

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 35

Artikel: Neues Wandtafelgestell

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580342>

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: 21.07.2025

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

bestand im wesentlichen aus dem Besuch von möglichst vielen Messen, unter denen diejenigen zu Zurzach, Straßburg, Frankfurt und Basel die wichtigsten waren. Mit der Zeit entwickelte sich eine ganz intensive industrielle Tätigkeit, begünstigt durch die freiheitlichen Einrichtungen, die verhältnismäßig langen Friedenszeiten, wie durch den Reichtum an nutzbaren Wasserläufen. Schließlich werden wir bekannt gemacht mit der Entwicklung der Alpenstraßen und der innern Verkehrswege. Bei den ersteren überwog der Gotthard in der Mitte, nach ihm kam der Splügen im Osten, dann der Simplon im Westen. Politische Gesichtspunkte vermochten bald diesem, bald jenem Paß mehr Verkehr zuzuhalten.

Der dritte Zeitabschnitt handelt von den Bergstraßen, von den Bahnen im Flachland, sowie Alpenbahnen, vom Ringen um den ersten Schienenstrang nach Italien bis auf den Lötschberg der Neuzeit. Durch die zahlreichen Zölle, Weg- und Brückengelder suchte der frühere Transitverkehr bessere Straßen und blieb der Schweiz je länger je mehr fern; die Alpenpässe dienten nur noch dem Binnenhandel, die Flüsse und Seen verödeten immer mehr. Mit Annahme der Bundesverfassung von 1848 trat im Handel und Verkehrsweisen der Schweiz ein völliger Umschwung ein, hauptsächlich durch die Aufhebung der Transportvorrechte und die Abschaffung der Transitzölle, für die im Kanton St. Gallen allein 63 verschiedene Tarife galten und für die in der Schweiz über 500 Einnahmestellen gezählt wurden! Zur Entwicklung der Transitwege wird eingehend die Erstellung der zahlreichen Alpenstraßen (Simplon, Bernhards, Splügen, Julier, Maloja, Septimer, Gotthard, Brünig und Grimsel) dargelegt.

Es folgen die Eisenbahnen des Flachlandes. Mangels einer organisatorisch eingreifenden Zentralgewalt mußte jede Eisenbahnlinie der Schweiz ihre Existenz gegen tausend Hindernisse erkämpfen, welche speziell schweizerische eisenbahnpolitische Eigenart sich befanntlich bis in unsere Gegenwart in ihrer vollen Ursprünglichkeit und Lebendigkeit erhalten hat. Die großen Hauptlinien benutzten die Richtung des bisherigen schweizerischen Transitverkehrs.

Von den Alpenbahnen trat zuerst die Ostalpenbahn auf den Plan, und zwar schon 1845 eine Splügenreinie. Die Verhandlungen mit Italien und mit den Ostkantonen waren soweit gediehen, daß die Konzession gesichert erschien. Als aber 1863 die Nordostbahn und damit Zürich sich dem Gotthard zuwandten, war es mit der Ostalpenbahn vorderhand nichts. Das Werden dieses großen Unternehmens wird lebendig dem Leser vorgeführt, die Konkurrenzprojekte (Grimsel und Lufmanier) in den Kreis der Betrachtung gezogen, die Finanzierung, die Nachfinanzierung und die wesentlichen Bestimmungen aus dem neuen Gotthardvertrag berührt.

Den Bau vieler Konkurrenzlinien nach 1870 brachte den Kantonen und Gemeinden, mit deren Hilfe allein diese Werke zu Stande kamen, finanzielle Einbußen von gegen 150 Millionen Franken, nicht inbegriffen die 110 Millionen Kursverluste.

Ebenso eingehend wie die Entwicklung der Gotthardbahn wird die Entwicklung und Ausführung der Simplonbahn behandelt, ferner die Lötschbergbahn und ihre Konkurrenzprojekte über die Gemmi und den Wildstrubel, sowie endlich die Bestrebungen des Kantons Bern für bessere Zufahrtslinien für den Lötschberg (Münster-Grenchen, Münster-Solothurn, Grolleyer-Reconwillier-Reuchenette u. s. w.) und die Frage der Zufahrtslinien zum Simplon (Faucillebahn und Fraße-Ballorbe).

Sichtlich der Ostalpenbahn behandelt der Verfasser die verschiedenen Projekte für eine Splügenreinie, Greinabahn, Septimerbahn, ferner das Bernhar-

dinprojekt, Fernortlerprojekt, Fern-Malojabahn, Engadin-Orientbahn, Adriabahn und Tödiabahn, ohne sich für eine der genannten Bahnen speziell auszusprechen.

III. Die modernen Schifffahrtsbestrebungen in der Schweiz.

Als wichtiges Aktenstück bemerken wir einen Auszug aus den von Prof. Dr. Conradin Schokke am 21. Mai 1892 an der Generalversammlung des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins gehaltenen Rede, in der er auf die Wichtigkeit der Binnenschifffahrt hinweist und damit eigentlich zum ersten Vorkämpfer der Binnenschifffahrtsbestrebungen in der Schweiz geworden ist; 16 Jahre später war der einstige Optimist zum Pessimist geworden.

Dafür traten andere auf den Plan, die durch Versuchsfahrten (Ingenieur Gelpke, Basel) einen Rheinverkehr über Straßburg hinaus ins Leben riefen oder durch unermüdlige Propaganda einen starken Verband zusammen brachten (Dr. jur. A. Hautle-Goldach).

IV. Schweizerische Verkehrspolitik.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß neben den natürlichen Bedingungen sowohl im Transitverkehr als auch im internen Verkehr die politischen Verhältnisse und die politische Entwicklung großen Einfluß auf die Verkehrsentwicklung ausübten. Namentlich bei den Eisenbahnen kam dies zum Ausdruck durch die Gruppierung der Kantone für die Gotthardbahn, für den Simplon wie für die Ostalpenbahn, ferner durch die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern. Dazu kamen freilich auch militärische Interessen und die wirtschaftliche Entwicklung, sowohl der Schweiz wie der umliegenden Staaten.

Mehr als beim Landerverkehr haben die technischen Schwierigkeiten beim Wasserverkehr auf die Verkehrsentwicklung in der Schweiz eingewirkt. Der endgültigen Lösung harret noch die Ostalpenbahn; diese hat aber im Gegensatz zu den bestehenden Alpenbahnen noch mit einem neuen Moment zu rechnen, nämlich mit der Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee und der Verbindung des Langensees resp. Comersees mit dem Po und dem Meer.

In seinem Schlußwort sagt der Verfasser: „Es ist eine eigentümliche Fügung des Schicksals, daß die Ostalpenbahnfrage und Binnenschifffahrtsbestrebungen gleichzeitig nach ihrer Lösung ringen. Die Anhänger des Splügens haben dagegen zu kämpfen, daß man natürlich und historisch begründete Rechte mißachtet; die Freunde der Binnenschifffahrt haben für ihre Pläne erst wieder den historischen Boden und damit das Verständnis zu schaffen. Das soll im zweiten Teil unseres Werkes geschehen.“

Die Aufgabe, die sich der Verfasser für sein klar und fließend geschriebenes Werk gestellt hat, ist von ihm trefflich gelöst worden im ersten Teil und sie wird es, daran ist keinen Augenblick zu zweifeln, ebenso werden im zweiten Teil. Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege zu kennen, ist wichtig für jeden, der sich mit einem Verkehrsproblem beschäftigt. Das gut ausgestattete Werk verdient die weiteste Verbreitung und aufmerksamste Beachtung. G. R.

Neues Wandtafelgestell.

(Eingefandt.)

Bei allen Gegenständen, die hergestellt werden, sei es nun beim kompliziertesten Produkt der Technik oder beim einfachsten Gebrauchsgegenstand, sucht die heutige Zeit den erstrebten Zweck mit möglichst einfachen Mitteln

zu erreichen. In den letzten Jahren, in denen sich das moderne Kunstgewerbe immer mehr entwickelt hat, verlangt man außer der Zweckmäßigkeit auch von Produkten, die außerhalb des Kunsthandwerkes liegen, daß sie auf das Auge einen wohlthuenden Eindruck machen sollen.

Wenn diese drei Forderungen: Zweckmäßigkeit, Einfachheit und gefälliges Aussehen als maßgebend für unsere Zeit anerkannt werden, so darf man gewiß in erster Linie erwarten, daß sie sich auch in der Schule geltend machen sollten.



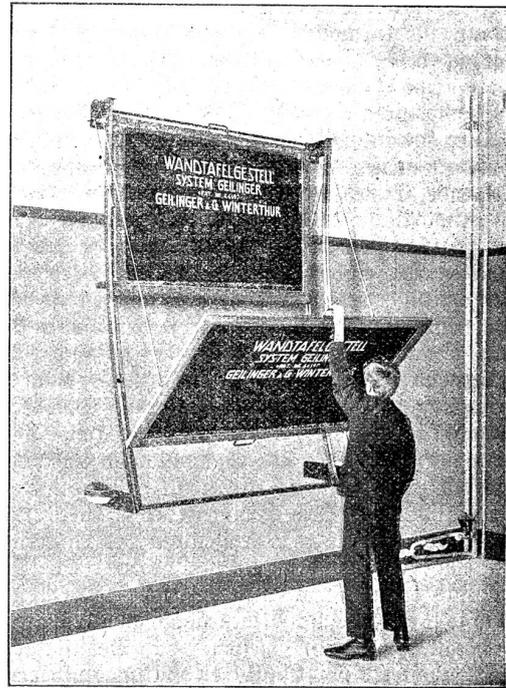
Einer der wichtigsten Gegenstände in einem Schulzimmer ist die Wandtafel. In jüngster Zeit ist nun eine Konstruktion in den Handel gekommen, die die vor genannten Bedingungen voll und ganz erfüllt.

Die beiden nebenstehenden Abbildungen zeigen das neue System deutlich. Das Gestell besteht aus einem Eisengerippe, 2 Tafeln hängen an zwei Drahtseilen, die über Rollen laufen, und liegen in gebogenen Führungsschienen. Die Tafeln sind ausbalanciert, sind vertikal verschiebbar und bleiben in jeder beliebigen Lage stehen. Um eine Tafel zu wenden, faßt man sie am oberen Handgriff, zieht denselben gegen sich. Dabei gleitet der untere Tafelrand auf den Führungsschienen nach oben. Das Drehen geschieht also durch eine einzige Bewegung, das Auslösen irgend einer Befestigung fällt weg.

Die Hauptvorteile der beschriebenen Konstruktion sind folgende:

Das Gestell erfordert mit 4 Schreibflächen nur den Platz einer einzigen Tafel.

Dadurch, daß jede Tafel für sich gedreht werden kann, sind 4 Tafelkombinationen möglich. Für mehrklassige Schulen ist das von großem Nutzen. Die Tafel stellt sich von selbst in eine für das Schreiben bequeme geneigte Lage.



Trotz der großen Bequemlichkeit ist das Gestell äußerst einfach, die Zahl der verwendeten Konstruktionsteile ist auf ein Minimum beschränkt, Steller oder Federn fehlen gänzlich. Dadurch ist große Dauerhaftigkeit und Solidität garantiert.

Diese neue Konstruktion hat im neuen Kantonschulgebäude in Frauenfeld und im Sekundarschulhaus Heiligberg in Winterthur Verwendung gefunden. Eine Mustertafel befindet sich in der permanenten Schulausstellung in Bern.

Das Gestell ist unter No. 44197 und 52355 patentiert und wird von der Firma Geilinger & Co., in Winterthur fabriziert. Generalvertreter ist G. Senftleben, Ingr., Dahliastrasse 3, Zürich.

Allgemeines Bauwesen.

Bundesbahnen. Der ständige Ausschuss des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen beschloß, den Verwaltungsrat auf den 1. und 2. Dezember einzuberufen zur Beratung einer Anzahl von Traktanden, worunter Bahnhofumbauten in Thun und Bahnhofserweiterung in Brig zu nennen sind.

Die Frage der Surbtalbahn (Niederweningen-Döttingen) wurde an einen engern Ausschuss zur nähern Prüfung gewiesen.

Was die Neuwahl in die Generaldirektion betrifft, so scheint die Kandidatur des Regierungsrates Dr. Haab in Zürich allgemeinen Anklang zu finden.

Bauwesen in Zürich. In einer außerordentlichen Generalversammlung beschloß die Unteroffiziers-Gesellschaft

aller Waffen in Zürich den Ankauf des alten Hotel „Schweizerhof“ am Limmatquai um die Summe von 320,000 Fr. Bei Beibehaltung des Hotelbetriebes soll der „Schweizerhof“ ausgebaut und in ein Vereinshaus für Unteroffiziere umgewandelt werden.

Normen für den Bau von Schulhäusern in Zürich. Die stadtzürcherischen Behörden haben laut „Schweiz. Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung“ die Frage geprüft, wie sich ohne Schädigung der Bildungsbestrebungen eine Herabsetzung des Lokalbedürfnisses für die Volksschulen erzielen ließe. Neben Änderungen in der Organisation des Schulbetriebes hat die Prüfung zu folgenden Normen für den Bau von Schulhäusern geführt: 1. Die Verteilung der Schulhäuser auf die Quartiere ist einer starken Zentralisation vorzuziehen. Die Anhäufung von mehr als 30 Klassen in einem Schul-