Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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

№ 21 ZÜRICH, 16. August 1913 V. Jahrgang

Gruss den Gästen in Konstanz!

Zu einer ernsten und wichtigen Tagung treten am 19. August die Mitglieder des **Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt** in **Konstanz** zusammen. Sie bilden kein kirchliches, wohl aber ein wirtschaftliches Konzil, das der ehemaligen Bischofstadt nicht schlechter anstehen wird als einst jenes.

Für uns Schweizer hat diese Tagung ihre besondere Bedeutung; wir wissen, dass man in Deutschland wie in Österreich-Ungarn mit lebhaftem Interesse die Bestrebungen verfolgt, den Rhein auch auf schweizerischem Boden dem Großschiffahrtsverkehr zurückzugeben, mit seiner Hülfe eine durchgehende Schiffahrtsstrasse vom Meere bis zum Bodensee, dem für die drei Länder so wichtigen Verkehrsbecken, zu schaffen. Dieses Interesse, das sich gleicherweise bei den Behörden, wie in wirtschaftlichen Vereinigungen, aber nicht minder stark in der ganzen Bevölkerung äussert, erfüllt uns mit hoher Freude, denn es bürgt uns für den stetigen und sichern Fortschritt der grossen Sache.

Die Konstanzer Gäste sind für einige Tage auch die unsrigen; eines herzlichen Empfanges dürfen sie gewiss sein. Der Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt hat in den zehn Jahren seines Bestehens so viele Beweise seiner Kraft und seines Einflusses, namentlich in der Vermittlung und Ausgleichung der in solchen wirtschaftlichen Fragen unvermeidlichen Gegensätze, ebenso in der Anregung und Durchführung der Schiffahrtsaufgaben geleistet, dass es uns mit besonderm Stolze erfüllt, ihn in diesem Augenblicke, da das jahrelang unter grossen Schwierigkeiten bearbeitete Problem der Schiffbarmachung des Rheines vor seiner Lösung steht, an unserer Seite zu wissen. Wir danken ihm für die Teilnahme, die er unsern Bestrebungen zeigt und wünschen den Gästen, dass sie am Bodensee und Rhein recht erfolgreiche, schöne und genussvolle Tage erleben mögen!

Programm zum X. Verbandstage

des

Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt

in Konstanz am Bodensee, 19.—23. August 1913.

Dienstag, den 19. August:

6 Uhr abends: Sitzung des Verbandsvorstandes im Stadtratssaale (Rückgebäude des Rathauses) zu Konstanz.

7 Uhr abends: Sitzung d. Verbandsausschusses im Stadtratssaale (Rückgebäude des Rathauses) zu Konstanz.

8 Uhr abends: Begrüssung der Kongressteilnehmer im oberen Konziliumssaale zu Konstanz. (Am Hafen.)

Mittwoch, den 20. August:

Erster Verhandlungstag im Konziliumssaale zu Konstanz.

9½ Uhr vormittags:

1. Begrüssung.
2. Geschäftliche Mitteilungen.
3. Bericht über den Stand der Wasserstrassenfragen in den Verbandsländern und zwar:
   a) in Oesterreich unter besonderer Berücksichtigung der dort im abgelaufenen Biennium erstellten Wasserbauten. (Berichterstatter: Hofrat im K. K. Handelsministerium Arthur Herbst, Wien.)
   b) Fortsetzung der Moldau- und Elbe-Kanalisierung. (Berichterst.: Wenzel Rubin, K. K. Oberbaurat, Prag.)
   c) in Ungarn: (Berichterstatter: Sektionsrat Josef Udransky, Budapest.)
   d) in der Schweiz: (Berichterstatter: Dr. ing. Bertschinger, Privatdozent für Binnenschifffahrt am Eidgenössischen Polytechnikum, Zürich.)
   e) in Norddeutschland: (Berichterstatter: Geh. Oberbaurat Dr. Sympher, vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin.)
   f) in Bayern: unter Berücksichtigung einer Main-Donau-Bodensee-Verbindung. (Berichterstatter: K. G. Steller, Geschäftsführer d. Vereins z. Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern, Nürnberg.)
   g) in Württemberg: unter Berücksichtigung der Neckarkanalisierung. (Berichterstatter: H. G. Bayer, Syndikus des Verbandes württembergischer Industrieller, Stuttgart.)
   h) in Baden: (Berichterstatter: Handelskammersyndikus Braun, Konstanz.)
4. Die Wirkungen der Schiffsschraube auf die Kanalsohle (Lichtbildervortrag von Geh. Regierungsrat Professor Flamm, Berlin.)
5. Die wirtschaftliche Lage des deutschen Flusschiffbaues sowie des Schiffergewerbes auf dem Rhein. (Referent: Dr. Grotewold, Geschäftsführer des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.)

Von 12 bis ½2 Uhr findet eine Pause statt. (Gemeinschaftliches Frühstück im unteren Konziliumssaale, dargeboten von der Stadt Konstanz.)

8²⁰ Uhr abends: Festessen im Insel-Hotel. (Anzug: Frack oder Gehrock. Plätze werden nur für die Ehrengäste und die Verbandsleitung belegt.)

Programm für die Damen am ersten Verhandlungstage:

10½ Uhr vormitt.: Abfahrt am Hafen (Landungssteg der städtischen Motorboote) mit dem Motorboot „Deutschland", gestellt von der Stadtverwaltung Konstanz, nach Mannenbach am Untersee. Ankunft etwa 11 Uhr. Bei günstiger Witterung Spaziergang über Schloss Arenaberg (bis vor wenigen Jahren der Exkaiserin Eugenie von Frankreich gehörig) nach Ermatingen (Dauer etwa eine Stunde.)

1 Uhr: In Ermatingen gemeinsames Mittagessen im Gasthof zum Adler.

Diejenigen Damen, die sich nicht an dem Spaziergang beteiligen wollen, haben Gelegenheit, mit dem Motorboot „Deutschland" nach Ermatingen zurückzufahren. Bei ungünstiger Witterung fällt der Spaziergang aus, Ermatingen wird dann mittels des Motorbootes erreicht.

3½ Uhr nachmittags: Rückfahrt mit Motorboot nach Konstanz.

Donnerstag, den 21. August:

Zweiter Verhandlungstag im Konziliumssaale zu Konstanz.

9 Uhr vormittags:

1. Zur Begründung der Dringlichkeit des Ausbaues der Rhein-Bodenseeschiffahrtsstrasse.
   (Berichterstatter: Ing. Rudolf Gelpke in Basel.)
2. Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt, insbesondere auf der Elbe.
   a) (Berichterstatter: Obmann des Elbevereins I. U. Dr. Richard Löbl, Advokat in Aussig.)
   b) Korreferent für die Schweiz: Dr. Hautle-Hättenschwiller, Präsident des Nordost-Schweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee in Rorschach.
   c) Korreferent für Deutschland: insbesondere für den Rhein, Rechtsanwalt Anton Lindeck in Mannheim Vorstandsmitglied des Zentralvereins für Deutsche Binnenschiffahrt in Berlin.
3. Die Verwendung von Explosions- und Diesel-Motoren in der Binnenschiffahrt. Lichtbildervortrag der Firma Benz & Co., Mannheim.
4. Bericht der Herren Rechnungsprüfer über die Führung der Verbandsrechnung für die Jahre 1911 und 1912.
5. Erteilung der Entlastung des Verbandsschatzmeisters für die Führung der Verbandskasse in den Jahren 1911 und 1912.
6. Beschluss über die Abhaltung des XI. Verbandstages.
7. Wahl des Tagungsortes des XI. Verbandstages.

1 Uhr mittags: Fahrt mit Dampfer nach Bregenz, Ankunft dort gegen 4 Uhr. Während der Fahrt Frühstück. — Hinfahrt dem Schweizer und Rückfahrt dem deutschen Ufer entlang. (Während der Fahrt längs des schweizer Ufers Salutschiessen der Städte Romanshorn, Rorschach und Rheineck. Während der Rückfahrt am deutschen Ufer entlang bengalische Beleuchtung der Städte Friedrichshafen und Meersburg.) (Fahrt und Frühstück dargeboten durch die Int. Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee in Konstanz und durch den Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, Rorschach.)

In Bregenz: Einnahme des Kaffees im Restaurant Forster. Begrüssung durch die Stadtverwaltung.

5½ Uhr: Abfahrt nach Lindau.
Dort gemeinsames Essen in den Hotels am See (Bayerischer Hof, Hotel Reutemann und Seegarten.)
Konzert und Hafenbeleuchtung in Lindau, dargeboten von der Stadtverwaltung und dem gemeinnützigen Verein in Lindau.)

8½ Uhr abends: Rückfahrt nach Konstanz.

Freitag, den 22. August:

Ausflug nach Mainau und Schaffhausen,

8½ Uhr vormittags: Abfahrt mit Dampfboot nach Mainau (dargeboten von der Handelskammer für den Kreis Konstanz.)

Von 9 bis 10 Uhr: Besichtigung der Insel unter sachkundiger Führung.

10 Uhr: Rückfahrt nach Waldhaus „Jakob". Dort gemeinsames Frühstück.

12 Uhr: Abfahrt mit einem Rheindampfer nach Schaffhausen. Ankunft etwa 3 Uhr.
Besichtigung der Anlagen in einzelnen Gruppen. Währenddessen besondere Begrüssung der Ehrengäste und der Verbandsleitung auf dem Munot oder im Kasino (je nach der Witterung) durch die Stadtverwaltung.
Die Mitglieder des Nordostschweizerischen Verbandes begeben sich um 3½ Uhr in das Imthurneum zur Abhaltung ihrer IV. und V. Generalversammlung.

4½ Uhr: Abendschoppen im Kasino, gegeben von Kanton und Stadt Schaffhausen.

5½ Uhr: Fahrt mit Trambahn und Automobilen nach Neuhausen. Übersetzen über den Rhein, Besichtigung des ausgesteckten Rheinfallumgehungskanales, sowie des Moserdammes.

8 Uhr: Bankett im Grand-Hotel „Schweizerhof" oberhalb des Rheinfalles in Neuhausen. Begrüssung durch den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen.

9½ Uhr: Illumination des Rheinfalles. Besichtigung derselben von der Terasse des Hotels aus.

Diejenigen Teilnehmer, welche nach Konstanz zurückfahren wollen, haben Gelegenheit, hierzu den Zug 142 (Neuhausen ab 10^{11}, Konstanz an 11^{13}) oder Zug 45 (Schaffhausen ab 12^{37}, Konstanz an 1^{10}) zu benützen.

Samstag, den 22. August.

8 Uhr vormittags: Bei günstiger Witterung: Fahrt mit Booten ab Neuhausen unterhalb dem Rheinfall bis Eglisau.

Bei ungünstiger Witterung:

Etwa 11 Uhr: Abfahrt mit Sonderzug von Schaffhausen nach Eglisau oder bei nicht grosser Beteiligung mit Kurszug 11^{08}.

Genügende Beteiligung vorausgesetzt:

Etwa 12 Uhr: Afahrt in Eglisau mit Sonderzug nach Rheinfelden. Bei nicht genügender Beteiligung Fahrt mit Kurszug: Eglisau ab 11^{52}, Rheinfelden an 1^{07}.

2 Uhr: Gemeinsames Essen im Salinenhotel in Schweizerisch-Rheinfelden.

ca. 4 Uhr: Weiterfahrt mit Dampfbooten nach Augst-Wyhlen.

$4^1/_2$ Uhr: Besichtigung der dortigen Kraft-Anlage, erläuternder Vortrag.

$5^1/_2$ Uhr: Weiterfahrt mit Dampfbooten nach Basel.

8 Uhr: Dort gemütliches Zusammensein mit den Mitgliedern des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein im Schützenhaus oder in der Festhalle der Basler Elektrizitätsausstellung für Haushalt und Gewerbe und Schluss der Tagung.

Rückfahrgelegenheit nach allen Richtungen sehr günstig.

KONSTANZ, im Juni 1913.

Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt, Konstanz a. B.

Vorsitzender: Ludwig Stromeyer, Geh. Kommerzienrat.

Schriftführer: Hans Braun, Handelskammersyndikus.

Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee.

Einladung

zur IV. und V. ordentlichen Generalversammlung

auf Freitag den 22. August 1913, nachmittags 3.30 Uhr, im Imthurneum in Schaffhausen.

TRAKTANDEN:

1. Jahresberichte pro 1911 und 1912.
2. Genehmigung der Jahresrechnungen und der Revisionsberichte pro 1911 und 1912.
3. Ergänzungswahlen.
4. Varia.

Wir möchten die Mitglieder und Freunde unseres Verbandes höflich bitten, an allen oder einzelnen, besonders aber an denjenigen Veranstaltungen des Kongresses teilzunehmen, welche mit der Abhaltung unserer Generalversammlung in Schaffhausen verbunden werden.

GOLDACH, den 1. Juli 1913.

Die Verbandsleitung.

Inhaltsverzeichnis

Oberschwäbische und südrheinische Verkehrsfragen. — Die Schiffbarmachung der Aare. — Schweizerische Schifferschulen in Basel und Rorschach. — Krane und Verladebrücken in Industriehäfen. — Wasserbau und Flusskorrektionen. — Wasserkraftausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten. — Geschäftliche Mitteilungen. — Patentwesen. — Wasserwirtschaftliche Literatur.

Oberschwäbische und südrheinische Verkehrsfragen.

Von Ingenieur Rudolf Gelpke, Basel.

Württemberg ist verkehrsgeographisch vorwiegend nach dem Mittelrhein orientiert. Die Auffassung ist deshalb allgemein verbreitet: einer Rhein-Bodensee-Schiffahrtsstrasse könne bei ihrem hauptsächlich auf die südlichen Teile Oberschwabens beschränkten Einflussgebiet keine nennenswerte Bedeutung zukommen. Sollte einmal der Neckar nicht nur bis Heilbronn, sondern bis nach Esslingen hinauf zu einer kanalisierten 1000 t-Wasserstrasse ausgebaut werden, dann dürfte der Rhein-Bodenseeverkehr noch bedeutend mehr an Einfluss einbüssen. So wird vielfach argumentiert. Betrachtet man das südrheinische Verkehrsprojekt ausschliesslich vom Standpunkte aus des Wettbewerbs mit der Rhein-Neckarlinie, so nimmt sich tatsächlich der wirtschaftliche Wert eines südrheinischen Verkehrsweges verhältnismässig bescheiden aus.