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: Verschiedenes

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: 09.12.2025

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 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.

Der Vertrieb 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 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 Nordsüdrichtung, ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse.

Es wurde folgende Uebersicht über die Schiffahrtslinien für Güter in Mitteleuropa gegeben: Von Venedig 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 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 Gefälle. Durch bessern 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-Rheinkanal, der vom Doubs über Mülhausen 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 Gütertransport nur auf der Strecke Rotterdam-Mannheim, jetzt geht er bis Straßburg-Kehl.

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 der Donau die große Güterbewegung der Nordsüdrichtung 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 jüngster Zeit sein Bett unterhalb Basel vertieft, und erst etwa von der Gegend des Kaiserstuhlgebirgs an schwemmt er Kies an. Einzelne hoch gelegene Kiesbänke sind es, die den Schiffverkehr 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 Stauung 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 Schiffahrtsstrecke 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 Erschließung der Strecke Waldshut-Biel, die hauptsächlich die Aare benützen 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 anzusetzen sind.

Die interessanten Ausführungen haben deutlich gezeigt, daß die Bestrebungen, den Anschluß der Schweiz an die großen Wasserfahrtsstraßen von Zentraleuropa, an die Linie Rotterdam-Straßburg und Locarno-Venedig 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 Neueinrichtung einer Zentralheizung und Bad im Schulhause an der Seefeldstraße.

Die Leimgrosshandlung
Gottl. Maurer, Basel
empfiehlt sich für ihre anerkannt vorzüglichen
Kölnerlederleime und Landleime, zähestes Flintsteinpapier, sowie Lacke
für jedes Gewerbe. 448

Bauwesen in Basel. Die rechte Seite der inneren Margaretenstraße wird nun diesen Sommer vollständig verbaut. Das Stächelinsche Baugeschäft beabsichtigt, oberhalb der neu erstellten Häuserreihe weitere Neubauten zu erstellen. Die linke Straßenseite soll nächstes Jahr verbaut werden.

Zum Gerüstkontrolleur der Stadt St. Gallen wurde gewählt Ernst Keller, Bautechniker, zur Zeit Bauführer in Arbon.

Der Zusammensturz des Schießstandes auf dem Festplatze bei St. Gallen. Zu den vielen Meldungen über den angerichteten Schaden, der in der Nacht vom 14./15. April durch den Föhnsturm verursacht worden ist, gesellt sich nun auch noch der Zusammenbruch der Schießhalle auf dem Festplatze, wenigstens des östlichen Teiles derselben, der mit Ausnahme eines Stückes mit dem großen Turme in der Mitte des Baues Freitag den 15. April vormittag um 9 Uhr zusammengestürzt ist. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Hiobsbotschaft mit allerlei Uebertreibungen durch die Stadt.

Die Schießhalle war im äußern Rohbau sozusagen fertigerstellt, eingedeckt und zum Teil schon mit der inneren Einrichtung versehen.

Verschiedene Arbeiter wollten nun Freitag früh schon ein auffallend starkes Krachen und Knirschen des Standes vernommen haben, maßen aber der Erscheinung geringe Bedeutung bei.

Plötzlich setzte der Föhn mit vehementer Kraft ein; die Arbeiter und Bauaufseher dachten ans Sperren der am meisten gefährdeten Stellen des Baues. Doch plötzlich griff ein direkt von Süden kommender Windstoß unter das Dach, hob dasselbe samt dem den östlichen Flügel flankierenden Turm in die Höhe und warf alles krachend zu Boden. Zwei Kinder, die vor dem Turme saßen, konnten sich glücklicherweise noch rechtzeitig flüchten und wären wahrscheinlich von den fallenden Hölzern zugedeckt worden, wären dieselben nicht durch eine Telegraphenstange und durch Telegraphendrähte aufgehalten worden.

Sofort flüchteten sich die am Bau beschäftigten Arbeiter ins Freie. Aber schon in diesem Momente ereilte den auf der Ostseite des Permanenzgebäudes angebrachte Teil des Schießstandes dasselbe Schicksal, auch er stürzte zusammen.

Leider erforderte der Zusammenbruch dieses Teiles der Festbauten zwei Opfer; denn zwei Arbeiter, die ebenfalls fliehen wollten, wurden von den fallenden Balken getroffen. Beide sind Italiener. Der eine, Bastino Bartolo, erlitt bedeutende Kontusionen am Rücken und Brustkorb, der andere, Donagemma Franz, eine komplizierte Ausrenkung der linken großen Zehe und Kopfwunden.

Spiegelschrank-Gläser Ia in allen Grössen, plan und facettiert, zu billigsten Tagespreisen.
A. & M. WEIL
Spiegelmanufaktur
Zürich. 1486
Verlangen Sie bitte unsern Preiscourant.

Die beiden Verunglückten wurden sofort in das Kantonsspital übergeführt. Es wurde auch ein Teil der Feuerwehr aufgeboten und Arbeiter wurden aus der Stadt zugezogen. Die noch stehenden, teilweise ebenfalls aus den Fugen geratenen Teile des Schießstandes und die Festhütte, die glücklicherweise noch nicht eingedeckt ist, wurden mit starken Balken gesperrt und mit Haken verankert.

Sofort nach dem Vorkommnis bot die Unglücksstätte ein betrübendes Bild dar; überall zerbrochene Balken und Bretter, zerdrückte Teile des Daches, gebogene Teile des Kennel . . . Gegen Mittag war ein großer Teil der Trümmer bereits weggeräumt, sodaß das um die Mittagszeit in großer Menge auf dem Festplatze anwesende Publikum sich keinen richtigen Begriff mehr bilden konnte von dem frühern Durcheinander.

Von fachmännischer, unbeteiligter Seite wird mitgeteilt, daß die Baute solid und sorgfältig erstellt gewesen sei und daß die Fertigstellung der Schießhalle durch diesen Zwischenfall wahrscheinlich um etwa einen Monat verzögert werde. („St. Galler Tagbl.")

Die Aktiengesellschaft A. B. Heine & Co. in Arbon hat die Inangriffnahme eines weiteren großen Neubaues für Unterbringung von zirka 70 Maschinen beschlossen. Es handelt sich um den Fabrikbau IV, womit der ausgedehnte Quadratbau dann abgeschlossen ist. In demselben werden nach Fertigstellung über 300 große Schifflimaschinen betriebsfähig, und es erfordert die Gesamtanlage ein Arbeiterpersonal von 2000 Arbeitern und Arbeiterinnen.

Friedhoferweiterung Rüthi (St. Gallen). Die Kirchgenossenversammlung Rüthi hat eine Erweiterung des Friedhofes auf St. Valentinsberg beschlossen. Die Kosten sind auf 6400 Fr. veranschlagt.

Schulhausneubau Chur. Die Stadtgemeinde Chur hat den Bau eines neuen Schulhauses in der Vorstadt Masans beschlossen. Die Kosten betragen 53,000 Fr.

Schulhausbau Biberist. Am 4. April fand in Biberist die feierliche Grundsteinlegung des neu zu erbauenden Schulhauses statt. Bei diesem Anlasse sei erwähnt, daß Architekt Volkart in Bern mit der Ausführung des originellen Baues betraut wurde. Derselbe, 28 m lang und 11 m breit, erhält einen Vorbau von 11,2 m Länge und 6,4 m Breite und ragt bereits über das Niveau der Erde. Im nächsten Herbst soll das neue Schulhaus bezogen werden. Der Sockel in Solothurner Marmor und die Hauptfassaden aus Savonnièrestein werden dem Bau ein imposantes Aussehen geben. Im Souterrain befinden sich die Schulbäder, Archiv, Küche und Speisesaal zur Verpflegung bedürftiger Kinder, die Zentralheizungsanlage; im Parterre und den zwei andern Stockwerken neun Schulzimmer, und im Dachstock disponible Zeichnungsräumlichkeiten und Abwartwohnung. Die architektonische Gestaltung beruht auf den historischen Bauten des 17. und 18. Jahrhunderts von Bern und Solothurn und sie ist im Stil Louis XV.-XVI. vorgesehen, der heutzutage wieder ganz modern und zuerst am Schulhausbau in Leuzigen zur Geltung gekommen ist. Der Erfolg jener Anwendung beweist, daß bei gleichen Baukosten es doch möglich ist, solche Bauten historisch-architektonisch richtig zu entwerfen. Das Türmchen auf dem Vorbau mit der Schulglocke und der elektrischen Uhr wird dem Ganzen einen architektonischen Charakter verleihen.

Bauwesen in Reiden. (rd.-Korr.) Eine ganz ungewöhnliche und unerwartet lebhafte Bautätigkeit entwickelt sich dieses Frühjahr in Reiden. Nicht nur erhält die Möbelfabrik verschiedene große An- und Nebenbauten, sodaß zur Herbeischaffung des Materials der Bauplatz

durch ein Schmalspurgeleise mit dem Bahnhof verbunden werden mußte, sondern es ist auch der Bau einer großen Maschinenfabrik an der Bahnhofstraße in Angriff genommen worden. Außerdem sind über ein Dutzend neue Wohnhäuser teilweise schon im Bau, teils projektiert und profiliert. Der Ort ist überhaupt in rapider Entwicklung und Ausdehnung begriffen und wer im kommenden Sommer Reiden nach fünfjähriger Abwesenheit zum ersten Mal wieder betritt, der wird sich kaum mehr auskennen, so große Augen er auch machen wird. Die Baumeister klagen tatsächlich, daß sie nicht wissen, wo sie genügende Arbeitskräfte auftreiben sollen.

Neue Kirchenbestuhlung Huttwil. (rd.-Korr.) Die vor wenigen Jahren mit großen Opfern innen und außen vorzüglich renovierte Kirche von Huttwil, in deren Terrassenmauer auch das schlichte Leuenberger-Denkmal eingelassen ist, erhält eine neue Bestuhlung.

Siegeszug des Automobils. (rd.-Korr.) Während der bernische Jura mit der Einrichtung regelmäßiger Automobilverkehrsdienste längst vorangegangen ist, richtet man nun auch in andern Landesteilen auf dieses moderne Verkehrsmittel immer mehr das Hauptaugenmerk. Ein regelmäßiger, schon dieses Frühjahr in Aktivität tretender Kurs zwischen Hilterfingen und Thun ist beschlossene Sache. — Im Emmental plant man schon lange die Einrichtung eines Motorwagendienstes zur Verbindung der Gemeinden Hasle-Rüegsau (Burgdorf)-Affoltern, Walterswil-Ursenbach-Kleindietwil, wodurch die Emmentalbahn direkt mit der Langental-Huttwil-Bahn verbunden würde. Gegen diesen Plan haben sich allerdings finanzielle Bedenken erhoben, aber durch den nunmehr gesicherten Bau der Huttwil-Ramsey-Bahn werden die genannten Ortschaften zweifellos derart alimentiert, daß ihr Verkehr sich steigern und für eine Verbesserung nach den abgelegeneren Gemeinden reif wird. Das Automobil ist dann in diesem Falle das gegebene Mittel.

Ein ähnlicher Plan taucht immer ernstlicher auf, um den wachsenden Verkehr zwischen den Gemeinden Wasen-Hornbach-Eriswil-Huttwil zu erleichtern, die nun durch das für die Huttwil-Sumiswald-Ramsey-Bahn definitiv gewählte Trace über Dürrenroth-Affoltern die Hoffnungen auf Eisenbahnanschluß endgültig aufgeben mußten.

Diese Pläne werden gefördert durch die zahlreichen hier durchfahrenden privaten Automobile, von denen allein in Wasen zwei große stationiert sind. Spezielles Interesse erregt der imposante Motor-Lastwagen, mit welchem die Bierbrauerei Baumberger in Langenthal regelmäßig ihre mächtigen Biersendungen das Tal hinauf führt.

† **Baumeister Abplanalp.** Beim sogenannten Reichenbachschwand im Schattenhalb verunglückte Herr Bauunternehmer Abplanalp. Eine Bauhütte an der Scheideggstraße stürzte ein und verletzte ihn so schwer, daß der Tod bald eintrat. Abplanalp leitete die Lammbachverbauungen bei Brienz, und war Bauführer beim Bau der Grimselstraße zwischen Innertkirchen und Guttannen. Er besaß bedeutende technische Kenntnisse.

Am internationalen Kongreß der Schulhygiene in Nürnberg hielt Stadtrat Prof. Dr. Erismann aus Zürich ein von den Kongreßteilnehmern mit großem Interesse aufgenommenes Referat über die Frage der Situierung der Schulzimmer. Er stellte als Grundsatz auf, daß die Schulzimmer immer nach der nördlichen Richtung situiert werden sollen. Die direkte Sonnenbestrahlung, welche für Wohnzimmer sehr wünschenswert, habe für Schulzimmer nicht zu verkennende Nachteile. Es sei für Schulzimmer eine gleichmäßige Beleuchtung unbedingt erforderlich, welche nur durch diffuses Tageslicht erreicht werden kann. Die direkte Sonnenbestrahlung wirke nicht nur nachteilig auf die Augen, sondern bringe auch durch allzu starke Erwärmung der Zimmer Nachteile mit sich. Die Nachteile der direkten Sonnenbestrahlung können durch Anbringung von Vorhängen 2c. nicht beseitigt werden.

Neues Dampfschiff auf dem Luganersee. Der große Verkehr auf dem Luganersee veranlaßte den Verwaltungsrat, die Anschaffung eines neuen Dampfers, „Ticino", zu beschließen.

Neue Weganlage auf den Bürgenstock. Der Bürgenstock hat einen neuen Anziehungspunkt zu verzeichnen, nämlich den neu angelegten breiten Felsenweg, der bequem und sicher hoch über den See am steilen Nordhange der Hammetschwand dahinführt, da, wo früher kein flüchtiges Grattier, geschweige denn ein menschliches Wesen seinen Fuß zu setzen wagte. Der Höhenweg beginnt wenige Minuten östlich von der Bahnstation Bürgenstock, ganz in der Nähe des neuen Palast-Hotels, wo rechts das Sträßchen nach Honegg und Buochs abzweigt, und zieht sich in einer Breite von zwei Metern, in hübsch gebogenen Linien, gut zwei Kilometer weit durch einen wahren Urwald den schroffen Felsenhang der Hammetschwand entlang. Der Weg, seiner ganzen Länge nach mit festem Eisengeländer versehen, steigt fast unmerklich von 870 auf 970 Meter ü. M. an; das staunende Auge wird immer von neuem angezogen durch eine malerische Waldpartie, ein pittoreskes Felsenriff, oder durch die überraschende Ausschau in die blaudustige Ferne. Auf verschiedenen offenen Plätzen kann der Blick frei in die weite Runde schweifen. Am fesselndsten ist die Aussicht auf dem Seebödeli: tief zu Füßen der smaragdene See, auf dem die Dampfschiffe winzig klein erscheinen, nordöstlich die an ihrem Fuße hübsch eingebuchtete Rigi mit Vitznau, Weggis und Hertenstein, mehr nördlich der prächtige Seearm von Küßnacht und nordwestlich Luzerns liebliches Seebecken mit der vieltürmigen Stadt.

Nach seiner Vollendung wird der neue Felsenweg rings um die Hammetschwand führen; jetzt führt er vom Seebödeli noch etwa fünfzig Schritte weiter, bis 533 Meter über dem See oder 970 Meter über Meer die Spaziergänger mit einem Personenaufzug noch 165 Meter bis zum aussichtsreichen Känzeli der Hammetschwand gehoben werden.

Elektrische Bahn auf den Pfänder. Aus Bregenz wird berichtet, es mache dort ein Zürcher Ingenieur, wie es heißt im Auftrage eines kapitalkräftigen Schweizer Konsortiums, Studien und Vermessungen für die Erstellung einer Bahn auf den Pfänder. Es ist eine elektrische Zahnradbahn von 3 km Länge geplant, welche an der Westseite des Berges hinaufführen soll. Die Baukosten werden auf 3/4 Millionen Kronen veranschlagt.

Der elektrische Betrieb der neuen österreichischen Alpenbahnen. Die vom Eisenbahnministerium zur Vorlage von Projekten für den elektrischen Betrieb der Alpenbahnen eingeladenen Elektrizitätswerke in Oesterreich haben die Entwürfe nunmehr überreicht. Auf besondere Aufforderung wurden auch die genauen Kostenvoranschläge hinzugefügt. Die Regierung hat indessen vom Hydrographischen Amt umfassende Untersuchungen über die Wasserkräfte in den Alpen und über die Möglichkeit, diese für den elektrischen Betrieb der Alpenbahnen zu verwenden, anstellen und die erforderlichen Kosten berechnen lassen. Nun werden die Studien beginnen, festzustellen, welche Betriebsart in technischer wie wirtschaftlicher Beziehung für die neuen Alpenbahnen zu empfehlen sei.