Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 21

Artikel: Rhein-Bodensee-Donau

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-576786

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: 16.10.2025

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

ben Auftrag über die Erstellung eines offenen Abzugssgrabens in südlicher Richtung Plan und Kostenberechsnung zu erstellen.

Erweiterungsbauten am Bahnhof Brugg (Margau). Auf die Eingabe, welche Herr F. Hauser und ca. zwanzig Geschäftsfirmen an die Kreisdirektion III in Zürich gerichtet haben betreffend Erweiterung und Berbesserung im Güterschuppen, hat die Kreisdirektion am 6. August solzendes geantwortet: "Wir teilen Ihnen auf die Eingabe mit, daß zurzeit unserer Oberbehörde ein von uns auszecrbeitetes Projekt sür Erweiterungsbauten auf dem Bahnhof Brugg zur Prüsung vorliegt. Zu diesen Bauten gehört auch eine bedeutende Bergrößerung des Gütersschuppens durch einen Andau; wir werden die Berzgrößerung im kommenden Jahre vornehmen, sofern uns, wie wir annehmen, dasür der nötige Baukredit bewilligt wird."

für den Schutz des Ufers beim fogen. "Infeli" bei Romanshorn (Thurgau) befürwortet der Gemeinderat dieser Gemeinde ein Brojekt des herrn Ingenieurs Sonderegger in St. Gallen, bas bem Gee zwischen "Infeli" und Scebadanstalt einige tausend Quadratmeter Land abgewinnen und die Uferschutzmauer mit einem Radius von 800 m volle 45 m weit in den See hinaus, bis über den erften Pfeiler des Badanftaltfteges, ftellen will. Die Roften Dieses Projektes, ohne Auffüllung von ca. 10,000 m3 Material, sind auf 38,000 Franken veranschlagt. Das kantonale Straßeninspektorat findet diese Berechnung übersetzt und glaubt, mit 23,000 Franken das Brojekt ausführen zu konnen. Gegen das Brojett wendet fich nun fehr beftimmt der Bertehrs, und Berschönerungsverein von Romanshorn. Es sei unter teinen Umftänden annehmbar, da es "die schönfte und idealfte Partie unferes Bodenfeeufers, die idullische Infelbucht, radikal zerstören und verschandeln . . . und auch den Bart ichabigen" murbe.

Schulhausbau Berlingen (Thurgau). Nachdem am 13. April von einem Umbau des alten Gebäudes abgesehen und ein Reubau beschloffen wurde, machte wieder die Frage der Erstellung eines Turnlokals Schwierig-



teiten. Go tam es, daß das aufgeftellte Bauprogramm, das zur Plankonkurrenz an vier Architektursirmen abgegeben wurde, die Aufgabe enthielt. Plan und Roftenberechnung zu erftellen für ein Schulhaus (vier Lehrzimmer, Wohnung 2c) und angebautes Turnlokal, jedoch so, daß auch bas Schulhaus separat ausgeführt werden könnte. Nach fachmännischer Expertise einigte sich die Baukom mission dahin der Schulgemeinde das Projekt der Architeften Bubler & Bilg in Amrismil gur Ausführung zu empfehlen. Die Lösung der Aufgabe durch die genannte Firma darf als gelungen bezeichnet werden. Der Bau wird ein charaktervolles Gesicht und eine hübsche Silhouette bekommen und auch in seiner Gliederung wirken. Das Turnlokal wird durch einen gedeckten Gang mit dem Schulhause verbunden. Der Kostenvoranschlag für die gesamte Ausführung (Schulhaus mit Zentralheizung, Turnlokal, Bauplatze) beträgt 115,000 Franken und — darf natürlich nicht überschritten werden. Der Untrag ber Baukommission fand bei der Schulgemeindeversammlung vom 10. August über Erwarten willige Annahme. Der Bau foll derart gefördert werden, daß er noch vor Winter unter Dach gebracht werden fann. Es gereicht diefer Beschluß, wenn man die jetigen Verhältniffe in Betracht zieht, der Gemeinde zur besondern Ehre.

Rhein-Bodensee-Donan.

Ein Beitrag zur Bedeutung des Bodenseebeckens.

Herüber entnehmen wir dem "St. Galler Tagbl.": Seit der Behandlung der Brotversorgungsfrage im Nationalrat ist verschiedentlich darauf hingewiesen worden, daß für eine rationelle Getreidebeschaffung zur Ansammlung genügender Lagermassen innerhalb der Schweizerzgrenzen sich die Benügung der Rhehnroute am besten eignen würde, weil dieser Strom in Zeiten kriegerischer Unruhen in unsern Nachbarstaaten derselbe dienstbare Lastträger sein wird, der er mit seinen 10,000 Schiffen in Friedenszeiten ist. Es ist deshalb nicht nur begreifslich, sondern auch im höchsten Grade dringlich, wenn man sich anschiedt, diesen internationalen Berkehrsweg der Getreidezusphaf uhr dienstbar zu machen, hauptsächslich mit Rücksicht auf internationale Berwicklungen auf dem Kontinent.

Eine ähnliche Bewegung hat fich in ber jungften Beit auch in Deutschland, speziell in Bayern, bemerkbar gemacht, nicht in bezug auf den Rhein, sondern auf die Donau. Dieser Tage hat sich mit Sitz in Regensburg unter dem Titel "Bagerischer Llogd, Schiffahrts. Gesellschaft m. b. B." eine neue Binnenschiffahrts-Gesellschaft gegründet zum Zwecke ber Belebung bes Güterverkehrs zwischen bem Schwarzen Meere respektive den Balkanstaaten und Guddeutschland. Bei der Grun= bung dieser Gesellschaft waren ahnliche Grunde maßgebend, wie fie in der Schweiz bei dem Sinweis auf die Rheinroute für die Getreidebeschaffung wegleitend waren. Es ift eine befannte Tatfache, daß die Balfanlander und speziell Rumanien Rohprodutte liefern, welche fur die deutsche Bolfswirtschaft von eminenter Bedeutung find. Neben Getreide und Mais fet besonders auf die Betroleumprodufte Bengin, Leuchtöl und Treibol hingewiesen. Diese Produtte gelangen heute jum größten Teil über Trieft und die Nordseehäfen zu Schiff nach Deutschland und da mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen werden fann, daß im Kriegsfalle diese Produtte als Kriegskontrebande betrachtet werden, so sieht man fich in Deutschland genötigt, fich eine Gutervertehreftrage gu fichern, auf der die erwähnten Produtte der Balfanlander, ohne durch die Kriegsschiffe auf dem offenen Meere beläftigt



Asphaltfabrik Käpfnach in Horgen

Gysel & Odinga vormals Brändli & Cie.

Asphaltisolierplatten, einfach and combiniert, Holzzement, Asphalt-Pappen, Klebemasse für Kiespappdächer, imprägniert und rohes Holzzement-Papier, Patent-Falzpappe, Kosmos", Unterdachkonstruktion "System Fichtel" Carbolineum.

Goldene Medaille Zürich 1894.

Telegramme: Asphalt Horgen.

392a -

TELEPHON

zu werden, ins Innere von Deutschland gelangen können. Diese Berkehrsstraße aber ist der natürliche Wafferlauf der viel besungenen blauen Donau

Ein Kenner der Dinge hat kürzlich in der "Münch. Itg." darauf hingewiesen, daß sich England und Frankreich auf Jahre hinaus einen wesentlichen Teil der rumänischen Produkte an Treiböl für ihre Kriegsmarinen gesichert haben, und daß die Donauroute gerade für diese Produkte von der größten Bedeutung sei, well sie unde helligt bleibt vor den Kanonen der englischen Flotte und weil die Donau Osterreich Ungarn und Deutschland der ganzen Länge nach durchsließt und von den Schiffsstationen zahlreiche Gisenbahnlinien in das Herz des Reiches sühren, nach Schlesien, Sachsen, nach Bayern und an den Rhein. Und man denke auch an die ungeheure Gefahr für die Zusuhr bei einer eventuellen Dardanellensperre, die in den letzten Jahren so oft gedocht hat!

Aber die Gründe, die bei der Gründung des "Bagerischen Lloyd" wegleitend waren, find damit nicht er: schöpft, denn auch Gründe rein volkswirtschaftlicher Art waren maßgebend. überall, wo man hinblickt macht die Entwicklung der Binnenschifffahrt gewaltige Fortschritte, und nur auf der Donau find in den letten Jahren die deutschen Schiffahrts- und Handelsintereffen vernachläffigt worden. Geit dem Unfauf ber Aftien der Guddeutschen Donau-Dampfichiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1911 durch den öfterreichischen Staat hat Deutschland jeden Einfluß auf die Ausgestaltung ber Donau-Tarife eingebüßt und es ift fo für das Reich ein Zuftand geschaffen worden, der seiner handelspolitischen Bedeutung und feinen wirtschaftlichen Interessen nicht entspricht. Die Betroleum-einfuhr auf der Donau war früher so bedeutend, daß der bayerische Staat sich in Regensburg einen speziellen Betroleumhafen hat erstellen laffen, der aber nie zu einer ben Erwartungen entsprechenden Bedeutung gefommen ift, weil damals, als der Hafen fertig erstellt mar, infolge der Monopolifierungstendenzen der Standart Dil Company die Petroleumeinfuhr aus Rumanien auf der Donau überhaupt aufgehört hat. Der Energte bes deutschen Sandels und der deutschen Induftrie ift es zwar gelungen, den Regensburger Umfchlagshafen durch einen regen Export von Robeisen und einen ansehnlichen Import von Holz zu alimentieren, aber die Umschlags= menge fann noch bedeutend gehoben werden, wenn den Brodukten der Balkanländer eine vorzügliche Wafferstraße zur Verfügung steht und ihrem Export günftige Tarife zur Seite stehen. Die neue Binnenschiffahrts-Gesellschaft will aber auch dafür forgen, daß für die im Talweg von Regensburg nach Ofterreich-Ungarn, der untern Donau, sowie dem Schwarzen Meere in Betracht kommenden Ausfuhrgüter billige Verfrachtungsmöglichkeiten geboten Da es sich bei der ganzen Angelegenheit nicht nur um Privatintereffen der an der Gin- und Ausfuhr beteiligten großen Firmen handelt, fondern neben dem gleichfalls vorhandenen Intereffe ber Stadt Regensburg

an der Entwicklung ihres Hafenverkehrs auch erhebliche allgemeine staatliche Interessen gefördert werden sollen, so bringt die bayerische Staatsregterung dem im Entstehen begriffenen Unternehmen ganz besonderes Wohlswollen entgegen. Gegründet wurde die neue Binnenschiffsahrts-Gesellschaft von solgenden Firmen: Bayerische Bereinsbank, Deutsche Bank, Deutsche Betroleum A.-G, Europäische Petroleum-Union, Gebrüder Röchling, Masschinensabrik Augsburg-Nürnberg, Steau Romana, Petroleum A.-G, m. b. H. in Regensburg, Bayerische Petroleum Gesellschaft in München und von der Stadt Regensburg.

Auch für die Schweiz ist die Neugründung von einer gemiffen, nicht zu unterschätzenden Bedeutung, benn je mehr sich der Berkehr in Regensburg und auf der Donau entwickelt, um so dringender wird der Wunsch nach einer Donau-Bodensee-Wasserstraße. Der mächtige Impuls, den die neu gegrundete Gesellschaft und hinter ihr der bayrische Staat mit seinem schiffahrtstreundlichen Bringregenten der Sache geben wird, wird die große dee einer durchgehenden Wasserstraße vom Schwarzen Meer via Bobenfee-Rhein (Bafel) nach der Nordsee seiner Verwirklichung um einen Schritt weiter bringen. Ohne Zweifel wird es der mächtigen Gesellschaft gelingen, den Donauverkehr gewaltig zu steigern, und das wird seine Rückwirkung haben auf den in der Mitte des kontinentalen Hauptwirtschaftsgebietes liegen= ben Bobenfee, ber gleich wie die großen amerikanischen Seen verkehrsansaugende Kraft hat und zum Brennpunkt des Güteraustausches werden wird. Auch der moralische Einfluß, den der neu gegründete Bayrifche Lloyd mit seiner nach Often tendierenden Tätigkeit ausüben wird, soll nicht unterschätzt werden; er wird die Freunde der Rheinschiffahrt noch mehr als bisher zu reger Arbeit aufmuntern und, wie es der fehnlichfte Wunsch und das Biel des Banrifchen Llond ift, die deutsche Bandelsflagge auf der Donau wieder zu Ehren zu bringen, so werden fich die schweizerischen Schiffahrtsfreunde bemühen, die Bandelsflagge auf dem Rhein einzubürgern.

Noch eines aber mögen die Bertreter der schweizes rischen Industrien aus der Gründung der neuen Binnenschiffahrts-Gesellschaft lernen, nämlich wie man in unserem nördlichen Nachbarlande derartige Dinge in die Hand nimmt, wie die Finanzwelt, der Handel und Industrie mit Tatkraft und Energie zusammenarbeiten, während



bei uns viele einflußreiche Männer und Freunde der Binnenschiffahrt genug getan zu haben glauben, wenn sie einem Schiffahrtsverbande angehören und regelmäßig ihre Beiträge entrichten.

Über Herstellung und Verwendung von Tonprodukten für Straßenbau.

Die Herstellung von Keramitsteinen geschieht aus einer Masse von pulverisiertem Ton und Quarzsand oder einer derartigen Substanz. Der Ton bildet das plastische Bindemittel und auch Sintermittel; der Quarzsand oder dessen Ersatz dient zur Erhöhung der Schwersschmelzbarkeit der Masse.

Die Formlinge aus dieser Masse werden durch hohen hydraulischen Druck bis 200 Atm. aus Stahlformen gepreßt und bis Segerkegel 13, je nach der Materialbeschaffenheit, gar gebrannt.

Bum Pressen der Formlinge werden ausschließlich hydraulische Pressen mit Hoch: und Niederdruck verwendet. Mittelft des Niederdruckes wird die Entlüstung des Pressutes und durch den Hochdruck die Festigkeit des Formlings bewerkstelligt. Durch Hoch: und Niederdruck: Akkumulatoren wird die steinschmäßigkeit des Druckes und Genauigkeit der Steinsorm gewährleistet.

Der Keramitpflasterstein für Fahrbahnen wird häusig in folgender Form hergestellt: 20 mal 10 cm groß und 6 bis 8 cm start. Um dem Pferdesuß besseren Halt zu geben, sind die Kanten des Steines abgesaßt. Die Obersläche des Steines kann, je nachdem es die Umstände erfordern, geriffelt, glatt oder auch rauh hergestellt werden. Es gibt hydraulische Pressen, mit welchen man 8 Stück Keramitsteine in zwei Presshube herstellen kann.

Die auszuübende Preffung ist mit gewiffen Schwierigfeiten verbunden und erfordert Borsicht bei Verwendung des Prefmaterials.

Das Presmeht, ein Tonquarzsandgemenge, wird trocken ausbereitet und zusammen gemischt, dann mittels eines staubseinen Wasserstrahls angenäßt. Der Wasserzgehalt der Masse soll höchstens 8% betragen. Das Kennzeichen einer richtig angeseuchteten Presmasse ist, wenn sich dieselbe bei losem Griff mit der Hand ballt und beim Offinen der Hand sind noch leicht zusammenzgeballt erhält. Zuviel Wasserzehalt würde dem Entweichen der Presluft hinderlich sein und zu Missichteiten sühren. Bekanntlich mehren sich beim hydraulischen Pressen die Entlüstungsschwierigkeiten je dicker der zu sormende Körper verlangt wird. Eine durchaus gleichmäßig durchseuchtete Masse ist deshalb Grundbedingung sür eine einwandsreie Pressung. Ein Mausen der Pressungse ist auch hierbei unerläßlich.

Das Trocknen hydraulisch gepreßter Formlinge hat des außerordentlich dichten Gefüges wegen, langsam zu geschehen.

Direkt von der Preffe meg die Prefilinge in den Ofen zu seten, wurde bewirken, daß dieselben sprungig, riffig, flapprig murden, der dadurch eintretenden Waffer-

dampsentwicklung wegen. Beim Trocknen hydraulisch gepreßter Waren heißt es besonders mit Recht: Eile mit Beile.

Ferner ist das Setzen der Steine in die Den wichtig, weil die Keramitsteine gänzlich unbelastet und fret für sich stehend, gebrannt werden müssen; deshalb stellt man dieselben entweder in seuerseste Kapseln oder sie werden zwischen seuerseste Steine eingekästelt. Um ein Zusammen-backen der Steine oder das Ankleben derselben auf dem Kapsel- oder Steinboden zu verhindern, werden Zwischen-lagen von Quarzsand angewendet.

Das Wichtigste aber bei der Keramitsabrikation ist bas Brennen. Davon hängt es ab, ob das Material so merden kann, was man von ihm verlangt: nämlich ein Tonprodukt, welches vermöge seiner Zähigkeit, härte und Widerstandssähigkeit alle Bedingungen erfüllt, die der Straßenverkehr als Zermalmer und Zerstörer an ein Pstaktermaterial stellt. Der Keramitpstafterstein soll in Wettbewerb treten können mit den besten Natursteinen für Großstadtpstafterungen.

Beim Brennen muß ein totaler Sinterungsprozeß stattsinden. Es muß eine vollständige Verglasung des Steinkörpers durch und durch erfolgen. Die Tonsubstanz muß gestossen sein, nur das Gerippe, der Quarzsand, hat sest stand zu halten. Der Brennprozeß hat deshalb in solgender Weise vor sich zu gehen: Langsames Anwärmen unter stetigem Steigen der Temperatur, dann die Erhaltung derselben auf der erforderlichen Höhe. Vom richtigen Beobachten des Sinterungspunktes, wo das Material in den Zustand der Gare tritt, hängt eben das Gelingen des Brandes ab.

Da die Keramitmasse aus sehr viel Flußmitteln bestehen muß, so tritt demnach auch beim Brennen eine ganz bedeutende Schwindung ein. Um das Herannahen der Gare zu erkennen, müssen Segerkegel benutzt und es müssen sleißig Proben gezogen werden. Nur am Bruch und dem Schwindemaß läßt sich die Brauchbarkeit des Brenngutes seststellen.

Bum Brennen von Keramit eignen sich nur solche Bfen, die nicht zu hohe und zu breite Kammern haben.

Alle Tone mit reichlichen Flußmitteln laffen fich zur Keramitfabrikation verwenden. Der Quarzsand dazu muß von sehr feiner Beschaffenheit sein.

Die Farbe der Keramitsteine spielt bei der Haltbarsteit keine Rolle. Die ungarischen Keramitpflastersteine sind des hohen Kalkgehaltes ihres Rohtones wegen hochzgelb, es sind jedoch auch rote Keramitsteine in derselben Güte und Haltbarkeit wie die gelben in Ungarn herzgestellt worden und zwar in der Stadt Szegedin.

Fachs und sachgerecht hergestellter Keramit ist von unbegrenzter Dauer, dies beweisen die ausgeführten Keramitpflasterungen in Ungarn, der Schweiz usw.

Die mittlere Drucksestigkeit bes Keramitstelnes beträgt 4700 kg-qcm.

Die Pflastersteine werden auf einer 10—15 cm starken Betonunterlage diagonal verlegt und die Fugen mit Zement oder Usphalt vergoffen. Bon den ungarischen Fabriken wird eine 10 jährige Garantie geleiftet. Das