Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 20 (1904)

Heft: 3

Rubrik: 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: 10.12.2025

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

3. Sofortiges Trocknen und Ingebrauchnahme besfelben.

4. Ausgiebiger, äußerst sparsamer Verbrauch.

Es ist leider Tatsache, daß schon viele Firmen sehr vot mit Rostvertilgungs 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.

und solide Fabrikate handelt, die jede Probe vertragen. Der Bertrieb sowohl von "Rost-Tod" als von "Rost-Feind" ruht in den Händen der Firma Paul Fay in Basel, Birsigstraße 24, welche jede nähere Auskunft

erteilt.

Schweizerische Wasserstraßenprojekte.

Aus dem Bortrag, den Herr Ingenieur R. Gelpte am 25. März im Winterthurer Technischen Berein 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 Ausschung 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 Hindlick auf den ungeheuren Güterverkehr in der Nordstüdrung, ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse.

Es wurde solgende Uebersicht über die Schiffahrtslinien sür Güter in Mitteleuropa gegeben: Von Benedig
aus werden die Güter teils auf tünstlich angelegten
Wasserstraßen, teils auf dem Po nach der lombardischen
Ebene (Mailand) gesührt. Der schnelle Wechsel des
Wasserstandes im Po hat auf den Verkehr oft üngünstige
Wirtungen. Die Projekte für neue Kanalbauten nehmen
in Aussicht den Tessin, der an seiner Mündung bedeutend
mehr Wasser als der Po selber sührt, die hinauf nach
Sesto Calende, dem untern Ende des Langensees, der
Schiffahrt zu erschließen. Der Güterverkehr der Gotthardbahn würde damit von seiner Endstation Locarno
an durch den Langensee, Tessin und Po direkt mit dem
Meere verbunden. Die technischen Schwierigkeiten, die
der Tessin bietet, liegen in seinem Gesälle. Durch bessern Ausbau der Adda und der Kanäle von Cremona dis
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 besahren. Die Wasserstraße für Güter geht von da durch die Saone und den Doubs nach Norden. Der Rhone-Rheinkanal, der vom Doubs über Mülhausen nach Straßburg sührt, verbindet die französischen Wasserstraßen mit den deutschen.

Auf der Donau geht der große Güterverkehr vom Schwarzen Weer, auf 2400 km langem Weg, dis Regenssburg. Troß der starken Wasserschwankungen sucht man die Schiffahrt dis nach Ulm hinauf erschließen zu können. Der alte Ludwigskanal, der nach Bamberg zum Main hinüber sührt, hat zwar heute seine Bedeutung verloren, dagegen sucht man neue Kanalanlagen zu erstellen, wodurch die Donau in besserer Weise mit dem Main oder dem Reckar und damit mit dem Rhein verbunsben wird.

Von den schiffbaren Strömen Deutschlands ist der Rhein der wichtigste. Trozdem ein Dreißigstel der deutschen Bewölkerung an den Rhein akkumuliert ist, ist diese Wasserstraße immer noch außerordentlich entwicklungsfähig. Ursprünglich erfolgte der große Gütertranße

port nur auf der Strecke Rotterdam-Mannheim, jest geht er bis Straßburg-Rehl.

Der Vortragende beleuchtete nun das Spezialthema, die Erschließung 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 ber Donau die große Guterbewegung der Nordsüdricht= ung 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 Korrektionen hat der Rhein in jungfter Zeit fein Bett unterhalb Basel vertieft, und erst etwa von der Gegend des Kaiserstuhlgebirgs an schwemmt er Ries an. Einzelne hoch gelegene Riesbanke find es, die den Schiffverkehr unmöglich machen. Ihre Beseitigung ift jedoch für die Technik keine besonders schwierige Aufgabe. Größere Schwierigkeiten bilden die Bruden, die zwei festen Bruden bei Rehl und verschiedene Schiffbruden. Dennoch ift der Vortragende der Anficht, daß es moglich ift, daß der gesamte Gutervertehr, besonders der= jenige der Ruhrtohlen, bis Basel geleitet werden könne. Damit die Schiffahrt auch bei Riederwasserstand betrieben werden fann, mußte am Bodenseeausflug eine Regulierung errichtet werden. Fir 8—10 Millionen Franken kann in der Gegend Stein-Hemmishofen eine Stauung erbaut werden, die das Bobenfeeniveau um 3 Meter hebt. Diefe Staumaffermenge murbe genügen, um die Rheinschiffahrt für 300 Tage des Jahres zu ermöglichen. Die Koften der Verbauung der Rheinstraße von Germersheim bis Bafel werden auf 30-40 Millionen Mart veranschlagt.

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

Die Erschließung der Strecke Waldshut-Biel, die hauptsächlich die Nare benügen 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 vermittelst Schleusen betrieben werden, deren Baukosten auf 30—40 Millionen Franken anzussesen sind.

Die interessanten Aussührungen haben deutlich gezeigt, daß die Bestrebungen, den Anschluß der Schweiz an die großen Wasserschrtöstraßen von Zentraleuropa, an die Linie Notterdam-Straßburg und Locarno-Venedig zu erlangen, volle Ausmerksamkeit verdienen.

rlangen, volle Ausmerksamkeit verdienen.
("Winterthurer Landbote.")

Verschiedenes.

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

Gottl. Maurer, Basel

empfiehlt sich für ihre anerkannt vorzüglichen

Kölnerlederleime und Landleime, zähestes Flintsteinpapier, sowie Lacke für jedes Gewerbe. 448