

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 13 (1897)

Heft: 45

Artikel: Nochmals das Nico'sche Kanalprojekt

Autor: Nico, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579043>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Nochmals das Nico'sche Kanalprojekt.

Wir erhalten von Herrn Nico folgende Zuschrift:

Ich habe die W-Korrespondenz in vorletzter Nummer dieses Blattes gelesen und konstatiere mit begreiflicher Freude, daß die Idee meines Projektes auch in der Schweiz anfängt; sich Bahn zu brechen; es ist dieses nicht mehr zu früh; ist es ja beinahe unbegreiflich (nachdem bald ein Jahrhundert verflossen, seitdem die ersten Dampfschiffe erbaut wurden), wie der mächtige Rhein so öde und verlassen dahinstiekt und so viel Millionenkräfte der Industrie, dem Handel u. s. w. verloren gehen. Ich begreife ja wohl, wie die Vorurteile gegen die Schifffahrt zwischen Basel-Bodensee in Anbetracht der Stromschnellen bei Rheinfelden, Laufenburg und Schaffhausen sich entwickeln mußten; das Problem zur Ueberwindung dieser Schwierigkeiten glaube ich jedoch, wie aus meinen Skizzen oder Zeichnungen zu ersehen ist, gelöst zu haben, und zwar werden diese wichtigen und nützlichen Anlagen mit verhältnismäßig geringen Kosten, gegenüber dem riesigen Vorteil, erstellt werden können und deren Anlagekapital wird sich sogar durch Kraftproduktionen hoch rentieren. Im Gegensatz zu Ihrem W-Korrespondenten bin ich jedoch der Meinung, daß die Regulierung des Wasserstandes oberhalb Schaffhausen bis zum Bodensee, nach der Idee von Herrn Ingenieur Amisler-Laffon, durch einige der mobilen Patent-Stauschleusen nicht so teuer käme und für die Schifffahrt nur von Nutzen sein kann, da solche überall, in der Ill, im Rhein, in der Thur, Vimmat, Reuß u. s. w. angebracht werden müssen, überhaupt in allen kleineren Flüssen, wenn dieselben schiffbar werden sollen, was ich schon in meinen Broschüren detailliert erläutert habe; die Firma Alb. Bux u. Cie. ist mit der Ausführung meiner Patentstauschleusen betraut und es könnte bei Stein, wo der Rhein nicht so breit ist, eine solche mit nicht zu hohen Kosten hergestellt werden. Sie fordern am Schluß der vorerwähnten Korrespondenz, nicht mit Unrecht, die badischen und schweizerischen Uferstädte zur energischeren Thatskraft auf. Möge Ihrer wohlmeinenden Aufforderung bald und rasch nachgekommen werden, es ist hohe Zeit. Ich verwundere mich jedoch weniger über die Lauheit in dieser Angelegenheit von Städten, wie Rheinfelden, Säckingen, beider Laufenburg, Walldshut, Zurzach, Eglsau, Neuhausen, Schaffhausen u. s. w., welche ja alle mehr oder weniger industriereich sind, als über die Lauheit Basels; wie oft habe ich schon Basler sagen hören: „Wir würden gerne 20 Millionen bezahlen, wenn der Rhein von Straßburg bis Basel schiffbar gemacht werden könnte.“ Dieses Problem wird ja eben durch die Erbauung des Rhein-Il-Kanals, billig und nutzbringender gelöst werden und es ist jetzt somit, nach dieser einfachen Lösung, mehr auffallend, daß man von einer für Basel so wichtigen Wasserstraße in Basel selbst nichts oder wenig hört noch spricht.

Für unwichtigere, sogar unnatürlichere Zwecke werden ganze Waggonladungen Zeitungsartikel geschrieben und riesige Propaganda gemacht; aber von der für Basel so wichtigen Schifffahrt, ja, da hört man gar nichts mehr! Es mag ja sein, daß die jetzt entschiedene Centralbahnhoffrage die guten Geister Basels stark in Anspruch nahm; jetzt wird die Eisenbahn-Rückkaufsfrage das Zeitungsleben versüßen u. s. w., so daß die Interessenten Basels die ebenso wichtige, wenn nicht bedeutend wichtigere Schifffahrtsfrage garz vergessen und darob einnicken. Zum Glück haben wir die Fastnacht vor der Thüre, bei welcher Gelegenheit vielleicht in deutlichen Bildern und berühmten Laternen (nicht à la Diogenes) die Angelegenheit illustriert und handgreiflicher auf die Tagesordnung gebracht werden wird; das musikalische „Rußen“ wird auch dazu beitragen viele Interessenten aus ihrem Schlafe zu wecken; hoffen wir mithin noch das Beste für Basel, das zukünftige schweizerische Laufenburg; denn was lange währt, wird gut. Zeit sollte jedoch

keine mehr versäumt werden; vielleicht trägt auch der jetzige niedere Wasserstand des Rheines zu der unbegreiflichen Indifferenz bei, wobei sich mancher sagt: „Si wie kann man da Schifffahrt treiben?“ Vielleicht auch die Eisenbahnaktionäre, aus Furcht, die Wasserstraßen machen den Eisenbahnen Konkurrenz. Auf den ersten Blick hat es diesen Anschein, trotzdem durch viele Autoritäten (Fachmänner) durch statistische Erhebungen u. s. w. nachgewiesen ist, daß, wo ein reger Schifffahrtsverkehr herrscht, ein gesteigertes Industrielieben entstand und auch mehr Bahnen gebaut wurden; es ist das gleiche Argument, welches am Anfang gegen die Bahnbauten erhoben wurde, „daß dadurch die Pferde, wenn nicht unnütz, doch im Preise sehr heruntergehen werden“. Siedem nun das Referendum bald über den Eisenbahnrückkauf entscheiden wird, dieser Rückkauf möglicherweise vom Volke angenommen wird, so ist sogar den Eisenbahnaktionären Gelegenheit geboten, ihre Eisenbahnaktien in bedeutend rentablere Schifffahrtskanalaktien zu verwandeln; es wird an dem Tausch kein schlechtes Geschäft gemacht werden; oder ist vielleicht noch an besagter Indifferenz der Korrespondent schuld, welcher kurz vor Neujahr in der „Nat. Ztg.“ behauptete: „Dampfschiffahrten in Basel gehören in das Gebiet der Phantastereien; es wäre schade für die Druckerhewärze, wenn man darauf eintreten wollte.“ Gegen diese Ansicht anzukämpfen ist nicht der Mühe wert; die Zeit wird auch hier heilen müssen. Wenn die Dampfschiffahrt nächstens in Mülhausen Mode sein und blühen wird, werden diese „Phantastereien“ in Basel wohl auch zur Geltung kommen; die Centralbahnhoffrage hat sieben Jahre ihrer Lösung geharrt und ist dann plötzlich zu aller Befriedigung oder vice-versa in einem Tage entschieden worden; also nur immer munter langsam voran, daß der Basler Brotwagen nachkommen kann!

Was der niedere Wasserstand anbetrifft, so wird demselben durch Anbringen eines mobilen Stauwehres bei Mülningen und eines solchen bei dem projektierten Angster Elektrizitätswerke abgeholfen werden. Es gibt ja auch bei allen Neuerungen immer ängstliche Naturen, sogar nur zu viele, welche, ich glaube, mehr aus Unwissenheit hemmend wirken. Bei der Eroberung Mexikos durch Fernando Cortés hatten die Azteken eine furchtbare Angst vor dem ihnen unbekannten Reitervolk, welches ihnen als Centauren (keine Böllin'schen) vorkam; es gibt solche Angstmeier vor der so leicht möglichen Schifffahrt in der Schweiz, nicht nur in Basel, sondern auch anderwärts. Es kommt mir da gerade die seinerzeit in der „Th. Ztg.“ erschienene: Einsendung, betreffend das projektierte Klostenthyrtum der Stadt St. Gallen, in den Sinn. Ich glaube die Thurgauer sollten froh sein, dieses fette St. Galler-Wasser noch in die Sitter resp. Thur erhalten zu können, statt dagegen von vornherein zu opponieren; so schlimm ist es mit der gedachten Verunreinigung dieses Wassers noch lange nicht, wie das „St. Galler Tagbl.“ mit Recht betont. Es wird diese Ableitung die thurgauischen Nachbarn sicherlich in keiner Weise schädigen, bemerkt das „St. Galler Tagbl.“ noch zum Schluß, — im Gegenteil; wird die geplante Variante der Dampfschiffahrt durch das Thurtal nach Romanshorn angenommen, so darf man im Thurgau den St. Gallern danken, ihr Wasser, welches zur stärkeren Kanalspeisung sehr zweckdienlich sein wird, so billig erhalten zu können. Da ich in genannter Variante einen Speisungstunnel in der Richtung Sulgen-Sitterdorf geplant habe, so kann das St. Galler-Wasser direkt in diesen Tunnel geleitet werden; hiemit soll dem ängstlichen Einsender der „Th. Ztg.“ ein Stein vom Herzen genommen sein. Ich möchte den Herrn, auch alle Sitter- und Thurnerfobewohner, (riverains) noch in technischer Hinsicht beruhigen; eines der vielen Kanalisationsysteme besteht darin, daß, abgesehen von der im Abort durch 2—300 % direkte Beseitigung stattfindenden Zersetzung, die Abfallstoffe

nicht direkt in den Fluß geleitet werden, sondern in unter der Erde befindliche, hermetisch verschlossene Reservoirs oder Kessel; dort findet eine Gährung statt, welche eine komplette Zersetzung bewirkt, so daß die endgültige Abführung in einen Flußlauf absolut geruchlos ist; wenn das nicht der Fall wäre, würden wir zur Zeit bei dem niedrigen Rheinwasserstand in Basel eine schöne Parfümerie haben. Wie wäre es erst in 3—6-Millionenfächten wie Paris oder London?

Auch an die thurgauischen resp. zürcherischen Thurtalhäuser-Interessenten, Industriellen, Städte, Ortschaften u. s. w., möge Ihre in vorletzter Nummer dieses Blattes erschienene Aufforderung zur ungeäußerten, energischeren Thätigkeit, zum raschen Gelingen des für das Thurgau so eminent wichtigen Werkes, gerichtet sein.

Basel, den 28. Januar 1898.

E. Nico.

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Die Firma Brown, Boveri u. Cie. in Baden hat sich innert sechs Jahren als Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate eine leitende Stellung unter den ähnlichen Etablissements unseres Kontinents zu erringen vermocht. Die Zahl ihrer Arbeiter hat bereits 1000 überschritten. Das Fabrikareal beträgt rund 18 Zuckarten und ist ungefähr zu $\frac{1}{4}$ überbaut. Während des sechsjährigen Bestandes sind aus ihren Ateliers bis heute circa 4000 Dynamomaschinen, ungerechnet eine große Zahl Transformatoren und andere elektrische Apparate hervorgegangen. Von den vielen Beleuchtungs- und Kraftserzeugungsanlagen, welche die Firma erstellt hat, seien hier nur diejenigen von Wädenswil, Schwyz, Harwerke-München, Lyon, Frankfurt a. M. etc. genannt. In letzterer Stadt hat die Firma eine selbständige Filiale mit ca. 200 Arbeitern.

Rheinwasserwerksprojekt bei Augst. Laut Mitteilung des Bundesrates hat die badische Regierung die Genehmigung des Basler Protokolls vom 30. Oktober 1897 betreffend Verwertung der Wasserkraft des Rheins bei Augstwehlen ausgesprochen.

Wasserwerksprojekt Laufenburg. Allem Anschein nach findet die Frage, ob die Errichtung eines Wasserwerks bei Laufenburg in absehbarer Zeit verwirklicht werden kann, demnächst ihre Lösung. Bekanntlich liegen zwei Projekte vor; dasjenige der Berner Elektrizitäts- und Druckluft-Gesellschaft und das Projekt des Hrn. D. J. de Ferranti in London und Mithaste. Die Berner Gesellschaft projektiert den Bau eines Tunnels, der oberhalb des Soolbades seinen Anfang nehmen, die Stadt durchschneiden und unterhalb Großlaufenburg in den Rhein münden würde; er soll soviel Wasser fassen, daß nach Errichtung eines Stauwehres eine Kraft von ca. 20,000 Pferdekraften resultiert. Ingenieur Ferranti und Genossen wollen unterhalb Laufenburg im sog. Schaffigen quer durch den Rhein ein Wehr legen, das durch ein sogenanntes Schützentor in zwei Teile getrennt würde, je 9 Turbinen sollen in der Mitte einer Wehrabteilung unmittelbar hinter dem Schützentor eingebracht und gegen nieder-schwimmendes Floßholz u. dgl. mittelst starken eisernen Ketten geschützt werden. Eine Reihe starker, auf der Oberfläche schwimmender Fangbäume, die vor dem Wehr, von den Kammerflusenwänden bis an die Uferseiten reichen, dienen dazu, die gesamte Wehranlage gegen lose Flöße, Baumstämme u. dgl. zu schützen und letztere nach der Kammerfluse hinzuleiten. Die zu gewinnende Bruttoleistung berechnet Hr. Ferranti auf 38,000 Pferdekraften, was bei einem Nutzeffekt der Turbinen à 75% 29,172 effektive Pferdekraften im Minimum ergeben würde. Um allen etwa vorkommenden Uebelständen abzuwehren, soll überdies der Stromlauf geradlinig gestaltet und die bei Laufenburg vor-

springenden Felsen weggeräumt werden. Namentlich wird beabsichtigt, die Felsen bis zur Ecke des Bauplatzes durch Sprengung zu beseitigen, um die alte, zum Teil aus Holzwerk bestehende Brücke durch eine neue hübsche, eiserne Brücke neuester Konstruktion in zwei Spannweiten zu ersetzen.

Unter dem Namen „**Genossenschaft von Wasserwerkbesitzern an der Suhre**“ hat sich, mit Sitz in Oberentfelden, eine Genossenschaft gebildet, welche unter Ausschluß direkten Geschäftsgewinnes den Zweck verfolgt, ihren Mitgliedern möglichst regelmäßige Benutzung ihrer Wasserkraft zu sichern und demzufolge für möglichst gleichmäßigen Lauf der Suhre innerhalb der natürlich und gesetzlich gezogenen Grenzen zu sorgen, wozu sie die Mühle in Oberentfelden samt ehehaftem Wasserrecht erworben hat. Mitglieder der Genossenschaft sind diejenigen Wasserwerkbesitzer, welche sich beim Ankauf der Mühle in Oberentfelden finanziell beteiligt haben oder noch beteiligen werden. Präsident ist Albert Matter-Hüfsh in Ober-Muhlen, Vizepräsident Gottl. Knoblauch in Oberentfelden und Aktuar J. Klaus-Suter in Schöftland.

Unter der Firma „**Drahtseilbahn zum Reichenbachfall**“ hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, welche den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Hotel Reichenbach bei Meiringen zum Reichenbachfall zum Zweck hat. Der Sitz der Gesellschaft ist in Meiringen. Die Zeitdauer des Unternehmens entspricht derjenigen der Konzession vom 19. Juni 1896, also 80 Jahre von diesem Datum an. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 175,000, eingeteilt in 350 Aktien von je Fr. 500, welche auf den Inhaber lauten. Präsident ist Elias Flotron in Reichenbach bei Meiringen; Vizepräsident Fritz Egger in Kerns und Sekretär Alfred Bucher in Luzern. Geschäftslokal im Hotel Reichenbach bei Meiringen.

Engelbergerbahn. Soeben werden in der Obermatt zwei Turbinen von Bell u. Cie. für den elektrischen Betrieb dieser Bahn montiert. Diese Turbinen, sog. Koffelräder, haben 1 m Durchmesser und laufen unter ungewöhnlich hohem Betriebsgefälle, nämlich 380 m oder 38 Atmosphären Wasserdruck. Die Wasserschnelligkeit beim Turbineneinlauf wird zu 80 m per Sekunde angenommen und die Tourenzahl 13 per Sekunde.

Die Röhren sind im unteren Drittel von Blech geschweißt und haben 3 cm dicke Ringenden und dahinter bewegliche Schraubenflanschen. Die oberen zwei Drittel des Gefälles sind gußeiserne Muffenröhren; alle von 30 cm Diameter. Zwei kreisrunde Reservoir stehen zur Aushilfe. B.

Neues Elektrizitätswerkprojekt. Ingr. Anselmier in Bern beabsichtigt auf dem von ihm erworbenen Terrain zwischen der Schloßweid und dem Blauen See in der Gemeinde Randergrund bei Frutigen auf dem linken Ufer der Rander ein Wasser- und Elektrizitätswerk anzulegen, welches die II. Sektion der Kraftanlage Bühl bilden soll.

Elektrizitätswerk Burg (Aarg.). Die Gemeinde Burg (Aargau) beabsichtigt den Reichenbach zum Betriebe einer elektrischen Licht- und Kraftstation zu verwenden, und hat über dieses Vorhaben die nötigen Pläne nebst technischem Bericht erstellen lassen. Durch die projektierte Anlage sollen die bestehenden Wasserrechte in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Elektrochemische Fabrik in Thuzis. Es bildet sich in Bern eine Elektrochemische Industrie-Gesellschaft mit einem Kapital von zwei Millionen, welche die Errichtung einer großen Wasserkraftanlage von 6000 Pferdekraften am Austritt des Hinterrheins aus der Via Mala und eine damit verbundene Elektrochemische Fabrik bei Thuzis zum Zwecke hat.

Daß das Telephon zum Brandstifter werden kann, hat sich kürz lich in Zürich erwiesen. Der „Neuen Zürcher-Zeitung“ wird nämlich folgendes berichtet: Gestern morgen früh 5 Uhr wurde ein Villenbesitzer im IV. Kreise durch