

# Verschiedenes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **13 (1897)**

Heft 23

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

richtigen Londoner Droschkenkutschern, die bisher von ihrem hohen Sitze aus Droschkensperde gelenkt haben, in den Straßen umherfahren und sie zur üblichen Droschkentage vom Publikum benützen. Diese neuen Droschken bieten einen sehr gefälligen Anblick, sie gewähren Raum für reichlich zwei Personen und auf dem Verdeck oben ist Platz für Gepäck. Der Kutscher hat vorn seinen Sitz auf dem Bod, lenkt den Wagen und gibt die Geschwindigkeit an, was durch zwei Griffe auf so einfache Weise geschieht, daß es nicht besonderer Erlernung bedarf. Die Droschken fahren sehr leicht und geräuschlos, weil die Räder mit pneumatischen Gummireifen eingefaßt sind; auch die Maschine arbeitet geräuschlos und der unangenehme Geruch, den man stets bei Motorwagen bemerkt, die mit Del getrieben werden, ist nicht vorhanden. Der elektrische Johnson-Lundell-Motor, der unterhalb der Droschke angebracht ist, arbeitet mit drei Pferdekraften, und mit Hilfe desselben fährt die Droschke fünfzig englische Meilen, ehe der Akkumulator ausgewechselt zu werden braucht. Diese Auswechslung selbst geschieht in wenigen Minuten und die Gesellschaft läßt in verschiedenen Stadtteilen Londons Stationen errichten, wo die erschöpften Droschken wieder mit frischer Elektrizität gespeist werden können. Bei der am Donnerstag abgehaltenen Probefahrt und Einweihung der Droschken hielt der bekannte Elektriker des Londoner Generalpostamtes W. H. Preece eine Ansprache, in der er erklärte, daß er nie das Problem der elektrischen Beförderung besser gelöst gesehen habe.

### Die Holzbearbeitungswerkstätten der Stadt Zürich im Sihlwald.

Westwärts von den schönen Gestaden des Zürichsees, eine Stunde vom linken Seeufer entfernt, liegt das Thal der Sihl, das auf eine Strecke von drei Stunden bis hinauf an die Hügelkette, welche den See umkränzt, und wieder hinauf bis an den auswärtsreichen Kamm des Albisgebirges vom Waldbiet der Stadt Zürich, dem Sihlwald, bedeckt wird. Neben besonderer landschaftlicher Schönheit legt sich der Zauber einer tausendjährigen Geschichte über das stille Waldthal und als Gegenpaß zu diesen beiden Erscheinungen repräsentiert die von der Forstverwaltung der Stadt betriebene Waldbwirtschaft den fortgeschrittensten Standpunkt des modernen Forstbetriebes.

In Abweichung von den meisten übrigen Forstverwaltungen werden hier die Waldprodukte nicht im Zustande der rohen Aufarbeitung durch die Holzhaueret im Walde selbst verkauft, sondern sie werden umgekehrt vorerst durch eine weitere Verarbeitung in Produkte, welche von dem Konsumenten direkt verwendet werden können, umgewandelt und dadurch in weitgehendstem Sinne marktfähiger gemacht. Damit wird zugleich eine weit höhere Waldrendite erzielt; es beträgt dieselbe im Durchschnitt in den letzten 15 Jahren 97 Fr. per Hektare und Jahr. Es ist dieser Forstbetrieb gleichzeitig imstande, ein weit größeres Arbeitseinkommen zu verschaffen, als dies anderwärts bei dem mehr extensiven Forstbetrieb der Fall ist.

Der Sihlwald liefert vorwiegend Laubhölzer, unter diesen insbesondere Buchen, Eichen, Ahorn; daneben sind auch die Nadelhölzer, Fichten, Tannen und Lärchen zahlreich repräsentiert. Das Bestreben der Verwaltung geht überhaupt dahin, den Waldertrag dauernd durch eine möglichst allseitige Bestandemischung zu sichern und zu erhöhen. Seit halb einem Jahrtausend wird dieser Wald streng wirtschaftlich in 90—100-jährigem Umlauf behandelt und es fügen sich die jährlichen Schläge auf die sorgfältigsten Zuwachs- und Massenerhebungen. Das Schlagmaterial wird seit mehr denn einem Jahrzehnt durch ein Netz von Schmalspurbahnen (Spurweite 60 cm) teils in festen Geleisanlagen, teils mit tragbaren Geleisen (System Decouville) aus dem Walde in die Verarbeitungsetablismente transportiert. Bis an die höchsten Hänge hinauf und quer den steilsten Partien entlang

führen Schienenstränge an Holz- und Drahtseilriesen, welche das Holzmaterial in senkrechter Richtung zu Thale fördern, wo eine feste Eisenbahnlinie alsdann die Hauptabfuhr vermittelt. Die Anlage kostspieliger Straßen ist von der Verwaltung ziemlich aufgegeben und wird nur noch ausnahmsweise in Ausführung gebracht. Die Transportkosten werden durch dieses System auf einen Drittel der früheren Kosten reduziert, gleichzeitig eine Leistungsfähigkeit desselben erzielt, welche den Bezug des Materials von der Witterung sozusagen unabhängig macht.

Die Etablismente, in welchen das Schlagmaterial in marktfähige Artikel umgewandelt wird, sind von der Stadt selbst errichtet und betrieben.

Sie bestehen aus einer Sägerei, einer mechanischen Holzspalterei, einer mechanischen Dreherei und einer Imprägnierungsanstalt. Die Wasserkraft der Sihl wird zum Betriebe einer Turbinen-Anlage benutzt, welche ihrerseits die ganze Maschinenanlage in billigster Weise in Bewegung setzt.

Das Hauptabfabrikprodukt bildet das Brennholz. Vier doppelwirkende Spaltmaschinen mit acht Spaltarten verrichten im Tag die mühsame Arbeit, welche unter andern Umständen hundert Mann zur Spalterei von 120 Ster pro Tag beanspruchen würden. Sechszehnjährige Knaben bringen das klein gepaltene Holz in Reifwellen von 50 cm Durchmesser, so daß zwanzig solche Wellen dem Holzquantum von einem Ster entsprechen. In dieser Form gelangen die verschiedensten Brennholzsortimente durch Vermittlung des Forstverwaltungspersonals direkt an die Abnehmer und in deren Holzräume der Stadt und der nächstliegenden Gemeinden des Sihlthales und des Seeufers.

Die Sägerei übernimmt die Aufgabe, mit vier Zirkularsägen das Holz, bevor es an die Spaltmaschinen gelangt, in die nötigen Längen zu zerlegen. Eine horizontale Wandsäge-Maschine vorzüglicher Konstruktion, hervorgegangen aus der Maschinenfabrik Dürkopp, besorgt die Erstellung von Schnittwaren und Bauholz. Es verdient diese Maschine ganz besonderer Erwähnung, weil sie in den drei Richtungen den Anforderungen, welche der Sägereibetrieb an eine Sägemaschine stellen muß, in vorzüglichster Weise entspricht: große Genauigkeit — es werden Schnittwaren bis auf 3—4 mm Dicke geliefert —, große Schnelligkeit, indem der Schub bis auf 5 m per Minute vermittelt werden kann, und endlich geringer Sägemehlabbau, weil der Schnitt nur eine Dicke von circa 2 mm beansprucht. Die Schnittwaren gelangen in den verschiedenartigsten Dimensionen, entsprechend den Aufträgen, welche eingehen, in den Handel. Ein Dampftröcknungsapparat ermöglicht ein sofortiges rasches Abtrocknen der Ware und eine ebenfalls vorhandene Hobelmaschine besorgt deren Zurichtung für die sofortige Verwendung in der Bauwerkerei. (Schluß folgt.)

### Verchiedenes.

**Kantonales Technikum in Burgdorf.** Bei den am 26. Aug. beendigten Diplomprüfungen haben folgende Schüler der obersten Klasse das Diplom erhalten:

1. An der baugewerblichen Abteilung: Grütter, Ernst, Seeberg; Läderach, Gottfried, Worb; Marti, Otto, Schangnau; Robert, Henri, Locle; Tomi, Johann, Oberburg.

2. An der mechanischen Abteilung: Löffli, Emil, Sumiswald; Schmid, Heinrich, Birrhard; Seeburger, Dithmar, Brugg; Sauter, Fritz, Grindelwald; Stanz, Robert, Aarau.

3. An der elektrotechnischen Abteilung: Blumer, Emil, Engi; Forster, Paul, Hauptweil; Gasser, Arnold, Belp; Graner, Emil, Freiburg i. B.; Jordi, Emil, Wybachengraben; Isler, Robert, Kaltenbach; Kellenmann, Bruno, Herzogenbuchsee; Laager, Fritz, Näfels; Ringwald, Fritz, Basel; Schweizer, Alfred, Hasle; Silbernagel, Adolf, Basel; Wüthrich, Gottlieb, Trub.

**Der Bahnhof in St. Gallen.** Es sind nun 41 Jahre, seit die erste Lokomotive in St. Gallen eingefahren ist — und gut 41 Jahre auch, seit die derzeitige Bahnhofsanlage besteht; in unverändertem Bestande das Aufnahmsgebäude, mannigfaltig umgestaltet die Geleiseanlage mit den dem Güterverkehr zudienenden verschiedenartigen Bauten. Im Laufe dieser Zeit hat sich der Verkehr in früher kaum vorausgesehenem Maße vermehrt und es ist klar, daß der derzeitige Bahnhof demselben in verschiedener Beziehung nur noch in sehr unvollkommener Weise zu genügen vermag. Sehr natürlich, daß es unter solchen Umständen weder an Reklamationen betreffend Erweiterung und Verbesserung der hiesigen Bahnhofsanlagen noch auch an diversen bezüglichlichen Projekten gefehlt hat. Man erinnert sich an den zu Ende der 80er Jahre schon entworfenen Plan einer Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes in der Richtung des dormaligen Vorplatzes; ein Projekt, gegen welches aus begrifflichen Gründen der Gemeinderat Verwahrung einlegte. Man erinnert sich auch des Pfifferschen Projektes, die notwendige Vergrößerung in den Springbrunnenplatz hinein zu verlegen. Es bot diese Kombination manche Vorteile, hätte aber durch die Verlegung der Baute an das äußerste östliche Ende der Bahnhofsanlage eine Erschwerung des dortigen Straßenüberganges durch den Mandorbidienst zur Folge gehabt, so daß ohne Sperrung der betreffenden Passage für Fuhrwerke aller Art die Betriebssicherheit in unzulässiger Weise gefährdet worden wäre.

Es ist denn auch keineswegs zu bedauern, daß die fraglichen Projekte nicht zur Ausführung gelangten. Es wäre mit denselben lediglich eine Halbheit geschaffen worden, die den waltenden Bedürfnissen selbstverständlich auch nur halb entsprochen hätte.

Wirksame Abstellung der waltenden Umstände ist nur zu erreichen durch die Verlegung des Güterbahnhofes außer die bisherige Bahnhofsanlage. Auf dem Gedanken der Trennung des Personenbahnhofes vom Güterbahnhof beruht denn auch das in den letzten Jahren von den Vereinigten Schweizerbahnen ausgearbeitete und nunmehr der Prüfung der zuständigen staatlichen Behörden unterbreitete Reformprojekt.

Fassen wir die wesentlichen Momente des letztern etwas näher ins Auge.

Das jetzige Aufnahmsgebäude bleibt fortbestehen, wird aber nur noch als Verwaltungslokalität benutzt. Der neue Personenbahnhof, ca. 3 mal so lang als der derzeitige, kommt an die Stelle des zu entfernenden Zoll- und Niederlagshauses, mit welchem letztern dann natürlich auch der westlich von demselben gelegene Güterschuppen kassiert würde. Auf den derzeitigen Kohlenlagerplatz der Herren Gebrüder Rietmann kämen Lokomotiv- und Wagenremisen, eventuell mit Angestellten-Wohnungen.

An die Nordseite des Aufnahmsgebäudes schließen sich zwei breite, 180 Meter lange Perrons an, zwischen denen Geleise liegen, das eine für den Verkehr in der Richtung Rorschach, das andere für denjenigen nach und von Bruggen und weiter bestimmt; die beiden Perrons sind durch zwei Unterführungen miteinander verbunden, so daß in Zukunft das lästige Abwarten der Bahnhofseinfahrt der von dieser oder jener Seite her fälligen Züge wegfällt. An den nördlichen Perron schließen sich noch vier weitere Geleise an, teils für Extrazüge, teils für das Aufstellen von Zügen.

Der Güterbahnhof wird in die seit Jahren im Besitz der Vereinigten Schweizerbahnen befindlichen Geltenwiler Bleiche verlegt. Seine ganze Länge beträgt ungefähr einen Kilometer. Das betreffende Areal wird um 6 Meter erhöht, so daß es im Niveau des Einganges zur St. Leonhardskirche liegen wird. Zugeteilt wird noch ein Abschnitt des Bültschen Gutes; das derzeitige Tracé der Brugger Linie käme dann eine Strecke weit ca. 40 Meter nördlich vom heutigen zu liegen. Die Steigung beginnt ungefähr beim St. Leonhards-Bahnübergang und entspricht einer auf der

anderen Seite dann wieder eintretenden Senkung. Parallel mit dem Hauptgeleise zieht sich für den Mandorbidienst ein Ablaufgeleise.

Die von Teufen her einmündende Appenzeller Straßenbahn (Gaislerlinie) wird ungefähr bei der Grenze von St. Gallen und Straubenzell in ein neues Tracé geleitet. Sie umfährt den Südrand des Güterbahnhofes und gewinnt mit einem Gefälle von ca. 6 Metern neben der Einfahrtsstraße sich hinziehend, ihre derzeitige Richtung und schließlich auch ihr derzeitiges Tracé und derzeitigen Bahnhof.

Die soeben erwähnte Zufahrtsstraße zum Güterbahnhof wird in der Gegend der Cementfabrik von W. Graf u. Kofst etwa 8 Meter weiter südlich gelegt. Dann zieht sie sich gegen das Stabliement Pulaschi hinauf, in zweiter Krümmung unterhalb dem letztern, an Stelle der zu entfernenden Wirtschaft zum „Gartenhaus“, in den Güterbahnhof hinein. Beim St. Leonhards-Übergang ist Ueberführung durch eine Passerelle vorgesehen. Der Uebergang würde durch das Wegfallen des bisherigen Mandorbidienstes eine nicht unbedeutende Entlastung erfahren.

Kostenvoranschlag, wie wir bereits mitteilten, 4 Millionen Franken.

Dies die Grundzüge des natürlich erst als Vorprojekt ausgeführten Planes. Es wird der letztere ohne Zweifel einer allseitigen und ergiebigen Prüfung seitens der Behörden wie des Publikums unterliegen.

**In Sachen der Erweiterung des Seehafens Rorschach** und der neuen Quaianlage veranstaltete der Gemeinderat eine öffentliche Versammlung, die von ca. 400 Bürgern besucht war.

Herr Ingenieur L. Kürsteiner von St. Gallen referierte in einlässlicher, klarer Weise über das von ihm im Auftrage des Gemeinderates ausgearbeitete Projekt. Dasselbe steht vor: die Verbreiterung des jetzigen Hafens und damit verbunden die Verlegung des Güterschuppens der Vereinigten Schweizerbahnen, Neuanlage eines Gondelhafens, Erstellung eines Segelschiff- und Trajekthafens, Errichtung einer Quaianlage zwischen den beiden Häfen, Verlegung der Staatsstraße Rorschach-Rheineck und Errichtung großer Lagerplätze.

Der Dampfboothafen erzielte damit einen Flächeninhalt von über 12000 m<sup>2</sup> gegen 9690 von heute, immer noch sehr bescheiden gegen die übrigen Bodenseehäfen (Romanshorn 74,140, Konstanz 71,470, Bregenz 48,820, Lindau 38,170 und Friedrichshafen 38,110 m<sup>2</sup>).

Der Flächeninhalt des Trajekt- und Segelschiffhafens ist berechnet zu ca. 19,000 m<sup>2</sup> bei einer Länge von 300 Metern, derjenige des Gondelhafens zu 900 bis 1000 m<sup>2</sup>.

Diese Häfen sind durch Ausbaggern zu gewinnen und es bedarf sehr wenig künstliche Fundationen, eine Verlandung sei bei den bestehenden Verhältnissen nicht zu befürchten.

Die Staatsstraße würde vom jetzigen Eisenbahnübergang weg seewärts verlegt. Durch diese Verlegung und durch die Erstellung der Quaianlagen zc. würden den Vereinigten Schweizerbahnen gegen 15,000 m<sup>2</sup> neuer Boden zufallen, eine entsprechende Verlegung des Güterschuppens daher kaum große Schwierigkeiten bieten.

Den Gesamtkostenvoranschlag für die Um- und Neubauten beziffert Herr Kürsteiner auf Fr. 1,500,000: davon entfallen Fr. 250,000 auf die Erweiterung des jetzigen Hafens incl. Verlegung des Güterschuppens, Fr. 450,000 auf die Quaianlagen mit Gondelhafen, Fr. 640,000 auf den Segelschiff- und Trajekthafen.

**Ein Dorado für Maler, Anstreicher und Delfabrikanten** ist gegenwärtig der Dorfbezirk Sarnen, indem laut einer Publikation der Gemeindefanzlei Sarnen im „Amtsblatt“ vom 27. August sämtliche verrandeten Häuser im ganzen Dorf mit Delfarbe überzogen werden müssen und zwar sofort.