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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 37 (1921)

Heft: 13

Artikel: Formprobleme in Technik und Gewerbe

Autor: Greuter, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581238

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

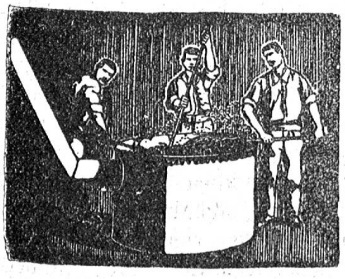
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 22.07.2025

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



Brückenisolierungen - Asphaltarbeiten aller Art
Flache Bedachungen
erstellen
500
Gysel & Cie., Asphaltfabrik Käpfnach A.-G., Horgen
Telephon 24 Telegramme: Asphalt Horgen

Formprobleme in Technik und Gewerbe.

Aula-Vortrag, gehalten an der Basler Mustermesse 1921
von Robert Greuter.

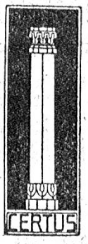
Die Direktion der Basler Mustermesse hat mich eingeladen, ein kurzes Referat zu halten über das Thema: Formprobleme in Technik und Gewerbe. Sie werden mir ohne weiteres zugeben, daß dieses Thema so weit ausgreifend ist, daß es unmöglich erschöpfend behandelt werden kann, und daß ich mich stellenweise darauf beschränken muß, statt Antwort und Definition zu geben, Fragen und Probleme aufzuwerfen. Fragen und Probleme, die jeder von Ihnen beantworten und auf seine Art deuten wird, und die nur so zu endgültigen Resultaten führen können.

Die Ausführung technischer Werke erfordert die Vereinigung von Kapital und Arbeit. Hierin liegt schon ein gewisser Dualismus enthalten, der logischerweise in den Formen der Technik sich ausdrücken muß. Sehen wir diese Formen vom Kapital her an, so werden an sie andere Ansprüche und Forderungen gestellt werden, als wenn wir sie von der Arbeit her betrachten. Das Kapital wird in erster Linie Gewinn und Rendite verlangen. Die Arbeit, die geistiger und rein physischer Art ist, stellt sich in den Dienst dieses Kapitals. Die Technik übernimmt die Rolle der Vermittlerin. Die geistige Arbeit behält mehr wissenschaftlichen Charakter, die physische verbleibt im Gebiet der handwerklichen Leistung. Die Vielseitigkeit der Technik, die in ihrer Gesamtheit einheitlich und eindeutig schwer zu umschreiben ist, drückt sich naturgemäß auch in der Vielgestaltigkeit und Verschiedenartigkeit der Formen aus, die ihre Produkte zeigen. Diese Formen sind aber auch zugleich das charakteristische Merkmal unserer Zeit überhaupt, die gerade durch die gewaltige Entwicklung der Technik und der Industrie einerseits beunruhigt und aufgewühlt, anderseits zu neuen Möglichkeiten geführt wurde. Alte Formen, die uns gewohnt und vertraut waren, die wir kannten wie Hausgenossen, mußten aufgegeben werden, und sie wurden ersetzt durch neue uns vorerst fremd und kalt anmutende. Das Zeitalter der Technik veränderte mit einem Schlag unsere Daseinsbedingungen und unsere gesamte Lebensführung. Unnütz, der neuen Zeit sich entgegenstemmen zu wollen, sie beherrscht unser Leben und zwingt es in ihren Bann. Unnütz, über Tempo und Hast der Gegenwart zu jammern.. Unnütz auch, die sogenannte gute alte Zeit festhalten oder wieder herbeiwünschen zu wollen. Sie sinkt in die Vergangenheit und Vergessenheit und bleibt ein Übungsfeld für Historiker und ein Zufluchtsort für Romantiker. Wohl werden gebildete Menschen und Menschen mit feineren Ansprüchen immer wieder in die Historie zurückkehren, um von ihr die Entwicklung der Dinge und die tieferen inneren Zusammenhänge abzulesen. Aber eine gelegentliche historische Betrachtung darf uns nicht verhindern, der Gegenwart ihr Recht zu gewähren und als willensstarke und bewußte Menschen mitzuarbeiten an der Gestaltung dieses neuen Lebens. Nur wenn wir uns schaffend in den Dienst dieser neuen Zeit stellen, werden wir sie verstehend auch miterleben.

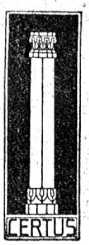
Das Formproblem der Technik, das uns zunächst beschäftigt, gliedert sich in zwei gesonderte Teile. Wir haben erstens die Maschine zu betrachten, die als die erweiterte und selbsttätige Art des Werkzeuges zu gelten hat, daneben erscheint sie als kompliziertes Gebilde, das direkt einer bestimmten Arbeitsleistung namentlich im Dienste des Verkehres dient. Denken sie an Lokomotiven, an Automobile und Flugzeuge aller Art, denken sie an Boote und Dampfer. Zweitens soll unsere Betrachtung gelten den Ingenieur-Bauwerken. Hierher gehören die modernen Verkehrsbauten, die Bahnhofhallen in erster Linie, und es gehören zu dieser Gruppe die Fabrikbauten, Speicherbauten und Silos, Wassertürme und Wasserwerke, Elektrizitätsanlagen, und als besondere Gruppe die Brücken.

Erstens die Maschine: Versuchen wir die Maschine begrifflich zu fassen, so können wir sie als das äußere Resultat bezeichnen, das durch die Verbindung der mathematischen Wissenschaften mit den Naturwissenschaften zum Zweck einer Arbeitsleistung entstanden ist. Bei einem Minimum von Material und Kraftaufwand auf möglichst kleinem Raum soll ein Maximum von Arbeitsleistung erreicht werden. Diese formgewordene Logik — wenn Sie diese Bezeichnung gelten lassen wollen, wenn schon sie nicht restlos den Begriff umschreibt — schuf eine neue Schönheitslehre. Man kam zum Begriff von der Schönheit der Maschine und man sprach vom Stil der Maschine. Aber Schönheit und Stil der Maschine haben nichts mehr mit jenen Begriffen zu tun, die wir von der Aesthetik des Kunstschönen her mitgebracht haben. Die Schönheit der Maschine liegt in ihrer absoluten Zweckmäßigkeit, in ihrer durchaus logi-

CERTUS-Kaltleim-Pulver
unübertroffen für Hart- u. Weichholz, Leder, Linoleum, sowie fast alle Materialien. — Ein Versuch überzeugt.



Kaltleime, Pflanzenleime, Couvert- u. Etikettenleime Malerleime und Tapetenkleister, Schuhleime und Kleister, Linoleum-Kitte, Appretur- und Schlichte-Präparate. 7044



Muster gratis und franko.
Kaltleim-Fabrik O. MESSMER, BASEL.

schen Form und ihrer präzisen bis in die letzten Einzelheiten durchdachten und durchrechneten Konstruktion. Ihre Schönheit ist bedingt durch das sinnvolle Ineinandergreifen der einzelnen Teile und durch das zweckvolle Verwenden der verschiedenen Materialien. Funktion und Zweckbestimmung nehmen in der Maschine sichtbare Form an und immer steht diese unter dem Gesetz der maximalen Arbeitsleistung bei einem Minimum von Material, Raum- und Kraftaufwand. Es äußert sich letzten Endes die Schönheit in einer rhytmischen Lebendigkeit. Am augenfälligsten wird diese Vielheit der Merkmale bei modernen Verkehrsmaschinen. Ein Automobil, ein Flugzeug, oder eine elektrische Lokomotive vereinigen alle Elemente der Maschinenschönheit in so harmonischer Weise, daß sie zu einer geradezu symbolischen Bedeutung gesteigert wird. Zu dieser letzten und einfachsten Form ist die Maschinentechnik allerdings nur auf einem langwierigen und mühsamen Weg gekommen. Auch der Maschinenbau hat seine Kinderkrankheiten durchgemacht. Über dieses Jugendstadium sagte Muthesius einmal: „In jener ersten Zeit der sich neu entwickelnden Technik — es war um die vorletzte Jahrhundertwende — wurde auch an den Ingenieurkonstruktionen eine Art architektonischer Ausbildung versucht. An den Maschinen wurden stützende Glieder in die Form dorischer Säulen gebracht (die allerdings häufig stark in die Länge gezogen wurden), die Schwungräder erhielten gotisches Maßwerk und der Dom auf der Dampfmaschine wurde als Liliput-Renaissancekuppel ausgebildet. Es ist sehr interessant, diese ersten lallenden Versuche zu beobachten, einer ganz neuen Technik formal Herr zu werden. Daß man nicht sofort zum Ziele gelangte, darf nicht wundernehmen. Die Geschichte der menschlichen Technik zeigt auf Schritt und Tritt, daß zwar die Erfindung neuer Vorrichtungen verhältnismäßig rasch und, wie es scheint, ohne Mühe vor sich geht, daß es aber den Menschen stets sehr schwer gefallen ist, für die neuen Schöpfungen die endgültige Form zu finden. Regelmäßig entsteht hier Verlegenheit. Und regelmäßig greift man zunächst auf die geläufigen Formen ähnlicher früherer Dinge. Die ersten Eisenbahnwagen waren auf Schienen gestellte Postkutschen, die ersten Dampfer waren Segelschiffe mit einer eingebauten Dampfmaschine, die ersten Lichtausläße der Gaskronen imitierten die Wachskerze. Man bedenke, welcher Unterschied zwischen der ersten nachgemachten Postkutsche und dem heutigen D-Zugwagen liegt und zu welcher markanten Form sich der heutige Ozeandampfer, verglichen mit dem alten Segelschiff, entwickelt hat. In beiden Fällen hat es aber der Arbeit von Generationen bedurft, um zu derjenigen Form zu gelangen, die wir heute als selbstverständlich und dem innern Wesen des Dinges entsprechend empfinden."

Damit verlassen wir die Maschine und wenden uns zum Formproblem der eigentlichen Ingenieurbauten. Hier liegen die Verhältnisse verworrener. Die Ingenieurbauten sind zum Teil Werke, die modernsten Bedürfnissen Rechnung tragen. Sie stehen im Dienste der Technik und der Industrie und dienen dem Verkehr. Es genügt nicht mehr die geistige Arbeit eines Einzelnen, wie bei der Maschine, um das Werk zu erdenken und zu konstruieren, sondern es wird zum Resultat der geistigen Leistung Vieler. Häufig werden die Ingenieurwerke verbunden mit eigentlichen Hochbauten und darum müssen wir von der Betrachtung der eigentlichen Ingenieurbauten von Zeit zu Zeit wegblicken und hinüber schauen zur Entwicklung der Architektur. Da der Architekt in allen Baufragen als zuständig erachtet wurde, und da für den bauenden Ingenieur das Formproblem etwas Neues war, so wandte er sich an den Architekten und suchte seinen Beistand und seinen Rat. Aber der Architekt versagte ursprünglich. Er erkannte nicht sogleich, daß für neue Aufgaben neue Materialien formal durchzubilden seien. Er erfaßte nicht die tieferen Gesetze, die die Formgebung in der Technik bestimmten. Fehlleistungen und Kompromisse waren die ersten Ergebnisse des Zusammenarbeitens von Ingenieur und Architekt. Vielleicht wären diese vermieden worden, wenn die junge Technik von Anfang an den Mut und die Einsicht gehabt hätte, sich als Vertreterin einer neuen Zeit zu fühlen und selber für diese neue Zeit die neue Form zu suchen. Ursprünglich beschränkte sie sich darauf rein sachlich — etwas spröde zwar und manchmal auch etwas brutal — ihre Werke zu erbauen und in die Landschaft hineinzustellen. Als man diese reinen Nutz- und Zweckbauten ihrer Nüchternheit wegen ablehnte, da erfolgte jene Verbindung der Ingenieurtechnik mit der Baukunst. Aber es wurde dadurch die Nüchternheit nicht beseitigt, sondern nur verdeckt. Es entstanden unter der Beihilfe des Architekten Eisenbrücken mit romanischen und gotischen Torbauten, Fabrikbauten wurden mit Elementen und Details aus der Renaissance und dem Barock verziert, und Wasserwerke und Elektrizitätswerke baute man sogar als mittelalterliche Burgen. Also auch hier die gleiche Erscheinung wie beim reinen Maschinenbau. Auch hier erst Verlegenheit und Unsicherheit, Anleihen bei der Historie, die auch hier, wie gelegentlich auf andern Gebieten geistiger Tätigkeit, zum Schaden für das Leben wird. Und alle diese Umwege geht die Technik, die aus den exakten Wissenschaften hervorkam und die auf den Erkenntnissen der Naturwissenschaften sich aufbaute: Die Technik, die ihr Dasein dem logischen Denken und dem präzisen Rechnen und Konstruieren verdankt, sie findet vorerst nicht den ihrem Wesen gemäßen Ausdruck; sie versagt in der Form.

Sollen uns diese ersten Fehlleistungen beweisen, daß Ingenieur und Architekt feindliche Brüder sind? Nein. Aber sie beweisen, daß die Ingenieurwissenschaft sich in einem Zeitpunkt an die Baukunst wandte, und ihren

Johann Graber, Eisenkonstruktionswerkstätte, Winterthur, Wülflingerstr.
Telephon-Nummer 506.
Spezialfabrik eiserner Formen für die Zementwaren-Industrie
Patentierte Zementrohrformen-Verschlüsse. Spezialartikel: Formen für alle Betriebe.
Spezialmaschinen für Mauersteine, Hohlblöcke usw.
Eisen-Konstruktionen jeder Art.
2914

Rat und ihre Mitarbeit suchte, als die Baukunst selber aufgehört hatte, eine lebendige Kunst zu sein. Als sie zu einer Epigonenkunst herabgesunken war, als sie Stile imitierte, statt einen zeitgemäßen Stil zu prägen. In dieser kritischen Zeit verbanden sich Ingenieur und Architekt und darum entstanden jene verfehlten technischen Bauwerke. Nicht die Verbindung an sich war fehlerhaft, aber die Verbindung mit einer unfruchtbaren, nicht mit der Zeit verwachsenen Baukunst wurde verhängnisvoll. Aber auch diese Zeit der Verirrung hatte ihr Gutes. Denn die Häßlichkeit der neuen Bauwerke weckte den Sinn für die wirklich guten alten Bauten, wobei sie an die Architektur sowohl als an Brücken und andere technische Anlagen zu denken haben. Man erkannte in den alten Werken eine Harmonie und spürte einen Rhytmus in ihnen, der neuen Werken fehlte. Und nun setzt jenes Forschen ein, jenes vertiefte Studium alter Bauwerke und alter Kulturen, die in zahlreichen Programmschriften ihren Niederschlag gefunden haben. Ganze Bücherserien erschienen, erlebten große Auflagen, und Tausenden von Lesern wurde der Tiefstand unserer Ausdruckskultur vor Augen geführt. Die große Bewegung, von England ausgehend, griff nach Deutschland hinüber, erfaßte dort weite Kreise, und auch über die Schweiz ging diese lebenspendende Kulturwelle. Es war die Zeit des Heimatschutzes. Neben dem vielen Guten, das sie brachte, müssen wir heute, wenn wir ruhig prüfend und abwägend zurückblicken, gestehen, daß auch der Heimatschutz ursprünglich mehr Liebe und Verständnis für den alten Bestand unserer sichtbaren Kulturgüter geweckt hat, als daß er Sinn und Freude für das Neue und Zeitgemäße förderte. Noch heute nennen die welschen Schweizer ihren Heimatschutz Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque, und deuten damit an, daß ihnen vorab der Schutz der malerischen Schönheiten am Herzen liegt. Und was lernte die Technik von diesen Strömungen? Sie erkannte, daß es für sie ein Anlehnen an alte Formen nicht gab. Sie erkannte, daß sie traditionslos sei, keine Ahnen und Vorgänger habe. In diesem Punkt der Erkenntnis angelangt, zog sie die richtigen Schlüsse. Und da inzwischen auch die Baukunst ihre Rolle, alte Stile zu imitieren und abzuwandeln, nicht mehr weiter spielen wollte, so verbanden sich neuerdings Ingenieur und Architekt zu gemeinsamer geistiger und praktischer Arbeit. Die Früchte dieses Zusammenarbeitens liegen teilweise heute vor. Die Werke der Technik tragen heute ihren eigenen Stil. Fragen wir nach dessen Merkmalen, so sind es die folgenden: Jede Maskierung rein konstruktiver technischer Formen unterbleibt, eine Auffassung, die längst keine rein technische mehr ist, sondern die bereits in das Gebiet des Ethischen hinübergreift. Aber der Verzicht auf das Maskieren setzt nicht voraus, daß die mathematisch sich ergebende Konstruktionsform zugleich auch die letzte Erscheinungs- und Darstellungsform bleiben dürfe. Die Form, wie sie das mathematische Denken ableitet, deckt sich nicht immer mit jener Form, die wir zugleich auch als künstlerisch empfinden. Erst aus dem Wissen des Ingenieurs und dem Fühlen des Baukünstlers — ich zitiere Gropius — entsteht die organische moderne Form der Technik. Das Ziel jeder Baukunst besteht im Schaffen von Räumen, jede Baukunst ist Raumkunst im weitesten Sinne des Wortes. Dieser fundamentale Grundsatz findet auch Anwendung auf das Formproblem des Ingenieurbauwerkes. Denn nun können wir feststellen, daß bei einem logischen und harmonischen Zusammenarbeiten von Ingenieur und Architekt geschlossene Formen und Gebilde angestrebt werden. Die reinen Konstruktionen werden nicht mehr verdeckt, es wird nicht mehr ein unechtes Kleid umgehängt, sondern die reine Zweckform, wie die Berechnung sie ergab, wird gesteigert und charakterisiert durch eine durchgeistigte Form. Diese Formen kennzeichnen unsere Zeit. „Frühere Epochen, die stark auf das Religiöse und Transzendentale gerichtet waren, symbolisierten ihre gemeinsamen Lebensgefühle in Sakralbauten, eine Zeit der repräsentation schuf Monumentalbauten, Paläste und Plätze und ein starkes Bürgertum lebte in stolzen und prächtigen Ratshäusern auf." Unser Zeitalter dagegen, das im Zeichen der Technik, des Verkehrs und des Handels steht, findet seinen reinsten und stärksten Ausdruck in Bauten und Werken, die diesen dienen. Nun entstehen jene gewaltigen Bahnhofhallen, kühn sachlich in Eisen und Glas konstruiert und nach Schönheitsgesetzen geformt, die diesen Materialien entsprechen. Fabrikbauten werden zu einer imponierenden Monumentalität gesteigert, die an antike Bauwerke erinnert. Ein neues Baumaterial kommt dem Ingenieur zu Hilfe: der Eisenbeton, bei dem die charakteristischen Eigenschaften von Eisen und Beton in zweckmäßiger Weise vereinigt sind, und das immer eine räumliche Wirkung gewährleistet. Wurden ursprünglich die Stile der Baukunst bedingt durch örtliche Baumaterialien und durch klimatische Verhältnisse, so bedient sich der Ingenieur immer wieder der gleichen Baustoffe, die eine gleichartige Durchformung verlangen. Der Geltungsbereich von Eisen, Eisenbeton, Stahl und Glas ist international; der Ingenieur kennt keine Heimatkunst. Für die rein modernen Bedürfnisse dienenden Bauten wurde der größte und einfachste Ausdruck der Form gefunden, der aus der individuellen Leistung einen Typus schafft. Auch hier drängt sich ein Vergleich mit der Hochbaukunst der Gegenwart auf, auch sie ersetzt Einzelhäuser durch Typenhäuser und geht damit den Weg zur allgemeinen Typisierung. Denn es sind nicht nur die teu-

GRAMBACH & CO.
vormals GRAMBACH & MÜLLER
SEEBACH
BEI ZÜRICH
TELEPHON: HOTTINGEN 68.35 ◆ TELEGRAMMADRESSE: GRAMBACH, SEEBACH.

Glas- & Spiegelmanufaktur
Spiegelbelege-Anstalt seit 1889
garantiert starker Silberbelag

Höchste Auszeichnungen:
Zürich 1894 Genf 1896 Bern 1914 31b

Spiegelglas, Fensterglas, Rohglas
Drahtglas, Kathedral-Diamantglas

Alle Sorten Baugläser

ren Bodenpreise, die hohen Löhne und die gesteigerten Materialkosten, die zum Bau von Typenhäusern zwingen, sondern die modernen Wirtschaftsformen, wie sie Technik, Handel und Industrie geschaffen haben, kristallisieren sich hier in der Baukunst aus.

(Schluß folgt.)

Bundesratsbeschluß über die Abänderung des Zolltarifs.

(Vom 8. Juni 1921.)

Art. 1. Die Gegenstände, welche in das Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft eingeführt oder aus demselben ausgeführt werden, sind nach dem beigefügten Tarif zu verzollen, der bis auf weiteres an die Stelle des durch die Verträge modifizierten Zolltarifs vom 10. Oktober 1902 tritt.

Art. 2. Im übrigen bleiben die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 10. Oktober 1902 betreffend den schweizerischen Zolltarif, sowie die darauf bezüglichen Abänderungsgesetze in Kraft.

Art. 3. Zu den Ansätzen des bisherigen Gebrauchstarifs werden noch zugelassen:

a) alle Sendungen, welche vor Inkraftsetzung der neuen Ansätze unter Zollkontrolle gestellt worden sind;
b) alle Sendungen, welche sich schon vor dem 15. Juni 1921 nachgewiesenermaßen mit direkter Bestimmung nach der Schweiz unterwegs befanden, und zwar auch dann, wenn sie erst nach der Inkraftsetzung der neuen Ansätze eingeführt werden.

Die in der Zeit vom 15. Juni bis 1. Juli 1921 nach der Schweiz versandten Güter können nur dann noch zu den Ansätzen des bisherigen Gebrauchstarifs verzollt werden, wenn sie vor dem 1. Juli 1921 unter Zollkontrolle gestellt werden;
c) die in Niederlagshäusern eingelagerten sowie die mit Jahresgeleitschein abgefertigten Waren, sofern sie ebenfalls vor dem 1. Juli 1921 zur Einfuhr verzollt wurden.

Art. 4. Der neue Tarif tritt am 1. Juli 1921 in Kraft.

Die Abteilung betreffend Holzeinfuhr verzeichnet folgende Ansätze für Nr. 221 bis und mit Nr. 287:

V. Holz.

Tarif-Nr.		Zollansatz Fr. Rp. per q
	Brennholz, Reisig, Holzborke:	
221	— Laubholz	—.05
222	— Nadelholz	—.05
233	Torf, Lohkuchen	—.05
224	Holzkohlen	—.30
225	Gerberrinde, Gerberlohe	—.30
226	Besen aus Reisig	5.—
	Korkholz:	
227	— roh oder in Platten	—.50
	— verarbeitet:	
228a	— — Stöpsel	60.—
228b	— — Korkschrot zur Korksteinfabrikation; Korkmehl	10.—
228c	— — anderes, wie Sohlen 2c.	60.—
	Bau- und Nutzholz:	
	— roh:	
229a	— — Buchenholz	—.40
229b	— — anderes Laubholz	—.20
230	— — Nadelholz	—.25
	— mit der Axt beschlagen (roh behauen):	
231	— — Laubholz	—.50
232	— — Nadelholz	—.50
	— in der Längenrichtung gesägt oder gespalten, auch fertig behauen:	
	— — Schwellen:	
233	— — — eichene	—.80
234	— — — andere	1.30
	— — anderes aller Art:	
235	— — — eichenes	1.20
236	— — — anderes Laubholz	1.80
237	— — — Nadelholz	2.50
238	— — Rebstecken, auch zugespitzt; Reifholz	—.60
239	— — Faßholz, eichenes, gespalten od. gesägt	—.30
240	— abgebunden	8.—
	NB. ad 240. Unter abgebundenem Holz versteht man das mit Zapfen und Zapfenlöchern, Versetzungen, Verschneidungen 2c. versehene, zum Montieren fertig zugerichtete Konstruktionsholz.	
241	— Furniere aller Art	5.—
	NB. ad 241. Dünngeschnittene Bretter, von denen wenigstens vier der Dicke eines Zentimeters gleichkommen, sind als Furniere zu behandeln.	
	— Fertige Bodenteile aller Art für Parketterie:	
242	— — unverleimt	25.—
243	— — verleimt	30.—
244	Holzdraht zur Zündhölzchenfabrikation; Schachtelspan	—.40
	Holzschachteln aller Art:	
245	— für Zündhölzer, auch mit Papierüberzug und Reibfläche versehen	8.—
	— andere:	
246	— — roh	25.—
247	— — gebeizt, gefärbt, bemalt, bedruckt 2c., mit oder ohne Papierüberzug, mit oder ohne Etikette	30.—
248	Gewöhnl. Verpackungsmaterial (Packkisten, Packfässer u. dgl.) aus weichem Holz, für trockene Gegenstände; Holzwolle	6.—
249	Naben, Landenbäume und Felgen, unfertig, nur gesägt oder gespalten	4.—
250	Holzwaren aller Art, im allgemeinen Tarif nicht anderweit genannt, vorgearbeitet, auch gehobelt: nicht zusammengesetzt	10.—
	Bauschreinerwaren, fertig, auch mit Metallbeschlägen oder in Verbindung mit Glas:	
251	— glatt, nicht furniert, roh	25.—
252	— andere (furniert, gekehlt, geschnitzt, bemalt, gefirnißt, gebeizt, gewichst, poliert 2c.)	45.—
253	Rechenmacherwaren, im allgemeinen Tarif nicht anderweit genannt, auch mit Metallbeschlägen	35.—
254	Schmalzkübel	15.—
255	Gebrauchte Petrol- und Ölfässer	1.—
	Küfer- und Küblerwaren, montiert oder demontiert:	
	— ohne Eisenbeschläge:	
256a	— — Fässer, auch mit Eisenreifen	25.—
256b	— — andere	30.—
256c	— mit Eisenbeschlägen	30.—
	Drechslerwaren:	
	— roh:	
257a	— — Holzspulen	40.—
257b	— — andere rohe	50.—
258	— andere als rohe	65.—
	Schreinerwaren, Möbel und Möbelteile (mit Ausnahme der Korbmöbel sowie der unter Nr. 264b hiernach genannten Sitzmöbel aus gebogenem Buchenholz), massiv oder furniert, auch ganz oder teilweise aus gebogenem Holze:	