Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 5 (1912-1913)

Heft: 22

Artikel: Vom Konstanzer Schifffahrtskongress

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920041

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.07.2025

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT .·. ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL

Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 15.— jährlich, Fr. 7.50 halbjährlich
Deutschland Mk. 14.— und 7.—, Österreich Kr. 16.— und 8.—
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. ro Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN u. Ing. A. HÄRRY, beide in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Züricher Post"
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 .·. .·. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 22 ZÜRICH, 25. August 1913 V. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Vom Konstanzer Schiffahrtskongress. — Die wasserwirtschaftliche Bedeutung von Sammelbecken und die Entwichlung des Talsperrenbaues. — Die Bildung eines Rheinverbandes. — Wasserrecht. — Wasserkraftausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten.

Vom Konstanzer Schiffahrtskongress.

Konstanz, 20. August.

Im ehrwürdigen Konziliumssaal in Konstanz versammelten sich am Abend des 19. August die Teilnehmer der X. Tagung des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt zu einer zwanglosen Vereinigung; sie bildete die Ouverture zu den Beratungen, die am Mittwoch morgen um 10 Uhr im gleichen Gebäude unter dem Vorsitze des Präsidenten der Internationalen Vereinigung für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt, Geheimen Kommerzienrates Stromeyer begannen. Eine geraume Zeit beanspruchten die Begrüssungsreden der Vertreter von Regierungen und Vereinen. Für den deutschen Reichskanzler und das Reichsamt des Innern sprach Geheimer Oberregierungsrat Scharmer, in freundlichen Worten die Versammlung des Interesses dieser Amtsstellen für die Bestrebungen des Verbandes versichernd, für das badische Ministerium Geheimrat Wiener in Karlsruhe, für die Stadt Konstanz Bürgermeister Haulick, für das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten Ministerialdirektor Dr. Peters, für die deutschen Schiffahrtvereine Geheimrat Professor Flamm, Berlin, für die österreichischen Geheimrat Russ, Wien, für die ungarischen Dr. Török, Budapest, für die schweizerischen Dr. Wettstein, Zürich. Im übrigen waren die heutigen Verhandlungen den Berichten über den Stand der Wasserstrassenfragen in den Verbandsländern gewidmet. Für Österreich referierten Hofrat Herbst in Wien und Oberbaurat Rubin in Prag, letzterer unter Vorführung interessanter Lichtbilder. Scharfe Kritik an der engherzigen Haltung der österreichischen Regierung dem Wasserstrassenbau gegenüber übte das österreichische Reichsratsmitglied Smrcek, Professor an der technischen Hochschule in Brünn; auch der deutsche Reichstagsabgeordnete Gothein bedauerte unter Hinweis auf die Erfahrungen mit der Binnenschiffahrt in Deutschland die falsche Sparsamkeit der österreichischen Regierung. Über die ungarischen Verhältnisse gab Sektionsrat Udransky, Budapest, über die schweizerischen Privatdozent Dr. ing. Bertschinger, Zürich, eine Übersicht.

Nach dem Frühstück, das gastfreundlich die Stadt Konstanz spendete, und dessen auserlesene Meersburger Weine liebenswürdige Konstanzerinnen in schmucken alten Trachten der Stadt kredenzten, berichtete Geheimer Oberbaurat Dr. Sympher, unter Vorführung von instruktiven Lichtbildern, über den Stand der Wasserstrassenfragen in Norddeutschland; über die bayrischen Wasserstrassen referierte der Geschäftsführer des bayrischen Schiffahrtvereins, Herr Steller in Nürnberg, über die württembergischen Verhältnisse der Syndikus des Verbandes württembergischer Industrieller, Herr Bayer in Stuttgart, der namentlich betonte, dass Württemberg der Rhein-Bodensee-Schiffahrt volle Sympathien entgegenbringe. Für Baden sprach Handelskammersyndikus Braun in Konstanz.

Wir werden auf die Berichte, soweit sie für unsere Leser Interesse haben, zurückkommen.

Ungemein interessante Versuche, die sich mit den Wirkungen der Schiffschraube auf die Kanalsohle beschäftigten, führte in Lichtbildern und kinematographischen Aufnahmen Geheimrat Professor Flamm in Berlin vor. Er zeigte, wie zerstörend die Schiffschraube in Verbindung mit dem Steuerruder auf die Kanal- oder Flußsohle wirkt. Diese Wirkung lässt sich durch die Anbringung einer horizontalen Platte am Ende des Steuerruders verhindern. An die mit grossem Beifall aufgenommenen Ausführungen knüpfte sich eine kurze, lebhafte Debatte. Damit schloss die heutige Beratung.

* * *

Konstanz, 21. August.

Der gestrige Abend war durch ein munteres Bankett ausgefüllt, das seine besondere Bedeutung durch die Anwesenheit von Bundesrat Calonder, der die Schiffahrtsverbände der Unterstützung des Bundes bei der Durchführung der Schiffahrt Rhein-Bodensee versicherte, und des Grafen Zeppelin erhielt, der begeistert begrüsst wurde. Am Mittwoch morgen wurden im untern Konziliumssaale die Beratungen fortgesetzt. Ihnen wohnte auch die Prinzessin Therese von Bayern bei. Als erster Referent sprach Ingenieur Gelpke über die Dringlichkeit des Ausbaues der Rhein-Bodensee-Schiffahrtstrasse. Wir werden auf seine Ausführungen, die mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurden, zurückkommen.

Über die Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt referierten Dr. Löbl, Aussig, Dr. Hautle, Goldach, und Rechtsanwalt Lindeck, Mannheim. Die Berichterstatter legten folgende Resolution vor:

„Der X. in Konstanz abgehaltene Verbandstag des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt erklärt die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Wasserstrassen der Verbandsländer mit Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehrs zwischen ihnen als erforderlich; insbesondere dringlich erscheint die Regelung des Schutzes dinglicher Rechte am Schiff, da hier im internationalen Schiffsverkehr völlige Rechtsunsicherheit besteht.

Der Verbandstag empfiehlt die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz und beauftragt die Verbandsleitung, diesen Beschluss den beteiligten Regierungen mit der Bitte um baldigste Ergreifung von Massnahmen zur gesetzgeberischen Durchführung zu unterbreiten."

Nach kurzer Debatte wurde die Resolution einstimmig angenommen.

Im Auftrage der Firma Benz & Cie. in Mannheim führte Ingenieur Rosemann der Versammlung eine Reihe interessanter Lichtbilder aus der Verwendung von Explosions- und Dieselmotoren in der Binnenschiffahrt vor. Daran schlossen sich einige innere Verbandsangelegenheiten. Die nächste Tagung wird wahrscheinlich in Köln, 1916, stattfinden. Um 1/2 12 Uhr konnte der Vorsitzende, Geheimer Kommerzienrat Stromeyer, die Beratungen schliessen.

Um 1 Uhr fanden sich die Teilnehmer auf dem Bodenseedampfer „Kaiser Wilhelm" zu einer Fahrt nach Bregenz und Lindau ein, die bei aufhellendem Wetter sich sehr genussvoll gestaltete.

Am Freitag besuchte der Kongress nach schöner Fahrt den Untersee und Rhein hinunter Schaffhausen und den Rheinfall und fuhr am Samstag nach Basel. Überall wurde er von den Behörden und der Bevölkerung herzlich begrüsst.

Die wasserwirtschaftliche Bedeutung von Sammelbecken und die Entwicklung des Talsperrenbaues.

Referat von a. Professor K. E. Hilgard an der Sitzung des vorberatenden Komitees zur Prüfung der Frage einer Organisation der Interessenten an der Förderung der Wasserwirtschaft im Rheingebiete bis zum Bodensee, am 5. Juli 1913 in Chur.

Die alle paar Jahre — im Einzugsgebiet des Rheines oberhalb des Bodensees im Durchschnitt zirka alle 5—6 Jahre — wiederkehrenden Hochwasser mit ihren verheerenden Wirkungen haben von jeher bei Privaten und Behörden, sowie namentlich bei Wasserbaufachmännern, zur vollsten Aufmerksamkeit Veranlassung gegeben. Da man wohl wusste, dass im allgemeinen die Hochwasser als solche nicht zurückgehalten werden können, so suchte man doch schon längst ihre verheerende Wirkung möglichst abzuschwächen. Noch baut man mit grossen Kosten abwehrende Dämme, vertieft die Flussbette, befestigt die Sohlen und Ufer, gräbt neue Flussbette und freut sich des Erfolges, bis ein abermaliges grosses Hochwasser die Schutzwerke unterspült, durchbricht und die verheerenden mit Geschiebe beladenen Fluten in wenigen Minuten zerstören, was jahrelanger Fleiss unter schweren finanziellen Opfern erzeugt hat. Mit grossen Kosten erbaut man die Dämme wieder, erhöht und verstärkt sie, bis aufs neue die Elemente den gebändigten Wasserlauf entfesseln und er die Schutzwerke zerstörend, Fluren und Äcker vernichtet, indem der fruchtbare Ackerboden fortgeschwemmt oder mit Geschiebemassen hoch überdeckt wird.

Die Kampfmittel gegen die Hochwasserbeschädigungen bestanden bisher ausschliesslich in Regulierungs- und Schutzbauten. — Obwohl schon in ältester Zeit versucht, so sind doch erst in neuester Zeit, und zwar in erster Linie in Deutschland erhebliche Erfolge erzielt worden durch das bisher als aussichtslos erachtete Mittel einer künstlich bewirk-