

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 23 (1907)

Heft: 47

Artikel: Rheinschiffahrt bis zum Bodensee [Schluss]

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-577507>

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: 22.02.2026

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

Heinr. Hüni im Hof in Horgen

(Zürichsee)

Gerberei

+ Gegründet 1728 +

Riemenfabrik 3013 n

Alt bewährte
la Qualität

Treibriemen

Einige Gerberei mit Riemenfabrik in Horgen.

Rheinschiffahrt bis zum Bodensee.

(Schluß.)

Noch ist kein Spatenstich getan zur Schiffsbarmachung des Rheins in seinem Durchbrüche durch Jura und Schwarzwald und doch ist die schwierigste Arbeit schon geleistet. Dafür bürgt das begeisterte Interesse, welches die Tagung in Rorschach den Bestrebungen entgegenbringt. So wird es denn nicht erlangen, daß die Brudervereine an den Gestaden des schwäbischen Meeres wie in der Westwarte, wo die Böllerstrafe die engere Heimat verläßt, um dem Norden zuzustreben, vom Geiste des heutigen Tages getragen, in gemeinsamer verständnisvoller Arbeit und den weitgesteckten Zielen dieses Kulturvolkes entsprechend über alle Sonderinteressen hinausstrebend, nicht ruhen werden, als bis das vollendete Werk die Arbeit krönt. Und wie im 10. Jahrhundert von den Gestaden dieses Sees der höchste Glanz mittelalterlicher Kultur ausstrahlte, so übernimmt das 20. Jahrhundert das Erbe seines Vorgängers vor 1000 Jahren und sendet von diesem See aus als Mittelpunkt einer Kultur seine Erzeugnisse nach allen vier Meeren der Welt.

* * *

In der anschließenden Diskussion betonte Herr Dr. A. Hautle von Goldach die Notwendigkeit einer Organisation unter nationalen und internationalen Gesichtspunkten.

Prof. Becker in Zürich hebt hervor, daß man die Güte der Idee am besten erkenne im Widerspruch, dem sie begegnete, dem Widerspruch in Straßburg nämlich, daß die Vorteile eines Binnenhäfen schon lange genießen konnte und die Verlegung dieses Umschlagplatzes nach Basel sehr ungern sah. Die Basler wollen den Endhafen nicht für sich behalten, sondern denselben in den Bodensee verlegen. Rorschach liegt an der Grenzmark. Nicht das Zentrum des Landes allein regiert und pulsirt; gerade die Grenze bildet die Membrane, durch welche das Land atmet. Der Redner hofft, Rorschach werde in seinem erfreulichen Fortschritt unterstützt durch die Rheinschiffahrt zum Bodensee.

An diese bedeutungsvolle Versammlung, die durch lebhafsten Beifall ihr völliges Einverständnis mit den verschiedenen Rednern, vorab mit den großzügigen Ausführungen von Herrn Ing. Gelpke, durch lebhafsten Beifall befundete, schloß sich die nicht weniger bedeutungsvolle Tagung im Schäfl, zur Konstituierung des „Ostschweizerischen Schiffahrtsverbandes“ als Sektion der internationalen Vereinigung für Schiffahrt Rhein—Bodensee.

Herr Dr. Haule begrüßte die etwa 150 Mann starke Versammlung, vorab die Vertretungen der Kantone Zürich (Reg.-Rat Kern), Schaffhausen (Reg.-Räte Keller und

Rahn), Thurgau (Reg.-Rat Uepli), sowie die Vertretung der Stadt St. Gallen, die Hh. Gemeindeammann Dr. Scherrer und Gemeinderat Dr. Betsch.

Vom Kanton St. Gallen waren, allerdings nicht offiziell, anwesend die Herren Regierungsräte Dr. Mächler und Kaiser, Riegg und Heinrich Scherrer.

Als Tagespräsident wurde Herr Hintermeister, als Protokollführer Herr Gaudy, Architekt, beide in Rorschach, gewählt.

Herr Dr. A. Hautle in Goldach, der schon monatelang mit Herrn Architekt Gaudy in Rorschach die nötigen Schritte unternahm bei Interessenten, Behörden und beim internationalen Verband, hielt das einleitende, gründliche Referat über die Ziele der zu gründenden Vereinigung.

Aus dem Pariser Schiffahrtskongress vom 2. Februar 1815 sei wichtig die Bestimmung, daß die Schiffahrt auf dem Rhein, von dem Punkte an, wo sie möglich ist oder später möglich werde, frei sei für alle Zeiten und beteiligten Länder. Ein weiterer Artikel bestimmte, daß keine neuen Schiffsmühlen mehr erstellt werden dürfen. Unter Schiffsmühlen versteht die Literatur auch die Elektrizitätswerke. Also befinden sich einmal nach internationalen Rechtsgrundsätzen die Brückenbehörden zwischen Straßburg und Basel, welche der Rheinschiffahrt zwischen diesen Städten mancherlei Hindernisse in den Weg legen, durchaus auf ungefährlichem Standpunkt. Dann ist zum mindesten sehr zu bedauern, daß zwischen Basel und Konstanz Elektrizitätswerke zum Teil erbaut, zum Teil konzessioniert wurden, welche auf dieses internationale Uebereinkommen gar keine Rücksicht nahmen und keine Gelegenheit schafften für Durchschleusung von Rähnen mit 600—1000 t Nutzlast.

Ein sehr wichtiger Punkt ist die Neutralität der Rheinschiffahrt; durch diese bleibt der Schweiz im Kriegsfall stets eine offene Türe, sofern sie den Weg zu dieser Türe und von da zum Bodensee schiffbar zu machen instande ist.

Baden, Württemberg und Bayern, in welchen Ländern bereits kräftige Organisationen entstanden sind, wollen nur dann die Rheinschiffahrt fördern, wenn sie bis zum Bodensee möglich gemacht wird.

Eine wichtige Rolle dürfte den schweizerischen Binnenseen zukommen, da es durch richtige Kompensation möglich wird, die Schiffahrt auch bei Niederwasserstand weiter zu führen.

Der Ostschweizerische Verband soll nationale und internationale Gesichtspunkte ins Auge fassen. International muß ein großer Verband sein zur Regelung der Stau- und Abflußverhältnisse, zur Aufstellung von einhettlichen Vorrichtungen beim Bau von Kraftwerken. National soll die Vereinigung werden, daß der Bund nicht nur über die elektrische Ausnutzung der Wasserkräfte Gesetze schafft, sondern auch die Schiffahrt und Wasser-

regulierung fördert und im Auge behält. Dem Bund gehört vor allem eine Vertretung in dem internationalen Verband für die Schifffahrtsbestrebungen.

Abzulehnen ist der Standpunkt, daß die Grosszahl der Interessenten aus der Ostschweiz sich der Konstanzer Vereinigung anschließen.

Ebenso ist eine eigene Organisation ohne internationale Anschluß zu verwerfen.

Also Gründung eines starken nationalen Verbandes, frei von allen Sonderinteressen, heißen sie Partei, Kanton, Hafenanlage oder Ostalpenbahn.

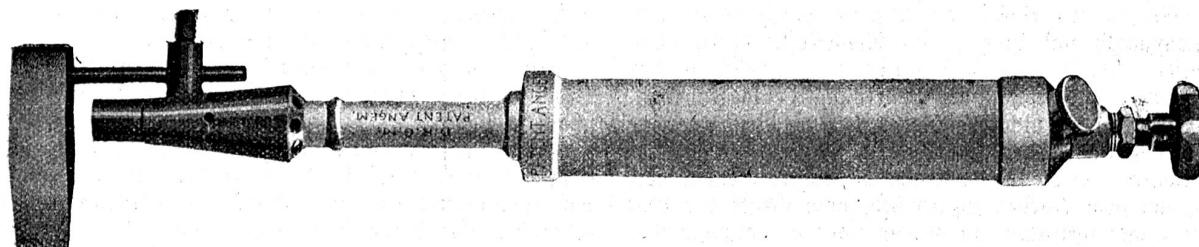
Kommerzierrat Stromeyer erklärt, daß es durchaus gleichgültig sei, in welcher Form sich die Schweiz anschließe an den internationalen Verband. Die Staaten Baden, Württemberg, Bayern, Österreich und die Schweiz werden Mitglieder in einen Arbeitsausschuß delegieren, dessen Geschäfte ein Sekretär leitet. Man soll eingedenkt sein, daß beide Ufer den Rhein bilden, nicht das rechte oder das linke für sich allein. Der Rhein soll bis Basel und gleichzeitig bis zum Bodensee schiffbar gemacht

absehbarer Zeit sich zum volkswirtschaftlich bedeutsamen Binnenmeer entwickeln!

A. Schulers Benzinlöt Kolben

Ist das Resultat eingehendster Studien und längerer sorgfältiger Proben und es ist bei dessen Konstruktion möglichst vielen Wünschen der Fachleute Rechnung getragen worden, so daß alle die verhaschten Mängel und Nebelstände, welche bis jetzt andere Systeme aufwiesen, vollständig beseitigt wurden und somit A. Schulers Benzinlöt Kolben unstreitig das Beste ist, was auf diesem Gebiete bis heute in den Handel gebracht wurde.

A. Schulers Benzinlöt Kolben empfiehlt sich auf den ersten Blick durch seine gefällige Form und zeichnet sich vor allen andern Systemen aus durch seine geradezu verblüffende Einfachheit, Solidität in der Konstruktion, bequeme Handhabung, intensive Heizkraft und absolut sicheres Funktionieren, so daß auch starker Wind und



werden, nur dann wird für die jetzigen Rheinhäfen ein Äquivalent geschaffen.

Nach diesen Aufklärungen will auch Herr Regierungsrat Keller von Schaffhausen bei die bereits aus dieser Stadt der Konstanzer Vereinigung beigetretenen Mitgliedern dahin wirken, daß sie zur Ostschweizerischen Vereinigung halten.

Herr Dr. Roth aus Basel bedauert, daß die Generaldirektion der S. B. B. so zurückhaltend sei und den großen Nutzen, den die Rheinschiffahrt den Eisenbahnen bringt, nicht zu würdigen und an sich zu ziehen wisse. Auf rechtliche Gründe, selbst wenn sie verbrieft sind, soll man sich nicht allzusehr verlassen. Die Basler wollen helfen, die Rheinschiffahrt bis zum Bodensee auszudehnen.

Ingénieur Fischer-Rheinau redet der Vereinigung von Wasserkraftanlagen und Schifffahrtsgelegenheit das Wort, hinweisend auf die $1\frac{1}{4}$ Milliarden Kilowattstunden, die jährlich auf der 110 km langen Kanalstrecke Straßburg-Mannheim gewonnen werden können.

Regierungsrat Kern von Zürich macht auf die schwierige Lage der Kantonsregierungen aufmerksam, in welche sie mit bestehenden und bereits konzessionierten Wasserkraftsanlagen kommt, wenn für Schifffahrtszwecke, die selbst vor wenigen Jahren noch unmöglich galten, plötzlich solch große Schleusen verlangt werden.

Der Antrag auf Gründung eines Ostschweizerischen Verbandes wird einstimmig angenommen. Er bildet eine selbständige Sektion des internationalen Verbandes; er organisiert sich selbständig mit einer Hauptversammlung, einem Zentralausschuß und einem Vorstand.

In den provisorischen Zentralausschuß werden gewählt je 14 Initianten aus den Kantonen St. Gallen und Thurgau, Zürich und Schaffhausen je 8, beide Appenzill zusammen 3, Graubünden 3, Glarus 2.

Die Regierungen obgenannter Kantone werden um Abordnung von Vertretern angegangen.

Gemeindeammann Hintermeister, der beide Versammlungen leitete, schloß die Versammlung mit Ermunterung zu lebhafter Propaganda. Möge das Bodenseebecken in

Kälte keine hindernde Einwirkung auf dessen Leistung ausüben vermögen.

Bei den jetzt bekannten Benzinkolben mit Luftpumpe ist die Regulier- und Absperrvorrichtung vornen, das heißt in der Nähe der Flamme angebracht, was zur Folge hat, daß dieselbe wegen zu starker Erhitzung mit der bloßen Hand nicht verstellt werden kann und deshalb ein gerade vorhandenes Werkzeug, wie Hammer, Zange etc. benutzt werden muß, was in den meisten Fällen eine Beschädigung der Reguliervorrichtung nach sich zieht, ganz abgesehen davon, daß auf diese Weise eine genaue Regulierung der Flamme ganz unmöglich ist.

Bei A. Schulers Benzinlöt Kolben mit Luftpumpe ist nicht nur dieser Nebelstand vollständig vermieden, sondern es wird mit der getroffenen Konstruktion, die Pumpe, sowie das Regulier- und Absperr-Ventil mit dem gleichen hinten am Kolben angebrachten Griff betätigt und es ist somit auf diese Weise die größtmögliche Einfachheit erreicht worden, durch welche der Kolben gleich jedermann auffällt und dessen Sympathie gewinnt.

Die einzelnen Teile sind äußerst solid und dauerhaft hergestellt. Der Benzinbehälter ist aus starkwandigem, nahlös gezogenem Stahlrohr und es ist infolge einer Isolierung zwischen Benzinbehälter und Vergasungsrohr eine übermäßige und lästige Erhitzung des letzteren ganz ausgeschlossen, was bei andern Systemen nicht der Fall ist. Auch ist der Kolben so zusammengesetzt, daß er mit Leichtigkeit zerlegt werden kann.

Durch die außerordentlich gute Vergasung und leichte Handhabung der Regulierung wurde erreicht, daß die Heizkraft größer und der Benzinverbrauch geringer ist als bei den andern Systemen, und es genügen 100 gr Benzin für eine Brenndauer von 2 Stunden, je nach Stärke der Flamme.

Der Kolben kann infolge seiner großen Hitzeerzeugung auch zum Hartlöten verwendet werden und erfordert somit eine Lötlampe vollständig.

Der beste Beweis für die Richtigkeit und tatsächlich vorzüglichen Eigenschaften des Kolbens ist, daß derselbe