

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 39 (1923)

**Heft:** 23

**Rubrik:** Volkswirtschaft

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

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

Wagenfahrzeuge; von den Pracht- und Luxuswagen der Juden berichtet die Bibel wiederholt, leider ohne uns eine genauere Beschreibung zu geben.

Auch die Griechen dürften ihre Kenntnisse des Wagenbaues aus dem Lande der Pharaonen geholt haben, worauf die weitgehende Übereinstimmung der ägyptischen mit den griechischen Wagenfahrzeugen hinweist, wenn freilich auch die Griechen selbst die Erfindung des Wagens den Göttern zuschrieben und in dem Helden Trochillos denjenigen verehrten, der es zuerst gewagt hatte, Pferde vor den Wagen zu spannen. Die Griechen vervollkommneten den Wagen weiter. So zunächst den Kriegswagen, ein ganz oder teilweise aus Metall (Erz) hergestelltes und wie alles Kriegsgerät der Griechen, wenigstens der kriegerischen Führer, mit Bilderschmuck und sonstigem Zierrat reich versehenes Kriegsfahrzeug, das uns aus den mehrfachen eingehenden Beschreibungen, die Homer von ihnen gibt, ziemlich genau bekannt ist. Nicht jeder Krieger kämpfte zu Wagen, vielmehr war dieser nur ein Vorrecht der vornehmeren Führer. Von einem feurigen Zwei- oder Viergespann gezogen, trug der Kriegswagen den kämpfenden Helden in rasendem Laufe in die Reihen der Feinde, tiefe Lücken in diese reißend, Tod und Verderben mit sich bringend. Um die mörderische Wirkung der Kriegswagen zu erhöhen, wurden wohl auch an den Rädern oder dem Wagenkasten große Sicheln angebracht, die gleichsam in die Feinde hineinmähnten und imstande waren, furchtbare Verwüstungen anzurichten; besonders bei den Persern war diese Art des Kriegswagens im Gebrauch, bei den Griechen weniger. Dem kämpfenden Helden, der von dem Wagen aus seine Lanze mit Sicherheit schleuderte oder den Pfeil vom Bogen schoss, stand ein anderer Krieger zur Seite, dessen Aufgabe es war, die Pferde zu zügeln und den Wagen zu lenken. In dieser Funktion entsprachen die Kriegswagen ganz der Bedeutung der Kavallerie im modernen Heereswesen, da die Kunst des Reitens in jener Zeit erst wenig entwickelt war und zu kriegerischen Zwecken überhaupt nicht in Anwendung kam. In Friedenszeiten traten die Kriegswagen nur noch bei Gelegenheiten festlicher Veranstaltungen, besonders bei kriegerischen Festspielen, in Aktion. War doch das Wagenrennen eine Hauptnummer im Programm der olympischen Spiele, ebenso wie es Jahrhunderte später auch unter den zirkusischen Spielen der Römer an erster Stelle stand. Sich sonst im Wagen fahren zu lassen, galt bei den Griechen als ein Zeichen von Hochmut und Prokelei; nur die Mitglieder des Herrscherhauses oder andere hochgestellte Persönlichkeiten konnten als Zeichen ihrer Würde auch im Frieden unbeanstaltet Wagen und Pferd gebrauchen. Den Frauen vollends war das Wagenfahren, wenn auch nicht nach dem Gesetz, so doch der Sitte nach, gänzlich untersagt; man schien das Wagenfahren der Frauen — ähnlich wie bei uns anfänglich das Radfahren der Damen — als ein Zeichen unliebsamer Emanzipation aufzufassen, die kein ehrbarer Familienvater bei den weiblichen Angehörigen seines Hauses litt. Von der Anwendung des Wagens als Personenbeförderungs- oder Reismittel war bei den Griechen ebensowenig wie bei den Ägyptern etwas bekannt. Das noch völlig unentwickelte Reise- und Verkehrsweisen machte eine solche Verwendung des Wagens auch so gut wie ganz überflüssig, und die außerhalb der Städte gänzlich un gepflegten und unsicheren Wege trugen das ihrige dazu bei, den Gedanken, den Wagen als Reisesfahrzeug zu verwenden, überhaupt nicht aufkommen zu lassen. Dagegen waren Lastfahrwerke in ausgiebigem Gebrauch auch bei den Griechen vorhanden, und der Kinderwagen ist auch bei ihnen das typische Beförderungsmittel für Transport- und Wirtschaftszwecke. Ebenso fungierten bei ihnen die Ochsenwagen in derselben Weise wie bei den Ägyptern als

Gleisfahrzeuge. Bereits in den ältesten Epochen der Griechenzeit waren die zu den Tempeln führenden Straßen, auf denen die mit Götterbildern, Laubwerk, Opfergerätschaften und anderen Gegenständen des religiösen Kult hoch beladenen Opferfuhrwerke zur heiligen Stätte zogen, mit Steingeleisen in Gestalt sehr sorgfältig ausgeführter, etwa zwei Finger breiter, tief in den Felsen eingehauener Radfurchen versehen, in denen die Ochsenwagen sicher und leicht dahinvollten. Die Priester, deren Pflege und Obhut die Tempelstraßen unterstanden, hielten auf eine überall gleichmäßige Durchführung der Spurweite, die, wie sich an aufgefundenen Überresten dieser Bahnen nachweisen läßt, etwa 1,60 Meter betrug. Die Bahnanlagen der Griechen waren technisch bereits erheblich vollkommener ausgeführt als die der Ägypter; ihr wesentlichster Fortschritt bestand darin, daß sie mit Ausweichgeleisen versehen waren, was darauf schließen läßt, daß auf ihnen bereits ein viel regerer Transportverkehr als auf den ägyptischen Bahnen herrschte. Auch andere Völker kannten und verwandten um diese Zeit Gleisbahnen in ähnlicher Ausführung, so die Korinther, die um das Jahr 700 v. Chr. ein für die damalige Zeit ganz großartiges Bahnwerk anlegten, nämlich eine die gesamte irthümische Landenge durchquerende Spurbahn, auf der sie auf Rollgestellten Schiffe vom saronischen zum forinthischen Meerbusen beförderten. Wie man sieht, gaben schon die Alten

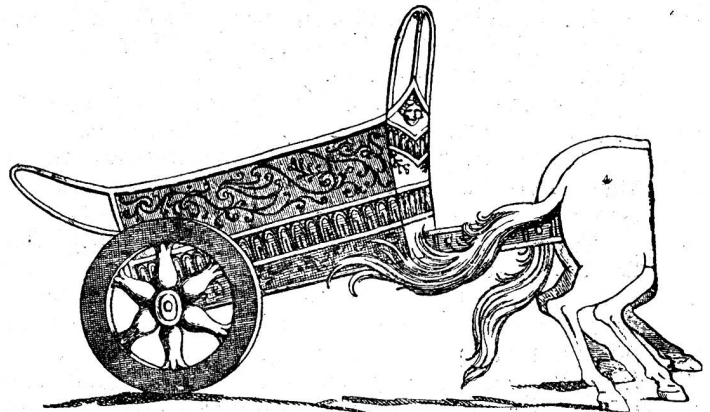


Abb. 2. Streitwagen der Griechen. Homersches Zeitalter.

das Beispiel, daß die Entwicklung des Wagenbaues auch eine solche des Wegebaues zur Notwendigkeit macht, ein Beispiel, an das heute, wo der moderne Automobilismus noch immer auf eine seinen Bedürfnissen entsprechende Neugestaltung des Wegebaues harret, wohl erinnert werden kann. (Fortsetzung folgt).

## Volkswirtschaft.

**Das Eidgen. Arbeitsamt in Bern** will eine Berständigung für eine einheitliche Grundlage zu einem Lebenskosten-Index versuchen und lädt die statistischen Ämter, sowie die interessierten Landesverbände der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu einer Konferenz auf den 18. September nach Bern ein. Es soll auch darüber beraten werden, wie der Index der Lebenshaltungskosten des Bundespersonals für 1924 festzusetzen sei.

**Gesetzliche Regelung der Arbeitsvermittlung.** Das eidgen. Arbeitsamt hat umfangreiche Vorarbeiten zur gesetzlichen Regelung der Arbeitsvermittlung durchgeführt. Ein Entwurf eines Bundesgesetzes über die Regelung der Arbeitsvermittlung ist dem eidgen. Arbeitsamt vom Verband schweizer. Arbeitsämter eingereicht worden. Dieser Entwurf wird an der ordentlichen Jahresversammlung dieses Verbandes, die am 22. September in Zug stattfinden wird, besprochen werden. An der Konferenz

# Motoren

für Betrieb mit  
Benzin, Petrol,  
Rohöl etc. ::

stationär und fahrbar.

□ **Erstklassiges Deutzer Fabrikat.** □

Prompte Lieferung durch die Generalvertretung

**Würgler, Mann & Co.**  
Albisrieden-Zürich.

2129/15a

werden sämtliche Vorsteher der kantonalen Arbeitsnachweisämter teilnehmen, sowie auch die Leiter der Gemeindearbeitsämter, die dem Verband angehören.

## Verschiedenes.

† **Stichmeister Jakob Trindler-Waser** in Winterthur starb am 30. August im Alter von 86 Jahren.

† **Heinrich Stiefenhofer**, Ingenieur in Wädenswil ist am 2. September nach langem schwerem Leiden im 55. Altersjahr gestorben. Er war Teilhaber und technischer Leiter der Bauunternehmung Baumann und Stiefenhofer in Wädenswil.

† **Franz Helbling**, Schreinermeister in Rapperswil, starb am 2. September im 52. Altersjahre.

† **Dachdeckermeister Kaspar Weber-Germann** in Bischofszell starb am 27. August im Alter von 82 Jahren.

**Wettbewerb für Drechslerarbeiten.** (Mitget.) Am 28. August trat im Gewerbemuseum Basel unter dem Vorsitz des Direktors Dr. H. Kienzle das Preisgericht über Drechslerarbeiten und Entwürfe zu solchen zusammen, der von diesem Veranstaltet wurde, um dem in letzter Zeit etwas zurückgegangenen Gewerbe Impulse und Erwerbsquellen zu verschaffen. Es waren 36 Sendungen mit 116 ausgeführten Arbeiten und 113 Entwürfen eingetroffen. Das Ergebnis kann als recht erfreulich bezeichnet werden und es steht zu erwarten, daß es diesem Handwerk die erwünschte Belebung bringen wird. Es wurden 16 Sendungen mit Preisen ausgezeichnet, 11 einzelne Arbeiten erhielten wegen besonderer Vorzüge kleinere Prämien. Die prämierten Arbeiten werden einer

Wanderausstellung „Die Drechserei“ einverleibt, die im Oktober in Basel stattfinden und nachher in den übrigen schweizerischen Gewerbemuseen gezeigt werden soll. Es wurden folgende Preise erteilt:

Ein erster Preis von Fr. 250.— an Herrn E. Rupper in Basel wegen der Vielseitigkeit der in seinen Entwürfen enthaltenen Anregungen

Drei zweite Preise von je Fr. 200.— an die Herren Alexander Weymuth, Winterthur; Wilhelm Schwyzmann, Bildhauer, Minusio-Locarno; Armin Runge, Olarus.

Sechs dritte Preise von je Fr. 100.— an die Herren Hans Staub, Goldschmid zusammen mit G. Sorg, Drechslermeister in Zürich; J. Salgo, Jan Schuller & A. Ferrari, Bönigen; P. Gauchat, Graphiker, Zürich; E. Tobler, Innenarchitekt und Joh. Jäger, Drechslermeister, Zürich; Otto Kienzle, Basel; Emil Wanner, jun., Schaffhausen.

Sechs vierte Preise von je Fr. 50.— an die Herren Fritz Kienholz, Bildhauer, Dietikon; L. Slutskaja, Locarno; Eugen Bez, Schaffhausen; Julie Masaren, Basel; Otto Müller, Kunstgewerbler, Basel; Walter Spieß und Andreas La Roche, Architekten, Basel.

Weiter wurde beschlossen, aus Sendungen, die als Ganzes keine Preise erhielten, mit Prämien von je 25 Franken 11 einzelne Arbeiten auszuzeichnen, die besondere Vorzüge aufweisen. Damit wurden folgende Einsender bedacht: Die Herren D. Meißner, Zürich 3; Martin Keller, Weinfelden; W. Bürkle & Co., Basel; Gustave A. Hufschmid, Genf; Albert Elber, Basel; W. Kienzle, Zürich zusammen mit Fräulein Irma Kocan, Basel; Gustav Rupp, St. Gallen zusammen mit Jakob Jndermayer, Berneck; Heinrich Appenzeller zusammen mit Genossenschaft für Möbelvermittlung, Zürich; Hans Grieder, Siffach; Gottlieb Fric, Obfelden zusammen mit Robert Fric, Dachelsen-Mettmenstetten (Zürich); A. Böni, St. Gallen.

**Der Stand der Teuerung im August 1923.** (Korr.) Der Teuerungsinde des Verbandes schweizerischer Konsumvereine, der die Ausgaben für die hauptsächlichsten Nahrungsmittel, einer fünfköpfigen Familie (2 Erwachsene und 3 Kinder unter 10 Jahren), sowie Brenn- und Leuchtstoffe (ohne Holz, Gas und elektrische Energie) umfaßt, zeigt zum erstenmal wieder seit dem Monat März dieses Jahres einen kleinen Rückgang. Derselbe beträgt Fr. 18.12 oder rund 1%. Er ist im August von Fr. 1796.30 auf Fr. 1778.18 gesunken. Von 47 Artikeln, die dieser Index erfaßt, sind vom 1. Juli bis zum 1. August 8 im Preise gestiegen, näm-

**Anerkannt einfach, aber praktisch,**

zur rationellen Fabrikation unentbehrlich, sind

**Graber's patentierte Spezialmaschinen  
und Modelle zur Fabrikation tadelloser Zementwaren**

Kenner kaufen ausschliesslich diese la Schweizerfabrikate.

Moderne Einrichtung für Blechbearbeitung.

**Joh. Graber, Maschinenfabrik, Winterthur-Veltheim**