Von der Schweizer Mustermesse Basel 1925

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40114

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



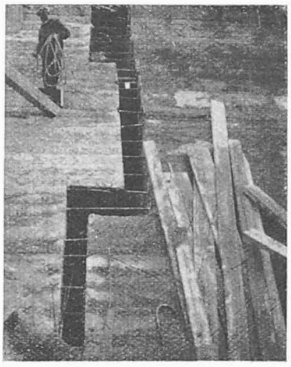


Abb. 3 und 4. Einzelheiten der Gewölbe-Längsfugen im Pont Butin.

Kollegen in der Prüfungskommission, Dr. Schoch, überprüft wurde, ergab ein sehr befriedigendes Resultat. Damit war die Triangulation als beendet zu betrachten. Ein besonderes Koordinaten- und Höhenverzeichnis enthält die Resultate dieses Werkes, das dem Staatsarchiv des Kantons einverleibt ist.

Obwohl die Kosten der Neubearbeitung, die von der Kommission zu nur 1650 Fr. veranschlagt worden waren, schon durch die Feldarbeiten beträchtlich überschritten wurden, konnte die Regierung des Kantons Thurgau Anfang 1865 dennoch mit Befriedigung vom Abschluss der Arbeit Kenntnis nehmen. (Schluss folgt.)

Von der Schweizer Mustermesse Basel 1925.

Nur noch heute und morgen ist die gegenwärtig in Basel stattfindende IX. Schweizer Mustermesse für das nicht mit Einkäuferkarten versehene Publikum zugänglich. Wir wollen nicht unterlassen, unsern Lesern dies in Erinnerung zu bringen, da ein Besuch der Messe nicht nur eine Unterstützung dieser für Gewerbe, Industrie und Handel unseres Landes so wichtigen Institution bedeutet, sondern weil auch Jeder nur einen Gewinn davon tragen kann, wenn er sich über die schweizerischen Erzeugnisse auf dem Laufenden hält.

Die letztes Jahr erst im Rohbau fertiggestellten neuen Hallen II und III sind nun auch im Innern vollendet und bilden für die ausgestellten Erzeugnisse einen würdigern Rahmen als die bisherigen provisorischen Holzbauten. Das Verwaltungsgebäude und die Halle I, mit deren Bau Ende Dezember 1924 begonnen wurde, dürften bis zur nächstjährigen Messe im Rohbau ebenfalls fertig sein. Die hohe Zahl der diesjährigen Aussteller, die, einschliesslich der Kollektiv-Aussteller, 965 erreicht, gegenüber 925 im letzten und 864 im vorletzten Jahr, brachte es mit sich, dass auch die alte hölzerne Halle IV wieder in Anspruch genommen werden musste. Auch der Besuch der Messe dürfte dem der vorangehenden nicht nachstehen, da rund 40 000 Einkäufer-Karten abgegeben worden sind gegenüber 39 000, bezw. 35 000 in den beiden Vorjahren.

Es kann sich hier nicht darum handeln, ausführlich über die ausgestellten Erzeugnisse zu berichten. Es sei nur kurz erwähnt, dass unsere Maschinen- und Elektrizitäts-Industrie, einschliesslich deren jüngstem Zweig, der Radio-Industrie, sehr gut vertreten ist. Besonders aufmerksam gemacht sei auf den Stand der Schweizerischen Bundesbahnen, die den eigenartigen und höchst bemerkenswerten Umbau dreier alter eiserner Brücken: der Sitterbrücke bei Bruggen, des Viaduc du Day bei Vallorbe und des Viaduc de Grandfey über die Saane (des grössten und höchsten Talüberganges der S. B. B.), durch Modelle im Masstab 1 : 150 sowohl der alten eisernen als auch der neuen Betonbogenbrücken, sowie durch zahlreiche Photographien darstellen. Sowohl hierauf wie auch auf einige Neuerungen auf maschinentechnischem Gebiet (wie z. B., so paradox dies klingen mag, einen Kühlschrank mit elektrischer Heizung!) werden wir zurückkommen. Die schweizer. Obertelegraphendirektion hat wiederum eine automatische Telephonanlage ausgestellt, während die schweizer. Oberpostdirektion durch eine hübsche Auswahl beleuchteter Diapositivbilder der schweizerischen Alpenpostlinien vertreten ist. G. Z.

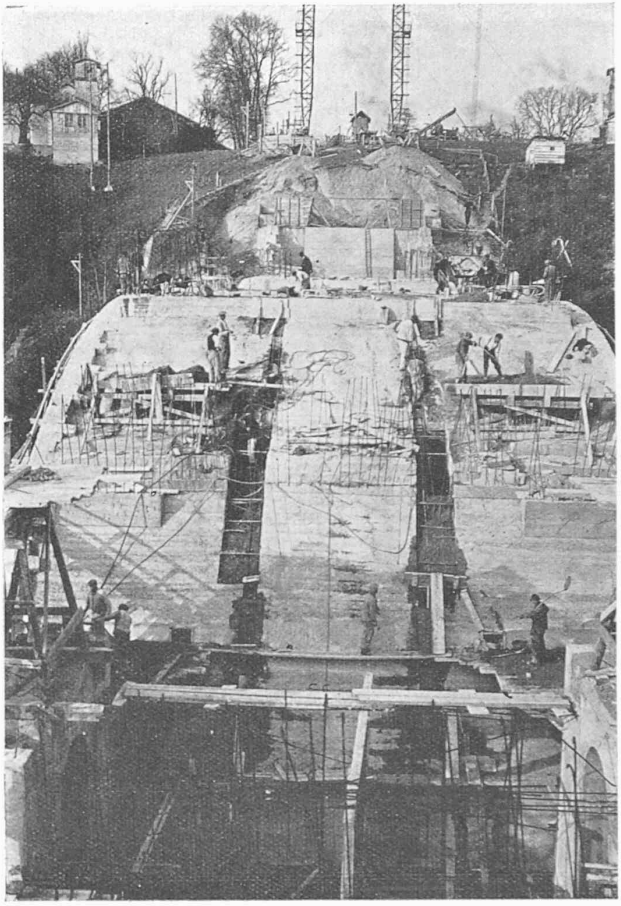


Abb. 2. Blick in der Brückenaxe gegen das rechte Rhone-Ufer.

Miscellanea.

Schweizerisches Luftverkehrswesen. Nach dem Bericht der Eisenbahnabteilung des Schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departements für das Jahr 1924 belief sich in der Schweiz Ende 1924 der Bestand an immatrikulierten Flugzeugen auf 36 gegenüber 38 zu Ende des Vorjahres. Neu zum Luftverkehr zugelassen wurden während des Jahres 8 Flugzeuge, dagegen 10 gestrichen, und zwar 3 wegen Handänderungen, 7 weil nicht mehr flugtüchtig.

Im Berichtjahre wurde die technische Kontrolle über die Luftfahrzeuge erweitert. Das Luftamt stellte sich allen Bestrebungen für den Ausbau des die Schweiz berührenden internationalen Luftverkehrsnetzes als Vermittlerin zur Verfügung. Auch die Anpassung des schweizerischen Wettermeldedienstes an die Bedürfnisse dieses internationalen Verkehrs war Gegenstand langwieriger Verhandlungen mit in- und ausländischen Behörden; sie führten zu einem befriedigenden Ergebnis.

Neben den bisherigen Luftlinien Genf-Zürich-München der schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra-Aero und der Linie Zürich-Basel-Paris-London der englischen Gesellschaft Imperial Airways Ltd. wurde in Betriebsgemeinschaft zwischen der Ad Astra und der Transeuropa-Union ein neuer täglicher Kurs auf der Strecke Zürich-München-Wien eingelegt. Die Gesellschaft Aero-Lausanne S. A. übernahm den täglichen Verkehr auf der Linie Lyon-Genf-Lausanne, und die belgische Unternehmung Sabena denjenigen zwischen Amsterdam-Rotterdam-Brüssel und Basel. Die letzte beförderte versuchsweise während der Sommerperiode die gesamte schweizerische Morgenbriefpost und die italienische Briefpost nach Belgien und Holland und umgekehrt. Dieser Versuch darf als gelungen bezeichnet werden.

Die Zahl der die Schweiz berührenden internationalen Luftverkehrslinien ist im Jahre 1924 auf 5 gestiegen. Die Betriebszuverlässigkeit und Frequenz war trotz schlechter Witterungsverhältnisse und namhafter Anfangsschwierigkeiten der neu hinzutretenden Unternehmungen eine durchaus befriedigende. Die grossen Zoll-Flughäfen Zürich-Dübendorf, Basel-Birsfelden, Lausanne-Blécherette und Genf-