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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 19 (1903)

Heft: 51

Rubrik: Verbandswesen

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: 18.07.2025

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

Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten

Schweiz. Bundesbahnen, Kreis IV. Umbau des alten Zoll- und Niederlagshauses beim Bahnhof St. Gallen an Jakob Merz, Baumeister in St. Gallen.

Schweiz. Bundesbahnen, Kreis IV. Erstellung von provisor. Perrondächern und zwei Passerellen in Holzkonstruktion auf Bahnhof St. Gallen an J. Müller, Zimmermeister, Zürich IV.

Appenzeller Straßenbahn Gais-Appenzell. Maurer-, Zimmermanns- und Schreinerarbeiten für die Lokomotiv-Remise in Appenzell an Zimmermeister Nisple, Gontenbad bei Appenzell.

Schulhausneubau Rorschacherberg. Erd- und Maurerarbeiten an Anton Bernhardsgrütter, Baumeister, Rorschach; Steinhauerarbeiten an Bärlocher & Hangartner, Steinmetzgeschäft in Staad. Bauleitung: Joh. Karl Stärkle, Architekt, Staad.

Die Schreinerarbeiten im 3. Stock des neuen Postgebäudes Chur an Chr. Just in Käftris.

Scheunen-Neubau beim Seminar Mariaberg (Rorschach). Grab- und Maurerarbeiten an C. Herkommer, Baumeister, Rorschach; Zimmerarbeiten an A. Eberle, Zimmermeister, Rorschach.

Trottoirbaute Ragaz. Sämtliche Arbeiten und Lieferungen an Bürer & Eisenhut, Baugeschäft, Ragaz.

Neubau für Wilh. Müller, Schuhhandlung in Frick. Maurer- und Verputzarbeit an Geb. Foladori, Frick; Steinhauerarbeit an H. Welte, Gipf, und Aklin, Ueken; Zimmerarbeit an Zimmermeister Meier, Frick; Schreinerarbeiten an Bussinger, Schreiner, Frick, Vollimann, Schreiner, Ober-Frick, und Aklin, Schreiner, Herznach; Hafnerarbeiten an Herzog, Hafner, Frick. Bauleitung: H. Suter-Moesch, Baumeister, Frick.

Korrektion der Einsiedlerstraße in Horgen an Franz Rossaro, Akkordant in Horgen.

Lieferung von drei Hydrantenwagen für die Ortsgemeinde Engwang an Mechaniker Boßhard in Bischofszell zu 140 Fr. per Stück.

Die Eisenhaglieferung für die Straßenverwaltung des Kantons St. Gallen an Gebrüder Schweizer in Ebnat und Paul Huber in Wattwil je zur Hälfte.

Erstellung der Wasserversorgung für die Zentralviehmarkthalle in Langenthal an A. von Bergen, Langenthal.

Schieß- und Scheibenstand für das Schützenfest in Allenlüften bei Bern. Sämtliche Arbeiten an Gottf. Rüedi in Straßacker.

Erstellung eines Rührwerks mit Transmission und Vorgelege für die Käsereigenossenschaft Utzenstorf-Ey (Bern) an J. Lüthi, Mechaniker in Worb.

Verbandswesen.

Lohnbewegungen. Der Schreiner-Fachverein Bern kündigte dem dortigen Schreinermeisterverein am 1. Februar die bestehenden Vereinbarungen und Tarife auf 1. Mai lf. J. Die bezüglichen Begehren sind noch nicht bekannt. Immerhin dürfte der gegenwärtig sehr flaue Geschäftsgang der Schreinerei in Bern neuen Forderungen nicht gerade günstig sein.

— In Lausanne drohte ein Streik der Schreiner. Durch Entgegenkommen der Meister ist er indes abgewendet worden. Von jetzt ab beziehen die Arbeiter statt 50 Rappen 58 für die Stunde und das ohne Abzug für Versicherungskosten. Auch haben sich die Meister verpflichtet, nur organisierte Arbeiter zu beschäftigen.

In Osogna waren die Steinbruchbesitzer und Steinbrecher versammelt, um über verschiedene von den Arbeitern gestellte Forderungen zu beraten. Falls bis zum 1. April keine Einigung zustande kommen sollte, wird der allgemeine Streik in den Steinbrüchen der Leventina und der Riviera wieder beginnen.

Schiffe, die nicht sinken können.

Wenn ein moderner Ozeandampfer, mit tausend und mehr Menschen an Bord, das weite Meer durchzieht und auch in Sturm und Wellen mit der Schnelligkeit eines Bahnzuges dahineilt, beschleicht nur noch wenige ängstliche Gemüter unter den Reisenden das Gefühl der Bangigkeit; die meisten aber fühlen sich so sicher und wohl geborgen, wie nur irgendwo auf dem festen Lande. Die Zeiten, in denen der Reisende auf hölzernem Segelschiff nur mit Bangen den Gefahren und Nöten einer Seereise entgegensah, sind längst vorüber. Stahl, Dampf, Elektrizität und alle die zahllosen Errungenschaften der modernen Technik geben der jetzigen Schiffahrt eine solche Sicherheit, daß eine Seereise eher weniger Gefahren bietet als eine Reise zu Lande.

Unter den vielen Sicherheitseinrichtungen, welche die Schiffahrtsgesellschaften in neuer Zeit auf ihren Dampfern zur Anwendung gebracht haben, ist die wichtigste die der Schotten. Man versteht darunter eiserne Quer- und Längswände, welche das Schiff in eine größere Anzahl wasserdichter Abteilungen trennen, sodaß bei einer Schiffskatastrophe das Wasser nur in die beschädigte Abteilung eindringen kann, während sich der ganze übrige Teil des Schiffes über Wasser hält. Diese Einrichtung war zunächst noch unvollkommen, solange man nicht ein Mittel hatte, um die Türen, durch welche die wasserdichten Abteilungen im Interesse des Schiffsdienstes untereinander verbunden sind, im Augenblick der Gefahr sofort und mit aller Sicherheit wasserdicht abzuschließen. Diese Aufgabe ist jedoch in neuerer Zeit durch Dr. Dörr's Erfindung einer „Vorrichtung zum selbsttätigen Schließen und Oeffnen von Schiffsschott-Türen" in so vollkommener Weise gelöst worden, daß Dampfer, die mit dieser Einrichtung versehen sind, nach menschlicher Berechnung nicht sinken können.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen hat vom Erfinder das Patent erworben und bereits 14 seiner Dampfer damit ausgestattet. Er wird im Laufe der Zeit seine sämtliche Dampfer damit ausrüsten. Natürlich steht es auch anderen Schiffahrtsgesellschaften frei, sich von ihm das Recht zu erwerben, auch auf ihren Dampfern diese für die Sicherheit der Reisenden wie des Schiffes und der Fracht so wertvolle Einrichtung anzubringen. Künftig dürften wohl auch alle Neubauten von größeren Passagierdampfern von vornherein mit einer solchen Anlage ausgerüstet werden.

Die Anlage, die noch in letzter Zeit mit einigen wertvollen Verbesserungen, die sich aus der Praxis ergeben haben, bereichert worden ist, besteht im wesentlichen aus einem geschweißten stählernen Luft-Wasser-Reservoir für einen Betriebsdruck von 30 Atm., einer kombinierten Druckluft- und Druckwasserpumpe, einem Abwassertank, einem Hauptumsteuerhahn, den Doppelsteuerhähnen an den einzelnen Türen, den Druckzylindern der starkwandigen eisernen Rohrleitung und dem Gestänge für den Hauptumsteuerhahn (Vierwegehahn). Für den Fall, daß der Drucktank auch von der Kesselspeiseleitung aus gespeist wird, kommt noch ein Kühltank hinzu. Der Inhalt des Drucktanks, welcher von der Pumpe zu $^1/_3$ mit Luft und $^2/_3$ mit Wasser gefüllt wird, ist so bemessen, daß sämtliche Türen dreimal geschlossen und geöffnet werden können. Ist noch eine Vorrichtung zur Speisung von der Speiseleitung der Kessel vorgesehen, dann wird das verbrauchte Wasser natürlich selbsttätig wieder ersetzt. — Vom Drucktank führt das Hauptdruckrohr nach dem Hauptumsteuerhahn, welcher gewöhnlich im oberen Kesselraum möglichst nahe der Kommandobrücke montiert ist. Von diesem Hahn gehen außerdem ab: Das Abwasserrohr nach dem Abwassertank und zwei Rohre (je nach Stellung des Hahnes einmal Abwasser, einmal Druckwasser) nach den Maschinenräumen. Von den letzten beiden Rohren zweigen die Rohre nach den Doppelhähnen der einzelnen Türen ab und von diesen führen die Rohre nach den über den einzelnen Türen befindlichen Druckzylindern. Außerdem