Die wasserwirtschaftliche Vereinigung für Mittel- und Süddeutschland

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1919-1920)**

Heft 19-20

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-920676

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

Der Verein war auch stets bemüht, die Personenschiffahrt in Basel wieder aufzunehmen, eventuell in Verbindung mit der Stückgüterbeförderung unter Mithilfe der Speditionsfirmen. Er hat eine von mehreren wirtschaftlichen Organisationen beschickte Versammlung zur Besprechung der Gründung einer Personenschiffahrtsgesellschaft veranlasst. Eine solche Gründung wurde grundsätzlich beschlossen. Die Bemühungen um die Erlangung von Personendampfern werden fortgesetzt. Der Jahresbericht wendet sich auch gegen die elsässischen Bemühungen, die Felsenschwelle bei Istein als ein unüberwindliches Schiffahrtshindernis hinzustellen, und weist darauf hin, dass die Schiffe täglich die Felsenschwelle passieren und dass die Stelle ebensogut passiert werden könne als die viel schlimmeren Stromschnellen im Bingerloch oder am eisernen Tor in der Donau. Viel hinderlicher als die Isteiner Felsenschwelle seien die beiden Kehler Brücken. Würden diese höher gelegt, so dass alle Kähne und Dampfer durchkommen, und würden die Schwellenübergänge gebaggert, d. h. der Strom in fahrbarem Zustande gehalten, so würde die Schiffahrt nach Basel sofort einen gewaltigen Aufschwung nehmen. Werden diese Arbeiten einmal vollzogen sein, so wird der Streit um die Frage, ob kanalisiert oder reguliert werden soll, erledigt sein und Jedermann einsehen, dass nur die Regulierung für uns in Betracht kommen kann. In seinem Vereinsorgan, der Zeitschrift „Die Rheinquellen", hat der Verein unermüdlich für die Erhaltung der natürlichen Fahrrinne im Strom gekämpft und gegen die von französischer Seite geplante Ableitung des Rheines auf einen Seitenkanal, der die Entfaltung der Schiffahrt nach Basel nur in beschränktem Masse zulässt, die nötige Aufklärung gegeben. Das vom Verein gegründete „Schweizerische Wasserwirtschaftsarchiv" wurde rege benutzt, woraus hervorgeht, dass sich immer weitere Kreise für die Schiffahrtsfragen interessieren.

Nachher fanden die Neuwahlen statt, die mit einer Bestätigung des bisherigen Vorstandes endigten mit der Ausnahme, dass an Stelle des demissionierenden Prof. Cesare Bolla als Vertreter des Kantons Tessin Ingenieur Giovanni Rusca in den Vorstand gewählt wurde. Der Präsident machte ferner die Mitteilung, dass die „Schweizer Schleppschiffahrtgenossenschaft" dem Verein ein Geschenk von Fr. 2000.— vermacht habe, was mit Beifall aufgenommen wurde.

Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden erhielt Ingenieur Giovanni Rusca das Wort zu einem Vortrag über das Thema: Schweizerisch-italienische hydrographische Probleme und die dringliche Notwendigkeit ihrer Verwirklichung. Er besprach in einem temperamentvollen italienischen Vortrag seine Projekte der Verbindung des Langen- und Luganersees mit dem oberitalienischen Wasserstrassennetz und vertrat dabei den Standpunkt, dass eine Verbindung nicht via Comersee sondern via Langensee für die Schweiz in Betracht kommen könne. Diese Verbindung hat den Vorteil, dass gleich auch der Langensee mit dem Luganersee durch eine Schiffbarmachung der Tresa verbunden werden kann und dass durch Schiffbarmachung des Toce die Simplonbahn bei Domodossola an das Wasserstrassennetz angeschlossen werden kann. Der schweizerische Haupthandelshafen am Langensee käme auf das zwischen der Mündung des Verzascaflusses und dem Nordende des Langensees gelegene Gebiet „Mappo" zu liegen, etwas nördlich von Locarno, und mit diesem Hafen würde ein Freihafen verbunden. Der Vortrag fand lebhaften Beifall und Zustimmung. Ohne Diskussion wurde die Versammlung geschlossen.

Die wasserwirtschaftliche Vereinigung für Mittel- und Süddeutschland.

Auf einer am 17. Mai begonnenen Tagung haben sich folgende Verbände zu einer „wasserwirtschaftlichen Vereinigung für Mittel- und Süddeutschland" mit dem Sitz in Weimar zusammengeschlossen: 1. Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harze zu Braunschweig; 2. Werra-Kanal-Verein in Minden; 3. Bremer Kanal-Verein in Bremen; 4. Bayrischer Kanal-Verein in Nürnberg; 5. Preussische Elster-Saale-Kanalgesellschaft in Merseburg; 6. Leipziger Kanalgesellschaft in Leipzig; 7. Ausschuss für Saale-Kanalisierung und den Elster-Saale-Kanal in Leipzig; 8. Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals in Braunschweig. Der Zweck der Vereinigung ist die Zusammenfassung der zusammengehörigen, aber noch vereinzelten wasserwirtschaftlichen Pläne zwischen Rhein, Elbe, Donau nach einem einheitlichen, dem Reichswasserstrassenplan sich einfügenden Wasserwirtschaftsplan.

Syndikus Dr. Rausch-Dessau sprach über den Mittellandkanal und seine Bedeutung für das mitteldeutsche Industriegebiet. Er erörterte die verschiedenen möglichen Linienführungen, wobei er einer den Durchgangsverkehr nach Berlin und nach Leipzig durch Gabelung zur Elbe und Saale berücksichtigenden Linie den Vorzug gab.

1. Das mitteldeutsche Industriegebiet muss unter allen Umständen gleichzeitig mit der Vollendung des Mittellandkanals Anschluss an diesen erhalten; 2. die Frage des Mittellandkanals ist nicht eine rein praktische Angelegenheit, sondern eine solche der deutschen Volkswirtschaft; 3. da die deutschen Wasserstrassen nach der Reichsverfassung spätestens am 1. April 1921 auf das Reich übergehen und schon am 1. Oktober 1920 eine Verständigung darüber mit dem Reich zu erfolgen hat, so ist Preussen gar nicht mehr in der Lage, den Kanal selbst zu finanzieren und zu bauen; das Reich kann allein das Projekt zur Ausführung bringen. Demgemäss gehört die Mittellandkanalvorlage nicht mehr vor den preussischen Landtag, sondern vor den Reichsrat und den Reichstag, die über das Gesamtprojekt und die endgültig zu wählende Linienführung eine Entscheidung zu treffen haben.

Alsdann sprach Oberbürgermeister Dr. Becker-Minden über den Werra-Main-Kanal, der Thüringen gleichzeitig an den Nord-Süd-Verkehr anschliessen soll. Dieses Projekt sieht den Ausbau der Werra für einen 1000 Tonnen-Schiffsverkehr vor. Bei Hannover-Minden beginnend, soll der Kanal auf einer Strecke von 187 Kilometer im Werratal bis Ritschenhausen, dem Anfangspunkt der Scheitelhaltung verlaufen. Diese wird durch einen 9 km langen Tunnel unter einem Bergrücken hindurchgeführt. Am Südende des Tunnels beginnt der Abstieg zum Main mit einer Länge von 88 km. Zur Überwindung des erheblichen Gefälles sind im Aufstieg 11, im Abstieg 5 Schleusen notwendig. In Bamberg, dem Endpunkt des Projekts, schliesst der Plan der Werra (Weser) -Interessenten an die Pläne Bayerns, das für den Main-Donau-Kanal den Weg von Bamberg über Nürnberg zur Donau vorsieht, an. Aufgabe dieser Linie soll es sein, die alte Hansestadt Bremen, das oldenburgische, braunschweigische usw. Gebiet zur Mitarbeit mit Thüringen und den süddeutschen Staaten zu veranlassen. Es berichtet weiter Stadtbaurat Förster-Weissenfels über die Kanalisierung der oberen Saale und Syndikus Dr. Uhlig-Leipzig über die Wasserstrassenverbindung zwischen Saale und Werra. Das Südlinienprojekt sieht den Ausbau der Saale für 600-t-Schiffe, sowie im Anschluss daran den oberhalb Merseburgs nach Leipzig abzweigenden Saale-Elster-Kanal vor, durch den eine direkte Verbindung Rheinland-Westfalens auch mit dem sächsisch-thüringischen Industriegebiet geschaffen wird. Es rechnet für später auch mit der Möglichkeit einer weiteren Verbesserung des Saalefahrwassers bis Naumburg und mit einem Zweigkanal im Gebiet der Unstrut. Schliesslich referierten noch Steller-Nürnberg über den Stand der süddeutschen Kanalpläne und Dr. Flügel-Bremen über eine Kanalverbindung vom rheinisch-westphälischen Industriegebiet zu den deutschen Nordseehäfen.

In der Schlußsitzung wurden Aufschlüsse über die Talsperren im Werragebiet (Dr. Wolf-Eisenach), der oberen Saale (Reg.-Baumeister-Salfeld-Saalfeld) und des Harzes (Baurat Nagel-Braunschweig) gegeben. Für den Harz liegt bereits eine ganze Reihe von durchgearbeiteten Talsperrenprojekten vor. In den Flussgebieten der Leine, Oker und Bode sind für den ersten Ausbau insgesamt 9 Talsperren vorgesehen. Grösseren Umfanges noch sind die in den Quellengebieten der Werra und Fulda geplanten Thüringer Talsperren. In Aussicht genommen sind im Werragebiet 5 Talsperren mit einem Stauinhalt von 280 Millionen m^3, im Fuldagebiet 3 mit 280 Millionen m^3 und im Maingebiet 1 mit 40 Millionen m^3. Im oberen Saaletal schliesslich sind 1 bis 2 Sperren von gewaltigen Dimensionen — 500—600 Millionen m^3 Stauinhalt — geplant.

Auf Anregung des Oberbürgermeisters der Stadt Eisenach, Dr. Janson, wurde schliesslich eine Resolution angenommen, worin im Hinblick auf die Arbeitslosigkeit die baldige Anhandnahme der Projekte gewünscht wird.

Les grands travaux publics en Belgique

par Charles LEMAIRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Le ministère des Travaux publics est actuellement saisi d'une série de projets de grande envergure et dont la réalisation doit contribuer, dans une large mesure, à notre restauration. L'administration des Ponts et Chaussées prépare la continuation des travaux d'extension du port d'Anvers: un concours-adjudication aura lieu en vue de la construction des quais d'Austruweel et du bassin-canal (celui-ci formant une étape dans la réalisation du vaste projet de grande coupure de l'Escaut). L'administration présentera un projet et l'entrepreneur pourra, s'il le désire, présenter un contre-projet. On peut estimer la dépense pour cette double entreprise à quelques cents millions, en tenant compte des prix actuels des matériaux.

Un autre et gros problème est celui du canal de Charleroi à Bruxelles: cette importante voie de communication a été construite, par l'initiative privée, en cinq années; depuis quarante ans, il est en voie de normalisation, en vue de permettre le passage de bateaux de 300 tonnes, au lieu des minuscules baquets de 70 tonnes pour lesquels il fut établi. Encore n'est-on parvenu à „normaliser" que la section comprise entre la Sambre et Clabecq, alors que celle de Clabecq à Bruxelles est restée (sauf une couple d'écluses) dans les dimensions primitives.

Or tous les spécialistes reconnaissent aujourd'hui que des bateaux de 300 tonnes sont insuffisants pour porter le fret à un taux raisonnable: il faut au moins des bateaux de 600 tonnes. Si bien que le nouveau canal est déjà trop petit, avant d'être achevé! On a donc demandé au gouvernement de ne pas persister dans son erreur, de mettre directement à 600 tonnes la partie non encore modernisée du vieux canal. C'est à quoi vient de consentir le ministre, qui fait préparer la rédaction d'un cahier des charges comportant les travaux nécessaires à l'amélioration de cette section de voie navigable, en vue de la circulation de bateaux de 600 tonnes.

Cette décision permettra la pénétration des bateaux de 600 tonnes dans le canal de Charleroi qui, dans la traversée de Bruxelles, ne peut être considéré que comme un bassin-canal. Le trafic sur le canal qui avant la guerre donnait déjà un mouvement annuel de 1,100,000 tonnes, avec les baquets de 70 tonnes, prendra un développement considérable.

Notons que, lorsque le canal de Charleroi sera accessible aux bateaux de 300 tonnes (en attendant que ceux de 600 puissent le traverser de bout en bout) la distance d'Anvers à la frontière française — par la Sambre et la Meuse — sera réduite à 227 km, et que les transports d'Anvers vers l'Est français, le bassin de Briey, l'Alsace-Lorraine, bénéficieront d'une réduction du parcours de 40 km sur la route actuelle par le canal de la Campine, le canal de Maestricht et la Meuse. Ce sera aussi la route la plus directe entre Anvers et Paris, la distance entre ces deux grands ports étant réduite à 482 km. On voit que la décision qui vient d'être prise est d'une importance énorme pour l'avenir économique de la capitale et du pays tout entier. Bruxelles verra sans doute prochainement l'achèvement de ses installations maritimes et des travaux du canal à grande section qui relie son port à celui d'Anvers. Mais Gand, à son tour, a besoin d'extensions nouvelles, notamment de la construction d'une grande cale sèche avec travaux accessoires (dépense de 15 à 20 millions). D'autre part, on prévoit l'établissement, à Terneuzen (tête du canal maritime de Gand à Terneuzen), d'une écluse nouvelle de 26 m de largeur et de 240 m de longueur pour remplacer celle qui existe et dont les dimensions sont de 140 m de longueur sur 18 m de largeur. La Hollande ne fait plus obstacle à l'exécution de cet ouvrage.

Le gouvernement belge se préoccupe aussi du développement prochain du nouveau bassin houiller de la Campine et de la nécessité de mettre à la disposition de l'industrie naissante dans cette région les moyens de transport indispensables. Il y a lieu de prévoir dans un avenir rapproché la construction, à travers la Campine, d'un réseau de canaux qui viendront, par le Démer, se raccorder au canal de Louvain à Bruxelles. Cette question est actuellement à l'étude en même temps que celle de la création d'une série de routes et de chemins de fer. Il s'agit ici d'une dépense de 350 à 400 millions, dépense indispensable, car, dans quelques années, les nouveaux sièges d'extraction pourront produire plusieurs millions de tonnes par an; il faut donc que pour cette époque le bassin de la Campine soit outillé.

Le gouvernement belge a conclu un contrat avec un groupe financier anglais à la tête duquel se trouvent lord Willoughby et Mac Elroy. Aux termes de cette convention, le consortium anglais consent au gouvernement belge un prêt de 50 millions des livres sterling à l'intérêt de 5 %. Une partie de l'emprunt restera à Londres et sera mise à la disposition des industriels et commerçants belges ayant des achats à faire en Angleterrre, et qui pourront, de la sorte, s'y procurer des livres sans avoir à payer la lourde différence du change actuel. Comme contre-partie, le gouvernement belge confie au groupe représenté par lord Willoughby la construction du canal d'Anvers au Rhin. Mais, dans le cahier des charges, il a été stipulé que tous les travaux devront être mis en adjudication entre des firmes belges et que matériaux et main-d'œuvre devront être exclusivement belges. Il s'agit de la voie navigable entre la Meuse et le Rhin, dont le traité de Versailles nous permet la création dans le délai de vingt-cinq ans. Une société anonyme belge se constituera en Belgique, dans les six mois qui suivront la signature du contrat. Le capital, assez faible de cette société, sera couvert par un groupe anglais.

La Belgique s'engage à faire exécuter des travaux par ladite société pour un milliard de francs. Dans les travaux sont compris les canaux Anvers-Rhin et Anvers-Moerdijck pour ce qui incombe à la Belgique.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Auszüge aus den Protokollen der Sitzungen des Vorstandes.

Sitzung vom 5. Juni 1920 in Zürich.

Zusammenarbeit der Verbände mit den Bundesbehörden. Der Vorstand nimmt Kenntnis von einer Antwort der Bundeskanzlei auf unsere Eingabe. Der Vorsitzende teilt das Ergebnis einer Besprechung mit Herrn Dr. Mutzner, Direktor des Amtes für Wasserwirtschaft, mit.

Rheinschiffahrt Basel-Strassburg. Der Vorsitzende gibt Kenntnis von einem Schreiben des eidgenössischen Departements des Innern das sich mit dem Artikel von Herrn Ingenieur Härry in No. 1/2 der „Schweiz. Wasserwirtschaft" vom 10./25. Oktober 1919 über diese Frage befasst.

Untersuchungen über Abdichtungen. Die Einladung zur Zeichnung von Beiträgen zur Deckung der noch nötigen Summe von Fr. 50,000 sind versandt worden. Vom Studienfond zur Förderung der Volkswirtschaft ist ein Beitrag von Fr. 20,000 für das Jahr 1920 und ein weiterer Beitrag für 1921 in Aussicht gestellt worden. Der Vorstand verdankt diese wertvolle Unterstützung und leitet die Angelegenheit an die Kommission.

Erhöhung der Mitgliederbeiträge und Propaganda. Auf unser Zirkular haben 18 Mitglieder des Verbandes ihre Beiträge um Fr. 3560 erhöht. Eingetreten sind im Jahre 1920 15 Mitglieder mit einem Beitrag von Fr. 2120. Die Gesellschaft für chemische Industrie in Basel hat dem Verband pro 1920 eine besondere Subvention von Fr. 3000 bewilligt. Der Vorstand verdankt diese Unterstützungen.

Erhöhung der Bundessubvention pro 1921. Es wird beschlossen, an das Eidgenössische Departement des Innern eine Eingabe zu richten.

Anstellung eines Adjunkten. Es wird Kenntnis genommen von Besprechungen mit dem Linth-Limmatverband über diese Angelegenheit. Es wird beschlossen, dem Ausschuss die Anstellung eines Adjunkten zu beantragen.