Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 39 (1923)

Heft: 23

Rubrik: Volkswirtschaft

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

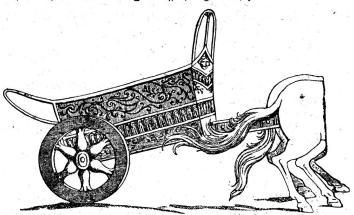
Download PDF: 28.10.2025

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

Magenfahrzeuge; von den Pracht- und Luxuswagen der Juden berichtet die Bibel wiederholt, leider ohne uns eine genauere Beschreibung zu geben.

Auch die Griechen dürften ihre Kenntniffe des Wagenbaues aus dem Lande der Pharaonen geholt haben, morauf die weitgehende übereinstimmung der ägyptischen mit den griechischen Wagenfahrzeugen hinweist, wenn freilich auch die Griechen felbst die Erfindung des Wagens ben Göttern zuschrieben und in dem Helden Trochillos denjenigen verehrten, der es zuerst gewagt hatte, Pferde vor den Wagen zu spannen. Die Griechen vervolltomm= neten den Wagen weiter. Go zunächft den Kriegsmagen, ein aanz oder teilweise aus Metall (Erz) hergestelltes und wie alles Kriegsgerät der Griechen, wenigstens der friegerifchen Führer, mit Bilberschmuck und sonftigem Zierrat reich versehenes Kriegsfahrzeug, das uns aus den mehrfachen eingehenden Beschreibungen, die homer von ihnen gibt, ziemlich genau bekannt ift. Nicht jeder Krieger kampfte zu Wagen, vielmehr war dieser nur ein Vorrecht der vornehmeren Führer. Bon einem feurigen Zwei ober Viergespann gezogen, trug der Kriegswagen den kampfenden Helben in rasendem Laufe in die Reihen der Feinde, tiefe Lücken in diese reißend, Tod und Berberben mit fich bringend. Um die morderische Wirfung der Ariegswagen zu erhöhen, wurden wohl auch an den Rabern oder dem Wagenkaften große Sicheln angebracht, die gleichsam in die Feinde hineinmähten und imftande waren, furchtbare Berwüftungen anzurichten; besonders bei den Perfern war diefe Art des Kriegswagens im Gebrauch, bei ben Griechen weniger. Dem fampfenden Belden, der von dem Wagen aus feine Lanze mit Sicherheit schleuderte oder den Pfeil vom Bogen schoß, stand ein anderer Krieger zur Seite, deffen Aufgabe es war, die Pferde zu zügeln und den Wagen zu lenken. In dieser Funktion entsprachen die Kriegswagen ganz der Bedeutung der Kavallerie im modernen Heereswesen, da die Runft des Reitens in jener Zeit erft wenig entwickelt war und zu kriegerischen Zwecker überhaupt nicht in Unwendung tam. In Friedenszeiten traten die Rriegswagen nur noch bei Gelegenheit festlicher Beranstaltungen, besonders bei kriegerischen Festspielen, in Aktion. War doch das Wagenrennen eine Hauptnummer im Programm der olympischen Spiele, ebenso wie es Jahrhunderte später auch unter den zirzensischen Spielen der Römer an erster Stelle stand. Sich sonst im Wagen fahren zu laffen, galt bei den Griechen als ein Zeichen von Hochmut und Progerei; nur die Mitglieder des Herrscherhauses oder andere hochgeftellte Perfonlichkeiten konnten als Zeichen ihrer Burde auch im Frieden unbeanstandet Wagen und Pferd gebrauchen. Den Frauen vollends war das Wagenfahren, wenn auch nicht nach dem Gesetz, so doch der Sitte nach, ganzlich untersagt; man schien das Wagenfahren der Frauen — ähnlich wie bei uns anfänglich das Radfahren der Damen — als ein Zeichen unliebsamer Emanzipation aufzufaffen, die kein ehrbarer Familienvater bei den weiblichen Angehörigen seines Hauses litt. Von der Anwendung des Wagens als Personenbeförderungs- oder Reisemittel mar bei den Griechen ebensowenig wie bei den Agyptern etwas bekannt. Das noch völlig unentwickelte Reise= und Verkehrswesen machte eine folche Ver= wendung des Wagens auch so gut wie ganz überflüffig, und die außerhalb der Städte gänzlich ungepflegten und unsahrbaren Wege trugen das ihrige dazu bei, den Gedanken, den Wagen als Reisefahrzeug zu verwenden, überhaupt nicht aufkommen zu laffen. Dagegen waren Laftfuhrwerke in ausgiebigem Gebrauch auch bei den Griechen vorhanden, und der Rinderwagen ift auch bei ihnen bas ippische Beförderungsmittel für Transport- und Wirt Maftszwecke. Ebenso fungierten bei ihnen die Ochsenwagen in derselben Weise wie bei den Agyptern als

Gleisfahrzeuge. Bereits in den altesten Epochen der Griechenzeit maren die zu den Tempeln führenden Straffen. auf benen die mit Götterbildern, Laubwert, Opfergeratschaften und anderen Gegenständen des religiösen Kult hoch beladenen Opferfuhrwerke zur heiligen Stätte zogen, mit Steingeleisen in Geftalt fehr sorgfältig ausgeführter, etwa zwei Finger breiter, tief in ben Felsen eingehauener Radfurchen versehen, in benen die Ochsenwagen ficher und leicht dahinrollten. Die Priefter, beren Pflege und Obhut die Tempelftraßen unterftanden, hielten auf eine überall gleichmäßige Durchführung der Spurmeite, die, wie sich an aufgefundenen Aberreften diefer Bahnen nachweisen läßt, etwa 1,60 Meter betrug. Die Bahnanlagen der Griechen waren technisch bereits erheblich vollkommener ausgeführt als die der Agypter; ihr wesentlichster Fortschritt bestand barin, daß fie mit Ausweichgeleisen versehen waren, was darauf schließen läßt, daß auf ihnen bereits ein viel regerer Transportverkehr als auf den ägyptischen Bahnen herrschte. Auch andere Bölfer kannten und verwandten um diese Zeit Gleisbahnen in ähnlicher Ausführung, so die Korinther, die um das Jahr 700 v. Chr. ein für die damalige Zeit ganz großartiges Bahnwerk anlegten, nämlich eine die gesamte isthmische Land= enge durchquerende Spurbahn, auf der fie auf Rollgestellen Schiffe vom saronischen zum forinthischen Meerbufen beförderten. Wie man sieht, gaben schon die Alten



Mbb. 2. Streitmagen ber Griechen. Ihomerisches Beitalter.

das Beispiel, daß die Entwickelung des Magenbaues auch eine solche des Wegebaues zur Notwendigkeit macht, ein Beispiel, an das heute, wo'der moderne Automobilismus noch immer auf eine seinen Bedürfnissen entsprechende Neugestaltung des Wegebaues harrt, wohl erinnert werden kann. (Fortsetzung folgt).

Volkswirtschaft.

Das Eidgen. Arbeitsamt in Bern will eine Berständigung für eine einheitliche Grundlage zu einem Leben skoften In der versuchen und lädt die statistischen Amter, sowie die interesserten Landesverbände der Arbeitzgeber und Arbeitnehmer zu einer Konferenz auf den 18. September nach Bern ein. Es soll auch darüber beraten werden, wie der Index der Lebenshaltungskosten des Bundespersonals für 1924 sestzuseten sei.

Gesetzliche Regelung der Arbeitsvermittlung. Das eiden. Arbeitsamt hat umfangreiche Borarbeiten zur gesetzlichen Regelung der Arbeitsvermittlung durchgeführt. Ein Entwurf eines Bundesgesetzes über die Regelung der Arbeitsvermittlung ist dem eiden. Arbeitsamt vom Verband schweizer. Arbeitsämter eingereicht worden. Dieser Entwurf wird an der ordentlichen Jahresversammslung dieses Verbandes, die am 22. September in Zugstattsinden wird, besprochen werden. An der Konserenz

Motoren für Betrieb mit Benzin, Petrol, Robel etc.

für Betrieb mit

□ Erstklassiges Deutzer Fabrikat. □

Prompte Lieferung durch die Generalvertretung

Würgler, Mann & Co. Albisrieden-Zürich.

werden sämtliche Vorsteher der kantonalen Arbeitsnach= weisamter teilnehmen, sowie auch die Leiter der Gemeindearbeitsämter, die dem Berband angehören.

Verschiedenes.

† Eichmeister Jakob Trindler-Waser in Winterthur starb am 30. August im Alter von 86 Jahren.

† Seinrich Stiefenhofer, Ingenieur in Wädens-wil ift am 2. September nach langem schwerem Leiben im 55. Altersjahr geftorben. Er war Teilhaber und technischer Leiter der Bauunternehmung Baumann und Stiefenhofer in Babenswil.

† Franz Helbling, Schreinermeister in Rapperswil, starb am 2. September im 52. Altersjahre.

† Dachdedermeister Rafpar Beber-Germann in Bischofstell ftarb am 27. August im Alter von 82

Bettbewerb für Drechslerarbeiten. (Mitget.) 28. Auguft trat im Gewerbemuseum Bafel unter dem Vorsit des Direktors Dr. H. Kienzle das Preis= gericht über Drechslerarbeiten und Entwürfe zu solchen zusammen, der von diesem Beranstaltet wurde, um dem in letter Zeit etwas zurückgegangenen Gewerbe Impulse und Erwerbsquellen zu verschaffen. Es waren 36 Sendungen mit 116 ausgeführten Arbeiten und 113 Entwürfen eingetroffen. Das Ergebnis kann als recht erfreulich bezeichnet werden und es fteht zu erwarten, daß es diesem Handwerk die erwünschte Belebung bringen wird. Es wurden 16 Sendungen mit Preisen ausgezeichnet, 11 einzelne Arbeiten erhielten wegen besonderer Vorzüge flei-Die prämterten Arbeiten werden einer nere Prämien.

Wanderausstellung "Die Drechslerei" einver-leibt, die im Ottober in Basel stattfinden und nachher in ben übrigen schweizerischen Gewerbemuseen gezeigt werden foll. Es murden folgende Breife erteilt:

Ein erster Preis von Fr. 250.— an Herrn E. Kupper in Basel wegen der Bielseitigkeit der in seinen Entwürfen enthaltenen Unregungen

Drei zweite Preise von je Fr. 200.— an die Herren Alexander Weymuth, Winterthur; Wilhelm Schwerz-mann, Bilbhauer, Minusio-Locarno; Armin Runge, Glarus.

Sechs dritte Preise von je Fr. 100.— an die Herren Hans Staub, Goldschmid zusammen mit G. Sorg, Drechslermeister in Zürich; J. Salgo, Jan Schuller & A. Ferrari, Bönigen; P. Gauchat, Graphiter, Zürich; E. Tobler, Innenarchitekt und Joh. Jäger, Drechsler-meister, Zürich; Otto Kienzle, Basel; Emil Wanner, jun., Schaffhausen.

Sechs vierte Preise von je Fr. 50.— an die Herren Fritz Kienholz, Bildhauer, Dietikon; L. Slutskaja, Locarno; Eugen Betz, Schaffhausen; Julie Masaren, Basel; Otto Müller, Kunstgewerbler, Basel; Walter Spieß und Andreas La Roche, Architekten, Basel.

Weiter wurde beschloffen, aus Sendungen, die als Ganzes keine Preise erhielten, mit Prämien von je 25 Franken 11 einzelne Arbeiten auszuzeichnen, die besondere Borzüge aufweisen. Damit wurden folgende Einsender bedacht: Die Herren D. Meißner, Zürich 3; Martin Keller, Weinfelden; W. Bürkle & Co., Basel; Gustave A. Husschmid, Genf; Albert Elber, Basel; W. Kienzle, Zürich zusammen mit Fräulein Jrma Kocan, Basel; Gustav Rupp, St. Gallen zusammen mit Jakob Indermauer, Berneck; Heinrich Appenzeller zusammen mit Genoffenschaft für Möbelvermittlung, Zurich; Hans Grieder, Siffach; Gottlieb Frick, Obfelden zusammen mit Robert Frick, Dachelfen-Mettmenftetten (Zürich); R. Boni, St. Gallen.

Der Stand der Teuerung im August 1923. (Korr.) Der Teuerungsinder des Verbandes schweizerischer Konsumvereine, der die Ausgaben für die hauptsächlichsten Nahrungsmittel, einer fünfköpfigen Famille (2 Erwachsene und 3 Kinder unter 10 Jahren), sowie Brenn- und Leuchtstoffe (ohne Holz, Gas und elektrische Energie) umfaßt, zeigt zum erstenmal wieder seit dem Monat März dieses Jahres einen kleinen Rückgang. Derselbe beträgt Fr. 18.12 oder rund 1%. Er ihr August von Fr. 1796.30 auf Fr. 1778.18 gesunken. Bon 47 Artikeln, die dieser Index erfaßt, sind vom 1. Juli bis zum 1. Auguft 8 im Preise geftiegen, nam-

Anerkannt einfach, aber praktisch,

zur rationellen Fabrikation unentbehrlich, sind

Graber's patentierte Spezialmaschinen und Modelle zur Fabrikation tadelloser Zementwaren

Kenner kaufen ausschliesslich diese la Schweizerfabrikate. Moderne Einrichtung für Blechbearbeitung.

Joh. Graber, Maschinenfabrik, Winterthur-Veltheim