

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 16

Rubrik: Verschiedenes

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: 16.03.2025

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

erweisen. Die 10' 0.75" starke niederbayerische Mainware ging auch nicht in der sonst gewohnten lebhaften Weise nach Rheinland und Westfalen ab, doch liegen die Verkaufspreise für diese Sorten, die durch die bestehende Verkaufskonvention geregelt sind, etwas fester als die der 16' langen Ware. Am Markt für Eichenschnittware machte sich wohl andauernd Begehrt nach Speßarter besseren Herkünften bemerkbar, indes fehlt der flotte Zug im Handel.

Verschiedenes.

Die nationalrätliche Kommission für die Revision des Fabrikgesetzes hat ihre Beratungen geschlossen. Die von Herrn Bundesrat Schulthess ausgearbeiteten Verständigungsvorschläge sind ohne wesentliche Änderungen akzeptiert worden. Die Differenzen konnten alle bereinigt werden, nachdem die Mitglieder der „Verständigungskommission“ nochmals eingehende Beratung gepflogen hatten und alsdann der Gesamtkommission gemeinsame Vorschläge unterbreiten konnten. Die ganze Vorlage geht nun nochmals an den Bundesrat, welcher ohne Zweifel die geringfügigen Änderungen genehmhalten wird. Alsdann wird der Entwurf als gemeinsamer Vorschlag des Bundesrates und der Gesamtkommission dem Nationalrate unterbreitet werden. Nachdem einstimmige Beschlüsse der Kommission vorliegen und nachdem sowohl die Vertreter der Arbeitgeber, wie diejenigen der Arbeiter sich auch der Zustimmung ihrer Vertrauensleute mehr oder weniger versichert halten, ist anzunehmen, daß sich die Beratung des Fabrikgesetzes in den beiden Räten glatt abwickeln werde. So ist zu hoffen, daß das neue Gesetz gleichzeitig mit der Kranken- und Unfallversicherung, mit der dasselbe mannigfache Beziehungen hat, auf 1. Januar 1915 in Kraft werde treten können.

Wer hätte eine so rasche Förderung dieser Gesetzesrevision noch vor einem halben Jahre vorauszusagen gewagt! Dieselbe ist — so wird dem „Vaterland“ geschrieben — vor allem aus ein Verdienst des Hrn Bundesrat Schulthess, welcher in kürzester Zeit die gesamte Materie durchgearbeitet und Vorschläge ausgearbeitet hatte, welche eine glückliche Lösung der schweren Differenzen ermöglichen konnten. Er vertrat dieselben mit einer solchen Energie und Gewandtheit, daß sich die Vertreter der beiden Hauptgruppen zur Verständigung herbeiließen. Dabei muß anerkannt werden, daß von beiden Seiten Opfer gebracht worden sind und daß man sich allseitig weiser Mäßigung zu befehlen suchte. Der neue Entwurf ist ein Kompromißwerk. Als solches wird es nicht bloß von den eidgen. Räten, sondern auch vom Volke angesehen und behandelt werden müssen. Anders als auf dem Wege einer Verständigung kann dieses große Werk, bei dem so große wirtschaftliche Interessen in Frage stehen, nicht geschaffen werden. Möge ihm auch fernerhin ein guter Stern leuchten!

Zürcherische Verkehrsfragen. Hierüber berichtet die „N. Z. Z.“: Das Problem der Verkehrsfragen, das durch den Bau eines Netzes radial von Zürich ausgehender Schienenwege in der Hauptsache erledigt schien, drängt sich infolge der Neugestaltung der Verkehrspolitik der Gegenwart mit neuer Wucht auf. Man möchte für einen Moment wägen, daß bei der überragenden Wichtigkeit Zürichs als Verkehrszentrum die neuen Aufgaben durch die Bundesbahnen als die Hauptinteressenten ihre natürliche Lösung finden würden. Es hat sich aber gezeigt, daß sich Bundesbahnen, Behörden und Volk erst noch an den Gedanken einer einheitlichen und rationellen Verkehrspolitik gewöhnen müssen. So muß sich denn

Zürich bei der Lösung der neuen Aufgabe eine aktive und initiativ Rolle zuerkennen.

Diese Lage der Dinge ist unseren obersten städtischen und kantonalen Behörden nicht entgangen. Bei der Wichtigkeit und Vielgestaltigkeit des Verkehrsproblems drängt sich aber die Frage auf, ob nicht in unsern mit Geschäften überladenen Exekutiven dem Ressortchef eine Delegation zur Seite gestellt werden könnte, die als Verkehrsausschuß den Verkehrsfragen besondere Aufmerksamkeit schenken würde.

Zu den Problemen, die von unserer Regierung gegenwärtig eifrig studiert werden, gehört die Frage des Ausbaues der Glattallinie zu einer durchgehenden Ader namentlich für den Güterverkehr der Uriberg- und Churerlinie. Daß die Schaffung dieser Zürich entlastenden Route auch Verbesserungen im Personenverkehr bringen würde, liegt auf der Hand. Gegenstand konstanter Aufmerksamkeit im Verein mit dem Zürcher Stadtrat bildet auch die Entwicklung des Problems der deutsch-schaffhauzerischen Zufahrt zum Gotthard.

Man weiß, daß seit einigen Monaten intensiv an der Gründung einer Gotthardvereinigung gearbeitet wird. Daß bei der nordostschweizerischen wie bei der südlichen Gruppe der Gotthardinteressen Zürich in hervorragendem Maße beteiligt ist, ist ohne weiteres klar. Es darf uns deshalb zur Beruhigung gereichen, daß zu den Initianten Mitglieder unserer beiden obersten Exekutiven gehören. Hoffen wir, und der gegenwärtige Stand der recht intensiv betriebenen Vorbereitungen berechtigt uns dazu, daß bald eine Gotthardvereinigung geboren werde, die im Rahmen nationalen Wirkens und ohne Spitze gegen anders geartete Interessen, kraftvoll für die Realisierung des aufgestellten Programms, das wohl die Elektrifizierung der Gotthardbahn und der Zufahrten an die erste Stelle setzen wird, eintritt.

Zu den schwierigsten Fragen gehören die der Ostalpenbahn und der Rhein-Bodenseeschifffahrt. Unsere kantonale Exekutive hat hier in der Tat eine Zurückhaltung beobachtet, die ihre Erklärung wohl nur im unabhüllten Stand der Dinge und auch in der über Zürich, ja unser Land hinausragenden Bedeutung der Projekte finden kann. Die Sachen sind nun aber so weit gediehen, daß die Politik des Abwartens gewiß mit Vorteil gegen die des Eingreifens vertauscht werden darf, das eingeleitet würde durch ein Studium dieser Fragen, die eines Zusammenhanges nicht entbehren, der größer ist, als man anzunehmen geneigt ist, durch die Verkehrsdelegation.

Internationale Arbeiterschutzkonferenz. Der Bundesrat hat die schweizerische Delegation zu der am 15. September zusammentretenden internationalen Konferenz über Arbeiterschutz wie folgt bestellt: Bundesrat Schulthess, Alt-Bundesrat Emil Frey, Präsident der schweizerischen Vereinigung zur Förderung des internationalen Arbeiterschutzes, Dr. Franz Kaufmann, Chef der Abteilung Industrie im Handels-, Industrie- und Landwirtschaftsdepartement, Alt-Bundesrat Adrian Lachenal, Vizepräsident der internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz (Bern), Oberrichter Otto Lang (Zürich), Präsident des schweizerischen Arbeiterbundes, Heinrich Scherrer, Regierungs- und Ständerat (St. Gallen), Präsident der internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz, John Siz, Präsident der Zürcher Handelskammer, Jules Bautier, Fabrikant in Grandson, Heinrich Walther, Regierungs- und Nationalrat in Luzern. Die Wahl der schweizerischen Mitglieder der auf den 11. September einberufenen internationalen Kommission für periodische statistische Berichterstattung über die Arbeiterschutzgesetze findet später statt.

Rheinschiffahrt. Infolge ausgiebiger Niederschläge erhebt hauptsächlich der Oberrhein starken Wasserzuwachs. In Hünningen stieg der Pegel vom 18. Juni bis heute von 220 auf 256 cm, einen Stand, der namentlich die ober-rheinischen Fahrten sehr begünstigt und besonders für die Schifffahrt nach Basel sehr vorteilhaft ist. Am Mittelrhein fiel die Aufbesserung des Wassers weniger in die Waagschale, aber trotzdem konnten die großen Rähne nahezu mit voller Ladung die Fahrten durch die wasserarme mittelhheinische Gebirgstrecke bis nach Mannheim ohne Vornahme von Leichterungen ausführen. Wie umfassend der Verkehr am Oberrhein war, geht daraus hervor, daß vom 14. bis 21. Juni am Straßburger Hafen rund 50,000 t Güter eintrafen. Die Kohlenbeförderung erforderte mit ihrem starken Umfang starke Inanspruchnahme von Leerraum; die Transporte der Ruhrkohlen gingen bis nach Basel hinauf. Hauptsächlich aber wurden die Plätze Rheinau, Karlsruhe und Straßburg mit Kohlen versehen. Die Holztransporte wiesen weitere Zunahme auf; es kam sowohl russische, wie schwedische, als auch amerikanische Ware heran, meistens Bretter und Batten. Außerdem kamen die Papierholztransporte von den nordischen Seehäfen stärker in Gang. Die Zufuhren von Getreide waren umfassender. Von allen Seiten wurde denn auch die Nachfrage nach Leerraum verstärkt, und in Verbindung damit gingen die Bergfrachten weiter in die Höhe. Vor allem fallen die Aufschläge bei den Kohlentransportsätzen in die Augen. Die Bergschlepplöhne blieben fest und betrugen von der Ruhr nach Mannheim $3\frac{1}{2}$ —4 Pfg., von Mannheim nach Karlsruhe $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Pfg., nach Lauterburg $1\frac{3}{4}$ Pfg. und nach Straßburg $3\frac{1}{4}$ — $3\frac{1}{2}$ Pfg. für den Zentner. In Basel trafen außer Brennstoffen Holz, Kaffee, Blei und sonstige Stückgüter ein. Der Talsfrachtenmarkt zeigte neuerdings eine Zunahme des Verkehrs. Belangreich waren hauptsächlich die Transporte süddeutscher Hölzer nach den mittelhheinischen Stationen (Köln, Duisburg und Düsseldorf). Von Karlsruhe allein gingen in der Zeit vom 10. bis 12. Juni rund 270 Doppelwagen nach dem Mittelrhein ab. Die Bretterfracht ab Karlsruhe nach dem Mittelrhein ging weiter in die Höhe auf etwa 19 Mk. 50 die 10,000 kg. Auch die Schwergutfracht beginnt zu steigen, nachdem sich die Schiffer weigern, zu bisherigen Sätzen weitere Transporte zu übernehmen. Von Basel aus wurden talwärts Stückgüter, kondensierte Milch, Karbid und Ferro Silizium befördert. Die Talschlepplöhne sind ab Mannheim immer noch um etwa 10 % unter dem Normaltarif. Für das Schleppen leerer Rähne bezahlte man zuletzt in Mannheim nach den Ruhrhäfen 85—90 Mk. („Neue Zürcher Ztg.“)

Kleinwohnungsbauten in Dresden. Von dem vom Dresdner Gemeinderat zur Behebung der Not an kleinen Wohnungen bewilligten Kredit von sieben Millionen Mark sollen zehn Millionen für die Erwerbung von Bauländereien und der Rest zur Ausleihung von ersten und zweiten Hypotheken auf Kleinwohnungsbauten benützt werden.

Holzfarbung an lebenden Bäumen. Schon vor mehreren Jahren wurde eine neue eigenartige Methode zur Verfärbung von Hölzern gefunden, die sich viel enger an natürliche Vorgänge anschließt als die üblichen Ver-

fahren und die die Erzeugung von Altersfarben durch die ganze Holzmasse hindurch ermöglichte. Bei gerbstoffhaltigen Hölzern werden die schönsten Effekte erzielt, und Eichenholz läßt sich so unter gewissen Voraussetzungen bis zum tiefen Schwarz verfärben, so daß es in fetter Weise der sog. Moor- oder Wassereiche in seiner Wirkung nachsteht. Von einer willkürlichen Beeinflussung des Farbtones konnte allerdings bei diesem Verfahren nicht die Rede sein, denn die Bestandteile des Holzes sind an der Verfärbung in hohem Maße beteiligt, so daß gerbstoffhaltige Hölzer ganz andere Wirkungen geben als gerbstofffreie und ebenso harzhaltige Hölzer anders reagieren als harzfreie.

Diese Tatsachen legen die Frage nahe, ob es nicht möglich ist, die Bestandteile der verschiedenen Hölzer bereits im lebenden Zustande in gewissem Sinne zu verändern oder zu beeinflussen. Es handelt sich dabei nicht darum, etwa mit der Natur in Wettbewerb zu treten und allerhand buntsfarbige Hölzer zu erzeugen, vielmehr wäre zu versuchen, dem Baume im lebenden Zustand Stoffe einzuverleiben, die hinterher durch eine geeignete Behandlung am geschnittenen Holze diesem durch die Masse einen typischen Holzton verleihen. Wenn es z. B. gelänge, gerbstoffreien Hölzern, wie Birke und Ahorn, im lebenden Zustande eine Lösung von Tannin einzuverleiben, so wäre es hinterher ein leichtes, durch Behandlung mit Ammoniak unter Druck diesen Hölzern einen ähnlich dunklen Farbton zu geben, wie dies bei der stark gerbstoffhaltigen Eiche heute ohne weiteres gelingt.

Es ist interessant, daß bereits in einem englischen Patent vom Jahre 1839 der natürliche Gastauftrieb zur Imprägnierung des Holzes mit bestimmten Lösungen nutzbar gemacht werden sollte. Auch in den folgenden Jahren wurden dahin zielende Versuche angestellt, so z. B. von Boucherte, jedoch mit geringem Erfolge.

Neuerdings wurden von Dr. Kleinstück interessante Versuche in dieser Richtung angestellt, über die er in der „Zeitschrift für angewandte Chemie“ berichtet. Er fand, daß man am besten den Stamm nicht nur anbohrt, sondern die Bohrung durch die ganze Breite des Stammes fortsetzt. Das eine Ende dieses Kanals wird dann mit einem Kork verschlossen, während am anderen Ende mit einem Zuleitungsrohre die Imprägnierungsflüssigkeit aus einem Behälter zugeführt wird. Bei größeren Bäumen wird ein ganzes System von Bohrungen hergestellt.

Bei den Versuchen wurden zunächst Anilinfarbstoffe angewandt, die wasserlöslich und lichtecht sein müssen. So wurden mit Malachitgrün und Methylblau bei Birken vollkommen gleichmäßige und einheitliche Färbungen erhalten, während durch Cochin das Holz nur rot geädert wurde. Weiter wurden solche Stoffe angewandt, die mit dem Lignin des Holzes typische Farbreaktionen geben, wie z. B. salzsaures Anilin und Paraphenylen-diamin. Bei Anwendung einer einprozentigen Lösung des erstgenannten Salzes wurde so eine Birke bereits über Nacht durch und durch verfärbt und nach einigen Tagen hatte sich der dunkle Schimmer der Blätter so vertieft, daß der Baum aus der Ferne einer Blutbuche glich. Die Aufnahmefähigkeit ist sehr groß, so nahm z. B. eine Kiefer in zwei Tagen etwa 10 l Salzlösung auf. In dritter Reihe wurden mit solchen Stoffen Versuche angestellt, die wie Tannin durch eine nachfolgende Behandlung am geschnittenen Holz einen bestimmten Farbton hervorrufen. Es wurde auch versucht, durch Anwendung von künstlichem Druck von außen die Färbung des Holzes zu beschleunigen; dabei wurden aber keine günstigen Resultate erzielt.

Bei Adressenänderungen

wollen unsere geehrten Abonnenten zur Vermeidung von Irrtümern uns neben der neuen stets auch die alte Adresse mitteilen. Die Expedition.