

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

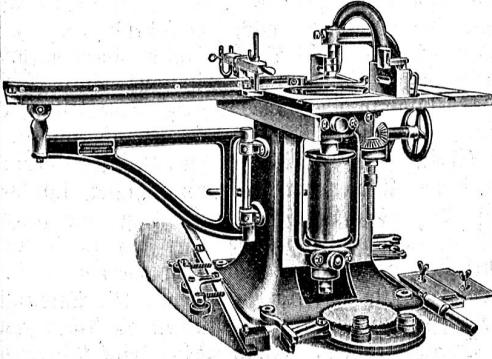
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

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 Kilchmann 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 Baubureaux ist Herr Robert Weber. Zur Zeit sind die 4 Losen der Strecke St. Gallen-Lichtensteig vergeben. Ausstehend sind noch die Vergebungen der Strecke St. Gallen-Romanshorn mit dem doppelgleisigen Rosenbergtunnel. Dieser Letztere wird von der S. B. B. gebaut werden. — Die Arbeiten der Losen 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, Zeerleeder & Gobat, Zürich; G. Ritter-Egger, Zürich; L. Kürsteiner in St. Gallen und P. Rossi-Zweifel in St. Gallen. Präsident dieses Konsortiums ist Herr Ingenieur Kürsteiner, Rosenbergstraße No. 36 in St. Gallen. Dieses Konsortium hat ihr Baubureau im „Thalhof“ in der Nähe der Ziegelhütte und des Schießplatzes in Herisau installiert. Als Oberingenieur desselben funktioniert Herr Oberingenieur Dr. Hermann Häusler, 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 Brunnen.

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 Käbel bei Bruggen, hart neben der Centrale des Elektrizitätswerkes Käbel, und die Arbeiten für den Sturzeneggtunnel 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 Kräzern 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 zweifel 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 Truppenübung 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 Aussichten 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 Kurs 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 schurigerade zwischen Loge und Tribune in einer Höhe von ungefähr

dreihundert Metern über die Hämpter der Zuschauer hinweg, um mit einer eleganten Wendung nach links abzuschwenken und dann rasch in der Richtung nach Meudon zu verschwinden. Begeistertes Rufen, Hütteschwenken, Lücherwinken. 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 Brüder 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 Lebaudysches Luftschiff erbauen lassen, zwei weitere sollen demnächst fertiggestellt werden.

Mit dem Lebaudyschen 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 Dachdeckerhandwerk 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 Lehrezeit 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 Werkstatt von der Werkstatt 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 Fahrgeld höchstens 5 Fr., so kann der Arbeiter auf Kosten des Meisters jeden Samstag abend nach Hause fahren. Übersteigt das Fahrgeld 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 Holzzelementarbeiten wird ein Lohnzuschlag von 1 Fr. per Tag bezahlt. 9. Für Überzeitarbeit wird der Lohn um 40 Prozent, für Sonntagsarbeit um 100 Prozent

erhöht. Als Überzeit 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 Décomte soll einen Taglohn nicht übersteigen. 12. Jeder Arbeiter ist beim Austritt aus einem Geschäft eine Bescheinigung über die bisherige Entlohnung einzuhändigen. 13. Die Akkordarbeit ist abgeschafft. 14. Jeder Arbeiter ist vom Meister gegen Unfall zu versichern. Während der Dauer der Arbeitsunfähigkeit infolge Unfalls ist der volle Lohn jeden Zahltag auszubezahlen. Die Unfallversicherungsprämie darf bis zu 5 Prozent dem Arbeiter vom Lohn abgezogen werden. 15. Der 1. Mai ist vollständig frei zu geben. 16. Streitigkeiten aus dem Vertragsverhältnis schlichten die Vorstände der beiden Organisationen. Kann hiebei keine Einigung erzielt werden, so ist das städtische Einigungsamt als Schiedsgericht anzuwalten. 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 Kesswil am Bodensee. Wir haben jüngst über den Oberhänslischen Motor und das Projekt, in Kesswil eine Fabrik zur Herstellung desselben, zu bauen, berichtet. Nun hat die Gemeindeversammlung den Antrag des Gemeinderates, es sei der neu gegründeten 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 Werkstatt vor dem Winter noch unter Dach zu bringen. Das Unternehmen berechtigt zu schönen Hoffnungen, denn schon jetzt, da eine eigentliche Reklame für die Röhlmotoren 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. Etwa abseits von den schönen, von behäbigem Wohlstande zeugenden Bauernsitzen, in der Nähe des Bahnhofes und mit diesem durch ein Anschlußgleise verbunden, wird wohl in nicht allzu ferner Zeit ein kleines Industriequartier sich bilden. Denn hoffentlich werden nun auch noch andere Industrielle auf unser schönes verhältnismäßig billiges Bauland aufmerksam, daß 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 Bierde St. Gallens werden und ins Stadtzentrum zu stehen kommen. Der Bauplatz müßte noch geschaffen werden durch Besetzung einer größeren Anzahl Häuser in der Nähe des Badiandenkmals, am Marktplatz, in der Marktstraße und der Neugasse; letztere würde überbaut und durch einen Bogendurchgang mit dem Marktplatz verbunden. Das neue Rathaus soll so groß werden, daß die Bureaux