

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: 09.01.2026

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

den Auftrag über die Erstellung eines offenen Abzugsgrabens in südlicher Richtung Plan und Kostenberechnung zu erstellen.

Erweiterungsbauten am Bahnhof Brugg (Aargau). Auf die Eingabe, welche Herr F. Häuser und ca. zwanzig Geschäftsfirmen an die Kreisdirektion III in Zürich gerichtet haben betreffend Erweiterung und Verbesserung im Güterschuppen, hat die Kreisdirektion am 6. August folgendes geantwortet: „Wir teilen Ihnen auf die Eingabe mit, daß zurzeit unserer Oberbehörde ein von uns ausgearbeitetes Projekt für Erweiterungsbauten auf dem Bahnhof Brugg zur Prüfung vorliegt. Zu diesen Bauten gehört auch eine bedeutende Vergrößerung des Güterschuppens durch einen Anbau; wir werden die Vergrößerung im kommenden Jahre vornehmen, sofern uns, wie wir annehmen, dafür der nötige Baukredit bewilligt wird.“

Für den Schutz des Ufers beim sogen. „Inseli“ bei Romanshorn (Thurgau) besorgt der Gemeinderat dieser Gemeinde ein Projekt des Herrn Ingenieurs Sonderegger in St. Gallen, das dem See zwischen „Inseli“ und Seebadanstalt 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 ersten Pfeiler des Badanstaltsteges, stellen will. Die Kosten dieses Projektes, ohne Auffüllung von ca. 10,000 m³ Material, sind auf 38,000 Franken veranschlagt. Das kantonale Straßeninspektorat findet diese Berechnung überzeugt und glaubt, mit 23,000 Franken das Projekt ausführen zu können. Gegen das Projekt wendet sich nun sehr bestimmt der Verkehrs- und Verschönerungsverein von Romanshorn. Es sei unter keinen Umständen annehmbar, da es „die schönste und idealste Partie unseres Bodenseeufers, die idyllische Inselbucht, radikal zerstören und verschandeln ... und auch den Park schädigen“ würde.

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

keiten. So kam es, daß das aufgestellte Bauprogramm, das zur Plankonkurrenz an vier Architekturfirmen abgegeben wurde, die Aufgabe enthielt. Plan und Kostenberechnung zu erstellen für ein Schulhaus (vier Lehrzimmer, Wohnung etc.) und angebautes Turnlokal, jedoch so, daß auch das Schulhaus separat ausgeführt werden könnte. Nach fachmännischer Expertise einigte sich die Baukommission dahin der Schulgemeinde das Projekt der Architekten Bühler & Gilg in Amriswil zur 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 Schulhaus verbunden. Der Kostenvoranschlag für die gesamte Ausführung (Schulhaus mit Zentralheizung, Turnlokal, Hauplatz etc.) beträgt 115,000 Franken und — darf natürlich nicht überschritten werden. Der Antrag der Baukommission fand bei der Schulgemeindeversammlung vom 10. August über Erwarten willige Annahme. Der Bau soll derart gefördert werden, daß er noch vor Winter unter Dach gebracht werden kann. Es gereicht dieser Beschluß, wenn man die jetzigen Verhältnisse in Betracht zieht, der Gemeinde zur besondern Ehre.

Rhein—Bodensee—Donau.

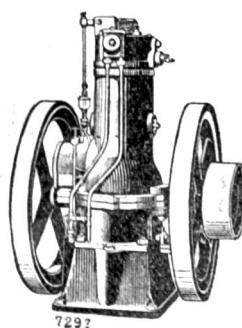
Ein Beitrag zur Bedeutung des Bodenseebeckens.

Hierüber 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 Schweizergrenzen sich die Benützung der Rheintroute 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 begreiflich, sondern auch im höchsten Grade dringlich, wenn man sich anschickt, diesen internationalen Verkehrsweg der Getreide zu führen dienstbar zu machen, hauptsächlich mit Rücksicht auf internationale Verwicklungen auf dem Kontinent.

Eine ähnliche Bewegung hat sich in der jüngsten Zeit 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 „Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“ eine neue Binnenschiffahrts-Gesellschaft gegründet zum Zwecke der Belebung des Güterverkehrs zwischen dem Schwarzen Meere respektive den Balkanstaaten und Süddeutschland. Bei der Gründung dieser Gesellschaft waren ähnliche Gründe maßgebend, wie sie in der Schweiz bei dem Hinweis auf die Rheintroute für die Getreidebeschaffung weggleitend waren. Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Balkanländer und speziell Rumänien Rohprodukte liefern, welche für die deutsche Volkswirtschaft von erheblicher Bedeutung sind. Neben Getreide und Mais sei besonders auf die Petroleumprodukte Benzin, Leuchtöl und Treiböl hingewiesen. Diese Produkte gelangen hente zum größten Teil über Triest und die Nordseehäfen zu Schiff nach Deutschland und da mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, daß im Kriegsfalle diese Produkte als Kriegskontrebande betrachtet werden, so sieht man sich in Deutschland genötigt, sich eine Güterverkehrsstraße zu sichern, auf der die erwähnten Produkte der Balkanländer, ohne durch die Kriegsschiffe auf dem offenen Meere belästigt

Deutzer Spezial-Motor

für Betrieb mit Benzin und Petrol



4834 4

7291

Einfache, billige Betriebsmaschine

stationär und fahrbar

Vorzüglich geeignet für Landwirtschaft und Gewerbe

Preisliste etc. gratis und franko durch

Gasmotoren-Fabrik „Deutz“ A.-G.
ZURICH



Asphaltfabrik Käpfnach in Horgen

Gysel & Odina vormals **Brändli & Cie.**

liefern in nur prima Qualität und zu billigsten Konkurrenzpreisen
Asphaltisolierplatten, einfach und kombiniert, **Holzzement**,
Asphalt-Pappen, **Klebemasse für Kiespappdächer**, im-
 prägniert und rohes **Holzzement-Papier**, **Patent-Falzpappe**
"Kosmos", **Unterdachkonstruktion "System Fichtel"**
Carbolineum.
Sämtliche Teerprodukte.

Goldene Medaille Zürich 1894.

Telegramme: Asphalt Horgen.

8925

TELEPHON

zu werden, ins Innere von Deutschland gelangen können. Diese Verkehrsstraße aber ist der natürliche Wasserlauf der viel besuchten blauen Donau.

Ein Kenner der Dinge hat kürzlich in der „Münch. Ztg.“ 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, weil sie unbekannt bleibt vor den Kanonen der englischen Flotte und weil die Donau Österreich-Ungarn und Deutschland der ganzen Länge nach durchfließt und von den Schiffstationen zahlreiche Eisenbahnlinien in das Herz des Reiches führen, nach Schlesien, Sachsen, nach Bayern und an den Rhein. Und man denkt auch an die ungeheure Gefahr für die Zufuhr bei einer eventuellen Dardanellen sperre, die in den letzten Jahren so oft gedroht hat!

Aber die Gründe, die bei der Gründung des „Bayrischen Lloyd“ wegleitend waren, sind damit nicht erschöpft, denn auch Gründe rein volkswirtschaftlicher Art waren maßgebend. Überall, wo man hinsieht macht die Entwicklung der Binnenschifffahrt gewaltige Fortschritte, und nur auf der Donau sind in den letzten Jahren die deutschen Schiffahrts- und Handelsinteressen vernachlässigt worden. Seit dem Ankauf der Aktien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1911 durch den österreichischen Staat hat Deutschland jeden Einfluß auf die Ausgestaltung der Donau-Tarife eingebüßt und es ist so für das Reich ein Zustand geschaffen worden, der seiner handelspolitischen Bedeutung und seinen wirtschaftlichen Interessen nicht entspricht. Die Petroleum einfuhr auf der Donau war früher so bedeutend, daß der bayrische Staat sich in Regensburg einen speziellen Petroleumhafen hat erstellen lassen, der aber nie zu einer den Erwartungen entsprechenden Bedeutung gekommen ist, weil damals, als der Hafen fertig erstellt war, infolge der Monopolisierungstendenzen der Standard Oil Company die Petroleum einfuhr aus Rumänien auf der Donau überhaupt aufgehört hat. Der Energie des deutschen Handels und der deutschen Industrie ist es zwar gelungen, den Regensburger Umschlagshafen durch einen regen Export von Roheisen und einen ansehnlichen Import von Holz zu alimentieren, aber die Umschlagsmenge kann noch bedeutend gehoben werden, wenn den Produkten der Balkanländer eine vorzügliche Wasserstraße zur Verfügung steht und ihrem Export günstige Tarife zur Seite stehen. Die neue Binnenschifffahrts-Gesellschaft will aber auch dafür sorgen, daß für die im Talweg von Regensburg nach Österreich-Ungarn, der unteren Donau, sowie dem Schwarzen Meere in Betracht kommenden Ausfuhrgüter billige Verfrachtungsmöglichkeiten geboten werden. Da es sich bei der ganzen Angelegenheit nicht nur um Privatinteressen der an der Ein- und Ausfuhr beteiligten großen Firmen handelt, sondern neben dem gleichfalls vorhandenen Interesse der Stadt Regensburg

an der Entwicklung ihres Hafenverkehrs auch erhebliche allgemeine staatliche Interessen gefördert werden sollen, so bringt die bayrische Staatsregierung dem im Entstehen begriffenen Unternehmen ganz besonderes Wohlwollen entgegen. Gegründet wurde die neue Binnenschifffahrts-Gesellschaft von folgenden Firmen: Bayerische Vereinsbank, Deutsche Bank, Deutsche Petroleum A.-G., Europäische Petroleum-Union, Brüder Röchling, Maschinenfabrik 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 Neu gründung von einer gewissen, nicht zu unterschätzenden Bedeutung, denn je mehr sich der Verkehr in Regensburg und auf der Donau entwickelt, um so dringender wird der Wunsch nach einer Donau-Bodensee-Wasserstraße. Der mächtige Impuls, den die neu gegründete Gesellschaft und hinter ihr der bayrische Staat mit seinem schiffahrtfreundlichen Prinzregenten der Sache geben wird, wird die große Idee einer durchgehenden Wasserstraße vom Schwarzen Meer via Bodensee-Rhein (Basel) 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 liegenden Bodensee, der gleich wie die großen amerikanischen Seen verkehrsansaugende Kraft hat und zum Brennpunkt des Gütertauschs werden wird. Auch der moralische Einfluß, den der neu gegründete Bayrische Lloyd mit seiner nach Osten tendierenden Tätigkeit ausüben wird, soll nicht unterschätzt werden; er wird die Freunde der Rhenschifffahrt noch mehr als bisher zu reger Arbeit anmuntern und, wie es der sehnlichste Wunsch und das Ziel des Bayrischen Lloyd ist, die deutsche Handelsflagge auf der Donau wieder zu Ehren zu bringen, so werden sich die schweizerischen Schifffahrtsgenieure bemühen, die Handelsflagge auf dem Rhein einzubürgern.

Noch eines aber mögen die Vertreter der schweizerischen Industrien aus der Gründung der neuen Binnenschifffahrts-Gesellschaft lernen, nämlich wie man in unserem nördlichen Nachbarlande derartige Dinge in die Hand nimmt, wie die Finanzwelt, der Handel und Industrie mit Tatkräft und Energie zusammenarbeiten, während

Mechan. Drahtgeflechte-Fabrik



G. BOPP

Aarburg - Olten und
Hallau - Schaffhausen

Mehrere tausend Meter ständig am Lager.

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 Schwerschmelzbarkeit 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.

Zum Pressen der Formlinge werden ausschließlich hydraulische Pressen mit Hoch- und Niederdruck verwendet. Mittelst des Niederdruckes wird die Entlüftung des Preschgutes und durch den Hochdruck die Festigkeit des Formlings bewerkstelligt. Durch Hoch- und Niederdruck-Akkumulatoren wird die stete Gleichmäßigkeit des Druckes und Genauigkeit der Steinform gewährleistet.

Der Keramitpflasterstein für Fahrbahnen wird häufig in folgender Form hergestellt: 20 mal 10 cm groß und 6 bis 8 cm stark. Um dem Pferdesuß besseren Halt zu geben, sind die Kanten des Steines abgefasst. Die Oberfläche 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 Presshübe herstellen kann.

Die auszuübende Pressung ist mit gewissen Schwierigkeiten verbunden und erfordert Vorsicht bei Verwendung des Preschmaterials.

Das Preschmaterial, ein Tonquarzsandgemenge, wird trocken aufbereitet und zusammen gemischt, dann mittels eines staubfeinen Wasserstrahls angemäst. Der Wassergehalt der Masse soll höchstens 8% betragen. Das Kennzeichen einer richtig angefeuchteten Preschmasse ist, wenn sich dieselbe bei losem Griff mit der Hand ballt und beim Öffnen der Hand sind noch leicht zusammengeballt erhalten. Zuviel Wassergehalt würde dem Entweichen der Preschlust hinderlich sein und zu Misserfolgen führen. Bekanntlich mehren sich beim hydraulischen Pressen die Entlüftungsschwierigkeiten je dicker der zu formende Körper verlangt wird. Eine durchaus gleichmäßig durchfeuchte Masse ist deshalb Grundbedingung für eine einwandfreie Pressung. Ein Mauken der Preschmasse ist auch hierbei unerlässlich.

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

Direkt von der Presse weg die Presplinge in den Ofen zu setzen, würde bewirken, daß dieselben sprüngig, rissig, klappig würden, der dadurch eintretenden Wasser-

dampfentwicklung wegen. Beim Trocknen hydraulisch gepresster Waren heißt es besonders mit Recht: Eile mit Weile.

Ferner ist das Setzen der Steine in die Öfen wichtig, weil die Keramitsteine gänzlich unbelastet und frei für sich stehend, gebrannt werden müssen; deshalb stellt man dieselben entweder in feuerfeste Kapseln oder sie werden zwischen feuerfeste Steine eingekästelt. Um ein Zusammenbacken der Steine oder das Ankleben derselben auf dem Kapsel- oder Steinboden zu verhindern, werden Zwischenlagen von Quarzsand angewendet.

Das Wichtigste aber bei der Keramitsfabrikation ist das Brennen. Davon hängt es ab, ob das Material so werden kann, was man von ihm verlangt: nämlich ein Tonprodukt, welches vermöge seiner Zähigkeit, Härte und Widerstandsfähigkeit alle Bedingungen erfüllt, die der Straßenverkehr als Bermalmer und Zerstörer an ein Pflastermaterial stellt. Der Keramitpflasterstein soll in Wettbewerb treten können mit den besten Natursteinen für Großstadtpflasterungen.

Beim Brennen muß ein totaler Sinterungsprozeß stattfinden. Es muß eine vollständige Verglasung des Steinkörpers durch und durch erfolgen. Die Tonsubstanz muß geschlossen sein, nur das Gerippe, der Quarzsand, hat fest stand zu halten. Der Brennprozeß hat deshalb in folgender 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 Flüssmitteln besteht, so tritt demnach auch beim Brennen eine ganz bedeutende Schwindung ein. Um das Herannahen der Gare zu erkennen, müssen Segerkegel benutzt und es müssen fleißig Proben gezogen werden. Nur am Bruch und dem Schwindmaß läßt sich die Brauchbarkeit des Brenngutes feststellen.

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

Alle Tone mit reichlichen Flüssmitteln lassen sich zur Keramitsfabrikation verwenden. Der Quarzsand dazu muß von sehr feiner Beschaffenheit sein.

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

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

Die mittlere Druckfestigkeit des Keramitsteines beträgt 4700 kg-qcm.

Die Pflastersteine werden auf einer 10—15 cm starken Betonunterlage diagonal verlegt und die Fugen mit Zement oder Asphalt vergossen. Von den ungarischen Fabriken wird eine 10jährige Garantie geleistet. Das