

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 27 (1911)

**Heft:** 8

**Artikel:** Die Einführung der staubfreien Kehrriechtabfuhr in Rorschach

**Autor:** E.K.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-580267>

### **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:** 16.07.2025

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

# Die Einführung der staubfreien Kehrichtabfuhr in Rorschach

## (System Ochsner - Zürich)

K.-Korrespondenz.

Die möglichst einwandfreie Abfuhr des Hauskehrichtes ist heute selbst für mittelgroße Gemeinwesen ein unbedingtes Erfordernis. In einem Zeitalter, wo die Hygiene in so weitgehender Weise das maßgebende Wort spricht, wo man gegen die Stauberzeugung kämpft und gegen die Verbreitung der Tuberkulose Maßnahmen trifft, geht es nicht mehr an, daß die Aufbewahrung und die Abfuhr dieser Abfälle nach früherer Gepflogenheit weiter geduldet wird. Die Zustände im Abfuhrwesen waren zwar in Rorschach nicht etwa schlimmer als in allen andern Städten, die noch kein neueres System endgültig eingeführt haben, selbst die Bahnhofstraße in Zürich nicht

doch nichts, was auf die Dauer befriedigt. Wagen und Gefäße müssen einer Reihe von Anforderungen, meistens sanitärer und betriebstechnischer Natur, bestmöglichst genügen; diese lauten in Hauptsachen:

Beim Laden und beim Transport des Wagens soll sich möglichst wenig Staub entwickeln. Der Kehricht darf den Blicken der Passanten nicht ausgesetzt sein. Der eingefüllte Kehricht muß so eingeschlossen sein, daß er vom Wind nicht fortgetragen wird und bei der Erschütterung des Wagens nicht durch Fugen und andere Deffnungen herausrieseln kann. Der Wagen soll sich gleichmäßig anfüllen, ohne daß im Kehricht herumgestoert



Abbildung 1

ausgenommen; trotzdem beschäftigte sich die Behörde schon jahrelang mit dem Projekt, einmal endgültig und gründlich Abhilfe zu schaffen. Von den Uebelständen, die ohne ein bestimmtes Abfuhrsystem sich überall bemerkbar machen, wollen wir nur einige hervorheben: Gefäße von allen Formen, Farben und Größen, vielfach ohne Deckel, manchmal mit schwachem Boden; der Wind entwickelt aus Gefäßen und über dem Abfuhrwagen ganze Staubwolken; die Hunde stoßen die Kübel um und suchen nach Abfällen; selbst Kinder befriedigen ihre Neugierde und ihren Sammeleifer an diesen Kehrichtgefäßen. Nicht kleiner ist das Uebel der eigentlichen Abfuhr: Die Bedienungsmannschaft steht mitten in diesem duffenden Chaos; ätzender Staub belästigt sie wie die Passanten, nicht weniger die Anwohner der durchfahrenen Straßen. Auf dem Abladeplatz wiederholt sich für die Mannschaft der gleiche „Genuß“ in vermehrtem Maße.

Zur gründlichen Verbesserung der Kehrichtabfuhr muß man das Augenmerk richten auf einen richtigen Wagen und auf einwandfreie Gefäße; wer nur das eine oder das andere tut, bleibt auf halbem Wege stehen und hat

wird. Das Einfüllen und Entleeren darf nicht viel Zeit beanspruchen. Die Konstruktion muß einfach und solid sein, ohne komplizierten Mechanismus. Der Wagen muß eine natürliche und gefällige Form aufweisen. Der Laderaum muß möglichst groß sein, ohne daß die Abmessungen über die üblichen Grenzen hinaus wachsen. Der Wagen darf nicht zu schwer und nicht zu schwerfällig sein. Er muß durchrenkbar und ganz gefedert sein. Er muß leicht zu reparieren sein. Er muß möglichst wenig kosten.

Die Gefäße sollen handlich und nicht zu groß sein. Für die leichtere Entleerung ist runder Boden notwendig. Die Gefäße müssen einen soliden Deckel aufweisen, der von Unbefugten nicht leicht, vom Personal rasch geöffnet werden kann. Wenn immer möglich, sollen Wagen und Gefäße so zusammenpassen, daß ein selbsttätiges Öffnen und Schließen des Gefäßes wie des Wagens zwangsweise erfolgt.

Nach eingehender Prüfung der Vor- und Nachteile, welche die verschiedenen in der Schweiz eingeführten Kehrichtabfuhrsysteme aufweisen, beschloß die Behörde, das System Ochsner einzuführen.

GEWERBEMUSEUM

Die Kübelfrage war hier zum vorneherein durch die Patentkehrichtgefäße gegeben; es handelte sich nur noch darum, einen praktischen Wagen zu erhalten, der ein rasches, einwandfreies Entleeren auf den Kehrichtablageungsplatz ermöglichte, der aber auch wegen der ordentlichen Entfernung bis zu diesem Platze einen angemessenen großen Inhalt aufwies.

Eine Entleerung nach hinten in der Weise, daß der Wagenkasten vorn hochgetrieben wurde, war wegen dem großen Fassungsvermögen ausgeschlossen; wollte man nicht die mühsame und staubentwickelnde Leerung durch Seitentüren in den Kauf nehmen, so blieb nur die Möglichkeit zur Entleerung nach unten. Aus diesem Grunde wurde für Rorschach ein ganz neues Wagenmodell angefertigt, wie er auf den beigegebenen Abbildungen erscheint. Abbildung 1 zeigt den neuen Wagen in der Hauptstraße bei der Füllung. Zum Unterschied von andern

leerung des über 5 m<sup>3</sup> haltenden Wagens fertig, ohne daß jemand im Kehricht herum zu stehen braucht.

Zur Gegenüberstellung dienen Abbildungen 5 und 6, vom alten Abfuhrsystem. Erstere zeigt das Beladen in den Straßen, letztere das Entladen auf dem Ablagerungsplatz. Man beachte die gewaltige Staubentwicklung, die die Luft förmlich trübt.

Gegenüber dieser bekannten Einrichtung, wo der Kehricht mit allerlei Geräten und von Hand abgeladen werden muß, bedeutet das neue Abfuhrsystem nicht nur hinsichtlich Zeitersparnis, sondern auch hinsichtlich Sauberkeit und Schutz vor Belästigungen der Bedienungsmannschaft ganz bedeutende Vorteile.

Das beste System taugt aber nichts, wenn man es nicht gründlich durchführt. Sobald man in den neuen Wagen auch andere Gefäße entleert, hebt man die oben angedeuteten Uebelstände niemals gänzlich und die alten



Abbildung 2

Wagen sind hier alle Deckel des Wagens gleich groß; es können somit nur Gefäße mit gleicher Öffnung eingefüllt werden, so daß alle andern Kehrichteimer einfach stehen bleiben. Das Bild zeigt das Leeren von 3 verschieden großen Kehrichteimern in verschiedenen Stellungen: zu hinterst ein in die „Ladefante“ eingehängtes, in der Mitte ein auf den Wagendeckel aufgelegtes, vorn ein vorgeshobenes Gefäß in der Entleerungsstellung.

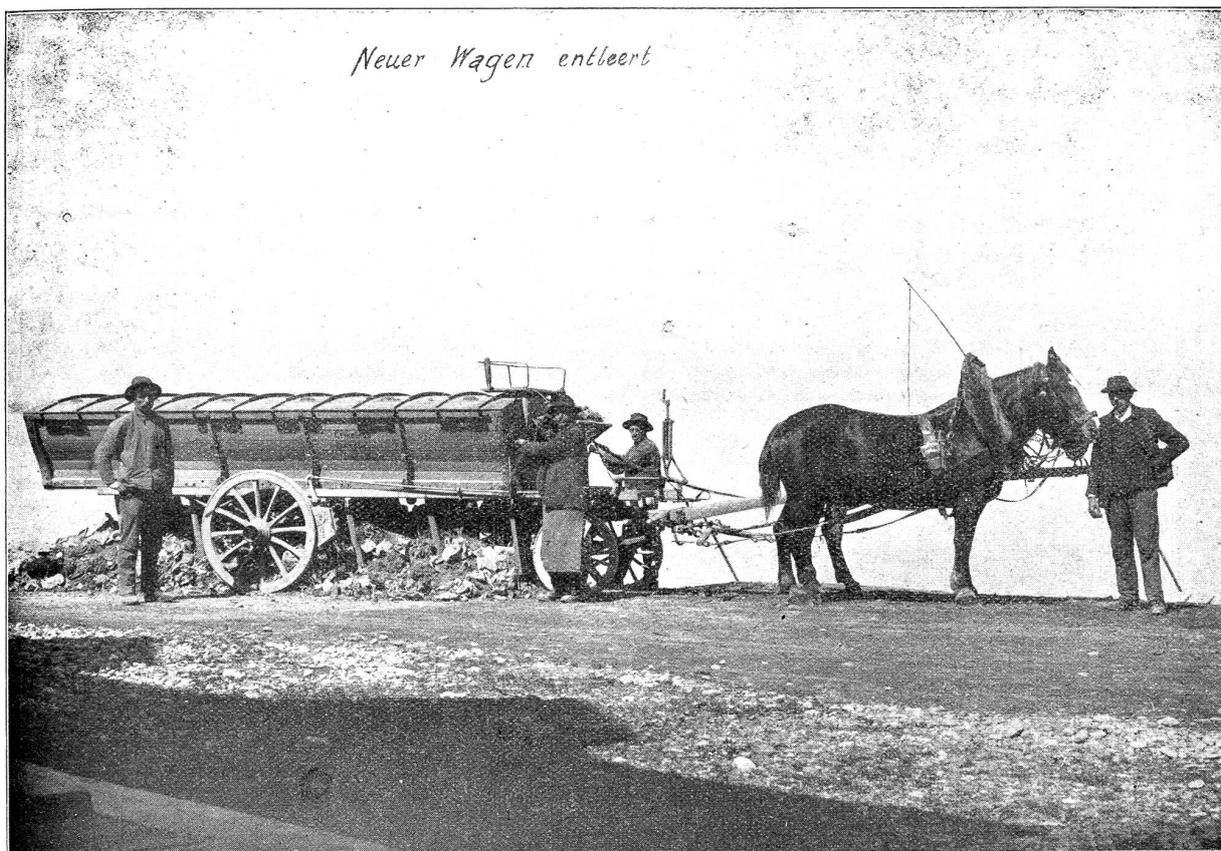
Abbildung 2 zeigt den neuen Wagen auf dem Kehrichtablageungsplatz. Mittels zweier Kurbeln wird der Wagenkasten aufwärts gedreht; es öffnen sich sechs Klappen nach unten, so daß der Kehricht aus den sechs durch Bretterwände geschiedenen Abteilungen ohne irgendwelche Rückstände herunterfällt (Abbildung 3). Der Wagen wird vorwärts gezogen, wobei die Klappen über die Kehrichthaufen gleiten und nachher wieder frei herunterhängen. Durch Vorwärtsdrehen der Kurbeln, die mit einer Zahnstange in Verbindung stehen, werden die Klappen, indem sie über Rollen gleiten, gehoben und das Gewicht des Wagenkastens bringt sie zu gutem Verschließen (Abbildung 4). Ferner höchstens drei Minuten ist die Ent-

leerung der Kehrichtgefäße einfach nicht wegzubringen. In Rorschach ist das neue Abfuhrsystem vorläufig im innern Teil der Gemeinde eingeführt, und zwar in der Weise, daß dort nur noch Kehricht aus den Patentgefäßen aufgeladen, jedes andere Gefäß aber stehen gelassen wird. Die vielen „Volksstimmen“, die dieser beschlossenen Neuerung wegen der Anschaffung eines neuen Kehrichtkübels allerlei Widerstand und Widerspenstigkeit voraussetzten, verstummten, wenigstens in der Öffentlichkeit, sobald das neue Abfuhrsystem wirklich eingeführt und die Vorteile desselben durch hintereinanderführen des alten und neuen Wagens deutlich vor Augen geführt wurden.

Die Frage, ob die Gemeinde die Kübel selbst beschafft und wieder verkauft, ob man den Verkauf den Privaten zu einem festgesetzten Preis überläßt, ob die Gemeinde überhaupt oder nur in einem oder andern Fall an die Kübelbeschaffung einen Beitrag leistet, wurde in folgender Weise gelöst: Die Gemeinde bezahlte dem Patentinhaber eine einmalige Lizenzgebühr und bezieht die Gefäße unmittelbar vom Ersteller. Die Gemeinde übernimmt die Kosten dieser Lizenzgebühr, sowie Fracht

und Verkaufsspesen. Die Rehrichtgefäße werden also zu Selbstkosten ab Fabrik abgegeben und von der Gemeinde verkauft.

Heute würde wohl niemand mehr den alten Zustand zurückwünschen, sind doch schon aus Quartieren, die noch vom alten Wagen bedient werden, Stimmen laut ge-



*Neuer Wagen entleert*

Abbildung 3



*Neuer Wagen vorgefahren und aufdrehen der Bodenklappen*

Abbildung 4

worden, man möchte das neue Abfuhrsystem auch dort einführen. Es steht außer Frage, daß nach und nach dem innern Teil der Gemeinde auch die äußern Quartiere

folgen werden, so daß dann die Kehrichtabfuhr in der ganzen Gemeinde eine einheitliche und einwandfreie ist.  
E. R.

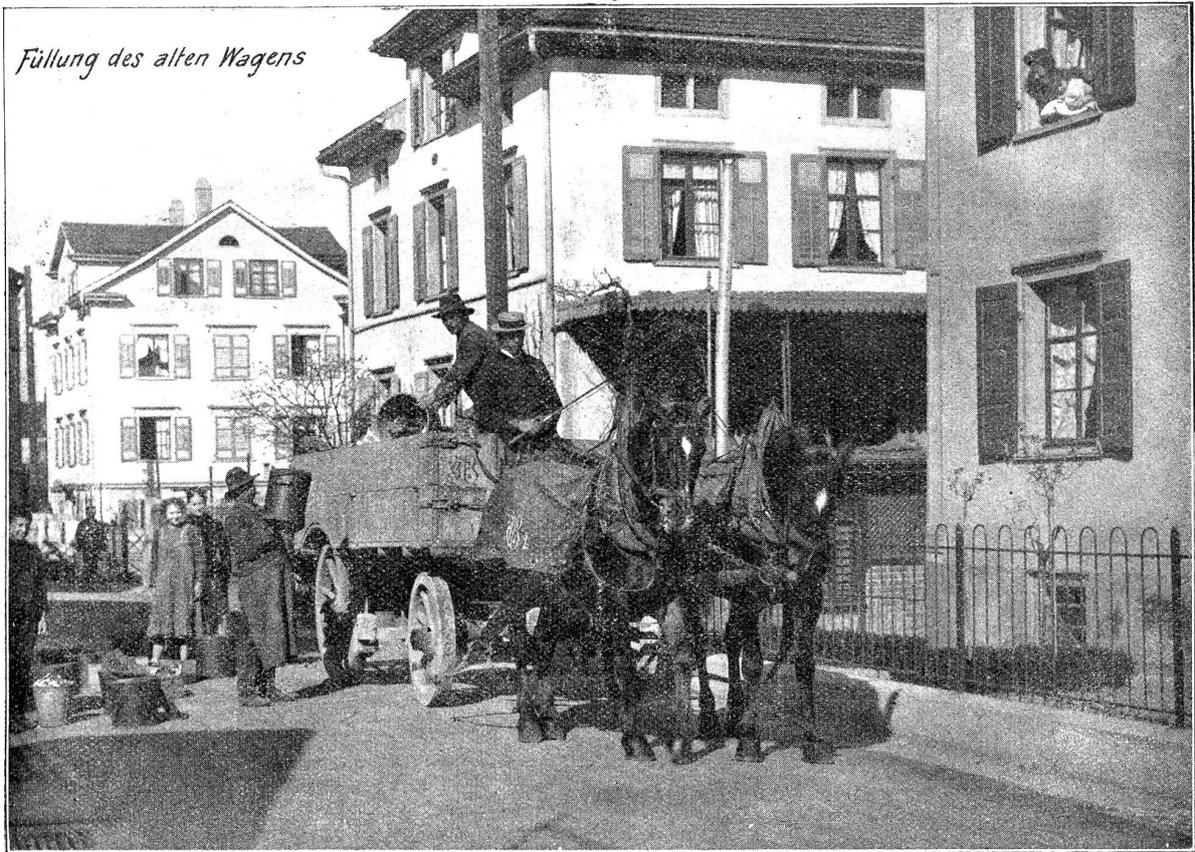


Abbildung 5



Abbildung 6