

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 4

Artikel: Deutsche Verkehrsausstellung München 1925: ein orientierender Ueberblick
Autor: Oefele, Heinr.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40160>

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: 24.02.2026

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

NEUES SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH



Abb. 4. Vase auf der Attika.

Architekten
Vogelsanger & Maurer
in Rüschlikon.

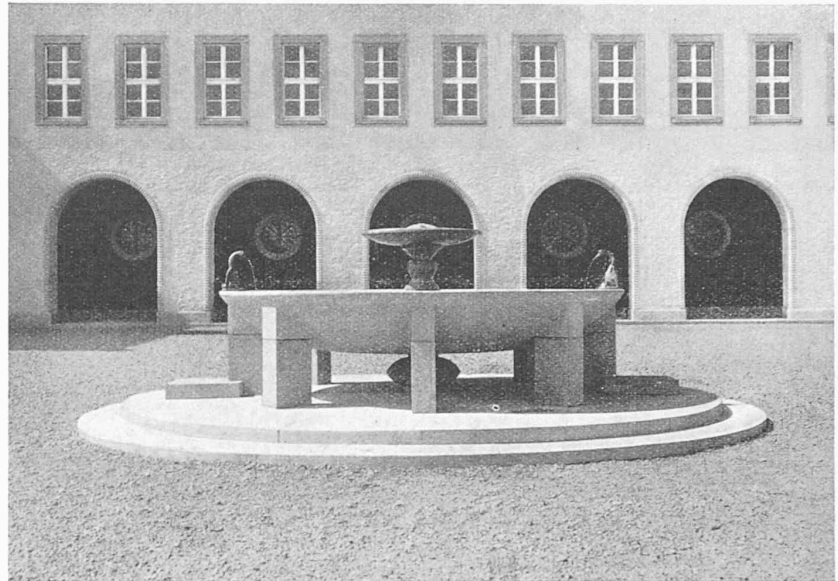


Abb. 3. Granitene Brunnenschale im Schulhof.

dem sie ursprünglich entstammen, erwarten sollte. Vielleicht ist die Attika mit den Vasen ein wenig schwer geraten, sodass sie den Masstab des übrigen drückt, doch das sind Kleinigkeiten. Sehr schön dagegen ist der in klaren Formen gehaltene Brunnen aus Tessinergranit im Hof (Abb. 3).

Aus Abbildung 2 und dem Situationsplan ist zu entnehmen, wie die Nordostfront aussehen wird, wenn die jetzt naturgemäss noch spärlichen Alleen stärker in Erscheinung treten; die gegenwärtig etwas kahlen Seitenrisalite werden dadurch verdeckt.

Red.

Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Ein orientierender Ueberblick.

(Schluss von Seite 39)

In der Halle 1 ist von der Reichspost auch ein RUNDfunk-MASCHINENSENDER neuester Bauart und einer Antennen-Leistung von 10 kW untergebracht, der nicht nur gezeigt, sondern auch im Betrieb vorgeführt wird. Sowohl der Maschinenraum im Erdgeschoss, wie der darüber liegende Senderraum im ersten Obergeschoss können durch grosse Glaswände während der Arbeit besichtigt werden. Die beiden, je 100 m hohen *Antennentürme* (Gittertürme) sind in gegenseitigem Abstand von 96 m zu beiden Seiten der Automobilhalle derart aufgestellt, dass die Antennendrähte in ihrer Mitte genau über dem Senderraum liegen. Durch diese Senderanlage werden die Darbietungen der „Deutschen Stunde“, dann Funksprüche über die Veranstaltungen und Vorträge der Ausstellung verbreitet.

Von Halle 9 führt der Weg zu den Hallen 3, 4 und 5, in denen die interessantesten Gruppen der Reichspostverwaltung untergebracht sind. Es ist dies mit eine der lehrreichsten Abteilungen der Ausstellung, da sie Blicke hinter die Kulissen des gesamten POST-, TELEGRAPHEN-, TELEPHON- und FUNKWESENS gestattet.

In Halle 3 ist vor allem ein *Musterpostamt* in vollem Betrieb zu sehen. Alles wesentliche, was sich bei einem Postamt unter Verwendung der modernsten Betriebsmittel, Maschinen usw. hinter den Kulissen abspielt, das Briefsortiergeschäft mit den besondern Einrichtungen, die neuesten Stempelmaschinen, die Rohrpost usw. wird hier dem Publikum offenkundig gezeigt. Dann sind die neuesten

Mechanisierungsanlagen für den Postbetrieb, ein in sich geschlossenes und ineinandergreifendes System von Förderanlagen aller Art, mit Gurtförderer, Gelenktransporteuren, Paket- und Briefbeutelrutschen, Kreistransporteuren, Hängebahnen, Elektroposter, Verteiler- und Hausrohrposten usw. gleichfalls im Betrieb zu sehen. Auch Hausrohrposten und die Post in den Eisenbahnzügen, sowie die Luftpost werden gezeigt.

Besonderem Interesse wird die *Postkraftwagen-Ausstellung* begegnen, für die in der Halle eine eigene grosse Rotunde erbaut ist. Hier sind die modernsten Postautos der verschiedensten Grössen, vom 4-sitzigen Kleinwagen bis zum 26-sitzigen Personenwagen, Gesellschaftswagen, Benzin- und Elektro-Postpaketkraftwagen usw. zu sehen.

In der Ausstellung der Reichsdruckerei wird eine künstlerisch ausgestattete Postkarte mit eingedruckter Marke vor den Augen des Publikums gedruckt. Auch die Einrichtung und Organisation der *Postscheck-Aemter* sind veranschaulicht, sowie eine Reihe der neuesten, für diese unentbehrlichen Maschinen im Betriebe gezeigt.

In Halle 4 und 5 sind die Einrichtungen der *Telegraphie*, *Telephonie* und des *Funkwesens* zu sehen. Hier werden die technischen und Betriebseinrichtungen eines modernen Telegraphenamtes vom Morseapparat bis zum Siemens-Maschinen-Schnelltelegraphen im Betrieb vorgeführt. Auch eine Seekabel-Telegraphenstation ist vorhanden. Sinnreich angelegte Seilpostanlagen sind in Tätigkeit. Teile des grossen Münchner und Berliner Telephon-Fernamtes werden im Betrieb vorgeführt. Ein kleines automatisches Telephonamt zeigt, wie Gespräche zwischen zwei Abonnenten ohne menschliche Tätigkeit vermittelt werden; gleichzeitig werden die verwickelten Schaltvorgänge durch Lichtbilder veranschaulicht. Die Technik des ober- und unterirdischen *Leitungsbaus* wird dem Besucher näher gebracht. Das unterirdische Fernkabel ist durch besondere Schauobjekte dargestellt. Die *Radiotechnik* ist ausser dem schon beschriebenen 10 kW-Rundfunksender durch Grosstationen für den Verkehr mit Uebersee, Funkstationen auf Schiffen, die Funkkabine des Z R III, die drahtlose *Telephonie mit fahrenden Eisenbahnzügen*, den Rundfunk und das *Fernsehen* vorgeführt.

Weiter werden durch graphische Darstellungen Aufschlüsse über *Verkehrsbewegung und Organisation der Deutschen Reichspost* gegeben. Modelle, Lichtbilder und Pläne zeigen neuzeitliche Postdienstgebäude, Postämter, Telephonämter, Kraftposthallen neuester Bauart. Endlich wird auch Einblick gewährt in das Unterrichtswesen, die Unterrichtsmittel, das Wohlfahrtswesen usw.

Im Osten der Halle 3 hat die vom Reichsverband der deutschen Presse organisierte Ausstellung *Presse und Verkehr* Unterkunft gefunden; gezeigt wird, wie die Nachrichten zur Presse gelangen und durch die Presse über die ganze Welt verbreitet werden. Um den

NEUES SEKUNDAR-SCHULHAUS IN OERLIKON BEI ZÜRICH

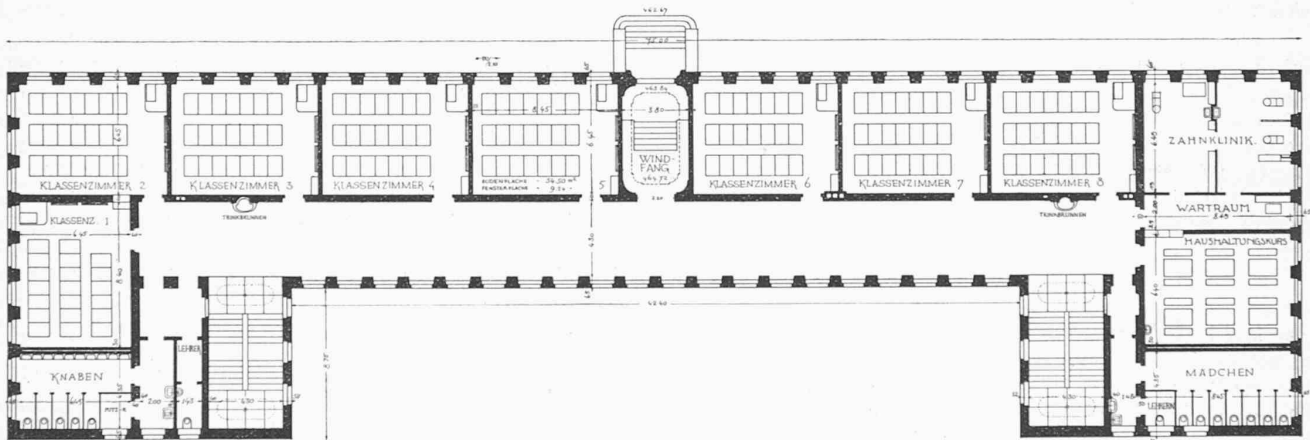
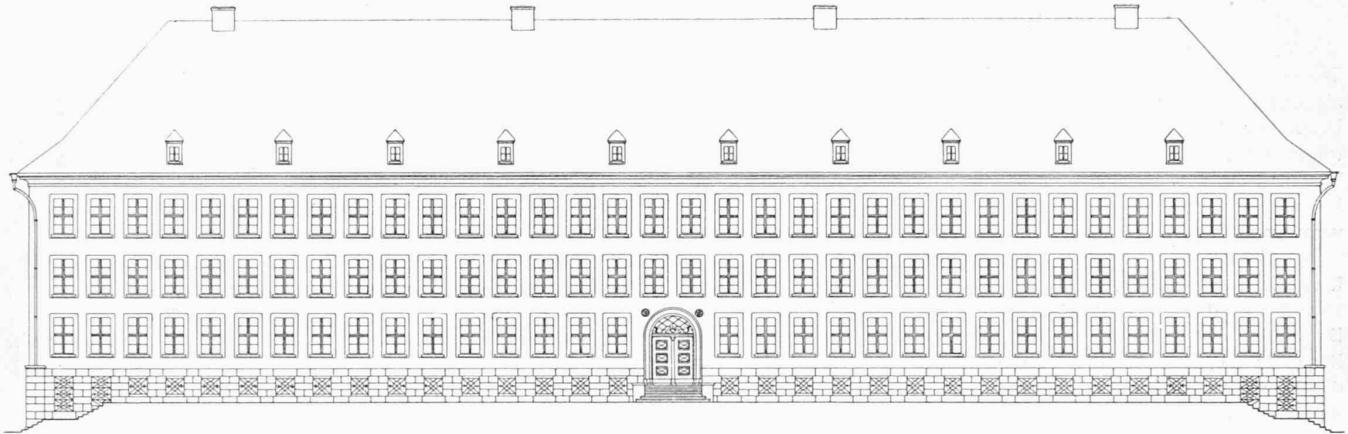


Abb. 7. Südwestfassade.

Masstab 1 : 400.

Abb. 6. Erdgeschoss-Grundriss.

Architekten Hans Vogelsanger & Albert Maurer, Rüschlikon bei Zürich.

hat, ist in ihrer Konstruktion und Ausgestaltung an sich schon eine technische Sehenswürdigkeit.

In ihr fand vom 2. bis 30. Juni die Ausstellung der FREI-BALLONE und SEGELFLUGZEUGE statt, die verschiedene Freiballone, Fallschirme, Ballongeräte aller Art, sowie Segelflugzeuge verschiedenster Konstruktion, mit und ohne Hilfsmotor, Bauteile und Modelle derselben zeigte.

Am 15. Juli findet in ihr die *Kollektivausstellung des Verbandes der deutschen Luftfahrzeug-Industriellen* statt. Es ist dies die erste grosse deutsche FLUGZEUG-AUSSTELLUNG, die ein reichhaltiges Bild von dem gegenwärtigen Stand der deutschen Flugzeugindustrie, aber auch Probleme der Zukunft zeigt. Es werden hier mehr als 30 der modernsten Typen der deutschen Flugzeuge für die verschiedensten Verwendungszwecke, vom kleinsten Sportflugzeug bis zur grössten mehrmotorigen Verkehrsmaschine, ausgestellt werden. Daneben werden auch Luftfahrzeugmotoren, Luftfahrzeugzubehör, Instrumente und sonstige Ausrüstungsgegenstände zu sehen sein. Die grossen Luftverkehrs-Gesellschaften zeigen an *Luftverkehrsübersichten* die Entwicklung des Luftverkehrs. Ausserdem werden für die Probleme des Massentransportes durch die Luft und der Ueberwindung der Jahres- und Tageszeiten im Luftverkehr Wege gewiesen.

Ist die Luftverkehrshalle durchschritten, wird der Besucher durch die „Liliputbahn“ zum Ausstellungsbahnhof gebracht. Diese von der Lokomotivfabrik Krauss & Cie., München, gebaute Garteneisenbahn mit 381 mm Spurweite ist als eisenbahntechnische Neuheit von besonderer Anziehungskraft und dient auch zu Vergnügungsrundfahrten im Ausstellungspark. Ihre Lokomotiven sind naturgetreue Nachbildungen von Schnellzuglokomotiven neuesten Typs und ziehen zehn 16-sitzige offene Personenwagen über eine 3 1/2 km lange Wegstrecke mit streckenweise 20 km Stundengeschwindigkeit. Die Bahn

ist mit automatischer Kupplung versehen, fährt z. T. auf ebenem Gelände, z. T. durch einen Tunnel und ist auf der ganzen Strecke mit Flügelsignalen, sowie selbsttätiger Blockeinrichtung gesichert. Sie ist daher eine einwandfreie, technisch vollendete Durchführung einer Garteneisenbahn, deren Maschinen die stärksten Liliputmaschinen sind, die je auf der Spur von 381 mm gebaut wurden, und die alle englischen¹⁾ an Leistungsfähigkeit übertreffen.

Im *Ausstellungsbahnhof*, der rund 40000 m² Bodenfläche mit 2500 m Vollspur- und 500 m Schmalspurgeleisen umfasst und eine rund 6000 m² Bodenfläche bedeckende, 200 m lange Eisenbahnhalle besitzt, sieht man vor allem die EISENBAHN-FAHRZEUGE. Bei den Vollspurlokomotiven sind neben verschiedenen Dampf-Kolbenlokomotiven der neuesten Konstruktion auch Turbo-, Diesel- und elektrische Lokomotiven jeder Grösse und Gattung vertreten. Bei den Vollspur-Wagen sind Personenwagen vom neuesten D-Zug-Wagen bis zum Einheitswagen 4. Klasse, Schlafwagen nach neuen Plänen, Speisewagen, Triebwagen der verschiedensten Bauarten für Dampf-, Oel- und elektrischen Betrieb, und Güterwagen in allen Arten und Grössen zu sehen. Unter den Schmalspurfahrzeugen sind Lokomotiven für Dampf- und elektrischen Betrieb, Oelmotor-Lokomotiven, Benzin-, Benzol-, Druckluft-, Sauggas- und feuerlose Lokomotiven, Triebwagen mit Benzol- und Triebölmaschinen, sowie Akkumulatorenwagen, sodann Personen- und Güterwagen verschiedener Bauart, sowie auch Rollschmelz für normalspurige Wagen ausgestellt.

Weiter ist hier der *Oberbau, Geleise- und Weichenbau*, verschiedene *Rangieranlagen* ausgestellt, sowie *Signale* aller Art. Ein *Bahnhofstellwerk* mit den modernsten Einrichtungen wird im Betriebe vorgeführt. Selbstverständlich hat die Ausstellung im Ausstellungsbahnhof nicht den Umfang der eisenbahntechnischen Ausstellung in

¹⁾ Vergl. z. B. „Eskdale Ry“ in S. B. Z. vom 5. August 1916, mit Abb. Red.

Seddin im Vorjahre, die ja als Spezialausstellung ausgestaltet war. Trotzdem bringt sie aber eine Anzahl Neuerungen, die in der kurzen Zeit seit der Seddiner Ausstellung weiter gereift oder neu aufgegriffen sind.

Nachdem die Deutsche Verkehrsausstellung das Ziel verfolgt, alle Verkehrseinrichtungen in ihrer Entwicklung und Organisation übersichtlich darzustellen, ist das Künstlertheater der Ausstellung als *Lichtbildhaus* umgearbeitet. Hier finden während der ganzen Dauer der Ausstellung Filmvorführungen mit entsprechenden Vorträgen statt, die einen wesentlichen Teil des Ausstellungsprogramms bilden. Hier werden alle Vorgänge verkehrstechnischer und fabrikationstechnischer Art, die durch die Ausstellungsgegenstände nicht veranschaulicht werden können, im lebenden Bilde gezeigt.

Als besondere Neuheit ist endlich noch der neu erbaute, in Eisenbeton ausgeführte, 41 m hohe Leucht- und Aussichtsturm hervorzuheben, der an der Westseite der Halle 1 als Wahrzeichen der Deutschen Verkehrsausstellung emporragt. Ein Aufzug führt den Besucher zur Terrasse, die einen grossartigen Ausblick bietet auf das Häusermeer Münchens und die Gebirgskette von den Salzburger Alpen bis zur Zugspitze. Den Abschluss des Turms bildet eine moderne *Blinkfeueranlage* mit einer Sehweite von über 100 km (also bis nach Salzburg und Garmisch), die gewöhnlich im Seeverkehr, in Zukunft vielleicht aber auch im Luftverkehr Verwendung findet.

Dieser gedrängte Ueberblick zeigt schon, welch gewaltigen Umfang die Ausstellung hat und welche Fülle des Interessanten und Neuen geboten wird. Späterer Berichterstattung muss es überlassen bleiben, auf einzelne Ausstellungsgebiete bzw. -Gegenstände näher einzugehen. Die „Deutsche Verkehrsausstellung München 1925“ ist die grösste Ausstellung, die in München bisher abgehalten wurde. Sie bietet in der Tat eine Fundgrube reicher Belehrung und Anregung.¹⁾

Heinr. Oefele, München.

Miscellanea.

Musée fédéral d'hygiène industrielle et de prévention des accidents. Manchem unserer Leser dürfte das Bestehen eines derartigen Museums nicht bekannt sein. Einem vom Eidgen. Fabrikinspektor des I. Kreises in Lausanne versandten Zirkular entnehmen wir darüber die folgenden Einzelheiten:

Nous attirons votre attention sur le Musée fédéral d'hygiène industrielle et de prévention des accidents, installé dans la partie inférieure du Musée Arlaud, place de la Riponne, à Lausanne. Cette institution, placée sous notre surveillance, est entretenue et développée au moyen des contributions de la Confédération (Département de l'Economie publique et Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents), de l'Etat de Vaud et de la Commune de Lausanne. Elle comprend une collection de machines de tous genres, avec les appareils et dispositifs de protection les plus récents, conformes aux prescriptions de la Caisse nationale d'assurance en cas d'accidents, ainsi que toute une série d'appareils, d'installations, de photographies, de graphiques, de prescriptions, etc., ayant trait à la prévention des accidents et à l'hygiène industrielle. Les machines et les appareils sont complètement installés et mis par des moteurs électriques.

Le Musée ne constitue pas une exposition rétrospective des mesures de sécurité prises, au cours des temps, dans l'industrie. Tous les modèles démodés en sont éliminés pour être remplacés, au fur et à mesure, par les dernières créations. Cette institution donne ainsi une image vivante de ce qui se fait actuellement, dans notre pays, en vue de protéger la vie et la santé des ouvriers.

Nous recommandons vivement une visite du Musée: aux industriels, à leurs employés techniques, chefs d'ateliers et contre-mâtres, qui y trouveront une quantité de perfectionnements susceptibles d'être introduits chez eux;

aux ouvriers et aux apprentis, à qui cette visite fera connaître les dangers de toutes sortes auxquels ils sont exposés dans leur travail, et les moyens de s'en préserver;

aux architectes, ingénieurs et constructeurs d'usines ou d'installations techniques, pour lesquels le Musée constitue un enseignement vivant des mesures d'hygiène et de protection qui leur sont prescrites par la législation actuelle;

¹⁾ Es sei in diesem Zusammenhang erinnert an die kürzlich erfolgte Eröffnung des „Deutschen Museums“ in München, das für den Techniker einen weiteren Anziehungspunkt bildet.

Red.

aux professeurs et aux maîtres de pratique des écoles techniques et professionnelles qui y trouveront le complément indispensable de l'enseignement des métiers;

aux instituteurs clairvoyants et soucieux de l'avenir des jeunes gens qui leur sont confiés, et auxquels ils désirent faire entrevoir les particularités des divers métiers, afin de pouvoir mieux les orienter et les guider dans le choix si délicat d'une profession;

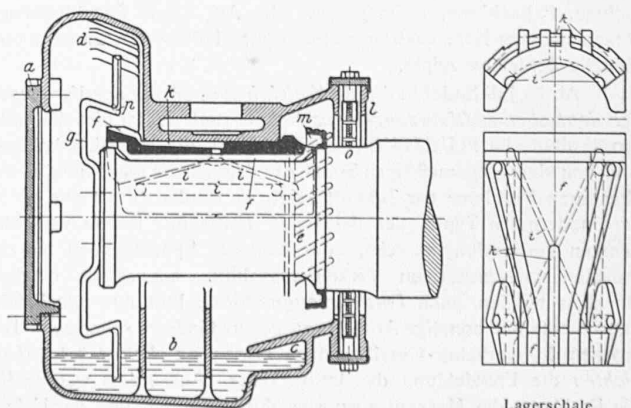
à tous ceux qui se soucient de la santé et de la sécurité de l'ouvrier;

à tous ceux, enfin, qui désirent se rendre compte, de visu, des efforts poursuivis, depuis tant d'années, par le législateur, les autorités chargées de l'application des lois sur la protection ouvrière et les fonctionnaires de l'Inspection du travail.

Le Musée est ouvert gratuitement au public: le mardi, de 20 à 22 heures; le samedi, de 17 à 19 heures; le dimanche, de 10 heures à midi.

Les groupes de visiteurs qui ne pourraient organiser leur visite d'après cet horaire, sont priés de s'adresser à l'Inspection fédérale des fabriques, rue Haldimand 14, qui leur fera visiter le Musée en dehors des heures ci-dessus.

Das Gleitlager „Isothermos“ für Eisenbahnwagen. Ueber ein neues Gleitlager für Eisenbahnwagen, das vom Eisen- und Stahlwerk Walter Peyerlinghaus in Egge bei Volmarstein a. d. Ruhr gebaut wird, berichtet die „Z.V.D.I.“ vom 11. April 1925, der die beigegebenen Abbildungen nachzusehen sind. Das im Achsbüchsboden befindliche Oel wird von der auf dem Achsbund befestigten Schleuder g mitgenommen. Diese taucht etwa 2 bis 4 cm in das Oel ein und hat einen dreieckigen Querschnitt, sodass sie das Oel messerartig durchschneidet und auch bei grossen Geschwindigkeiten nicht aufwühlt. Die Schmierung passt sich der Fahrgeschwindigkeit an und wirkt sich aus als Tropfen-, Faden- oder Schleuderschmierung. Um unter allen Umständen, auch bei sehr langsamer Fahrt, eine wirkliche Schmierleistung zu gewährleisten, ist die Schleuder bei p mit einem Loch versehen. Die Lagerschale f kräftigt vorn über den Achsbund vor, um das aus der Rinne bei p oder den Rillen d kommende Oel in den Kanälen k aufzufangen, von wo es durch Nuten i dem Schenkel zugeführt wird. Der warm aufgeschwemmte Oelfangring m verhindert den Abfluss des durch die Schleuderkraft vom Achsschenkel abgeschleuderten Oels nach hinten. Ferner verhindert die schräge Fläche c, dass das Oel durch die während der Fahrt entstehenden Stösse nach hinten getrieben wird; sie führt infolge ihrer Neigung das von dem Oelfangring zurückgeschleuderte Oel dem Achsbüchsboden wieder zu. Die in die Achsbüchse eingezogenen Rillen e sollen ebenfalls jeglichen Oelabfluss nach hinten verhindern. Der Achsbüchsboden ist in mehrere miteinander verbundene Kammern b geteilt, in denen das Oel wieder zur Ruhe gelangt; die Unterteilung hat ferner den Zweck, das Oel kühl zu halten.



Isothermos-Achsbüchse, Längsschnitt.

Lagerschale, Ansicht und Draufsicht.

Das neue Gleitlager soll sich auf verschiedenen Bahnen bereits bewährt haben. Seine Vorteile sind der viel geringere Oelverbrauch, sowie die Vermeidung der Schmierkissen und der Wegfall der Bedienung während der Laufzeit. So wird u. a. berichtet, dass zwei Speisewagen, die während zweier Jahre 100 000 km zurückgelegt haben, nur 600 g Oel verbraucht haben. Ferner ergab die Besichtigung der Achsbüchse eines Tenders, der soeben ohne Aufenthalt die Strecke Brüssel-Paris durchlaufen hatte, keine Spur von Oelaustritt