

Zeitschrift: Mitteilungen über Textilindustrie : schweizerische Fachschrift für die gesamte Textilindustrie

Herausgeber: Verein Ehemaliger Textilfachschüler Zürich und Angehöriger der Textilindustrie

Band: 29 (1922)

Heft: 6

Rubrik: Briefkasten

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: 18.05.2025

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

nach seinem finanziellen Können richtet, wenn er darüber hinaus geht, bewußt oder unbewußt, so ist er ein schlechter Geschäftsmann und gefährdet nicht nur die Existenz der betreffenden Kasse, sondern seines Unternehmens überhaupt. Der gute Wille aller muß also durchaus anerkannt werden. Es muß auch anerkannt werden, daß mit bescheidenen Anfängen doch immerhin gewisse Grundlagen geschaffen sind, auf welche sich in der Folge Besseres aufbauen läßt. Diese Anfänge lassen sich übrigens durch private Zusatzversicherungen erweitern und verbessern. Die erwähnte ungenügende Leistung möchte ich also in dem Sinne aufgefaßt wissen, daß dieselbe für den Fall von Invalidität, Krankheit, Tod etc. für den Lebensunterhalt in keiner Weise ausreicht, auch wenn derselbe auf das Notwendigste eingeschränkt wird. Eine kleine Minderheit von Kassen geht allerdings über die ungenügende Leistung hinaus. Die Leistungen der Kassen variieren zwischen einigen hundert bis einigen tausend Franken per Jahr. Pensionen bis zu 70 oder 75% des letzten Jahresverdienstes kommen vor, Kapitalabfindungen von 100 bis 250% des Jahresgehaltes sind in Anwendung, je nach Dienstalter. Das maximal anrechenbare Jahresgehalt schwankt ebenfalls erheblich; das Minimum ist 4000 Fr., das Maximum 12,000 Fr. Zu diesem Punkte ist zu bemerken, daß das Erstere zu niedrig ist, das Letztere jedoch zu hoch. Die Bewertung der Arbeit selbst liegt immer im Lohn und soll deshalb nicht auch noch im Ruhegehalt zum Ausdruck kommen; das ist nicht sozial. Das hohe Salär hatte Gelegenheit, Selbstersparnisse zu machen, das niedrige konnte das nicht tun. Es sollte keine Kasse über 7—8000 Fr. hinausgehen, auch bei den heutigen Geldverhältnissen nicht. Die Belastung durch die Sozialversicherung ist eine sehr hohe und fühlbare; die Versicherung sollte deshalb immer nur das bieten, was zum Leben absolut notwendig ist, wenn auch noch aus dem Ruhegehalt, aus der Pension Ersparnisse gemacht werden, so ist das ein Luxus; in den hohen Gehaltslagen, wo Ersparnisse möglich waren, soll die Versicherung nicht einmal so weit gehen.

Was sodann bei allen privaten Versicherungskassen fehlt, ist die staatliche Kontrolle. Einige wenige sehen wohl die Kontrolle durch Fachleute vor, eine sehr große Zahl von Kassen besteht jedoch heute, mit deren versicherungstechnischen Grundlagen es sehr schlecht bestellt sein dürfte.

Alle diese Punkte rufen einer Gegnerschaft der Werkversicherung. Trotzalledem wird aber überall mit Macht von den Angestellten selbst auf die Gründung von solchen hingearbeitet. Der Standpunkt der Gegnerschaft muß begründet werden. Wie ich schon erwähnt habe, bringt die Hausversicherung eine große Zersplitterung der finanziellen Kräfte; sie bringt aber auch eine Vergrößerung der Risikozahl, weil in jedem Unternehmen nur mit einer verhältnismäßig kleinen Zahl von Versicherten gerechnet werden kann. Dadurch wird die Versicherung unverhältnismäßig teuer. Die Werkversicherung fördert aber auch das Desinteressement gegenüber jeder andern Versicherung, namentlich der staatlichen, speziell auch, weil letztere noch geringere Leistungen in Aussicht stellt. Die Werkversicherung wird zum Schaden der kleinen und mittleren Firmen, weil diese gar nichts zu bieten vermögen; sie ist zudem der größte Gegner der Freizügigkeit. Die Krisenzeit, in welcher wir uns gegenwärtig befinden, hat zudem bewirkt, daß mancherorts die Gründung der Hausversicherungen bereits bereut wird, nicht weil man deren Wert verkennt, aber die Versicherung ist für manches Unternehmen fast eine erdrückende Last für seine Produktion geworden; sie steht einer Preisverbilligung im Wege. Die Kassen schützen außerdem den Versicherten nicht vor den durch die Arbeitslosigkeit notwendig gewordenen Entlassungen; mit diesem Moment hört der Schutz der Kasse auf. Durch diese neuen Verhältnisse sind aber auch die versicherungstechnischen Grundlagen der Kassen andere geworden,

durch die Entlassungen wird die Risikogefahr größer. Es ist zudem zu sagen, daß durch die Werkversicherungen nur ein kleiner Teil aller Angestellten geschützt wird. Die meisten kleinen und mittelgroßen Unternehmen können aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen niemals aus eigenen Mitteln Versicherungen ins Leben rufen. Aus all diesen Erwägungen heraus sollten deshalb Mittel und Wege gefunden werden, um alle Angestellten, oder doch große Einheiten, die nicht unter den Schutz der zukünftigen staatlichen Versicherung kommen, in gemeinsame Versicherungen zu bringen. Die Lasten dieser Versicherungen müßten auf die Schultern der Unternehmer und der Angestellten verteilt werden; nur auf diese Art und Weise kann etwas geschaffen werden, das nach allen Richtungen genügt, nur so können die wichtigsten Postulate der Freizügigkeit und des Mitspracherechtes erfüllt werden. Damit würden wir das Versicherungsobligatorium für den Angestellten erhalten und — was noch viel wichtiger ist — den Sparzwang. In dieser Hinsicht ist den Kassen in den öffentlich-rechtlichen Betrieben unbedingt der Vorzug zu geben. Dort weiß jeder Versicherte ohne weiteres, daß er jedes Jahr einen ganz bestimmten Prozentsatz seiner regulären Einnahmen für die Fälle von Invalidität, Alter und Hinterlassene zurücklegen muß, respektive, um dieses Geld wird ihm einfach das Gehalt gekürzt; mit dem Rest muß er auskommen. Nicht so ist es bei den Hausversicherungen. Hier sorgt der Unternehmer für die Mittel, wenn auch meistens ungenügend. Der Versicherte selbst wiegt sich in Sorglosigkeit; er braucht oft alles, was ihm an Einnahmen zur Verfügung steht, und wenn die Not vorzeitig kommt, dann sind keine, oder nur ungenügende Mittel vorhanden. Der Geist der Verschwendung und des Leichtsinns hat bekanntlich in den letzten Jahren sehr überhand genommen, speziell bei den jüngeren Generationen. Im Sparsinn eines Volkes aber liegt seine Arbeitskraft und seine Leistungsfähigkeit, und damit auch seine Zufriedenheit. Den Sparsinn wecken und heben, heißt also auch die Produktion heben. Der moralische und ethische Wert, ganz speziell aber auch der wirtschaftliche Wert der Versicherung liegt deshalb im Obligatorium, verbunden mit Sparzwang, also in der Beitragspflicht. Der Unternehmer wird zwar sagen, daß diese Beitragspflicht gar keinen Wert habe, denn letzten Endes müsse doch er wieder dafür aufkommen; außerdem hat ja dieses Entgegenkommen des Arbeitgebers vom sozialdekorativen Standpunkt aus betrachtet gewiß etwas bestechendes für sich. Aber wirtschaftliche Werte werden durch dieses System nicht geschaffen; es wirkt sogar, in gewisser Beziehung demoralisierend. Unsere schweizerische Industrie und auch der Handel sind heute gar nicht mehr so gestellt, daß sie auf der einen Seite auf Kosten der Konkurrenzfähigkeit Werte ausgeben können, ohne dafür Gegenwerte einzunehmen. (Fortsetzung folgt.)

?? Briefkasten ??

Antwort 1 auf die Briefkastenfrage in Nr. 5 d. 29. Jahrganges, Seite 69. Der zurzeit richtigste Antrieb für die Umänderung einer Seidenweberei mit alter Transmission auf elektrischen Antrieb kann nur der Einzelantrieb mit Verwendung von Riemen sein.

Mangels näherer Angaben über die speziellen Verhältnisse ist auf Grund umgewandelter Anlagen eine mittelgroße Anlage von 120 Stühlen leichtester Konstruktion angenommen worden, deren Daten bei den verschiedenen Antriebsarten aus der beigefügten Vergleichstabelle übersichtlich zu entnehmen sind. Der Erlös aus dem Verkauf der frei werdenden Anlageteile (eine Transmission für etwa 120 Stühle wiegt etwa 5000 bis 8000 Kg. und kostete neu, vor dem Kriege, etwa 8000 bis 9000 Fr.), ist nicht berücksichtigt worden.

Aus der Tabelle gehen alle Verhältnisse zur Beantwortung der Unterfragen 1, 2a, b und c hervor.

Was den Punkt 3 der Frage anbetrifft: „Welche Motoren-

fabrikate haben sich für Webstuhltrieb am besten bewährt“, so ist zu bemerken, daß es sich für eine Anlage in der Schweiz zweckmäßig um die Beschaffung Oerlikoner Fabrikate handeln wird.

Die Maschinenfabrik Oerlikon war die erste Firma, welche den elektrischen Einzelantrieb in Webereien eingeführt hat; sie hat seit dieser Zeit der wissenschaftlichen und praktischen Durchdringung aller mit dem elektrischen Webstuhltrieb zusammenhängenden Fragen durch ihre Elektriker und mit den Fabrikbetrieben in ständigem Verkehr stehenden Spezialingenieuren die weitgehendste Beachtung geschenkt, sodaß das Oerlikoner Fabrikat derzeit als die beste auf dem Markt befindliche Konstruktion angesehen werden kann.

Betriebsverhältnisse einer Seidenstoffweberei von 120 Stühlen leichtester Konstruktion, mit geringem Kraftverbrauch, bei verschiedenen Antriebsarten.

		Transmissions- Betrieb 1 Motor à 35 PS.	Gruppen-Antrieb		Einzel-Antrieb	
			4 Motoren à 7 PS.	10 Motoren à 3 PS.	mit Räder 120 Mot.	m. Riemen 120 Mot. à 1/4 PS.
1	2	3	4	5	6	7
1	Produktion im Jahr in Met.	360000	378000	394000	422000	436000
2	Stillstände in %	33	31	30	28	27
3	Tatsächliche mittl. Touren- zahl der Stühle pro Min.	125	127 (+ 2%)	130 (+ 4%)	136 (+ 9%)	138 (+ 10%)
4	Wirkungsgrad zwischen Stuhlwellen und Zähler	0,32	0,33	0,35	0,66	0,70
5	Kraftverbrauch am Zähler in Kw.	26	25,5	24,4	13,7	13,2
6	Kraftverbrauch an die Mo- torwellen in PS.	30	28,8	27	14,8	14,2
7	Kraftverbrauch pro Stuhl in PS. (bei n = 125 =)	0,25 (0,25)	0,238 (0,235)	0,225 (0,216)	0,123 (0,113)	0,118 (0,107)
8	Stromverbrauch am Zähler in KW-St. (3000 Betriebs- stunden mit + 20 % Ueberstunden)	78000	76500	73200	41000	39600
9	Betriebskosten des elek- trischen Antriebs:					
	a) Persönliche Ausgaben	1500	1300	900	500	440
	b) Sachliche Ausgaben .	9860	7870	7520	4200	4060
	c) Kapitalkosten	600	1200	1800	4000	3900
	TOTAL Fr.	11960	10370	10220	8700	8400
10	Betriebskosten pro Meter- ware in Cts.	3,20	2,74	2,60	2,06	1,92

C. J. C.

Antwort 2 auf die gleiche Frage. Bei der Umänderung einer bestehenden Weberei auf elektrischen Einzelantrieb kommt es bei der Beurteilung des Kostenpunktes zunächst auf den Zustand der vorhandenen Transmissionsanlage an. Falls man etwa durch den schlechten Zustand derselben zu dem Entschlusse der Elektrisierung getrieben worden sein sollte, so ist in diesem Falle unbedingt zum Einzelantrieb zu raten, da die Mehrkosten gegenüber den Kosten für die komplette Neuanlage einer Transmission nicht so bedeutend sind, als wenn eine vorhandene Anlage teilweise verwendet werden könnte zur Einrichtung eines Gruppenantriebes.

Schon der Umstand, daß man beim Gruppenantrieb eine möglichst kleine Webstuhlanzahl zu einer Gruppe zusammenschließt, deutet darauf hin, daß der Einzelantrieb der praktischste ist. Ein großer Teil der unten näher bezeichneten Vorteile des elektrischen Einzelantriebes bei Verwendung von Einzelmotoren fehlt dem Gruppenantrieb vollständig.

Was nun die besonderen Arten des Einzelantriebes anbelangt, so muß man dem Zahnradantrieb unbedingt den Vorzug geben, bei welchem man sich der „Zentrifugal-Reibungs-Kupplung“ bedient. Diese Antriebsart hat ganz bedeutende Vorteile gegenüber dem Riemenantrieb. Die bei den ersten Anlagen mit Zahnradantrieb erzielten ungünstigen Ergebnisse hatten ihre Ursachen in der gänzlich verfehlten Konstruktion. Die Anordnung mit zwischen Federn schwebendem oder mit um die Webstuhlwelle pendelnd aufgehängtem Motor, wobei das Zahnrad auf die Welle fest aufgekeilt wurde, ergab eine unnötige, starke Belastung der

Welle, sowie einen überaus schnellen Verschleiß der Zahnräder. Letzterer stellte sich ein an den Stellen, welche während der Schützenschlag- sowie Rietanschlagperiode mit dem Ritzel des Motors in Eingriff stehen. Auch waren Brüche in den Rädern, Webstuhlteilen und Motorachsen keine Seltenheit. Schon mit der Einführung der Rutschkupplung, eines zwischen Zahnrad und Welle eingeschalteten nachgiebigen Teiles wurden wesentlich günstigere Resultate erzielt.

Die Einführung der „Zentrifugal-Kupplung“ hat die Frage ob Riemen- oder Zahnradantrieb vollends zugunsten des letzteren gelöst, und es erhielt an allen Stellen, wo der Riemenantrieb mit dem richtig konstruierten Zahnradantrieb konkurrierte, der letztere den Vorzug.

Die besonderen Vorteile der Zentrifugalkupplung D. R. P. 232,145 sind folgende:

1. Schnelles, stoßfreies Ansetzen des Webstuhles ohne Nachhelfen durch Hand.
2. Höchste erreichbare Gleichmäßigkeit des Arbeitens, da das Einrücken eines Stuhles auf den Nachbarstuhl keinen schädlichen Einfluß ausüben kann, wodurch eine äußerst gleichmäßige Ware erzielt wird.
3. Solide Lagerung des Motors und der Webstuhlwelle.
4. Bequeme Aenderung der Tourenzahl des Webstuhles durch Auswechslung des Zahnritzels.
5. Dauernde Mehrleistung, da die durch das Material bedingte, höchstzulässige Tourenzahl dauernd erhalten bleibt.
6. Geringer Stromverbrauch, da der Motor beim Ansetzen des Webstuhls nur das lose auf der Webstuhlachse angeordnete Zahnrad anzutreiben hat. Erst bei Erreichung der vollen Geschwindigkeit kuppelt sich der Webstuhl selbsttätig, wodurch
7. eine längere Lebensdauer des Motors gewährleistet wird.
8. Größte Schonung der Webstuhlteile, da beim Einschlagen in die Stecher, wie auch beim Auftreten eines größeren Widerstandes der Webstuhl sofort stillsteht, während das Zahnrad mit dem Motor noch einige Zeit entkuppelt weiterläuft, wodurch Brüche vollständig vermieden werden.
9. Das Schubsuchen bzw. das Drehen von Hand ist wesentlich erleichtert, weil der Motor entkuppelt und ein Bewegen desselben nicht erforderlich ist.
10. Das Durchbrennen der Sicherung ist auf ein Minimum beschränkt.
11. Ein Verbrennen der Motorwicklung ist ausgeschlossen.
12. Der Verschleiß der Rohhausträdchen ist wesentlich herabgemindert.

Mit diesen Kupplungen sind Seidenwebereien ausgerüstet seit ca. 10 Jahren. In verschiedenen Sälen laufen ca. 500 Stück zur vollsten Zufriedenheit, ohne daß sich im Laufe dieser Jahre Reparaturen als notwendig erwiesen hätten.

W. St.



Kleine Zeitung



Ein Achtzigjähriger. Am 5. Mai a. c. feierte Herr August Weidmann in Thalwil sein 80. Lebensjahr. Herr Aug. Weidmann, heute noch ein rüstiger und unermüdlicher Schaffer, entfaltete auf industriellem Gebiete eine reiche Tätigkeit. Dank seiner Energie und hervorragenden Tüchtigkeit entwickelte er die kleine, bescheidene Seidenfärberei seines Vaters zu einem der größten Etablissements der Färbereibranche. Heute ist er zudem noch Präsident des Verwaltungsrates der Stückfärberei Zürich. Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß sein Name mit manchem gemeinnützigen und philanthropischen Werk auf das engste verbunden ist. Wenn auch verspätet, übermitteln wir Herrn Weidmann unsere besten Glückwünsche, dahingehend, daß es ihm vergönnt sein möge, noch lange seinen Werken zu leben.

Literatur

Verkehr. Die Sommer-Ausgabe des Blitz-Fahrplans, gültig vom 1. Juni 1922 an, welche soeben wiederum im Verlage des Art. Instituts Orell Füllli in Zürich erschienen ist, enthält außer den Fahrzeiten für Eisenbahn, Dampfschiff, Post, Straßenbahn und Automobil alle neuen Taxen und Anschlüsse von und nach Zürich, die Zugnummern, die Wagenklassen, die Abfahrts- und Ankunfts-Perrons bei jedem Zuge und schließlich noch die Posttaxen, sowie wertvolle Mitteilungen über die städtischen Verkehrseinrichtungen. Die äußerst praktische Einteilung des Blitz-Fahrplans bietet für ein rasches Nachschlagen der gesuchten Stationen und Strecken die denkbar besten Möglichkeiten. Der Preis der neuen Ausgabe des Blitz-Fahrplans, welche in allen Buchhandlungen, Papeterien, in Kiosken und an den Billettschaltern zu haben ist, beträgt Fr. 1.30.