**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 16 (1900)

**Heft:** 18

Rubrik: Verschiedenes

### 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: 22.11.2025** 

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

liegenden eidgenössischen Gesetzentwurf nochmals genau ansehen.

## Verschiedenes.

Straßenbahnen bei Interlaken. Letten Samstag ist mit der Planaufnahme für die konzessionierte StraßensbahnInterlakensWattensWilderswyl begonnen worden. Herr Ingenieur G. Anselmier aus Bern führt dieselbe aus. Nächstes Frühjahr dürfte mit dem Bauder Bahn begonnen werden.

Das Projekt einer Bahn Nosta-Martigny, von dem früher schon die Rede war, taucht neuerdings wieder auf. In der letzten Sitzung des Eisenbahn-Syndikates in Genua wurde dasselbe lebhaft begrüßt. Die Linie würde über Pré-St. Didier, Courmayeur und den Ferretpaß ins Wallis geführt.

Wildbachverbauungen. Der ft. gallische Regierungserat ordnete die unverzügliche Verbauung des Felsebaches bei Gams an.

— Die Gemeinde Klosters will sofort einen Kanal bauen, der die Gewässer der Thalalp künstig vom Dorfe ablenken und direkt der Landquart zuleiten soll.

Bon den Fortschritten beim Ban der Linie Bauma-Nerikon wird dem "Freisinnigen" geschrieben: Die Eröffnung dieser Linie ist bekanntlich auf 1. Juni 1901 angesetzt, allein die Ingenieure sind insgesamt überzeugt, daß mit nächstem Februar die Bahn six und sertig dastehen wird. Die größten Dämme und Brücken in Bauma, Neuthal, Ennetschloo und Uerikon 2c. sind schon sertig odern nähern sich ihrer Vollendung. Die schwierigsten Punkte sind überwunden, der Ausdau der Linie ist schon vielerorts begonnen worden, und bald werden die großen Schotterzüge die ganze Strecke besahren.

Wasserversorgung von Paris aus dem Genser See. Der "Temps" nimmt das Projekt, Paris mit Wasser aus dem Genser See zu versorgen, wieder auf. Die Quellen, die man um Paris herum ankausen zu können glaubte, seien nicht genügend oder nicht erhältlich; andrerseits habe Frankreich einen größeren Anteil am Genser See als der Kanton Gens, weshalb die Einreden der dortigen Wasservechtsbesitzer nicht ins Gewicht sallen. Die Ableitung sollte dei Evyan geschehen. Auch aus dem Reuendurger See ließe sich eine Leitung bewerkstelligen. Die Genser "Suisse" ist über diese Krojekte wenig ersbaut und bemerkt, Lyon bedürse nicht minder als Gensber Wasserväste der Khone. Das Argument betr. den größern Anteil Frankreichs am Genser See verkennt, daß die Gebietshoheit über einen Teil des Genser Sees ein privatrechtliches Eigentum an der Wassersubskaar

und das freie Verfügungsrecht darüber zum Schaden anderer Anftößer nicht in sich schließt.

Um die Danerhaftigkeit der Dachpappe zu erhöhen, wird der "Bau-Industrie" zufolge dem Teer zur Hälfte gelöschter Kalt beigefügt und die aufgenagelte Pappe damit bestrichen. Das Versahren hat folgende Vorteile: Der Anstrich ist geruchlos und läuft selbst bei großer Hige nicht; durch den auf diese Weise sich bildenden glassartigen Ueberzug wird die Bedachung besonders wasserbicht, auch wird die schaarze Farbe des Teers heller—das Dach saugt nicht soviel Wärme auf und die Lust ist unter demselben Sommer nicht so drückend.

Beizen von Holz durch die ganze Maffe. Es find hierfür verschiedene Berfahren bekannt und sie werden auch teilweise im Großen durchgeführt, sie verlangen aber alle ziemlich kostspielige und komplizierte Einricht= ungen. Wenn Solz in dideren Studen durchgefärbt werden soll, so kann dies dadurch geschehen, daß ent-weder die Farbstofflösung unter Druck in das Holz eingepreßt oder in der Luftleere in das Holz eingesogen wird oder aber beide Verfahren werden miteinander verbunden. Gin Berfahren letterer Art wird von C. Marggraf in der Leipziger deutschen Drechklerzeitung 1900 Nr. 12 S. 258 beschrieben Die zu beizenden Hölzer werden zunächst in einem dichtschließenden, auf hohen Druck geprüften eisernen Keffel mit Dampf behandelt (gedämpft). Je nach Beschaffenheit des Holzes dämpst man längere oder kürzere Zeit. Hierauf wird der Dampf abgestellt, ein Hahn am Kessel geöffnet, so daß das Kondensationswasser ablaufen kann. Alsdann läßt man die Beize in den Reffel laufen und ftellt in dem Ressel mit einer Luftpumpe Unterdruck her. Auf diese Weise verdünnt man aber nicht nur die über der Beigflüffigkeit stehende Luft in dem Reffel, sondern es entweicht auch die in den Poren des Holzes befindliche Luft, fo daß die Beize leichter in das Solz eindringen tann. Sat die Luftverdunnung im Reffel genügende Zeit angedauert, so läßt man die Luft wieder in den Keffel eintreten und diese preßt die Beize in das Holz hinein. Wenn die Holzstücke nicht fehr dick find, genügt zumeist der Atmospärendruck, um die Beize das Holz vollständig durchdringen zu machen. Ift dies aber nicht der Fall, so muß der Druck erhöht werden, was entweder durch Einpumpen von Luft geschehen kann, sofern, etwa in Rücksicht auf den verwendeten Farbstoff, die Beize kalt zur Wirkung kommen soll, oder aber der Beigkeffel wird mit einem Dampfteffel von ge= nügendem Druck in Berbindung gebracht, in welchem Falle der Dampf gleichzeitig die Beizfluffigkeit erhipt, was deren Eindringen in das Holz erleichtert. Unter

# Bächtold'sche Benzin-Brünler's Gas- MOTORE

kräftige, sehr vorteilhafte Maschinen, mit geringstem Brennstoff-Verbrauch,

liefert zu Fabrik-Preisen der Vertreter:

2593 ь

E. Binkert-Siegwart, Ingenieur, Basel.

Umständen muß der Druck auf 10 Atmosphären gesteigert werden, doch hängt dies sowohl von der Holzsart wie von der Dicke der zu beitzenden Holzstücke ab.

## Große panamerikanische Projekte.

Der Nicaragua-Kanal ist um einen Schritt weiter vorangerückt. Die Abgeordnetenkammer der Vereinigten Staaten hat die Vorlage angenommen und die Senatstommission hat nun einen empsehlenden Bericht darüber sertiggestellt. Die Hauptbestimmungen dieser Gesehssvorlage sind: Der Präsident der Republik wird ermächtigt, das nötige Terrain anzukausen, um genannten Kanal in der für den Durchgang der größten Schisse hinreichenden Größe zu bauen, die Oberaussicht darüber zu sühren und die nötigen Häsen anzulegen. Den Republiken Costa Rica und Nicaragua wird die Benützung dieses Kanals und der Härgern des Ver. Staaten. Für den Bau des Kanals wird als Maximum die Summe von 140 Millionen Dollars bewilligt.

Es ift überflüssig, auf die große Bedeutung, welche dieses Werk für den Welthandel haben wird, hinzu-weisen. Außerdem wird er den centralamerikanischen Staaten und einem großen Teil von Südamerika eine neue Spoche, eine neue Zukunft erschließen, der Auß-wanderung, dem Handel und der Produktion große Ländereien von unermeßlichem Naturreichtum eröffnen. Unter diesen Gesichtspunkten ist das Nicaragua-Projekt einesüdamerikanische Angelegenheit von höchster Wichtigkeit.

Aber noch wichtiger ist das Werk für die Vereinigten Staaten selber und diefer Umstand sichert seine Aus-Seitbem Nordamerika in der Weltpolitik zur Großmacht geworden ist und auf das Gebiet der Kolonie= politik sich geworfen hat, ist der Durchstich jener Land= enge eine unabweisbare Notwendigkeit, um eine einheit= liche Aftion seiner Seemacht überhaupt zu ermöglichen. Gegen diese Notwendigkeit find alle Einwendungen und alle Befeindungen gegen ben Kanal ohnmächtig. Bekanntlich sind es vor allem die Interessenten des Panama-Kanals, welche alles aufbieten, das Konkurrenz= unternehmen nicht aufkommen zu lassen und dafür den Nordamerikanern das Panamaunternehmen anzuhängen. Aber in der letten Zeit sind die Aussichten für das Gelingen dieser Campagne immer schwächer geworden, und wie obenerwähnte telegraphische Meldungen zeigen, ist das Nicaragua-Projekt als gesichert zu betrachten. Einen anderen gewichtigen Gegner hat dieses Unternehmen an den zahlreichen nordamerikanischen Bahngesellschaften, welche den Verkehr zwischen Often und Westen vermitteln. Man hat berechnet, daß dieser Ranal den Gisenbahnen allein an Getreidefrachten jähr= lich einige 15 bis 20 Millionen Dollars entziehen würde. Aber wie gesagt, über all diesen privaten Interessen steht hoch erhaben die Staatsraison, und dafür ist nun auch in den Vereinigten Staaten der psychologische Moment gekommen, der Enthusiasmus für die Expansionspolitik oder deutsch gesagt: Großmannssucht.

Außerbem hat die Sache noch einen andern Haten, um den sich die Gemüter beunruhigen, wobei es sich um die Frage des Kanals und der Monroe-Theorie handelt. Bekanntlich haben schon vor Jahren die Nordamerikaner mit den Engländern einen Vertrag darüber abgeschlossen, wie sie es halten wollen bezüglich des internationalen Verkehrs in diesem Kanal. Da existiert der Clay Bulwer-Vertrag und als neuere Fassung der Hauser-Pauncesote Vertrag. Nach diesem Abkommen ist der Verkehr auf diesem Kanal sür alle Nationen zu jeder Zeit gestattet; es besteht eine vollständige Neu-

tralität des Kanals zu allen Zeiten und von allen Nationen anerkannt. Nordamerika hat die Verwaltung und das Aufsichtsrecht, darf aber gar keine Befestigung anlegen. So war es von jeher abgemacht mit der ersten Seemacht der Welt: Großbritannien. Aber feit bem glücklichen Kriege mit Spanien ift den Dankees der Kamm mächtig geschwollen. Unter den begeisterten Anhängern der Expansion und des Monroe, und dazu gehört nun auch der große Haufe, will man von alten Versprechen nichts mehr wissen, und nunmehr den Ni= caragua-Ranal nur als rein amerikanische Angelegenheit behandelt sehen, darüber nach Gutdünken verfügen und alle Oberhoheitsrechte ausüben, obwohl derselbe gar nicht im eigenen Lande zu liegen kommt. Es ist noch unbestimmt, welche Stellung das nordamerikanische Parlament zu dieser Frage nehmen wird, verhält es sich ablehnend gegen die früheren Berträge, so werden sich alsdann die Vertreter der Diplomatie damit zu befassen haben. — Jüngst hat ein Pankee-Deputierter den Untrag gestellt, man solle Nicaragua einladen, sich als nordamerikanischer Staat der Union anzuschließen. Da= durch würde man natürlich auch für die günstige Löfung des internationalen Problems einen Vorstoß zu erzielen hoffen. Andererseits beweist der obenerwähnte Antrag deutlich, daß thatsächlich die Nankees die Grenzen ihres Vaterlandes sich noch bedeutend weiter nach Süden

denken als die heutigen Pfähle stehen.

Bekanntlich haben die Nordamerikaner auch den Plan ausgeheckt zu einer Continentalbahn, mit der man direkt von New-York nach dem La Plata und später sogar dis nach der brasilianischen Hauptskadt sahren könnte. Die Idee käme einem gar zu phantastisch vor, wenn nicht die nordamerikanische Regierung thatsächlich sür die Angelegenheit eine eigene Kommission ernannt und auf ihre Kosten mit den Studien betraut hätte. Wie zu erwarten, stellt der neulich ersolgte Bericht dieser Fachleute die Aussührung der Idee in noch weite Ferne. Natürlich sind die Kosten enorm, die Bauten gewaltig, aber die größte Schwierigkeit erblickt die Commission in dem Umstande, daß die bereits vorhandenen, hiersür zu benützenden Bahnstrecken ganz verschiedene Spurveiten ausweisen, also auch selbst da große Neubauten

erforderlich wären.

Nach dem Berichte des Mr. Walter C. Hamm würde die Länge der Bahn von New-Yorf dis Buenos Aires 10,221 Meilen betragen und die Koften sich auf 200 Millionen Dollars stellen. Dazu könnten 4769 Meilen schon bestehender Linien benützt werden, wogegen noch 5462 Meilen zu bauen wären. Von der ganzen Linie würden entsallen auf die Gebiete der

Vereinigten Staaten	2904	Meilen	•
Mexito	1644	"	
Guatemala	169	"	
San Salvador	230	"	
Honduras	71	- 11	
Nicaragua	209		
Costa Rica	360	"	
Colombien	1354	"	
Ecuador	658	"	
Peru	1784	"	
Bolivien	587	"	
Argentinien	1061	"	

Müssen wir also diese Continentalbahn für das nächste Halbjahrhundert noch als eine schöne Idee bestrachten, so wird uns schon das nächste Jahrzehnt sicherlich einem Durchstich der Panamas resp. Nicaraguas Landenge sehr nahe führen, und damit wird die kühne Menschenhand wieder eine jener großen Korrekturen an der Natur aussühren, worin die Neuzeit so Großartiges auszuweisen hat.