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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 12 (1896)

Heft: 36

Artikel: Ein Schifffahrtskanal durch den Thurgau in Sicht

Autor: [s.n]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-578897

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: 04.01.2026

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

Fabrik für industrielle Fette und Oele.

WANNER & Co, HORGEN

Rationelle Einrichtungen.

Export nach allen Ländern.

Beste Referenzen.

Consistente Maschinenfette

Adhäsionsfett
Dampfhahnen - Fett
Kammradfett

Maschinen-Schmieröle

Dampfcylinderöl
Dynamo- und Motoren-Oel
Turbinenöl

GEWERBE-AUSSTELLUNG ZÜRICH 1894: Goldene Medaille.

Ein Schifffahrtskanal durch den Thurgau in Sicht!

Man schreibt der „Thurgauer-Zeitung": So tönt's im obern Thurgau an allen Orten. Und jetzt, da schon überall zwischen Sulgen und dem Bodensee rote und weiße Fahnen an hohen Stangen flattern, muß es doch Ernst gelten. Im Eisenbahnwagen, auf der Straße, im Wirtshaus, daheim in der Stube — überall dasselbe Tagesgespräch: Gibts einen Kanal? Ist so etwas möglich? Kommt das Wasser vom Bodensee in die Thur oder wird letztere in den See geleitet? „Ach was", sagt da so ein Kaltblütiger, „heutzutage baut man keine Kanäle mehr!" Das wird ein Leben geben, wenn diese Schiffe direkt von der Nordsee den Rhein hinauf durch den Thurgau in den Bodensee und schließlich ins schwarze Meer fahren und vice versa! Welch ein Gewimmel von fremden Sprachen wird's da absetzen! „Doch, bleib kühl," sagt der Oberthurgauer, namentlich beim diesjährigen Sauser; „erst wollen wir wissen, wers Geld gibt!"

Und das schöne Dorf Sulgen, das wird der höchst gelegene Hafen Europas sein! Denkt euch einmal diesen Wald von Masten in der Rhede von Sulgen! So faßte denn der tit. Gemeinderat von Sulgen den löblichen Entschluß, den leitenden Ingenieur, Herrn Nicot, zu ersuchen, in einer öffentlichen Versammlung die Idee dieses Kanalbaues der Bevölkerung klarzulegen.

Herr Nicot kam diesem Gesuche letzten Sonntag in verdankenswerter Weise entgegen. Die große Zahl von Zuhörern, die im dichtgefüllten Saal in der „Helvetia" in Sulgen sich einfanden, ist ein Beweis für das große Interesse, das die hiesige Bevölkerung dem großartigen Projekte entgegenbringt.

Einleitend verdankte der Redner das wohlwollende Entgegenkommen, das ihm bei den Vermessungen von Seiten der h. Regierung und der Bevölkerung entgegengebracht wurde. Er teilte zuerst mit, daß es sich vorläufig nicht um eine Verbindung zwischen Nordsee und schwarzem Meer handle, sondern um einen Anschluß an den Hüningerkanal, der bereits bis nach Basel führt. Nach dem Projekte des Herrn Nicot soll nun von Basel aus ein Kanalnetz in das Innere der Schweiz ausgeführt werden, dessen Hauptrouten folgende sein würden, wie sie bereits in verschiedenen Basler und Elsäßer Zeitungen bekannt gemacht worden sind:

1. Basel-Laufenburg-Flaach-Frauenfeld-Sulgen-Romanshorn und Basel-Flaach-Schaffhausen.
2. Rhein-Solothurn-Biel-Neuenburg-Genfersee und Biel-Bern-Thunersee.
3. Rhein-Zürich-Luzern.

Die Hauptfracht wird die Steinkohle bilden, deren Transport auf dem Wasserweg bedeutend billiger zu stehen kommt, was gewiß für unsere Industrien von hohem Wert sein wird. Als Rückfracht würden dienen, Holz, Stein und der ausgezeichnete Lehm (!) aus dem Gebiete der Aach.

Der Kanal soll allen modernen Anforderungen entsprechen, eine Wassertiefe von mindestens 1,50 m bis 1,70 m haben und eine solche Breite besitzen, daß überall zwei Schiffe bequem kreuzen können. Als Schiffe sind kleine Dampfer vorgesehen, die auch für den Personenverkehr eingerichtet werden; die Frachtschiffe werden in Schlepptau genommen. Alle Stationen werden telephonisch mit einander verbunden. Für die Eisenbahnen entsteht zwar ein geringer Ausfall an Fracht, der aber reichlich gedeckt wird durch die bedeutend billigeren Kohlen. Es ist ein großes Werk, das nach den Ausführungen des Herrn Referenten sicher zu stande kommen wird, da hochgestellte Männer mit genügend finanziellen Mitteln ihre Beteiligung zugesichert haben. Vorläufig (und das wird wohl zu merken sein!) handelt es sich um Vorstudien, deren Kosten von besagten Männern gedeckt werden. Der Redner hofft, daß, mit Rücksicht auf den großen Gewinn für die Gegend, Private und Gemeinden in jeder Weise dem Werke entgegenkommen werden. Durch Beiträge der Ge-

meinden, billige oder unentgeltliche (!) Abtretung des Bodens, Uebernahme der Zufahrts- und Verkehrswege 2c.

Nun, wie sieht der Kanal im Thurgau aus? Derselbe kommt aus dem Bodensee bei Salmsach und zieht sich im ganzen dem Aachfluß entlang bis nach Sulgen, wo er in die Thur einmündet. Die Steigung von cirka 50 Meter wird mit Hilfe von Schleusen überwunden. (Es werden deren mindestens 10 nötig sein!) Das Wasser zur Speisung des Kanals wird oberhalb Kradolf aus der Thur genommen. Durch einen 3 Kilometer langen Tunnel unter dem Bergvorsprung bei Oettlishausen wird dasselbe in ein großes Wasserbassin bei Kradolf geleitet, damit auch bei einer Trockenheit genügend Wasser zur Verfügung stünde. Der Tunnel wird aber so breit ausgeführt, daß er auch von Schiffen befahren werden könnte, namentlich dann, wenn Bischofszell durch einen Beitrag von einigen Millionen (!) einen eigenen Hafen und Verlängerung des Kanals bis dorthin verlangt. Ist der Kanal einmal gefüllt, so braucht es nicht mehr viel Wasser; also haben die Etablissements im Thurthal, die Wasserrecht besitzen, keine Befürchtung zu hegen betreffs des Wasserentzuges. Wohl aber könnte bei Wassergrößen der Thur eine Masse Wasser entzogen werden, was den Schaden abwärts auf $^3/_4$ reduzieren könnte! (?) Ueberflüssiges Wasser würde zu elektrischer Kraftgewinnung verwendet. Von Sulgen abwärts wird das Thurbett an und für sich als Schiffsweg benutzt.

Das die Hauptsache des mit viel Witz gespickten Vortrages. In der Diskussion wurde namentlich betont, es fehle die Auskunft über Kosten und Finanzen. Herr N. versichert, Geld sei in Genüge zur Verfügung; es sei ihm aber nicht erlaubt, Namen zu nennen. Wenn vielleicht vor der Versammlung viele für die neue Sache begeistert waren, so schien am Schlusse der Verhandlungen eine ordentliche Abkühlung eingetreten zu sein.

Es ist ein neues, großes Projekt! Alles Neue erweckt Zweifel und Bedenken. Vielleicht sind hier einige am Platze. Wer den Thurfluß kennt, der wird zweifeln, ob das Thurbett schiffbar ist für Schiffe von 1,50 Meter Tiefgang. Dieses unstäte Wasser, bald groß, bald klein, die Kies- und Sandbänke, die nach jedem Hochwasser verschoben werden!

So sehr eine Fahrt auf dem Wasser oft vorgezogen wird, so ist doch zu bezweifeln, ob mit dieser Schleuseneinrichtung der Personenverkehr aufblühen wird. Bis man durch eine Schleuse in die andere Zwischenstrecke bugsiert wird, hat man Zeit, dem edlen Fischereisport sich zu widmen! (Namentlich wenn dann der Lachs den Kanal hinauf bis in den Bodensee kommt.) Ob das Projekt ausgeführt wird? Qui vivra verra!

Arbeits- und Lieferungsübertragungen.

(Amtliche Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

Schulhausbau Binningen (Basel). Schreiner- und Glaserarbeiten an A. Müller, Basel; Malerarbeiten an Johs. Buser-Bielser, Binningen.

Straßenbau Männedorf. Asyl-Außerfeldstraße an J. Camplani, Baumeister in Richtersweil.

10 Wohnhäuser im Emmersberg Schaffhausen. Spenglerarbeiten an M. Müller, Spengler, in Schaffhausen; Gipserarbeiten an Stamm, Gipsermeister, in Schaffhausen.

6 Stationsgebäude der Linie Eglisau-Schaffhausen. Schlosserarbeiten an F. und R. Murbach in Schaffhausen.

Spenglerarbeiten für einen Neubau in Thayngen an Klingler, Spenglermeister in Feuerthalen.

Wasserversorgung der Waisenanstalt Stäfa. Sämtliche Grabarbeiten an Alb. Ryffel, Straßenbauer in Stäfa; Legen der Röhren und Erstellung des Reservoirs, inbegriffen Lieferung sämtl. Materials und Röhren an Ingr. Boßhardt, Mühlesteg, Zürich.

Reservoirvergrößerung Wasserwerk Romanshorn an St. Casagrande in Amriswil.

Straßenbau Waldkirch (St. Gallen). Straße Loo-Bernhardsrüti und Buch-Hasum an Podesta u. Zoletti in Oberuzwil.

Elektrizitätswerk St. Gallen. 600 m² Parkett an Alder u. Jenny, St. Gallen; 65 m² Zugjalousien an Gebrüder Sieber, St. Gallen.

Die Drainage-Arbeiten in Mooswiesen, Steinmaur (Zürich) an die Herren J. Merki und Baumgartner in Steinmaur.

Brücke über den Altbach b. Kloten. Der Abbruch der alten und die Erstellung des Unterbaues der neuen Brücke über den Altbach in Kloten (Straße 2. Klasse Nr. 7) an Maurermeister G. Eberhard in Kloten.

Schulhaus Wülflingen. Spenglerarbeiten an Joh. Küpfer, Spenglermeister in Wülflingen.

Eine Aufgabe für Messerschmiede und Mechaniker.

Herr A. Schindler in Basel schreibt uns:

„Eine Aufgabe für Messerschmiede wäre: Ein Italienermesser zu konstruieren, mit dem man nur Holz, Brot 2c. zu schneiden im stande ist, aber **nicht stechen** kann. Die Klinge muß also nur durch seitlichen Federdruck in vorgeschobener Stellung leicht festgehalten werden, so daß sie bei Stich leicht zurückgeht.

„Ist die technische Seite der Frage gelöst, so ist die Aufstellung einer gesetzlichen oder polizeilichen Kontrolle für die italienischen Mordwaffen zu versuchen und der eventuelle Austausch derselben gegen das neue Taschenmesser beim Eintritt in die Schweiz. Eine Buße von Fr. 10.— beim Besitz eines Mordmessers gehörte auch dazu.

„Das Messer müßte einfach, solid und billig und derart gemacht sein, daß die Schneide nicht in feste Lage (durch Kniffe) gebracht werden könnte.

„Für ein brauchbares, entsprechendes Modell setze ich eine Entschädigungsprämie von

Fr. 20

für den ersten Lieferanten aus."

Anmerkung der Red. Angesichts der vielen von italienischen Arbeitern verübten Stechereien, die meist zu Mordthaten an Unschuldigen werden, ist vorstehende Anregung sehr verdankenswert und wird hoffentlich den Erfindungsgeist unserer Messerschmiede und Mechaniker in Thätigkeit setzen.

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Elektrizitätswerk Zürich. Seit der Abschaffung der Grundtaxe für das elektrische Licht sind so viele Neuanmeldungen eingelaufen, daß das Elektrizitätswerk die Arbeit kaum bewältigen kann. Auch das Gaswerk ist vollauf beschäftigt.

Gegenwärtig sind die Wasserwerkbauten an der Lorze für die Papierfabrik Cham in vollem Gange; 600 Pferdekräfte werden daselbst nutzbar gemacht. Die maschinellen Arbeiten werden von der Maschinenfabrik Th. Bell u. Cie. in Kriens ausgeführt.

Elektrisches Licht in Genf. Der Gemeinderat von Genf beschloß, vom 1. Januar 1897 an den Preis für das elektrische Licht herabzusetzen.

Die Compagnie de l'Industrie Elektrique in Genf hat von der belgischen Regierung den Auftrag erhalten, einen elektrischen Versuchstrain zu liefern; vorerst wird sie einen Probewaggon mit den von ihr konstruierten Motoren ausrüsten. Der gesamte Probezug soll aus vier Wagen bestehen und wurde an vier verschiedene Firmen verteilt, um die Offerten in ihrer Wirklichkeit, resp. in ihrer