Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 1

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Canalschleusen mit beweglichen Kammern. Von Prof. Karl Pestalozzi. — Park-Villa Rieter. — Miscellanea: Grue électrique automobile. Kaiserpalast in Strassburg. Wie soll man gefrornen Boden öffnen? Für eine Seilbahn von Melasse auf den Monte Generoso. Unerledigt gebliebene Geschäfte der Bundesversammlung. Schweizerische Nordostbahn. Cantonales Technikum in Winterthur. Schweizerische Nordostbahngesellschaft. Neue Eisenbahnen im Kaukasus. Bödeli-Bahn. Für die längst projectirte electrische Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina. Das Bundesgesetz betreffend den Schutz der Muster und Modelle. Eisenbahn Visp-Zermatt. — Concurrenzen: Postgebäude in Genf. Kaiser-Wilhelm-Denkmal in Mannheim. Kirche in Bern. — Literatur. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittelung.
Hiezu eine Lichtdrucktafel: Park-Villa Rieter in Enge bei Zürich.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit heute beginnenden VII. Jahrgang der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämmtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei HH. **Meyer & Zeller in Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonnirt werden. Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architectenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bezw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 5. Januar 1888.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:
A. Waldner, Ingenieur
32 Brandschenkestrasse (Selnau), Zürich.

Canalschleusen mit beweglichen Kammern.

Von Prof. *Karl Pestalozzi.*

I. Eisenbahn und Seeschifffahrt.

In der Schweiz waren Gewerbsthätigkeit und Handel schon vor der Verwendung des Dampfes als Bewegungsmittel bedeutend. Man hatte ein ausgedehntes Strassennetz zu Stande gebracht, um den Verkehrsbedürfnissen im Innern zu entsprechen und ebenso im Anschlusse an das Ausland. Die Schweiz durfte wegen der schon damals den Landstrassen gewidmeten Aufmerksamkeit zu denjenigen Staaten gezählt werden, welche in dieser Beziehung in erste Linie fallen. Nicht in gleichem Masse haben sich die Wasserstrassen ausgedehnt. Wohl dienten die grösseren Seen lebhaftem Localverkehre; auch einige Flüsse hat man für Flösserei und Schifffahrt benutzt; aber ein zusammenhängendes Netz von Wasserstrassen ist nie zu Stande gekommen. Man hat sich auf die Benutzung der Seen und der natürlichen Wasserläufe beschränkt. Canalbauten zur Herstellung einer längeren zusammenhängenden Linie sind nur unternommen worden, um den Neuenburger mit dem Genfersee zu verbinden, und diesen einzigen schweizerischen Schifffahrtscanal hat man nie in seiner ganzen Ausdehnung regelmässig betrieben.

Da, wo schon der Verkehr auf der Landstrasse demjenigen zu Schiffe vorgezogen wird, versteht es sich von selbst, dass nach Einführung der Eisenbahnen von Canalanlagen keine Rede mehr ist, so lange die Bedürfnisse unverändert bleiben. Man hat in andern Ländern, in Gegenden, welche ein bedeutendes Canalnetz besitzen, die Benutzung der letzteren eingeschränkt, theilweise sogar ganz aufgegeben. Es schien eine Zeit lang, als seien die Eisenbahnen in Zukunft dazu bestimmt, den Gesammtverkehr für Personen und für Güter zu übernehmen, und die Binnenschifffahrt werde bald ganz aufhören.

Diese Ansicht stützt sich namentlich auf den Umstand, dass die Eisenbahn an Schnelligkeit des Transportes alle andern Verkehrsmittel übertrifft und dass ihr deshalb der Vorzug gebührt, selbst bei grösseren Kosten; denn heut zu Tage überwiegen in Gewerbe und Handel die Vortheile des raschen Umsatzes gar oft die Nachtheile vermehrter Kosten. Dass für den Personenverkehr die Eisenbahn vorzuziehen ist bestreitet Niemand. Wer zu seinem Vergnügen reist, fährt auf einem Dampfschiffe, um die frische Luft zu geniessen, um eine schöne Gegend zu sehen oder um anderer Annehmlichkeiten willen. Wer aber mit seiner Zeit rechnen muss, fährt auf der Eisenbahn. Dass diese für den Personenverkehr unbestrittene Regel für den Verkehr mit Gütern nicht so unbedingt gilt, zeigt die Seeschifffahrt deutlich; denn es ist bekannt, dass man mit dem Meerschiff, welches dem Gütertransporte dient, so weit als möglich in das Binnenland einzudringen sucht. Wer von Brüssel nach London reist, benutzt die Eisenbahn bis Ostende, fährt zu Schiff nur bis Dover und von da bis London wieder auf der Eisenbahn. Die Güterschiffe dagegen nehmen die Brüsseler Waaren hoch oben in der Schelde, in Antwerpen ein und führen dieselben durch die Themse hinauf bis London. Noch mehr zeigt den grossen Werth, welchen man der Ausdehnung der Seeschifffahrt in das Innere des Landes hinein beilegt, die Anlage grosser Canäle zur Verbindung von Amsterdam, Gent, St. Petersburg und Manchester mit dem Meere. Diese Bauten sind theils noch unvollendet; aber da, wo die neuen Wasserstrassen in Betrieb gekommen sind, hat der Verkehr der betreffenden Städte in sehr bedeutendem Masse zugenommen. Dieser Erfolg treibt auch anderwärts zur Nachahmung und es ist bekannt, wie sehr man sich anstrengt, um Paris und Brüssel zu Seehafenstädten zu machen. Bemerkenswerth ist die Zunahme des Dampfschiffverkehres auf dem Meere, und der verhältnissmässige Rückgang der Segelschifffahrt; ferner der Umstand, dass namentlich die Zahl der grossen Schiffe zunimmt.

II. Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Es liegt ein scheinbarer Widerspruch darin, dass für den Güterverkehr das Meerschiff der Eisenbahn vorgezogen wird, während letztere der Binnenschifffahrt mit Erfolg Concurrenz macht. Allein dieser Widerspruch löst sich sofort, wenn man die Grösse der Schiffe in Betracht zieht. In England sind es hauptsächlich die Canäle mit kleinem Querschnitte, welche nach Einführung der Eisenbahnen ihren Verkehr beschränken mussten. Die Wasserstrassen Frankreichs dienten in ihrer Mehrzahl von jeher grösseren Schiffen und haben auch in geringerem Masse gelitten. In neuerer Zeit hat zuerst auf den Flüssen die Binnenschifffahrt wieder zugenommen und sie verdankt diesen Aufschwung der Vergrösserung der Schiffe, welche durch Flusscorrectionen, Canalisirung von Flüssen und durch Anlage neuer Canäle mit grossem Querschnitte möglich gemacht worden ist.

In Frankreich, Belgien, Deutschland und Holland entwickelt sich die Binnenschifffahrt neben den Eisenbahnen; allein es wäre ein Irrthum, wenn man voraussetzen wollte, es geschehe zum Nachtheile der letzteren. Im Gegentheil, die beiden Verkehrsmittel gewinnen gleichzeitig an Bedeutung. Der Wassertransport nimmt den Eisenbahnen hauptsächlich Güter ab, welche sie nicht mit Vortheil weiter befördern können, es sind das diejenigen, welche im Verhältnisse zum Werthe grosses Gewicht und grossen Umfang besitzen. Bei diesen ist auch in der Regel mehr Werth auf geringe