

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 19 (1903)

Heft: 50

Artikel: Motorlastwagen für Baugewerbe und Industrie

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579603>

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: 22.02.2026

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

sich nun, daß der Winkel nicht mehr der rechte ist, so wird das Holz nochmals rechtwinklig bestoßen und wandert wiederum auf 12—18 Stunden in den Trockenraum. Die alsdann wiederholte Untersuchung wird nun zeigen, daß der Winkel bei dem Holze gleich geblieben ist und daß es nunmehr nach der Holzverarbeitungsstätte gebracht werden kann. Es kann als vollkommen trocken bezeichnet werden, und spätere Uebelstände für den Lieferanten als auch Käufer sind nunmehr ausgeschlossen. Die meisten Holzverarbeitungs-Werftäten scheuen jedoch die Ausgabe für Verwendung weniger von gesößtem als von gedämpftem Holz, sowie den Prozeß des Nachtrocknens und Rechtwinkligbestoßens bei wiederholter Untersuchung, und so kommt es sehr häufig vor, daß die Möbel u. s. w. nach kurzer Ingebrauchnahme oder in neuen Wohnungen schwinden, reißen oder quellen.

Nun muß noch darauf hingewiesen werden, daß die Auslaugung des Holzes vor der Trocknung noch einen andern, für Bauholz ganz erheblichen Vorteil mit sich bringt, nämlich die Herabsetzung seiner Angreifbarkeit durch Mikroorganismen. Das ausgelaugte Holz besteht fast nur aus Cellulose und Liquose, die beide einen sehr schlechten Nährboden für Schimmelpilze und Bakterien abgeben, während die oben genannten löslichen Bestandteile des Holzes sehr gute Nährböden bilden. Ausgelaugtes Holz wird nur einer sehr schwachen Tränkung mit Antiseptis bedürfen, um für Kleinwesen unangreifbar zu sein und weder von der Fäulnis noch vom Hausschwamm zerstört zu werden. Es sollte daher die lange Lagerung des Holzes im Wasser oder eine Dämpfung für alle Nutzhölzer durchgeführt werden, einerseits um seine Trocknung überhaupt zu ermöglichen, anderseits um tierischen (Holzwurm) und pflanzlichen Schädlingen ihre Nahrung zu entziehen.

(„Technische Rundschau“.)

Motorlastwagen für Baugewerbe und Industrie.

(Korr.)

Das Bélo und die Luxus-Automobilwagen wurden seit ihrer Entstehung und bis in die neuere Zeit hinein als Sportmittel betrachtet und erregten durch ihr unginnig schnelles Fahren überreifiger Sportsleute vielfache

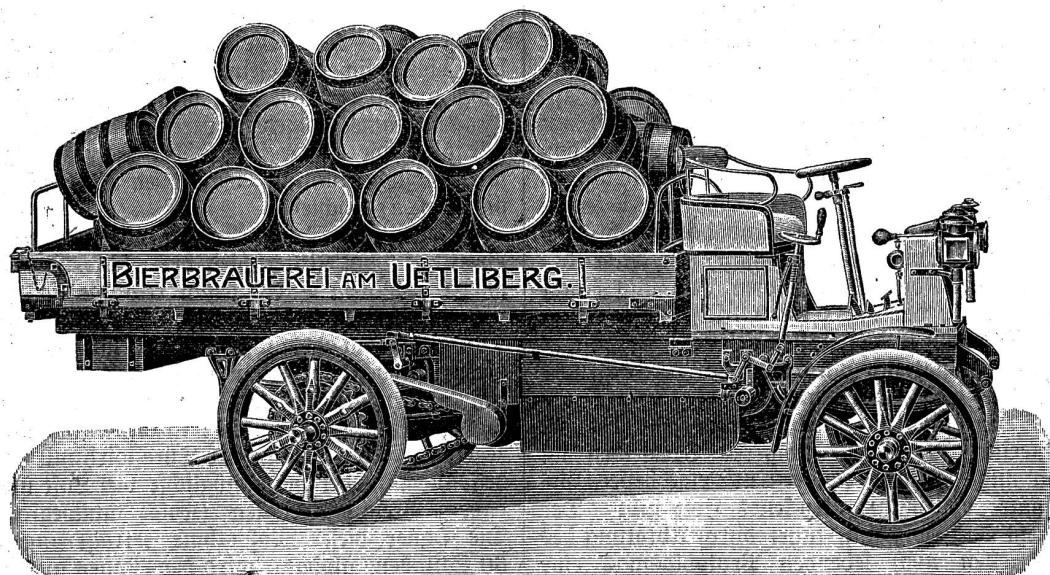
Anfeindungen, unter denen auch der Unschuldige viel zu leiden hatte. Die vielen Motorboote auf unseren Seen, seien es nun Elektromotorboote, Akkumulatorboote, Naphta-, Benzin- oder andere Boote, sind solchen Anfeindungen weniger ausgesetzt, weil Fußgänger- und Achsenverkehr auf dem Wasser ausgeschlossen ist; wenn sich diese Boote den Kurs- und Schleppschiffen gegenüber nur anständig aufführen, dann sind sie von jedermann gern gefahrene Objekte, welche zur Belebung unserer Seen beitragen.

Aber auch der Motorwagenverkehr auf den Straßen ist nicht nur eine Zierde, wenn vernünftig gefahren wird, sondern er ist auch von sehr großer Bedeutung in ökonomischer und volkswirtschaftlicher Beziehung.

Erwiesen ist, daß unsere Armeen im Kriegsfalle mindestens 5000 Pferde zu wenig besitzt, um Kavallerie, Artillerie mit Armeetrain und die berittene Mannschaft überhaupt mit Pferden zu versorgen, abgesehen vom Verlust von Pferden während eines Krieges. Man hat deshalb nicht nur in der Schweiz, sondern auch in anderen Ländern Motorlastwagen für alle möglichen Zwecke in den Armeen eingeführt. Ja, auch im Postverkehr haben diese Motorlastwagen Eingang gefunden.

Unsere Abbildung zeigt uns einen Motorlastwagen der Brauerei Uetliberg aus der Fabrik Orion in Zürich III. Die Brauereien Langenthal, Hochdorf, Gurten-Bern u. s. w., besitzen schon längere Zeit solche Wagen; ebenso viele Konsumvereine, um ihre Filialen zu bedienen.

Auch im Baugewerbe finden sie Eingang. Wir wüßten auch nicht, warum man nicht ebenso gut Steine, Sand, Kalk und Bauholz sollte führen können, so gut wie Biersässer, Oelsässer, Kisten, Ballen und Fabrikationswaren. Fragen wir unter den Handels- und Gewerbetreibenden, welche aus diesen oder jenen Gründen keine Zugtiere oder Stallungen sich halten können, wie hoch das Fahrkonto zu stehen kommt, so werden solche gewiß lieber ein derartiges eigenes Transportmittel vorziehen. Bis in die neuere Zeit hinein hat man immer befürchtet, bei schlechtem Wetter, Glatteis, Schnee u. s. w., seien die Fahrzeuge nicht mehr leistungsfähig; die Erfahrung hat das Gegenteil bewiesen. Was sich bei den Armeen, bei den Posten, im Omnibusverkehr bewährt hat, dürfte sich auch im Privatverkehr noch viel besser bewähren.



Aufsicht eines Motor-Lastwagens aus der Fabrik „Orion“ in Zürich III.

Was die Bedienung der Wagen anbelangt, so ist diese einfach und es ist die Motorwagenfabrik "Orion" auch sehr gerne bereit, den Wagenführer nicht nur anzulernen, sondern in der Fabrik in den Mechanismus so einzuführen, daß er mit jedem einzelnen Teil vertraut ist und sich so sicher fühlt als vorher, wo er vielleicht mit Pferden kutschiert hat. Es fahren auch tatsächlich jetzt viele ehemalige Fuhrleute mit solchen Lastwagen und sind herzlich froh, wenn sie abends mit dem Fuhrwerk heimkommen, nicht noch erst Pferde füttern und putzen müssen.

Gegenüber dem Einwand, es könne vielleicht nicht so viel geladen werden wie mit Pferde- oder Ochsen-gespann, ist zu erwidern, daß gerade an den armen Zugtieren schrecklich gefündigt wird; manchorts erhalten sie nicht einmal genug zu fressen und wird denselben dann oft eine Arbeitslast zugemutet, welche in keinem Verhältnis zur Körperkraft steht und wovon auch manch zusammengedrücktes Rad Zeugnis ablegt. Und wie manches kostbare Pferd wird oft durch unrichtige und rohe Behandlung zu Grunde gerichtet, zum Schaden des Pferdebesitzers?

Es ist also der Motorlastwagenbau eine Errungenschaft, der niemand feindlich gegenüberstehen kann, nicht einmal ein Pferdebesitzer, der eine Fuhrhalterei betreibt. Wer am Pferdegespann Freude hat, wird eben dieses benützen, und wer nicht über Land, Stallung u. s. w. verfügt, wird froh sein, ein Transportmittel zu haben, das für seine Zwecke jeden Augenblick zur Verfügung steht und statt mit Haser mit irgend einer Flüssigkeit genährt wird.

Die "Orion"-Lastwagen der Zürcher Fabrik werden in drei Größenverhältnissen für 7, 9 bis 16 PS gebaut. Die Wagen können jeden Augenblick auf vier Geschwindigkeiten eingestellt werden, jedoch ist Blitzfahrt à la Paris-Zürich-Wien ausgeschlossen, da die Wagen nur in mäßigem Tempo fahren. Die Wagen werden dem jeweiligen Zweck und Bedürfnis entsprechend ausgerüstet.

Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten

Schweizerische Bundesbahnen, Generaldirektion. Lieferung von Weichen usw. zur Hälfte an die Werkstätten S. B. B., zur Hälfte an die Gießerei von Roll in Bern; Kreuzungen zur Hälfte an die Gießerei von Roll in Bern und zur Hälfte an die „Union Dortmund“.

Die Schreinerarbeiten für den Neubau des Bauamtes II am Beatenplatz Zürich an A. Gucker, K. Häß, Th. Hinnen, Hofmann & Hansen und M. Merkli, alle in Zürich; die hölzernen Rolladen an M. Baumann in Horgen.

Die Maurerarbeiten am Gebäude für die Uniformerstation an der Promenadengasse Zürich an Baumeister H. Frischknecht in Zürich V.

Schlachthausvergrößerung Basel. Die Zimmerarbeiten zum neuen Pferdestall und zum Wagenschopf an R. Riesterer-Asmus, Zimmermeister, Basel.

Badiischer Bahnhof-Bau Basel. Verwaltungsbau und Güterhallen. Erd-, Betonierungs- und Maurerarbeiten und Stukurdecken an Basler Baugefellschaft in Basel; Steinhauerarbeiten in Sandstein an Leiser in Lahr (Baden) und Frz. Hack in Borthal am Main; Granitarbeiten an Gebrüder Ortelli in Biasca (Tessin); Walzeisenlieferung und Schmiedearbeiten an Emanuel Göttisheim in Basel.

Strassenbauten in St. Gallen. Verlängerung der Tannenstraße, vom Freibergsträßchen bis zur Laimatsstraße, an Maillard & Cie., Baubureau, St. Gallen.

Kanalisation Winterthur. Errstellung eines Abzugskanals in der untern Vogelsangstraße an M. Campanini, Akkordant, in Winterthur.

Erstellung von Stallungen auf der Thurgauischen Fohlenweide in Weinfelden. Maurerarbeit an J. Schaad; Zimmerarbeit an J. Bornhauser; Deckerarbeit an G. Brenner; Spenglerarbeit an H. Mästinger; Schlosserarbeit an G. Mästinger, alle in Weinfelden. Bauführer: Eduard Brauchli in Berg (Thurgau).

Wohnhaus und Dekonomegebäude für Heinrich Baumberger in
Voltschauken (Märstetten). Erdarbeiten an J. Lenzinger in Wein-
felden; Maurerarbeit an Bletterli, Weinfelden; Kunststeinarbeit
an Schultheis, Frauenfeld; Zimmerarbeit an Lüthi, Märstetten;
Spanglerarbeit an Hes, Märstetten; Schreinerarbeiten an Huber,
Schaad und Dünnenberger, Weinfelden; Hafnerarbeit an Zeiser,
Aufhäusern. Bauführer: Eduard Brauchli, Berg.

Wasserversorgung und Hydrantenanlage Sornetan (Berner Jura). Projekt und Bauleitung an H. Benziken, Ingenieur, Basel. Ausführung und Lieferung der Materialien an M. Jouillat, Unternehmer, Delsberg.

Wasserversorgung Gempen (Solothurn). Projekt und Ausführung an H. Wenziker, Ingenieur, Basel.

Katholische Kirche Niedergösgen (Solothurn). Terrazzoböden
an das Spezial-Mosaikgeschäft Anton Tibiletti in Zürich.

Lieferung einer Brückenwaage für die Brückenwaaggesellschaft Egliswil (Aargau) an Umann-Sieiler's Söhne in Ermatingen; die Fundationsarbeiten an Gebrüder J. & A. Stauber, Egliswil.

Turbineanlage für die Käseriegenossenschaft Oberrindal-Ramsau (Luggenburg). Turbine und Transmission samt Röhrenleitung an Gebr. Högger, Maschinengeschäft, Gösau (St. Gallen); Reservoir an Neschter, Baugeschäft, Ebnet.

Erstellung eines Reservoirs von 300 m³ Inhalt in Adlikon bei Watt (Zürich) an Bauunternehmer Malaun in Regensberg und Heinrich Schärer, Monteur, in Dielsdorf.

Neubau Tannegg in Krenzlingen. Terrazzobodenbeläge an das Spezial-Mosaikgeschäft von Anton Tibiletti in Zürich.

Schemmen-Neubau für J. Salter in Schönholzerswil (Thurg.)
Beton-, Maurer- und Zementarbeiten an Gubler & Schönenberger,
Baugeschäft in Kradolf.

Schulhaus Nollingen bei Badisch-Rheinfelden. Mosaikboden
an das Spezial-Mosaikgeschäft von Anton Tiberti in Zürich.

Verchiedenes.

Bauweisen in Basel. Eine rege Bautätigkeit zeigt sich dieses Jahr wieder im äußeren St. Johannisquartier. Namentlich ist es die Elsässer-, Kraft- und Hüningerstraße, wo mehrere größere Bauten aufgeführt werden. Bald wird die ganze Elsässerstraße bis zum Lyshüchel verbaut werden. Mit dem Bau von Häusern unmittelbar jenseits der Landesgrenze wird nun auch begonnen.

Kantonschulhausbaute Frauenfeld. Die Spezialkommission des Grossen Rates für Erstellung eines neuen Kantonschulgebäudes in Frauenfeld beantragt einstimmig eine Neubauete. Der Kostenvorschlag beziffert sich auf die Summe von 800.000 Fr.

Bauwesen in Solothurn. Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat betreffend den Umbau im Rathaus.

Die organische An gliederung des Neubau es an das alte Rathaus besteht in der linearen Fortsetzung des Korridors der Staatskanzlei ins Hochparterre, sowie einer ähnlichen Anlage aus der ersten Etage des alten Gebäudes in diejenige des Neubau es. Außerdem ist für die Staatskanzlei, sowie für das Bureau des Justiz- und Polizei-Departementes eine räumliche Erweiterung in den Neubau vorgesehen, was alles mehrere Durchbrechungen der Südfront an den betreffenden Stellen bedingt.

Die Reparaturen im Innern umfassen den Ausbau des östlichen Parterres zur Installierung der Kantonspolizei, sodann die Einrichtung des freigelegten Kellers an der Südfront zu Archivzwecken und im weitern das Anbringen neuer Doppelfenstern in sämtlichen Räumen.

Zu den baulichen Maßnahmen im alten Rathaus, deren Durchführung weniger dringlich, immerhin aber als eine Frage der nächsten Zeit erscheint, gehört in erster Linie der Umbau des Kantonsratssaales zum