Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 2 (1931)

Heft: 6

Artikel: Die Keramische Industrie in Laufen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823799

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: 12.12.2025

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

die Jahrhundertwende erreicht haben. Neben den fleissigen einheimischen Arbeitskräften traf man zur Sommerszeit nicht wenig südländische Elemente, die im Gegensatz zum ansässigen Steinhauer als Taglöhner hauptsächlich zu Abdeckungsarbeiten verwendet wurden. Als Hauptabsatzgebiet kam anfänglich die aufstrebende Stadt Basel in Betracht; aber mit der Zeit der Jahre eroberte der Laufnerstein die allermeisten Bauplätze nördlich der Alpen. Zahlreiche öffentliche Gebäude, wie Kirchen, Schulhäuser, Bankgebäude, Bahnhöfe, so u. a. der neue Bahnhof der S.B.B. in Basel usw. geben beredtes Zeugnis vom ehemals so blühenden Steinhauereigewerbe im Laufental.

Die Konkurrenz des Granits und der Kunststeine, die zu Unrecht von der Konkurrenz propagandierte Unhaltbarkeit des Laufnersteins gegen Witterungseinfluss, Frost u. dgl., die neue Bauweise mit Bevorzugung von Beton und ein gut Stück der allgemeinen Weltwirtschaftskrise mögen viel dazu beigetragen haben, dass unmittelbar vor und während des grossen Völkerringens die Steinhauerei im Laufental fast völlig lahmgelegt wurde. Dürfen wir Laufentaler, die wir von der industriellen Krise auch nicht verschont geblieben sind, hoffen, dass das mit dem Bau des Völkerbundspalastes in engstem Zusammmenhang stehende Wiederaufflackern dieses bodenständigen Steinhauereigewerbes ein gutes Omen für dessen Fortbestand und seine Weiterentwicklung sei ! ? Wir wagen es.

J. CUENI.

Die Keramische Industrie in Laufen

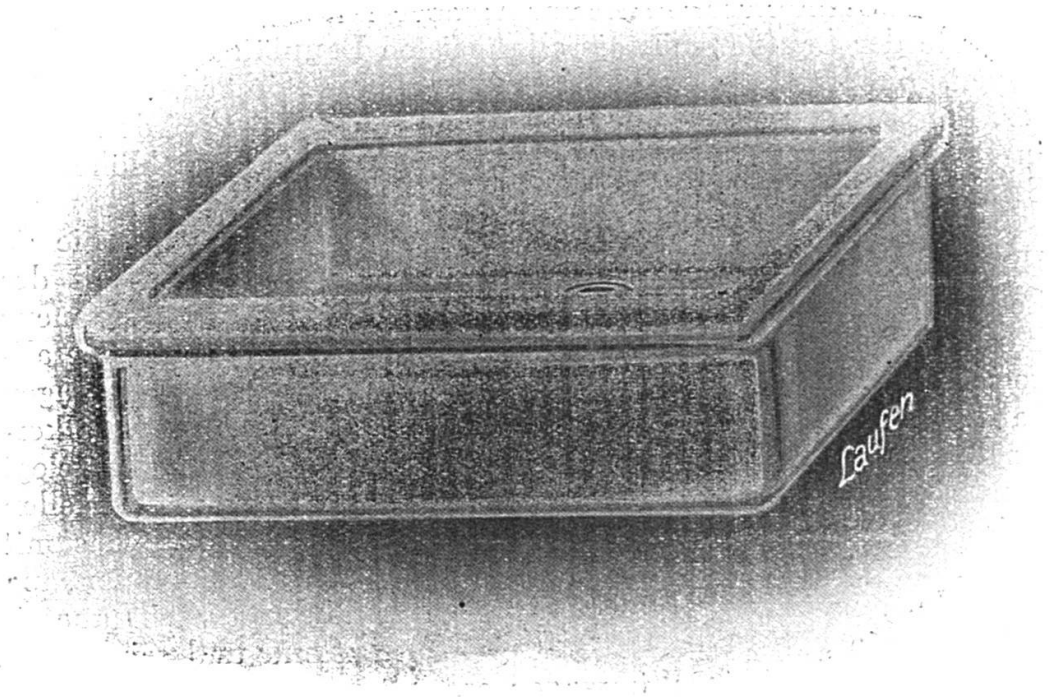
Die A.-G. für Keramische Industrie in Laufen wurde auf die Initiative der jetzigen Direktion der Fabrik vor ca. 6 Jahren gegründet.

Vorerst handelte es sich nur um die Fabrikation von Schütt- oder Spühlsteinen aus Feuerton, deren Herstellung nach vielen geduldigen Proben, deren Gelingen eine nie erlahmende Beharrlichkeit voraussetzte, endlich leidlich gelang. Immerhin dauerte es aber lange Jahre und es bedurfte vieler Proben, Konferenzen und nicht weniger Beratung mit Fachleuten, um endlich eine kurante Handelsware, die mit der ausländischen konkurrenzfähig war, hervorzubringen.

Erst nachdem es gelang, die Schüttsteine ohne Massen- und Glasurfehler herzustellen, wurden definitive Proben für die Fabrikation von Waschtischen und Lavabos vorgenommen und es bedurfte neuerdings viel Geduld und Erfahrung um auch diese Versuche zu einem günstigen Abschluss zu bringen.

Die Fabrikation von Feuertonwaren ist eine äusserst delikate und bedingt heute noch eine gewaltige und aufmerksame

Kontrolle sämtlicher Fabrikationsvorgänge. So muss etwa ein misslungener oder unrichtig abgebrannter Ofen in Kauf genommen werden. Als Material werden verwendet: feuerfeste Tone, Feldspat, Quarz, Kaolin, Chamotte aus allen Nachbarländern.



Mit der Zeit ist es der Fabrik gelungen eine gute Handelsware herzustellen und den Bedarf des Inlandes nahezu zu decken. Als eine schöne Errungenschaft darf gebucht werden, dass die Preise der Sanitätsartikel, die sämtlich aus dem Ausland eingeführt werden mussten, infolge der neuen Industrie eine merkliche Ermässigung erfahren mussten.

Die Fabrik eröffnete den Betrieb mit ca. 20 Arbeitern, die mit den Jahren bis auf eine Zahl von 120 anwuchsen; hievon sind 25 Mädchen. Damit bildet die neue Industrie eine willkommene Verdienstquelle für das Laufental, in einer Zeit, da der Arbeitsmangel und die Verdienstlosigkeit drohend an die Türen pochen.

In dieser Zeit, da alles fliesst und jedes Produkt über Nacht durch ein anderes verdrängt werden kann, ist die Einführung einer neuen Industrie mit einem sehr grossen Risiko verbunden. Auch der Feuerton muss mit einer grossen Menge Konkurrenz-Surogatprodukten nicht minder jedoch auf eigentlichen Neuanschaffungen oder Neuerfindungen auf keramischem Gebiet rechnen. Grosse Aufmerksamkeit heischt auch die Vervollkommnung oder Rationalisierung der Fabrikation durch neue Ofensysteme: Das Bessere ist der Feind des Guten. Die Zukunftsaussichten des

Unternehmens sind daher vielen Zufälligkeiten ausgesetzt entsprechend der unsichern Weltlage.

Die Jahresproduktion beträgt heute ca. 60.000 Stück Waschtische, Schüttsteine, Ausgüsse, Pissoirständer etc.; es ist jedoch vorgesehen, mit der Zeit noch weitere Fabrikationsartikel einzuführen.

L'horaire international

Comme d'habitude, les représentants des diverses administrations ferroviaires européennes se sont réunis en conférence les 12 et 17 octobre derniers à Londres, sous la présidence de la Direction générale des C. F. F., pour arrêter les modifications qui doivent intervenir à l'horaire international des grands express pour l'année 1932-1933. Les effets de la crise économique généralisée se faisant sentir très durement sur la plupart des réseaux importants, le développement des moyens de communications rapides subit un temps d'arrêt. La conférence s'est, en général, bornée à ajuster mieux certains services aux besoins et aux commodités du public, tout en cherchant à réaliser des économies. Nous sommes heureux de constater que cette dernière tendance n'a eu, cette fois, aucune répercussion sur les trains utilisant la grande artère bernoise Delle-Lötschberg et Oberland. Les suppressions de l'an dernier semblent avoir réduit l'horaire des trains de saison à un minimum au-dessous duquel il n'est guère possible de descendre sans porter une grave atteinte aux intérêts de l'industrie hôtelière.

Grâce à la bonne volonté des administrations en cause, mais grâce surtout aux efforts persévérants des organes compétents du B. L. S. et en dernier lieu aussi à ceux des associations privées s'occupant de questions ferroviaires (A. D. I. E. J. et autres), de nouvelles combinaisons intéressantes ont été mises au point à Londres, sans qu'il en résulte une augmentation des prestations actuelles. Voici celles qui concernent notre région, ligne Delle-Lötschberg :

1. Le train de saison actuel n° 236 partira de Londres à 14 h. au lieu de 16 h. et arrivera à Berne vers 6.40 h., à Interlaken-Ost vers 8.00 h. et à Brigue vers 9 h. Il prendra à Belfort des wagons-lits de l'Arlberg-Orient-Express et s'appellera désormais «Oberland-Express».

2. Le train direct 138 (Porrentruy 6.15/6.33 h., Berne 8.26 h.), qui vient de Paris et de Londres, quittera cette dernière capitale toute l'année à 16.00 h. Actuellement le départ est avancé à 14.00 h. en hiver. Pour arriver tout de même à l'heure voulue à la frontière, la charge de ce train sera réduite à 300 tonnes sur le parcours Calais-Belfort.

3. Les trains directs 135 et 148 Milan-Paris-Milan conserveront les voitures de 3e classe de Belfort à Paris et de Paris à Belfort, de telle sorte que les voyageurs de cette classe ne verront plus la durée de leur voyage prolongée.