Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 35

Artikel: Neues Wandtafelgestell

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580342

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: 11.12.2025

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

bestand im wesentlichen aus dem Besuch von möglichst vielen Messen, unter denen diesenigen zu Zurzach, Straßburg, Franksurg, Franksurg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Graßburg, Franksurg, Wit der Zeit entwickelte sich eine ganz intensive industrielle Tätigkeit, begünstigt durch die freiheitlichen Einrichtungen, die verhältnismäßig langen Friedenszeiten, wie durch den Reichtum an nutharen Wasserläusen. Schließlich werden wir bekannt gemacht mit der Entwicklung der Alpenstraßen und der innern Verkehrsewege. Bei den ersteren überwog der Gotthard in der Mitte, nach ihm kam der Splügen im Osten, dann der Simplon im Westen. Politische Gesichtspunkte vermochten bald diesem, bald jenem Paß mehr Verkehr zuzuhalten.

Der dritte Zeitabschnitt handelt von den Bergstraßen, von den Bahnen im Flachland, sowie Alpenbahnen, vom Ringen um den ersten Schienenstrang nach Italien bis auf den Lötschberg der Neuzeit. Durch die zahlreichen Zölle, Weg- und Brückengelder suchte der frühere Transitverkehr bessere Straßen und blieb der Schweiz se länger je mehr sern; die Alpenpässe dienten nur noch dem Binnenhandel, die Flüsse und Seen verödeten immer mehr. Mit Annahme der Bundesversassung von 1848 trat im Handel und Berkehrswesen der Schweiz ein völliger Umschwung ein, hauptsächlich durch die Aufhebung der Transportvorrechte und die Abschaffung der Transitzölle, sür die im Kanton St. Gallen allein 63 verschiedene Tarise galten und sür die in der Schweiz über 500 Einnahmestellen gezählt wurden! Zur Entwicklung der Transitwege wird eingehend die Erstellung der Zahlreichen Alpenstraßen (Simplon, Bernhardin, Splügen, Julier, Maloja, Septimer, Gotthard, Brünig und Grimsel) dargelegt.

Es folgen die Eisenbahnen des Flachlandes. Mangels einer organisatorisch eingreisenden Zentralgewalt mußte jede Eisenbahnlinie der Schweiz ihre Existenz gegen tausend Sindernisse erkämpsen, welche speziell schweizerische eisenbahnpolitische Eigenart sich bekanntlich bis in unsere Gegenwart in ihrer vollen Ursprünglichseit und Lebendigkeit erhalten hat. Die großen Hauptlinien benutzten die Richtung des bisherigen schweizerischen Trans

fitverfehres.

Bon den Alpenbahnen trat zuerst die Oftalpenbahn auf den Plan, und zwar schon 1845 eine Splügenlinie. Die Verhandlungen mit Italien und mit den Ostkantonen waren soweit gediehen, daß die Konzession gesichert erschien. Als aber 1863 die Nordostbahn und damit Zürich sich dem Gotthard zuwandten, war es mit der Ostalpenbahn vorderhand nichts. Das Werden dieses großen Unternehmens wird lebendig dem Leser vorgeführt, die Konkurrenzprojekte (Grimsel und Lukmanier) in den Kreis der Betrachtung gezogen, die Finanzierung, die Nachsinanzierung und die wesentlichen Bestimmungen aus dem neuen Gotthardvertrag berührt.

Den Bau vieler Konkurrenzlinien nach 1870 brachte ben Kantonen und Gemeinden, mit deren Hülfe allein biefe Werke zu Stande kamen, sinanzielle Einbußen von gegen 150 Millionen Franken, nicht inbegriffen die 110

Millionen Rursverlufte.

Ebenso eingehend wie die Entwicklung der Gotthardsbahn wird die Entwicklung und Aussührung der Simplonbahn behandelt, ferner die Lötschbergbahn und ihre Konfurrenzprosette über die Gemmi und den Wildstrubel, sowie endlich die Bestrebungen des Kantons Vernsür bessere Zusahrtsliniensür den Lötschberg (Münster-Grenchen, Münster-Solothurn, Glovelier-Reconvillier-Reuchenette u. s. w). und die Frage der Zusahrtslinien zum Simplon (Faucillebahn und Frasse-Vallorbe).

Sinsichtlich der Oftalpenbahn behandelt der Berfasser die verschiedenen Projekte für eine Splügensbahn, Greinabahn, Septimerbahn, ferner das Bernhars

binprojekt, Fernortlerprojekt, Fern-Malojabahn, Engadin-Orientbahn, Adriabahn und Tödibahn, ohne sich für eine der genannten Bahnen speziell auszusprechen.

III. Die modernen Schiffahrtsbestrebungen in der Schweiz.

Als wichtiges Aktenstück bemerken wir einen Auszug aus den von Prof. Dr. Conradin Zschokke am 21. Mai 1892 an der Generalversammlung des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins gehaltenen Rede, inder er auf die Wichtigkeit der Binnenschiffahrt hinweist und damit eigentlich zum ersten Vorkämpfer der Binnenschiffahrtsbestrebungen in der Schweiz geworden ist; 16 Jahre später war der einstige Optimist zum Pessimist geworden.

Dafür traten andere auf ben Plan, die durch Bersuchsfahrten (Ingenieur Gelpke, Basel) einen Rheinverkehr über Straßburg hinaus ins Leben riesen oder durch unermüdliche Propaganda einen starken Berband zusammen brachten (Dr. jur. A. Hautle-Goldach).

IV. Schweizerische Verkehrspolitik.

Zusammenfassend wird sestgestellt, daß neben den natürlichen Bedingungen sowohl im Transitverkehr als auch im internen Berkehr die politischen Berhältnisse und die politische Entwicklung großen Einsluß auf die Berkehrsentwicklung ausübten. Namentlich bei den Eisenbahnen kam dies zum Ausdruck durch die Gruppierung der Kantone für die Gotthardbahn, für den Simplon wie für die Ostalpenbahn, serner durch die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern. Dazu kamen freilich auch militärische Interessen und die wirtschaftliche Entwicklung, sowohl der Schweiz wie der umliegenden Staaten.

Mehr als beim Landverkehr haben die technischen Schwierigkeiten beim Wasserverkehr auf die Verkehrsentwicklung in der Schweiz eingewirkt. Der endgültigen Lösung harrt noch die Oftalpenbahn; diese hat aber im Gegensat zu den bestehenden Alpenbahnen noch mit einem neuen Moment zu rechnen, nämlich mit der Frage der Schiffbarmachung des Kheins bis zum Bodensee und der Verbindung des Langenseeß resp. Comersees mit dem Po und dem Meer.

In seinem Schlußwort sagt der Verfasser: "Es ift eine eigentümliche Fügung des Schicksals, daß die Ostalpenbahnfrage und Binnenschiffahrtsbestrebungen gleichzeitig nach ihrer Lösung ringen. Die Anhänger des Splügen haben dagegen zu kämpsen, daß man natürlich und historisch begründete Rechte mißachtet; die Freunde der Vinnenschiffahrt haben für ihre Pläne erst wieder den historischen Boden und damit das Verständnis zu schassen. Das soll im zweiten Teil unseres Werkes geschehen."

Die Aufgabe, die sich der Verfasser sür sein klar und sließend geschriebenes Werk gestellt hat, ist von ihm trefslich gelöst worden im ersten Teil und sie wird es, daran ist keinen Augenblick zu zweiseln, ebenso werden im zweiten Teil. Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege zu kennen, ist wichtig für jeden, der sich mit einem Verkehrsproblem beschäftigt. Das gut ausgestattete Werk verdient die weiteste Verbreitung und ausmerksamste Veachtung.

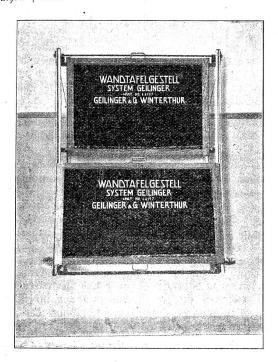
Neues Wandtafelgestell.

(Eingefandt.)

Bei allen Gegenständen, die hergestellt werden, sei es nun beim kompliziertesten Produkt der Technik oder beim einsachsten Gebrauchsgegenstand, sucht die heutige Zeit den erstrebten Zweck mit möglichst einsachen Mitteln

zu erreichen. In den letzten Jahren, in denen sich das moderne Kunstgewerbe immer mehr entwickelt hat, verslangt man außer der Zweckmäßigkeit auch von Produkten, die außerhalb des Kunsthandwerkes liegen, daß sie auf das Auge einen wohltuenden Eindruck machen sollen.

Wenn diese drei Forderungen: Zweckmäßigkeit, Einstahheit und gefälliges Aussehen als maßgebend für unsere Zeit anerkannt werden, so darf man gewiß in erster Linie erwarten, daß sie sich auch in der Schule geltend machen sollten.



Einer der wichtigsten Gegenstände in einem Schulzimmer ist die Wandtafel. In jüngster Zeit ist nun eine Konstruktion in den Handel gekommen, die die vorgenannten Bedingungen voll und ganz erfüllt.

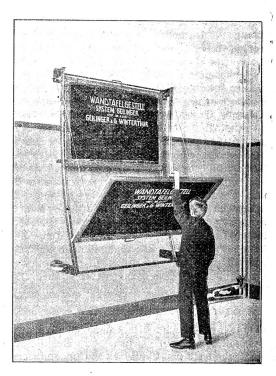
Die beiden nebenstehenden Abbildungen zeigen das neue System deutlich. Das Gestell besteht aus einem Eisengerippe, 2 Tafeln hängen an zwei Drahtseilen, die über Rollen laufen, und liegen in gebogenen Führungsschienen. Die Tafeln sind ausbalanciert, sind vertikal verschiebbar und bleiben in jeder besiebigen Lage stehen. Um eine Tafel zu wenden, faßt man sie am oberen Handsriff, zieht denselben gegen sich. Dabei gleitet der untere Taselrand auf den Führungsschienen nach oben. Das Drehen geschieht also durch eine einzige Bewegung, das Auslösen irgend einer Besestigung fällt weg.

Die Hauptvorteile der beschriebenen Konstruttion sind folgende:

Das Gestell erfordert mit 4 Schreibflächen nur den

Plat einer einzigen Tafel.

Dadurch, daß jede Tafel für sich gedreht werden kann, sind 4 Tafelkombinationen möglich. Für mehrstlassige Schulen ist das von großem Nugen. Die Tafel stellt sich von selbst in eine für das Schreiben bequeme geneigte Lage.



Trot der großen Bequemlickeit ist das Gestell äußerst einfach, die Zahl der verwendeten Konstruktionsteile ist auf ein Minimum beschränkt, Steller oder Federn sehlen gänzlich. Dadurch ist große Dauerhaftigkeit und Solidität garantiert.

Diese neue Konstruktion hat im neuen Kantonsschulzgebäude in Frauenfeld und im Sekundarschulhaus Heiligs Berg in Winterthur Verwendung gefunden. Eine Mustertafel befindet sich in der permanenten Schulausstellung in Bern.

Das Gestell ist unter No. 44197 und 52355 patentiert und wird von der Firma Geilinger & Co., in Winterthur fabriziert. Generalvertreter ist G. Senftleben, Jngr., Dahliastraße 3, Zürich.

Allgemeines Bauwesen.

Bundesbahnen. Der ständige Ausschuß des Berwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen beschloß, den Berwaltungsrat auf den 1. und 2. Dezember einzubewien zur Beratung einer Anzahl von Traktanden, worunter Bahnhofumbauten in Thun und Bahnhoferweiterung in Brig zu nennen sind.

veiterung in Brig zu nennen sind. Die Frage der Surbtalbahn (Niederweningen-Vöttingen) wurde an einen engern Ausschuß zur nähern

brufung gewiesen.

Bas die Neuwahl in die Generaldirektion bekiskt, so scheint die Kandidatur des Regierungsrates dr. Haab in Zürich allgemeinen Anklang zu finden.

Bauwesen in Zürich. In einer außerordentlichen | Generalversammlung beschloß die Unteroffiziers-Gesellschaft

aller Waffen in Zürich den Ankauf des alten Hotel "Schweizerhof" am Limmatquai um die Summe von 320,000 Fr. Bei Beibehaltung des Hotelbetriebes soll der "Schweizerhof" außgebaut und in ein Vereins= hauß für Unteroffiziere umgewandelt werden.

Normen für den Bau von Schulhäusern in Zürich. Die stadtzürcherischen Behörden haben laut "Schweiz. Zentralblatt für Staats, und Gemeindeverwaltung" die Frage geprüft, wie sich ohne Schädigung der Bildungsbestrebungen eine Herabsetung des Lokalbedürsnisses für die Volksschulen erzielen ließe. Neben Aenderungen in der Organisation des Schulbetriebes hat die Prüfung zu solgenden Normen für den Bau von Schulhäusern gestührt: 1. Die Verteilung der Schulhäuser auf die Quartiere ist einer starken Zentralisation vorzuziehen. Die Anhäusung von mehr als 30 Klassen in einem Schuls