

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: 08.01.2026

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

Die schweizerische Landesausstellung.

(Original-Bericht.)

Nachdruck verboten

(Fortsetzung.)

Wir gehen dem Ende unseres Ausstellungsbüchtes 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 Versprechungen der Verkehrs- und Transportanstalten, der Metall- und Maschinen-Industrie und Graphik, der kirchlichen Kunst und Heimatschauausstellung. In einem Schlussbericht werden wir dann die gesellschaftlichen Anlässe gewidmeten Bauten der Landesausstellung berühren und einen Rückblick und Ausblick auf das ganze Unternehmen werfen.

Zu den Verkehrsanstalten dürfen wir die internationales Bureaus rechnen, sind sie doch recht eigentlich den heutigen Bedürfnissen entsprungen, die Eisenbahn, Post und Telegraph gebracht haben. Da ist zunächst die internationale Eisenbahn-Union, deren Ausstellung eine übersichtliche Darstellung der Eisenbahnen Europas bietet, soweit die Länder der Union angehören (Spanien, England, Norwegen, Griechenland und die Türkei nehmen hieran nicht teil). Das größte Bahnenetz besitzt Russland 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 Bahnenetz besitzen Belgien und die Schweiz mit 16,00 resp. 11,47 km Länge pro 100 km² Fläche.

Die internationale Postunion ist mit dem bekannten Meisterwerk des Weltpostdenkmals in Bern geschmückt. Eine große Übersichtskarte gibt die Länder an, die der Weltpostunion angehören. Nur noch verschiedene Teile der Erde stehen abseits. Es sind dies: Marokko, das nun als französische Kolonie zweifellos rasch folgen wird, Arabien, Afghanistan und einige Gebiete aus dem Innern Afrikas. Die ungeheure Entwicklung des menschlichen Verkehrs, der keine Landesgrenzen kennt, zeigt folgende Statistik. Im internationalen Postverkehr wurden ausgebahnt 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 Romagnoli entworfene Welttelegraphendenkmal in einem Gipsabguß zu bewundern. (Das Monument selbst soll 1915 in Bern enthüllt werden.) Auch diese Ausstellung steht im Zeichen eines unerhöhten Aufschwungs. In den Unionstaaten waren 1868 gleich 15,000 Apparate in rund 11,000 Bureaux vorhanden, anno 1912 waren die Ziffern auf 345,000 Apparate radbahnem emporschwingen. Vor allem aber fällt hier ein künstlerisch ausgearbeitetes Eisenporträt der Furka-bahn ins Auge, als topographische Vergrößerung 1:5000 in Farben angelegt. Bahllose Aquarelle und Radierungen, von denen manches ein kleines Kunstwerk ist, sowie Photographien von Kunstdenkmälern im Bau und nach Vollendung, vervollständigen diese prachtvolle Ausstellung einer der unstreitig schönsten schweizerischen Bergbahnen, die den Kanton Graubünden mit der Westschweiz und dem Berner Oberland verbinden wird.

Mag es auch manchem Besucher schweizerischer Drahtseilbahnen schwindlig werden, so darf er doch versichert sein, daß ihm kein Leid geschieht. Bekanntlich sind Unfälle nirgends so selten, als bei Drahtseilbahnen. Nicht nur besitzen alle Seile ausnahmslos eine 8—10fache Sicherheit, sondern der besonders geformte Stahlschleifen-

kopf wird bei den durch Motoren angetriebenen Drahtseilbahnen von drei Bremzangenpaaren umschlossen, von denen jedes für sich allein imstande ist, den Wagen nach kurzem Bremzweg an den Schienen festzuhämmern. Die obere Bremse wird vom Führerstand aus von Hand bedient, die beiden andern funktionieren automatisch; die automatische Bremse tritt unmittelbar in Wirkung, sobald der fast unmögliche Fall eines Seilbruches wirklich einmal eintreten sollte. Darum auf nach den sonnigen Höhen, wenn sich die Bergbahnen nächsten Winter und Sommer wieder öffnen. Der Reisende ist hier mindestens so gut aufgehoben, als daheim im Bett, wo ja, wie man sich erzählt, die meisten 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 Altschlegelers und der Könige des Berner Oberlandes stets von Besuchern und Bewunderern belagert sind. Man stelle sich vor, daß jedes dieser Gemälde einen Umfang von ca. 40 m² besitzt! Recht originell hat auch die Rigi-Bahn (Vitznau-Linie) ausgestellt. Als Modelle sind ein heutiger Personenwagen, sowie eine moderne Maschine und eine solche aus dem Jahre 1877 ausgestellt, als die Linie als erste Bergbahn Europas eröffnet wurde. Wir lachen heute ob der vorsündflüchtigen Form dieses ehrwürdigen Fahrzeugs. Doch halt! Nur gemach — denn wir dürfen versichert sein, daß in fünfzig Jahren auch unsere heutigen „hypermodernen“ Maschinen von der Nachwelt belächelt werden. Auch die Ausstellung der Pilatusbahn verdient Erwähnung. Sie stellte in Naturgröße und richtiger Ausführung den Unterbau, Oberbau und die Bremsvorrichtungen einer Zahnradschleife dar.

Bündnerischer Bergbauch umweht uns beim Betreten des geschmackvollen Saales der Ausstellung der Rätischen Bahnen. Vor allem sind hier zwei prachtvolle Releefs zu erwähnen, die die berühmte Bahnstrecke Bergün—Albulatunnel (Nordportal) mit ihren genialen Schleifen darstellen. Die Täferung des Raumes ist in Arvenholz ausgeführt, die Möblierung ist in altbündnerischen Formen gehalten, was alles dazu beiträgt, dem Raum ein charakteristisches Gepräge zu geben.

Nun kommen wir zu den eigentlichen Sälen des Transportwesens, der Lokomotiven. Gleich beim Eingang bleiben wir bewundernd vor einem gewaltigen Ungetüme stehen. Es ist eine von der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik der Paris—Orléans-Bahngesellschaft gefertigte Glitterzuglokomotive von gewaltigen Dimensionen. Der ungeheure Leib des Dampfkessels hat das beschädigte Kämin fast ganz aufgefressen — wie ganz anders als vor 50 Jahren, wo auf einem engbrüfigen Dampfkessel eine entsetzlich lange Langsröhre von einem Kämin thronte. Die Orléans-Lokomotive ist zweifellos 185,000 Bureaux gestiegen und noch ist ja kein Ende dieser enormen Entwicklung abzusehen.

Wir kommen ins Gebäude der schweizerischen Postanstalten. Auch hier wiederum die unverkennbaren Zeichen eines unaufhaltsamen Aufschwungs. Zunächst beim Eingang erfreut den Philatelisten eine wertvolle Sammlung schweizerischer Marken, von den ältesten Formen bis zu den heute gebräuchlichen Wertzeichen. Eine Reihe von Postwagen und Postschlitten aus alter und neuer Zeit rufen die vergangene Poesie früherer Zeiten zurück. Denn das ist sicher: Mögen auch heute noch Hunderte von Postwagen verkehren, sie sind trotz allem die Zeugen früherer Verkehrsverhältnisse geworden und werden es bleiben. Aber auch die früher so gemütliche Post hat ein neuzeitliches Mäntelchen umgeworfen und rast nun als Postautomobil tutend durch die Straßen

der Städte. Einen Blick in die postalische Graphik warfen wir bei der Druckmaschine, wie ungähnliche Briefkästen unzählig ihren Markenausdruck erhalten. Dieses endlose Tak-Tak ist das typische Merkmal des Saales der Postausstellung.

In der Ausstellung der Telephon- und Telegraphenverwaltung wird die Sache kompliziert zum mindesten für einen Laien. Und wer gehört heutzutage in Dingen der technischen Einrichtungen großer Telephon- und Telegraphenzentralen nicht zu den Laien! Das beschädigte Männchen aber mit dem großen schwarzen Bart, das an diesen geheimnisvoll sich drehenden Schelbchen, Bahnradchen, an diesen orange, rot und grün aufsteuchenden Lichtsignalen hantiert, den darf ich wohl als gründlichen Kenner dieses wunderbaren Gehirnes aus toten Metallen bewundern. Er ist der Meister, dem auf diesem Spezialgebiet nichts fremd ist, während wir übrigen hier verständnislos dreinblicken, dafür aber auf andern Gebieten menschlichen Wissens beschlagen sind. In dieser Spezialisierung, in dieser aufs Höchste gesteigerten Arbeitsteilung der menschlichen Gesellschaft liegen ja die beispiellosen Fortschritte begründet, die bei jeder andern Organisierung 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 Werktag. Die Gespräche beginnen morgens $6\frac{1}{2}$ Uhr anzusteigen und nehmen bis $8\frac{1}{2}$ Uhr rapid zu, sinken dann ununterbrochen bis $12\frac{1}{2}$ Uhr, um hernach bis $2\frac{1}{2}$ Uhr wieder zuzunehmen. Nochmals fällt die Kurve etwas, um abends $5\frac{1}{2}$ Uhr ihr letztes Maximum zu erreichen. Von da beginnt ununterbrochener Abstieg bis zum nächsten Morgen.

In der Kabelindustrie, bekanntlich ein wichtiger Exportzweig unserer schweizerischen Industrie, kenne ich mich schon wieder besser aus, als in der Einrichtung von Telephon- und Telegraphenzentralen. Hier sehen wir die Entwicklung dieser für den heutigen Verkehr so wichtigen Industrie. In mannigfachen Schnitten und Modellen sind uns die Kabel unserer großen Alpen-tunnels und des Bodensees vorgeführt. In der Abteilung der Bahnverwaltungen sind zunächst die S. B. B. zu erwähnen; sie führen eine Unmenge wertvollen statischen Materials vor, dessen detaillierte Erwähnung hier selbstverständlich unmöglich ist. Es betrifft Einnahmen, Ausgaben, Güter- und Personenverkehr, Personalverhältnisse, Fahrleistungen des Rollmaterials, Unfälle etc. In die Abteilung der Bergbahnen führt uns ein mächtiger phantastisch ausgearbeiteter Bergkloß, zu dessen Höhe sich eine Anzahl von Drahtseil- und Bahn-los der Attraktionspunkt der ganzen Lokomotivausstellung und einer der Brennpunkte der ganzen Ausstellung überhaupt. Über die Größe des Ungetüms mag die Angabe orientieren, daß die Maschine leer ein Gewicht von 72,5 und im Dienst 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. Auch ein altes Eisenbahnwälchen von im ganzen rund 5 m Länge 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 würden. Und doch war die S. B. B.-Verwaltung anlässlich unserer Mobilisierung so froh über deren Gegen-

wart. Wenn an ihnen auch von all den modernen Errungenschaften der Wagenbautechnik, durchgehende Bremse, Dampfheizung, Kuppelung nichts zu bemerken ist, so leisteten sie unserm zivilen Verkehrsleben im vergangenen August besonders auf Nebenbahnstrecken doch wertvolle Dienste.

„Bern—Vötschberg—Simplon“ steht an zwei Brachwagen angeschrieben, die allerdings schon ein ganz anderes Exterieur besitzen, als erwähntes Wägelchen. Diese modernen Fahrzeuge stellen die letzte und vollendete Form der Wagenbautechnik im Bahnbetrieb dar. Schon die 3. Klasse, mit bequemen ledernen Kopfpolstern versehen, ist bequemer als früher die 2. Klasse. Diese großen Wägner sind auch von einem wundervoll ruhigen Gang, der das Fahren zu einem wirklichen Vergnügen macht, während es ehemals eher einem Transportieren glich. Die zweite Klasse dieser Brachwagen ist grau gepolstert, während die 1. Klasse in geschmackvollem Grün gehalten und mit Ruh-Kopfkissen versehen ist. Die Direktion der Montreux—Oberland-Bahngeellschaft war durch ihre fortschrittlichen Neuerungen auf dem Gebiete des Bahnbetriebes schon lange bekannt. Es war zu erwarten, daß sie die Landesausstellung nicht vorübergehen ließe, ohne mit einer Neuerung an die Öffentlichkeit zu treten. In der Tat hat sie nun einen Reisewagen 1. und 2. Klasse ausgestellt, der alles schon Dagewesene an Originalität übertrifft. Die großen Fenster sind nämlich erßerörig konstruiert und sichern so dem Reisenden ein überaus bequemes und genügsames Betrachten der Landschaft. Eine Abteilung für sich bilden die elektrischen Lokomotiven, von denen eine ganze Anzahl ausgestellt sind, besonders von der Maschinenfabrik Oerlikon und Brown Boveri in Baden. Letztere Firma hat eine besonders interessante Zusammenstellung von Modellen geliefert, welche die Entwicklung der elektrischen Lokomotiven vom Typus der Burgdorf—Thun-Bahn-Maschinen als ältesten, bis zur modernen Lötschberglokomotive zeigen. Dieselbe Firma hat auch eine Ausstellung ihrer finnenreichen Konstruktionen auf dem Gebiete der elektrischen Zugbeleuchtung veröffentlicht. Ahnungslos sitzt der Reisende im bequemen Bahnwagen, sieht seine Zeitung und wundert sich nicht einmal darüber, daß er immer gleich gut lesen kann, möge der Zug stillstehen oder sich in voller Fahrt befinden. Und dies alles, trotzdem die Beleuchtungseinrichtung ja direkt von der Wagengeschwindigkeit abhängt. Aber als Regulatoren dienen eben die Akkumulatoren-batterien und die ingeniosen automatischen Schaltvorrichtungen, deren Funktion so selbstverständlich erscheint — wenn sie erst einmal erfunden und mühsam konstruiert sind.

—y.

Das Azethylen und der Krieg.

Durch den Krieg erleidet das Wirtschaftsleben eine große Veränderung. Viele Industrien, ja vielleicht die allermeisten, werden fast stillgelegt; andere dagegen nehmen einen großen Aufschwung, da alles Auf- und Niedergehen bekanntlich durch die Nachfrage bedingt wird.

Auch die Azethylenindustrie hat eine Lahmlegung, speziell in der Schweiz, in den letzten Wochen erfahren. Es erscheint aber nicht ausgeschlossen, ja sogar wahrscheinlich, daß die Verwendung des Azethylen jetzt wieder, bei besserem 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 bis vor kurzer Zeit die Herstellung des Azethylen unmöglich war. Inzwischen sind wieder große Quanten freigegeben. Die größte Verbraucherin des Karbids, die autogene Metall-