

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

Band: 22 (1906)

Heft: 42

Artikel: Kraftwagen-Industrie

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579901>

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: 06.10.2024

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

Kraftwagen-Industrie.

Das moderne Automobil. Im Elektrotechnischen Verein München hielt Professor Wehrle einen Vortrag über „Mitteilungen aus der neueren Entwicklung des Automobilwesens“, der durch zahlreiche Lichtbilder-Darstellungen erläutert wurde. Nachdem der Vortragende zuerst durch Vorführung eines Automobils aus dem Jahre 1880 und eines modernen Tourenwagens den großen Aufschwung, den die Entwicklung des Automobils gefunden hatte, treffend dokumentierte, ging er zu einer eingehenden Schilderung des Automobils in seinen sämtlichen Teilen über. Er bemerkte, daß man im Automobilbau drei Systeme kenne: den Benzinmotor, den Dampfwagen und das Elektromobil. Der Dampfwagen habe sich trotz häufiger Versuche nicht behaupten können, dagegen finde namentlich das Elektromobil in der letzten Zeit viel Beachtung, während in der Hauptsache aber der Benzinmotor dominiere. Mit dem letzteren befaßte sich dann auch der Redner in eingehender, instruktiver Weise, indem er sowohl den Motor, wie auch das Differentialgetriebe, die Steuerung, Kuppelung, den Vergaser, Ölverteiler, Kühler, Rahmenbau. etc. an Hand von vorgeführten Zeichnungen auf das genaueste zergliederte und demonstrierte. Die einzelnen Typen in den Karosserien wurden mangels Zeit nur flüchtig erwähnt. Von großem Interesse waren Kollektionen von fast sämtlichen Bestandteilen eines Motorchassis und zahlreiche Proben von Pneumatiks. Der Vortragende erntete für seine Ausführungen lebhaften Beifall.

Ueber Forstwirtschaftsbetrieb.

Dem „Handelsblatt für Walderzeugnisse“ wird aus dem Großh. Baden geschrieben: Soeben finden wir eine Zusammenstellung über die Bewegungen auf unserem Holzmarkte, die in vieler Beziehung überraschen dürfte. Man nimmt gar leicht an, daß wir im Stande seien, im großen Ganzen unseren Holzbedarf des Landes selbst zu decken, da wir doch über verhältnismäßig große Waldflächen verfügen und der Ertrag unserer Forsten infolge intensiver, rationaler Wirtschaft ein großer ist. Speziell der Ertrag an Nutzholz ist im Vergleich zu anderen Ländern ganz befriedigend, denn während wir hier im großen Ganzen davon pro Hektar 1,99 Festm. gewannen, hatte Bayern nur 1,76 Festm., Elsaß-Lothringen 1,67 Festm., Hessen 1,22 Festm., Preußen 1,17 Festmeter und das gesamte Reich 1,43 Festmeter. Nur Württemberg und Sachsen waren uns hierin mit 2,12 Fm. und 2,71 Fm. überlegen.

Trotz dieses starken Angebotes konnten wir doch nicht den Anforderungen genügen und überstieg schon seit Beginn dieses Jahrhunderts die Einfuhr den Export erheblich. So schon im Jahre 1901 um 1,793,000 Tonnen. Dieses fiel im folgenden Jahre gewaltig herunter auf 26,600 Tonnen, stieg dann wieder pro 1903 auf 221,600 Tonnen, im folgenden Jahre auf 266,300 Tonnen und finden wir 1905 verzeichnet mit 134,600 Tonnen. Unser Nachbarland Elsaß-Lothringen hat zwar eine Zeit lang seine Aus- und Einfuhr an Holz abgeglichen, doch werden in den letzten Jahren auch schon einige hunderttausend Festmeter mehr importiert als hinausgebracht.

Im großen Durchschnitt haben wir hier ein Nutzholzprozent von 48 und überholen damit Elsaß-Lothringen mit seinen 45,8 Prozent, während Württemberg sogar 55,1 Prozent angibt. Das gesamte Bayern hat 53 Prozent, da dort das Nadelholz 75,4 Prozent des Waldbestandes einnimmt (in Preußen 69,1 Prozent). In Bayern hat hierbei die Fichte einen Anteil von 40,5 Prozent. Da für Preußen 53,5 Prozent Nutzholz angegeben sind, und für das ganze Reich 52,9 Prozent,

so ist dieses unser Verhältnis noch nicht so günstig, wie wir es vielfach in so vorzüglichen Absatzlagen erwarten und erreichen könnten.

Nach einer statistischen Berechnung und Zusammenstellung betrug im Jahre 1900 der Verbrauch an Nutzholz pro Kopf im deutschen Reiche jährlich 0,45 Festm., wobei wir hier im Süden fast durchweg um eine Kleinigkeit im Rückstande waren. Gleichzeitig wurde berechnet, daß pro Kopf der Bevölkerung 0,37 Hektar Wald nötig seien, wenn aller Bedarf an Holz befriedigt werden soll. Man sieht, daß wir nach dieser Richtung hin keinen Ueberschuß haben und erklärt sich auch hieraus das Ueberwiegen unseres Holzimportes. Ungünstig sind diese Zahlen allerdings doch nicht, denn der größte Teil unserer Exportware ist schon zubereitet und verarbeitet, so daß uns der Nutzen hierfür als Einnahme im Lande bleibt. Fremde Auslandsware, für einzelne besondere Zwecke gesucht, wird immer ihren Markt behaupten, kann nie ganz verdrängt werden und findet stets ihre Abnehmer.

Ein wesentlicher Platz für unseren Holzverkehr ist bekanntlich nach und nach schon der Hafen von Karlsruhe geworden, der bei seiner günstigen zentralen Lage vielen Versand an sich heranzieht. So waren dort im Jahre 1901 die Zufuhren an Holz bereits mit 11,000 Tonnen notiert, während nur 400 To. wieder abschwammen. Im folgenden Jahre wurde das Verhältnis schon anders, denn ersteres ging herunter auf 6000 Tonnen und stieg der Versand auf 48,000 Tonnen. Das Jahr 1903 erreichte das Maximum mit 21,000 Tonnen und 81,000 Tonnen; man fiel alsdann im folgenden Jahre wieder auf 10,000 Tonnen und 79,000 Tonnen. Ebenso pro 1905 auf 9000 Tonnen und 76,000 Tonnen. In dem betreffenden Jahre wurden nach Baden aus Galizien 19,000 Tonnen Holz versandt, und aus dem übrigen Oesterreich weitere 8000 Tonnen. Württemberg und Bayern sandten ebenfalls zu uns erhebliche Holz mengen, die mit 92,000 Tonnen resp. 74,000 Tonnen angegeben wurden.

Bau-Chronik.

Renovation der Kapellkirche in Luzern. Stadtpfarrer Amberg in Luzern hat sich über die Renovation der Kirche von Architekt Moser in Karlsruhe ein Gutachten geben lassen. Die Renovationskosten werden von ihm auf rund Fr. 33,000 veranschlagt, die äußere Renovation auf Fr. 11,000, die innere auf Fr. 19,000 und diejenige der Sakristei auf Fr. 3000. Am dringlichsten erscheint vorerst eine Renovation des Innern, insbesondere die Trockenlegung der Böden des Schiffes, des Chores und der Sakristei.

Bauwesen in Bellach (Solethurn). Die Neujahrs-gemeindeversammlung hat für den bereits begonnenen Schulhausneubau einen Nachkredit von Fr. 30,000 beschlossen. Das stattliche Gebäude, das auf einen geradezu idealen, eine Sucharte umfassenden Platz zu stehen kommt, wird voraussichtlich die Summe von Fr. 110,000 kosten. Es wird nebst sechs Schulzimmern, einem Gemeinderats- und einem Lehrer- und Bibliothekszimmer, eine geräumige Abwartwohnung enthalten, welche letztere gegebenen Falles leicht in das dereinst notwendig werdende siebente Schulzimmer umgewandelt werden könnte. Es sind Zentralheizung und Wasserspülung vorgesehen. Die Pläne stammen von Herrn Baumeister Alfred Probst in Solothurn. Der Bau soll nächsten Herbst bezogen werden. — Im fernern hat die Gemeinde eine das ganze Dorf umfassende Wasser- und Hydrantenanlage beschlossen. — Bellach marschiert vorwärts.