

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 9

Artikel: Vom X. Verbandstag des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30771>

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>

Trennmessern angeschlossen ist und der Anschluss an die Hauptsammelschiene nur mit einem einzigen Oelschalter erfolgt. Von dem Einbau eines zweiten Oelschalters wurde bei dieser Doppelleitung abgesehen, da, wie gesagt, die Schaltanlage im Anfang nur als Provisorium gedacht war. Als Blitzschutzapparate sind in jeder Phase drei hintereinander geschaltete Hörnerfunkenstrecken in Verbindung mit Wasserwiderständen als Grob- und Feinschutz eingebaut, die zwischen den einzelnen Phasen durch hohe Duroplattenwände voneinander getrennt sind. (Forts. folgt.)

Vom X. Verbandstag des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Die Verbandstagung hat vom 19. bis 23. August unter grossem Zuspruch nach dem von uns auf Seite 69 mitgeteilten Programm den besten Verlauf genommen. Für die Schweiz haben daran teilgenommen die Herren: Bundesrat Dr. F. Calonder, Vorsteher des Departements des Innern, Oberbauinspektor A. von Morlot, Direktor der Landeshydrographie Dr. Collet, Direktor Pestalozzi vom Eisenbahndepartement und Vertreter der Regierungen von Zürich, St. Gallen, Graubünden, Thurgau und Schaffhausen; Dr. Ing. H. Bertschinger als Referent für das Schweiz. Binnenschifffahrtswesen, und viele andere. Die Teilnehmerzahl wird auf rund 300 angegeben.

Ueber die mehrtägigen Verhandlungen zu berichten, müssen wir des Raumes halber neben der Tagespresse den Spezialfachblättern überlassen, die diesem Gebiet ihre Aufmerksamkeit besonders widmen und auf die wir unsere Leser verweisen. Als von besonderem Interesse für die Schweiz seien hier nur die Aeusserungen des Herrn Handelskammersyndikus Braun aus Konstanz wiedergegeben über den Standpunkt, der auf badischer Seite hinsichtlich des Oberrheins eingenommen wird, sowie die Ansprache, in der unser Herr Bundesrat Calonder die Stellungnahme der Schweiz zu der Frage am Eröffnungstage gekennzeichnet hat.

Herr Braun äusserte sich nach Berichten der Tagespresse wie folgt:

„Auf der Strecke Strassburg-Basel sind noch keine strombaulichen Veränderungen vorgenommen worden. Dessenungeachtet findet schon ein regelmässiger Schifffahrtsverkehr bis nach Basel statt. Lästig hierbei wird neben der starken Strömung und dem veränderten Fahrwasser manches künstliche Hindernis empfunden. Dazu gehören die Eisbrecher vor den Schiffbrücken und die niedriggelegene Kehler Rheinbrücke. Die tunlichste Beseitigung der Hindernisse durch Höherlegung der Brücken und Entfernung der Eisbrecher wird von den Schifffahrttreibenden als sehr erwünscht bezeichnet. Gegenüber der in der Öffentlichkeit da und dort anzutreffenden Meinung, für die Verbesserung dieser Stromstrecke sei die unterhalb Strassburgs angewandte Regulierungsmethode ebenfalls geeignet, vertritt die badische Regierung den Standpunkt, dass der Verzicht auf die sehr bedeutenden, in dieser Stromstrecke zu gewinnenden Wasserkräfte, der mit einer Regulierung verbunden wäre, bei den heutigen Anschauungen über den Wert solcher Wasserkräfte nicht zugänglich sei. Aber auch abgesehen hiervon würde die Regulierung in den zurzeit noch in der Umgestaltung begriffenen Stromverhältnissen hier grossen Schwierigkeiten begegnen. Für die Strecke Basel-Breisach ist bereits ein Vorentwurf aufgestellt. Auf Grund desselben werden in nächster Zeit mit der Regierung von Elsass-Lothringen Verhandlungen stattfinden. Es ist eine kleinste Fahrwassertiefe von 2,20 m in Aussicht genommen. Die zwischen Basel und Breisach zu gewinnenden Wasserkräfte würden etwa 200 000 PS betragen. Im Hinblick auf die Bestrebungen, die Rheinroute durch den Ausbau anderer Wasserstrassen zu umgehen, wird sich die Notwendigkeit herausstellen, auch die Regulierung der Stromstrecke Strassburg-Basel bald in Angriff zu nehmen. Dies hätte bei dem Standpunkt der badischen Regierung und bei dem dringenden Begehren der Bevölkerung des Bodenseegebietes auch die gleichzeitige Regulierung der Oberrheinstrecke Basel-Konstanz im Gefolge. Projekte für die Schiffbarmachung dieser Stromstrecke werden zurzeit von einer grösseren Anzahl von Unternehmungen, die sich an dem hierfür ausgeschriebenen Wettbewerb beteiligen, ausgeführt. Auch das Ergebnis der wirtschaftlichen Begutachtung wird bis zur Fertigstellung der Pläne und der Kostenanschläge vorliegen. In

hervorragendem Masse wird die Ausgestaltung der Oberrheinstrecke Basel-Konstanz durch den Ausbau der Wasserwerke gefördert, da hierdurch manche wesentliche Hindernisse verschwinden. Die Frage der Bodenseeregulierung ist so weit gediehen, dass nach mehrfachen Verhandlungen der Vertreter der beteiligten Staaten ein Arbeitsausschuss gebildet wurde, der für die weitere Behandlung der Angelegenheit Vorschläge zu machen hat.“

Beim Festessen fand Bundesrat Calonder den Anlass, namens unserer obersten Landesbehörde dem Kongresse Grüsse zu überbringen und dabei deren Stellung zu den Bestrebungen des Verbandes in folgender Ansprache darzulegen:

„Als Vertreter des schweizerischen Bundesrates überbringe ich Ihnen den freundlichbarlichen Gruss der Schweiz und die besten Wünsche für das Gelingen des X. Verbandstages des deutschösterreichisch-ungarisch-schweizerischen Binnenschifffahrtsverbandes. Dem Dank an die Verbandsbehörden für die freundliche Einladung füge ich den Dank an die gastliche Stadt Konstanz für den herzlichen Empfang hinzu. Wir legen dem diesjährigen Kongress deshalb besondere Wichtigkeit bei, weil im Mittelpunkt seiner Verhandlungen und Veranstaltungen die Rhein-Bodenseeschifffahrt steht, und ich nehme an, dass die Schweiz sich damit in voller Uebereinstimmung findet mit den andern, an dieser Frage beteiligten Staaten. In der Tat bildet diese Angelegenheit für alle Uferstaaten des Bodensees und Rheins grosses Interesse. *Die Vorteile eines genügenden, jederzeit offenen Schifffahrtsweges vom Bodensee bis zum Meer werden auch in der Schweiz nach Gebühr gewürdigt.* Wie die Regierungen der andern beteiligten Staaten, so ist sich auch der schweizerische Bundesrat der hohen Bedeutung dieser Bestrebungen wohl bewusst. Er hat schon seit Jahren sein Interesse und seine Sympathien für die Rhein-Bodenseeschifffahrt dadurch bewiesen, dass er zu ihren Gunsten schützende und vorsorgliche Bestimmungen in die Wasserrechtskonzessionen aufnahm, bedeutende Subsidien gewährte und das Programm für den bekannten Wettbewerb aufstellen liess. Auch hat die Schweiz an die Grossschifffahrtsschleuse bei Augst einen namhaften Beitrag geleistet, alles im Benehmen mit dem Grossherzogtum Baden.

Jedoch auch der schweizerische Bundesrat darf die verschiedenen Fragezeichen und Hindernisse nicht übersehen, die noch zu beantworten und überwinden sind. Es handelt sich um ein beziehungsreiches, *internationales Verkehrsproblem*. Darin liegt seine umfassende und einschneidende Bedeutung, auch die Schwierigkeit einer sichern, wirtschaftlich lohnenden und völkerrechtlich befriedigenden Lösung. Trotz der grossen Arbeit, die bisher von den verschiedenen Verbänden und Fachleuten geleistet wurde, bleibt noch manches abzuklären, nachzuprüfen, abzuwägen. Aber gerade darum muss dieser Verbandstag allen Staatsoberhäuptern eine sehr willkommene Gelegenheit sein, die Auffassung der Fachkreise kennen zu lernen, Belehrung und neue Anregung zu finden.

Wie schwierig auch die Verwirklichung der grossen Idee scheinen mag, so dürfen wir doch hoffen, dass die führenden Kreise den Mut und die Ausdauer niemals verlieren werden. Wir wollen nicht vergessen, dass nichts Grosses ohne grosse Anstrengungen erreicht wird. Ausharren gewinnt, sei das Losungswort. Was bisher an praktischen, greifbaren Resultaten erreicht wurde, ist allerdings bescheiden genug; aber auf einen grösseren moralischen Erfolg darf ich hinweisen, der die notwendige Voraussetzung des endlichen Gelingens des ganzen Werkes bildet. Ich meine das bereitwillige Zusammenwirken der Verbände und Fachleute aus allen beteiligten Staaten. Und das Verdienst, diese einigende und vorwärtstreibende Arbeit auf breiter Grundlage angeregt und organisiert zu haben, gebührt in erster Linie dem internationalen Schifffahrtsverbande. Niemand war mehr dazu berufen als er, der den besten Zweck verfolgt: durch die Schifffahrt die verschiedenen Völker zu gemeinsamer Kulturarbeit zu verbinden.“

Vom gleichen Geiste getragen waren auch die Worte, mit denen Bundesrat Calonder bei der Schlussfeier des Kongresses, die vom „Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein“ am 23. August in Basel veranstaltet wurde, den Dank der eidgenössischen Behörde, sowie die erneute Zusicherung ihrer tätigen Mitarbeit aussprach.

Die Tagung des internationalen Schifffahrtsverbandes — so ungefähr führte er aus — ist ein grosser Erfolg. Die Bestrebungen der Schifffahrtsverbände können nirgends mehr Anklang finden als in der Schweiz; denn wir Schweizer sind immer dabei, wenn es

gilt, auf dem Boden der Gleichberechtigung gemeinsam mit andern Nationen an der Förderung des Verkehrs, an seinem Fortschritt zu arbeiten. In der Schweiz war es Basel, von dem der erste Gedanke der Flusschiffahrt ausging. Dieser Gedanke hat nun die ganze Schweiz erobert. Die Fahrt der Kongressteilnehmer auf dem Rhein war eine glänzende Kundgebung für die Schifffahrt. Es wird aber viel gemeinsame Arbeit nötig sein, um den Gedanken zu verwirklichen. Wenn wir zu praktischen Ergebnissen kommen wollen, dann heisst es *einerseits nüchtern vorgehen, die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt auf den einzelnen Gewässern prüfen*, andererseits aber da, wo diese Prüfung ein günstiges Resultat ergibt, alle Energie einsetzen. Die Basler haben nicht nur die Schifffahrt bis Basel angestrebt, sondern wollen sie weiter fortsetzen. Sie haben sich auf eine höhere Warte gestellt. Das nationale Interesse der Schweiz liegt ihnen am Herzen, und unser Volk hat die Auffassung, dass im Rhein eine nationale Kraft liegt, die zum Wohle der ganzen Schweiz ausgenützt werden soll. Die eidgenössischen Behörden werden diese Fragen prüfen und mit vereinten Kräften, getragen von dem Gedanken an das nationale Interesse, werden wir an die Lösung der Aufgabe gehen. Einer von nationaler Solidarität getragenen weitsichtigen Verkehrspolitik brachte Calonder sein Hoch.

Miscellanea.

XLV. Generalversammlung des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins. Am 24. August hat vormittags die diesjährige Generalversammlung des S. I. & A.-V. in Lausanne getagt, der am Abend des 23. August die Delegiertenversammlung vorausging, während sich am Sonntag Nachmittag und am Montag eine Reihe festlicher Veranstaltungen anschloss, die von der einladenden Sektion Waadt des S. I. & A.-V. und dem Waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Verein den Kollegen des schweizerischen Vereins geboten wurden. Wir teilen, ohne den offiziellen Protokollen oder der üblichen Festberichterstattung vorgreifen zu wollen, heute nur mit, dass bei Anwesenheit von rund 250 Teilnehmern die Veranstaltung den schönsten Verlauf genommen hat, begünstigt von prächtigem Wetter und unter Anwesenheit zahlreicher Damen der Vereinsmitglieder.

In der Delegiertenversammlung wurde nach Entgegennahme des Geschäftsberichtes des Zentralkomitees, der den Mitgliedern in den letzten Tagen auch gedruckt zugestellt worden ist, die Rechnung von 1911/12 sowie das Budget für 1913 gutgeheissen, ein Statut für die Einführung der *Stellenvermittlung* (mit geringen Abänderungen dem in Band LXI, Seite 287 veröffentlichten Entwurf entsprechend) provisorisch auf zwei Jahre angenommen, sowie das Zentralkomitee neu bestellt. Aus diesem ist Professor Dr. F. Bluntschli auf seinen Wunsch ausgeschieden. Die Delegiertenversammlung bestätigte für die nächste zweijährige Amtsdauer als Präsident Ingenieur H. Peter, Wasserwerksdirektor der Stadt Zürich, sowie die beiden rangältesten Mitglieder des Zentralkomitee, Architekt O. Pflughard und Stadtingenieur V. Wenner. Weitere zwei Mitglieder sind statutengemäss durch die Sektion Zürich zu bezeichnen als der Sektion, welcher der Präsident entnommen ist.

Die Generalversammlung ernannte zu Ehrenmitgliedern Professor Dr. F. Bluntschli und alt Gotthardbahndirektor Dr. H. Dietler und nahm mit Akklamation die Einladung der Sektion Waldstätte an, die nächste Generalversammlung im Jahre 1915 in Luzern abzuhalten.

Infolge vorgerückter Stunde musste Ingenieur C. Buttica seinen sorgfältig vorbereiteten Vortrag über die Wasserverhältnisse im Kanton Waadt, der von zahlreichen anschaulichen Projektionsbildern begleitet war, leider stark abkürzen; demungeachtet erntete er reichen Beifall.

Das Programm zu dem die Generalversammlung begleitende Feste (siehe auf Seite 70 dieses Bandes) konnte, dank der guten Führung durch das unermüdete Lokalkomitee und namentlich der Umsicht von dessen Präsidenten, Ingenieur L. de Vallière, pünktlich und zu allseitiger Zufriedenheit durchgeführt werden.

Eine elektrische Zahnradbahn von Bagnères de Luchon nach Superbagnères in den französischen Pyrenäen, die wesentlich durch schweizerische Ingenieurertätigkeit geschaffen wurde, ist vor Jahresfrist in Betrieb genommen worden. Es handelt sich um eine meterspurige Anlage mit Zahnstange nach System Strub, die bei einer Längenentwicklung von 5,5 km einen Höhenunterschied

von 1166 m überwindet. Zum Betriebe dient Drehstrom von 3000 Volt und 50 Perioden aus der Usine de la Picadère, der als solcher der zweipoligen Kontaktleitung und der Schienenrückleitung zugeführt wird. Als Triebfahrzeuge sind drei zweiachsige Lokomotiven in Verwendung mit je zwei Drehstrommotoren von je 160 PS Stundenleistung, die direkt für 3000 Volt gewickelt sind und mittels Rotor-Regulierwiderständen gesteuert werden können. Zur elektrischen Bremsung wird die Stromrückgewinnung angewendet; für die mechanische Bremsung sind zwei unabhängig von einander arbeitende kombinierte Band- und Klotzbremsen angeordnet, die auf die Triebzahnäder wirken, sowie eine auf die Motorbremsscheiben arbeitende Bandbremse, die automatisch bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von etwa 20% ausgelöst wird und imstande ist, den Zug auf kurze Distanz zum Stillstand zu bringen. Die normale Zugskomposition umfasst eine Lokomotive und zwei Anhängewagen im Gesamtgewicht von 38 t. Die auf ein zweiachsiges Drehgestell und auf eine weitere Laufachse aufgebauten Personen-Anhängewagen sind teils als offene, teils als geschlossene Wagen ausgeführt und fassen je 60 Fahrgäste; sie können von Hand durch Vermittlung eines Bremszahnades von der Plattform aus gebremst werden. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge ist für die Bergfahrt auf 7,8 km/std, für die Talfahrt auf 8,2 km/std normiert. Die elektrische Beleuchtung der Züge wird bei 110 Volt durch einen besondern Beleuchtungs-Transformator vermittelt. Der elektrische Teil der Lokomotiven ist durch die A.-G. Brown, Boveri & C^{ie}, Baden, erstellt worden.

Bündner Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Chur. Zweck dieser Zeilen ist, unsere Fachkreise, insbesondere die Architekten, auf diese wegen ihrer künstlerischen Gediegenheit entschieden sehenswerte Ausstellung aufmerksam zu machen. Sie liegt auf dem Platze der obern „Quader“, dessen Lageplan unsere Leser in Band LX, Seite 224 finden, wo der erstprämierte Entwurf zum neuen Sekundar- und Handelsschulhaus der Architekten Schäfer & Risch dargestellt ist. Das Schulhaus ist nach den Plänen der Architekten im Rohbau bereits fertig, sein Torbau an der Masanserstrasse dient der Ausstellung, deren Architekt ebenfalls Herr Risch ist, als Eingang. In neun provisorischen Hallen, die sich um einen mittlern Kuppelbau, die Kunstaussstellung, gruppieren und die zweckmässigerweise durch gedeckte Laubengänge unter sich verbunden sind, einem grossen Massivbau (Hotelwesen, Touristik und Sport), sowie einer Anzahl besonderer Pavillons, werden die Landeserzeugnisse gezeigt. Sowohl Anlage und Durchbildung der geschickt beleuchteten Ausstellungsbauten, wie namentlich auch die Ausstellungsgegenstände selbst stehen auf erfreulicher Höhe und verdienen alle Anerkennung. An vielen handwerklichen Erzeugnissen (wir nennen als Beispiel nur die Kunstschmiedearbeiten von Gestle in Chur) spürt man den Einfluss, die leitende Hand des Architekten; das gleiche ist der Fall in der Raumkunstausstellung. Aber nicht nur den Architekten, auch den Ingenieuren wird, z. B. in den Darstellungen des kantonalen Bauamtes, manches Interessante geboten, sodass wie gesagt ein gelegentlicher Besuch in Chur nur empfohlen werden kann.

Raum und Bild. Unter diesem Titel ist gegenwärtig und noch bis zum 31. Oktober d. J. im Zürcher Kunstgewerbemuseum eine Raumkunst-Ausstellung zu sehen, die bezweckt, die Wirkung flächig dargestellter Wandgemälde in enger Verbindung mit der architektonischen Raumausbildung zu zeigen. Zu diesem Zweck haben je ein Architekt und ein Maler zu gemeinsamer Arbeit sich zusammengetan und je einen Raum geschaffen, so Bollert & Herter mit E. Stiefel in Zürich, Streiff & Schindler mit E. Würtenberger, Pflughard & Häfeli mit Aug. Giacometti, Curjel & Moser mit Heinr. Altherr in Stuttgart. Ausser diesen auf einheitliche Wirkung abzielenden Räumen enthält die Ausstellung eine Reihe von modernen, dem gleichen Zweck bestimmten dekorativen Glasmalereien (z. B. Kirchenfenster) verschiedener Künstler (u. a. Goller und Thorn-Prikker in Ausführungen von Heinersdorff, Berlin) von z. T. ausserordentlich starker Wirkung, ferner kleinplastische Arbeiten in Holz, Bronze und Stein. Die Ausstellung, auf die wir hoffen, eingehender zurückzukommen, sei angelegentlichst zum Besuch empfohlen.

Deutsch-skandinavischer Verkehr. Auf der für den Verkehr zwischen Deutschland und Skandinavien dienenden Dampferlinie Sassnitz-Trelleborg sind durchgreifende Verbesserungen beabsichtigt. Da die zwei deutschen und zwei schwedischen Dampfer, die jetzt den Verkehr besorgen, nur noch kurze Zeit zur Bewältigung des Verkehrs ausreichen werden, ist eine Vermehrung der Fahrzeuge geplant. Vor allem soll, einem schwedischen Vor-