

<b>Zeitschrift:</b>	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Herausgeber:</b>	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Band:</b>	20 (1904)
<b>Heft:</b>	3
<b>Rubrik:</b>	Schweizerische Wasserstrassenprojekte

#### 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:** 02.02.2026

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

3. Sofortiges Trocknen und Ingebrauchnahme desselben.

4. Ausgiebiger, äußerst sparsamer Verbrauch.

Es ist leider Tatsache, daß schon viele Firmen sehr oft mit Rostverteilungs- und Rostverhütungsmitteln hereingefallen sind und müssen wir daher hervorheben, daß es sich bei diesen Präparaten um wirklich erprobte und solide Fabrikate handelt, die jede Probe vertragen.

Der Betrieb sowohl von „Rost-Tod“ als von „Rost-Feind“ ruht in den Händen der Firma Paul Fay in Basel, Birigstraße 24, welche jede nähere Auskunft erteilt.

### Schweizerische Wasserstraßenprojekte.

Aus dem Vortrag, den Herr Ingenieur R. Gelpke am 25. März im Winterthurer Technischen Verein gehalten hat, mögen noch folgende Darstellungen, die ein allgemeines Interesse beanspruchen, angeführt werden.

Der Vortragende führte zuerst an, daß durch den in den letzten Jahrzehnten ausgeführten Ausbau der Schiffahrtswege von Zentraleuropa der Güterverkehr einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. Da diese Hauptstromgetriebe von Mitteleuropa, Rhein-, Rhone-, Donau (Inn)- und Po-(Tessin)-Gebiete ihren Ursprung in der Schweiz haben, so hat unser Land auch am weitern Ausbau der Schiffahrtswege, besonders im Hinblick auf den ungeheuren Güterverkehr in der Nord-südrichtung, ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse.

Es wurde folgende Übersicht über die Schiffahrtslinien für Güter in Mitteleuropa gegeben: Von Benedig aus werden die Güter teils auf künstlich angelegten Wasserstraßen, teils auf dem Po nach der lombardischen Ebene (Mailand) geführt. Der schnelle Wechsel des Wasserstandes im Po hat auf den Verkehr oft ungünstige Wirkungen. Die Projekte für neue Kanalbauten nehmen in Aussicht den Tessin, der an seiner Mündung bedeutend mehr Wasser als der Po selber führt, bis hinauf nach Sesto Calende, dem untern Ende des Längensees, der Schiffahrt zu erschließen. Der Güterverkehr der Gotthardbahn würde damit von seiner Endstation Locarno an durch den Längensee, Tessin und Po direkt mit dem Meere verbunden. Die technischen Schwierigkeiten, die der Tessin bietet, liegen in seinem Gefälle. Durch besseren Ausbau der Adda und der Kanäle von Cremona bis Mailand und ihrer Fortsetzung nach Lecco kann auch die Schiffahrt des Comersees mit dem Meere verbunden werden.

Die Rhone wird bis Lyon mit großen Güterschiffen befahren. Die Wasserstraße für Güter geht von da durch die Saône und den Doubs nach Norden. Der Rhone-Rheinalan, der vom Doubs über Mühlhausen nach Straßburg führt, verbindet die französischen Wasserstraßen mit den deutschen.

Auf der Donau geht der große Güterverkehr vom Schwarzen Meer, auf 2400 km langem Weg, bis Regensburg. Trotz der starken Wasserschwankungen sucht man die Schiffahrt bis nach Ulm hinauf erschließen zu können. Der alte Ludwigskanal, der nach Bamberg zum Main hinüber führt, hat zwar heute seine Bedeutung verloren, dagegen sucht man neue Kanalanlagen zu erstellen, wodurch die Donau in besserer Weise mit dem Main oder dem Neckar und damit mit dem Rhein verbunden wird.

Von den schiffbaren Strömen Deutschlands ist der Rhein der wichtigste. Trotzdem ein Dreißigstel der deutschen Bevölkerung an den Rhein akkumuliert ist, ist diese Wasserstraße immer noch außerordentlich entwicklungsfähig. Ursprünglich erfolgte der große Gütertrans-

port nur auf der Strecke Rotterdam-Mannheim, jetzt geht er bis Straßburg-Kehl.

Der Vortragende beleuchtete nun das Spezialthema, die Eröffnung des Schiffverkehrs auf dem Oberrhein. Für die Schweiz ist es wichtig, daß ihr durch den Ausbau der Kanäle vom Rhein nach der Rhone und nach der Donau die große Güterbewegung der Nord-südrichtung nicht abgeschnitten wird. Indem man den Rhein bis Basel, eventuell bis Konstanz schiffbar macht, arbeitet man der Umgehung entgegen. Seit 1892 macht man Untersuchungen und Versuche für diesen Zweck. Infolge von Korrekturen hat der Rhein in jüngster Zeit sein Bett unterhalb Basel vertieft, und erst etwa von der Gegend des Kaiserstuhlbirgs an schwemmt er Kies an. Einzelne hoch gelegene Kiesbänke sind es, die den Schiffsverkehr unmöglich machen. Ihre Beseitigung ist jedoch für die Technik keine besonders schwierige Aufgabe. Größere Schwierigkeiten bilden die Brücken, die zwei festen Brücken bei Kehl und verschiedene Schiffbrücken. Dennoch ist der Vortragende der Ansicht, daß es möglich ist, daß der gesamte Güterverkehr, besonders derjenige der Ruhrkohlen, bis Basel geleitet werden könne. Damit die Schiffahrt auch bei Niederwasserstand betrieben werden kann, müßte am Bodenseeausfluß eine Regulierung errichtet werden. Für 8—10 Millionen Franken kann in der Gegend Stein-Hemmishofen eine Staumauer erbaut werden, die das Bodenseeniveau um 3 Meter hebt. Diese Stauwassermenge würde genügen, um die Rheinschiffahrt für 300 Tage des Jahres zu ermöglichen. Die Kosten der Verbauung der Rheinstraße von Germersheim bis Basel werden auf 30—40 Millionen Mark veranschlagt.

Die Schwierigkeiten der Schiffahrtstrecke Basel-Konstanz sind die Gefällsbrüche, die man durch Erbauung von Schleusenstufen umgehen müßte. Die Gesamtkosten der bei Rheinfelden, bei Laufenburg, bei Zurzach und bei Neuhausen zu erstellenden Schleusen werden auf 20—25 Millionen Franken veranschlagt.

Die Eröffnung der Strecke Waldshut-Biel, die hauptsächlich die Ware benutzen würde, wird als weniger bedeutend dargestellt, während die Schiffahrt auf der Limmat, in Verbindung mit Zürich Wichtigkeit erlangen könnte. Die Limmat bietet aber zufolge ihres starken Gefälls große technische Schwierigkeiten. Die Schiffahrt könnte nur mittels Schleusen betrieben werden, deren Baukosten auf 30—40 Millionen Franken anzusezen sind.

Die interessanten Ausführungen haben deutlich gezeigt, daß die Bestrebungen, den Anschluß der Schweiz an die großen Wasserstraßen von Zentraleuropa, an die Linie Rotterdam-Straßburg und Locarno-Benedig zu erlangen, volle Aufmerksamkeit verdienen.

(„Winterthurer Landbote.“)

### Verschiedenes.

**Bauwesen in Zürich.** Der Zürcher Regierungsrat bewilligte den verlangten Kredit von 27,100 Fr. für Renovation und Neuerichtung einer Zentralheizung und Bad im Schulhause an der Seefeldstraße.

### Die Leimgrosshandlung **Gottl. Maurer, Basel**

empfiehlt sich für ihre anerkannt vorzüglichen

**Kölnerlederleime und Landleime,**  
**zählestes Flintsteinpapier, sowie Lacke**  
für jedes Gewerbe.