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 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: 16.10.2025

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

gilt. Die daraus entspringenden großen Ersparnisse durch das Wegfallen von fünstlichen Traccentwicklungen außerhalb der Straße sind wohl für jedermann ein-

leuchtend.

Der Hauptangriffspunkt der Gegner der schlenenlosen Bahn (Schlenenlieferanten, Bauunternehmer 20) bildet das Berhältnis von Strafenunterhalt zur Gummiabnützung. Bei den meiften 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 festftellen, daß die geringsten Unfosten bei einer tadellos hergestellten und unterhaltenen Straßen Fahrbahn fich einstellen. Dies läßt fich aber nur durch periodisches Balzen ber Strafe erreichen. Die Roften hiefur fonnen um fo eher vom Staate, refp. bem unterhaltungspflichtigen Gemeinwesen übernommen werden, als der gute Straßenunterhalt auch dem übrigen Fuhrwerksverkehre zu Gute fommt, und als die großen Gubventionen an eine Schienenbahn fich auf ein Minimum reduzieren, und besonders weil die Strafe durch eine schlenenlose Bahn bedeutend weniger abgenütt wird, als burch ein eingebautes Geleise, da in letterem Falle der Fuhrmertsverkehr auf die Balfte der Stragenbreite zusammengedrängt wird und diese um so ungleichmäffiger abnütt, zumal ein richtiges Walzen infolge der Geleife und der ben Strafenforper auflockernben Schwellen verunmöglicht ift. Go haben fich maßgebende Rantonsingenieure bem Schreiber diefes gegenüber ausgesprochen: "Sie wollen im Interesse des Straßenunterhaltes Die Straßen viel lieber von einer schienenlosen, als von einer Schienenbahn befahren laffen".

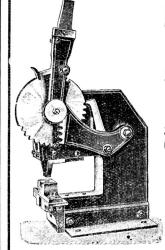
Auch die Kosten der Gummiabnützung werden nur zu oft übertrieben hoch geschätzt. Wir haben eben hier Bollgummis und nicht pneumatisch Reisen. Gegenüber den Benzinautomobilen übt ferner die elektrische Traktion gerade hier einen wohltätigen Einfluß aus, als das Ansahren und Bremsen bei den zahlreichen Haltestellen sanst und ohne Ruck ersolgen kann. Tatsächlich beläust sich der Gummiverbrauch nach den praktischen Betriebsresultaten verschiedener Linten auf ca. 6—9 Cts. pro Wagenkilometer, bei den Benzins-Autobussen auf 15.20 Cts. pro Wagenkilometer, bei den Benzins-Autobussen auf 15.20 Cts. pro Wagenkilometer. Hiebei 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-Spftem.

Die Anlagekosten von solchen Bahnlinien betragen ersahrungsgemäß 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. Stromzusuhr und dem Rollmaterial zusammen. Insolgedessen 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 Kentabilität bei gleich großen Ausgaben eher zu erwarten ist.

Die Betriebstoften 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, Gummiberetsung, Personal, Reparaturen und Verwaltung einbezogen sind, einen Vetrag, welcher bei Schlenenbahnen mit ähnlichen Verkehrsverhältnissen mindestens gleich groß ist. Dagegen stehen die Ausgaben sur Verzinsung



Adolf Wildbolz

Spezial-Geschäft

759b

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

Lager ertklassiger Fabrikate Ganze Werkstatteinrichtungen

Katalog und Preislisten zu Diensten

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

Es find mehrere Systeme von schienenlosen Bahnen mit mehr oder weniger Ersolg zur Anwendung gelangt. In der Schweiz ist einzig die Linie Freiburg — Posteux mit 7.73 km Länge nach dem System Mercedess Stoll erstellt worden und steht bereits seit einem Jahre

zur allgemeinen Befriedigung im Betriebe.

Wenn wir diese Vorzüge der schienenlosen Bahn dars gelegt und dieselbe als das beste Transportmittel für verkehrsarme Gegenden nachgewiesen haben, um auf Grund einer angemessenen stinanziellen Basis endlich zu einem geregelten Bahnanschluß zu gelangen oder um bestehende Umwege abzukürzen, so darf anderseits nicht übersehen werden, daß dieselbe für solche Gegenden weniger in Betracht fällt, bei welchen die Verbilligung eines erheblichen Güterverkehres eine gewisse Kolle spielt. Wohl kann eine solche Linie den Posts und Stückgutt verkehr ohne weiteres übernehmen und auch eine Arsfourgondelrieb einsühren, aber bei einem größeren Güterverkehr auf längeren Strecken dürste eine Schienenbahn doch eher dem Bedürsnis entsprechen, salls die Unterbauskosten für eine solche nicht unerschwinglich sind.

Es ist da Sache des beratenden Ingenieurs die Borund Nachteile beider Bahnsusteme zahlenmäßig gegen einander abzuwägen. Wenn nun dis jetzt bei solchen Projekten und Gutachten die schienenlose Bahn überhaupt nicht berücksichtigt wurde, so geschah und geschieht dies aus Gründen, welche wir hier kleber unerörtet lassen wollen. Die Folge davon ist die, daß unser Land unter einer Unzahl von nicht realisierbaren Bahnprojekten leidet. Um diese Lücke in der Verkehrsentwicklung auszufüllen, dazu wird in Zukunst die schienenlose, elektrische

Bahn in bester Weise dienen.

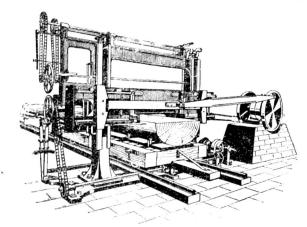
Vom Maschinenmarkt.

(Eingefandt.)

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

WINTELFHUR BIBLIOTHER Die Firma Rud. Brenner & Cfe., Maschinen- und Wertzeuge, Basel bringt ein Horizontalgatter in den Handel, dessen Leistungssähigkeit und Konstruktion vollendet und erreicht daskeht. Es betrifft dies ein neues doppeltes Horizontalgatter mit 2 Sägerahmen, das in seiner allgemeinen Bauart den bisher gebauten einsachen Horizontalgattern entspricht, jedoch auf der Mückseite 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 Schnittdimenssionen ständig wechseln, so kommt hier der Borteil 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 einsachen Man kann die Produktionssähigkeit der Maschine dadurch noch weiter steigern, daß man Doppelangeln in einen oder beide Sägenrahmen einspannt; das Gatter kommt dann in der Leiftung schon einem Bollgatter sehr nahe.

Das Einstellen jeden Sägerahmens auf genaue Schnittshöhe geschieht nach einer seitlichen Stala mittels Handsrad, das Hinauswinden des Sägerahmens mechansch. Der Antrieb der beiden Sägerahmen erfolgt gemeinschaftlich von der Achse des Schwungbockes durch hölzgerne Schubstangen. Will man zeitweise nur mit einem Sägerahmen arbeiten, so ist es nicht angängig, eine Lenferstange abzunchmen, da dann am Schwungbock leicht Stöße aufricten können; vielmehr ist dei Bestellung austrücklich Einzelantried vorzuschreiben. In diesem Falle werden gegen entsprechenden Mehrpreis zwei getrennte Schwunghöcke geliesert, welche beide Sägerahmen jeden jür sich antreiben und Einzelausrückung besitzen.

Der augenblicklich abstellbare Borschub des Blockswagens kann von $0-2^3/4$ m in der Minute während tos Betriebes durch einen Handhebel geregelt werden, der beschleunigte Rücklauf hat zweierlei Geschwindigkeiten. Ein großer Borzug des Gatters besteht darin, daß sämtsliche Handräter und Hebel zur Bedienung an einer Stelle auf der vorderen Seite liegen und vom Stande des Arbeiters aus beguem gehandhabt werden können.

Es ist für jeden Interessenten eine deingende Notwendigseit und direst eine Lebenssrage, seinen Betrieb durch die neuesten modernen Maschinen zu verwollkommnen. Die Firma Rud. Brenner & Cie., Basel ist gerne bereit, Anfragen bereitwilligst zu beantworten.

Holz-Marktberichte.

über die neuenburgifden Solapreife ichreibt bie "Guiffe lib.", daß Brennholg wieder feinen gewöhnlichen

Preis erreicht hat, nachdem es insolge des großen Angebots nach den Windbrüchen im Nachwinter 1912 sehr billig zu haben gewesen war. Landeron hatte vermutet, die Stürme hätten in seinen Gemeindewaldungen 8 bis 9000 m³ niedergelegt, und es hatte dieses Quantum an die Tunnelbau Unternehmung Münster-Grenchen sür Gerüste und Bersprießungen usw. verkauft. Nun stellt sich heraus, daß die Gemeinde nicht weniger als 18,000 m³ zu verkausen hat und an den Bau des zweiten Simplontunnels noch 9000 m³ abgeben kann.

Vom bayrischen Holzmarkt. Mit der Abnahme der Rundholzverkäuse im Walde hat sich auch die Kaussustetwas abgeschwächt. Man merkte bei den jüngsten Berssteigerungen in der Rheinpfalz nicht nur zögerndes Borzgehen im Einkauf selbst, sondern konnte auch vielsach merkliche Untergebote wahrnehmen. Eigentlich wurden nur für die besseren Sortimente von Weichs und Hartzundhölzern volle Preise und sogar Überpreise angelegt, wogegen die geringeren Sortimente nur zu niedrigen Preisen abgesetzt werden konnten.

Verschiedenes.

† Baumeister Albert Kölla Siestand in Stäsa am Zürichse. Aus dem klimatischen Winterkurort Rapallo am Ligurischen Meer (in der Nähe von Genua), wo er von einem längern Leiden leider vergeblich Linderung und Besserung gesucht hatte, tras am 28. April die Trauerstunde ein, daß unser lieber Mitbürger und Freund Hr. Albert Kölla Siestand, alt Baumeister, im 57. Altersjahr zur ewigen Ruhe eingegangen sei. Nicht neu gestärkt und gekräftigt, sondern als gebrochene Siche kehrte dieser Mann, der in gesunden Tagen ein Urbild männlicher Krast 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 Verluft.

Schon als junger, vielbeschäftigter Steinhauermeister, der in seinem Fache zu den tüchtigsten im Lande zählte, zog Albert Kölla die Ausmertsamkeit seiner Mitbürger auf sich; er wurde in den Gemeinderat gewählt und gehörte dieser Behörde, in der man seine Intelligenz und Tatkraft zu schähen wußte, während mehrerer Amts, perioden an. Nach dem Rücktritt aus dieser Behörde berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger in die Rechnungsprüsungs-Kommission. Seenso wurde er auch schon frühzeitig in die Aussichte kommission für die hiesige Fortsbildungsschule gewählt; zwei Jahrzehnte lang hat er dersselben angehört und stets das regste Interesse am Blühen und Gedeihen der Schule genommen.

Unfangs der Reunziger Jahre, als die Eröffnung der Rechtsufrigen Seebahn eine ungeahnte Aera baulicher Entwicklung und materiellen Lufschwunges in der Gemeinde eröffnete, etablierte sich der Berstorbene als Baumeister. Als solcher wußte er sich durch seine Sachkunde, Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit rasch einen großen Kundenkreis zu erringen; ein Stäsener Baukonsortium, dem er selber als tatensrohes, vorwärtsstrebendes Mitzalied angehörte, wie auch die Gemeinde und zahlreiche Brivate in Stäsa und den Nachbarsgemeinden übertrugen ihm ihre Bauten. Mit der baulichen Entwicklung Stäsas bleibt der Name Albert Kölla für alle Zeiten eng vers