Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 30 (1914)

Heft: 30

Artikel: Die schweizerische Landesausstellung [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580699

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

Die schweizerische Landesausstellung.

(Original-Bericht.)

Rachbrud berboten

(Fortfetung.)

Bir geben bem Ende unferes Ausftellungsberichtes entgegen, wie das große Unternehmen selbst, das am 31. dieses Monats seine Pforten schließen wird. Es verbleibt uns nun noch, in je einem Bericht, die Besprechung der Verkehrs= und Transportanstalten, der Metall= und Maschinen-Industrie und Graphik, der kirchlichen Kunst und Seimats schusausstellung. In einem Schlußbericht werden wir dann die gesellschaftlichen Anläßen gewidmeten Bauten der Landesausstellung berühren und einen Rückblick und Ausblick auf das ganze Unternehmen werfen.

Bu den Verkehrsanstalten dürfen wir die internationalen Bureaus rechnen, find fie doch recht eigentlich ben heutigen Bedurfniffen entfprungen, bie Eisenbahn, Post und Telegraph gebracht haben. Da ift junächst die internationale Eisenbahn Union, beren Ausstellung eine überfichtliche Darftellung der Eisenbahnen Europas bietet, soweit die Länder der Union angehören (Spanien, England, Norwegen, Griechenland und die Türkei nehmen hieran nicht teil). Bahnnet besitzt Rugland mit 67,200 km anno 1909, ihm folgen Deutschland mit 59,700 km anno 1911 und Frankreich mit 50,000 km im gleichen Jahre. Das dichteste Bahnnet besitzen Belgien und die Schweiz mit 16,00 resp.

11,47 km Länge pro 100 km² Fläche.

Die internationale Postunion ist mit dem bekannten Meifterwert des Weltpoftdenfmals in Bern gefchmückt. Eine große Ubersichtskarte gibt die Länder an, die der Bellpostunion angehören. Nur noch verschiedene Teile der Erde stehen abselts. Es sind dies: Marokko, das nun als französsische Kolonie zweifellos rasch folgen wird, Arabien, Afghaniftan und einige Gebiete aus dem Innern Die ungeheure Entwidlung des menschlichen Berkehrs, ber keine Landesgrenzen kennt, zeigt folgende Im internationalen Poftverkehr wurden ausbezahlt 67,99 Millionen Franken anno 1875 und 2349,50 Millionen anno 1912, Briefe, Karten und Drucksachen wurden 1875 143,96 Millionen Stück befördert, 1912 aber bereits 2448,10 Millionen Stück. In der internationalen Telegraphenunion haben wir Gelegenheit, das vom bekannten Bildhauer Romagnolt entworfene Welttelegraphendenkmal in einem Gipsabguß zu bewundern. (Das Monument selbst soll 1915 in Bern enthüllt werden.) Auch diese Ausstellung steht im Zeichen eines unerhörten Aufschwungs. In den Unionsftaaten waren 1868 gleich 15,000 Apparate in rund 11,000 Bureaux vorhanden, anno 1912 waren die Ziffern auf 345,000 Apparate tadbahnen emporschwingen. Vor allem aber fällt hier ein künstlerisch ausgearbeitetes Miesenporträt der Furkabahn ins Auge, als topographische Bergrößerung 1:5000 m Farben angelegt. Zahllofe Aquarelle und Radierungen, von denen manches ein kleines Kunftwerk ift, sowie Photographien von Kunftbauten im Bau und nach Vollendung, vervollständigen diese prachtvolle Ausstellung einer der unstreitig schönften schweizerischen Bergbahnen, die ben Kanton Graubunden mit der Weftschweiz und dem Berner Oberland verbinden wird.

Mag es auch manchem Besucher schweizerischer Drahteilbahnen schwindlig werden, so darf er doch versichert ein, daß ihm kein Leid geschieht. Bekanntlich find Unglidfälle nirgends fo felten, als bei Drahtseilbahnen. Micht nur besitzen alle Getle ausnahmslos eine 8—10fache Sicherhett, sondern der besonders geformte Stahlschlenen-

kopf wird bei den durch Motoren angetriebenen Draht= seilbahnen von drei Bremszangenpaaren umschloffen, von benen jedes für fich allein imftande ift, ben Bagen nach turzem Bremsweg an den Schlenen festzuklammern. Die obere Bremse wird vom Führerstand aus von Hand bebient, die beiden andern funktionieren automatisch; die automatische Bremfe tritt unmittelbar in Wirtung, sobald der fast unmögliche Fall eines Geilbruches wirklich einmal eintreten sollte. Darum auf nach ben sonnigen Boben, wenn fich die Bergbahnen nächften Winter und Commer wieder öffnen. Der Retfende ift hier mindeftens so gut aufgehoben, als daheim im Bett, wo ja, wie man sich erzählt, die meiften Leute sterben. Sie verstehen es aber auch vortrefflich, die schweizerischen Bergbahnen, Reklame zu machen, und zwar geschmackvolle Reklame, ohne irgend welchen Zug von Aufdringlichkeit. Da ist die prachtvolle Ausstellung der Jungfraubahn, dessen zwei Kolossalgemälde des Aletschgletschers und der Könige des Berner Oberlandes ftets von Besuchern und Bewunderern belagert find. Man stelle sich vor, daß jedes dieser Ge-mälde einen Umfang von ca. 40 m² besitzt! Recht originell hat auch die Rigibahn (Viknaulinie) ausgestellt. Modelle sind ein heutiger Versonenwagen, sowie eine moderne Maschine und eine solche aus dem Jahre 1877 ausgeftellt, als die Linie als erfte Bergbahn Europas eröffnet wurde. Wir lachen heute ob der vorfündflutlichen Form dieses ehrwürdigen Behikels. Doch halt! Nur gemach - benn wir durfen verfichert fein, daß in fünfzig Jahren auch unsere heutigen "hypermodernen" Maschinen von der Nachwelt belächelt werden. Auch die Ausftellung ber Bilatusbahn verdient Ermähnung. ftellte in Naturgröße und richtiger Ausführung den Unterbau, Oberbau und die Bremsvorrichtungen einer Zahnradftrecte bar.

Bundnerischer Berghauch umweht uns beim Betreten des geschmackvollen Saales der Ausstellung der Rätischen Bahnen. Vor allem find hier zwei prachtvolle Reliefs zu ermahnen, die die berühmte Bahnftrecke Bergun-Albulatunnel (Nordportal) mit ihren gentalen Schletfen barftellen. Die Täferung bes Raumes ift in Arvenholz ausgeführt, die Möblierung ift in altbundnerischen Formen gehalten, was alles dazu beiträgt, dem Raum ein charaf-

teriftisches Gepräge zu geben. Run kommen wir zu den eigentlichen Salen des Transportwesens, ber Lokomotiven. Gleich beim Eingang bleiben wir bewundernd vor einem gewaltigen Ungetume Es ist eine von der schweizerischen Lokomotivund Maschinenfabrik der Paris - Orleans-Bahngesellschaft gelleferte Guterzugslokomotive von gewaltigen Dimen-fionen. Der ungeheure Leib des Dampfkessels hat das bescheidene Kaminchen fast ganz aufgefressen — wie ganz anders als vor 50 Jahren, wo auf einem engbrüftigen Dampsteffelchen eine entsehlich lange Angströhre von einem Kamin thronte. Die Orléans: Lokomotive ift zweisels und 185,000 Bureaux gestlegen und noch ift ja kein

Ende diefer enormen Entwicklung abzusehen. Wir kommen ins Gebaube der schweizerischen Postanftalten. Auch hier wiederum die unverkennbaren Zeichen eines unaufhaltsamen Aufschwungs. Bu-nächst beim Eingang erfreut den Philatelisten eine wertvolle Sammlung schweizerischer Marken, von ben alteften Formen bis zu den heute gebräuchlichen Bertzeichen. Eine Reihe von Poftwagen und Poftschlitten aus alter und neuer Bett rufen die vergangene Poefie früherer Beiten zurück. Denn das ift ficher: Mögen auch heute noch Hunderte von Bostwagen verkehren, sie find trog allem die Zeugen früherer Verkehrsverhältniffe geworden und werden es bleiben. Aber auch die früher fo gemutliche Boft hat ein neuzeitliches Mäntelchen umgeworfen und raft nun als Poftautomobil tutend burch die Straßen

ber Stäbte. Einen Blick in die postalische Graphik warsen wir bei der Druckmaschine, wie unzählige Briefskuperts unablässig ihren Markenausdruck erhalten. Dieses endlose Tak-Tak ist das typische Merkmal des Saales

ber Boftausftellung.

In der Ausstellung der Telephon= und Telegraphenverwaltung wird die Sache tompliziert zum mindeften für einen Laien. Und wer gehört heutzutage in Dingen der technischen Einrichtungen großer Telephonund Telegraphenzentralen nicht zu den Laien! Das bescheidene Mannchen aber mit dem großen schwarzen Bart, das an diesen geheimnisvoll sich drehenden Scheibchen, Bahnrädchen, an diesen orange, rot und grün ausleuchtenden Lichtsignalen hantiert, den darf ich wohl als grundlichen Renner diefes munderbaren Gehirnes aus toten Metallen bewundern. Er ift ber Meister, bem auf blesem Spezialgebiet nichts fremd ift, mahrend wir übrigen hier verftandnislos dreinblicen, dafür aber auf andern Gebieten menichlichen Wiffens befchlagen find. In dieser Spezialisierung, in dieser aufs Höchste geftetgerten Arbeitsteilung ber menschlichen Gefellschaft liegen ja die beispiellosen Fortschritte begründet, die bei jeder andern Organisterung ausgeschlossen wären. Und die Schweizer. Landesausstellung gibt uns einen prächtigen überblick auf diese ungeheure Tätigkeit, bei der es keinen Halt gibt. Noch nie ist dies alles in mir lebendiger geworden, als beim Anblick des geheimnisvollen Mechanismus, der die Aufschrift trägt: Modell einer halbautomatischen Telephonzentrale. Höchst interessant ist die graphische Darstellung der Inanspruchnahme der Telephonzentrale Zürich an einem Werktage. Die Gespräche beginnen morgens $6^{1/2}$ Uhr anzusteigen und nehmen bis $8^{1/2}$ Uhr rapid zu, finken dann ununterbrochen bis $12^{1/2}$ Uhr, um hernach bis $2^{1/2}$ Uhr wieder zuzunehmen. Nochmals fällt die Kurve etwas, um abends 5½ Uhr ihr letstes Maximum zu erreichen. Bon da beginnt ununterbrochener Abstiteg bis zum nächsten Morgen.

In der Kabelinduftrie, bekanntlich ein wichtiger Exportzweig unserer schweizerischen Industrie, kenne ich mich schon wieder beffer aus, als in der Einrichtung von Telephon- und Telegraphenzentralen. Bier feben wir die Entwicklung diefer fur den heutigen Berkehr fo wichtigen Industrie. In mannigsachen Schnitten und Modellen sind uns die Kabel unserer großen Alpentunnels und des Bodensees vorgeführt. In der Abtei-lung der Bahnverwaltungen find zunächst die G. B. B. zu ermähnen; fie führen eine Unmenge wertvollen ftatiftischen Materials vor, deffen betaillierte Erwähnung hier selbstverständlich unmöglich ift. Es betrifft Gin-nahmen, Ausgaben, Güter- und Personenverkehr, Bersonalverhältnisse, Fahrleistungen des Rollmaterials, Un-fälle 2c. In die Abteilung der Bergbahnen führt uns ein mächtiger phantasievoll ausgearbeiteter Bergklob, zu dessen Söhe sich eine Anzahl von Drahtseil- und Zahnlos der Attraftionspunkt der ganzen Lokomotivausstellung und einer ber Brennpuntte ber gangen Ausstellung überhaupt. über die Größe des Ungetums mag die Ungabe orientieren, daß die Maschine leer ein Gewicht von 72,5 und im Dienft ein solches von 92,7 Tonnen besitzt. In ihrer unmittelbaren Nähe steht eine der altehrwürdigen Maschinen, die — schon längst außer Dienst im Jahre 1857 gebaut wurde. Sie zeigt die bekannten, heute fast komisch wirkenden Merkmale alter Lokomotiven. Much ein altes Gifenbahnwägelchen von im ganzen rund 5 m Lange verschönert die Ausstellung mit seiner Gegenwart. Es faßt zirka 30 Personen, ist dann allerdings gesteckt voll. Wer hätte je geglaubt, daß diese uralten Wägelchen noch anno 1914 wieder in Dienst gestellt warden. Und doch mar die G. B. B. Berwaltung anläglich unserer Mobilifierung so froh über beren Gegenwart. Wenn an ihnen auch von all den modernen Errungenschaften der Wagenbautechnik, durchgehende Bremse, Dampsbelzung, Kuppelung nichts zu bemerken ist, so leisteten sie unserm zivilen Verkehrsleben im vergangenen August besonders auf Nebenbahnstrecken doch wertvolle Dienste.

"Bern—Lötschberg—Simplon" ftehts an zwei Brachtwagen angeschrieben, die allerdings ichon ein gang anderes Exterieur befigen, als ermähntes Bagelchen. Diese mo. dernen Fahrzeuge stellen die letzte und vollendeiste Form ber Wagenbautechnit im Bahnbetrieb bar. Schon bie 3. Klasse, mit bequemen ledernen Kopspolstern versehen, ist bequemer als früher die 2. Klasse. Diese großen Bier, achser sind auch von einem wundervoll ruhigen Gang, der das Fahren zu einem wirklichen Bergnügen macht, mahrend es ehemals eher einem Transportieren glich. Die zweite Rlasse dieser Prachtwagen ift grau gepolstert, während die 1. Klaffe in geschmactvollem Grün gehalten und mit Rube-Ropftiffen versehen ift. Die Direktion der Montreux-Oberland Bahngesellschaft war durch ihre fort. schrittlichen Neuerungen auf dem Gebiete des Bahnbe triebes schon lange bekannt. Es war zu erwarten, daß fie die Landesausstellung nicht vorübergehen ließe, ohne mit einer Neuerung an die Offentlichkeit zu treten. In der Tat hat sie nun einen Reisewagen 1. und 2. Klasse ausgestellt, der alles icon Dagewesene an Originalität übertrifft. Die großen Fenster sind nämlich erkerförmig fonftrutert und fichern fo bem Reifenden ein überaus bequemes und genußreiches Betrachten ber Landschaft. Eine Abteilung für fich bilden die elektrischen Lotomotiven, von benen eine ganze Anzahl ausgeftellt find, besonders von der Maschinenfabrik Orlikon und Brown Boveri in Baden. Lettere Firma hat eine besonders interessante Zusammensiellung von Modellen gelieser, welche die Entwicklung der elektrischen Lokomotiven vom Typus der Burgdorf—Thun-Bahn-Maschinen als ältesten, bis zur modernen Lötscherglokomotive zeigen. Dieselbe Firma hat auch eine Ausstellung ihrer sinnreichen Konstruktionen anf dem Gebiete der elektrischen Zugsbeseuchtung veröffentlicht. Ahnungslos sitt der Reisende im bequemen Bahnwagen, liest seine Zeitung und wundert sich nicht einmal darsiber, daß er immer gleich gut lesen kann, möge der Zug ftillstehen oder sich noller Jahrt besinden. Und dies alles, trothem die Beleuchtungsein. richtung ja direkt von der Wagengeschwindigkeit abhängt. Aber als Regulatoren bienen eben die Aktumulatoren batterten und die ingeniösen automatischen Schaltvorrich tungen, deren Funktion fo felbstoerständlich erscheint wenn sie erft einmal erfunden und muhfam konftruiert find. -y.

Das Azethlen und der Krieg.

Durch ben Krieg erleibet das Wirtschaftsleben eine große Veränderung. Viele Industrien, ja vielleicht die allermeisten, werden fast fiillgelegt; andere dagegen nehmen einen großen Ausschwung, da alles Aus- und Niedergeben bekanntlich durch die Nachfrage bedingt wird.

Auch die Azeiylenindustrie hat eine Lahmlegung, speziell in der Schweiz, in den letzten Wochen ersahren. Es erscheint aber nicht ausgeschlossen, ja sogar wahrscheinlich, daß die Berwendung des Azetylens jetzt wieder, bei befferem überblick über die Situation, wesentlich zunimmt.

Betrachten wir nun die Wirkung des Krieges auf unsere Industrie näher, so ist zuerst festzustellen, daß durch die militärische Beschlagnahme des Karbids die vor kurzer Zeit die Herstellung des Azetylens unmöglich war. Inzwischen sind wieder große Quanten freigegeben. Die größte Verbraucherin des Karbids, die autogene Meiall.