

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 13

## 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. (Schluss.) — Der internationale Congress für das gesammte Eisenbahnwesen in Brüssel. — Miscellanea: Die Wiener-

Neustädter Tiefquellenleitung. Die Organisation des Verkehrs für Wien und Umgebung. Quaibauten in Zürich. — Literatur. — Preisausschreiben. — Stellenvermittlung.

## Internationaler Congress für Binnenschifffahrt in Brüssel.

Von Professor *Karl Pestalozzi*.

(Schluss.)

### b. Seecanäle von Brüssel, Mecheln und Löwen.

Wer die Localverhältnisse nicht kennt, ist etwas überrascht, wenn er von den Bestrebungen der Stadt Brüssel für Herstellung einer directen Verbindung mit dem Meere hört. Bei einem Blicke auf die Karte denkt man eher an Landratten als an die Marine. Doch sind diese Bestrebungen alt. Schon im Anfang des 15. Jahrhunderts war davon die Rede, durch Canalisirung der Senne sich in directe Schifffahrtsverbindung mit Holland, England und Frankreich zu setzen. Damals konnten die Hindernisse, welche von benachbarten Gemeinwesen entgegengesetzt wurden, das Werk hindern; allein Brüssel hielt fest seinen Zweck im Auge und erreichte sein Ziel im 16. Jahrhundert. Den 12. October 1561 wurde der 28 km lange Canal, welcher, von Brüssel ausgehend, bei Willebroeck in den Rupel einmündet, eröffnet und durch die Schelde und den Rupel aufwärts kommende Schiffe gelangten durch diesen Canal zum ersten Mal nach Brüssel in das Bassin St. Catharina. Wenn daher von Installations maritimes de Bruxelles gesprochen wird, so handelt es sich nicht um etwas Neues, denn Brüssel ist schon seit mehr als drei Jahrhunderten Hafenstadt und war es damals, als der Willebroeck-Canal eröffnet wurde, im eigentlichen Sinne des Wortes. Freilich betrug die Wassertiefe nur 1,90 m bis 2 m, die Canalsohlenbreite 8 m bis 10 m und die Wasserspiegelbreite 30 m.

Seither sind die Seeschiffe grösser geworden. Dass man in Brüssel schon lange das Bedürfniss gefühlt hat, sich diesem Fortschritte anzuschliessen, beweist das von dem holländischen Ingenieur Teichmann verlangte und von ihm im Jahre 1825 abgegebene Project für Erweiterung des Canals zu 6 m Wassertiefe und Verlängerung desselben bis zur Schelde, wo auch bei Niederwasser 6 m Wassertiefe im Flusse vorhanden sind. Dieses Project ist nicht zur Ausführung gekommen. Doch hat die Stadt Brüssel, ihren Mitteln entsprechend, für Ausdehnung der Schifffahrt gesorgt und im Jahre 1836 die Wassertiefe im Willebroeck-Canale bis zu 3,10 m vergrössert.

Die neuesten von Herrn *Colson* gemachten, zuerst im Jahre 1876 publicirten Studien bezogen sich, wie ich früher schon mitgetheilt habe, auf eine Wassertiefe von 6,75 m. Die im Jahre 1881 gegründete Gesellschaft „Cercle des Installations maritimes de Bruxelles“ setzte in einer Generalversammlung im Anfange des Jahres 1885, mit Rücksicht auf die erhobenen Schwierigkeiten, als Minimum für die anzustrebende Canaltiefe 5,25 m fest. Endlich können als endgültig für die von Brüssel ausgehenden Bestrebungen folgende den 20. Juli 1885 vom Communal-Rath einstimmig gefassten Beschlüsse betrachtet werden:

Es ist beschlossen worden, an die Regierung folgende Begehren zu stellen:

1. Der Canal von Willebroeck soll vom Staate angekauft und es soll die Aufhebung der Zölle für den Verkehr auf demselben in Aussicht genommen werden.
2. Der Canal ist auf Rechnung des Staates zu erweitern und zu verbessern, so dass die Tiefe 5,30 m beträgt.
3. Die in der Nähe von Brüssel zu erstellenden Hafenanlagen, nebst Umgebung, sollen dem Gemeindebezirke der Stadt einverleibt werden.

Zwischen der untersten Canalhaltung und den Bassins in Brüssel wird der Höhenunterschied, auf vier Schleusen vertheilt, 10,58 m betragen. Die Fallhöhen der Schleusen sind ungleich. Die kleinste beträgt 2,40 m, die grösste

2,88 m. Am Ende der untersten Canalhaltung, an der Einmündung in die Schelde, wird eine fünfte Schleuse angebracht. Die gewöhnliche Fluthhöhe in der Schelde an der Canalausmündung beträgt 4,50 m, mit dieser wird das Niveau der untersten Canalhaltung übereinstimmen und es wird deshalb, damit bei ausserordentlichen Fluthen die Canalufer nicht überschwemmt werden, die Schleuse an der Mündung als Seeschleuse mit Fluththoren zu construiren sein. Obigen Angaben entsprechend, ergeben sich folgende Höhenverhältnisse. Höhe der Bassins in Brüssel über der Schelde an der Canalermündung:

10,58 m zur Zeit der gewöhnlichen Fluth,  
15,08 m zur Zeit der Ebbe.

Für die Entfernungen habe ich folgende Angaben gefunden:

33 150 m Canallänge,  
14 850 m Länge der Schelde von der Canalermündung bis Antwerpen.

Total 48 km von Brüssel bis Antwerpen.

Für das Canaltracé ist in der Hauptsache das Project Teichmann beibehalten worden.

Zur Besichtigung des bestehenden Willebroeck-Canals wurden am 27. Mai dem Congress zwei Dampfschiffe zur Verfügung gestellt, welche am Morgen früh Brüssel verliessen, im Rupel und in der Schelde die Fahrt fortsetzten und in Antwerpen rechtzeitig anlangten, um den Einen die Besichtigung der grossartigen Hafengebauten, den anderen Congressmitgliedern den Besuch der Ausstellung zu gestatten. Abends kehrten wir mit der Eisenbahn nach Brüssel zurück.

Vom Rupel ausgehend verbindet ein Canal die beiden Städte Mecheln und Löwen mit dem Meer. Die Vollendung der betreffenden Bauten bis Löwen fällt in das Jahr 1763. Trotz bescheidener Dimensionen hatte die Wasserstrasse für den Verkehr der Stadt sehr günstigen Erfolg; allein später verursachte die Vergrösserung der Seeschiffe, wie anderwärts, auch hier einen Rückschlag. Günstiger gestalteten sich wieder die Verhältnisse, als im Jahre 1837 Umbauten vollendet waren, welche die Canaltiefe auf 3,50 m brachten. Die neuesten Bestrebungen sind mit denjenigen der Stadt Brüssel vereinigt und die Erweiterungsprojecte, sowie diejenigen für den Willebroeck-Canal, sind auf gleicher Grundlage von Herrn *Colson* angefertigt. Der Congress begab sich, zur Besichtigung dieses Canalzweiges, Freitag den 29. Mai Nachmittags mit der Eisenbahn nach Mecheln und fuhr von da aus auf dem Canal mit einem zur Verfügung gestellten Dampfschiffe bis Löwen, um Abends, mit Benutzung der Eisenbahn, wieder nach Brüssel zurückzukehren.

### c. Seecanal zwischen Gent und Terneuzen.

Die Excursionen, von welchen bis jetzt die Rede war, hatten nur auf Canäle Bezug, deren Erweiterung angestrebt wird, oder auf ganz neue projectirte Anlagen, deren Ausführung noch im Ungewissen liegt. Den 28. Mai dagegen hatten wir Gelegenheit, einen den Forderungen der Neuzeit entsprechend umgebauten Seecanal zu sehen. Zwar ist der Canal von Terneuzen noch nicht ganz vollendet, allein so weit sind doch die Umbauten vorgeschritten, dass nicht allein äusserlich die neuen Einrichtungen als zweckentsprechend erscheinen, sie dienen schon in erheblichem Masse dem Verkehr, so dass auch grosse Schiffe bis Gent gelangen. Der Handel dieser Stadt hat, in Folge der Verbesserungen, bedeutend zugenommen.

Gent konnte zu gleicher Zeit wie Brüssel mit dem Meer in Verbindung treten, durch einen Canal, für welchen die Stadt im Jahre 1547 von Kaiser Karl V. die Concession erhielt. Nach Vollendung der Bauten, im Jahre 1561, wurde der Canal eröffnet. Schon zehn Jahre später musste in Folge der Kriege der Verkehr unterbrochen werden. Wiederholt suchte Gent seine Verkehrsanstalten wieder her-