

Vom Konstanzer Schifffahrtskongress

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **5 (1912-1913)**

Heft 22

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920041>

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.

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 Petitzelle
Erste und letzte Seite 50 Cts. Bei Wiederholungen Rabatt

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

№ 22

ZÜRICH, 25. August 1913

V. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Vom Konstanzer Schifffahrtkongress. — Die wasserwirtschaftliche Bedeutung von Sammelbecken und die Entwicklung des Talsperrenbaues. — Die Bildung eines Rheinverbandes. — Wasserrecht. — Wasserkraftausnutzung. — Schifffahrt und Kanalbauten.

Vom Konstanzer Schifffahrtkongress.

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 Binnenschifffahrt zu einer zwanglosen Vereinigung; sie bildete die Overture 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-Schifffahrt, 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 Geheimerat Wiener in Karlsruhe, für die Stadt Konstanz Bürgermeister Haulick, für das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten Ministerialdirektor Dr. Peters, für die deutschen Schifffahrtsvereine Geheimerat Professor Flamm, Berlin, für die österreichischen Geheimerat Russ, Wien, für die ungarischen Dr. Török, Budapest, für die schweizerischen Dr. Wettstein, Zürich. Im übrigen waren die heu-

tigen 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 Binnenschifffahrt 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 kredenzt, 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 Schifffahrtsvereins, 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-Schifffahrt 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, lebhaftige 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 Schiffsverbände der Unterstützung des Bundes bei der Durchführung der Schifffahrt 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 Binnenschifffahrt referierten Dr. Löbl, Ausing, Dr. Hautle, Goldach, und Rechtsanwalt Lindek, Mannheim. Die Berichterstatter legten folgende Resolution vor:

„Der X. in Konstanz abgehaltene Verbandstag des Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt erklärt die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschifffahrt für die Wasserstrassen der Verbandsländer mit Rücksicht auf die bisherige und künftige Entwicklung des Binnenschifffahrtsverkehrs 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 Binnenschifffahrtsgesetz 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 Binnenschifffahrt vor. Daran schlossen sich einige innere Verbandsangelegenheiten. Die nächste Tagung wird wahrscheinlich in Köln, 1916, stattfinden. Um 1/212 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 Rheinfluss 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-