

Vom ersten schweizerischen Schiffahrtstag

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 25

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31485>

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.

Für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den *Berner Oberland-Bahnen* sind die bezüglichlichen Vorlagen eingereicht und genehmigt worden, und die Bauausführung wurde derart gefördert, dass die Fahrleitungen der Schynige-Platte-Bahn und der Strecke Interlaken-Lauterbrunnen bereits unter Spannung gesetzt, die Umformerstation Zweilütschinen kollaudiert und die Brems- und Fahrproben mit den Lokomotiven der Schynige-Platte-Bahn vorgenommen werden konnten.

Bahnunterhalt. An Linien im Betrieb, wovon auf Ende 1913 der Kontrolle durch das Eisenbahndepartement unterstellt:

I. Hauptbahnen.

	Betriebslänge km	km
a. Schweizerische	2486,921	
b. Ausländische auf Schweizergebiet	68,794	2555,715

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen	1125,744	
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen	1305,144	
c. Zahnradbahnen	109,885	
d. Tramways	504,092	
e. Drahtseilbahnen	47,562	3092,427
		5648,142

Hiervon gehen ab:

Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen	123,398	
Die im Ausland gelegenen Strecken	52,621	176,019
Einfache Länge sämtlicher, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz	5472,123	
Davon werden zweispurig betrieben	807,933	
		(Schluss folgt.)

Vom ersten schweizerischen Schifffahrtstag.

Geleitet vom Vorsitzenden des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Nationalrat *E. Will*, ist am 16. d. M. an der Landesausstellung in Bern der von den vier schweizerischen Schifffahrts- bzw. Wasserwirtschaftsverbänden einberufene Schifffahrtstag abgehalten worden. Ausser den Mitgliedern der Verbände waren die befreundeten deutschen Verbände zahlreich vertreten und hatten sich die Mitglieder der obersten eidgenössischen Behörden, sowie des National- und Ständerates in grosser Zahl eingefunden, sodass der Kongressaal die Zahl der Teilnehmer kaum fassen konnte.

Programmgemäss wurde die Versammlung von Nationalrat *Will* eröffnet und hierauf durch Bundesrat *F. Calonder* im Auftrage des Schweiz. Bundesrates begrüsst. Darauf erstattete Reg.-Baumeister *von Both*, der Mitarbeiter von Geh. Baurat Dr. Sympher, der leider durch Krankheit abgehalten war, einen ausführlichen Bericht aus dem Gutachten des letztern, sowie Herr *Balmer*, Präsident der Sektion Genf für den gleichfalls durch Unwohlsein abgehaltenen Ingenieur *G. Autran* den Bericht über die „Navigation du Rhône au Rhin“. Zum Schlusse teilte Ingenieur *R. Gelpke* sehr interessante Einzelheiten mit über die zur Stunde bestehende Schifffahrt Strassburg-Basel und die dabei bereits erzielten schönen Erfolge.

Das vollständige Protokoll der Verhandlungen mit wörtlicher Wiedergabe aller Referate wird den Teilnehmern an der Versammlung zugesandt werden; wir behalten uns vor, darauf zurückzukommen. Der Inhalt der fachlichen Berichte ist immerhin zum Teil unsern Lesern schon bekannt. Neu hingegen und von besonderer Wichtigkeit erscheint aus der Ansprache von Bundesrat Calonder die Klarstellung des Standpunktes, den unsere oberste eidgenössische Behörde in der hochwichtigen Angelegenheit einnimmt.

Einleitend hob Herr Calonder die grosse Bedeutung hervor, welche die Entwicklung aller Verkehrsfragen für die Schweiz hat, und besonders den grossen Anteil, der der Grossschifffahrt auf dem Rhein dabei für uns als Industrieland und hinsichtlich unserer Lebensmittelversorgung zukommt.

Nachdem er dann den leitenden Männern der Verbände für die erspriessliche Arbeit gedankt hatte, in der sie den Gedanken der schweizerischen Binnenschifffahrt bisher so nachdrücklich gefördert haben, dass nunmehr der schweizerische Bundesrat die Leitung in die Hand nehmen konnte, und namentlich seiner Freude darüber Ausdruck gegeben hatte, dass sie von den Verbänden als eidgenössische Angelegenheit ganz nur auf nationalen Boden gestellt und von jeder regionalen Bestrebung freigehalten wurde, und nach-

dem er die weitere kräftige Mitwirkung der Verbände erbeten hatte, kennzeichnete Bundesrat Calonder die Richtung, in der der schweizerische Bundesrat für die Schifffahrtsfrage einzutreten gedenke, mit folgenden Worten:

„Wenn wir allen schweizerischen Binnenschifffahrtsbestrebungen das regste Interesse schulden, so lässt sich anderseits natürlich heute nicht sagen, inwieweit diese verschiedenen Projekte verwirklicht werden können und inwieweit sie sich als unmöglich erweisen werden.. Zwei grosse Ziele können wir indessen heute schon ins Auge fassen, nach welchen die schweizerische Schifffahrtspolitik in der Hauptsache sich wird richten müssen: *Die freie Zufahrt vom Bodensee zur Nordsee* und *die freie Zufahrt vom Genfersee zum Mittelmeer*. Nach der einen wie nach der andern Richtung aber — das sei ausdrücklich betont — ist die umfassende, sichere internationale Ordnung aller einschlägigen Fragen die unerlässliche Voraussetzung unserer Mitwirkung. Damit habe ich auch schon angedeutet, dass die Grundlagen unserer Schifffahrtsprojekte internationaler Natur sind. Wir sind bei diesen Bestrebungen abhängig von andern Staaten und diese ihrerseits sind von uns abhängig. Es bedarf also des guten Willens und der Mitwirkung aller beteiligten Staaten. Dass wir zu solcher gemeinsamer internationaler Kulturarbeit in loyaler Weise die Hand bieten — unter voller Wahrung unserer Gleichberechtigung als selbständiger Staat —, ist selbstverständlich. Dass wir auf dem Gebiete der Schifffahrt von andern Staaten sehr vieles noch zu lernen haben, sei ohne weiteres anerkannt. Dieser Umstand nötigt uns zu vermehrter Umsicht und Sorgfalt. Um so dankbarer sind wir allen hervorragenden Fachmännern des Auslandes, die zur Abklärung der uns interessierenden technischen und kommerziellen Fragen der Schifffahrt beitragen. Vor allem denke ich dabei an Herrn Geheimrat Dr. Sympher in Berlin, der im Auftrage des Internationalen Binnenschifffahrtsverbandes und des Nordostschweizerischen Verbandes ein gründliches, wertvolles Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt ausgearbeitet hat. Ich danke aber auch seinem Mitarbeiter, Herrn Reg.-Baumeister v. Both, der so freundlich war, in letzter Stunde als Referent in die Lücke zu treten. Bei aller Bedeutung, die wir diesen grossen Schifffahrtsfragen zuerkennen, wollen wir doch nicht übersehen, dass es sich hier um wirtschaftliche Interessen handelt und dass unsere finanziellen Opfer für die Schifffahrt in keinem Missverhältnis zu unsern Vorteilen stehen dürfen. Wir wollen die Schifffahrt nicht um jeden Preis, sondern nur unter der Bedingung, dass sie bei Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren für uns einen wirklichen und wesentlichen Fortschritt bedeutet. Dieser Vorbehalt gilt gegenüber allen Schifffahrtsbestrebungen in gleicher Weise. Ueber die Ausdehnung und Bedeutung der für die Schweiz von der Rheinschifffahrt zu erwartenden volkswirtschaftlichen Vorteile sind die Untersuchungen des Bundesrates seit längerer Zeit im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Für die definitive Lösung der Frage der Rheinschifffahrt bis in den Bodensee ist es natürlich auch von wesentlicher Bedeutung, festzustellen, wie viel sie kosten wird. Darüber werden zuverlässige Kostenvoranschläge wohl erst auf Grund der auszuarbeitenden generellen Projekte aufgestellt werden können.“

Am Schlusse der von 3 bis 6 Uhr dauernden Tagung schlug der Vorsitzende im Namen der einberufenden Verbände eine mit Akklamation angenommene Resolution vor, in der dem Bundesrat und den Regierungen der beteiligten Kantone für ihre bisherige Unterstützung der Schifffahrtsbestrebungen gedankt und die Hoffnung ausgesprochen wird, es werde den vereinten Kräften der interessierten Staaten, der Schifffahrtsverbände und der industriellen, kommerziellen und gewerblichen Kreise gelingen, die schwebenden Probleme der Schifffahrt möglichst bald einer gedeihlichen Lösung entgegenzuführen.

Miscellanea.

Die Wasserkraftanlage am Big Creek. Von der *Pacific Light and Power Corporation* in *Los Angeles* ist am *Big Creek*, in der *Sierra Nevada*, rund 115 km östlich von *Fresno*, die Errichtung von vier Kraftwerken mit zwei Stauseen und 40 km Stollen für eine Gesamtleistung von 350 000 PS geplant. Vorläufig wurden zwei Kraftwerke mit einem Stausee in Bau genommen, von denen das eine mit Ende letzten Jahres dem Betriebe übergeben werden konnte. Wir entnehmen darüber dem „*Electrical World*“ folgende Einzelheiten: