Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 8 (1892)

Heft: 41

Artikel: Wie steht es mit unsern Kunst- und technischgewerblichen Fachleuten?

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-578493

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: 19.11.2025

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

Die Stanserhornbahn.

Mit dem kürzlich erfolgten starken Schneefall in den Alpen haben die Arbeiten an dieser interessanten Bergbahn, die das Interesse der Techniker und namentlich die Aufmerksamkeit mehrerer industrieller Kreise des Auslandes nicht wenig erregt, für heuer ihren Abschluss gefunden. Sofern nicht ungünstige Zufälle eintreten, steht die Eröffnung und Betriebsübergabe des Unternehmens, das an Eigenartigkeit seines Gleichen sucht, im Juni 1893 bevor.

Noch nie hat der Bau einer Alpenbahn so wenig Schwierigkeiten verursacht und verhältnissmässig so geringe Kosten beansprucht, wie hier. Da das formenschöne Stanserhorn nach Norden in regelmässig sich abdachenden Hängen abfällt und im Allgemeinen sehr günstige Terrainverhältnisse aufweist, begegneten Anlage und Bau des Bahnkörpers keinen nennenswerthen Schwierigkeiten; nur etwas unterhalb der Einmündung am Gipfel war der Durchbruch eines kleinen Tunnels nothwendig. Ein überreiches Material in unmittelbarer Nähe gestattete, den Bahnkörper aus solidem Mauerwerk zu konstruiren; Cement dazu liefert die Fabrik im Rotzloch am nordwestlichen Fusse des Stanserhorns. Erstaunlicherweise hat die Bahn trotz der Maximalsteigung von 60 Prozent keine Zahnschiene für den Zahnradbetrieb, sondern nur zwei hohe starke Rollschienen aus gutem Material und mit einem Meter Spurweite; dieselben sind auf eiserne Schwellen angeschraubt und liegen ihrer ganzen Länge nach voll auf dem Bahnkörper. Aehnlich der Salvatorebahn bei Lugano und der Bürgenstockbahn bei Luzern erfolgt der Betrieb der Stanserhornbahn mittelst starkem Stahldrahtseil und ausgiebiger elektrischer Kraft-Uebertragung. Dieses merkwürdige System gestattet nun eine äusserst ruhige, gleichmässige, dazu geräuschlose und rasche Fahrt, unter allen Umständen frei von den Erschütterungen und Stössen der übrigen Bergbahnen.

Jeder Bahnwagen enthält 32 Sitzplätze, sowie eine Plattform mit 8 Stehplätzen, so dass vierzig Personen gemeinschaftlich zur Beförderung gelangen können. Zur Wagensicherung sind zwei mächtige, automatisch wirkende Klemmbremsen mit 40,000 Kilo Klemmkraft und eine sinnreich konstruirte Handbremse, die einem leichten Drucke der Hand gehorcht, zweckmässig angebracht. Jede in Wirksamkeit tretende Bremse genügt für sich allein zum augenblicklichen Halten des Wagens. Ueberhaupt wurde das ganze Bahnsystem, das in Zukunft auch für industrielle Zwecke eine wichtige Rolle zu spielen bestimmt ist, in Gegenwart von Technikern wiederholt den stärksten Gewaltproben und unwahrscheinlichsten Zufällen ausgesetzt, bewährte sich aber vollkommen. Erfinder desselben ist der rührige Unterwaldner Fabrikant Franz Joseph Bucher in Kägiswyl, der es sich patentiren liess.

Die reizvolle, höchst überraschende Fahrt von Stans auf der 3500 Meter langen Bahnstrecke nach

dem Stanserhorngipfel hinauf, der den Rigi noch um 100 Meter übersteigt, wird bei zweimaliger Umsteigung unterwegs kaum 35 Minuten beanspruchen, von Luzern gar nur 11/4-11/2 Stunden - eine wahrhaft grossartige Leistung! Dazu sind die Fahrpreise im Hinblick auf die geringen Betriebsunkosten so niedrig normirt, dass sich hier Jedermann für wenig Geld einen auserlesenen Hochgenuss verschaffen kann. Die Verbindung zwischen der Dampfschiffstation Stansstad und dem Bahnhof in Stans soll eine elektrische Bahn vermitteln: dadurch wird der aufstrebende Flecken Stans mit einem Male nahe an Luzern gerückt sein. Und wer beispielsweise in Luzern nach dem Morgen-Imbiss einen recht dankbaren und kurzweiligen Halbtagsausflug unternehmen will und zum Mittagessen bequem zurück sein möchte, kann die Partie auf das Stanserhorn unternehmen, dabei zwei volle Stunden auf dem Gipfel verweilen, um dort eine Aussicht zu bewundern, deren himmlische Schönheit und ernste Grossartigkeit den Vergleich mit derjenigen des Rigi und Pilatus aushält und einen so starken und erhebenden Eindruck hinterlässt, den kein späteres Ereigniss des Lebens zu verwischen im Stande ist.

Die wunderhübsche, an wechselvollen landschaftlichen Szenerien ungemein reiche Spazierbahn wird sich ohne Zweifel rasch den Beifall der Fremdenwelt erwerben und sich dauernd in deren Gunst befestigen, ohne dabei dem Rigi und dem Pilatus irgendwelche fühlbare Konkurrenz zu machen. Für die Alpenstadt Luzern ist sie zudem ein wichtiges Anziehungsmittel mehr und daher von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Wie steht es mit unsern tunst: und technisch= gewerblichen Fachschulen?

Nicht allein auf dem Bebiete ber Fragenarbeiten, sondern ebensosehr in kunftgeweiblicher Schulung find wir lange 3n= rudgeblieben. So viele Fortschritte in letterer hinficht in den vergangenen Jahren auch gemacht worden find, bleibt immer noch viel nachzuholen und auszubeffern. Manches Bebiet ift vorhanden, in welchem die Initiative, melde uns ber Tributpflichtigkeit an bas Ausland enthebt, noch zu er= greifen ift. Die Berhandlungen gur Schlußtonfereng ber erften ich meizerischen Ausstellung ber funftgewerblichen Schulen in Bafel bieten zu unferm Bedauern wenig Ausbeute in diefer Beziehung, ba ihre Aufgabe in fehr allgemeiner Beife gefaßt mar. Es barf erwartet werden, daß die dem Industrie= und Landwirthschafts= bepartement eingefandten schriftlichen Berichte, welche bie Leiftungen jeder einzelnen Unftalt, beziehungsweise ber Rurfe zu würdigen haben, sich über neu einzuschlagende Wege ausführlicher verbreiten. Die Schulbehörden tonnen felbft im Falle ungunftiger Beurtheilung ber Schulen, welche fie gu leiten haben, dem Bundesrathe nur dankbar fein, wenn fie burch Vermittlung ihrer Kantonsregierungen von dem ungunftigen Befunde prazife Renninis erhalten. Ronnte man fich bagu entschließen, bon biefen Berichten in Auszugen, etwa als Anhang zu bem Protofoll ber Schluftonferenz, ber Deffentlichkeit Mitteilung zu machen, fo lage hierin für die Unftalten eine ficher wirkenbe Aufmunterung und für die Deffentlichkeit ein erwünschtes Kontrol- und Diskufftonsmittel.

Die funftgewerblichen Anstalten und Kurse besprechen die Herren Chiodera, Architekt in Zürich und Bossarb, Goldsschmied in Luzern. Beide konstatiren mit Vergnügen, daß

ber in ben letten Dezennien in ben Runftgewerbeschulen gemachte Fortschritt ein fehr großer ift. Die Ausstellung habe nicht nur ben Laien, sondern auch die Fachmanner überrascht. Die Experten tadeln aber die Berichiedenartigfeit ber Organisation des allgemeinen Zeichnenunterrichts und find der vollen Ueberzeugung, daß ein einheitlich organifirter Beichnenunter= richt für alle Schulen eingeführt werden muß, gang unabhängig von dem betreffenden Beruf des Schülers. Die Lehr: zeit des Handwerkers sollte auf 4 Jahre ausgebehnt und erft im vierten Jahre spezieller Zeichnungsunterricht erteilt werden. Für bas Fach der Malerei und in ben Städten, wo fpezielle Industrien bestehen, wie die Stiderei-Industrie, die Seidenweberei, Uhrenmacherei, Bijouterie, Glasmalerei, mußten bie betreffenden Professoren ihre Privateliers in der Schule felbst gründen, in welchen die Schüler höherer Rlaffen mitzuarbeiten, d. h., fich an der Ausführung von Aufträgen gu beteiligen hatten. Wegen folch glücklicher Berbindung von Theorie und Proxis wird eine Schule ber Zentralschweiz (es ift Luzern gemeint) gerühmt; ber Mangel an Mitteln hat dieselbe gezwungen, zugleich mit ihren Produkten Erwerb zu treiben und fie bietet z. B. in Glasmalerei wohlbefriebigende Resultate. Die Blasmalerschule tann in einer Bewerbeschule aufgehen und sich entwickeln, mährend die Kunst= ichlofferei und die Schreinerei fammt ihren Behrlingen nicht in ber Schule ihre Wertstätten einrichten follten. Lanbichafts= studien bilden einen wesentlichen Zweig der Dekoration und tropdem wird in keiner Fachschule bas Landschaftszeichnen rationell betrieben. Für famtliche Schulen find neue Borlagen und Modelle erforderlich; bas eigene Land, speziell Teffin, bote vorzügliche Mufter. In der Modellirung wird viel zu wenig auf Naturftubien gehalten. Die ausgestellten Gravierarbeiten zeigen gang bieselben Muster wie vor zwanzig

Diese Urtheile ergänzt herr Boos-Jegher in Zürich mit ber Bemerkung, es sollten in höhern Fortbildungsschulen, welche keinem bestimmten Berufe dienen, keine Schüler aufgenommen werden, welche nicht bereits einen Beruf praktisch erlernt haben. Ginige Zweige der Fachschulen wurzeln nicht in der Industrie, soudern kultiviren mehr dilettantenartige Liebhabereien. Bon den Lehrwerkstätten kann nicht abgegangen werden, wie obgenannte Experten wünschen, da sie durch die moderne Broduktionsart, besonders durch Spezialitätenbetrieb, sowie durch großstädtische Berhältnisse bedingt sind

Das Votum von Herrn Architekt Recordon, Professor am Polytechnikum Burich, über Anftalten und Rurse bautechnischer Richtung mit Ginichluß ber Bauschlofferei, ber Lehrwertstätten für Schreiner, Steinhauer und der Geometerturfe, betont ben Mangel an gewerblichem Zeichnungsunterricht und tadelt mit Recht, daß die Eltern bei ihren Kindern nur auf gute Noten in Geschichte u. f. w. schauen und nicht auch auf folche im Zeichnen; das Zeichnen foll mit ben übrigen Fächern im Schulunterricht auf gleichen Rang geftellt werben. Die Lehrwertstätte für Solzarbeiter in Burich und diejenige für Schreiner in Bern erweisen fich als methodifch vorzüglich und von großer Bervolltommnung; in zeichnerischer Uebung seien vielfach beffere Leiftungen möglich. Die Lehrwerkstätten von Bern und Burich betreiben gu ein= seitig Möbelschreinerei, ftatt die Bauschreinerei einzubeziehen und sollten fich mehr in den Dienft des Bublifums stellen durch Uebernahme von Bestellungen.

Facherperte für die Anstalten und Kurse mechanisch-technischer Richtung war Herr Alioth, Ingenieur vom Hause Alioth u. Komp. in Basel. Wir reproduziren einige Urteile, die sich auf die beiben Rivalen, die Techniken Winterthur und Biel beziehen. Die wöchentliche Stundenzahl sei in Viel etwas größer als in Winterthur, wohl weil während der mehr berücksichtigten praktischen Arbeiten der Geist mehr ausruhen könne. Das Lehrziel der Techniken geht weniger dahin, eigentliche, intellektuell ganz unabhängige Ingenieure

auszubilden, als vielmehr höhere Angestellte, wie Werkstätten= chefs in Maschinenbau-Unstalten, Konftrutteure, Fabritdirettoren u. f. m. Winterthur verfolgt babet einen deutlich gezeichneten Pfad; Biel ift noch einigermaßen im Entwicklungsstudium und ber Lehrgang scheint noch nicht ganz festgestellt. Um Technifum Biel fehlt bas Freihandzeichnen vorerst noch und zwar nicht zum Bortheil ber fpater angefertigten Maschinenzeichnungen; ebenfo wird bafelbft bas Sfiggiren von freier Sand zu wenig geübt, mahrend fich dasselbe Technikum burch Berücksichtigung neuester Zeichnungstechniken hervortut. In der Theorie fehlt überall an allen Anstalten ftreng inftematische Stoffgliederung. Biel befolgt in ber Mechanit ben frangofischen Rurs, ber beffer ift als die übrigen Lehr= weisen in Winterthur und Bafel. Auch faßt bas Bieler Technikum das Wefen des technologischen Unterrichts wohl am beften auf. Berr Dr. Bernet, Brofeffor ber Phyfit am Bolytechnifum, bemerft meiter über diefe Gruppe, die Feinmechanik werde zu wenig als felbständiges Fach betrieben, fondern mehr nur als Dienerin bes Maschinenbaues u. f. w. Die bringend notwendige staatliche Brüfung physikalischer Meginstrumente, wie fie andere Länder haben, werbe neue Ermerbequellen eröffnen.

Neber die Anstalten für Uhrenmacherei hat Herr Lienhard, Uhrenmacher in Locle, ein durchwegs günstiges Urteil abgegeben, wie überhaupt der allgemeine Expertenbericht ein sehr freundlich günstiges Aussehen hat. ("Bund.")

Gleftrifche Aufzüge.

(Siehe Abbildung Seite 530.)

Die Errichtung von Personenaufzügen in Wohn= und Geschäftshäusern größerer Städte, in denen der Grundstückwerth die äußerste Ausnutzung der Gebäude bedingt, ist nicht weniger ein Ersorderniß modernem Komforts, als Nothwendigkeit für die vortheilhafte Verwerthung der höher beslegenen Stockwerke geworden. In Amerika sind diese Umstände längst gewürdigt und auch unsere Architekten befreunden sich immer mehr mit der Personenbesörderung auf mechanischem Wege, seitdem die Konstruktion von Aufzügen gelungen ist, deren Benutzung den höchsten Grad von Sicherheit bieten.

Die letten hindernisse der allgemeinen Ginführung besseitigt der elektrische Betrieb, indem durch Benutung derselben Ströme, welche zur Erzeugung des Lichtes dienen, eine jederzeit bereite, wohlfeile und reinliche Krafiquelle gewonnen wird.

Wie hoch die bisher üblichen Betriebsarten durch Druckwasser aus einer städtischen Wasserleitung, oder Selbstbeschaffung desselben unter Benutung eines geschlossenen Windtessels oder Hochreservoirs mit Pumpen, die von Gasmotoren oder Dampsmaschinen betrieben werden, in dem einen Falle wegen des hoher Preises für städtisches Druckwasser, in dem anderen wegen der dabei nothwendigen Bedienung zum elektrischen sich stellen, ergeben die unten folgenden Vergleichsziffern.

Un Stelle bes Wafferdruckes ober Bafes im Basmotor treibt ber eleftrische Strom ben Gleftromotor, ber mit Um= gehung aller Zwischenglieder mit bem Windenmechanismus gu einem organischen Bangen ausgebildet ift, bamit bas ge= ringe Raumbedürfnig bie Aufstellung im Reller wie im Dach= geschoß überall gestattet, ficher und geräuschlos sofort in ber gewünschten Richtung. Die Wartung ber Winde mit bem Motor beschränkt fich auf das Delen der Lager und der menigen gangbaren Theile. Da bie In- und Außerbetriebsetung bes Gleftromotors gleichzeitig mit ber Steuerung ber Winde durch einen Zug an der gewöhnlichen Steuerkette bes Aufjuges erfolgt, fo bleibt ber Glektromotor nur fo lang im Gang, als der Aufzug benutt wird und auch nur während dieser Beit findet ein Berbrauch an Strom ftutt. Aber noch aus einem anderen Grunde ftellt fich ber elettrische Betrieb wefentlich billiger als ber ber vorerwähnten anderen Gin= richtungen. Bahrend biefe nämlich fteis dasfelbe Baffer=