

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 11

Artikel: Der III. internationale Binnenschiffahrts-Congress zu Frankfurt a.M.
Autor: Salis, Adolf von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14993>

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: 08.01.2026

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

INHALT: Der III. internationale Binnenschiffahrts-Congress zu Frankfurt a. M. Von Oberbauinspector Adolf von Salis. — Preisbewerbung für Entwürfe zu einer neuen evangelischen Kirche in Erlenbach. — Ueber die culturgeographische Bedeutung der Flüsse und ihre Ent-

wickelung als Verkehrswägen. Von Baudirector Max Honsell in Carlsruhe. — Necrologie: † Dr. Emil Winkler. — Miscellanea: Electriche Beleuchtung in Berlin. Eidg. Polytechnikum. Bürgenstockbahn. Das Lessing-Theater zu Berlin. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Der III. internationale Binnenschiffahrts-Congress zu Frankfurt a. M.

Von Oberbauinspector *Adolf von Salis*.

Den zu Brüssel 1885 und zu Wien 1886 stattgehabten zwei ersten Binnenschiffahrts-Congressen ist als dritter derjenige gefolgt, welcher in den Tagen vom 19.—25. des letzten verflossenen Monats August zu Frankfurt a. M. abgehalten wurde. Schon die zwanglose Vereinigung Sonntag den 19. August Abends im Palmengarten liess auf zahlreiche Beteiligung schliessen und wirklich wiesen die während des Verlaufes des Congresses erschienenen Präsenzlisten an 400 Mitglieder aus, und wenn auch der Grosstheil derselben auf Deutschland fiel, so waren doch die meisten europäischen Staaten dabei vertreten. Der Congress tagte in dem sogen. Saalbau und in dem grossen Saale desselben fand denn auch Montag Vormittags die Eröffnung durch Staatsminister von Bötticher als Ehrenpräsidenten und die Wahl der Bureaux für die allgemeinen öffentlichen Versammlungen und für die drei Abtheilungen statt. Darauf folgten noch zwei Festvorträge, der eine von Baudirector Max Honsell, Carlsruhe: „Ueber die culturgeographische Bedeutung der Flüsse und ihre Entwicklung als Verkehrswägen“ (S. 69), der andere von Auguste Boulé, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Paris: „Ueber Zweck und Nutzen der Canalisirung der Flüsse“. Beide Vorträge ernteten wohlgewürdigten grossen Beifall. — Montag Nachmittags begannen die Arbeiten in den Abtheilungen und sie wurden in den folgenden Tagen fortgesetzt. In der Mittwochs abgehaltenen zweiten allgemeinen Sitzung nahm die Berichterstattung der Abtheilungen und die Verhandlung darüber ihren Anfang, in zwei Donnerstags abgehaltenen solchen Sitzungen fanden sämmtliche sechs Verhandlungsgegenstände ihre Erledigung und wurde der Congress geschlossen, nachdem noch Manchester als Versammlungsort für 1890 bezeichnet worden war. Diese Wahl geschah auf in der Versammlung erfolgte Einladung und die telegraphische Anzeige wurde auch sofort annehmend und mit Verdankung beantwortet.

Zwischen die Congressverhandlungen eingeschoben brachte der Dienstag zuerst im Versammlungslocale an Hand der Pläne Erläuterung über die Maincanalisirung von Frankfurt bis zum Rhein durch Regierungs- und Baurath Cuno und über die Hafen-Anlagen und -Einrichtungen zu Frankfurt von Stadtbaudirektor Lindley, woran sich die Besichtigung der letztern und die Befahrung des Main bis unterhalb des ersten Nadelwehrs und also durch die erste Schleuse anschloss. Bei gleichzeitiger Wettfahrt der Ruder-vereine und grosser Beteiligung der Bevölkerung von Frankfurt war nur das fatale 1888er Wetter daran schuld, dass diese Mainfahrt auf geschmückten Schiffen und zwischen eben solchen Ufern sich nicht recht zu einem festlichen Acte zu gestalten vermochte.

Der Schluss der Verhandlungen bedeutete übrigens nicht das Auseinandergehen des Congresses, vielmehr folgte demselben Freitags die Besichtigung der Hafenanlagen von Mainz und die Befahrung des Rheins auf der in Regulirung begriffenen Stromstrecke im Rheingau, Samstags aber der Besuch von Mannheim und Heidelberg mit Besichtigung der Hafenanlagen des erstern und Fahrten auf Rhein und Neckar. — Wenn die grosse Aufmerksamkeit auffallen sollte, welche den Hafen-Anlagen und -Einrichtungen gewidmet wurde, so ist als Grund dafür der bei diesem Congresse wiederholt und mit besonderm Nachdrucke hervorgehobene Umstand anzuführen, dass noch mehr als die Beschleunigung der Fahrten die der Abfertigung der Schiffe in den Hafen noththue, da diese tatsächlich mancherortes noch weit mehr Zeit in Anspruch nehme als jene.

Nach dieser Skizzirung des äussern Verlaufes des Congresses ersucht Referent ihm nochmals zum Saalbau in Frankfurt zu folgen, da die dortige Ausstellung nicht unbeachtet bleiben darf, war dieselbe doch von einem Umfang und einer Ausstattung, wie beides bei einer Ausstellung auf diesem Gebiete noch selten vorgekommen sein dürfte. Schon die grosse zweizärmige Treppe führte dem Eintretenden auf Plänen und Profilen den Rhein von Basel bis zur niederländischen Grenze vor Augen, auf dem breiten Kehrplatz, denselben ganz einnehmend, präsentierte sich der Nordostseecanal, dann folgte der canalisirte Main und beim Eingang in den grossen Saal die Rheinregulirung Mainz-Bingen. Aber hier muss das Aufzählen aufhören, denn nicht nur in diesem grossen Saale nebst zwei Nebengalerien, sondern auch in zwei andern Sälen und den Verbindungs-gängen waren die Wände mit Zeichnungen behängt und die längs denselben auf Tischhöhe angebrachten Gestelle mit solchen offen oder in Mappen belegt oder mit Modellen überstellt. Da waren eine Menge ausgeführter oder projectirter gewöhnlicher Flussregulirungen, nämlich solcher, bei welchen durch geeignete Concentrirung des Laufes ein geschiebrefreies Rinnsal mit möglichst grosser Kleinvasser-tiefe bezweckt wird, sodann canalisirte Flussstrecken, also solche, bei denen die verlangte Wassertiefe strecken- und stufenweise durch Wehreinbauten bewirkt, zur Ueberwindung der an diesen concentrirten Gefälle aber Kammer-schleusen dienen. Weiter fanden sich ebenfalls in grosser Zahl eigentliche Schiffahrtskanäle, dann Hafenanlagen ver-schiedenster Art mit den maschinellen Einrichtungen zu denselben, ausserdem aber eine Menge constructiven Details in Zeichnungen, Photographien und Modellen, so von Wehren verschiedener Construction, Schleusen- und Fluththoren, Elevatoren, auch Schiffen etc. Man musste nur bedauern, dass diese so überreiche Ausstellung nicht so lange beisammen gehalten werden konnte als nötig gewesen wäre, um den darin für die Hydrotechnik in weitem Sinne geborgenen Schatz zu haben.

Nun erübrigt noch eigentlich die Hauptsache mitzu-theilen, nämlich die Gegenstände der Congressverhandlungen. Dieselben betrafen sechs Punkte, nämlich: 1. die Vervoll-kommnung der Statistik des Binnenschiffahrtsverkehrs; 2. die Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse; 3. die geeigneten Fahrzeuge und Fortbewegungsmittel; 4. die volkswirthschaftliche Berechtigung der Seecanäle für den Verkehr mit dem Binnenlande; 5. den Nutzen der Schiffbar-machung der Flüsse und der Anlage von Schiffahrtskanälen für die Landwirtschaft; 6. die Schiffbarmachung und Er-haltung der Flussmündungen. Ueber alle diese Fragen lagen schon gedruckte Referate und Beschlussanträge vor, was die Verhandlungen sehr förderte*). Immerhin erfuhren diese Anträge theils schon in den Abtheilungen, theils in den Plenarsitzungen mancherlei Modificationen, worauf hier näher einzutreten aber schon die Rücksicht auf den Raum nicht gestattet.

Wenn darüber, welchen practischen Nutzen solche Congresse haben können, vielleicht verschiedene Ansichten bestehen, so dürfte immerhin das ausser Zweifel stehen, dass sie einem Umschwunge Ausdruck geben bezüglich der Anschauungen über die den Binnenwasserstrassen zukom-mende Bedeutung überhaupt und gegenüber den Eisen-bahnen. Zwar wird dabei die gegenseitige Stellung dieser beiden Transportmittel nicht, oder doch nicht für alle Fälle als die von Concurrenzanstalten, sondern vielmehr so auf-gefasst, dass sie sich ergänzen, oder sogar unterstützen sollen, indem gewisse Massengüter zu Preisen, welche sie ertragen, von den Eisenbahnen gar nicht befördert werden

*) Vide Nr. 7 S. 48 d. Z.

könnten. Uebrigens war dies Gegenstand der Verhandlungen in Wien und nicht derjenigen von Frankfurt.

Dagegen äusserte sich die Eröffnungsrede darüber in dem Sinne, der Nutzen der Wasserstrassen für das wirtschaftliche Leben werde je länger um so weniger verkannt und je länger um so mehr sehe man ein, dass der alte Streit, ob Wasserstrasse, ob Schienenstrasse vorzuziehen, ein müssiger sei. — Als ein Beispiel, welchen Einfluss der Wassertransport auf die Frachten ausüben kann, mag die Angabe hier ihre Stelle finden, dass im ersten Jahre nach Vollendung der Canalisirung des Main die Ersparnisse auf dem Transporte der in Frankfurt selbst verbrauchten Kohlen einer Verzinsung zu 6 % des von dieser Stadt auf die dortige Hafenanlagen verwendeten Capitals von 7 Millionen Mark entsprochen haben. Gerade für uns ist es ferner nicht ohne Interesse, dass man in den Niederlanden für Ufersicherungen vom Rhein her aus einer Entfernung von 200 km Basaltsteine zu 6 Mark den m^3 hat, während an manchen Gewässern der Schweiz nicht für das Doppelte dieses Preises brauchbares Steinmaterial erhältlich ist.

Uebrigens konnte von der Frage, ob die Zukunft, vielleicht infolge von Fortschritten der Technik auf diesem Gebiete, auch der Schweiz einen grössern Anteil an den Vortheilen der Wasserstrassen bringen werde, abgesehen werden, um gleichwohl an den Verhandlungen und an der Ausstellung in Frankfurt in Rücksicht auf hierseitige Verhältnisse grosses Interesse zu finden, handelt es sich doch bei unsren Gewässerrectionen wesentlich um die gleichen principiellen Fragen und die gleichen baulichen Mittel wie bei denjenigen, deren Hauptzweck die Schiffbarmachung der Flüsse bildet. Ich sage Hauptzweck, da dieser ausdrücklich nicht als der einzige bezeichnet, sondern grosse Bedeutung darauf gelegt wird, dass damit gleichzeitig die Sicherungs- und Meliorationszwecke erreicht werden, welche wir bei diesen Arbeiten im Auge halten.

Wol braucht zum Schlusse kaum gesagt zu werden, dass der Congress zu Frankfurt nicht nur dem Geschäft lebte, sondern auch dem Vergnügen sein redlicher Anteil wurde. Das von der Organisationscommission im grossen Saale des zoologischen Gartens gegebene Bankett, ein gemeinschaftliches Nachtessen im Forsthause, das Abendfest im Curgarten zu Homburg, eine Festvorstellung im Opernhause zu Frankfurt füllten in schöner Reihenfolge die Abende von Montag bis Donnerstag aus. Dann folgte gastlicher und festlicher Empfang zu Mainz und im Rheingau und ebenso zu Mannheim und Heidelberg. Wer diese kurze Andeutung, bei etwelcher Kenntniss von Land, Leuten und Weinen am Rhein, noch mit vielem Flaggen- und Fahnenschmuck auf Schiffen und an den Ufern, abendlichen Illuminationen, Musik und einigem Canoniren ergänzt, der wird gerne glauben, dass die Congressmitglieder diese Tage in angenehmer Erinnerung behalten.

Preisbewerbung für Entwürfe zu einer neuen evangelischen Kirche in Erlenbach.

Auf dieser und der nächstfolgenden Seite bringen wir den mit dem zweiten Preise ausgezeichneten Entwurf der

HH. Alex. Koch & C. W. English in London zur Darstellung, indem wir hinsichtlich der Beurtheilung dieses Projectes auf Seite 63 letzter Nummer verweisen.

Ueber die culturgeographische Bedeutung der Flüsse und ihre Entwicklung als Verkehrswege.

Von Baudirector Max Honsell in Carlsruhe*).

Inmitten des rastlosen Fortschreitens auf dem Gebiet des Verkehrswesens genügen wir dem unserer Zeit eigenthümlichen, der culturgeschichtlichen und landeskundlichen Forschung zugeneigten Sinn, wenn wir stillehaltend zurückschauen, wie die Dinge aus den Anfängen heraus sich entwickelt, unter dem Einfluss welcher Bedingungen sie sich ausgestaltet haben und mit welchen Folgen.

Die Landstrassen als grosse Handelswege haben ihre Bedeutung verloren; sie mussten gegenüber der umwälzenden Entwicklung der Eisenstrassen unterliegen. Diese, wie die Oceane durchkreuzenden Dampferlinien sind Schöpfungen der jüngsten Zeit; ihre Geschichte gehört vorwiegend der Gegenwart an. Anders die natürlichen Wasserstrassen: sie waren es, auf welchen schon in den ältesten Zeiten ein internationaler Verkehr sich entwickeln konnte; von den Küstenländern und den grossen Stromniederungen hat sich die materielle und dann auch die geistige Cultur ausgebreitet, und die Flüsse vorzugsweise sind so zu Culturträgern der Menschheit geworden. Früher als die Landstrassen, auch weit früher als die Seewege sind sie zur wirtschaftlichen Bedeutung gelangt, und sie haben diese, wenn auch mit wechselndem Geschicke, im grossen Ganzen bis in unsere Tage behauptet. Mit ihnen, mit den Flüssen und Strömen in ihrer Eigenschaft als Verkehrswege, soll meine Betrachtung — sie kann freilich nur eine skizzenhafte sein — sich beschäftigen.

Der Fluss hat seine physicalische und seine Culturgeschichte. Die erste, ein Theil der Erdgeschichte, verfolgt die viertausendjährige Arbeit, welche die Bewegung des Wassers an der Oberflächengestaltung unseres

Planeten geleistet hat; sie lehrt uns, wie die fliessenden Gewässer die Thäler ausgewaschen, die Gebirge durchnagt und quer durchbrochen haben, wie dann die vordem staffelförmig getrennten Seen abgelaufen, wie ihre Becken und die Meeresbuchten durch die vom Wasser hergetragenen Sinkstoffe ausgefüllt, dadurch die breiten Flussthäler und die weiten Tiefländer geschaffen wurden, wie so der Strom aus einer Vielheit von Gerinnen und Becken mehr und mehr zum hydrographischen Ganzen sich gestaltet hat — ein Vorgang, dem wir ganz ebenso in der Staaten- und in der Culturgeschichte begegnen: dem Durchringen und Wachsen aus dem Beengten und dem Getrenntsein — jeder Volksstamm lebte anfänglich ein Leben für sich —, zur freieren Bewegung, zur Einheit, zur Grösse.

Die physicalische Geschichte der Flüsse ist nicht abgeschlossen; unter der Wirkung der immerwährenden Erosion des fliessenden Wassers dauert die Ausbildung der Flus-

*.) Vortrag gehalten bei der festlichen Eröffnung des dritten internationalen Binnenschiffahrts-Congresses zu Frankfurt a. M. Mit gütiger Erlaubniss des Herrn Vortragenden veröffentlicht.