Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 10

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Internationaler Congress für Binnenschifffahrt in Brüssel. Von Professor Karl Pestalozzi. — Trajectdampfer auf dem Zürichsee. — Das neue Primarschulgebäude an der Seevogelstrasse Basel. — Die Ordnung des schweizerischen Submissionswesens. — Miscellanea: Verein deutscher Ingenieure. (Schluss.) — Necrologie: † William Fraisse.

Internationaler Congress für Binnenschifffahrt in Brüssel.

Von Professor *Karl Pestalozzi.*

Einleitung.

Man hat bis jetzt in der Schweiz den Wasserstrassen wenig Aufmerksamkeit geschenkt, weil diejenigen unter ihnen, welche einer ungehemmten Schifffahrt dienen können, in ihrer Ausdehnung zu unbedeutend sind. Selbst auf den grösseren Seen, welche im Sommer von Dampfschiffen lebhaft befahren werden, zur Freude von Einheimischen und Fremden, welche sogar theilweise einen bemerkenswerthen Localverkehr mit Dampf, Segel und Ruderbooten zum Nutzen und zum Vergnügen zeigen, hat nie ein bedeutender Güterverkehr sich entwickeln können. Die Entfernungen sind zu kurz, den Städten und Dörfern an den Seeufern genügt der gegenseitige Verkehr nicht; das Bedürfniss zum Austausch der Erzeugnisse des Bodens und der Industrie bewegt sich in viel ausgedehnteren Grenzen. Die Flüsse, welche einen Theil unserer Seen verbinden, sind für die Schifffahrt nicht geeignet. Die Abflussgeschwindigkeit ist zu gross, die Tiefen sind zu klein und ausserdem machen Stromschnellen, Wasserfälle und andere Unregelmässigkeiten die Fahrt, selbst mit kleinen Schiffen, gefährlich, stellenweise ganz unmöglich.

Dass in der Schweiz auch die künstlichen Wasserstrassen fehlen, erklärt sich wol theilweise aus den Schwierigkeiten, welche derartigen Bauten in unebenem Boden entgegenstehen; allein so schwierig, wie es auf den ersten Blick scheint, wäre die technische Ausführung nicht gewesen. Das Geld für die Canalbauten hätte sich vielleicht gefunden; denn schon vor der Zeit der Eisenbahnen hatte die schweizerische Industrie bedeutend an Ausdehnung gewonnen; allein, wenn man daran erinnert, welche Schwierigkeiten verschiedene Cantone im Anfang der Ausführung von Eisenbahnprojecten entgegenstellten, so ist es klar, warum früher auf diesen wichtigsten Verkehrslinien Niemand daran dachte, Schifffahrtscanäle zu bauen.

Seither sind die Eisenbahnen entstanden; in einzelnen Gegenden mehr als man braucht. Freilich an andern Orten, wo dieselben recht nützlich sein könnten, fehlen sie noch. Die Schienenwege dienen unsern Verkehrsbedürfnissen in ausgezeichneter Weise. Sie bringen die Reisenden, welche zahlreich unser Land besuchen, rasch an die Anfangspunkte für Excursionen in die schöne Gebirgswelt und die Kaufleute besorgen ohne Zeitverlust ihre Geschäfte an den verschiedenen Vereinigungsplätzen des schweizerischen Handels und der Industrie. Nicht nur für den Personentransport, auch für die Beförderung der Güter ist die Geschwindigkeit der Eisenbahn für uns unausweichliches Bedürfniss geworden. Ein Theil der schweizerischen Industriezweige müsste zu Grunde gehen, wenn sie alle auf den langsamen Chausséeoder den nur um Weniges rascheren Canalverkehr angewiesen wären.

Aehnliche Verhältnisse haben sich auch in anderen Ländern gestaltet und dort wie hier hat man sich daran gewöhnt, die Eisenbahn als das einzige den bestehenden und den in Zukunft zu erwartenden Bedürfnissen entsprechende Verkehrsmittel zu betrachten. Während längerer Zeit schien der Erfolg diese Ansicht zu bestätigen. An Canälen, an See- und an Flussufern entstanden Eisenbahnen, welche alle Bewegung an sich zogen. Die Wasserstrassen wurden verödet, während das Eisenbahnwesen in grossartigster Weise sich entwickelte. Nur Wenige hielten an der Ansicht fest, dass unter Umständen der Wassertransport vortheilhafter sei. Diese gewinnen in neuerer Zeit immer mehr Anhänger, welche sich nicht darauf beschränken, ihre Meinung mit theoretischer Begründung zu vertheidigen. Die Zunahme des Verkehrs auf Flüssen und Canälen in Europa und in Amerika beweist, dass die Erkenntniss des Werthes der Wasserstrassen bedeutend ins practische Leben übergegangen ist. Gleichwol befinden wir uns erst im Anfang der Entwickelung neuer Verhältnisse. Manches muss noch aufgeklärt werden; denn bis jetzt ist vielfach Kampf entstanden zwischen denjenigen, welche den Wasserverkehr verbessern wollen und zwischen andern, welche glauben für die Eisenbahnen sorgen zu müssen. Diese Uneinigkeit beruht ohne Zweifel auf Irrthum. Es wird eine Zeit kommen, in welcher beide Verkehrsmittel neben einander bestehen, nicht als Concurrenten, wol aber um dem Handel und der Industrie in gegenseitiger Ergänzung zu dienen. Man wird aber, um zu diesem schönen Ziele zu kommen, mancherlei Schwierigkeiten überwinden müssen; denn es genügt nicht, den beiden Verkehrsmitteln die ihnen passenden Güter zuzutheilen. Ihr Zusammenwirken soll für vermehrte Thätigkeit die Grundlage bieten. Wenn man behauptet, es sei ein Vortheil für die Eisenbahn, wenn ihr der Canal schwere Güter, welche geringen Werth haben im Verhältnisse zu ihrem Gewichte, abnimmt, weil für diese Gegenstände keine hohen Transporttaxen bezahlt werden können, so ist das nur dann richtig, wenn die Eisenbahn mit Verlust transportirt, was wol selten geschieht. Dagegen kann der Canal der Eisenbahn dienen, wenn er der Eisenbahn Güter, die sie sonst nicht erhalten hätte, zuführt. Dann darf er ihr auch streckenweise etwas nehmen, wenn er ihr dafür an andern Orten das Genommene vielfach ersetzt. (Forts. folgt.)

Trajectdampfer auf dem Zürichsee,

für die schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft erbaut von *Escher, Wyss & Cie.* in Zürich.

In Ergänzung der Mittheilungen in Bd. V Nr. 23 dieser Zeitschrift über das am 4. Juni d. J. von Stapel gelassene Trajectboot veröffentlichen wir heute eine bildliche Darstellung desselben, bestehend in einer Ansicht, einem Quer- und Längsschnitt des Dampfers. Derselbe ist wie bereits erwähnt vorläufig für den Verkehr der linksuferigen Station Wollishofen der schweizerischen Nordostbahn mit der Fabrik chemischer Producte der Herren Gebrüder Schnorf in Uetikon am rechten Ufer des Zürichsee's bestimmt. Der für einen Arbeitsdruck von 6 Atmosphären construirte Kessel hat 40 m^2 Heizfläche. Die Maschine ist eine Compound-Schraubenmaschine mit Condensation und hat 20 Pferdestärken Nominalkraft. Wie wir erfahren haben, hat sich das Schiff im Betrieb bewährt und den gestellten Anforderungen vollkommen entsprochen.

Es ist bemerkenswerth, wie auch bei diesen Transportmitteln, welche in willkommener Weise und mit relativ geringen Anlage- und Betriebskosten hie und da fühlbare Lücken der Eisenbahnverbindungen ausfüllen, dem „Secundärbetrieb" sein Recht wird.

Wir haben nun in der Schweiz auf dem Bodensee, dem Thunersee und dem Zürichsee solche Eisenbahntrajectanstalten. Das erste den ähnlichen ausländischen Projecten nachgebildete Trajectschiff auf dem Bodensee wurde 1869 für den Verkehr von Friedrichshaten nach Romanshorn gebaut, ein 200 Pferde starkes Räderboot, 70 *m* lang, 12,2 *m* breit, für 16—18 Waggons; gleichzeitig liess die bayerische Eisenbahnverwaltung 3 Kähne für je 10 Wagen bauen, welche dazu bestimmt waren, von den Personendampfern geschleppt zu werden. Im Jahr 1874 folgte ein zweites, 150 Pferde starkes Räderboot gleicher Dimensionen, während successive für die badische Verwaltung 1, für die württembergische 2, für die Nordostbahn 2 und zuletzt für die Arlbergbahn 4 Schleppkähne, je auf 10 Waggons berechnet, gebaut wor-