

Die Melioration der Linthebene

Autor(en): **Tanner, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **84 (1966)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68822>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Beiblättern werden Kommentare und Hinweise auf einschlägige Literatur sowie entsprechende ausländische Normen gegeben. Preise:
Norm «Modul-Ordnung» Fr. 2.50
Norm «Geschosshöhen» Fr. 1.50
Norm «Bauzeichnungen» Fr. 3.—

Mitglieder geniessen 20% Ermässigung. Zu beziehen durch:
Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung, Torgasse 4,
8001 Zürich, Tel. 051/47 25 65.

Die Melioration der Linthebene DK 626.86:631.12

Der kürzlich herausgegebene Schlussbericht¹⁾ gibt einen trefflichen Einblick in Entstehung und Durchführung des bedeutenden Meliorationswerkes. Mit der Vollendung des grossen Unternehmens findet ein Werk seinen Abschluss, dessen erste Etappe bereits mit der vor rund 150 Jahren durchgeführten Linthkorrektur begann. Doch erst die Arbeitslosigkeit der dreissiger Jahre lenkte erneut die Blicke auf die noch weitgehend versumpfte Linthebene. Es bedurfte aber noch der Sorge um die Ernährung unseres Volkes, um zu Beginn des Zweiten Weltkrieges die zweite Etappe einzuleiten, die nun nach Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten bis an die noch zu ergänzende Besiedlung beendigt ist.

Das vielgestaltige integrale Unternehmen unterstand der Obmannschaft des früheren Chefs des Eidg. Meliorationsamtes, Kulturingenieur A. Strüby, und seinen Nachfolgern Prof. E. Ramser und Nat.-Rat. Dr. R. Reichling. Die von Oberingenieur J. Meier, Lachen, mit

¹⁾ **Die Melioration der Linthebene.** Schlussbericht der *Eidg. Meliorationskommission*. 92 S. Format A 4, zahlreiche Abb., graph. Darstellungen und z. T. farbige Planbeilagen. Lachen SZ 1965, Selbstverlag der Kommission. Preis 20 Fr. Bezugsstelle: Melioration der Linthebene, 8853 Lachen SZ.

Umsicht und Tatkraft betreute Melioration umfasst die Erstellung von 126 km Kanälen und Zementrohrleitungen mit 4 Pumpwerken, Drainagen über eine Fläche von 2263 ha, 125 km Wege mit 65 Brücken und Durchlässen sowie die Güterzusammenlegung über ein Gebiet von 4283 ha. Die Kosten betragen 32 797 041 Franken. Die Ausführung der baulichen Anlagen wurde infolge Mangel an Arbeitskräften, während des Krieges durch die Mobilmachung und in den Nachkriegsjahren infolge günstigerer Erwerbsmöglichkeiten in Industrie und Gewerbe, erheblich verzögert.

Besonderen Schwierigkeiten begegneten die Besiedlung und Inkulturnahme des neu gewonnenen Landes. Bodenrechtliche Bindungen und die eng begrenzte Auffassung der Zusammenlegungsaufgabe verhinderten bis anhin eine durchgreifende Besiedlung der von den Randgemeinden entferntesten Gebiete (Bild 1). Dank dem Einsatz der Schweiz. Vereinigung für Innenkolonisation und industrielle Landwirtschaft sowie der Aufgeschlossenheit einzelner Ortsgemeinden ist aber wenigstens ein erfreulicher Anfang in dieser Richtung gemacht worden. Es ist zu hoffen, dass die Einsicht in die Notwendigkeit vermehrter Verlegung von Landwirtschaftsbetrieben aus den Randgemeinden in die Kernzonen weiterhin an Raum gewinnen wird, selbst dann, wenn die Realisierung der Aussiedlung über eine neuzeitlich konzipierte, die jeweiligen Wirtschaftsräume hinreichend erfassende Güterzusammenlegung erfolgen müsste. Die dadurch ermöglichte Verbesserung der Agrarstruktur wäre die beste Grundlage für eine rationelle und intensive Nutzung des Bodens. Die vermehrten Investitionen und die Aufwendungen der öffentlichen Hand würden durch Aufstockung zu Familienbetrieben, durch Erhöhung der Erträge und Senkung der Produktionskosten in relativ kurzer Zeit dem Volksganzen wieder zufließen. Dazu käme der nicht zu unterschätzende Beitrag an die Ernährungslage – die Eigenproduktion deckt kalorienmässig nur noch 55% unseres Bedarfes –, der im Hin-

Bild 1. Ausschnitt aus der oberen Linthebene, Schäniser Gebiet



blick auf Notzeiten bei der wachsenden Bevölkerung immer mehr Bedeutung zukommt. Schliesslich ist und bleibt die Besiedlung die Krönung jedes mit Schaffung von Neuland verbundenen Meliorationswerkes; so nicht nur bei uns, sondern auch in andern Ländern, in denen ähnliche, zum Teil wesentlich grössere Aufgaben gelöst werden.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, dass schon die bisherigen Auswirkungen sehr beachtlich sind, ist doch der prozentuale Zuwachs der Viehbestände im Meliorationsgebiet drei- bis viermal grösser als im Durchschnitt der angrenzenden Kantone Schwyz und St. Gallen. Auch die ackerbauliche Produktion hat gegenüber dem früheren Zustand eine Intensivierung erfahren. Ausserdem sind in sozialer Hinsicht bereits positive Auswirkungen festzustellen. Land und Volk sind daher Behörden, ausführenden Organen und Grundeigentümern zu grossem Dank verpflichtet. Sie haben ein Werk geschaffen, dessen Früchte in Zukunft noch reichlicher sein werden und das volkswirtschaftlich und staatspolitisch alle Anerkennung verdient.

Prof. E. Tanner, ETH, Zürich

Neue Krupp-Autowaschbahn

DK 629.113.004.5

Mit wachsendem Fahrzeug-Bestand bereitet Pflege und Wartung der Wagen zunehmende Schwierigkeiten. Die Automobilindustrie fördert darum die Konstruktion weitgehend wartungsfreier Kraftwagen. Das «waschfreie» Auto wird aber eine Illusion bleiben müssen. Hier bietet sich als Ausweg nur der Einsatz hochleistungsfähiger, weitgehend mechanisierter Waschbahnen an, welche die veraltete «Handwaschmethode» zunächst ergänzen und späterhin völlig ersetzen. Nun hat Fried. Krupp Stahlbau in Essen (Altbach) eine neue Autowaschbahn entwickelt, die das Autowaschen «im Hindurchfahren» innerhalb von nur fünf Minuten ermöglicht, und zwar gründlich, sauber und völlig unabhängig von Fahrzeugfabrikat und Typ.

Die Anlage wäscht je nach eingestellter Geschwindigkeit des Transportbandes 120 Wagen und mehr in einer Stunde. Dabei genügen wenige angelernte Arbeitskräfte, um die Anlage zu bedienen, d.h. einige maschinell nicht durchführbare Handgriffe vorzunehmen. Das gilt besonders für die *Innenreinigung*. Zwei Mann dirigieren die Schläuche eines sechsstufigen Hochleistungsgebläses 1, Bild 1. Ihr kräftiger Saugluftstrom nimmt auch schwere Kiesel- oder Splitteilen mit.

Die Krupp-Anlage wurde den europäischen Verhältnissen angepasst. Die Waschbahn arbeitet mit möglichst wenig Energie. Ihre Wirtschaftlichkeit wird durch ein Aggregat zur *Rückgewinnung des*

Waschwassers noch gesteigert. Man braucht dadurch lediglich beim Nachspülen Frischwasser zu verwenden. Alle anderen Einheiten arbeiten mit Umlaufwasser, das ständig gereinigt der Waschbahn zufließt. Im Kreislauf werden sämtliche Abwasser durch Kanäle über Benzin- und Ölabscheider und einen Schlammfänger in einen Pumpensumpf geleitet. Von diesem gelangt das Wasser über zwei Filter in einen Vorratsbehälter. Dort steht es dem Waschkreislauf wieder zur Verfügung. Wasserverluste im Kreislauf werden durch Zusatz von Nachspül-Wasser ersetzt. Eine automatische Dosiereinrichtung ergänzt verbrauchte Waschmittel. Es besteht eine Wasserenthärtung, die bewirkt, dass jeder Wagen nur mit einwandfreiem Wasser nachgespült wird. Beim Nachtrocknen bleiben keine Rückstände, und auch in den Rohren und Düsen des Waschsystems lagert sich kein Kalk ab. Die Möglichkeit von Betriebsstörungen wird dadurch stark verringert.

Neu ist das Prinzip des Fahrzeugtransports (2). Entlang der gesamten Waschbahn läuft eine Plattenband-Förderanlage, die in der linken Fahrspur unter Flur verläuft. Der Wagen wird mit dem linken Vorderrad auf das Band gefahren. Mitnehmer auf den Platten des Bandes fassen hinter einem Rad und ziehen den Wagen mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 15 m/min durch die einzelnen Zonen der Waschstrasse. Die Bandgeschwindigkeit ist stufenlos regulierbar. Links und rechts des Plattenbandes befindet sich die Spurbegrenzung für die beiden linken Räder des Wagens. Radstand und Spur – selbst eine unterschiedliche Spur der Vorder- und Hinterachse – haben keinen Einfluss.

Nach der trockenen Innenreinigung bekommen die Fahrzeuge im Vorspülbogen 3 ihre erste «kalte Dusche». Dabei wird der grobe Schmutz aufgeweicht und sofort entfernt. Hochdruck-Wasserstrahlen aus drei Fächerdüsen besprühen das ganze Fahrzeug. Eine Hochdruckpumpe erzeugt den erforderlichen Druck für das Waschwasser, dem unschädliche Waschmittel zugesetzt sind.

In der Hauptwäsche 4 erfasst ein aus vier rotierenden, weichen und langhaarigen Kunststoffbürsten bestehendes Waschsystem nahezu alle Flächen und Winkel des Fahrzeuges – auch die Heckpartie bis zur hinteren Stosstange. Die Seitenbürsten sind versetzt angeordnet. Sie bearbeiten das Fahrzeug nacheinander von Mitte Kühlergrill, entlang den Seitenflächen bis zum Heck. Von den beiden Dachbürsten reinigt die eine vom Kühlergrill bis zum Kofferraumdeckel die waagerechten Flächen und die Windschutzscheibe, die zweite Bürste setzt dann auf dem Fahrzeugdach auf und läuft über Heckfenster, Kofferraumdeckel und Heckpartie bis zur hinteren Stosstange nach. Alle Bürsten werden von innen reichlich bewässert. Sie reinigen sich auf diese Weise selbst.

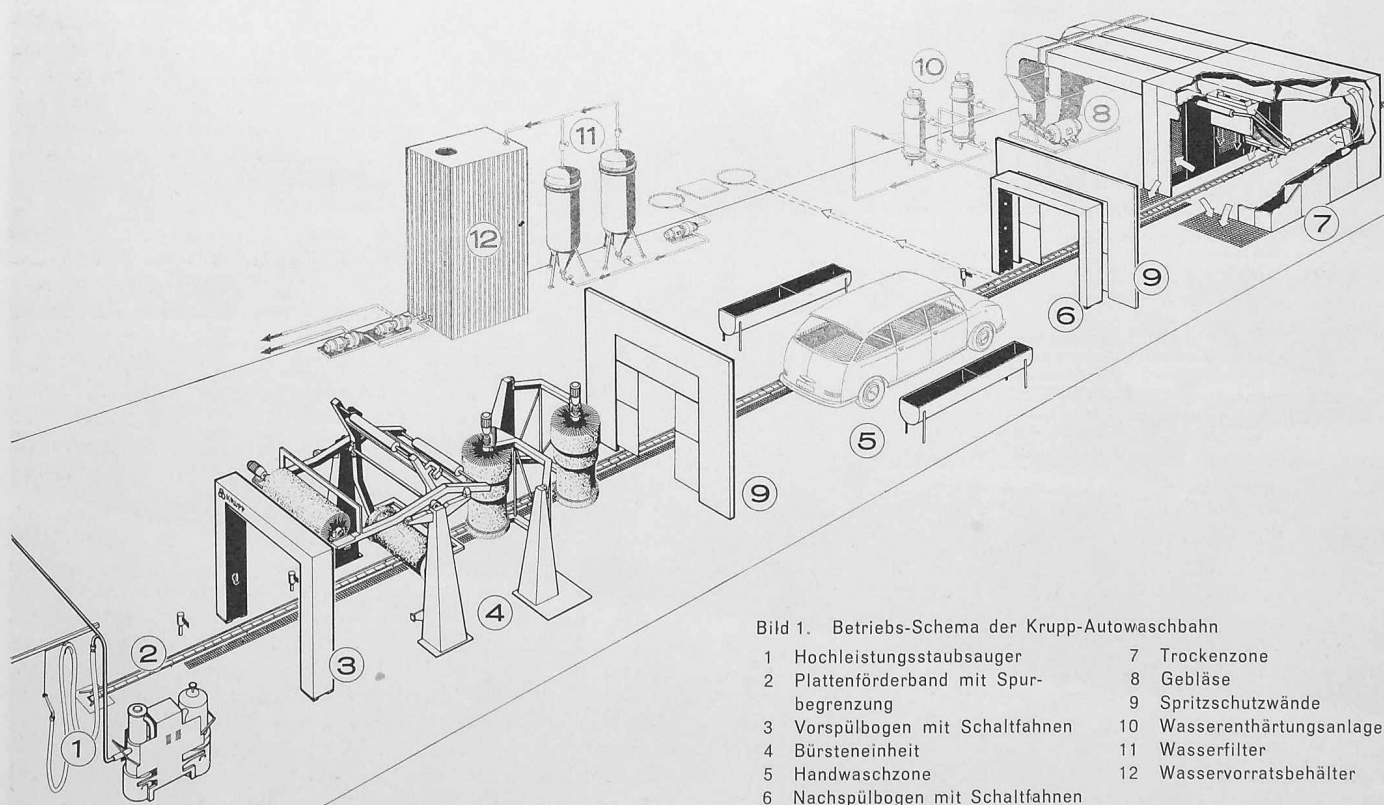


Bild 1. Betriebs-Schema der Krupp-Autowaschbahn

- | | |
|--|----------------------------|
| 1 Hochleistungsstaubsauger | 7 Trockenzzone |
| 2 Plattenförderband mit Spurbegrenzung | 8 Gebläse |
| 3 Vorspülbogen mit Schalfahnen | 9 Spritzschutzwände |
| 4 Bürsteneinheit | 10 Wasserenthärtungsanlage |
| 5 Handwaschzone | 11 Wasserfilter |
| 6 Nachspülbogen mit Schalfahnen | 12 Wasservorratsbehälter |