

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., HORGAN

Bedeutendstes Geschäft für Isolirungen aller Art



Ausführung kompletter Isolirungen 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 $2\frac{1}{2}$ Kilometer lange Stromenge der Donau zwischen Disova und Turn Severin, das eiserne Thor genannt, welche den Durchgang größerer Flussfahrzeuge nur bei hohem Wasserstande zuläßt und auch dann noch tausend Gefahren in sich barg. Das Wegsprengen des Felsrückens, der dort das Strombett durchschnitt, hat im September 1890 begonnen; heute ist der Weg frei und ein Jahrtausende alter Traum zur Wirklichkeit geworden. Das Werk fußte auf einem internationalen Vertrag vom 13. März 1871, in welchem den Donaumonarchen das Recht eingeräumt wurde, wenn sie das Thor beseitigten, von allen Handelsschiffen eine Taxe zu erheben, bis die Kosten getilgt seien würden. Österreich-Ungarn nahm die Regulierung an die Hand und hat vor einigen Wochen sie glorreich zu Ende geführt. Das geschah, wahlgemerkt im Zeitalter der Eisenbahnen, von denen man früher vielfach annahm, daß sie die Flussfahrt 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 Überwachung; es ist das die Felsbank, welche bei der Ziegelbrücke die Schiffahrt 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 edlen Escher von der Linth schaut immer noch fragend auf das unruhige Gewelle zu seinen Füßen herab. Eine prächtige Wasserstraße von 72 Kilometer Länge wird dadurch unterbrochen und eine ansehnliche Flotille gehindert, in ungestörter 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 Schoze 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 Kanalierung der Linth an die Befehlgebung und Regulierung der Neckerschiffahrt an Hand genommen hat. Auch Zürich als dem am meisten beteiligten Kanton stünde die Initiative wohl an und seine Regierung würde durch Betreibung der Beseitigung jenes Schiffahrthindernisses das fortsetzen und krönen, was sie hat, als der eidgenössische Eisenbahnunternehmer und Bahnspekulant Blotnicki unseligen Andenkens durch den neuen Rapperswyl' er Damm die Schiffahrt strack entzweizuschneiden sich anschläte.

Auch hier ist keine Rede davon, daß die Eisenbahnen die Schiffahrt 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 Seehord und Seegrund entnommen, Kies, Sand, Bausteine, Pflastersteine, Cementrohmaterial werden heute noch in ungeheuren

Quantitäten auf dem Wasser bewegt, man denke nur, was davon die Bauthäufigkeit der Großstadt Zürich verschlingt. Und es besteht kein Zweifel, daß dieser Verkehr sich noch wesentlich steigern würde, wenn eine rasche und ungehemmte Schiffssahrt vom Rathaus Zürich bis zur Mündung der Seez in den Wallensee möglich wäre. Dazu spielt die wohl fast zweitausend Jahre alte Verbringung der Streu an die Landwirtschaft des Zürichsees eine nicht unansehnliche Rolle, sind doch seit unvorstelllichen Zeiten große Streuwiesenflächen im Linth- und Gastergebiete im Besitz von Zürcher Seebauern, und verdanken wohl die beiden Seeufer ihre außerordentliche Fruchtbarkeit, welche sie vor allen andern Molasse- u. Diluvialgegenden auszeichnet, der großen, in langen Zeltläufen ununterbrochenen Zufluss des in der Streu 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.

Daz die Reckerschiffahrt auf der Linth gegen früher stark abgenommen hat, fast ganz eingeschlafen ist, sollte keinen Grund gegen die Unhandhabung 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 Reckstange 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 Eisenbahngzug ebenbürtig, ja überlegen macht.

Wer an einem Markttag in Luzern am Landungsplatz steht, wird zu seiner Verwunderung schwere, massig beladene Lastschiffe ohne Ruder noch Mastbaum mit einer den gewöhnlichen Fußgänger überragenden Schnelligkeit herankommen sehen. Die Bewegung wird von einem in einer kleinen Kabine geborgenen Petrolmotor von vier bis sechs Pferdestärken bewirkt. Der Bierwaldstättersee zählt bereits eine stattliche Reihe dieser Motorschiffe, auch auf dem Zugersee laufen solche seit einiger Zeit. Die größte Entwicklung hat dieser Ersatz der alten Ruder-, Stangen- und Segelschiffahrt auf dem Bodensee und Untersee genommen, aus dem naheliegenden Grund, weil die Konstrukteure solcher Schiffsmotoren und der zubrinenenden Einrichtungen an jenen Wassern wohnen, Saurer in Arbon und seit einiger Zeit auch Bachtold in Steckborn. In aller Stille hat sich fast die ganze Lastschiffslotte des Bodensees umgewandelt; in alter Art geht kaum mehr ein halbes Dutzend 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 Bachtold'sches Motorschiff z. B. legt bei scharfem Gegenwind, welcher Ruder und Segel unbedingt zum Stillstehen zwingt, fünf Kilometer, bei ruhigem Wasser sieben Kilometer in der Stunde zurück und überwindet gleichsam spielend die Strömung des gegenwärtig hochgebenden 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 Taxen der Remorqueure nicht erreichen.

So viel wir vernommen, wird etwa in Monatsfrist auch auf dem Zürichsee ein Lastschiff mit Bachtold'schem Motor seine Fahrten beginnen, und es steht außer Zweifel, daß in kurzer Frist das Beispiel des Bodensees auch dort durchgreifende Nachahmung finden wird. Dann tritt die Frage der Befestigung 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 Atem zu kommen. Es ist wohl kein übertriebenes Phantom, wenn man annimmt, es lasse sich nach durchgeföhrter Umwandlung der Schiffe und endlich zum Abschluß gekommener Regulierung der Wasserstraße eine ganze Brigade in weniger als einem Tag von Zürich nach Nagaz an die Pforte der Bündnerpässe bringen und damit Italien den Vorsprung, den es sonst über diese besitzt, abgewinnen.

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Elektrische Küche. 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 Transformatorenstation am Frohwaagplatz 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.

Mellinger oder Birrharder Elektrizitätswerk? Die Herren Biland und Genossen wollen das Gefäß der Neufüll von der Brücke in Mellingen weg bis zur Gemeindegrenze Mellingen-Birmensdorf ausnützen und damit etwa 700 Pferdekräfte 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 Gefäß der Neufüll, zwar nicht von der Mellingerbrücke weg, sondern erst von der Ausmündung des Sägenkanals oberhalb der Eisenbahnbrücke an bis Innlau in einer einzigen Anlage zu verwerten und dadurch etwa 1200 Pferdekräfte 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 Brüder Leuthold stifteten für die Kirche Neßlau und Hr. Präident Schlumpf für die Klosterkirche Neu St. Johann je einen Belechter.

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

Elektrizitätswerk Wäggital. Der Vertrag zwischen dem Bezirk March und den beteiligten Korporationen über den Bau des Elektrizitätswerkes Sieben-Wäggital ist auch von den Genossen Galgenen und Siebenen 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 Schweizerkantonen. Nicht bloß Bellinzona und Lugano, sondern auch die Dörfer in den Gotthardthälern erfreuen sich