

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: 13.01.2026

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

liegenden eidgenössischen Gesetzesentwurf nochmals genau ansehen.

Verschiedenes.

Straßenbahnen bei Interlaken. Letzten Samstag ist mit der Planaufnahme für die konzessionierte Straßenbahn Interlaken-Matten-Wilderswil begonnen worden. Herr Ingenieur G. Anselmier aus Bern führt dieselbe aus. Nächstes Frühjahr dürfte mit dem Bau der Bahn begonnen werden.

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

Wildbachverbauungen. Der st. gallische Regierungsrat ordnete die unverzügliche Verbauung des Felsbachs bei Gams an.

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

Von den Fortschritten beim Bau der Linie Bauma-Uerikon 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 fix und fertig da stehen wird. Die größten Dämme und Brücken in Bauma, Neuthal, Ennetshloo und Uerikon sc. sind schon fertig odern nähern sich ihrer Vollendung. Die schwierigsten Punkte sind überwunden, der Ausbau der Linie ist schon vielerorts begonnen worden, und bald werden die großen Schotterzüge die ganze Strecke befahren.

Wasserversorgung von Paris aus dem Genfer See. Der „Temps“ nimmt das Projekt, Paris mit Wasser aus dem Genfer See zu versorgen, wieder auf. Die Quellen, die man um Paris herum ankaufen zu können glaubte, seien nicht genügend oder nicht erhältlich; anderseits habe Frankreich einen größeren Anteil am Genfer See als der Kanton Genf, weshalb die Einreden der dortigen Wasserrechtsbesitzer nicht ins Gewicht fallen. Die Ableitung sollte bei Evian geschehen. Auch aus dem Neuenburger See ließe sich eine Leitung bewerkstelligen. Die Genfer „Suisse“ ist über diese Projekte wenig erbaut und bemerkt, Lyon bedürfe nicht minder als Genf der Wasserkräfte der Rhone. Das Argument betr. den größeren Anteil Frankreichs am Genfer See verkennt, daß die Gebietshoheit über einen Teil des Genfer Sees ein privatrechtliches Eigentum an der Wassersubstanz

und das freie Verfügungssrecht darüber zum Schaden anderer Anstößer nicht in sich schließt.

Um die Dauerhaftigkeit der Dachpappe zu erhöhen, wird der „Bau-Industrie“ zufolge dem Teer zur Hälfte gelöschter Kalk beigefügt und die aufgenagelte Pappe damit bestrichen. Das Verfahren hat folgende Vorteile: Der Anstrich ist geruchlos und läuft selbst bei großer Hitze nicht; durch den auf diese Weise sich bildenden glasartigen Überzug wird die Bedachung besonders wasserfest, auch wird die schwarze Farbe des Teers heller — das Dach saugt nicht soviel Wärme auf und die Lüft ist unter demselben Sommer nicht so drückend.

Beizen von Holz durch die ganze Masse. Es sind hierfür verschiedene Verfahren bekannt und sie werden auch teilweise im Großen durchgeführt, sie verlangen aber alle ziemlich kostspielige und komplizierte Einrichtungen. Wenn Holz in dickeren Stücken durchgesetzt werden soll, so kann dies dadurch geschehen, daß entweder die Farbstofflösung unter Druck in das Holz eingepreßt oder in der Lustleere in das Holz eingesogen wird oder aber beide Verfahren werden miteinander verbunden. Ein Verfahren letzterer Art wird von C. Marggraf in der Leipziger deutschen Drechslerzeitung 1900 Nr. 12 S. 258 beschrieben. Die zu beizenden Hölzer werden zunächst in einem dichtschließenden, auf hohen Druck geprüften eisernen Kessel mit Dampf behandelt (gedämpft). Je nach Beschaffenheit des Holzes dämpft man längere oder kürzere Zeit. Hierauf wird der Dampf abgestellt, ein Hahn am Kessel geöffnet, so daß das Kondensationswasser ablaufen kann. Wiedann läßt man die Beize in den Kessel laufen und stellt in dem Kessel mit einer Luftpumpe Unterdruck her. Auf diese Weise verdünnt man aber nicht nur die über der Beizflüssigkeit stehende Luft in dem Kessel, sondern es entweicht auch die in den Poren des Holzes befindliche Luft, so daß die Beize leichter in das Holz eindringen kann. Hat die Luftverdünnung im Kessel genügende Zeit angedauert, so läßt man die Luft wieder in den Kessel eintreten und diese preßt die Beize in das Holz hinein. Wenn die Holzstücke nicht sehr dick sind, genügt zumeist der Atmosphärendruck, um die Beize das Holz vollständig durchdringen zu machen. Ist 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 Beizkessel wird mit einem Dampfkessel von genügendem Druck in Verbindung gebracht, in welchem Falle der Dampf gleichzeitig die Beizflüssigkeit erhitzt, 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 b

E. Binkert - Siegwart, Ingenieur, Basel.

Umfänden muß der Druck auf 10 Atmosphären gesteigert werden, doch hängt dies sowohl von der Holzart 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 Senatskommission hat nun einen empfehlenden Bericht darüber fertiggestellt. Die Hauptbestimmungen dieser Gesetzesvorlage sind: Der Präsident der Republik wird ermächtigt, das nötige Terrain anzukaufen, um genannten Kanal in der für den Durchgang der größten Schiffe hinreichenden Größe zu bauen, die Oberaufsicht darüber zu führen und die nötigen Häfen anzulegen. Den Republiken Costa Rica und Nicaragua wird die Benützung dieses Kanals und der Häfen unter denselben Bedingungen zugesichert wie den Bürgern des Ver. Staaten. Für den Bau des Kanals wird als Maximum die Summe von 140 Millionen Dollars bewilligt.

Es ist überflüssig, auf die große Bedeutung, welche dieses Werk für den Welthandel haben wird, hinzuweisen. Außerdem wird er den centralamerikanischen Staaten und einem großen Teil von Südamerika eine neue Epoche, eine neue Zukunft erschließen, der Auswanderung, dem Handel und der Produktion große Ländereien von unermesslichem Naturreichtum eröffnen. Unter diesen Gesichtspunkten ist das Nicaragua-Projekt eine südamerikanische Angelegenheit von höchster Wichtigkeit.

Aber noch wichtiger ist das Werk für die Vereinigten Staaten selber und dieser Umstand sichert seine Ausführung. Seitdem Nordamerika in der Weltpolitik zur Großmacht geworden ist und auf das Gebiet der Koloniepolitik sich geworfen hat, ist der Durchstich jener Landenge eine unabsehbare Notwendigkeit, um eine einheitliche Aktion seiner Seemacht überhaupt zu ermöglichen. Gegen diese Notwendigkeit sind alle Einwendungen und alle Befindungen gegen den Kanal ohnmächtig. Bekanntlich sind es vor allem die Interessenten des Panama-Kanals, welche alles aufbieten, das Konkurrenzunternehmen nicht aufkommen zu lassen und dafür den Nordamerikanern das Panamaunternehmen anzuhangen. Aber in der letzten 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 Bahngeellschaften, welche den Verkehr zwischen Osten und Westen vermitteln. Man hat berechnet, daß dieser Kanal den Eisenbahnen allein an Getreidefrachten jährlich 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.

Außerdem hat die Sache noch einen andern Haken, 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 Clayton-Bulwer-Vertrag und als neuere Fassung der Hay-Pauncefote Vertrag. Nach diesem Abkommen ist der Verkehr auf diesem Kanal für 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 seit dem glücklichen Kriege mit Spanien ist den Yankees der Stamm 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 Nicaragua-Kanal 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 Verträge, so werden sich alsdann die Vertreter der Diplomatie damit zu befassen haben. — Fünft hat ein Yankee-Deputierter den Antrag gestellt, man solle Nicaragua einladen, sich als nordamerikanischer Staat der Union anzuschließen. Dadurch würde man natürlich auch für die günstige Lösung des internationalen Problems einen Vorstoß zu erzielen hoffen. Andererseits beweist der obenerwähnte Antrag deutlich, daß tatsächlich die Yankees die Grenzen ihres Waterlandes 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 bis nach der brasilianischen Hauptstadt fahren könnte. Die Idee käme einem gar zu phantastisch vor, wenn nicht die nordamerikanische Regierung tatsächlich für die Angelegenheit eine eigene Kommission ernannt und auf ihre Kosten mit den Studien betraut hätte. Wie zu erwarten, stellt der neulich erfolgte Bericht dieser Fachleute die Ausführung 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, hierfür zu benützenden Bahnstrecken ganz verschiedene Spurweiten aufweisen, also auch selbst da große Neubauten erforderlich wären.

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

Vereinigten Staaten	2904	Meilen
Mexiko	1644	"
Guatemala	169	"
San Salvador	230	"
Honduras	71	"
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 betrachten, so wird uns schon das nächste Jahrzehnt sicherlich einem Durchstich der Panama- resp. Nicaragua-Landenge sehr nahe führen, und damit wird die kühne Menschenhand wieder eine jener großen Korrekturen an der Natur ausführen, worin die Neuzeit so Großartiges aufzuweisen hat.