

Die schweizerische Landesaussstellung [Fortsetzung]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges
Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und
Gewerbe**

Band (Jahr): **30 (1914)**

Heft 30

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-580699>

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.

Die schweizerische Landesausstellung.

(Original-Bericht.)

Nachdruck verboten

(Fortsetzung.)

Wir gehen dem Ende unseres Ausstellungsberichtes 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 Beschreibung der Verkehrs- und Transportanstalten, der Metall- und Maschinen-Industrie und Graphik, der kirchlichen Kunst und Heimat-Schulhausausstellung. 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 internationalen 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 Bahnnetz 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 Bahnnetz 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 ausbezahlt 67,99 Millionen Franken anno 1875 und 2349,50 Millionen anno 1912, Briefe, Karten und Druckfachen 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 unerhörten Aufschwungs. In den Antonsstaaten waren 1868 gleich 15,000 Apparate in rund 11,000 Bureaux vorhanden, anno 1912 waren die Ziffern auf 345,000 Apparate radbahnen emporzuschwingen. Vor allem aber fällt hier ein künstlerisch ausgearbeitetes Aesopporträt der Furkabahn ins Auge, als topographische Vergrößerung 1:5000 in Farben angelegt. Zahllose Aquarelle und Radierungen, von denen manches ein kleines Kunstwerk ist, sowie Photographien von Kunstbauten 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 Unglücksfälle nirgends so selten, als bei Drahtseilbahnen. Nicht nur besitzen alle Seile ausnahmslos eine 8-10fache Sicherheit, sondern der besonders geformte Stahlseilen-

kopf wird bei den durch Motoren angetriebenen Drahtseilbahnen von drei Bremszangenpaaren umschlossen, von denen jedes für sich allein imstande ist, den Wagen nach kurzem Bremsweg an den Schienen festzuklammern. 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 dahetm 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 Jungfrauabahn, dessen zwei Kolossalgemälde des Aletschgletschers 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 Rigibahn (Witznaulinie) 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 vorfindlichen Form dieses ehrwürdigen Behälters. Doch halt! Nur gemacht — 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 Zahnradstrecke dar.

Bündnerischer Berghauch umweht uns beim Betreten des geschmackvollen Saales der Ausstellung der Rätischen Bahnen. Vor allem sind hier zwei prachtvolle Reliefs zu erwähnen, die die berühmte Bahnstrecke Bergün—Albulatunnel (Nordportal) mit ihren gentalen 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 Ungeheime stehen. Es ist eine von der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik der Paris—Orléans-Bahngesellschaft gelieferte Güterzuglokomotive von gewaltigen Dimensionen. Der ungeheure Leib des Dampffessels hat das bescheidene Kaminschen fast ganz aufgefressen — wie ganz anders als vor 50 Jahren, wo auf einem engbrüstigen Dampffesselchen eine entsetzlich lange Angströhre von einem Kamins thronte. Die Orléans-Lokomotive ist zweifel- und 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 gemüthliche Post hat ein neuzzeitliches 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 unzählige Briefkuverts unablässig ihren Markenaufdruck erhalten. Dieses endlose Taf-Taf 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 bescheldene Männchen aber mit dem großen schwarzen Bart, das an diesen geheimnisvoll sich drehenden Scheibchen, Zahnrädchen, an diesen orange, rot und grün aufleuchtenden 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 gestiegenen Arbeitsteilung der menschlichen Gesellschaft liegen ja die beispiellosen Fortschritte begründet, die bei jeder andern Organisation 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 Werttage. 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 statistischen 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 Bergfloh, zu dessen Höhe sich eine Anzahl von Drahtseil- und Zahnlos 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 alterwürdigen 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 Eisenbahnwägelchen 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 ankleblich unserer Mobilisierung so froh über deren Gegen-

wart. Wenn an ihnen auch von all den modernen Erfindungen 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—Lötschberg—Simplon“ steht an zwei Prachtwagen angeschrieben, die allerdings schon ein ganz anderes Exterieur besitzen, als erwähntes Wägelchen. Diese modernen Fahrzeuge stellen die letzte und vollendetste Form der Wagenbautechnik im Bahnbetrieb dar. Schon die 3. Klasse, mit bequemen ledernen Kopfpolstern versehen, ist bequemer als früher die 2. Klasse. Diese großen Vierachser sind auch von einem wundervoll ruhigen Gang, der das Fahren zu einem wirklichen Vergnügen macht, während es ehemals eher einem Transportieren gleich. Die zweite Klasse dieser Prachtwagen ist grau gepolstert, während die 1. Klasse in geschmackvollem Grün gehalten und mit Ruhe-Kopfstiften versehen ist. Die Direktion der Montreux—Oberland-Bahngesellschaft 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 erkerförmig konstruiert und sichern so dem Reisenden ein überaus bequemes und genutzreiches Betrachten der Landschaft. Eine Abteilung für sich bilden die elektrischen Lokomotiv-motiven, von denen eine ganze Anzahl ausgestellt sind, besonders von der Maschinenfabrik Orlikon 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 sinnreichen Konstruktionen auf dem Gebiete der elektrischen Zugbeleuchtung veröffentlicht. Ahnungslos sitzt der Reisende im bequemen Bahnwagen, liest 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 Beleuchtungsrichtung ja direkt von der Wangengeschwindigkeit abhängt. Aber als Regulatoren dienen eben die Akkumulatorenbatterien und die ingeniösen automatischen Schaltvorrichtungen, deren Funktion so selbstverständlich erscheint — wenn sie erst einmal erfunden und mühsam konstruiert sind. —y.

Das Äthylen 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 Äthylenindustrie hat eine Rahmlegung, speziell in der Schweiz, in den letzten Wochen erfahren. Es erscheint aber nicht ausgeschlossen, ja sogar wahrscheinlich, daß die Verwendung des Äthylens 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 Äthylens unmöglich war. Inzwischen sind wieder große Quanten freigegeben. Die größte Verbraucherin des Karbids, die autogene Metall-