Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 39 (1923)

Heft: 25

Artikel: Das Holz als Material des Wagenbaues [Schluss]

Autor: Wolff, T.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581464

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: 27.10.2025

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

dem jest wieder eine namhafte Summe aus Gemeindemitteln an die Renovation des Gebäudes — freilich nur die Außere — aufgewendet wird.

Bauwesen in Laufenburg. Das im Laufenburger Kapuzinerkloster untergebrachte Spital wird umgebaut und erweitert. In einem bisher nicht benützten Flügel des Gebäudes sollen installiert werden eine besondere Geburtsabteilung, ein Tagraum für Patienten, die eine gewisse Bewegungsfreiheit haben und vor den Unbilden der Witterung geschützt sein sollen; zwei Jsolierzellen für unruhige Kranke, eine Röntgeneinrichtung für ca. 10,000 Franken. Zur Finanzierung des Werkes, das ca. 37,000 Franken kosten wird, wurden durch eine Sammlung Fr. 30,000 aufgebracht. Die Modernisserungsbauten sollen dis Ende diese Jahres vollendet sein.

Wasserversorgung Hottwil (Aargau). Die Gemeinde bewilligte einen Kredit von 15,000 Fr. für den Ausbau der Wasserversorgung. Es wird eine Quelle im Kännel (Hasenberg Geisberg) gefaßt, der nötigenfalls noch eine zweite angeschlossen werden könnte, und das Wasser in die alte Leitung eingeführt.

Bauwesen in Andorf (Thurgau). Die Bürgergemeinde beschloß den Bau eines Post- und Bankgebäudes im Kostenvoranschlag von 120,000 Fr.

Wasserversorgung Berg (Thurgau). Durch die gegenwärtige Kalamität des Wassermangels gezwungen, besaßt sich die Gemeinde mit dem Projekte eines Grund wasserpumpwerkes im Thurtal, unterhalb Mauren. Ein technisches Gutachten berechnet die Kosten auf rund 85,000 Franken. Das Projekt sieht zunächst die Ausstellung einer Hochdruckpumpe von 300 Minutenliter Leistungsfähigkeit vor, gekuppelt mit 30-pferdigem Elektromotor. Doch wird Borsorge getroffen, daß später noch eine Pumpe von doppelter Leistungsfähigkeit eingesetzt werden kann. Bisheriger Normalzusluß zum Reservoir 70—80 Minutenliter (bei Trockenheit Reduktion auf kass die Hälfte).

Das Holz als Material des Wagenbaues.

Bon Th. Wolff, Friedenau.

(Schluß.)

Nachdruck verboten.

Freilich, über die Bedeutung eines Luxusfahrzeuges der Reichen und Vornehmen tam der Wagen jahrhundertelang auch in der Funktion als Personenbeförderungsmittel nicht hinweg, ein Umftand, der vornehmlich durch die damals noch ganz jämmerlichen Wegeverhältnisse außerhalb der Städte bedingt wurde. Waren doch überhaupt nur die großen Heerstraßen, die in kriegerischen Zeiten dem Marsch der Truppen dienten, wenigstens einigermaßen fahrbar, und dennoch machten auch sie das Wagenfahren oftmals mehr zu einer Qual als einem Bergnügen. Daher konnten sich nur ganz reiche Leute Reisen per Wagen leisten, die den Spaß einer Rutschenreise mit ganz ungeheuerlichen Schwierigkeiten und dementsprechenden Kosten zu bezahlen hatten. Mußte doch jeder Bagen, der sich aus der Stadt wagte, eigene Leute mitnehmen zu dem alleinigen Zweck, das Fuhrwerk in den zahllosen Fällen, in denen es stecken blieb, vermittelst Bebebäumen wieder flott zu machen. Wo die durchweichten kotigen Wege das weitere Fortkommen aber ganz unmöglich machten, mußten Steine und Afte in den Kot geworfen werden, um ihn fester und die Wege dadurch passierbar zu machen, eine Fahrweise, von der sich das Sprichwort: "Über Stock und Stein" herleitet. "Märstyrer der Landstraße" nennt der berühmte Chronist Maculay jene Wagemutigen, die sich im Wagen auf die Rolfs Reise machten, und er berichtet, daß eine Rutsche, um eine Strecke von anderthalb Meilen zurückzulegen, an sechs Stunden gebrauchte. Oft auch geriet sie gänzlich

vom Wege ab, und Kutscher wie Insassen waren außer= dem ständig der Gefahr ausgesetzt, von den Frachtfuhr= leuten, die über die müßigen Kutschreisenden, die die Wege nur noch schlechter machten, ergrimmt waren, gehörig verprügelt zu werden. In schlechten Zeiten gar hatten, wie Maculan berichtet, die Wagenreisenden Gefahren auszustehen, wie man sie sonst nur während einer Reise nach dem Eismeer oder durch die Sahara antrifft. Unter solchen Umftanden mußte die Verwendung des Wagens zu Reisezwecken natürlich auf ein Minimum beschränkt bleiben, das die geringe Zahl der Rutschreifenden ftellte. Der übrige Berkehr war noch im 16. und 17. Jahrhundert völlig auf das Pferd angewiesen. Erft mit Beginn des 18. Jahrhunderts, seitdem er außer in der Form der umständlichen Staatstalesche auch noch in verschiedenen anderen leichteren und für die Reise beffer geeigneten Konstruktionen gebaut wurde, trat der Wagen in größerem Umfange auch in das Verkehrs- und Reisewesen als allgemeines Personenbeförderungsmittel ein. Im Jahre 1700 wurde die erste Postkutsche in den Dienst des Vertehrswesens geftellt, beren erfter Infaffe Bring Gugen, der edle Ritter, mar, der sich ihrer zu einer Reise nach Wien bediente. Auch die Chaife tam jest in Gebrauch, ein zweis oder auch vierrädriger mit Verdeck versehener Wagen, ebenso der Landauer, ein mit einem, nach vorn und hinten zurückschlagbarem Berdeck versehener Reisewagen, nach der Stadt Landau benannt, in der Raifer Joseph im Jahre 1702 die ersten Wagen dieser Art bauen ließ. Mit diesen Fahrzeugen entwickelte fich zum erftenmale auf den öffentlichen Strafen ein lebhafteres Reisewesen, zumal endlich die Verbefferung wenigstens der wichtigeren Wege in die Hand genommen wurde. Welche Schwierigkeiten das Wagenfahren unter Umftanden aber felbst damals noch machen konnte, darüber belehrt uns in ergötlicher Beise ber Bericht, den uns ein gewiffenhafter Chronist über eine Wagenreise in jenen Tagen hinterlaffen hat. Im Jahre 1721 nämlich unternahm ein wackerer Bürger aus Schwäbisch-Gemund mit Frau und Magd im Planwagen eine Reise nach Ellwangen. Vorsichtigerweise ließ der Wagemutige zuvor eine Messe für glückliches Gelingen des Unternehmens beten, aber es scheint, daß er bei den himmlischen Heerscharen nicht all= zuviel Kredit hatte, wenigstens läßt der Verlauf der Reise darauf schließen. Schon eine Stunde nach Beginn



der Fahrt blieb der Wagen auf der durchweichten Land= ftraße stecken, sodaß alles aussteigen mußte, um bis an die Knie im Morast watend, den Wagen durch gemeinsames Schieben wieder flott zu machen. Das nächste Unglück exeignete sich in dem Dorf Löbingen, wo bas eine Vorderrad in ein Miftloch geriet, wodurch der Wagen umschlug und alle Insassen gehörig zerschunden wurden. Nachdem man dann übernachtet und am nächsten Morgen die Reise fortgesetzt hatte, auch glücklich schon bis zu dem Dorfe Hofen gekommen war, stürzte der Wagen in eine tiese Lache und schlug um. Dabei zerbrach sich die Magd die rechte Schulter, verstauchte sich der Kutscher eine Hadachse und wurde ein Pferd gelähmt, außerdem wurden famtliche Reisenden über und über mit Schmutwaffer besudelt. Erft am dritten Tage konnte man mit einem anderen Wagen und frischem Gespann die Reise wieder fortsetzen, und am vierten Tage endlich gelangte man an das Ziel, das heute per Gifenbahn oder Automobil in einer knappen Stunde zu er-reichen ift. Es ift anzunehmen, daß die Reisenden von ben Errungenschaften bes Fahrwesens ihrer Zeit nicht fonderlich erbaut gewesen sind.

Einen neuen Impuls erhielt die Entwicklung des Wagens durch die gegen Mitte des 18. Jahrhunderts erfolgte Erfindung der Wagenfedern, die die Aufhängung des Wagenkaftens in Riemen bald gänzlich verdrängte. Zu den ersten mit Federn ausgerüfteten Personenwagen gehörten die nach dem Orte ihrer Herkunft so benannten "Berlinen", viersitzige Kutschwagen, dei denen der Wagenstaften über den sehr hoch gekröpften Langbäumen derart

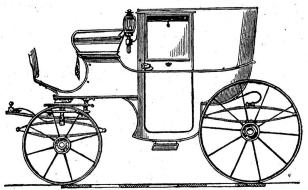


Abb. 8. Die "Berline" (18. Jahrhundert).

aufgestellt mar, daß die Borderrader unter bem Bagenkaften liefen. Auch hatten diese Wagen an jeder Seite eine bis auf den Boden reichende mit Glasfenftern versehene Tür. Diese Wagen erfreuten sich bald allgemeiner Beliebtheit und erlangten Ruf und Berbreitung weit über die Landesgrenze hinaus. Bu besonderer Bedeutung für bas Fahrmefen gelangten diefe Gefährte infofern, als fie, in Berlin wenigstens, die erften, die Funktionen öffentlicher Lohnwagen ausübenden Berkehrsmittel murden, wenn auch noch nicht als regelmäßige Fahrverbindungen nach Art unserer Omnibusse oder Droschken, so doch als öffentliche Gelegenheitsfuhrwerke. Den Berlinen folgten wenige Jahre später die "Halbberlinen", ähnlich wie jene gebaute, jedoch nur zweisitzige und in C-Federn hängende Wagen, die sich ihren wesentlichsten Konstruktionsprinzipien nach bis auf den heutigen Tag in Droschke und Fiaker erhalten haben. Während sich so Personen= und Luxu3= wagen verhältnismäßig schnell entwickelten, begann man erft in der Mitte des vorigen Jahrhunderts auch die Lastwagen, die fast unverändert bei der einsachen Bauart früherer Jahrhunderte stehen geblieben waren, zu verbeffern. Sie murden ebenfalls auf Federn gefett und erfuhren auch sonft noch verschiedene technische Bervollkommnungen, deren wichtigste wohl die der Erfindung

der Bremsklötze sein dürfte, durch welche die Sicherheit des Wagenverkehrs erheblich erhöht wurde. Die Ersindung und Anwendung der verschiedenen Bremskonstruktionen dürfte der letzte Schritt in der technischen Entwicklung des Pferdesuhrwerks gewesen sein.

Die Entwicklungsgeschichte des Pferdefuhrwerks ift beendet, ift zum mindeften an einem gewiffen Abschluß angelangt, der eine weitere erhebliche technische Vervollkommnung kaum noch möglich macht. Gerade zur rechten Beit daher murde der Gedanke geboren, der den Wagen, der als Pferdegespann einer ferneren Entwicklung nicht möglich war, ein neues technisches und Fortbewegungsprinzip schuf und damit einen Fortschritt zeitigte, ber ber größte in der Geschichte des Wagenbaues zu werden beftimmt fein follte, der Gedanke der mechanischen Fortbewegung des Wagens durch Naturfraft an Stelle der Tierfraft. Nachdem diefer Gedanke seine erfte glanzvolle Verwirklichung vor nunmehr bald 100 Jahren in der Erfindung der Gisenbahnen gefunden hatte, wurde er jum Schluß des 19. Jahrhunderts auch zum Fortbewegungsprinzip des freien, nicht an die Schiene gebundenen Wagens. Der Wagen, der als Pferdefuhrwerk seine Entwicklung abgeschloffen hat, ift zum Kraftfahrzeug geworden, das, heute noch vollständig am Beginn seiner Entwicklung stehend, dazu berufen ift, eine für uns noch völlig unabsehbare neue Entwicklung des Wagens von geradezu revolutionärer Bedeutung für das gesamte Fahrund Verkehrswesen einzuleiten und einstmals in der Entwicklungsgeschichte der Fahrzeuge zum glänzendsten und reichsten Kapitel zu werden, von beffen genauerem und fernerem Inhalt wir heute noch kaum eine Uhnung haben.

Schweizerischer Verein von Gas- und Wasserfachmännern.

50. Jahresversammlung, 8.—10. September in Bürich.

Am 18. Mai 1873 ift in Bern der Schweizerische Berein von Gasfachmännern gegründet worden, zu einer Zeit, da die Gasinduftrie in unserem Lande eben Fuß gefaßt hatte. Seither hat sich der Berein in er-freulicher Beise entwickelt; die Wafsersachmanner schloffen sich ihm an, doch bewahrten die Vertreter der Gaswerke meiftens ein gewiffes übergewicht. Bei den Gaswerken trat viel häufiger das Bedürfnis auf, einerfeits in wirtschaftlichen Fragen den Behörden und Lieferanten gegenüber in starker, geschloffener Front aufzutreten und anderseits in technischen Fachfragen die Erfahrungen auszutauschen. Ginem ftarten Bedürfnis nach Rusammenarbeit und Organisation verdanken auf tech nischem Gebiet das Technische Inspektorat schweizerischer Gaswerke und das ständige Sekretariat und auf rein fommerziellem Gebiet Berbande wie die Rohlenvereinis gung schweizerischer Gaswerke und die wirtschaftliche Bereinigung schweizerischer Gaswerke, die heute im Berband schweizerischer Gaswerke zusammengefaßt find, ihre Entstehung. In den schwierigen Berhältniffen mährend der Kriegszeit leisteten diese Organisationen den Gas-werken große Dienste. Der Berein konnte in der jungften Zeit auch daran denken, seine eigene Fachzeits schrift herauszugeben, die bereits im dritten Jahrgange Die Wafferversorgungen meldeten sich jeweilen zum Worte, wenn eine fie gemeinfam berührende Frage zu lösen war. Die Entwicklung der Gaswerke und Wafferversorgungen in den letzten fünfzig Jahren war eine gewaltige. Der Gaskonsum ift von neun Mil-lionen Kubikmeter im Jahre 1873 auf 189 Millionen Kubikmeter im Jahre 1916 angestiegen. Die großen Gaswerke find aufs modernste eingerichtete Betriebe mit