

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

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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 Verkehrswege. Von Baudirector Max Honsell in Carlsruhe. — Necrologie: † Dr. Emil Winkler. — Miscellanea: Electriche Beleuchtung in Berlin. Eidg. Polytechnikum. Bürgerstockbahn. 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 letztverflossenen Monats August zu Frankfurt a. M. abgehalten wurde. Schon die zwanglose Vereinigung Sonntag den 19. August Abends im Palmengarten liess auf zahlreiche Betheiligung 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. Saalbaue 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 Verkehrswege“ (S. 69), der andere von Auguste Boulé, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Paris: „Ueber Zweck und Nutzen der Canalisierung der Flüsse“. Beide Vorträge ernteten wolverdienten 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 sämtliche 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 Maincanalisierung von Frankfurt bis zum Rhein durch Regierungs- und Baurath Cuno und über die Hafen-Anlagen und -Einrichtungen zu Frankfurt von Stadtbaurath 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 Rudervereine und grosser Betheiligung 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 noth thue, da diese thatsächlich mancherortes noch weit mehr Zeit in Anspruch nehme als jene.

Nach dieser Skizzirung des äussern Verlaufes des Congresses ersucht Referent ihm nochmals zum Saalbaue 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 zweiarmlige Treppe führte dem Eintretenden auf Plänen und Profilen den Rhein von Basel bis zur niederländischen Grenze vor Augen, auf dem breiten Kehrplatze, denselben ganz einnehmend, präsentirte 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 Verbindungsgängen 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 geschiefrees Rinnsal mit möglichst grosser Kleinwassertiefe bezweckt wird, sodann canalisirte Flussstrecken, also solche, bei denen die verlangte Wassertiefe strecken- und stufenweise durch Wehrinbauten bewirkt, zur Ueberwindung der an diesen concentrirten Gefälle aber Kammer-schleusen dienen. Weiter fanden sich ebenfalls in grosser Zahl eigentliche Schiffahrts-canäle, dann Hafenanlagen verschiedenster Art mit den maschinellen Einrichtungen zu denselben, ausserdem aber eine Menge constructiven Details in Zeichnungen, Photographien und Modellen, 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 nöthig gewesen wäre, um den darin für die Hydrotechnik in weitem Sinne geborgenen Schatz zu heben.

Nun erübrigt noch eigentlich die Hauptsache mitzutheilen, nämlich die Gegenstände der Congressverhandlungen. Dieselben betrafen sechs Punkte, nämlich: 1. die Vervollkommnung der Statistik des Binnenschiffahrtsverkehrs; 2. die Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse; 3. die geeigneten Fahrzeuge und Fortbewegungsmittel; 4. die volkswirtschaftliche Berechtigung der Seecanäle für den Verkehr mit dem Binnenlande; 5. den Nutzen der Schiffbarmachung der Flüsse und der Anlage von Schiffahrts-canälen für die Landwirtschaft; 6. die Schiffbarmachung und Erhaltung 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 Congresses 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 zukommende Bedeutung überhaupt und gegenüber den Eisenbahnen. Zwar wird dabei die gegenseitige Stellung dieser beiden Transportmittel nicht, oder doch nicht für alle Fälle als die von Concurrenzanstalten, sondern vielmehr so aufgefasst, 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.