

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 5/6 (1885)
Heft: 11

Inhaltsverzeichnis

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: 21.11.2024

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

INHALT: Internationaler Congress für Binnenschifffahrt in Brüssel. Von Prof. K. Pestalozzi. (Fortsetzung.) — Patentliste. — Miscellanea: Ueber das Eisenbahnwesen in England. Verein deutscher Ingenieure. (Schluss.) Eine Verbesserung an der Pitot'schen Röhre. Polytechnikum

zu Stuttgart. Eisenbahn-Museum in München. Einweihung des neuen Postgebäudes in Paris. — Necrologie: † Eduard v. Riedel. — Concurrerenzen: Entwürfe für einen Altar für Pabst Leo XIII. — Stellenvermittlung.

Internationaler Congress für Binnenschifffahrt in Brüssel.

Von Professor *Karl Pestalozzi*.

(Fortsetzung.)

Der Congress.

Die vorhergehenden Betrachtungen zeigen, dass es Canalfreunde, dass es auch Canalfunde gibt und dass diese Ausscheidung keine zufällige ist. Sie beruht auf bestehenden Interessen, die zu vertheidigen beide Theile berufen sind. Diejenigen, welche für bestehende Eisenbahnen zu sorgen haben, sehen begreiflicher Weise mit Misstrauen auf Projecte für neue Verkehrsanstalten, welche ihrem Schienenwege durch Concurrenz schaden können. Umgekehrt, wird den Vertretern des Handels und der Industrie jede neue Anlage, welche geeignet ist, die Transportkosten für die Rohproducte, die sie erhalten und für die Waaren, die sie versenden, zu vermindern, willkommen sein. Immerhin darf die Herabminderung nicht zu weit gehen, denn kommt es dazu, dass die Transportanstalten mit Verlust arbeiten, so kann das auf die ganze Gegend nachtheilig zurückwirken. Daraus folgt aber auch, wie wichtig es ist, dass man bei der Wahl der Verkehrsmittel, wenn es sich um Neubauten handelt, sorgfältig untersuche, was den Bedürfnissen der betreffenden Gegend am besten entspricht; denn die Interessen derselben sind unter allen Umständen verletzt, wenn man sich bei der Wahl in der Weise irrt, dass mit Rücksicht auf den Zweck, der zu erreichen ist, Anlage und Betriebskosten zu hoch ansteigen. Staatsmänner und Techniker sind verpflichtet, diesen Gesichtspunkt gewissenhaft ins Auge zu fassen und namentlich auch in dem Fall nicht ausser Acht zu lassen, wenn die Neubauten als Werke öffentlichen Nutzens durch den Staat erstellt werden. In diesem Falle muss man die indirecten Vortheile sorgfältig erwägen und nur dann, wenn dieselben in genügendem Maasse vorhanden sind, darf man die Neubauten als gerechtfertigt ansehen.

Wo diejenigen Industrien, welche raschen Umsatz nothwendig haben, vorherrschen, leisten die Eisenbahnen bessere Dienste, als die Wasserwege. Wo aber Massengüter langsam zu transportiren und grössere Vorräthe so regelmässig vorhanden sind, dass Verspätungen keinen Schaden stiften können, da muss man der Schifffahrt den Vorzug geben, wenn damit gegenüber dem Eisenbahnverkehr bedeutende Verminderung der Transportkosten zu erreichen ist. Dass in vielen Gegenden diese Vortheile nicht nur auf natürlichen Wasserstrassen, auch auf Canälen zu erreichen sind, ist durch die Erfahrung schon nachgewiesen; allein es kommt noch dazu, dass für die Binnenschifffahrt eine neue Entwicklungsperiode begonnen hat, denn die Verbesserungen, welche in den letzten Jahrzehnten zu Stande gekommen sind, stellen weitere Fortschritte in Aussicht und lassen es als wahrscheinlich erscheinen, dass die Wasserstrassen bedeutend an Ausdehnung gewinnen werden.

Die Verbesserungen, welche anzustreben sind, erstrecken sich auf verschiedene Gebiete und die Zahl derjenigen, welche dafür arbeiten, ist gross. Je mehr bei dieser Wirksamkeit die Kräfte übereinstimmend in Anspruch genommen werden, desto grösser sind die Leistungen, auf welche man rechnen darf. Um zu dieser Uebereinstimmung zu kommen, ist ein Meinungsaustausch nothwendig und um hiezu Gelegenheit zu geben, hat man in Brüssel Canalfreunde aus allen Ländern vereinigt.

Im October 1884 haben deutsche, holländische und belgische Ingenieure eine gemeinsame Reise zur Besichtigung deutscher Wasserstrassen und Seehafenanlagen unternommen. In einer Versammlung, welche hierauf in Bremen stattfand, ist zum erstenmal der Vorschlag zu einem internationalen

Congress für Binnenschifffahrt gemacht und von den Anwesenden einstimmig gutgeheissen worden. Belgien mit seinen schönen Wasserstrassen war um so mehr geeignet, diesem Gedanken Leben zu geben, weil bedeutende Anstrengungen zur Vermehrung und zur Verbesserung dieser Verkehrswege gemacht werden. Für den Ausbau verschiedener Wasserstrassen haben sich Gesellschaften gebildet und unter diesen haben sich vier, nämlich:

- Cercle des Installations maritimes de Bruxelles,
- Cercle de Bruges Port-de-Mer,
- Chambre libre de Commerce de Louvain und
- Cercle industriel et commercial de Malines

vereinigt, um den Congress zu Stande zu bringen. Der König Leopold II. hat durch Verfügung vom 26. März 1885 für Organisation dieses Congresses eine Commission ernannt, mit der Bestimmung, dass die betreffenden Versammlungen in Brüssel stattfinden. Als Ehrenpräsident wurde der Chevalier de Moreau, Minister des Ackerbaus, der Industrie und der öffentlichen Arbeiten, welcher sich der Sache in dankenswerther Weise angenommen hatte, ernannt.

Am Vorabend des Congresses, den 24. Mai, hatten sich, einer freundlichen Einladung der Organisationscommission folgend, über zweihundert Mitglieder in den Börsensälen vereinigt. Den 25. Mai Morgens um 9 Uhr eröffnete der Minister Chevalier de Moreau den Congress mit einer Begrüssungsrede, welche mit vielem Beifall aufgenommen wurde. An diesem Tage fand auch eine Nachmittagssitzung statt. Dann folgten am 26., 27. und 28. Mai gemeinsame Excursionen. Am 29. Mai wurde der Vormittag zu einer Sitzung, der Nachmittag zu einer Excursion verwendet. Am 30. Mai endlich fanden Vor- und Nachmittags Congresssitzungen statt. Am folgenden Tag hat die Mehrzahl der Mitglieder Brüssel verlassen und nur Wenige konnten an der interessanten Excursion zur Besichtigung der canalisirten Maas, welche am 2. und 3. Juni stattfand, theilnehmen. Es ist fleissig gearbeitet worden. Denn auch die Excursionen waren keine Spazierfahrten; dafür boten diese Anstrengungen vieles Interessantes und waren für die Theilnehmer in hohem Grade lohnend.

Am Congress haben theilgenommen Mitglieder aus Belgien, Frankreich, Deutschland, Oesterreich, England, Italien, Holland, Russland, Norwegen, Portugal, Canada, Brasilien und der Schweiz; im Ganzen mehr als vierhundert. Das Präsidium wurde dem Kammerabgeordneten Somzée übertragen, welcher die Geschäfte mit vielem Geschick und in liebenswürdigster Weise leitete.

Die Sitzungen fanden im grossen Saal des „Palais des Académies“ statt. Man hatte daselbst und im daran grenzenden Treppenhaus des Gebäudes eine Ausstellung von Schriften, Plänen und Modellen über diejenigen Zweige des Wasserbaues, welche mit der Schifffahrt in Beziehungen stehen, veranstaltet. Daran haben sich ausser Belgien verschiedene Staaten, namentlich Deutschland, in hervorragender Weise betheiligt.

Die Organisationscommission hat den Freunden der Binnenschifffahrt angeboten, Abhandlungen über den Gegenstand entgegen zu nehmen, dieselben drucken zu lassen und an die Mitglieder des Congresses zu vertheilen. In Folge dieser Aufforderung sind, vorschriftsgemäss in französischer Sprache verfasst, nachbenannte Arbeiten eingegeben worden:

1. Note sur l'accident survenu à ascenseur hydraulique d'Anderton par Cadart, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Langres (France).
2. Notice sur la question: La dépense de construction d'un canal augmente-t-elle proportionnellement à sa section dans un terrain donné? Quels types de canal y aurait-il lieu d'adopter? par A. Huat, ingénieur civil à Delft.
3. Touage par chaîne sans fin, par Zédé.