

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 29 (1913)

**Heft:** 6

**Artikel:** Vom Maschinenmarkt

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576507>

### **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:** 22.12.2024

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

gilt. Die daraus entspringenden großen Ersparnisse durch das Wegfallen von künstlichen Tracéentwicklungen außerhalb der Straße sind wohl für jedermann einleuchtend.

Der Hauptangriffspunkt der Gegner der schienenlosen Bahn (Schienenlieferanten, Bauunternehmer etc.) bildet das Verhältnis von Straßenunterhalt zur Gummibahnabnutzung. Bei den meisten der ausgeführten Linien wurde denn auch dieser wichtigsten Frage zu wenig Gewicht beigelegt und auch unrichtig gelöst. Doch brauchen wir keines weiteren Beweises, wenn wir feststellen, daß die geringsten Unkosten bei einer tadellos hergestellten und unterhaltenen Straßen-Fahrbahn sich einstellen. Dies läßt sich aber nur durch periodisches Walzen der Straße erreichen. Die Kosten hierfür können um so eher vom Staate, resp. dem unterhaltungspflichtigen Gemeinwesen übernommen werden, als der gute Straßenunterhalt auch dem übrigen Fuhrwerksverkehre zu Gute kommt, und als die großen Subventionen an eine Schienenbahn sich auf ein Minimum reduzieren, und besonders weil die Straße durch eine schienenlose Bahn bedeutend weniger abgenützt wird, als durch ein eingebautes Geleise, da in letzterem Falle der Fuhrwerksverkehr auf die Hälfte der Straßenbreite zusammengedrängt wird und diese um so ungleichmäßiger abnützt, zumal ein richtiges Walzen infolge der Geleise und der den Straßenkörper auslockernden Schwellen verunmöglich ist. So haben sich maßgebende Kantonsingenieure dem Schreiber dieses gegenüber ausgesprochen: „Sie wollen im Interesse des Straßenunterhaltes die Straßen viel lieber von einer schienenlosen, als von einer Schienenbahn befahren lassen“.

Auch die Kosten der Gummibahnabnutzung werden nur zu oft übertrieben hoch geschätzt. Wir haben eben hier Vollgummi- und nicht pneumatisch Reifen. Gegenüber den Benzinautomobilen übt ferner die elektrische Traction gerade hier einen wohlthätigen Einfluß aus, als das Anfahren und Bremsen bei den zahlreichen Haltestellen sanft und ohne Ruck erfolgen kann. Tatsächlich beläuft sich der Gummiverbrauch nach den praktischen Betriebsergebnissen verschiedener Linien auf ca. 6—9 Cts. pro Wagenkilometer, bei den Benzin-Autobussen auf 15—20 Cts. pro Wagenkilometer. Hierbei spielt auch das geringe Wagengewicht der Schienenlosen mit 4500 kg bei Vollbesetzung mit 25—30 Personen erheblich mit.

Die Wagen können auf der Straße wie ein anderes Fuhrwerk sich bewegen und ausweichen, bis auf einen Abstand von drei und mehr Meter ab der Mittellinie, also einer Breite von sechs und mehr Meter, je nach dem Stromabnehmer-System.

Die Anlagekosten von solchen Bahnlinien betragen erfahrungsgemäß Fr. 30—40,000 pro km, also ein Drittel und noch weniger derjenigen einer Schienenbahn, und setzen sich in der Hauptsache lediglich aus den Kosten der Oberleitung inkl. Stromzufuhr und dem Rollmaterial zusammen. Infolgedessen ist die Finanzierung, besonders bei den heutigen teuren Geldverhältnissen bedeutend erleichtert, zumal die Leistungsfähigkeit bei Strecken mit vorzugsweise Personenverkehr in der Regel gleichkommt und eine Rentabilität bei gleich großen Ausgaben eher zu erwarten ist.

Die Betriebskosten dagegen betragen bei unseren schweizerischen Verhältnissen, je nach der Anzahl Kurse im Tag und der Länge der Strecke 35—50 Cts. pro Wagenkilometer, worin die Kosten für Strom, Gummibereifung, Personal, Reparaturen und Verwaltung einbezogen sind, einen Betrag, welcher bei Schienenbahnen mit ähnlichen Verkehrsverhältnissen mindestens gleich groß ist. Dagegen stehen die Ausgaben für Verzinsung



## Adolf Wildbolz

### LUZERN

Spezial-Geschäft

in 799b

Maschinen und Werkzeugen für Installations-Geschäfte, Spenglereien, Schlossereien, Kupferschmieden etc.

Lager erklassiger Fabrikate

Ganze Werkstatteinrichtungen

Katalog und Preislisten zu Diensten

und Amortisation des Anlagekapitals bei den letzteren drei — und mehrfach höher als bei den Schienenlosen. Wir enthalten uns die Einwirkung dieser Daten auf die Rentabilität noch besonders hervorzuheben.

Es sind mehrere Systeme von schienenlosen Bahnen mit mehr oder weniger Erfolg zur Anwendung gelangt. In der Schweiz ist einzig die Linie Freiburg—Posieux mit 7.73 km Länge nach dem System Mercedes-Stoll erstellt worden und steht bereits seit einem Jahre zur allgemeinen Befriedigung im Betriebe.

Wenn wir diese Vorzüge der schienenlosen Bahn dargelegt und dieselbe als das beste Transportmittel für verkehrsarme Gegenden nachgewiesen haben, um auf Grund einer angemessenen finanziellen Basis endlich zu einem geregelten Bahnanschluß zu gelangen oder um bestehende Umwege abzukürzen, so darf andererseits nicht übersehen werden, daß dieselbe für solche Gegenden weniger in Betracht fällt, bei welchen die Verbilligung eines erheblichen Güterverkehrs eine gewisse Rolle spielt. Wohl kann eine solche Linie den Post- und Stückgutverkehr ohne weiteres übernehmen und auch eine Ar-Fourgonbetrieb einführen, aber bei einem größeren Güterverkehr auf längeren Strecken dürfte eine Schienenbahn doch eher dem Bedürfnis entsprechen, falls die Unterbaukosten für eine solche nicht unerschwinglich sind.

Es ist da Sache des beratenden Ingenieurs die Vor- und Nachteile beider Bahnsysteme zahlenmäßig gegen einander abzuwägen. Wenn nun bis jetzt bei solchen Projekten und Gutachten die schienenlose Bahn überhaupt nicht berücksichtigt wurde, so geschah und geschieht dies aus Gründen, welche wir hier lieber unerörtert lassen wollen. Die Folge davon ist die, daß unser Land unter einer Anzahl von nicht realisierbaren Bahnprojekten leidet. Um diese Lücke in der Verkehrsentwicklung auszufüllen, dazu wird in Zukunft die schienenlose, elektrische Bahn in bester Weise dienen.

## Vom Maschinenmarkt.

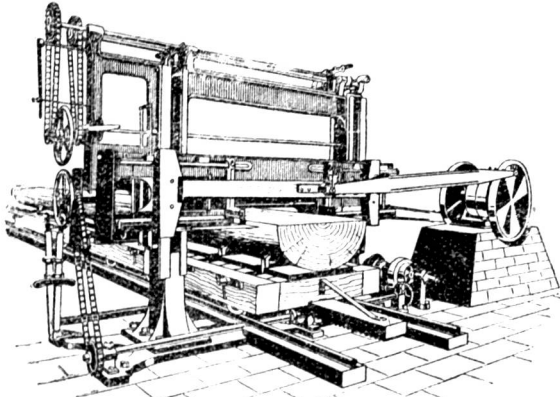
(Eingefandt.)

Zum Schneiden von starkem Rundholz und besonders edler Hölzer, für Lohnschnitte mit stets wechselnden Schnittdimensionen etc. ist ein horizontal-Sägegatter die rentabelste und leistungsfähigste Maschine, weil das Einstellen auf jeweilige Holzstärke im Augenblick vor sich geht und bei diesen Gattern ein denkbar geringster Schnittverlust entsteht.

GEWERBEMUSEUM  
WINTERTHUR  
BIBLIOTHEK

Die Firma Rud. Brenner & Cie., Maschinen- und Werkzeuge, Basel bringt ein Horizontalgatter in den Handel, dessen Leistungsfähigkeit und Konstruktion vollendet und erreicht dasteht. Es betrifft dies ein neues **doppeltes Horizontalgatter mit 2 Sägerahmen**, das in seiner allgemeinen Bauart den bisher gebauten einfachen Horizontalgattern entspricht, jedoch auf der Rückseite des Ständers noch einen zweiten, selbständig arbeitenden Sägerahmen, der unabhängig von dem anderen Rahmen eingestellt werden kann, besitzt.

Da bekanntlich das Horizontalgatter vorzugsweise zum Lohnschnitt verwendet wird, wo die Schnittdimensionen ständig wechseln, so kommt hier der Vorteil zweier unabhängig von einander, während des Ganges fast momentan und in weiten Grenzen verstellbarer Säge-



rahmen besonders zur Geltung. Dabei braucht das Doppelgatter nur den Platz eines einfachen Man kann die Produktionsfähigkeit der Maschine dadurch noch weiter steigern, daß man Doppellängeln in einen oder beide Sägerahmen einspannt; das Gatter kommt dann in der Leistung schon einem Vollgatter sehr nahe.

Das Einstellen jeden Sägerahmens auf genaue Schnitthöhe geschieht nach einer seitlichen Skala mittels Handrad, das hinaufwinden des Sägerahmens mechanisch. Der Antrieb der beiden Sägerahmen erfolgt gemeinschaftlich von der Achse des Schwunghockes durch hölzerne Schubstangen. Will man zeitweise nur mit einem Sägerahmen arbeiten, so ist es nicht angängig, eine Lenkerstange abzunehmen, da dann am Schwunghock leicht Stöße aufreten können; vielmehr ist bei Bestellung ausdrücklich Einzelantrieb vorzuschreiben. In diesem Falle werden gegen entsprechenden Mehrpreis zwei getrennte Schwunghöcke geliefert, welche beide Sägerahmen jeden für sich antreiben und Einzelausrückung besitzen.

Der augenblicklich abstellbare Vorschub des Blockwagens kann von 0— $2\frac{3}{4}$  m in der Minute während des Betriebes durch einen Handhebel geregelt werden, der beschleunigte Rücklauf hat zweierlei Geschwindigkeiten. Ein großer Vorzug des Gatters besteht darin, daß sämtliche Handräder und Hebel zur Bedienung an einer Stelle auf der vorderen Seite liegen und vom Stande des Arbeiters aus bequem gehandhabt werden können.

Es ist für jeden Interessenten eine dringende Notwendigkeit und direkt eine Lebensfrage, seinen Betrieb durch die neuesten modernen Maschinen zu vervollkommen. Die Firma Rud. Brenner & Cie., Basel ist gerne bereit, Anfragen bereitwilligst zu beantworten.

## Holz-Marktberichte.

Über die neuenburgischen Holzpreise schreibt die „Suisse lib.“, daß Brennholz wieder seinen gewöhnlichen

Preis erreicht hat, nachdem es infolge des großen Angebots nach den Windbrüchen im Nachwinter 1912 sehr billig zu haben gewesen war. Landeron hatte vermutet, die Stürme hätten in seinen Gemeindeväldungen 8 bis 9000 m<sup>3</sup> niedergelegt, und es hatte dieses Quantum an die Tunnelbau-Unternehmung Münstler-Grenchen für Gerüste und Versprießungen usw. verkauft. Nun stellt sich heraus, daß die Gemeinde nicht weniger als 18,000 m<sup>3</sup> zu verkaufen hat und an den Bau des zweiten Simplontunnels noch 9000 m<sup>3</sup> abgeben kann.

**Vom bayrischen Holzmarkt.** Mit der Abnahme der Rundholzverkäufe im Walde hat sich auch die Kaufkraft etwas abgeschwächt. Man merkte bei den jüngsten Wertsteigerungen in der Rheinpfalz nicht nur zögerndes Vorgehen im Einkauf selbst, sondern konnte auch vielfach merkliche Untergebote wahrnehmen. Eigentlich wurden nur für die besseren Sortimente von Weich- und Hart-rundhölzern volle Preise und sogar Überpreise angelegt, wogegen die geringeren Sortimente nur zu niedrigen Preisen abgesetzt werden konnten.

## Verschiedenes.

† **Baumeister Albert Kölla-Hiestand in Stäfa am Zürichsee.** Aus dem klimatischen Winterkurort Rapallo am Ligurischen Meer (in der Nähe von Genua), wo er von einem längeren Leiden leider vergeblich Linderung und Besserung gesucht hatte, traf am 28. April die Trauerkunde ein, daß unser lieber Mitbürger und Freund Hr. Albert Kölla-Hiestand, alt Baumeister, im 57. Altersjahr zur ewigen Ruhe eingegangen sei. Nicht neu gestärkt und gekräftigt, sondern als gebrochene Eiche lehrte dieser Mann, der in gesunden Tagen ein Urbild männlicher Kraft und Energie war, aus dem sonnigen Süden ins liebe Helmatdorf, an dem er mit allen Fasern seines Herzens hing, und in sein trautes Heim am Kirchhügel zurück.

Der allzu frühe Hinschied des trefflichen Mannes hinterläßt nicht nur im Kreise der Seinen, denen er ein väterlich sorgender und liebender Gatte und Vater war, eine schwere Lücke, sondern er bedeutet auch für die Gemeinde Stäfa, der er namentlich im Feuerwehrwesen große Dienste geleistet, einen schmerzlichen Verlust.

Schon als junger, vielbeschäftigter Steinhauermeister, der in seinem Fache zu den tüchtigsten im Lande zählte, zog Albert Kölla die Aufmerksamkeit seiner Mitbürger auf sich; er wurde in den Gemeinderat gewählt und gehörte dieser Behörde, in der man seine Intelligenz und Tatkraft zu schätzen wußte, während mehrerer Amtsperioden an. Nach dem Rücktritt aus dieser Behörde berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger in die Rechnungsprüfungs-Kommission. Ebenso wurde er auch schon frühzeitig in die Aufsichtskommission für die hiesige Fortbildungsschule gewählt; zwei Jahrzehnte lang hat er derselben angehört und stets das regste Interesse am Blühen und Gedeihen der Schule genommen.

Anfangs der neunziger Jahre, als die Eröffnung der Rechtsufrigen Seebahn eine ungeahnte Aera baulicher Entwicklung und materiellen Aufschwunges in der Gemeinde eröffnete, etablierte sich der Verstorbene als Baumeister. Als solcher wußte er sich durch seine Sachkunde, Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit rasch einen großen Kundenkreis zu erringen; ein Stäfener Baukonjortium, dem er selber als tatensicheres, vorwärtsstrebendes Mitglied angehörte, wie auch die Gemeinde und zahlreiche Private in Stäfa und den Nachbargemeinden übertrugen ihm ihre Bauten. Mit der baulichen Entwicklung Stäfas bleibt der Name Albert Kölla für alle Zeiten eng ver-