

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 24 (1908)

Heft: 21

Rubrik: Verschiedenes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Happ & Cie.

Armaturenfabrik Zürich

liefern als Spezialität:

Absperrschieber
jeder Größe und für jeden Druck.

Pumpwerke
für Wasserversorgungen etc.

Anerkannt vorzügliche Ausführung.

Hydranten

Strassenbrunnen

Anbohrschellen

Wassermesser

2213 c u und 240c

sämtliche Armaturen
für Wasser- und Gaswerke.

Billige Preise.

Telegramm-Adresse: **Armaturenfabrik** Telephone No. **214**

der Arbeit vor einem bestimmten, festzusetzenden Termine. Diese Prämie kann wie die Konventionalstrafe in Prozenten von der Verdienstsomme oder in einem gewissen Betrage pro Tag oder pro Woche ausgedrückt werden. Eines ist aber ganz sicher, daß durch diese Prämie die Handwerker und Lieferanten in weit höherem Maße zur Vollendung von Arbeiten angespornt werden als durch bloße Ansetzung von Konventionalstrafen.

Es wäre daher dieses System jedem Architekten, sowie Behörden und Privaten, die in den Fall kommen, davon Gebrauch zu machen, sehr zu empfehlen. Es wird in ihrem eigenen Interesse liegen.

Verschiedenes.

Interessantes von der Gotthardbahn. Eine sehr interessante Sehenswürdigkeit zeigt sich dieser Tage dem Reisenden, der die nördliche Gotthardbahnlinie befährt, oder das schöne Reusstal durchwandert. Alle Bahnbrücken und Viadukte werden auf ihre Tragfähigkeit, Senkungen usw. geprüft. Drei der größten und schwersten Lokomotiven der G. B. befahren schnaubend und pfeifend, im Rauch- und Dampfqualm fast verschwindend, in teils langsamem, in teils rasendem Tempo die stolzen Kunstwerke. Behend und sicher bewegen sich die Ingenieure und Arbeiter auf den Brücken und in den mächtigen Eisenkonstruktionen, zwischen Himmel und Erde. Bis jetzt sind alle erprobten Brücken und Viadukte in tadellosem Zustande befunden worden. Es beschleicht einem unwillkürlich ein Gefühl der Beruhigung, wenn man darüber hinfährt und in die tobenden Elemente der Reuß hinunterblickt.

Neue Glockengießerei in Buchs (St. Gallen). Die Firma Greiffing in Feldkirch beabsichtigt laut „Werdener“ die Einrichtung einer Glockengießerei in der Gemeinde Buchs.

Aluminiumindustrie im Wallis. Dem Walliser Staatsrat ist kürzlich von Seiten der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft der erste Guß der Fabrik in Chippis zugegangen

mit der Aufschrift: „Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft Neuhausen, Werk Chippis. Der h. Regierung des Kantons Wallis sei der erste Guß gewidmet. 21. Juli 1908.“

Sprechsaal.

Zum Unglück im Lötschbergtunnel. (Eingesandt.) Die Katastrophe vom 24. Juli im Lötschbergtunnel bildet wieder ein neues Blatt in der Geschichte der Tunnelbauten. Es muß und kann in solchen Fällen — und auf solche wird man sich bei Tunnelbauten noch öfters gefaßt machen müssen — etwas zur Sicherung und Rettung der Arbeiter geschehen. Ein Schuttwagen sollte zugleich als Rettungswagen eingerichtet werden. Je nach der drohenden Gefahr wird derselbe, vom Eingang des Tunnels zurückkommend, 100—300 m vor Ort aufgestellt und auf der Rückseite gegen das Tunnelinnere eine abnehmbare, feste Wand von so großer Quadratfläche, als die Verhältnisse es erlauben, aufgerichtet. Ob die Rückwand zerlegbar, ob Seitenwände angebracht und von welcher Beschaffenheit dieselben sein sollen, würde durch die Umstände bedingt werden. Der Wagen soll so groß und von solcher Tragfähigkeit sein, daß sämtliche Mannschaft sich beim Loslassen der Schiffe darauf plazieren kann. Bringt kein Wasser ein und geht die Sache ihren normalen Gang, so braucht es weder viel Mühe noch Zeit, die Rückwand, eventuell auch die Seitenwände des Rettungswagens zu entfernen, der alsdann ohne weiteres als Schuttwagen benützt werden kann. Wird jedoch die Mannschaft nach Abschießen der Ladung gewahrt, daß Wasser in großen Mengen eindringt, so wird der Wagen vermittelt Motor-, Fuß- oder Handbetrieb in Bewegung gesetzt und auf diese Weise die Flucht ergriffen. Kann derselbe nicht schnell genug vor der hinterher tosenden Wassermasse fortgetrieben werden, so wird letztere selbst oder die vorangehende Luft für beschleunigte Fahrt sorgen, indem sie auf die Rückwand des Wagens wirkt. Das Tod- und Verderben bringende Element würde alsdann selbst zur Rettung helfen. Der Rettungswagen würde auf dem gleichen Geleise gegen den Tunnelausgang fahren, auf dem er vorher leer von der Schuttauflage zurückgekehrt war. Sowohl die Bauunternehmung wie die einzelnen Arbeiter würden gewiß in ihrem Interesse das möglichste tun, das Geleise bei der Einfahrt frei zu halten, bis jeweiligen der gefährliche Moment vorüber ist.

Man könnte in der Detailbeschreibung eines solchen Rettungswagens noch weiter gehen, doch würde es zu weit führen. Mit Obigem sollte vorberhand wenigstens Anlaß geboten werden, zur Rettung so vieler Menschenleben Vorrichtungen zu treffen. O.

Sei die Nachahmung von Grolichs Heublumenseite von wem immer, es ist stets nur laienhafte Fälschung. [2048N