Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 30 (1914)

Heft: 20

Artikel: Die schweizerische Landesausstellung [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580656

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

zelgen die gangbarsten Typen solcher Raumventilatoren; ihr Energieverbrauch ist ein nur geringer. Es kann sicherlich nur Aufgabe des Installateurs sein, das Publikum auf die Borteile solcher Einrichtungen aufmerksam zu machen.

Ein anderer Bentilator, der hier treffliche Dlenfte leiftet, ift der Dzonventilator, der gleichzeitig noch den Borteil bringt, daß er alle schlechten Gerüche zerstört. Wir haben an früherer Stelle in dieser Zettschrift einzehend über Dzonisierung berichtet und können hier auf

jene Ausführungen hinweisen.

Die idealste Raumkühlung bringt wohl der "Zephir-Lüster" von Prosessor Junkers, in der Schweiz vertrieben von der Firma Wanner & Co. in Horgen. Diese Konstruktion wurde unsern Lesern ebenfalls in einer frühern Rummer im Bilde vorgesührt. Sie hat gleich zeitig den Borteil, daß sie einen Schmuck sür jedes Zimmer bildet und sich selbst in die eleganteste Einrichtung harmonisch eingliedern läßt. Der Apparat, der im Winter an die Zentralheizung angeschlossen wird, erhält in den heißen Tagen einen Anschluß an die Wasserleitung; die durch den Bentilator angesaugte Lust wird in demselben erheblich abgekühlt, und diese kühle Lust wird der Zimmerlust zugemischt. Dadurch erreicht man eine sehr gute Kühlung der letzteren. Der Wasserverbrauch ist ein äußerst sparsamer, und das absließende Wasser kann noch anderweltig verwendet werden. Wenn Architekten, Baumeister und Installateure ihre bessern Kunden auf diese Lüstungseinrichtung, die im Winter vorgewärmte, im Sommer gekühlte Lust zu liesern vermag, so erweisen sie diesen einen guten Dienst, und sich selbst sichern sie den Rus eines mit den Errungenschaften der modernen Gesundheitstechnik wohl vertrauten Fachmannes.

Die schweizerische Landesausstellung.

(Original=Bericht.)

Nachdruck verboten

(Fortsetzung).

Wir kommen in unserer Besprechung der nationalen Ausftellung zum großen Gebiet des Brückenbaues und des Straßenwesens. Wir muffen es uns angesichts der großen Mannigfaltigkeit der Ausftellungsgegenftande leider versagen, auf alles einzutreten. Dies wurde den uns zur Berfügung gestellten Raum zu weitsgehend in Anspruch nehmen. Wir greifen vielmehr dasjenige heraus, das allgemein, auch für weitere Leserkreise, Intereffe beanspruchen tann. Die intereffantefte Brucke ber Schweiz ift zweifellos die große Sangebrucke in Freiburg. In einem großen, 4 m langen Schnitt ift die Fundlerung dieses Bauwerkes dargeftellt, dessen gewaltige Hauptselle beibseitig an großen Zylindern befeftigt find. Diese laufen auf Rollen und vermitteln fo bie von Temperaturschwankungen bedingten Längenver-anderungen der Hauptfeile. Wenn auch biefe Brucke in wissenschaftlicher und bautechnischer Hinsicht das leb-hafteste Interesse beanspruchen kann, so können wir uns boch nicht verhehlen, daß die Zeit der Hangebrücken vorüber ift, soweit es sich wenigstens um Brückenbau im großen Stil handelt, der Eisenbahnen- und Straßenbahnlinien aufnehmen soll. Für biese Bedürfniffe versfagt eben bas System ber Hängebrücken. Noch viel Noch viel entschiedener gehören die gededten Solzbrüden ber Vergangenheit an, deren die Landesausstellung eine ganze Anzahl ausweist. In holzreichen Gebirgstälern, die noch weit ab vom Verkehr liegen, werden sich diese Bruden zwar noch Jahrzehnte hindurch halten, trotbem

bie Technik schon längst über sie hinwegschritt. Bereits ist ja der letzten schweizerischen Sisenbahnbrücke aus Holz, bei Landquart, das Todesurteil gesprochen worden. Natürlich behält das Holz trotzdem sür Notbrücken, provisorische übergänge zc. stets seine Bedeutung. In der Tat sehen wir denn auch hier eine Holzbrücke in neuer Gestalt. Es ist ein Jußgängersteg über die Biese bei Basel, der nach der Hetzerschen Bauweise konstruiert wurde.

Eine höchft lehrreiche graphische Statistif hat ber Kanton Baabt über bas Straßenwesen veröffentlicht. Ihr entnehmen wir, daß derselbe anno 1895 550,000 und 1913 1,210,000 Franken Unterhaltskoften für das kantonale Straßenneh bezahlte, wobei indessen die durch Hochwafferschäden verursachten Roften inbegriffen find. Bro Kilometer erhöhten fich diese Ausgaben im ge-nannten Zeitraum von 296 auf 580 Fr. Der Kanton Graubunden hat seine berühmte Samnaunftraße ausgeftellt, berühmt ebensosehr durch das technische Intereffe, bas biefer großartige Bau beanspruchen barf, als auch im Sinblick auf die gewaltigen Mehrkoften, die diefer Bau verschlang. Freilich war es ja vor allem die Eid-genoffenschaft, der dieser Bau zu verdanken ift. Der Kanton Uri hat drei Straßenbauten zur Darstellung gebracht, die für alle Zeiten seiner Tatkraft ein ehrendes Denkmal setzen; es find dies die Gotthard, Agen: und Klausenstraße. Bet der ersteren bewundern wir in der Mitte das berühmt gewordene Bild der alten und neuen Teufelsbrücke. — Eine hübsche Statistik hat der Kanton Zürich zur Darstellung gebracht; sie zeigt uns das kantonale Staatsfiragennet und zugleich gibt fie bie Art und Weise ber Betiesung mit ben verschiedenen Materialien an. Mit einer imponierenden Anzahl von Brücken prafentiert sich der Kanton Bern. Neben einer großen Auswahl von Holz und Steinbrüchen der verschiedensten Betialter intereffiert uns da vor allem die große Halenbrücke in unmittelbarer Nähe der Stadt Bern, die bekanntlich kurz vor Eröffnung der Landes ausstellung dem Verkehr übergeben murde. Dieses große Bauwerk hat eine Spannweite des großen Bogens von 88 m, eine Höhe über Wafferspiegel der Aare von 40 Meter und eine Totallänge zwischen den Endwiderlagern von 245 m. Die Baukosten beliefen sich auf 480,000

Franken; die Konstruktion ist bekanntlich armterter Beton. Eine monumentale Ausstellung ist die große Land farte der Schweiz mit der überficht des gefamten schweizes rischen Straßennetzes. Ihr entnehmen wir, daß an der Spite aller Kantone hinsichtlich Dichtigkeit des Staats, ftragennetes der Ranton Zurich fteht. geringem Abstand die Waadt, und in größerem Intervall die Kantone Solothurn und Thurgau, Basel und Schaffhausen. Wir kommen in die städtischen Ausftellungen. Die Bundesftadt ift mit zahlreichen Dar ftellungen aus der Zett des Kornhausbriickenbaues ver-treten. Ebenso figurtert hier, aber leider noch nicht in Natur die vielumftrittene Lorrainebrücke. Eine graphische Darstellung zeigt uns die Entwicklung des städtischen Straßennetzes vom Jahre 1852—1914. In monumentaler Weise ist die Stadt Fürich vertreten. Hier bewundern wir zunächft eine großartige Darftellung ber Entwicklung der Quaianlagen; ferner intereffante Details der Münfter- und Quaibrude, die überbauung des Oten bachareals und die Sanierung des Stampfenbachs. In anschaulicher Weise sind die Transportvorrichtungen bes Materialsabtrages des Stenbachareals dargeftellt, die uns einen Begriff geben von der Großartigfeit biefes Bertes. Nicht vergeffen durfen wir bei Erwähnung der ftadtifchen Ausstellung zwei projektierte Hafenanlagen in Riesbach und Tiefenbrunnen. Sie sind zum Ersatz der bestehenden Anlagen in Enge und Riesbach gedacht, die mit ber

Zett die durchgehende Führung der Quais hindern. Ausgedehnte Bersuche und ftatistische Angaben hat das Straßeninspektorat der Stadt Bürich veröffentlicht. Sie betreffen eine Statiftit der Straßenslächen der größten Schweizerftabte ; ferner Berfuchsergebniffe mit verschiedenen Befteinsarten; Erfahrungen mit bem Ginbau von Strafenbahnschienen in Stampfasphalt und Stampfbeton, sowie eine Darftellung von Teerölimpragnierung nach dem Rüping'schen Sparverfahren.

Dieselbe typische Erscheinung der ganzen schweizer. Landesausstellung — das Zurücktreten von Privatsirmen und das Dominteren von Verbänden — zeigt sich auch bei der Ausstellung der schweizerischen Dampsschiffver-waltungen, die gemeinsam ausstellten und so ein harmonisches Ganzes zustande brachten, während wir mit Sicherhelt ein "buntes Allerlei" erhalten hälten, wenn jede einzelne Schiffverwaltung für sich allein ausgestellt haben murde. Sier feben wir neben den verfchiedenen Schiffstypen mancherlei hochintereffante Details ber Motoren, Schiffsschrauben, Schaufelrader und nicht zulest auch eine geschmactvolle Zusammenftellung von Innen-

deforationen für Salonboote.

Bon hier führt uns unfer Weg in die Automobilausftellung, einer jum Bertehrsmefen gehörenden Wir feben ba die imponterenden großen Saurerlaftwagen, eine Automobilsprite mit elektrischem Antrieb. Dieses Behikel führt hinten die Schläuche und Bumpen, in der Mitte die Mannschaftsplätze und oben die Leitern der Feuerwehrmänner. Die Firma Arbenz hat ebenfalls Laftwagen nebst einem wundervollen Auto-Omnibus für 20 Berfonen. Der schweizerische Automobiltlub ift an der Landesausstellung ebenfalls ver-treten, und zwar mit einem Berzeichnis der schweizer. Straßen, beren Hauptnetz nur von diesem Verband spflematisch bearbeitet und mit durchlaufender Numerierung versehen worden ift. Bier kann sich der Interessent auch über die verschiedenen, jest gebräuchlichen Signale orientieren. Wir kommen nun zu den Lugusautomobilen, die bekanntlich so angenehm sind, wenn man darin sitzt und oft so ganzlich andere Gefühle wachrufen, wenn man an staubiger Landstraße sich an eine Hecke drückt oder mit erschreckten Sprüngen sich dem Bereich einer suppendünnen Pfütze entzieht. Es würde uns hier zu weit führen, wollten wir alle Marken der Luxusfahrzeuge aufzählen. In der Tat würde einem die Bahl weh tun, wenn man sich innert fünf Minuten für diesen oder jenen Wagen entscheiden mußte. Run, darüber brauche ich mich ja nicht zu angftigen, denn ich bin nicht in diesem angenehmen Falle. Jedermann kann da auf seine Rechnung kommen, sowohl jener, der ein bescheideneres Geschäftsauto anschaffen will, wie es Arzte, Beterinare usw. brauchen, als auch der Brot, welcher mit einer pompösen Limousine zu fahren wünscht. In wenigen Worten wird uns die Entwicklung der ichweise-richen Autoinduftrie vor Augen geführt. Anno 1904 hätten alle schweizerischen Automobile, hinteretnander-gestellt, den 3. Teil der Bahnhosstraße eingenommen. Im Jahre 1913 reicht die Wagenreihe bereits vom Hauptbahnhof Zürich nach Zollikon. Aber auch hier haben wir Zeugen vergangener Zetten; freilich reicht die Geschichte der jüngern Automobilinduftrie knapp ins Jahr 1878 zurück, als das erste Dreirad mit Motorenantrieb konftruiert wurde. 1898 folgt ein Saurerwagen, der bereits 4 Rader besitzt und ordentlich gepolstert ift. Dieses Exemplar wurde an der Weltausstellung in Paris von einem reichen Franzosen gekauft, der dann eine Aktiengesellschaft für den Bau solcher Wagen gründete. Im Bergleich mit den heutigen eleganten Autos nehmen sich diese "historischen" Vertreter trot ihres jungen Alters geradezu vorsündflutartig aus.

Etwas erzentrisch ift die Ausstellung der schweizerischen Gas- und Bafferfachmanner (wieder follettiv) gewählt. Der Lefer wird daher meinen Salto mortale entschuldigen, wenn ich von der Autoindustrie zu den Gaswerken schreite. Zunächst fesselt uns da die jährliche Gasproduktion der schweizerischen Gaswerke von 1875 bis 1913; die Zunahme ist eine enorme und hat die Form einer Parabel, graphisch dargestellt. Anno 1875 wurden noch 10,6 Millionen m³ produziert, 1913 aber bereits 166 Millionen. Der gewaltige Aufschwung ba-tiert aus dem Jahre 1895; wir sehen also, daß die Entwicklung ber Glektrizität bem Gasgewerbe und feiner Industrie nicht Halt gebieten konnte. Das Gegenteil ift der Fall. Damit steht auch in Zusammenhang, daß die Steinkohleneinfuhr trot des Fortichrittes im Ausbau unserer Bafferkräfte immer mehr zunimmt. ber Tat find es benn auch die Gaswerke, die einen gang wesentlichen Teil unseres Steinkohlenimports absorbteren. Die Zahl der Gaswerke stieg von 17 anno 1875 auf 88 anno 1913. In einem geheimnisvollen, dunklen Kabinett finden wir 11 Gaslampen, die den Triumphzug ber Gasinduftrie veranschaulichen. ber alten, viel konfumierenden und doch dunklen Stichflamme verfolgen wir die Entwicklung bis zum neuesten Sangeglühftrumpf, der bei blendender Belle boch fehr sparfam ift; deffen Leuchtkraft beträgt 300 H-Kerzen bei einem ftündlichen Gasverbrauch von 250 Liter. Die Roften ber Brennftunde betragen 5 Cts. Dem gegenüber hat der alte Einlochbrenner eine Leuchtkraft von 1 bis 2 Kerzen, einen flündlichen Konsum von 25 l im Mittel bei einer Kostenhöhe pro Brennstunde von 0,5 Centimes. Im Jahre 1792 fand dieser Einlochbrenner zum erftenmal Berwendung, mährend der vollkommene, oder, bescheiden ausgedrückt, hochentwickelte Durable-Intensiobrenner aus dem Jahre 1911 stammt.

Run aber hat sich — die Apparate sind alle im Betrieb — mein Durft infolge der Hitz ebenfalls entwickelt, nur viel rafcher als die Gastnduftrie. Die Gasund Wafferfachmänner werden ob meines vorzeitigen Abganges in ein Bierreftaurant ein Auge zudrücken; fie dürfen dies um so mehr tun, als ich das Bersprechen ablegte, das nächfte Mal mit ihrer hochintereffanten Abteilung weiterzufahren.

Rationelle Berwendung imprägnierter Holzfäulen.

Um einen möglichft langen Beftand impragnierter Säulen zu erzielen, ist es notwendig, dieselben gleich vom Augenblicke der beendeten Imprägnierung an nach gewissen Grundsägen, welche durch jahrelange Ersahrungen

gegeben sind, zu behandeln.
Sowohl für die mit Teeröl als auch für die mit wässerigen Metallzusähen konservierten Säulen gilt zunächst ber Grundsat, daß eine längere Lagerung berselben nach der Imprägnierung von Vorteil oder zumeist geboten ift. Bet den mit Teeröl behandelten Säulen ift die Lagerung wegen der dadurch erzielten Berharzung des Oles an der Oberstäche sehr vorteilhaft, welche es verhindert, daß das Teeröl in größerem Umfange aus dem Holze in das umgebende Erdreich hinaustreten kann. Bei den mit Salzen imprägnierten Säulen ift Austrocknen noch wichtiger, weil hier, abgesehen von den durch die Bersendung frisch imprägnierter Gaulen ver-ursachten höheren Frachtfoften, die Metallöfungen, welche aus dem Stamme der eingebauten Saule in den Boden gelangen, unwirksam verloren geben, mahrend bei ben mit Teerol behandelten Bolger das Dl doch wenigftens