

Schweizerische Schieferkohle

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1942)**

Heft 1005

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-690969>

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.

Steam traction was adopted, with 34-ton 2-6-0 tank locomotives of characteristic Swiss type, built for both rack and adhesion working. These took over the through trains from the electrically operated Rhaetian Railway at Disentis. Coaches were of the central gangway type from the first, the usual load for one locomotive being three bogie carriages and a four-wheel van. Petrol railcars, two in number, were of later introduction, and were used in the operation of light winter services. In 1930, when physical connection was made between the Furka-Oberalp and the Visp-Zermatt Railway, the celebrated Glacier Express was inaugurated between St. Moritz and Zermatt, a distance of 167½ miles via the Albula line, Thusis and Reichenau. On this service, vehicles of the Rhaetian Railway worked right through to Zermatt in turn with vehicles of the other two companies controlling the route, and Schöllenen Railway coaches likewise ran through from Göschenen to Zermatt.

The Rhaetian Railway system was electrified during 1913-22 on the 11,000 volts, 16⅔ cycles single-phase system; indeed, its 30-mile section between Bevers and Schullis has always been electric. Somewhat later, in 1929, the Visp-Zermatt Railway was likewise converted. The Furka-Oberalp Railway, however, continued for a relatively long time to be worked by steam traction, so that the through trains, while beginning and ending their journeys behind electric locomotives, made the central part of the cross-country journey under steam power. War conditions have made the position of the steam line in Switzerland one of increasing difficulty, and the electrification of the Furka-Oberalp, foreshadowed for some time, has now become a reality. It is, of course, equipped on the same system as its neighbour lines, to which the connecting Schöllenen Railway, originally equipped on another system, has been converted. Electric traction between Brigue and Disentis began on July 1st of this year.

At the same time, opportunity has been taken to render the Oberalp section usable at all times of the year, and extensive galleries and avalanche tunnels have been built to this end. In the Furka Pass the line will be closed, as before, during the winter, and here the supports of the contact line have been made demountable, to be removed on the cessation of the seasonal train service. Oblique catenary suspension of the contact line has been employed on the curves, an existing and entirely successful practice of the Visp-Zermatt Railway having been followed in this respect.

For through passenger and goods trains, four-motor, four-axle electric locomotives have been built, having an hourly output of 1,400 h.p. Additionally, there are electric motor coaches with two motors on each bogie, giving a total output of 1,300 h.p. With these new motive power units, the journey time between Brigue and Disentis has been reduced from 4 hr. 45 min. to 3 hr. 15 min. Locomotives and motor coaches are designed to attain a maximum speed of 37 m.p.h. on adhesion lines and 18.6 m.p.h. on the rack sections. New motive power has also had a very favourable effect on the timing of the Schöllenen Railway, the short journey of 2½ miles up the gorge from Göschenen now occupying 11 instead of 22 min. For operating the through cars over the Schöllenen line, new four-wheeled locomotives with a total output of 650 h.p. have been introduced. Electric motor coaches operate the ordinary passenger service between Göschenen and Andermatt.

SCHWEIZERISCHE SCHIEFERKOHLE.

Schon während des letzten Weltkrieges wurden neben den *Anthraziten* des Wallis und unseren Molassekohlen auch unsere *Schieferkohlenlager* abgebaut. Diese Schieferkohlen sind, geologisch gesprochen, ein junges Produkt. Ihre Bezeichnung leitet sich von ihrer Eigenschaft ab, in trockenem Zustand schieferartig aufzublättern.

Die wichtigsten Vorkommen liegen in der Gegend des oberen Zürichsees und der Linthebene, wo sie am Berghange nördlich der Bahnlinie *Uznach-Gauen-Kaltbrunn* auf 4 Km. Länge und 1,2 Km. Breite erschürft wurden. Ihr Abbau geht bis auf das Jahr 1763 zurück. Eigentlicher Bergbau setzte jedoch erst seit 1822 ein, war aber wenig rationell, weil allzuvielen Unternehmer sich gegenseitig konkurrenzten. Ihre Streitigkeiten führten schliesslich zur Intervention der St. Gallischen Regierung, welche 1829 die Produktion kontingentierte, damit aber wenig erfolgreich war, sodass dieses Gesetz wieder aufgehoben werden musste. Eine Blütezeit erlebten diese Gruben von 1850 — 1860. 1850 wurden beispielsweise 150,000 Meterzentner ausgebeutet im Werte von 240,000 Fr. und in den folgenden Jahren hob sich der Jahresgewinn auf 850,000 Fr., woran 20 Betriebe beteiligt waren. 1912 erlosch der dortige Bergbau. Total wurden bis dahin vielleicht 500,000 Tonnen gefördert, wovon ein Viertel im Produktionsgebiet und der Rest in den Kantonen Glarus und Zürich abgesetzt wurde. Im Ganzen sind über 125 Ausbeutungsstellen und bis zu 5 verschiedene Flöze mit z.B. bis zu 3m. Mächtigkeit bekannt. — Von weiteren Vorkommen dieser Gegend seien noch diejenigen von *Wangen* genannt am Südufer des oberen Zürichsees, am Südhang des Buchberges, sodann solche bei *Eschenbach*, 5 Km. westlich von Uznach, und weiterhin diejenigen von *Dürnten* und *Wetzikon*, nördlich von Rapperswil. Alle diese Vorkommen wurden früher gleichfalls ausgebeutet. Die Betriebe gingen jedoch ein. Einige dieser Lagerstätten sind heute erschöpft oder sind nicht mehr abbauwürdig. — Schieferkohlen finden sich auch bei *Mörschwil* zwischen St. Gallen und Rorschach, welche schon seit 1827 ausgebeutet wurden, wahrscheinlich aber schon viel früher bekannt waren. Eine erste Blütezeit erlebte der dortige Bergbau in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts als die Industrialisierung der Ostschweiz rasche Fortschritte machte, was eine vermehrte Nachfrage nach Brennstoffen zur Folge hatte, welcher jedoch zufolge der damaligen Verkehrsverhältnisse nicht in genügender Weise entsprochen werden konnte. Auch in den folgenden Jahren stand der Bergbau in Mörschwil niemals still bis endlich im Jahre 1895 der letzte Betrieb einging. Ein anderes Vorkommen von Schieferkohle ist dasjenige von *Gondiswil-Zell* an der bernisch-luzernischen Kantonsgrenze, welches im Gegensatz zu den bisher genannten erst im Jahre 1893 entdeckt wurde. Von allen Schieferkohlenlagerstätten ist diese mit bis zu 5 verschiedenen Flözen, von denen einige bis zu 4½ m. Mächtigkeit erreichen, die weitaus produktivste. — Ausser den bisher angeführten sind noch eine ganze Anzahl anderer Schieferkohlevorkommen bekannt, welche hier jedoch wegen ihrer praktischen Bedeutungslosigkeit nicht erwähnt werden sollen.

Zur Zeit der Kohlennot während des letzten Krieges wurden die meisten unserer Schieferkohlenlagerstätten genau untersucht, und Manche derselben lieferten in der Folge einen nicht unbeträchtlichen

Beitrag an unsere Brennstoffversorgung. Es wurden damals aus diesen Vorkommen, teils im Tag- teils im Stollenbau, total 129,692 Tonnen gewonnen, woran Zell-Gondiswil mit 109,692 und Mörschwil und Uznach-Kaltbrunn mit je 13,600 und 6,400 Tonnen beteiligt waren.

Wie bereits erwähnt, sind die Schieferkohlen jungen Alters. Sie liegen zwischen den Ablagerungen der Gletscher der beiden letzten Vereisungszeiten, sind also interglazial, wobei indessen für einige Vorkommen die genaue Abgrenzung ihres Alters noch streitig ist. Bezüglich ihres Verkohlungsgrades nehmen sie eine Mittelstellung zwischen Torf und Braunkohle ein. Ihr mittlerer Heizwert liegt indessen mit etwa 4000 Kalorien unter demjenigen von gutem Torf und von Braunkohle. Ihr Aschengehalt ist im allgemeinen gering, kann aber, wenn ihnen viel toniges Material beigemischt ist, beträchtlich steigen. Ein Nachteil ist ihr in grubenfeuchtem Zustande hoher Wassergehalt von 40 — 70%. Durch geeignete Trocknungsmassnahmen kann er aber bis auf 5 — 20% gesenkt werden. Sie eignen sich vorzugsweise zu Hausbrand. Es wurden auch Entgasungs- und Brikettierungsversuche gemacht, wobei sich ergab, dass lufttrockene Schieferkohle etwa gleichviel und gleich gutes Gas wie guter Torf liefert und die Briketts bei 20% Wassergehalt einen Heizwert von 3000 Kalorien erreichten. Die Qualität aschenarmer Kohle kann auch durch Tieftemperaturverkohlungen wesentlich verbessert werden; das Verfahren ist jedoch wenig wirtschaftlich.

Heute ist ihr Abbau in Uznach-Kaltbrunn, Mörschwil und Zell-Gondiswil wieder aufgenommen worden und aus diesen Lagerstätten wurden im 2. Halbjahr 1941 rund 23,000 Tonnen gewonnen.

SLEEP'S BLESSINGS.

When all grows still, night's shadows fall,
An angel's wing glides over all,
Beck'ning, as if by unseen hand,
The tired world to slumberland.

How many wrongs during the night
Are cast away and set to right?
How many worried, aching heart
Prays that, with sleep, its grief depart?

The great, the humble, strong and weak
Alike their peace in slumber seek,
To bridge the gulf of daily life,
Forgetting envy, hatred, strife . . .

Pray for the brave, denied their rest,
Who toil and fight for valour's crest,
To free mankind from thralldom's sin
And make this age worth living in.

H.E.

Drink delicious "Ovaltine"
at every meal - for Health!

CITY SWISS CLUB.

Tea Party at the Dorchester Hotel, Park Lane, W.
On Saturday, October 3rd, 1942.

Amongst my notes reverting to the history of the Swiss Colony in London, I came across an entry mentioning that on October 3rd, 1856, a number of Swiss assembled at the Hotel Bucher in order to discuss the foundation of a Swiss Club in London. Two months later, on January 3rd, 1857, the City Swiss Club, then called "Schweizerverein" (changed to City Swiss Club in 1861) held its first meeting.

The tea-party, which was held on the 3rd of this month at the Dorchester Hotel coincided therefore with the 86th birthday anniversary of the Club, and a happy birthday party it was, nearly 350 members and friends assembled to partake of the birthday cake.

The Swiss Minister, accompanied by Madame Thurnheer honoured the Club by their presence, there were also present Monsieur and Madame Preiswerk and Monsieur Girardet from the Legation.

Owing to a misunderstanding as to the time of the start of the programme, the latter had to be curtailed to some extent.

A programme played entirely by Swiss artistes was presented; unfortunately two of the artistes, who were referred to on the convocation circular as "eminent" had, at the last minute to cancel their appearance owing to other engagements, thus we were deprived of hearing two really first class acquisitions; both are well-known to B.B.C. listeners, but I am glad to say that the other artistes, one or two being of a tender age, made up successfully for this loss.

Mr. Max Newman, who is a member of the Club, brought his band along, and both he and his colleagues are to be complimented on their efficient performance. Mr. Newman undertook the orchestration of the yodels and Swiss Folk songs for the band, and his labours were very successful as could be judged from the hearty applause with which each rendering was acknowledged.

Shortly before tea was served, M. Louis Chapuis, President of the City Swiss Club, expressed with a few words, his pleasure of seeing so many members and friends present.

"I am very happy," he said, "to welcome in our midst, the Swiss Minister and Madame Thurnheer, and I am glad to see that Monsieur Thurnheer has completely recovered from his illness." The warm applause which greeted the President's words was a further proof of the popularity of the Minister and Madame Thurnheer.

The first soloist, announced by Mr. Moehr, who acted throughout the concert, very efficiently, as announcer, was Mr. v. Bergen.

He does not come under the category of "youngsters," as he has yodelled himself to fame in the Colony for the last twenty years if not longer. I am sure there were very few present who have not heard him before. Dressed in his "Mälcherchuttli" completed by his by now famous "Chäppli" he sang and yodelled to his hearts content; he might not be a "spring-chicken" anymore, but his voice is still young and so are his songs. Amongst the latter I liked best, "dr Köbu, dr Chrigu u dr Sepp." There is a