

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 12 (1896)

Heft: 30

Artikel: Ein eisernes Thor in Miniatur

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-578886>

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

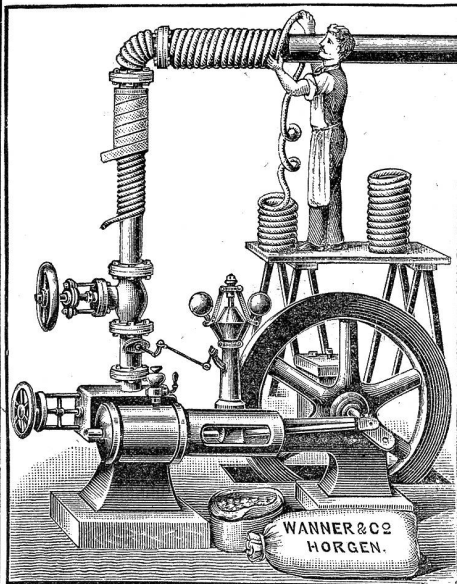
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.01.2026

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

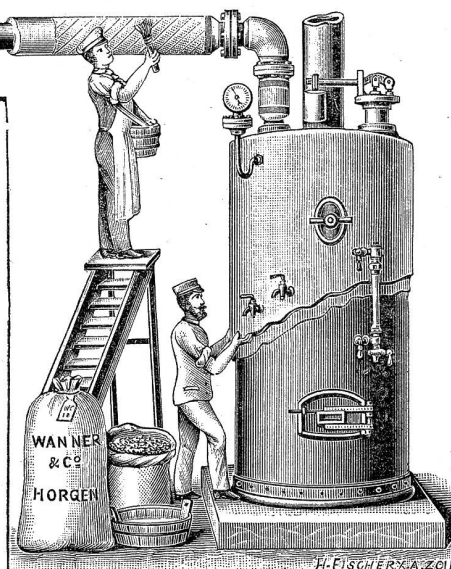
WANNER & Co., HORGEN

Bedeutendstes Geschäft für Isolierungen aller Art



Unsere
Kieselguhr-Composition
hat sich in über
350 Anlagen der Schweiz
bewährt als das
beste, rationellste und billigste
Schuttmittel
gegen
Wärmeverluste

Isolierschnüre u. Korkschalen
zum Schutze
gegen Einfrieren



Ausführung kompletter Isolierungen durch eigene geübte Arbeiter.

Spezial-Prospekte und Kosten-Voranschläge prompt und gratis!

Ein eisernes Thor in Miniatur.

(Aus dem „Winterthurer Landboten.“)

Die ganze gebildete Welt hat dieser Tage mit Interesse vernommen, daß ein Verkehrshindernis, an dessen Beseitigung schon die Römer gedacht, und Hand angelegt, ohne damit zu stande zu kommen, heute endlich glücklich und für immer überwunden ist. Es ist das die 2½ Kilometer lange Stromenge der Donau zwischen Disova und Turn Severin, das eiserne Thor genannt, welche den Durchgang größerer Flußfahrzeuge nur bei hohem Wasserstande zuließ und auch dann noch tausend Gefahren in sich barg. Das Wegsprengen des Felsrückens, der dort das Strombett durchsetzte, hat im September 1890 begonnen; heute ist der Weg frei und ein Jahrtausende alter Traum zur Wirklichkeit geworden. Das Werk ruhte auf einem internationalen Vertrag vom 13. März 1871, in welchem den Donauperstaaten das Recht eingeräumt wurde, wenn sie das Thor beseitigten, von allen Handelsschiffen eine Tage zu erheben, bis die Kosten getilgt sein würden. Oesterreich-Ungarn nahm die Regulierung an die Hand und hat vor einigen Wochen sie glorreich zu Ende geführt. Das geschah, wohlgerne im Zeitalter der Eisenbahnen, von denen man früher vielfach annahm, daß sie die Flußschiffahrt entbehrlich machen würden, während in Wirklichkeit die schiffbaren Ströme, auch wenn zu beiden Seiten Eisenbahnen sie begleiten, heute belebter sind, als je zuvor. Immer noch ist für schwere oder sperrige Güter die Wasserstraße die ausgiebigste, und die gewaltige Vermehrung und Verlängerung der Transporte hat dafür gesorgt, daß auch inmitten der Konkurrenz der Eisenbahnen ihre alte Bedeutung geblieben ist. Fördernd für die Durchführung des gigantischen Werkes waren freilich insbesondere die Fortschritte, welche die Sprengtechnik in der jüngsten Zeit gemacht hat.

Im Kleinen haben wir in unserer Nachbarschaft ein ähnliches Eisernes Thor, und zwar unter unmittelbar eidgen.

Administration und Ueberwachung; es ist das die Felsbank, welche bei der Ziegelbrücke die Schifffahrt im Linthkanal hemmt und zeitweise unmöglich macht. Im Grundgedanken des Linthwerkes lag auch die durchgehende Regulierung der vom Zürichsee, von der Linth und vom Wallensee gebildeten Wasserstraße. Als ein unerfüllter Rest dieses vaterländischen Werkes ist der Felsgrund bei der Ziegelbrücke geblieben, und das Denkmal des ehlen Eiser von der Linth schaut immer noch fragend auf das unruh'ge Gewelle zu seinen Füßen herab. Eine prächtige Wasserstraße von 72 Kilometer Länge wird dadurch unterbrochen und eine ansehnliche Flotille gehindert, in ungeförter Kontinuität einem Verkehr zu dienen, der viel bedeutender ist, als manche sich vorstellen, und der von Jahr zu Jahr sich steigert. Gesprochen hat man von der Sache schon vor mehreren Menschenaltern im Schoße der eidgenössischen Linthkommission und der Regierungen der beteiligten Kantone; aber zum Handanlegen ist es bis zur Stunde nicht gekommen. Die nächste Aufgabe läge an der Linthkommission, welche vom Zeitpunkt der Kanalisierung der Linth an die Befehlgebung und Regulierung der Rederschiffahrt an Hand genommen hat. Auch Zürich als dem am meisten beteiligten Kanton stünde die Initiative wohl an und seine Regierung würde durch Beseitigung der Schifffahrtshindernisse das fortsetzen und krönen, was sie that, als der eidgenössische Eisenbahningénieur und Bahnspekulant Blotnikzki unseligen Andenkens durch den neuen Rapperswyler Damm die Schifffahrtstraße entzweit zuschneiden sich anschickte.

Auch hier ist keine Rede davon, daß die Eisenbahnen die Schifffahrt entbehrlich machen könnten, und zwar auch dann nicht, wenn zur linken und rechten Zürichseebahn und linken Wallenseebahn noch eine rechte Wallenseebahn käme. Die schwersten Güter, zum Teil unmittelbar dem Seebord und Seegrund entnommen, Kies, Sand, Bausteine, Pflastersteine, Cementrohmaterial werden heute noch in ungeheuren

Quantitäten auf dem Wasser bewegt, man denke nur, was davon die Bauhätigkeit der Großstadt Zürich verschlingt. Und es besteht kein Zweifel, daß dieser Verkehr sich noch wesentlich steigern würde, wenn eine rasche und ungehemmte Schifffahrt vom Rathaus Zürich bis zur Mündung der Seer in den Wallensee möglich wäre. Dazu spielt die wohl fast zweitausend Jahre alte Verbringung der Streue an die Landwirtschaft des Zürichsees eine nicht unansehnliche Rolle, sind doch seit unvorstellbaren Zeiten große Streuwiesenflächen im Linth- und Gastergebiete im Besitz von Zürcher Seebauern, und verdanken wohl die beiden Seerüfer ihre außerordentliche Fruchtbarkeit, welche sie vor allen andern Molasse- u. Diluvial-gegenden auszeichnet, der großen, in langen Zeitläufen ununterbrochenen Zufuhr des in der Streue ruhenden, auf fremdem Boden gewachsenen Düngmaterials.

Das Wegsprengen der Linthkanalbarriere bei Ziegelbrücke würde freilich ein paarmal hunderttausend Franken kosten, aber bei den gewichtigen Interessen, welche hier im Spiele stehen, sollte deren Aufbringung keine übergroße Aufgabe sein.

Daß die Rederischifffahrt auf der Linth gegen früher stark abgenommen hat, fast ganz eingeschlafen ist, sollte keinen Grund gegen die Anhandnahme des Werkes bilden; denn gerade das Fortbestehen des Hindernisses bildete einen Grund dieser Abnahme, und es ist auch nicht die alte und gegenwärtig völlig veraltete Förderweise mit Redstange und Zugtieren, welche hier in's Auge zu fassen ist. Vielmehr handelt es sich um eine neue Art der Bewegung, welche das breite geräumige Lastschiff modernisiert und in mehr als einer Hinsicht dem Dampfschiff und Eisenbahnzug ebenbürtig, ja überlegen macht.

Wer an einem Markttag in Luzern am Sandungsquai steht, wird zu seiner Verwunderung schwere, maßig beladene Lastschiffe ohne Ruder noch Mastbaum mit einer den gewöhnlichen Fußgänger betreffenden Schnelligkeit herankommen sehen. Die Bewegung wird von einem in einer kleinen Kabine geborgenen Petrolmotor von vier bis sechs Pferdestärken bewirkt. Der Vierwaldstättersee zählt bereits eine stattliche Reihe dieser Motorschiffe, auch auf dem Zugersee laufen solche seit einiger Zeit. Die größte Entwicklung hat dieser Erfind der alten Ruder-, Stangen- und Segelschifffahrt auf dem Bodensee und Untersee genommen, aus dem naheliegenden Grund, weil die Konstrukteure solcher Schiffsmotoren und der zugehörigen Einrichtungen an jenen Wassern wohnen, Saurer in Arbon und seit einiger Zeit auch Bächtold in Steckborn. In aller Stille hat sich fast die ganze Lastschifflotte des Bodensees umgewandelt; in alter Art geht kaum mehr ein halbes Duzend Schiffe, und auch diese werden in kurzer Frist dem Petrolmotor sich ergeben, denn der Vorteil der neuen Lokomotion ist gar zu handgreiflich, und die Kosten für die Neuanschaffung sind so bescheiden, daß sie von vornherein zurücktreten. Ein sechspferdiges Bächtold'sches Motorschiff z. B. legt bei scharfem Gegenwind, welcher Ruder und Segel unbedingt zum Stillliegen zwingt, fünf Kilometer, bei ruhigem Wasser sieben Kilometer in der Stunde zurück und überwindet gleichsam spielend die Strömung des gegenwärtig hochgehenden Rheins zwischen Unter- und Bodensee. Die Kosten des Petrolverbrauchs dieser Motorschiffe sind so gering, daß sie gegen die der Handarbeit gar nicht in Vergleich kommen und auch die der Lagen der Remorqueure nicht erreichen.

So viel wir vernommen, wird etwa in Monatsfrist auch auf dem Zürichsee ein Lastschiff mit Bächtold'schem Motor seine Fahrten beginnen, und es steht außer Zweifel, daß in kurzer Frist das Beispiel des Bodensees auch dort durchgreifende Nachachtung finden wird. Dann tritt die Frage der Beseitigung der Felsbarriere im Linthkanal in erhöhte Urgenz und ihre Lösung wird schließlich zur zwingenden Notwendigkeit. Daran zu denken, ist heute nicht mehr zu früh.

Vielleicht darf man auch die militärischen Wächter

unseres Landes auf die neue Erscheinung aufmerksam machen. Eine Flotte von je vierzig, fünfzig Schiffen auf dem Bodensee und Genfersee, von denen jedes eine ganze Kompanie Soldaten oder eine Batterie faßt, wird wohl von dem Tage an zu einem militärisch sehr beachtenswerten Objekt, da sie, mit Automotoren versehen, sich doppelt so schnell als eine marschierende Kolonne bewegen kann, ohne je außer Athem zu kommen. Es ist wohl kein übertriebenes Phantom, wenn man annimmt, es lasse sich nach durchgeführter Umwandlung der Schiffe und endlich zum Abschluß gekommener Regulierung der Wasserstraße eine ganze Brigade in weniger als einem Tag von Zürich nach Ragaz an die Pforte der Bündnerpässe bringen und damit Italien den Vorsprung, den es sonst über diese besitzt, abgewinnen.

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Elektrische Rüche. Die an der schweizer. Landesausstellung mit der goldenen Medaille ausgezeichneten elektrischen Koch- und Heizapparate von Grimm u. Cie. in Zürich (Erfinder Schindler - Jenny aus Glarus) sind diesen Sommer auch in Baden-Baden und soeben an der Elektrizitäts-Ausstellung in Stuttgart mit der goldenen Medaille prämiert worden. An letzterer Ausstellung erhielten von 390 Ausstellern nur 32 diese Auszeichnung.

Elektrizitätswerk der Stadt Schaffhausen. Für den Bau einer unterirdischen Transformatorstation am Frohnwaagplatz ist die Betonarbeit zu vergeben. Unternehmer sind ersucht, Offerten mit Angabe des kürzesten Erstellungs termines auf dem Bureau (Oberhaus 1. Stock) einzureichen, woselbst auch Zeichnung und nähere Details eingesehen werden können.

Mellingner oder Birrharder Elektrizitätswerk? Die Herren Biland und Genossen wollen das Gefälle der Reuß von der Brücke in Mellingen weg bis zur Gemeindegrenze Mellingen-Birmensdorf ausnützen und damit etwa 700 Pferdestärken erzielen, um dieselben vorzugsweise im Gebiete der Gemeinde Mellingen, dann auch in Rohrdorf für industrielle Zwecke zu verwerten.

Die Förderer des Birrharder Projektes, wenn man es gegenüber dem von Mellingen ausgehenden kurz so bezeichnen will, beabsichtigen, das ganze Gefälle der Reuß, zwar nicht von der Mellingnerbrücke weg, sondern erst von der Ausmündung des Sägetals oberhalb der Eisenbahnbrücke an bis Innau in einer einzigen Anlage zu verwerten und dadurch etwa 1200 Pferdestärken zu gewinnen. Die so gewonnene Kraft soll allen umliegenden Ortschaften zugute kommen.

Elektrische Beleuchtung Neßlau. Nicht nur die Straßen, sondern auch die Kirchen sollen elektrische Beleuchtung erhalten. Die Herren Gebrüder Leuthold stifteten für die Kirche Neßlau und Hr. Präsident Schlumpf für die Klosterkirche Neu St. Johann je einen Leuchter.

Elektrische Straßenbahn Zug - Negeri - Baar - Cham. Unter der Leitung des Hrn. Dr. Du Miché-Preller werden gegenwärtig die zur definitiven Feststellung des Projektes erforderlichen Aufnahmen auf dem Terrain gemacht.

Elektrizitätswerk Wäggitthal. Der Vertrag zwischen dem Bezirk March und den beteiligten Korporationen über den Bau des Elektrizitätswerkes Siebnen-Wäggitthal ist auch von den Genossen Galgenen und Siebnen angenommen worden. Doch machen diese Korporationen ziemlich weitgehende Zusatzforderungen.

Die elektrische Beleuchtung hat im Kanton Tessin viel rascher und allgemeiner Eingang gefunden als in andern Schweizerantonen. Nicht bloß Bellinzona und Lugano, sondern auch die Dörfer in den Gotthardthälern erfreuen sich