

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 12 (1919-1920)
Heft: 15-16

Artikel: Die Schweiz und die Rhein-Schelde-Kanalfrage
Autor: [s.n.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920663>

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: 29.12.2025

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

Viel und wohl auch berechtigtes Interesse hat in den letzten Jahren das aus Australien stammende, von dem Ingenieur Powell aus Sydney erfundene und nach ihm bekannte Verfahren gefunden, das in der Tränkung des Holzes mit Zuckerlösung besteht. Der Erfinder ging von der Tatsache aus, dass dem gefällten Zuckerrohr sowohl gegen Fäulnis wie auch gegen Insektenfrass eine ausserordentlich hohe Widerstandsfähigkeit innewohnt und wurde hierdurch auf die konservierende Wirkung der Zuckerlösung geführt. Eingehende Versuche führten dann zu dem Ergebnis, dass auch Holz durch die Aufnahme von Zuckerlösung lange Zeit hindurch der Fäulnis zu widerstehen vermag. Auf Grund der erzielten Erfolge wurde dann im Jahre 1904 in London ein grosses industrielles Unternehmen, das „Powell Wood Prozess Syndicate Ltd“ begründet. Das Powellsche Verfahren verwendet eine Zuckerlösung, die aus Abfällen und Rückständen der Zuckerfabrikation hergestellt ist und in offenen Behältern auf 100 Grad erhitzt wird. Die zu imprägnierenden Hölzer werden in die Flüssigkeit gebracht und je nach ihren Abmessungen bis zu 18 Stunden lang darin belassen. Luft und Saft, die in dem Holze enthalten sind, werden durch die hohe Temperatur ausgetrieben und in die so entstehenden Hohlräume dringt die Zuckerlösung ein, die beim nachfolgenden Trocknen erstarrt und so das Holz gegen das Eindringen der Fäulniserreger schützt. Die Lösung muss jedoch mit giftigen Substanzen versetzt werden, damit der Zuckergehalt nicht Insekten anzieht. Man verwendet zu diesem Zwecke arsensaure Salze. Die Festigkeit leidet unter der Zuckerlösung nicht, soll hierdurch sogar noch etwas erhöht werden. Das Verfahren selbst ist verhältnismässig einfach, da es lediglich in Eintauchen der Hölzer in die heisse Lösung besteht, also die Anwendung von Druckbehältern erübrigt. Seit einer Reihe von Jahren wird das Verfahren in Australien zur Konservierung von Schwellen, Holzpflaster und ähnlichen Hölzern angewandt, um diese gegen Termitenfrass zu schützen, ebenso kommt es dort auch für Zwecke des Wasserbaues zur Anwendung. Auch in Amerika und Indien wird nach diesem Verfahren viel Holz konserviert, und seit einer Reihe von Jahren hat auch die europäische Technik diesem Verfahren ihre Aufmerksamkeit zugewandt. Ob und wie weit sich das Verfahren gegen die hier bestehenden und zum Teil mit bestem Erfolge arbeitenden älteren Verfahren zur Geltung wird bringen können, kann heute noch nicht gesagt werden.

Die Technik der Holzkonservierung ist noch lange nicht abgeschlossen, steht im Gegenteil noch vor einer grossen Entwicklung, die noch ganz ungeahnte Erfolge bringen kann. So gute Erfolge nach dieser Hinsicht — zum Teil wenigstens — auch bereits erzielt worden sind, so kann doch noch viel mehr geschehen, um einen noch besseren Schutz des Holzes

und eine noch grössere Wirtschaftlichkeit im Verbrauch desselben zu erreichen, die heute mehr wie je eine unbedingte Notwendigkeit ist. Die zahlreichen neuen Erfindungen und Patente, die auf diesem Gebiete ununterbrochen gezeitigt werden, sind selbst der beste Beweis dafür, dass hier noch viel getan werden kann und getan werden muss. Wenn auch die meisten dieser auftauchenden Neuerungen keinen Anspruch auf Bedeutung haben und ebenso schnell wieder verschwinden, so vollzieht sich daneben doch auch ein unaufhaltsamer Fortschritt in der Wissenschaft und Technik des Holzschutzes. Man hat, wenn auch erst verhältnismässig spät, erkannt, dass alles daran gesetzt werden muss, um der Weltwirtschaft die Milliarden von Werten zu ersparen, die gegenwärtig noch durch vorzeitiges Unbrauchbarwerden der Arbeitshölzer infolge Fäulnis und Insektenfrass verloren gehen. An der Erreichung dieses Zieles ist der Wasserbau aller Länder in hohem Masse mitbeteiligt, und zwar aus technischen ebenso sehr wie aus wirtschaftlichen Gründen, und die Nutzbarmachung der Fortschritte auf diesem Gebiete wird in Zukunft mehr wie je mit zu den wichtigsten Aufgaben des Wasserbaues gehören.



Die Schweiz und die Rhein-Schelde-Kanalfrage.

VK. Im Hinblick auf die grossen schweizerischen Interessen an der Rheinschiffahrt sind die jüngst zwischen Holland und Belgien geführten Schifffahrtsverhandlungen von hervorragender Wichtigkeit, zumal da ja die Schweiz erheblichen Wert auf einen guten und bequemen Zugang nach Antwerpen legen muss. Die genannten Verhandlungen, die von Holland durch die Person des Leidener Völkerrechtlers Prof. van Eysinga geführt wurden, sollen nun in Paris kürzlich zum Abschluss gelangt sein. Seitens der beteiligten Regierungen bleiben die erzielten Ergebnisse noch in den Schleier tiefen Geheimnisses gehüllt, doch wurden kürzlich in der belgischen Presse, angeblich infolge einer Indiskretion, Mitteilungen über den Inhalt des Vertrages bekanntgegeben. Verschiedene Punkte in dieser Veröffentlichung muten freilich recht merkwürdig, um nicht zu sagen verdächtig, an, und man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, als sei die Bekanntgabe nur ein belgischer Versuchsballon gewesen, um zu sehen, wie weit man die Holländer vielleicht übertölpeln könne.

Von verschiedenen andern Punkten abgesehen, unter denen die „volle Freiheit der Schifffahrt auf der Westschelde“ am wichtigsten wäre, da sie ein sehr bemerkenswertes holländisches Zugeständnis an Belgien in sich schliessen würde, sind für die Schweiz am beachtenswertesten in dem vorgeblichen Vertrag die Vereinbarungen über den Bau neuer Kanäle. So hat Holland dem belgischen Nachbarn angeblich den Bau eines Kanals auf holländischem Boden zugestanden, der von Antwerpen nordwärts hinauf nach Moerdyk am Hollandschen Diep führt. Auch diese Nachricht mutet nicht recht glaublich an, denn mit einem solchen Kanal würde sich Holland ins eigene Fleisch schneiden und die Abwanderung der Schiffe aus niederländischen Gewässern nach dem belgischen Hafen Antwerpen erheblich erleichtern. Trifft die Meldung aber dennoch zu, so kann sie der Schweiz nur willkommen sein, denn der genannte Kanal würde ihre Verbindung mit Antwerpen nicht unbedeutend erleichtern.

Noch seltsamer berührt es, dass Holland den Belgiern einen Kanal zugestanden haben soll, der möglichst geradlinig von Antwerpen nach Ruhrort über holländisches Gebiet verlaufen soll. Eine solche Wasserstrasse würde nämlich das trefflichste Mittel sein, um einen beträchtlichen Teil des Rheinverkehrs auf Kosten von Rotterdam nach Antwerpen abzulenken und überdies dem belgischen Kanal die beherrschende Stellung im künftigen deutschen Mittellandkanal zu verschaffen, die sonst Rotterdam erhalten würde. Das ist ja auch die Hauptabsicht, die Belgien mit dem nach Ruhrort laufenden Kanal verfolgt. Umso unverständlicher mutet es an, dass Holland diesen belgischen Wunsch glatt bewilligt haben soll, und man muss daher hinter diese Meldung ein besonders grosses Fragezeichen machen. Auch aus anderem Grunde klingt die Nachricht wenig glaubhaft. Sollte sie zutreffen, so scheint sie nur darauf hinzudeuten, dass man zu der belgisch-holländischen Kommission keinen Wasserbauingenieur zugezogen hat, denn es bleibt ein Rätsel, wie man einen Kanal auf dem direkten Weg Antwerpen-Ruhrort ausgiebig mit Wasser versorgen will. Der Maas, die als einzige grössere Speisungsquelle in Betracht kommt, kann man unmöglich, ohne die angestrebte Maaskanalisation selbst zu gefährden, so viel Wasser entziehen, dass im Antwerpen-Ruhrort-Kanal eine stets ausreichend gefüllte Scheitelhaltung vorhanden ist.

Der Schweiz kann an einem von Ruhrort ausgehenden Rhein-Schelde-Kanal, dessen Einfahrt sich übrigens in wenig günstiger Einfahrt befinden würde, da die beiderseitigen Kanalzugänge und die Rheinschiffahrt sich gegenseitig arg behindern müssten, wenig gelegen sein. Eine südlichere Führung des Kanals würde einem Verkehr zwischen der Schweiz und Antwerpen weit mehr zugute kommen. Solche südlicheren Führungen sind mit dem Ausgangspunkt bei Neuss oder Köln von deutscher Seite verschiedentlich empfohlen worden. Sie würden unverhältnismässig vorteilhafter für das Wirtschaftsleben ganz West- und Mitteleuropas sein, zumal da sie reiche Industriegebiete und Kohlenreviere, vornehmlich auch die südlimburgischen Kohlenlager, erschliessen würden, während der direkte Antwerpen-Ruhrort-Kanal im westlichen (ausser im Osten) industrielles Ödland durchziehen müsste. Man müsste es als bedauerlich bezeichnen, wenn das belgische Verlangen, Antwerpen zur künftigen Kopfstation des deutschen Mittellandkanals zu machen, so weit die Oberhand behalten sollte, dass die grösseren und allgemeineren wirtschaftlichen Gesichtspunkte, an denen alle Rheinuferstaaten interessiert sind, darüber zu kurz kämen.

Vielleicht hat Holland den Belgiern den direkten Kanal nach Ruhrort wirklich zugestanden, um durch Überlassung eines Teiles des Mittellandkanal-Verkehrs den Grossteil des schweizerischen, süddeutschen und elsässischen Rheinhandels umso gewisser den holländischen Häfen zu erhalten und den belgischen zu entfremden. Hierin würde wenigstens das einzige Motiv zu sehen sein, das Holland zum Zugeständnis eines solchen Kanals veranlassen könnte. Der Schweiz muss aber an einer guten Verbindung mit Antwerpen viel gelegen sein und auch Belgien sollte es sich noch einmal überlegen, ob seinen Interessen nicht mit einer guten, durch reiches Industriegebiet führenden Kanal-Wasserstrasse zum Mittel- und Oberrhein besser gedient wird als mit einem rein auf den Durchgangsverkehr und den künftigen deutschen Mittellandkanal eingestellten und daher etwas einseitig orientierten Kanal Antwerpen-Ruhrort, umsomehr, als eine etwas südlichere Führung der Rhein-Schelde-Verbindung durchaus noch keinen Verzicht Belgiens auf einen regen Anteil am Mittelland-Kanalverkehr bedeutet.

Ein dritter Kanal, der in den holländisch-belgischen Verhandlungen noch beschlossen worden sein soll, ist von mehr interner Bedeutung für das obere Maasgebiet und kann für die Schweizerinteressen ausser Betracht bleiben.

Die Zentralkommission, die künftige Beherrscherin des Rheins.

(Korr.) Es ist in der letzten Zeit viel die Rede von der Zentralkommission, die auf Grund von Art. 355 des Versailler Friedensvertrages für den Rhein ernannt worden und demnächst zum erstenmal zusammentreten soll als Nachfolger der bisherigen aus je einem Vertreter der Uferstaaten Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Preussen und Holland zusammengesetzten „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt“. Diese blickte im Jahre 1918 bereits auf eine 50jährige Wirksamkeit zurück und hat dieses halbhundertjährige Jubiläum durch Herausgabe eines monumentalen Quellenwerkes, einer Zusammenstellung sämtlicher auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Urkunden, begangen.*)

Zum ersten Male ist von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Rede im Protokoll der Wiener Flusskommission vom 24. Februar 1814, wo es heisst: „Es werden schriftliche Bemerkungen und Pläne über die Einrichtung und Befugnisse einer Zentralkommission für die Rheinschiffahrt überreicht von den Bevollmächtigten von Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Frankreich und Preussen. Beschluss, dass eine periodische Zentralkommission für die Rheinschiffahrt niedergesetzt werden soll. Ihr Sitz, Geschäftskreis, Verhältnis zu den Uferstaaten, etc.“. Die Einsetzung dieser Zentralkommission unterblieb aber damals, da erst die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 die Ausführung der auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Bestimmungen des Wiener Vertrages brachte und eine Zentralkommission einsetzte, die sich alljährlich ein- oder zweimal zu Mainz zu versammeln hatte. Schon diese Kommission hatte ein weitgehendes Aufsichtsrecht über alle die Rheinschiffahrt angehenden Angelegenheiten und den Entscheid in letzter Instanz in den bei ihr eingeführten Prozessen. Im Jahre 1861 wurde ihr Sitz von Mainz nach Mannheim verlegt, weil die Ereignisse des Jahres 1859 die Anwesenheit eines beglaubigten Agenten Frankreichs in der grössten Festung des norddeutschen Bundes bedenklich erschien. Nachdem die Rheinschiffahrtsakte von 1831 zahlreiche Abänderungen erlitten hatte und ein Teil ihrer Bestimmungen den Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entsprach, wurde sie einer Revision unterzogen und so entstand die revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868. Ihr Zentralorgan ist eben die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, deren Wirkungskreis im wesentlichen derselbe geblieben war wie unter der Akte von 1831 mit der Abänderung, dass ihr Geschäftsgebiet durch den Wegfall der Rheinzölle geschmälert wurde.

In den Geschäftsbereich der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gehören: die Verhandlungen über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung der Rheinschiffahrtsakte und der von den Uferregierungen vereinbarten Verordnungen und Massregeln wahrgenommen werden, ferner die Beratung über die von einzelnen Uferregierungen zur Beförderung der Schiffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung der Rheinschiffahrtsakte und der gemeinsam erlassenen Verordnungen sowie die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte. Sie hat alljährlich einen eingehenden Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt zu erstatten. Die Beaufsichtigung der Wasserstrasse wird ihr ermöglicht durch die in der Rheinschiffahrtsakte vorgeschriebenen Anzeigen der Rheinschiffahrtsinspektoren und die daselbst vorgesehenen technischen Strombefahrungen. Zu erwähnen ist noch, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bisher zur vollen Zufriedenheit der Uferstaaten gewirkt hat, so dass anzunehmen ist, dass eine Revision nicht zu ihren Wünschen gehört. An die Stelle Frankreichs, das 1871 aufhörte Uferstaat zu sein, trat Elsass-Lothringen.

Diese Verhältnisse sollen nun durch den Versailler Friedensvertrag eine einschneidende Abänderung erfahren, denn Art. 355 bestimmt, dass die Zentralkommission künftigt nicht

*) „Rheinurkunden“, Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesrechtlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt seit 1803. Veranstatet von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mit Zustimmung der Regierungen der Uferstaaten. s'Gravenhage bei Martinus Nijhoff und München und Leipzig bei Duncker & Humblot. 2 Bde.