

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 2 (1909-1910)

Heft: 18

Artikel: Das Wasserstrassenprogramm Ungarns

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920250>

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: 02.04.2025

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

den Absichten des Herrn Baurat selber, hielt ich es für angemessener, vorläufig in den Forderungen für die Öffnungsabmessungen bei den bestehenden Brücken nur das Allernotwendigste zu befürworten. Dies ist der Grund, weshalb, um mit den Worten des Herrn Baurat Kupferschmid zu reden, Herr Gelpke sich die Sache in der Brückenfrage leicht gemacht hat. Meinen Frachtberechnungen legt Herr Kupferschmid kein grosses Gewicht bei, weil die Regierung des Kantons Basel-Stadt den Schiffahrtsgesellschaften bedeutende Subventionen verabfolgt. Diese Subventionen sind darin begründet, dass die Schiffahrtsgesellschaften jeweilen zu ganz bedeutenden Verausgabungen für den Umbau der Dampfer und Kähne der tiefliegenden Kehler Brücke wegen genötigt werden. Dazu gesellen sich die künstlichen Fahrthindernisse bei den Schiffbrücken, wo die den Brücken vorgebauten hölzernen Eisbrecher komplizierte und nicht ungefährliche Fahrtmanöver verursachen. So beträgt bei den einzelnen Schiffbrücken die Anzahl der die Fahrten jeweilen beeinträchtigenden hölzernen Joche: Hünigen 2, Neuenburg 2, Breisach 3, Sasbach 3, Schönau 3, Rheinau 3, Gerstheim 3. Bei dem Hin- und Herpendeln des Talweges kommt es nun vor, dass der Talweg die Mitte der Brücke schneidet, wo in der Regel die Eisbrecher sich vorfinden. Bei den jeweiligen Versuchen, die Fahrt um die Eisbrecher herum dennoch zu erzwingen, geht es gewöhnlich ohne leichtere und schwerere Havarien nicht ab. Dazu fehlt eine Verbaakung des Fahrwassers, überhaupt mangelt es der Schiffahrt an jeglicher Hilfeleistung. In Betracht dieser Verhältnisse scheint also die staatliche finanzielle Unterstützung zum mindesten so gerechtfertigt, wie seinerzeit die beträchtlichen finanziellen Opfer der Städte Strassburg und Karlsruhe an neu gegründete Schiffahrtsunternehmungen zur Konsolidierung des Stromverkehrs begründet waren.

Gewissermassen zur Illustrierung des illusorischen Charakters der Frachtvorteile führt dann Herr Kupferschmid ein Beispiel an. So habe die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln ihre Fahrten nach Basel deshalb eingestellt, weil die Stadt Basel die Ausbezahlung der Subventionen verweigert habe, und die Gesellschaft auf ihre Kosten nicht kommen könne. Ein unglücklicheres Beispiel wie das hier vorliegende hätte der Herr Baurat kaum geltend machen können. Denn erstens wurden dieser Gesellschaft nicht nur die Subventionen ausbezahlt, sondern ihr tatsächlich noch 300 Mark mehr gegeben als sie selbst gefordert hatte, und zweitens hatte die Gesellschaft ihre Fahrten nach Basel mit einem Schleppdampfer durchgeführt, welcher zu den ältesten und für die Oberrheinschiffahrt untauglichsten Schleppbooten des ganzen Rheingebietes gehört. Es ist dies der Seitenraddampfer Colonia VIII. Die Leistungsfähigkeit des Bootes war viel zu gering. Als dieses Boot zum

erstenmal seine Fahrt nach Basel zurückgelegt hatte, hiess es allgemein bei den Schiffern: ja, wenn die Kreuz-Ass (für Colonia VIII) nach Basel hinauf klingelt, dann ist es keine Kunst mehr, den Oberrhein zu befahren. Das Boot hatte bei seinen Fahrten beständig unter Havarien zu leiden. Sobald der Gesellschaft ein geeigneterer Dampfer zur Verfügung steht, werden die Fahrten nach Basel voraussichtlich wieder aufgenommen. Herr Kupferschmid wehrt sich dann gegen die Auffassung, dass zu den Kosten für die Schiffbarmachung eines Stromes die Aufwendungen für Hafenanlagen nicht hinzugezählt werden dürfen. So sei zum Beispiel der Hafen in Kehl mit Rücksicht auf die in Aussicht gestandene Rheinregulierung so gross angelegt worden. Das wird gewiss niemand bestreiten. Aber unzulässig ist die Ansicht, dass zu den Kosten für die Schiffbarmachung des Stromes die Hafenkosten mit hinzugerechnet werden. Dann müssten zu den Kanalisierungskosten des Main die Kosten der Hafensplätze von Frankfurt, insbesondere der neue Osthafen im Kostenbetrage von 70 Millionen Mark ebenfalls hinzugerechnet werden. Wohin würde eine solche Verquickung der Kosten für Fahrtrinne und Verlade-Anlagen schliesslich führen? Soviel zur Abwehr!



Das Wasserstrassenprogramm Ungarns.

N. S. Die Bestrebungen Ungarns, durch den Bau künstlicher Wasserstrassen und durch die Regulierung der schiffbaren Flüsse ein zusammenhängendes Kommunikationsnetz zu schaffen, um dadurch einerseits den Aufschwung eines Binnenverkehrs zu ermöglichen, andererseits aber durch Schaffung der Wasserstrasse Budapest—Fiume einen Seeweg zu sichern, sind bereits alten Datums. Schon aus den 16., 17. und 18. Jahrhunderten stammen gesetzliche Verfügungen, die auf die Regulierung von schiffbaren Flüssen abzielten. Aber alle dahingehenden Projekte gelangten infolge der Inanspruchnahme des Landes durch den Ausbau der Eisenbahnlinsen nicht zur Realisierung. In neuester Zeit nahm nun die ungarische Regierung das Studium der Frage der schiffbaren Flüsse in die Hand und es wurde zu diesem Zwecke im Handelsministerium ein eigenes Departement für Kanalpläne errichtet.

Für den Aufschwung des Binnenverkehrs macht sich vor allem der Mangel einer Donau-Theissverbindung geltend, da die jetzige aus den östlichen Teilen nach der Hauptstadt führende Wasserstrasse infolge ihrer Länge die Konkurrenz mit der Eisenbahn nicht aushalten kann. Die Hauptaufgabe des Kanals besteht nun darin, den ganzen zu erwartenden westlichen Verkehr der Donau-Theissverbindung zweckmässig und billig abzuwickeln. Während

die Einmündung des Kanals in die Donau bei Budapest erfolgen muss, werden für den Endpunkt Szolnok, Csongrád und Szeged in Erwägung gezogen.

Über die Länge des Kanals, die Verkehrsverhältnisse, Transportspesen und Jahresauslagen gibt nachfolgende Tabelle Aufschluss.

Richtung des Kanals	Baulänge in Kilometern	Betriebslänge in Kilometern	Anzahl der Tonnenkilometer im Falle eines Endverkehrs	Transportkosten in Kronen	Jahresauslagen in Kronen
Budapest—Szolnok	108,0	161	1016,82	7,0421	10,1231
Budapest—Csongrád	141,0	166	835,40	6,3424	9,2114
Budapest—Szeged	174,6	202	820,25	6,6046	9,8786

Nach dieser Aufstellung dürfte sich sowohl vom Standpunkt der Volkswirtschaft und des Gesamtverkehrs, als auch vom Standpunkte der Verfrächter die Csongráder Einmündung als die beste erweisen und auch die beste und billigste Abwicklung des zu erwartenden Verkehrs sichern.

Den Nutzen, den sich Ungarn aus dieser Donau-Theissverbindung verspricht, dürfte sich beiweitem nicht als so gross erweisen, wie ihn die Interessenten erwarten.

Die zur Verfrachtung gelangenden Warenmassen sind in erster Linie land- und forstwirtschaftliche Produkte, also einen geringen Wert repräsentierende Rohprodukte, die eines billigen Transportes bedürfen. Neben Holz und Getreide sollen auch die Produkte der Fabrikindustrie, billige Rohstoffe und die, die Bedürfnisse des allgemeinen Konsums deckenden Massenartikel dem Wasserstrassentransport übergeben werden.

Im Transitverkehr der Theissgegend in der Richtung gegen Budapest erhofft man im Verhältnis zu den heutigen Eisenbahnspesen 40—60 Prozent, zu den heutigen Wasserfrachtsätzen aber 30—40 Prozent Ersparnis. (Rundschau für Technik und Wirtschaft.)

WASSERRECHT

Eidgenössisches Wasserrechtsgesetz. Wir lesen in der „Zürcher Post“: „Bei der Beratung des Geschäftsberichtes im Nationalrat hat nach übereinstimmenden Berichten der Presse Bundesrat Ruchet als Chef des Departements des Innern erklärt, das seit dem Herbst 1908 schon in Arbeit liegende eidgenössische Wasserrechts-Gesetz werde nächstens dem Bundesrat zugehen. Entweder legt Herr Ruchet den Begriff „nächstens“ äusserst weitherzig aus oder dann besitzt er einen über alle Realitäten erhabenen Optimismus. Wie steht in Wirklichkeit die Sache? Ende Januar 1910 hat Herr Ruchet endlich auf öffentliche Mahnung hin eine neue siebengliedrige Kommission eingesetzt, die den Auftrag hat, die Beschlüsse der grossen Expertenkommission vom Februar

und Mai 1909 zu verarbeiten. Von dieser Kommission hat wiederum Professor Dr. Burdhardt in Bern das Mandat erhalten, einen Entwurf auszuarbeiten. Vor dem Herbst ist nach seiner eigenen Erklärung dieser Entwurf nicht zu erwarten. Dann hat er noch die Kommission zu passieren, und dann kommt er erst vor den Bundesrat. Nennt Herr Ruchet das wirklich „nächstens“, wenn frühestens Ende dieses Jahres der Bundesrat den Entwurf erhält?“

Schiffahrtsabgaben im Deutschen Reich. Über die Schiffahrtsabgaben, die Preussen auf den deutschen Strömen erheben will, hat die Handels- und Gewerbekammer für Vorarlberg am 16. April in Feldkirch verhandelt. Das Protokoll darüber ist jetzt erschienen und enthält auch den von K. R. Karl Huter in dieser Sitzung erstatteten Bericht. Dieser schliesst mit folgenden Sätzen:

„Es kann Österreich mit gutem Gewissen und vollem Rechte mit Holland und der Schweiz (welche bereits in dieser Frage mit einander verhandelt haben) zur Abwehr der Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein vorgehen. Noch ein weiterer Umstand gäbe Anlass zu gemeinsamem Vorgehen mit der Schweiz; während Preussen mit den Abgaben daran geht, die Schifffahrt zu erschweren, befasst man sich in der Eidgenossenschaft schon seit Jahren mit dem Studium eines grosszügigen Stauprojektes, welches sämtliche Seebecken vom Walensee bis zum Neuenburger mit ihren Zuflüssen in sich schliesst und die Möglichkeit schaffen würde, durch Regulierung der Abflüsse die Schifffahrtstage auf dem Rhein bis auf 330 im Jahre zu steigern. In erster Linie kommt für eine gleichmässige Wasserführung des Rheins die Stauung des Bodensees in Betracht; es bedarf zur Durchführung dieses Projektes des Einverständnisses sämtlicher Uferstaaten; hier hätten Österreich und die Schweiz vielleicht Gelegenheit, ihre Einwilligung an die Abgabefreiheit des Transitverkehrs auf dem Rhein zu knüpfen, bezw. die Aufnahme in die Rheinschiffahrtsakte zu verlangen...“

Wasserrechtsgesetzgebung im Grossherzogtum Baden.

Vor zwei Jahren legte die badische Regierung dem Landtag einen Gesetzentwurf über die Abänderung des badischen Wassergesetzes vor, der aber wegen der vielen andern Arbeiten des Landtags nicht mehr erledigt werden konnte und deshalb in veränderter Form, aber mit den gleichen Zielen, dem Landtag nochmals zugeht. Inzwischen ist der Entwurf den Handelskammern und dem Wasserwirtschaftsrat zur Begutachtung vorgelegt worden. Die Regierung hat die Gutachten in dem neuen Gesetzentwurf verwertet. Eine offiziöse Korrespondenz berichtet über die Vorlage: Die von Jahr zu Jahr grösser werdene Schwierigkeit, für Industrie und Gewerbe die nötigen Kohlen zu erhalten, und die stetige Steigerung der Kohlenpreise haben die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Ausnutzung der Wasserkräfte gelenkt. Aber während man bis vor kurzem das Interesse fast ausschliesslich den Wasserkraften des Rheins zuwendete, so hat die Erfahrung der neuesten Zeit gezeigt, dass auch aus den kleinern Flüssen und Bächen sich erhebliche Kraftmengen durch Aufspeicherung des Niederschlagswassers in grösseren Sammelbecken gewinnen lassen. Bei näherer Betrachtung ergab sich sogar, dass diese Unternehmungen mancherlei Vorzüge vor den Kraftwerken an den Strömen haben; namentlich wenn es sich um Erzeugung elektrischer Energie für Betriebe mit wechselndem Bedarf handelt. So könnten für den elektrischen Betrieb von Eisenbahnen die Wasserkräfte des Rheins zum Beispiel nur zu einem Fünftel ausgenutzt werden. Daher eignen sich die Wasserkraftwerke des Rheins mehr zur Ausnutzung für industrielle Werke, die die elektrische Energie Tag und Nacht ausnutzen. Der Eisenbahnverwaltung und den Gemeinden ist mehr gedient durch die Anlage von Talsperren und Staubecken, deren Betrieb sich dem wechselnden Bedarf an motorischer Kraft und Licht anzupassen vermag. In Baden gibt es nun eine Reihe von kleineren Gewässern, an denen sich Sammelbecken zur Aufspeicherung und Verwertung der Niederschlagswasser, namentlich zur Erzeugung von elektrischer Energie für Kraft- und Lichtzwecke, anlegen lassen. Für einige von ihnen sind in letzter Zeit bereits Entwürfe aufgestellt worden, so von Professor Rehbock für das Quellgebiet der Murg. Die von ihm geplanten drei Kraftwerke sollen zusammen eine