altkordarbeit ist abgeschafft. 14. Jeder Arbeiter ist vom Meister gegen Unfall zu versichern. Während der Dauer der Arbeitsunfähigkeit infolge Unfalls ist der volle Lohn jeden Tag auszubezahlen. Die Unfallversicherungsprämie darf bis zu 5 Prozent dem Arbeiter vom Lohne abgezogen werden. 15. Der 1. Mai ist vollständig frei zu geben. 16. Streitigkeiten aus dem Vertragsverhältnis schlichten die Vorstände der beiden Organisationen. Kann hierbei keine Einigung erzielt werden, so ist das städtische Einigungsamt als Schiedsgericht anzurufen. 17. Dieser Vertrag tritt sofort in Kraft und gilt bis 31. Dezember 1908. Er kann unter Beobachtung einer halbjährlichen Kündigungsfrist nach dem 30. Juni 1908 jederzeit gekündigt werden. Den Parteien wird eine Frist von 4 Tagen angesetzt, um sich darüber zu erklären, ob sie den obstehenden Schiedsspruch annehmen oder nicht.

Allgemeines Bauwesen.

Fabrikbau in Retswil am Bodensee. Wir haben jüngst über den Oberhänslischen Motor und das Projekt, in Retswil eine Fabrik zur Herstellung desselben, zu bauen, berichtet. Nun hat die Gemeindeversammlung den Antrag des Gemeinderates, es sei der neugegründeten Motorenbaugesellschaft der Baugrund für die Fabrik gratis abzutreten, nahezu einstimmig genehmigt. Mit den Bauarbeiten soll sofort begonnen werden, um, wenn immer möglich, die für den Anfang für 30 Arbeiter berechnete Werkstätte vor dem Winter noch unter Dach zu bringen. Das Unternehmen berechtigt zu schönen Hoffnungen, denn schon jetzt, da eine eigentliche Reklame für die Rohölmotoren noch gar nicht eingesetzt hat, gehen, wie wir hören, von allen Seiten Anfragen und Bestellungen ein, die eine bedeutend erweiterte Betriebsanlage schon nach kurzer Zeit nötig machen werden. So wird denn nun bald auch bei uns ein neues geschäftliches Leben sich regen. Etwas abseits von den schönen, von behäbigem Wohlstand zeugenden Bauernsitzen, in der Nähe des Bahnhofes und mit diesem durch ein Anschlußgleise verbunden, wird wohl in nicht allzuferner Zeit ein kleines Industriequartier sich bilden. Denn hoffentlich werden nun auch noch andere Industrielle auf unser schönes verhältnismäßig billiges Bauland aufmerksam, das unserer Gemeinde in unmittelbarer Nähe vom Bahnhof und Dorf und mit prächtiger Aussicht auf den See in einer Ausdehnung zu bieten vermag, wie kaum eine andere Ortschaft.

(„Thurg. Ztg.“)

Ein neues Rathaus in St. Gallen. Im Auftrage des Gemeinderates hat das städtische Bauamt ein Projekt für ein neues Rathaus, das für St. Gallen schon seit langen Jahren dringendes Bedürfnis ist, ausgearbeitet, dessen Verwirklichung Millionen verschlingen wird. Der neue große Bau soll eine Zierde St. Gallens werden und ins Stadtzentrum zu stehen kommen. Der Bauplatz müßte noch geschaffen werden durch Beseitigung einer größeren Anzahl Häuser in der Nähe des Badiantenmales, am Marktplatz, in der Marktgasse und der Neugasse; letztere würde überbaut und durch einen Bogendurchgang mit dem Marktplatz verbunden. Das neue Rathaus soll so groß werden, daß die Bureau