

Schweizerische Wasserstrassenprojekte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **20 (1904)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

3. Sofortiges Trocknen und Ingebrauchnahme desselben.

4. Ausgiebiger, äußerst sparsamer Verbrauch.

Es ist leider Tatsache, daß schon viele Firmen sehr oft mit Rostvergiftungs- und Rostverhütungsmitteln hereingefallen sind und müssen wir daher hervorheben, daß es sich bei diesen Präparaten um wirklich erprobte und solide Fabrikate handelt, die jede Probe vertragen.

Der Vertrieb sowohl von „Rost-Tod“ als von „Rost-Feind“ ruht in den Händen der Firma Paul Fay in Basel, Birsigstraße 24, welche jede nähere Auskunft erteilt.

Schweizerische Wasserstraßenprojekte.

Aus dem Vortrag, den Herr Ingenieur R. Gelpke am 25. März im Winterthurer Technischen Verein gehalten hat, mögen noch folgende Darstellungen, die ein allgemeines Interesse beanspruchen, angeführt werden.

Der Vortragende führte zuerst an, daß durch den in den letzten Jahrzehnten ausgeführten Ausbau der Schifffahrtswege von Zentraleuropa der Güterverkehr einen gewaltigen Aufschwung genommen hat. Da diese Hauptstromgebiete von Mitteleuropa, Rhein-, Rhone-, Donau (Inn)- und Po- (Tessin)-Gebiete ihren Ursprung in der Schweiz haben, so hat unser Land auch am weitern Ausbau der Schifffahrtswege, besonders im Hinblick auf den ungeheuren Güterverkehr in der Nord-Südrichtung, ein bedeutendes wirtschaftliches Interesse.

Es wurde folgende Uebersicht über die Schifffahrtslinien für Güter in Mitteleuropa gegeben: Von Venedig aus werden die Güter teils auf künstlich angelegten Wasserstraßen, teils auf dem Po nach der lombardischen Ebene (Mailand) geführt. Der schnelle Wechsel des Wasserstandes im Po hat auf den Verkehr oft ungünstige Wirkungen. Die Projekte für neue Kanalbauten nehmen in Aussicht den Tessin, der an seiner Mündung bedeutend mehr Wasser als der Po selber führt, bis hinauf nach Sesto Calende, dem untern Ende des Langensees, der Schifffahrt zu erschließen. Der Güterverkehr der Gotthardbahn würde damit von seiner Endstation Locarno an durch den Langensee, Tessin und Po direkt mit dem Meere verbunden. Die technischen Schwierigkeiten, die der Tessin bietet, liegen in seinem Gefälle. Durch besseren Ausbau der Adda und der Kanäle von Cremona bis Mailand und ihrer Fortsetzung nach Lecco kann auch die Schifffahrt des Comersees mit dem Meere verbunden werden.

Die Rhone wird bis Lyon mit großen Güterschiffen befahren. Die Wasserstraße für Güter geht von da durch die Saône und den Doubs nach Norden. Der Rhone-Rheinkanal, der vom Doubs über Mülhausen nach Straßburg führt, verbindet die französischen Wasserstraßen mit den deutschen.

Auf der Donau geht der große Güterverkehr vom Schwarzen Meer, auf 2400 km langem Weg, bis Regensburg. Trotz der starken Wasserschwankungen sucht man die Schifffahrt bis nach Ulm hinauf erschließen zu können. Der alte Ludwigskanal, der nach Bamberg zum Main hinüber führt, hat zwar heute seine Bedeutung verloren, dagegen sucht man neue Kanalanlagen zu erstellen, wodurch die Donau in besserer Weise mit dem Main oder dem Neckar und damit mit dem Rhein verbunden wird.

Von den schiffbaren Strömen Deutschlands ist der Rhein der wichtigste. Trotzdem ein Dreißigstel der deutschen Bevölkerung an den Rhein akkumuliert ist, ist diese Wasserstraße immer noch außerordentlich entwicklungsfähig. Ursprünglich erfolgte der große Gütertrans-

port nur auf der Strecke Rotterdam-Mannheim, jetzt geht er bis Straßburg-Kehl.

Der Vortragende beleuchtete nun das Spezialthema, die Erschließung des Schifffahrtsverkehrs auf dem Oberrhein. Für die Schweiz ist es wichtig, daß ihr durch den Ausbau der Kanäle vom Rhein nach der Rhone und nach der Donau die große Güterbewegung der Nord-Südrichtung nicht abgeschnitten wird. Indem man den Rhein bis Basel, eventuell bis Konstanz schiffbar macht, arbeitet man der Umgehung entgegen. Seit 1892 macht man Untersuchungen und Versuche für diesen Zweck. Infolge von Korrekturen hat der Rhein in jüngster Zeit sein Bett unterhalb Basel vertieft, und erst etwa von der Gegend des Kaiserstuhlgebirgs an schwemmt er Kies an. Einzelne hoch gelegene Kiesbänke sind es, die den Schifffahrtsverkehr unmöglich machen. Ihre Beseitigung ist jedoch für die Technik keine besonders schwierige Aufgabe. Größere Schwierigkeiten bilden die Brücken, die zwei festen Brücken bei Kehl und verschiedene Schiffbrücken. Dennoch ist der Vortragende der Ansicht, daß es möglich ist, daß der gesamte Güterverkehr, besonders derjenige der Ruhrkohlen, bis Basel geleitet werden könne. Damit die Schifffahrt auch bei Niedrigwasserstand betrieben werden kann, müßte am Bodenseeaussfluß eine Regulierung errichtet werden. Für 8—10 Millionen Franken kann in der Gegend Stein-Hemmishofen eine Stauung erbaut werden, die das Bodenseeniveau um 3 Meter hebt. Diese Stauwassermenge würde genügen, um die Rheinschifffahrt für 300 Tage des Jahres zu ermöglichen. Die Kosten der Verbauung der Rheinstraße von Germersheim bis Basel werden auf 30—40 Millionen Mark veranschlagt.

Die Schwierigkeiten der Schifffahrtsstrecke Basel-Konstanz sind die Gefällsbrüche, die man durch Erbauung von Schleusenstufen umgehen müßte. Die Gesamtkosten der bei Rheinfelden, bei Laufenburg, bei Zurzach und bei Neuhausen zu erstellenden Schleusen werden auf 20—25 Millionen Franken veranschlagt.

Die Erschließung der Strecke Waldshut-Biel, die hauptsächlich die Vore benützen würde, wird als weniger bedeutend dargestellt, während die Schifffahrt auf der Limmat, in Verbindung mit Zürich Wichtigkeit erlangen könnte. Die Limmat bietet aber zufolge ihres starken Gefälls große technische Schwierigkeiten. Die Schifffahrt könnte nur vermitteltst Schleusen betrieben werden, deren Baukosten auf 30—40 Millionen Franken anzusetzen sind.

Die interessanten Ausführungen haben deutlich gezeigt, daß die Bestrebungen, den Anschluß der Schweiz an die großen Wasserfahrtsstraßen von Zentraleuropa, an die Linie Rotterdam-Straßburg und Locarno-Venedig zu erlangen, volle Aufmerksamkeit verdienen.

(„Winterthurer Landbote.“)

Verschiedenes.

Bauwesen in Zürich. Der Zürcher Regierungsrat bewilligte den verlangten Kredit von 27,100 Fr. für Renovation und Neueinrichtung einer Zentralheizung und Bad im Schulhause an der Seefeldstraße.

Die Leimgrosshandlung Gottl. Maurer, Basel

empfehlte sich für ihre anerkannt vorzüglichen

Kölnerlederleime und Landleime,
zähstes Flintsteinpapier, sowie Lacke
für jedes Gewerbe. 448