Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 43 (1927)

Heft: 16

Artikel: Wie es kommen wird

Autor: Günther, Hanns

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581977

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: 28.10.2025

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

gungseinrichtungen und die Arbeitsmaschinen. Bald haben die Motoren eine viel zu große Leistung und verursachen unnötigen Eigenstromverbrauch, oder die Transmissionen befinden sich in derartig vernachläffigtem Zuftande, daß ihr Kraftverbrauch auf das Mehrfache des Normalen ansteigt. Der Einzelantrieb gilt auch schon allgemein vorteilhafter als die großen Transmiffionsanlagen. Bei der Anschaffung von Arbeitsmaschinen ift por allem die Frage zu beantworten: Lohne es sich überhaupt, die Maschinen anzuschaffen, oder ist das für die Maschine rötige Arbeitsquantum vorhanden, damit die Maschinenarbeit für den betreffenden Betrieb billiger wird als die Handarbeit? Durch wirtschaftlichen Vergleich und Ermittlung der Koften für hand- und Maschinenarbeit läßt sich zahlenmäßig ziemlich genau angeben, welches Arbeitequantum mindeftens für die Maschine vorhanden sein muß, wenn sie sich rentieren soll.

Bichtig ift ferner eine geeignete Anordnung der Betriebsräume, der Werkstätten, und die für einen glatten Durchlauf der Arbeitsstücke vom Materiallager bis zum Verkaufslager herbeizusührende Ausstellung der technischen Einrichtungen, der Werkbänke, der Maschinen und Arbeitspläke in den Betriebsräumen. Bieviel Zeit wird oft verbraucht und wieviel Kraft vergeudet, weil die Anordnung und Ausstellung unpraktisch ist und die Werkstücke bald von einem zum andern Ende, hin und her, kreuz und quer transportiert werden müssen. Alle diese und noch viele andere, hier nicht erwähnte Maßnahmen müssen sich schließlich in einer Steigerung des Wertes der von jedem Arbeiter hervorgebrachten Leistung auswirken.

In dieser Werterhöhung pro Arbeitskraft liegt das Aiel der Rationalisierung. Bei dem verhältnismäßig geringen eigenen Besitz an Rohstoffen und ber baraus sich ergebenden Notwendigkeit bedeutende Rohftoffmengen aus dem Auslande einzuführen, muffen wir uns bemuhen, aus diesen Rohftoffen möglichft hochwertige Erzeugnisse hervorzubringen, damit wir recht viel von unferen Fähigkeiten und Fertigkeiten nutbar und gewinnbringend zur Wirkung bringen. Diefer Gesichtspunkt wird bei uns noch wenig beachtet, obwohl er der richtige ift, denn er schließt ebenso die Forderung der Qualitäts. arbeit ein, wie die Verminderung der Produktionskoften und fagt, daß wir mit derfelben Arbeitstraft hohere Werte ober dieselben Werte mit weniger Arbeitskräften produzieren follen. Wenn im Zusammenhang mit der Reduzierung der Produktionskoften auch auf die Löhne hingewiesen murde, fo will das nicht heißen, daß die Rationalifierung des Gewerbes die Herabsetzung der Löhne verlangt. Die Kunft der Rationalifierung befteht vielmehr darin, trot guter Löhne niedrige Herftellungsfoften herbeizuführen.

In Anbetracht der Besoldungen, die für gleichwertige Arbeitskräfte in der Staats: und Bundesverwaltung bezahlt werden, wäre das Verlangen nach einem erhebelten Lohnabbau im Gewerbe auch ungerecht.

Borüber sind die Zeiten, in denen der Handwerker ohne große Sorgen und Anstrengungen seinen Betrieb ertragreich sühren konnte. Er ist heute in den Strom des Hastens und Jagens mithineingezogen und muß das Tempo des Fortschrittes einhalten, wenn er nicht zugrunde gehen will. So wird es ihm unter sorgsältiger Pflege der allgemein gewerblichen und berustlichen Organisation gelingen, seine selbständige Existenz und einen bestriedigenden Erfolg auch in Zukunft zu sichern. W.

Bei eventuellen Doppelsendungen oder unrichtigen Adressen bitten wir zu reklamieren, um unnötige Rosten zu sparen. Die Expedition.

Wie es kommen wird.

Unsere Inkunft und die Glektrizität.

(El. 158.) Die Elektrizität hat innerhalb weniger Jahrzehnte so gewaltige Umwälzungen auf den verschiedensten Daseinsgebieten hervorgebracht, ohne daß bis heute in diesen Dingen ein Ende abzusehen ist, daß es reizt, einmal darüber nachzudenken, welche Grenzen der Elektrowirtschaft überhaupt gezogen sind und wie sich die Technik des täglichen Lebens unter dem Einfluß des Stromes in Zukunst vermutlich gestalten wird.

Daß man nicht so schnell lernen wird, mit hilfe ber Eleftrizität etwa die Schwerfraft aufzuheben oder auch nur die im Automaufbau fteckende Energie auszunüten, erscheint nach unseren gegenwärtigen Renniniffen ziemlich sicher. Diese Zukunftshoffnungen, die in technischen Ro: manen oft eine große Rolle spielen, laffen wir also außer Betracht. Anders fteht es schon mit der naheltegenden Frage, ob man im Laufe der Zeit wohl dahin kommen wird, auch die Luftfahrt zu elektrifizieren, also zum Betspiel Flugzeuge elektrisch zu treiben. Vorläufig ist bas fehr unwahrscheinlich, grundfählich undenkbar aber nicht. Die erfte Voraussetzung dafür ware, daß jemand ben berühmten Leicht-Akkumulator erfande, an dem Edison schon mehrere Jahrzehnte vergeblich schafft, einen Affumulator also, der bei gleichem Gewicht eine sehr viel größere elektrische Leiftung aufzunehmen vermag, als die heute bekannten Blet- und Nickel Gifen-Akkumulatoren. Hierzu kommt eine zweite Forderung: Auch die Elektromotoren mußten für die Einheit ber Leiftung wefentlich leichter werden, als sie heute sind. Gegenwärtig ift es schon deshalb undenkbar, ein Flugzeug mit einem Elektromotor von sagen wir 300 PS auszurüften, weil deffen Gewicht viel zu groß ift. Die Benzinmotoren find für die Einheit der Leiftung fehr viel leichter als alle elettrischen Maschinen, so daß mit einer Berdrängung ber Explosionsmotoren — so gern man sie los sein möchte — porberhand nicht zu rechnen ift, es set benn, man mache grundsaglich neue Erfindungen im Elektromotoren, bau, wofür aber bisher keine Anzeichen vorhanden find.

Damit entscheltet sich auch die Frage nach der Elektristierung der Schissahrt, ein Problem, dessen Lösung man vielsach als selbstverständlich betrachtet. Es ist gut möglich, daß die Schisssampsmaschinen in naher Zukunft überwunden werden, aber der Elektromotor wird kaum der Sieger sein. Her ist ihm, wie deim Flugzeug der Benzinmotor, der Verbrennungsmotor für Schweröl (Dieselmotor) überlegen, dessen Betriebsstoff man in Zukunst wohl auf chemischem Wege unmittelbar auf den Kohlenzechen aus Kohlen erzeugen wird, um das Ol dann durch gewaltige Rohrleitungen den Häfen zuzusühren.

Auch sonft wird man Kohlentransporte in einigen Jahrzehnten nur noch selten sehen. Während heute ein großer Teil des Güterverkehrs nur dazu dient, die sür den Fabrikbetrieb, die Gas: und Elektrizitätswerke, den Haushalt, die Eisenbahn und Schiffe notwendigen Kohlen an ihren Verbrauchsort zu bringen, wird man in Zukunft die Kohlen durchweg teils in DI, teils unmittelbar in Elektrizität verwandeln, die man dann beide durch Fernleitungen den Verbrauchsfiellen zusührt.

Die Eisenbahnen werden bis dahln sämtlich elektristzlert sein. Damit wird man zu weit größeren Fahrzgeschwindigkeiten übergehen, auch wird man viel längere Strecken ohne Halt durchfahren, weil die beim Dampfbetrieb immer nötige Wasser; und Rohlenausnahme wegsfällt. Auch das Signalwesen der Eisenbahnen wird wohl ganz auf elektrischen Betrieb umgestellt sein; die Signalzarme beispielsweise wird man sicher durch starke elektrische Lampen ersehen, die auch am Tage dem Lokomotivsührer beutlich anzeigen, ob die Strecke frei ist oder nicht. Uns

falle burch im Nebel ober im Schneetreiben übersehene

Signale, wird es dann nicht mehr geben.

Noch ftärker aber wird die Elektrizität das Aussehen unserer Städte verandern. Die vielen hohen Schorn: fteine, die jest besonders unsere Großftadte "zieren" und die Urfachen dafür find, daß ewig eine gewalige Bolte von Rauch und Schmut über ben Saufermeeren lagert, werden fämilich verschwunden sein. Reine Fabrit wird mehr eigene Reffelanlagen besitzen, denn der Strom wird nicht nur den gesamten Kraftbedarf decken, sondern auch die Heizung besorgen und alle andern Arbeiten ausführen, für die man heute noch Kohle oder Dl verfeuert. Der Personenverkehr wird in allen großen und mittelgroßen Städten hauptfächlich durch elektrische Untergrundbahnen vermittelt werden. Taxameter und Omntbuffe mit Benginbetrieb wird es nicht mehr geben, vielmehr werden im Innern der Städte nur noch Elettro: mobile laufen, für die man an zahlreichen Berteilungsstellen zu jeder Tages- und Nachtzeit frisch geladene Lichtbatterten wird erhalten konnen, genau wie heute Bengin Automobile mit Explosionsmotoren werden vermutlich nur noch im überlandverfehr Berwendung finden, für ben bann ficher langft große, bie Stebelungen umgehende Straßen zur Verfügung ftehen. Der gesamte Berkehr im Innern der Städte wird fich daher im Bergleich zu heute

völlig geruchlos und ftaubfret absptelen.

Auch in die kleinen Gewerbebetriebe und die haushaltungen wird der eleftrische Strom in den kommenden Jahren in weit stärkerem Maße als bisher eindringen. Jeder Schuster wird seine Schuhe elektrisch nähen; kein Schneider wird seine Nähmaschine mehr mit ben Füßen treten; beim Schmied wird ber Blasebalg durch den elektrischen Bentilator ersetzt sein, überhaupt wird der Elektromotor jede Arbeitsmaschine treiben. Ahnlich wird es im Saushalt stehen. Dag die Baus: frau elettrisch tocht, brat und backt, wird genau so selbstverständlich sein, wie daß sie einen elektrischen Kühl: schrant, einen Rüchenmotor, einen elektrischen Staub-sauger und bergleichen besitzt, benn diese Behelfe werden jur feften Einrichtung jeder Wohnung gehören, abnlich wie heute die Bafferleitung und die Beizung. Die Bohnräume werden am Abend je nach Wunsch in völlig blendungsfreiem Tageslicht erstrahlen, oder auch in gedämpf. tem, farbiggetonten Licht. Die Helzung mit Rohlenöfen ist längst verschwunden; auch die Zentralheizung ist ja nur ein Abergangsstadium. Wahrscheinlich wird jedes Haus und jede Wohnung in irgendelner Form elek-trische Heizung haben, die der Bewohner an und abstellen tann, wie es ihm paßt, bamit feine Raume wirtlich die Temperatur erhalten, die ihm behagt. Die Rundspruchsender werden gewaltig verbeffert und vermutlich durch Bildfender ergangt fein, fo daß man gu Baufe mit Genuß die schönften Darbletungen auch ferner Stationen anhören und die Mitwirkenden feben fann. Die Bildtelegraphie wird man auch ganz allgemein zur Beförderung von Briefen, vor allem von Geschäftsbriefen benützen, die auf diese Welse etwa 30 Minuten nach der Aufgabe dem Empfänger in einer dem Original gleichen Rople ausgehändigt werden. Der Fernsprechverkehr wird fatt über Draht, und Rabelleitungen mittelft elektrischer Wellen vor sich gehen, und man wird von jedem Ort Europas mit jedem Ort in irgendeinem andern Erdteil genau so gut sprechen können, wie man heute etwa von

Bern aus mit Zürich spricht.

Gewaltige Umwälzungen wird die Elektrizität schließ:
Ich in der Landwirtschaft hervorbringen. Kein Bauer wird seine Kühe mehr mit der Hand melken; der von Pferden gezogene Pflug wird ein Museumsstück sein.
Alle schweren Arbeiten werden von Elektromotoren und Elektromobilen geleistet. Die bei Regenwetter eingebrachte

Ernte wird elektrisch getrocknet, das Grünfutter elektrisch konserviert werden. Künstliche Beregnung wird im heißen Sommer der Trockenheit steuern. Bor allem aber wird der elektrische Strom dazu helsen, die landwirtschaftliche Erzeugung weit über das heutige Maß hinaus zu steigern, ein Problem, das heute noch in den ersten Anfängen steckt.

Und wie werden fich die Menschen unter biesen Umftanden entwickeln? Werden hunderttaufende wie bisher durch körperliche Anftrengung bei schlechter Ernährung und in schlechter Luft frühzeitig altern? Wenn irgend etwas schwierig ift, so ist es das Prophezelen auf diesem Gebiet. Warum aber sollen die Menschen die Berbesserung ihrer Lebensbedingungen, welche die ausgebehnte Berwendung des Stromes mit fich bringen wird, nicht auch forperlich und geiftig spuren? Die Arbeit in ben Fabriken und Bureaux, der Aufenthalt auf der Straße und zu Hause wird ja gesundheitlich viel gunftiger sein, als heute, und die verbesserten Berkehrsverhältniffe werden auch den Armften die Möglichkeit geben, braußen im Freien Sport zu treiben, um fo ihre Kräfte zu stählen und zu erneuern! Indessen kommt gerade hier alles auf den Menschen selber an. So, wie er sich welter entwickeln will, so wird er werden! Die Technif fann nur die Borbedingungen für diese Entwicklung schaffen. Günftige Vorbedingungen aber liefert vor allem bie ausgedehnte Verwendung der Elektrizität, die der willigfte, treueste, unermudlichfte und geschicktefte Diener der Menschhelt ift. hanns Gunther.

Wie schlicht man sich gegen das Perblauen des Holzes?

Darüber lesen wir in Nc. 74 des "Holzmarkt" solgende Aussührungen: Das geschlagene Holz kann seine Natursarbe in verschiedener Weise verändern, Grund hiefür sind chemische Beränderungen der Zellsäfte unter dem Einfluß des Luftsauerstoffes oder Pilzarten, die im Holz schmarozen. Die gesürchtetste Versärbung, die allein in Deutschland Millionenschaden anrichtet, ist die Blaufäule. Sie tritt bei uns fast ausschließlich am Nadelholz

