

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 13 (1897)

Heft: 23

Rubrik: Verschiedenes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

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

richtigen Londoner Droschenkutschern, die bisher von ihrem hohen Sitz aus Droschenpferde gelenkt haben, in den Straßen umherfahren und sie zur üblichen Droschentaxe vom Publikum benötigen. Diese neuen Droschen 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 Boden, lenkt den Wagen und gibt die Geschwindigkeit an, was durch zwei Griffe auf so einfache Weise geschieht, daß es nicht besonderer Erlernung bedarf. Die Droschen 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 bemerkte, die mit Öl getrieben werden, ist nicht vorhanden. Der elektrische Johnson-Lundell-Motor, der unterhalb der Drosche angebracht ist, arbeitet mit drei Pferdekräften, und mit Hilfe desselben fährt die Drosche fünfzig englische Meilen, ehe der Akkumulator ausgewechselt zu werden braucht. Diese Auswechselung selbst geschieht in wenigen Minuten und die Gesellschaft läßt in verschiedenen Stadtteilen Londons Stationen errichten, wo die erschöpften Droschen wieder mit frischer Elektrizität gespeist werden können. Bei der am Donnerstag abgehaltenen Probefahrt und Einweihung der Droschen hielt der bekannte Elektriker des Londoner Generalpostamtes W. H. Prece eine Ansprache, in der er erklärte, daß er nie das Problem der elektrischen Beförderung besser gelöst gesehen habe.

Die Holzbearbeitungswerstätten der Stadt Zürich im Sihlwald.

Westwärts von den schönen Gestaden des Zürichsees, eine Stunde vom linken Seufer 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 aussichtsreichen Kamm des Albisgebirges vom Waldgebiet der Stadt Zürich, dem Sihlwald, bedeckt wird. Neben besonderer landschaftlicher Schönheit legt sich der Zauber einer tausendjährigen Geschichte über das stille Waldthal und als Gegensatz zu diesen beiden Erscheinungen repräsentiert die von der Forstverwaltung der Stadt betriebene Waldwirtschaft den fortgeschrittenen Standpunkt des modernen Forstbetriebes.

In Abweichung von den meisten übrigen Forstverwaltungen werden hier die Waldprodukte nicht im Zustande der rohen Aufarbeitung durch die Holzhauerei 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 Waldbetrag dauernd durch eine möglichst allseitige Bestandesmischung zu sichern und zu erhöhen. Seit bald einem Jahrtausend wird dieser Wald streng wirtschaftlich in 90—100-jährigem Umtrieb behandelt und es stützen sich die jährlichen Schläge auf die sorgfältigsten Zuwaags- und Massenerhebungen. Das Schlagmaterial wird seit mehr denn einem Jahrzehnt durch ein Netz von Schmalspurbahnen (Spurweite 60 cm) teils in festen Gleisanlagen, teils mit tragbaren Gleisen (System Découville) aus dem Walde in die Verarbeitungsbetriebe 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 Eisenbahmlinie 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 derselben erzielt, welche den Bezug des Materials von der Witterung sozusagen unabhängig macht.

Die Etablissements, 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 Hauptabfatzprodukt bildet das Brennholz. Vier doppeltwirkende Spaltmaschinen mit acht Spaltägten verrichten im Tag die mühsame Arbeit, welche unter andern Umständen hundert Mann zur Spalterei von 120 Ster pro Tag beanspruchen würden. Sechzehnjährige Knaben bringen das klein gespaltene Holz in Reisewellen von 50 cm Durchmesser, so daß zwanzig solche Wellen dem Holzquantum von einem Ster entsprechen. In dieser Form gelangen die verschiedenen Brennholzsortimente durch Vermittlung des Forstverwaltungspersonals direkt an die Abnehmer und in deren Holzräume der Stadt und der nächstliegenden Gemeinden des Sihlthales und des Seufers.

Die Sägerei übernimmt die Aufgabe, mit vier Zirkularsägen das Holz, bevor es an die Spaltmaschinen gelangt, in die nötigen Längen zu zerlegen. Eine horizontale Bandsäge-Maschine vorzüglicher Konstruktion, hervorgegangen aus der Maschinenfabrik Oerlikon, 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 Sägemehlabfall, 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 Bauschreinerei.

(Schluß folgt.)

Verschiedenes.

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: Grüter, Ernst, Seeburg; Läderach, Gottfried, Worb; Marti, Otto, Schangnau; Robert, Henri, Lacle; Toni, Johann, Oberburg.

2. An der mechanisch-technischen Abteilung: Lofli, Emil, Sumiswald; Schmid, Heinrich, Birrhard; Seberger, Othmar, Brugg; Sauter, Fritz, Grindelwald; Stäubli, Robert, Aarau.

3. An der elektrotechnischen Abteilung: Blumer, Emil, Engi; Forster, Paul, Hauptwil; Gasser, Arnold, Belp; Graner, Emil, Freiburg i. B.; Jordi, Emil, Wyhachengraben; Iseler, Robert, Kaltenbach; Kilchenmann, 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 Aufnahmehaus, manigfaltig umgestaltet die Gleisanlage mit den dem Güterverkehr zudenenden 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 bezüglichen Projekten gefehlt hat. Man erinnert sich an den zu Ende der 80er Jahre schon entworfenen Plan einer Vergrößerung des Aufnahmehauses in der Richtung des damaligen Vorplatzes; ein Projekt, gegen welches aus begreiflichen Gründen der Gemeinderat Verwahrung einlegte. Man erinnert sich auch des Pfyffer'schen Projektes, die notwendige Vergrößerung in den Springbrunnenplatz hinein zu verlegen. Es bot diese Kombination manche Vorteile, hätte aber durch die Verlegung der Bauten an das äußerste östliche Ende der Bahnhofsanlage eine Erschwerung des dortigen Straßenüberganges durch den Manövriedienst zur Folge gehabt, so daß ohne Sperrung der betreffenden Passage für Fuhrwerke aller Art die Betriebsicherheit 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 Aufnahmehaus bleibt fortbestehen, wird aber nur noch als Verwaltungsskaliät benutzt. Der neue Personenbahnhof, ca. 3 mal so lang als der derzeitige, kommt an die Stelle des zu entfernenden Zoll- und Niederlagshauses, mit welch letzterm 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 Aufnahmehauses schließen sich zwei breite, 180 Meter lange Perrons an, zwischen denen Gleise 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 Gleise an, teils für Extrazüge, teils für das Aufstellen von Bügeln.

Der Güterbahnhof wird in die seit Jahren im Besitz der Vereinigten Schweizerbahnen befindlichen Gelterwiler 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 Bili'schen 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. Leonhard-Bahnhübergang und entspricht einer auf der

andern Seite dann wieder eintretenden Senkung. Parallel mit dem Hauptgleise zieht sich für den Manövriedienst ein Ablaufgleise.

Die von Teufen her einmündende Appenzeller Straßebahn (Gaiseraline) wird ungefähr bei der Grenze von St. Gallen und Straubenzell in ein neues Tracé geleitet. Sie umfährt den Süstrand des Güterbahnhofes und gewinnt mit einem Gefälle von ca. 6 Metern neben der Zufahrtsstraße 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. Rossit etwa 8 Meter weiter südlich gelegt. Dann zieht sie sich gegen das Etablissement Pulaski hinauf, in zweiter Krümmung unterhalb dem letztern, an Stelle der zu entfernenden Wirtschaft zum „Gartenhaus“, in den Güterbahnhof hinein. Beim St. Leonhards-Uebergang ist Ueberführung durch eine Passerelle vorgesehen. Der Uebergang würde durch das Wegfallen des bisherigen Manövriedienstes 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 Quai-anlage 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 sieht vor: die Verbreiterung des jetzigen Hafens und damit verbunden die Verlegung des Güterschuppens der Vereinigten Schweizerbahnen, Neuanlage eines Gondelhafens, Errichtung eines Segelschiff- und Trajekthafens, Errichtung einer Quai-anlage zwischen den beiden Häfen, Verlegung der Staatsstraße Rorschach-Rheineck und Errichtung großer Lagerplätze.

Der Dampfboothafen erzielte damit einen Flächeninhalt von über 12000 m² 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 m²).

Der Flächeninhalt des Trajekt- und Segelschiffshafens ist berechnet zu ca. 19,000 m² bei einer Länge von 300 Metern, derjenige des Gondelhafens zu 900 bis 1000 m².

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

Die Staatsstraße würde vom jetzigen Eisenbahnhübergang weg seewärts verlegt. Durch diese Verlegung und durch die Errichtung der Quai-anlagen z. würde den Vereinigten Schweizerbahnen gegen 15,000 m² 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 Quai-anlagen mit Gondelhafen, Fr. 640,000 auf den Segelschiff- und Trajekthafen.

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