

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	27 (1911)
Heft:	28
Artikel:	Was hat die Schweiz von der Rhein-Bodensee-Schiffahrt zu erwarten?
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-580329

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: 23.02.2026

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

Idee. Man schreitet aus dem Wohnraum durch eine blühende Barriere in den Erker.

In den Musik- und Wohnraum, entworfen von Eugen Fritz, Innendekorateur, ausgeführt von der Firma Knuchel u. Kahl, bringt das Bild „Roter Mohn“ von Martha Burkhardt in Rapperswil und das neben dem Klavier (Steinway-Flügel), stehende Cello des Geigenbauers J. Büst, Zürich, eine lebenswarme Stimmung. In dem von Marfurt und Merkel durch die Möbelfabrik Theodor Hinnen in Zürich ausgestellten Herrenzimmer in italienischem Nusbaum, bildet die Wandbekleidung aus Seidenstoff einen angenehmen Gegensatz zu den Ledersesseln.

Eigenartig wirkt hier auch der laternenartig gehaltene Leuchter von P. Michalowicz, Kunstslosser in Zürich.

Nach und nach füllte sich die Ausstellung. Frauen und Männer, paarweise und einzeln, betrachteten sich die Räume, von denen jedes Zimmer etwas Eigenes gibt, etwas, das aus dem verarbeiteten Material zu dem Besucher geschmackbildend spricht: „Hier verfällst Du keiner Täuschung. Nichts wird Dir vorgemacht. Wir sind, was wir scheinen!“

Die Kunstgewerbeschule der Trittligasse in Zürich hat in den Vitrinen schöne Handarbeiten ausgestellt, Pompadours, Halsketten-Fächer etc. Einzelne Schmuckstücke, einzelne Gegenstände fielen mir auf, darunter ein kupferner Serviettenring mit kleinen, blauen Steinen.

„Wir sind, was wir scheinen“. Dieses frohe Wort begleitete mich, als ich die Raumkunstausstellung verließ, heim an meine Arbeitsstätte.

Zürich im September 1911.

Maja Matthey.

Was hat die Schweiz von der Rhein-Bodensee-Schiffahrt zu erwarten?

Mit dieser Frage beschäftigte sich am 1. Oktober in Frauenfeld die dritte ordentliche Generalversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee. Der Referent Herr Ragoczy, Generalsekretär des „Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt“ und des „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt“ sagte:

Die Schweiz müsse sich „unfrei“ fühlen in wirtschaftlicher, besonders verkehrspolitischer Beziehung; sie müsse Anteil wünschen an dem wirtschaftlichen Aufschwung der Nationen, die an das weltbeherrschende Meer streben, an die See, die heute wie zu allen Zeiten den Genuss zahlloser Güter vermittelt. Großzügig ist der Plan Gelpkes zu nennen, die Schweiz zu einem Zentralpunkte eines neuen nord-südlichen und westöstlichen Weltverkehrs umzugestalten durch Ausbildung der vorhandenen Wasserläufe zu Schiffahrtsstrecken; zweckmäßig mag es aber sein, das zunächst Erreichbare anzustreben. Vom Standpunkt des Realpolitikers aus sollte alle Kraft auf ein Ziel konzentriert werden: die Schiffarmachung des Rheins bis zum Bodensee. Denn wenn die Schweiz bei diesen ihren Bestrebungen auf die Unterstützung der reichsdeutschen Kreise hofft, dann können gleichzeitig nicht wohl Kanalprojekte aufgestellt werden, die möglicherweise den Verkehr in und mit Deutschland benachteiligen. Die Bedeutung des Rheins als Schiffahrtsweg ist bekannt; er übertrifft an Leistungsfähigkeit jede Eisenbahnlinie in Deutschland. Denn während in Preußen die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke einen Jahresverkehr von fünf Millionen Tonnen aufweist, wurden an der deutsch-holändischen Grenze auf dem Rheine im letzten Jahre nach

dem soeben erschienenen Jahresberichte der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt“ rund 30 Millionen Tonnen Güter verzeichnet. Die Möglichkeit der Fortführung der Rheinschiffahrt bis Basel kann nicht mehr bezweifelt werden; auch die Schwierigkeiten bei einer Fortführung bis zum Bodensee sind überwindbar. Die Bundesbahnen haben keine Einbuße an Verkehr zu befürchten. Denn es ist ja eben der große, nicht hoch genug anzuschlagende Nutzen der billigeren Wasserstraße, daß sie vielfach erst neuen Verkehr ermöglicht, bisher unverfrachtbare Güter transportfähig macht und neue Siedlungen gewerblicher Art veranlaßt. Auch der kleine Mann hat seine Vorteile von einer neuen Wasserstraße in Gestalt der Verbilligung der Konsumwaren. Der Redner examiniert die Frage der Tragkraft der Rheinfähne auf dem Oberrhein: er möchte fast vermuten, daß aller Wahrscheinlichkeit nach sich auch im Rheinverkehr nach und von der Schweiz die Verwendung sogenannter kleinerer Fahrzeuge von selbst herausstellen werde. Er exemplifiziert mit den Leipziger Kanalinteressenten, die vom 600 T.-Schiff auf das 400 T.-Schiff zurückgingen, mit den Lahninteressenten, die auf ein 210 T.-Schiff kamen.

Vor der Kostensumme soll man nicht zurückschrecken. Das Gotthardbahnenunternehmen zeigt, daß gemeinsam vorgegangen werden kann. Es ist keine Frage, daß die Rheinschiffahrt einbezogen werde in die Novelle über die Schiffahrtsabgaben. Für die Schweiz ist die Frage, ob Abgaben oder nicht, eine minderwichtige. Eisenbahn und Kanal sollten zusammenarbeiten. Allerdings ist es eine eigentümliche Sache mit der Tarifbildung bei Eisenbahnen. Der Referent sieht zum Schluß in der Rheinschiffahrt auf dem Oberrhein für die Schweiz ein Mittel zur Verbesserung der Handelsbilanz.

Allgemeines Bauwesen.

Bahnhofsgebäude in Winterthur. Im Budget der Bundesbahnen für das Jahr 1912 ist für die Erweiterung der Rangiergleiseanlagen im Bahnhof Winterthur ein Betrag von 100,000 Fr. vorgesehen. Es soll nämlich im Jahre 1912 mit den Landerwerbungen begonnen werden. Der gesamte Voranschlag für die Durchführung der geplanten Erweiterung, wie er am 9. April 1908 vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen genehmigt worden ist, lautet auf 3,000,000 Fr. Weiter wird im Voranschlag der Bundesbahnen der nötige Kredit zur Verfügung gestellt für die Unterführung der Zürcherstrasse. Die Arbeiten werden, heißt es in den begleitenden Bemerkungen der Generaldirektion, demnächst begonnen, und sie sollen im Jahre 1912 fertiggestellt werden. Der Kredit, den die Bundesbahnen im Juli 1908 für die Tieferlegung bewilligt, betrug 1,050,000 Fr. Hieron geht ab der Beitrag der Stadt von 295,000 Fr., so daß der Netto-Kredit der Bundesbahnen für die Errichtung der Unterführung 755,000 Fr. beträgt.

Bauwesen in Langnau i. E. (rdm.-Korr.) Die Vergrößerung der Bezirkskrankenanstalt Langnau ist nun zum größten Teil durchgeführt, und zwar in einer für andere ähnliche Anstalten vorbildlichen Weise. Das Spital kann nun durchschnittlich pro Tag 60 Patienten beherbergen. Es ist mit vorzüglicher Zentralheizung, Warmwasserversorgung, elektrischer Beleuchtung ausgestattet und hat außer einer völlig neu installierten Wäscherei auch eine neue Wagenremise bekommen. Die veranschlagte Kostensumme wurde dadurch allerdings um ein beträchtliches überschritten und es soll nun zur Deckung der Bauschuld auf dem Wege der freiwilligen Zeichnungen ein unverzinsliches Darlehen von Fr. 60,000 aufgenommen