

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69 (1951)  
**Heft:** 46

**Artikel:** Von der Oesterreichischen Gewerbeausstellung in Wien  
**Autor:** Schmidt, W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-58963>

### **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:** 23.02.2026

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

Form, nämlich als Rampen oder gleich Behältertragwagen, die mehr oder weniger ständig bereitstehen, um Behälter aufzunehmen und, vielleicht sogar als Lasttriebwagen, in nicht zu grossen Abständen den Behälterbahnhöfen zuzuführen; für eilige Sendungen zwischendurch bleibt immer noch die Strasse. Aehnlich ist es in Industriegleisgebieten.

Dem Behälterbahnhof ist es gleich, ob man ihm das Material, das seine Universal-Umsetz-Maschine den Behälterzügen übergibt, auf dem Landwege oder dem Gleis zuführt. Die Maschinerie übernimmt es so gut von Rampe wie Strassenfahrzeug, von Gleis, Bahnhofhilfswagen oder zugeführtem Behältertriebwagen, den man hineinschiebt. So kann sich sogar im Umkreis des Behälterbahnhofs ein gar nicht geringer Schienenverkehr neuer Art entwickeln. Dieser darf ruhig ein wenig sammeln, zugbilden, rangieren; nicht alle Transporte sind eilig, und häufig ist Nachtpause. Wenn nur erst einmal das Ganze läuft, das Blut in den grossen Schlagadern des Verkehrs kräftig pulst! Man denke nicht, unsere Durchgangsgüterzüge täten das schon; sie tun es wohl auf der Strecke, aber nicht auf den Bahnhöfen; man kommt nicht schnell genug «hinein» und «heraus», und Auflösen oder Verändern des Zuges heisst immer Wartenlassen, auch für die Durchgangsgüter, die es eigentlich gar nichts angeht.

Diese Behältertriebwagen, Kleinbehälterzüge, Zustreifahrten können, entsprechend stärker entwickelt, nun auch die letzte noch offene Frage lösen, nämlich den Nahverkehr. Es ist einer der merkwürdigsten Irrtümer, die sich festgesetzt haben, der Behälterzugverkehr verneine den Nahverkehr. Jener kann nur mit hinreichend grossen Stationsabständen arbeiten; aber es war nie anders gedacht, als dass die

Schiene den Nahverkehr in der heutigen Form so lange halten solle, als es irgend gehe, und dass der Eisenbahn wenigstens im Fernverkehr ein sicherer Besitz bliebe, wobei die Wettbewerbsgrenze im grossen Behälterverkehr sicher tiefer liegt als im heutigen Ladungsverkehr. Aber in obigem Zusammenhange kann man sehr wohl an eine Art von Behälternahzügen denken, mit kleinen Haltentfernungen. Alles kommt auf die technische Ausbildung an; aber prinzipiell liegen solche Lösungen durchaus im Sinne des «materiel handling». Und dann gibt es auch für den Nahverkehr kein Grossrangieren mehr; die «krebsartigen Wucherungen» der Rangierbahnhöfe sind wirklich und völlig verschwunden.

So schliesst sich endlich der Kreis, und es kommt alles aufs beste in Ordnung. Die Eisenbahn, die wir in ihrer alten Form auflösen, ist wieder vollständig, und doch ist es eine ganz andere Eisenbahn. Wir übergehen hier die vielen praktischen Fragen, die sich unmittelbar anschliessen, wie Grenzen der Anwendung, die gemischte Betriebsweise der Uebergangszeit, die Finanzierung, obwohl sich die Lösungen ziemlich deutlich abzeichnen, wenn man die Struktur des unvermeidlich Kommenden schon im Gefühl hat. Aber das haben heute erst wenige. Man fasse noch einmal den Grundgedanken des «materiel handling» ins Auge, mit seinem jederzeitigen schnellen Fahrzeugwechsel, und was für eine ganze Eisenbahn daraus folgt. Wir wissen nicht, ob es im Ausland ähnliche Gedanken gibt; aber wir würden uns nicht wundern, wenn es einmal heisst, dass die von Prof. Dobmaier entwickelte Idee der multiplen Hängbahn, angewendet auf den Behälter, die Eisenbahn in ihrer dunkelsten Stunde gerettet hat.

## Von der Oesterreichischen Gewerbeausstellung in Wien

DK 061.4 : 67 (436)

In Wien fand heuer zum erstenmal eine Ausstellung statt, die durch ihre Aufmachung und Neuartigkeit nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland lebhaften Beifall fand. Die künstlerische Gestaltung dieser Schau lag in den Händen des jungen Architekten Dr. Karl Schwarzer und des Graphikers Walter Hofmann, denen es gelang, hier einmal etwas für Wien Aussergewöhnliches zu zeigen.

Schon der Empfangsraum, als Blickfang und Eintritt zur Ausstellung, meidet alles Steife. Die Wand, die ihn bildet, ist keine starre Abgrenzung, sondern ein gelöstes, sich mit jedem Blick veränderndes Spiel von Licht und Schatten. Entstanden ist es durch die gefalteten V-förmigen Brettchen, die Jalousien gleichen, durch die Neigung dieser Brettchen nach vorn und durch die Verjüngung der sich runden Flächen nach oben. In drei Etagen steigt sie empor, und der Boden besteht aus Glas, wodurch das Ganze etwas Schwebendes bekommt. Die Lebendigkeit des Raumes wird noch verstärkt durch den Innungsturm, der das Zusammenwirken der verschiedenen Gewerbe zeigt. Er besteht aus Stahl und Glas und ist über einem Fünfeck konstruiert.

Die Bewegung dieses Raumes leitet über zu den einzelnen Abteilungen der Ausstellung, in denen sich das Leichte und Schwebende fortsetzt. Es gibt keinen rechten Winkel; die Wege für die Besucher ziehen wie Flüsse dahin. Um einzelne Gruppen zusammenzuziehen, sind über diese schräggestellte Dächer aufgehängt worden.

Die Vitrinen, ganz aus Stahl, wirken gewichtslos und zeigen gut gestaltete Auslagen.

Ein belebendes Mittel der Ausstellung war auch die Vorführung vieler Gewerbe in ihrer Tätigkeit. Lehrreich sind gleichfalls die Schriftenmaler mit ihren richtunggebenden Entwürfen für Schilder, Aufschriften und

Reklamen. In einem andern Teil der Ausstellung werden das Buch, der Druck und das Bild behandelt. Das Rotationspapier als Symbol dieser Abteilung durchläuft den Raum und endet als monumentale Säule.

Eine grosse Halle verwandelte sich in einen luftigen Garten, in welchem die Gewächse der Mode treiben und sich entfalten. Zarte Gebilde wie Vögel, Vitrinen mit duftigem Inhalt, Damen als entkörperte Puppen, Lauben, Gänge und Terrassen als Ruhepunkte sind harmonische Gegensätze auf dem Weg der Mode. Die Trachten fanden in ein derbes Gebirgshaus Einlass, und die Herrenmode bezieht die Konstruktion eines Hochhauses.

In jeder Abteilung entspricht die Gestaltung des Saales der Art des Gezeigten. War es bei der Mode das Lebendige, bei



Bild 1. Empfangsraum der Wiener Gewerbeausstellung 1951.



der Wohnkultur das Ruhige, so ist es bei Sport und Spiel das Erfrischende und Lachende. Ein Sportschuh erklettert einen Würfelberg, ein anderer springt kühn über eine Hürde; ein Förster mit einem Kiefernbart geht auf die Jagd und führt

an der Leine einen Buchstabenhund; ein Rennpferd ist ganz Stallstroh geworden usw. Auch Chemie, Forst- und Landwirtschaft kamen an der Ausstellung zur Geltung.

W. Schmidt

## Ueber die Entwicklung der Elektrizitätsversorgung in der Schweiz

DK 621.311 (494)

Da die zweite Hälfte der auf S. 629 der letzten Nummer wiedergegebenen Tabelle 2 durch Verschiebungen der Zahlenkolonnen völlig entstellt worden ist, lassen wir nachstehend die ganze Tabelle in richtiger Aufstellung folgen.

Tabelle 2. Im Jahre 1951 im Bau oder Umbau stehende Kraftwerke

Kraftwerk	Eigentümer	Inbetrieb- setzung	Installierte Leistung PS	Maximale Leistung kW	Mögliche Erzeugung pro Jahr		
					Winter Mio kWh	Sommer Mio kWh	Jahr Mio kWh
Miéville, Salanfe . . . . .	Salanfe S.A. . . . .	1951	127 500	80 000	130	—	130
Rüchlig, Erweiterung . . . . .	Jura-Cement-Fabriken . . . . .	1951	1 800	1 200	3,5	5	8,5
Ritom, Zuleitung . . . . .	SBB . . . . .	1951	—	—	3,1	20,6	23,7
Calancasca . . . . .	Calancasca AG. . . . .	1951/52	26 500	18 500	29	68,5	97,5
Letten, Erweiterung . . . . .	EW Stadt Zürich. . . . .	1951	5 100	3 600	12	14	26 <sup>1)</sup>
Innertkirchen, 5. Gruppe . . . . .	KW Oberhasli AG. . . . .	1952	65 000	46 000	—	—	—
Simplon-Werke . . . . .	En. El. du Simplon . . . . .	1952	44 000	32 000	48	115	163
Wildegg-Brugg . . . . .	NOK . . . . .	1952/53	62 000	44 000	127	179	306 <sup>2)</sup>
Verbano . . . . .	Off. idroelett. della Maggia . . . . .	1952/53	140 000	100 000	188	314	502
Châtelot . . . . .	FM du Châtelot . . . . .	1953	42 000	30 000	57	43	100 <sup>3)</sup>
Marmorera . . . . .	EW Stadt Zürich. . . . .	1953	64 000	46 000	85	71	156
					(60)	—	(60) <sup>4)</sup>
Oberaar . . . . .	KW Oberhasli AG. . . . .	1953/54	42 000 <sup>5)</sup>	32 000	69	—	69
			29 000 <sup>6)</sup>	151 000	(+ 151)	(-190)	- 39 <sup>7)</sup>
Peccia . . . . .	Off. idroelett. della Maggia . . . . .	1954/55	55 000	40 000	63	19	82
Cavergno . . . . .			74 000	52 000	107	103	210
Birsfelden . . . . .	KW Birsfelden AG. . . . .	1954	112 000	78 000	162	200	362 <sup>8)</sup>
Grande-Dixence . . . . .	EOS . . . . .	1954/64	833 000	615 000	1400	—	1400 <sup>9)</sup>
Fionnay . . . . .	Forces Motrices du Mauvoisin . . . . .	1955/58	115 000	85 000	531	225	756
Riddes . . . . .			245 000	180 000	—	—	—
Aletsch, 2. Gruppe . . . . .	Aletsch AG. . . . .	1951	11 000	8 000	—	30	30

1) Daten des alten Werkes: 1140 PS; 750 kW; 3,6, 3,4, 7,0 Mio kWh; 2) Ersetzt bestehende Werke mit 1560 PS; 1220 kW; 5,0, 4,0, 9,0 Mio kWh; 3) Davon Anteil Schweiz 50%; 4) Produktionserhöhung im Albulawerk 20,0 Mio kWh, im Juliawerk 40,0 Mio kWh; 5) Turbinengruppe; 6) Pumpengruppe; 7) Produktionsänderung in den unterliegenden Kraftwerken; 8) kWh-Werte nach Abzug der Entschädigung für Minderproduktion durch Einstau in den KW Augst-Wyhlen, welche beträgt: 41,0, 37,0, 78,0 Mio kWh; 9) Totalwerte der drei Werke im Val de Bagnes. Davon umfasst eine erste Etappe der Zuleitung von 50 Mio m<sup>3</sup> aus dem Val d'Arolla, den Bau des Kraftwerkes Fionnay mit 65 000 PS installierter Leistung und die Erweiterung des Kraftwerkes Champsec um 5000 PS; die maximal mögliche Leistung dieser Etappe ab Generator beträgt 48 000 kW, die Energieproduktion im Winterhalbjahr 200 Mio kWh.



Bild 2. Halle des Graphischen Gewerbes.



Bild 3. Modehalle: Käfig mit Blusen und Schals.