Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt**

Band (Jahr): **12 (1919-1920)**

Heft 19-20

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Auf Anregung des Oberbürgermeisters der Stadt Eisenach, Dr. Janson, wurde schliesslich eine Resolution angenommen, worin im Hinblick auf die Arbeitslosigkeit die baldige Anhandnahme der Projekte gewünscht wird.

Les grands travaux publics en Belgique

par Charles LEMAIRE, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Le ministère des Travaux publics est actuellement saisi d'une série de projets de grande envergure et dont la réalisation doit contribuer, dans une large mesure, à notre restauration. L'administration des Ponts et Chaussées prépare la continuation des travaux d'extension du port d'Anvers: un concours-adjudication aura lieu en vue de la construction des quais d'Austruweel et du bassin-canal (celui-ci formant une étape dans la réalisation du vaste projet de grande coupure de l'Escaut). L'administration présentera un projet et l'entrepreneur pourra, s'il le désire, présenter un contre-projet. On peut estimer la dépense pour cette double entreprise à quelques cents millions, en tenant compte des prix actuels des matériaux.

Un autre et gros problème est celui du canal de Charleroi à Bruxelles: cette importante voie de communication a été construite, par l'initiative privée, en cinq années; depuis quarante ans, il est en voie de normalisation, en vue de permettre le passage de bateaux de 300 tonnes, au lieu des minuscules baquets de 70 tonnes pour lesquels il fut établi. Encore n'est-on parvenu à „normaliser" que la section comprise entre la Sambre et Clabecq, alors que celle de Clabecq à Bruxelles est restée (sauf une couple d'écluses) dans les dimensions primitives.

Or tous les spécialistes reconnaissent aujourd'hui que des bateaux de 300 tonnes sont insuffisants pour porter le fret à un taux raisonnable: il faut au moins des bateaux de 600 tonnes. Si bien que le nouveau canal est déjà trop petit, avant d'être achevé! On a donc demandé au gouvernement de ne pas persister dans son erreur, de mettre directement à 600 tonnes la partie non encore modernisée du vieux canal. C'est à quoi vient de consentir le ministre, qui fait préparer la rédaction d'un cahier des charges comportant les travaux nécessaires à l'amélioration de cette section de voie navigable, en vue de la circulation de bateaux de 600 tonnes.

Cette décision permettra la pénétration des bateaux de 600 tonnes dans le canal de Charleroi qui, dans la traversée de Bruxelles, ne peut être considéré que comme un bassin-canal. Le trafic sur le canal qui avant la guerre donnait déjà un mouvement annuel de 1,100,000 tonnes, avec les baquets de 70 tonnes, prendra un développement considérable.

Notons que, lorsque le canal de Charleroi sera accessible aux bateaux de 300 tonnes (en attendant que ceux de 600 puissent le traverser de bout en bout) la distance d'Anvers à la frontière française — par la Sambre et la Meuse — sera réduite à 227 km, et que les transports d'Anvers vers l'Est français, le bassin de Briey, l'Alsace-Lorraine, bénéficieront d'une réduction du parcours de 40 km sur la route actuelle par le canal de la Campine, le canal de Maestricht et la Meuse. Ce sera aussi la route la plus directe entre Anvers et Paris, la distance entre ces deux grands ports étant réduite à 482 km. On voit que la décision qui vient d'être prise est d'une importance énorme pour l'avenir économique de la capitale et du pays tout entier. Bruxelles verra sans doute prochainement l'achèvement de ses installations maritimes et des travaux du canal à grande section qui relie son port à celui d'Anvers. Mais Gand, à son tour, a besoin d'extensions nouvelles, notamment de la construction d'une grande cale sèche avec travaux accessoires (dépense de 15 à 20 millions). D'autre part, on prévoit l'établissement, à Terneuzen (tête du canal maritime de Gand à Terneuzen), d'une écluse nouvelle de 26 m de largeur et de 240 m de longueur pour remplacer celle qui existe et dont les dimensions sont de 140 m de longueur sur 18 m de largeur. La Hollande ne fait plus obstacle à l'exécution de cet ouvrage.

Le gouvernement belge se préoccupe aussi du développement prochain du nouveau bassin houiller de la Campine et de la nécessité de mettre à la disposition de l'industrie naissante dans cette région les moyens de transport indispensables. Il y a lieu de prévoir dans un avenir rapproché la construction, à travers la Campine, d'un réseau de canaux qui viendront, par le Démer, se raccorder au canal de Louvain à Bruxelles. Cette question est actuellement à l'étude en même temps que celle de la création d'une série de routes et de chemins de fer. Il s'agit ici d'une dépense de 350 à 400 millions, dépense indispensable, car, dans quelques années, les nouveaux sièges d'extraction pourront produire plusieurs millions de tonnes par an; il faut donc que pour cette époque le bassin de la Campine soit outillé.

Le gouvernement belge a conclu un contrat avec un groupe financier anglais à la tête duquel se trouvent lord Willoughby et Mac Elroy. Aux termes de cette convention, le consortium anglais consent au gouvernement belge un prêt de 50 millions des livres sterling à l'intérêt de 5 %. Une partie de l'emprunt restera à Londres et sera mise à la disposition des industriels et commerçants belges ayant des achats à faire en Angleterrre, et qui pourront, de la sorte, s'y procurer des livres sans avoir à payer la lourde différence du change actuel. Comme contre-partie, le gouvernement belge confie au groupe représenté par lord Willoughby la construction du canal d'Anvers au Rhin. Mais, dans le cahier des charges, il a été stipulé que tous les travaux devront être mis en adjudication entre des firmes belges et que matériaux et main-d'œuvre devront être exclusivement belges. Il s'agit de la voie navigable entre la Meuse et le Rhin, dont le traité de Versailles nous permet la création dans le délai de vingt-cinq ans. Une société anonyme belge se constituera en Belgique, dans les six mois qui suivront la signature du contrat. Le capital, assez faible de cette société, sera couvert par un groupe anglais.

La Belgique s'engage à faire exécuter des travaux par ladite société pour un milliard de francs. Dans les travaux sont compris les canaux Anvers-Rhin et Anvers-Moerdijck pour ce qui incombe à la Belgique.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Auszüge aus den Protokollen der Sitzungen des Vorstandes.

Sitzung vom 5. Juni 1920 in Zürich.

Zusammenarbeit der Verbände mit den Bundesbehörden. Der Vorstand nimmt Kenntnis von einer Antwort der Bundeskanzlei auf unsere Eingabe. Der Vorsitzende teilt das Ergebnis einer Besprechung mit Herrn Dr. Mutzner, Direktor des Amtes für Wasserwirtschaft, mit.

Rheinschiffahrt Basel-Strassburg. Der Vorsitzende gibt Kenntnis von einem Schreiben des eidgenössischen Departements des Innern das sich mit dem Artikel von Herrn Ingenieur Härry in No. 1/2 der „Schweiz. Wasserwirtschaft" vom 10./25. Oktober 1919 über diese Frage befasst.

Untersuchungen über Abdichtungen. Die Einladung zur Zeichnung von Beiträgen zur Deckung der noch nötigen Summe von Fr. 50,000 sind versandt worden. Vom Studienfond zur Förderung der Volkswirtschaft ist ein Beitrag von Fr. 20,000 für das Jahr 1920 und ein weiterer Beitrag für 1921 in Aussicht gestellt worden. Der Vorstand verdankt diese wertvolle Unterstützung und leitet die Angelegenheit an die Kommission.

Erhöhung der Mitgliederbeiträge und Propaganda. Auf unser Zirkular haben 18 Mitglieder des Verbandes ihre Beiträge um Fr. 3560 erhöht. Eingetreten sind im Jahre 1920 15 Mitglieder mit einem Beitrag von Fr. 2120. Die Gesellschaft für chemische Industrie in Basel hat dem Verband pro 1920 eine besondere Subvention von Fr. 3000 bewilligt. Der Vorstand verdankt diese Unterstützungen.

Erhöhung der Bundessubvention pro 1921. Es wird beschlossen, an das Eidgenössische Departement des Innern eine Eingabe zu richten.

Anstellung eines Adjunkten. Es wird Kenntnis genommen von Besprechungen mit dem Linth-Limmatverband über diese Angelegenheit. Es wird beschlossen, dem Ausschuss die Anstellung eines Adjunkten zu beantragen.

Ausschußsitzung. Diese wird auf Anfang Juli in Aussicht genommen und die Traktanden festgesetzt.

Rhoneverband. Der Sekretär gibt Kenntnis von einer Besprechung in Lausanne über die Bildung dieser Gruppe.

Sitzung vom 23. Juni 1920 in Bern.

Der Jahresbericht pro 1920 wird durchbesprochen und mit verschiedenen Änderungen genehmigt. Der Bericht soll in der Zeitschrift veröffentlicht werden. Der Ausschuss wird über die Herstellung von Abzügen beschliessen.

Rechnung pro 1919 und Budget pro 1920 werden durchbesprochen. Es wird beschlossen, in den Einnahmen einen Posten für Beiträge der besonderen Unternehmungen an die Verbandsrechnung im Betrage von 5% der Ausgaben der Unternehmungen einzusetzen.

Ausschußsitzung. Das Programm der Sitzung wird durchberaten und genehmigt.

Sitzung vom 5. Juli 1920 in Zürich.

Erhöhung der Bundessubvention pro 1921. Der Entwurf der Eingabe an das eidgen. Departement des Innern wird durchberaten und festgestellt. Er wird den Mitgliedern des Ausschusses zugestellt und von diesen unterzeichnet.

Vertrag mit der Zeitschrift. Der neue Entwurf wird durchberaten und den Mitgliedern des Ausschusses zugestellt.

Vertrag mit dem Sekretär. Der neue Vertrag wird durchberaten und dem Ausschuss vorgelegt.

Rechnung pro 1919 und Budget pro 1920. Die Vorlagen werden zu Handen der Ausschußsitzung durchberaten.

Jahresbericht pro 1919. Der Sekretär wird beauftragt, zu Handen der Presse einen Auszug aus dem Jahresbericht anzufertigen.

* * *

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Ausschusses des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes, Freitag und Samstag den 9./10. Juli 1920 in Altdorf.

Anwesend sind 9 Mitglieder. Vorsitzender: Präsident Ständerat Dr. O. Wettstein. Sekretär: Ing. A. Härry.

Traktanden:

1. Protokoll der Sitzung vom 1. Oktober 1919 in Bern.
2. Jahresbericht pro 1919.
3. Rechnung pro 1919 und Budget pro 1920.
4. Festsetzung der ordentlichen Generalversammlung pro 1920.
5. Antwort des Bundesrates auf unsere Eingabe (Zusammenarbeit, Wasserwirtschaftskommission).
6. Wahlen in den Vorstand und Ausschuss.
7. Aufnahmen.
8. Vertrag mit dem Sekretär.
9. Vertrag mit der Zeitschrift.
10. Beschluss über die Wahl eines Adjunkten.
11. Verschiedenes.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 3 Uhr. Schon seit Jahren besitzt der Ausschuss eine Einladung von Direktor Ringwald zur Besichtigung des Arniwerkes. Heute sind wir der Einladung nachgekommen und können damit eine Besichtigung des Werkes Amsteg der S. B. B. und des projektierten Urserenwerkes verbinden.

Der Sprechende hält einen warmen Nachruf auf das verstorbene Vorstandsmitglied Direktor Heinrich Wagner, zu dessen Ehren sich die Anwesenden von den Sitzen erheben.

Das Protokoll der Sitzung vom 1. Oktober 1919 in Bern wird genehmigt.

Jahresbericht pro 1919. Der Bericht wird seitenweise durchgegangen. Zu längeren Erörterungen geben folgende Punkte Anlass: Die Schwierigkeiten in der Erstellung von Kraftwerken, die grosse Zahl von Konzessionsgesuchen, die Rheinschiffahrt Basel-Strassburg, die Verbindung von Mailand mit dem Langensee, die Frage der Gebiets-Abgrenzungsverträge. Es wurde festgestellt, dass das Hindernis in der Erstellung neuer Kraftwerke ausser in der Schwierigkeit der Geldbeschaffung und hohem Zinsfuss in der grossen Verteuerung liegt, denen die Energiepreise nicht gefolgt sind. Die grosse Zahl von Konzessionsbegehren entspricht legitimen Bedürfnissen und ist nicht der Jagd nach Konzessionen in den neunziger Jahren gleichzustellen. Es wird Kenntnis genommen von einem Projekt Beretta-Majocci über die Verbindung von Mailand mit dem Comersee und beschlossen, an die Behörden der Stadt Mailand zu gelangen mit der Anfrage, ob sie bereit seien, mit den schweizerischen Interessenten über das Projekt der Verbindung von Mailand mit dem Langensee in Verbindung zu treten. Es wird festgestellt, dass die Gebiets-Abgrenzungsverträge seinerzeit nötig waren und im Interesse der Werke und der Konsumenten waren. Ein Abbau dieser Verträge tritt automatisch mit der Vereinheitlichung in den Tarifen ein. Gegen Auswüchse schützen gesetzliche Vorschriften. Es wird angesichts der Ereignisse beim Ritomwerk die Notwendigkeit des Anschlusses der S. B. B. an die übrigen Werke betont und dabei die Wahl des Stromsystems bei der Elektrifikation der Bahnen kritisch besprochen.

Die Rechnung pro 1919 und das Budget pro 1920 werden genehmigt.

Die Antwort des Bundesrates auf die Eingabe betr. Wasserwirtschaftskommission und die Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden ist den Mitgliedern zugestellt worden. Die Antwort wird eingehend besprochen und beschlossen, neuerdings Schritte bei den massgebenden Instanzen zu unternehmen.

Aufnahmen. Der Vorsitzende verliest die Namen der Anmeldungen seit der letzten Sitzung. Es sind folgende:

Caspar *Tanner*, Frauenfeld; F. *Steiner*, Nat.-Rat, Malters; Werner *Fyg*, Geologe, Thun; R. *Meyer-Rein*, Ziviling., Thun; Dr. E. *Walderm*, Dir. der Schaffhauser Kantonalbank, Schaffhausen; Moritz *von Hoor-Tempis*, Prof. Dr., Budapest; E. *Meyer*, Ing. Prof. für Wasserbau E. T. H., Zürich; Bartel *Granigg*, Hochschulprofessor, Loeben; Carl *Scheller*, Schiffbauing., Pratteln; *Vereinigte Drahtwerke A.-G.*, Biel; *Deco A.-G.*, Küsnacht (Zch.); Theod. *Bertschinger*, Hoch- und Tiefbauunternehmung, Lenzburg; *Aargauische Portlandcementfabrik*, Holderbank-Wildegg; *Cellulosefabrik Attisholz A.-G.* vorm. Dr. R. Sieber, Attisholz; *Portlandcementwerk Thayngen A.-G.; Elektra Baselland*, Liestal; *A.-G. Elektrizitätswerk Heiden; Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke*, Gerlafingen; *Schweizerische Kraftübertragung A.-G.*, Bern; *Kalk- und Cementfabrik K. Hürlimann Söhne*, Brunnen; *„Rhenus" Transportgesellschaft*, m. b. H., Basel; *Generaldirektion der Schweizerischen Volksbank*, Bern; *„Sia", Schweiz. Schmirgel- und Schleifindustrie A.-G.*, Zürich; *Verein Schweiz. Kalk-, Cement- und Gipsfabrikanten*, Beckenried; *Sektion Zürich des Schweizer. Technikerverbandes*, Zürich; *Spinnerei Neu-Ägeri*, Neu-Ägeri; Fritz *Streiff, Spinnerei Aathal*, Aathal; *Trümpler & Söhne*, Zürich 1.

Sämtliche Bewerber werden aufgenommen.

Der Vertrag mit dem Sekretär wird auf eine neue Amtsperiode abgeschlossen.

Der Vertrag mit der Zeitschrift und die Vereinbarung mit den Gruppen hierüber wird genehmigt.

Der Vorstand erhält den Auftrag, die provisorische Wahl eines Adjunkten des Sekretärs vorzunehmen.

Der Vorsitzende teilt mit, dass eine Anzahl Mitglieder ihren Jahresbeitrag erhöht haben und dass die Gesellschaft für chemische Industrie in Basel einen besonderen Beitrag von Fr. 3000 bewilligt hat.

Zürich, den 17. Juli 1920.

Der Sekretär: Ing. A. Härry.

Wasserkraftausnutzung

Projekt einer Wasserkraftanlage Thurtal-Walensee. Die thurgauische Handelskammer schreibt in ihrem Jahresbericht: Beim Regierungsrat des Kantons St. Gallen wurde von einer Interessentengruppe eine Wasserrechtskonzession für eine Wasserkraftanlage Thurtal-Walensee nachgesucht. Da die Niederwasserstände der Thur gegenüber früheren Jahren bedeutend abgenommen hatten, sei es infolge von Stauungen, sei es, dass durch die vermehrten Wasservorgungsanlagen bedeutende Mengen Quellwasser dem Flusslauf entzogen werden, hätte eine weitere Verminderung der Wassermenge die Rechte der thurgauischen Wasserkraftbesitzer empfindlich schädigen müssen. Wir haben daher die Interessen der thurgauischen Wasserrechtsbesitzer wahrgenommen und beim

Justizdepartement des Kantons St. Gallen beantragt, die nachgesuchte Konzession nicht zu erteilen.

Gründung der Rätischen Werke für Elektrizität A.-G., Thusis. Am 7. Juni fand in Basel die Gründungsgeneralversammlung der Rätischen Werke für Elektrizität A.-G. mit Sitz in Thusis statt. Die Gründer dieses Unternehmens zur Nutzbarmachung der reichen Wasserkräfte Graubündens sind das Elektrizitätswerk Lonza in Basel, die Motor A.-G. Baden, die Kraftwerke Brusio und die schweizerische Eisenbahnbank Basel. Das Kapital beträgt 11 Millionen Franken, alles Inhaberaktien zu Fr. 500, von denen zunächst 8,5 Millionen Fr. ausgegeben und voll einbezahlt werden. Als Sitz der Verwaltung ist Thusis vorgesehen. Die Gesellschaft erwirbt vom Elektrizitätswerk Lonza die Karbidfabrik und Kraftzentrale in Thusis, und von den Kraftwerken Brusio deren Anlagen in Bevers. Ebenso gehören ihr eine Anzahl wertvoller Konzessionen auf die Wasserkräfte des Kantons Graubünden.

Das Sempachersee-Projekt. Die Firma Escher Wyss in Zürich hat laut dem „Sempacher-Anzeiger" ein Kraftwerk zur Konzessionierung angemeldet. Der Sempachersee wurde als Kraftreserve ausersehen. Das Kraftwerk ist unterhalb dem Dorf Emmen projektiert; von dort aus würde mittelst eines Stollens der See angestochen und während des Winters nach Bedürfnis bis 15 m abgesenkt. Es ist ein nutzbares Gefälle von 50 m vorhanden, womit eine Kraftleistung von 12,000 PS. erzielt werden soll. Um die abgesenkte Wassermenge wieder innert nützlicher Frist zu ersetzen, würde die kleine Emme von Wolhusen aus mit einem Stollen zugeführt. An die Kosten dieses Werkes würden alle schon bestehenden Kraftanlagen von Rathausen abwärts, die an dieser ausgiebigen Winterkraft Anteil hätten, zur Beteiligung herangezogen.

Ausnutzung des Bockibaches und Altbaches im Kanton Uri. Herr Ing. J. Büchi in Zürich bewirbt sich bei der Regierung des Kantons Uri um die Konzession zur Ausnutzung der genannten zwei Bäche. Die Pläne liegen bis 3. August auf den Gemeindekanzleien von Attinghausen und Erstfeld auf.

Ausnutzung der Wasserkräfte Vorarlbergs. Der Landtag Vorarlbergs hat sich in seiner Sitzung vom 14. Mai mit der Ausnutzung der Wasserkräfte Vorarlbergs beschäftigt. Mit Einstimmigkeit wurde der Landesrat beauftragt, sich in dieser Angelegenheit mit Interessenten in Verbindung zu setzen unter Vorbehalt der späteren Zustimmung durch den Landtag.

Diese soll auf folgenden Grundlagen basieren:

1. Es soll eine gemischte Genossenschaft zur Verwertung und Ausnutzung der Wasserkräfte gebildet werden, in welcher Vorarlberg das Übergewicht besitzt. An dieser Genossenschaft kann Vorarlberg und das Ausland teilnehmen.

2. An erster Stelle sollen die Bedürfnisse des Landes gedeckt werden zu einem Preise, der um 20 % niedriger ist als der Verkauf nach dem Auslande.

3. Die Kontrahenten des Auslandes verpflichten sich, den Rest des Stromes zu einem Preise zu kaufen, der ausser der Deckung der laufenden Kosten auch die Anlage einer Dividende erlaubt.

Die Kontrahenten des Auslandes sind Württemberg und die Schweiz (St. Gallische und Bündner Kraftwerke). Wie der „Thurgauer Zeitung" zu entnehmen ist, soll der Anteil an der Ausnutzung folgende Proportion aufweisen: Vorarlberg 52 %, die Schweiz 40 % und Württemberg 8 %.

Nach dem Berichte der Kommission soll die Ausbeute der verfügbaren Kräfte 45,000 kW. betragen, von denen jährlich 180 Millionen kWh. auszuführen wären. Mit den Arbeiten wird am Lünersee (Scesaplana) und am untern Teil der Ill (Feldkirch) begonnen werden. Die Projekte sind bereits fertig. Am Lünersee ist die Arbeit bereits begonnen worden.

Baden und der Ausbau der Wasserkräfte des Rheins. Zum Ausbau der Wasserkräfte des Rheins fordert ein der badischen Landesversammlung zugegangener Entwurf die Summe von 26,573,000 Mark. Die bisher bewilligten 6,200,000 Mark reichen infolge der Geldentwertung nicht aus. Es ist in Aussicht genommen, die ersten 50 Prozent der Verteuerung der Herstellungskosten über die Vertragspreise zu Lasten des Staates zu übernehmen, während die darüber hinausgehende Kostensteigerung durch Erhöhung des Strompreises von den Abnehmern getragen werden soll.

Ausbau der Wasserkräfte der Weser. Der preussischen Landesversammlung ist im Juni 1920 ein Gesetzentwurf zugegangen, der für den Ausbau von Wasserkräften im oberen Quellengebiet der Weser über die 1913 bereits angeforderten $10^1/_2$ Millionen Mark hinaus zur Deckung von Mehrkosten der im Bau befindlichen Anlage $30^1/_2$ Millionen verlangt. Die Mehrforderung ist auf die gewaltige Steigerung der Herstellungskosten zurückzuführen. Die ersten 50 % der Verteuerung der Herstellungskosten über die Vorkriegspreise will der Staat übernehmen; die darüber hinausgehende Steigerung soll durch Erhöhung der Strompreise auf die Abnehmer abgewälzt werden. Der Strompreis wird sich künftig auf 11 Pfennig stellen.

„Frankfurter Zeitung", 17. Juni 1920.

Die württembergischen Wasserkräfte. Wie die „Tübinger Chronik" mitteilt, verfügt Württemberg über Wasserkräfte in einer Gesamtstärke von 119,432 PS., von denen heute 94,132 PS. ausgebaut sind. Am Neckar, unterhalb Heilbronn, könnten etwa 5900 PS., und am mittleren Neckar, zwischen Horkheim und Plochingen, 21,000 PS. ausgebaut werden. Nach einer Aufstellung des württembergischen Gewässeramtes entfallen am mittleren Neckar, dem Hauptsitz der württembergischen Industrie, auf die Staustufen: Horkheim 3000, Hagende 310, Hessigheim 2232, Marbach 16, Mühlhausen 210, Münster 1280, Cannstatt 1125, Obertürkheim 2000, Esslingen 1100, Oberesslingen 1955, Plochingen 1610 PS., wobei es sich innerhalb dieser Staustufen überall um wertvolle Anlagen von mehr als 750 PS. Kraftleistung handelt.

Ausnutzung der preussischen Wasserkräfte. Die preussische Landesversammlung hat einen sozialdemokratischen Antrag angenommen, nach dem ihr unverzüglich eine Denkschrift über die in Preussen vorhandenen Wasserkräfte und die Möglichkeit ihrer Ausnutzung zur Kraft- und Lichterzeugung sowie Vorschläge für eine Förderung aller Bestrebungen zur Herbeiführung einer restlosen Ausnutzung der Kohle unterbreitet werden sollen. Seitens der Regierung wurde dazu bemerkt, dass im Antrage nicht klar ausgesprochen sei, ob es sich um die preussischen Wasserkräfte überhaupt oder um solche handle, die sofort oder in Kürze verfügbar zu machen seien. In letzterem Falle würde die Denkschrift in etwa sechs Monaten, sonst aber bei dem ausserordentlichen Umfang, den die Ermittlungen annehmen würden, nicht vor $1^1/_2$ bis 2 Jahren vorgelegt werden können.

Das Walchensee-Kraftwerk in Bayern. Die umfangreichen Bauarbeiten am staatlichen Walchensee-Kraftwerk am Walchen- und Kochelsee haben trotz mancherlei Schwierigkeiten bereits einen erfreulichen Stand erreicht. Ausser an der oberen Isar und am Walchensee wird jetzt bereits auch an der Herstellung des Einlaufbauwerkes bei Urfeld, an dem vom Wasserschloss zum Walchensee führenden 1100 m langen Druckstollen, am Bau des Wasserschlosses, an den Vorarbeiten zur Herstellung der Rohrbahn und am Bau des Unterwasserkanals zum Kochelsee gearbeitet. Ausserdem sind aber auch noch die Arbeiten zur Erbauung eines Nebenkraftwerkes am Kesselbach und die Herstellung einer Strasse zum Krafthaus im Gange. Um dem Mangel an Kohlen für den Betrieb der an den verschiedenen Baustellen notwendigen Arbeits- und Kraftmaschinen, Pumpwerke und Beleuchtungsanlagen abzuhelfen, wird jetzt am Kesselbach ein eigenes Kraftwerk für 300 PS. als Nebenanlage erbaut. Das ganze Wasserkraftwerk, das zu den grössten Wasserkraftanlagen der Welt gehören wird, soll bis zum Mai 1921 fertiggestellt sein.

„Zeitschr. d. Österr. Ing. u. Arch. Vereins", Bd. 72, 1920, S. 33.

Die Wasserkraftnutzung in Skandinavien. Sch. Der grosse Wasserreichtum der skandinavischen Flüsse und Seen, in Verbindung mit den günstigen Höhenverhältnissen, ist dem Ausbau der Wasserkräfte ausserordentlich fördernd gewesen.

Die in Norwegen verfügbaren Wasserkräfte werden auf 7 Millionen PS. geschätzt. Im Besitze des Staates befindet sich davon rund 1 Million PS., mit deren Ausnützung jedoch noch nicht begonnen wurde. In Arbeit befindet sich das Wasserkraftwerk am Haakavik für die Elektrisierung der Eisenbahn Kristiania-Drammen, in Vorbereitung sind die Nore-Wasserwerke mit zwei Kraftstationen von 359 bezw. 102 m Gefälle und einer Turbinenleistung von 322,500 PS., die unter 110,000 V. Spannung über 125 km Fernleitung nach Kristiania

gebracht werden soll. Der Wasserzufluss erfolgt durch einen 5,3 km langen Tunnel für das obere und einen 3,75 km langen Tunnel für das untere Nore-Werk. In der Nähe hat noch der Staat die auf 75,000 PS. geschätzte Wasserkraft des Hallingdal angekauft, so dass hier 0,5 Millionen PS., einschliesslich des 100,000 PS.-Kraftwerkes der Stadt Kristiania, beisammen liegen. Die Kraftausnutzung für die verschiedenen Industrien beläuft sich binnen kurzem in Norwegen auf 1,5 Mill. PS. Es ist ein allgemeiner Plan zur Elektrisierung aller bestehenden und projektierten Bahnen ausgearbeitet worden, der unter Zugrundelegung der doppelten Transportleistung des Jahres 1912 150,000 PS. oder nur 2 % aller verfügbaren Wasserkräfte Norwegens in Anspruch nehmen wird.

Die Wasserkräfte Schwedens werden auf 6 Millionen PS. angenommen, wovon der Staat den sechsten Teil besitzt. 200,000 PS. werden bereits vom Staate ausgenützt; Staat, Gemeinden und Private haben zusammen 1 Mill. PS. ausgenützt. Gegenwärtig sind folgende Kraftwerke von Staatswegen im Bau bezw. in Verwendung: Trolhättan mit 86,000 KW.; Elfkarleby mit 50,000 KW., mit Reservewerk in Vesteräs mit 14,000 KW., letzteres auch für Torfheizung eingerichtet; Porjus mit 36,000 KW., so dass 1917 186,000 KW. verfügbar waren, wozu 1918 eine weitere Ausdehnung auf 238,000 KW. kam. Im Jahre 1916 lieferte der Staat 516 Mill. kWh., davon die Hälfte an elektrochemische Fabriken, produziert gegenwärtig ein Drittel aller hydroelektrischen Energie und versorgt somit ein Drittel der Bevölkerung. Nach Regulierung des Weener Sees wird Trolhättan auf 200,000 V.W. ausgebaut und der Staat mit zwei weiteren kleineren Werken in dem Gothaelf 1200 Millionen kWh. jährlich erzeugen. Der Staat verfügt ferner im Lula-elf über Kraftquellen von 2 bis 3 Milliarden kWh jährlich. In Südschweden hat der Staat ungefähr 1,72 Milliarden kWh. jährlich zur Verfügung, wovon 0,4 Milliarden auf die elektrochemische Industrie entfallen. In Schweden ist bisher eine 130 km lange Staatsbahnstrecke elektrisiert, eine zweite Linie von 435 km Länge ist projektiert. Ob andere Staatsbahnen elektrisiert werden, ist noch eine offene Frage. An privaten Wasserkraftwerken bestanden 1914 eine Reihe von Überlandwerken, die 400,000 PS. durch Wasserkraft erzeugten und zur allgemeinen Elektrizitätsversorgung dienten. Die Gesellschaften haben gewöhnlich sowohl Gemeinden wie Private zu Anteilhabern.

Der wichtigste Industriezweig der skandinavischen Wasserkraftnutzung ist die Erzeugung von Stickstoffprodukten, u. a. Salpeter und Kalkstickstoff. Letzterer liefert nach Vermahlung einen Kunstdünger mit 20 % Stickstoffgehalt gegen 15,5 % beim Chilesalpeter. Ferner ist noch zu erwähnen: Zinkbereitung in elektrischen Öfen in Trollhättan, elektrische Hochöfen für Roheisen namentlich in Schweden, von denen 1917 10 Öfen mit 33,000 KW. in Betrieb, andere im Bau waren; elektrische Stahlöfen in Schweden, elektrische Öfen zum Schmelzen von Legierungen, Aluminiumherstellung durch Elektrolyse namentlich in Norwegen, die schon 1914 30,000 PS. Wasserkraft benützte. Karbidherstellung in elektrischen Öfen, in beiden Ländern mit mehr als 100,000 PS. Kraftbedarf.

(Der Ingenieur 1918, Heft 2, und Österr. Wochenschrift f. d. öffentlichen Baudienst, Bd. 24, 1918, Heft 41, Seite 480.)

Société d'études pour le développement industriel des Alpes. Le rattachement volontaire des Alpes Maritimes à la 12e Région Economique a créé la situation suivante:

D'une part, Nice et la Côte d'Azur, en s'unissant au Dauphiné ont manifesté nettement le désir d'un développement industriel à l'exemple des départements de l'Isère et des Savoies.

D'autre part, la 12e Région doit, dans son intérêt même, unifier son essor, utiliser enfin toutes ses forces hydrauliques, toutes ses richesses naturelles et relier plus étroitement tous ses centres d'activité aux merveilleux débouchés que sont les ports de la Côte d'Azur.

Dans ce but on a créé une société d'études des industrielles dont une partie du programme permet la réalisation immédiate de:

1° Achèvement des différentes études et plans déjà dressés pour le captage de chutes — autres que celles de La Tinée.

2° Acquisition de tous droits sur ces chutes dont la puissance dépasse 35,000 HP.

3° Création de sociétés pour l'exploitation de ces forces et des Industries devant les utiliser dans les Alpes Maritimes.

Le capital social est fixé à 500,000 francs, divisé en 1000 actions de 500 fr. chacune, toutes à souscrire en espèces.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège social à Nice, 29, rue Masséna, à M. H.-B. Chartroux et Rabouin, Téléphone, 36.36.

L'utilisation de l'énergie hydraulique au Canada. Les services de la statistique du Canada viennent de publier les résultats d'un recensement général des installations électrogènes du pays, arrêté au 31 décembre 1917. Le total des unités génératrices en service à cette date était de 983, représentant une puissance totale de 1,844,571 HP. Ces chiffres se décomposaient ainsi, au point de vue du mode de production: moteurs à vapeur, 251 unités, 180,200 HP. (9,8 pour 100 du total); moteurs à gaz ou à pétrole, 113 unités, 11,710 HP. (0,6 pour 100); moteurs hydrauliques, 619 unités, 1,652,661 HP. (89,6 pour 100). Donc, 90 pour 100 de l'électricité utilisée au Canada est produite par des chutes d'eau. Nous sommes loin de ce résultat en France, ou cependant nous jouissons d'une situation privilégiée sous le rapport de l'énergie hydraulique facilement transformable.

„La Croix", Paris. 28 avril 1920.

Schiffahrt und Kanalbauten

Großschiffahrtsweg Rhein - Main - Donau. Der Main-Donau-Stromverband hat im März dieses Jahres eine Denkschrift veröffentlicht, die den Plan einer Rhein-Main-Donau-Verbindung auf Grund eingehendster Untersuchungen in technischer und wirtschaftlicher Beziehung erschöpfend erörtert. Nach dem Inhalt der Denkschrift kann kein Zweifel darüber bestehen, dass das jahrhundertalte Problem eines Rhein-Main-Donau-Kanal nunmehr in technischer und wirtschaftlicher Beziehung eine völlig einwandfreie Lösung gefunden hat. Für die Wasserstrasse ist das 1200 t-Schiff als Regelschiff vorgesehen. Als technisch, finanziell und wirtschaftlich beste Linie ist die Linie über Wernfeld-Bamberg-Nürnberg-Beilngries festgestellt. Sie schneidet die zweite Mainschleife durch einen Kanal über das Werntal ab und erreicht bei Kelheim die Donau. Die Stadt Würzburg wird durch Kanalisierung des Mains an den Kanal angeschlossen. Die Linie begegnet in keinem Bauabschnitte nennenswerten technischen Schwierigkeiten. Die Wasserversorgung des Kanals ist durch Zuleitung von Lechwasser mittelst eines besonderen Zubringers gesichert. Der für die Wasserstrasse anfallende Verkehr übersteigt alle Erwartungen. Unter zugrundelegung der Verkehrszahlen vom Jahre 1912/13 würde der Kanal einen Anfangsverkehr von 3,3 Millionen t an sich ziehen. Die mit Sicherheit zu erwartenden grossen Erzfrachten aus dem oberfränkischen und oberpfälzischen Erzgebiet, sowie die Steigerung in der Anfuhr von Holz und Getreide ist hierbei nicht in Betracht gezogen. Einschliesslich des neu zu erwartenden Verkehrs, der nach vorsichtigster Schätzung auf 1,2 Millionen t anzuschlagen ist, wird der anfängliche Gesamtverkehr des Kanals mindestens 4,5 Millionen t erreichen. Dass die Wasserstrasse von einer geradezu weltwirtschaftlichen Bedeutung ist, zeigt der Umstand, dass nicht nur ganz Süddeutschland und Nordwestdeutschland, sondern auch Österreich, Böhmen, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien von der Wasserstrasse in bedeutsamer Weise verkehrswirtschaftlich beeinflusst werden. Von besonderem volkswirtschaftlichen Interesse ist es, dass die Erbauung des Kanals gewaltige Möglichkeiten zur Wasserkraftausnutzung eröffnet. Nicht weniger als 100,000 PS. können Hand in Hand mit dem Ausbau des Kanals gewonnen werden. Eine Gegenüberstellung der Kosten einerseits und des volkswirtschaftlichen Nutzens anderseits ergibt, dass die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in jeder Hinsicht gegeben ist.

Rhein - Main - Donau - Verbindung. Das Rhein - Main-Donau-Projekt ist in neuer Bearbeitung Ende April aus dem bayerischen Verkehrsministerium hervorgegangen und geht als Kanalvorlage an die Reichsregierung mit dem Ersuchen, den vom bayrischen Landtag beschlossenen ersten Teilbetrag von 75 Millionen auf das Reich zu übernehmen. Die Vorlage,

die im allgemeinen auf die Denkschrift vom Februar d. J. zurückkommt, behandelt zunächst nur die Erbauung eines grossen Schiffahrtsweges von Aschaffenburg bis Nürnberg und den Ausbau der Donau von Kelheim bis Passau. Das Verbindungsstück Nürnberg-Kelheim, über dessen Linienführung noch ein Widerstreit der Meinungen besteht, ist vorläufig ausser Betracht gelassen. Im übrigen berücksichtigt die neue Denkschrift die Wasserkraftausnützung, durch die mehr als 90 Prozent der ganzen Anlagekosten gedeckt werden könnten. Allerdings sind für alle Berechnungen Friedenspreise angesetzt. Man hat diese auf sehr unsicherer Grundlage beruhende Methode wählen zu müssen geglaubt, um den Vergleich mit dem württembergischen Neckarkanalprojekt zu erleichtern, das gleichfalls auf Friedenspreisen aufgebaut ist.

„Frankfurter Zeitung", 21. April 1920.

Rheinschiffahrt und Transportversicherung. VK. In den Artikeln der „Schweizerischen Verkehrs-Korrespondenz" vom 15. Mai über die zu hohen Transportversicherungsprämien auf der Strecke Strassburg-Basel hat sich bei der Vervielfältigung ein sinnstörender Druckfehler eingeschlichen, den wir hiermit verbessern. Es hiess daselbst: „Für eine Schiffsladung von 600 t Brotgetreide ist an Transportversicherungsprämien von Strassburg bis Basel auf dem Rheine ein Betrag von 1680 Fr. zu bezahlen, das heisst also 4 %, während die Prämie bis Strassburg nur 2,5 % ausmacht und bis Mannheim sogar nur 2 % des Warenwertes. Die ganz unverständliche Erhöhung der Transportversicherungsprämie von Strassburg nach Basel um 1,5 % ist eines der wesentlichsten Hindernisse in der Förderung der Rheinschiffahrt bis in die Schweiz, etc."

Statt Prozent muss es selbstverständlich in obigem Satze überall Promill heissen.

Erweiterungsbauten am Rhein-Rhone-Kanal. VK. Schon seit Jahresfrist werden am Rhein-Rhone-Kanal zwischen Mülhausen und Besançon Erweiterungsarbeiten vorgenommen, und dieser Tage fand für das Teilstück Mülhausen-Deluze in Mülhausen eine Einweihungsfeier statt, an welcher nicht nur die Vertreter der Mülhauser Behörden vertreten waren, sondern auch die französischen und elsässischen Binnenschiffahrtsinstanzen. Die Feier eröffnete Schlumberger, Präsident der Mülhauser Handelskammer, und Schwob, Oberingenieur für die Arbeiten am Oberrhein, hielt einen Vortrag über die Geschichte des Rhein-Rhone-Kanals und seine zukünftige Bedeutung. Nach dem Vortrag fand eine gemeinsame Besichtigung der Schleuse 39 statt, sowie eine Durchschleusung eines beladenen 300 t-Kahnes, worauf die Teilnehmer zu Schiff auf dem Kanal nach der Napoleonsinsel fuhren, um eine Besichtigung des künftigen Mülhauser Hafens vorzunehmen. Es soll daselbst auch eine Werft erstellt werden zur Erbauung von Kanalkähnen, von denen jährlich daselbst 50—80 Stück erbaut werden sollen. Die Erweiterungsarbeiten auf der Kanalstrecke Mülhausen-Deluze bestehen in der Hauptsache in der Verlängerung der Schleusen. Die Verkehrsbedeutung des Kanals wird sich jedoch erst dann in ihrer vollen Wirksamkeit zeigen, wenn zwischen Montbéliard und Dôle eine durchgehende Tiefe von 1,80 m geschaffen sein wird, und hiezu müssen zuerst die zahlreichen Felschwellen in der Saone gesprengt werden. Die 300 t-Kähne können heute bis nach Morvillars fahren, wo ein Hafen erstellt werden soll, der Anschluss an die Linie Lötschberg-Paris über Delle erhalten wird.

Eine neue Strassburger Rheinreederei. VK. Ein Konsortium hat in Verbindung mit der Firma „Chantiers et Ateliers Augustin Normand" und mit einer luxemburgischen Gruppe, an deren Spitze die Stadtverwaltung von Strassburg, vertreten durch den Bürgermeisteradjunkt Levy, steht, eine neue Reederei gegründet unter dem Titel „Chantiers et Ateliers du Rhin Français". Das Gesellschaftskapital beträgt 10 Millionen Franken und wird gezeichnet zu einem Zehntel von der Stadt Strassburg, zu fünf Zehntel durch die am Hafen von Strassburg interessierten elsässischen Kapitalisten und zu vier Zehntel durch das erwähnte Konsortium. Die bisherige Firma „Chantiers et Ateliers Augustin Normand" übernimmt die technische Leitung. Diese neue Rheinschiffahrtsgesellschaft wird Dampfer und Kähne erbauen lassen und eine Gesellschaft zur Ausnützung der Strassburger Häfen gründen.

Donauschiffahrt. VK. Die auf Grund von Art. 347 des Friedensvertrages von Versailles eingesetzte internationale Donaukommission, zu welcher Deutschland zwei und die übrigen Länder, Frankreich, Italien, England, Deutschösterreich, Ungarn, die Tschechoslowakei und Jugoslavien je einen Vertreter abordnen, ist am 17. Juni zum erstenmal in Paris zusammengetreten. Sie beschloss, dass die Donau von Ulm bis Passau als deutscher, von Passau bis Theben als österreichischer, von Theben bis Parkany als tschechoslowakischer, von Parkany bis Baja als ungarischer, von Baja bis Orsova als serbischer und bis zur Mündung als rumänischer Strom gilt. Der ganze Strom ist jedoch für die Schiffahrt für alle diese Flaggen frei.

Der holländische Standpunkt in der Rheinfrage. VK. In einem Leitartikel im „Rotterdamsche Courant" wird der holländische Standpunkt in der durch den Friedensvertrag aufgeworfenen Rheinfrage folgendermassen erörtert: Sofort nach Inkrafttreten des Friedensvertrages hätte unsere Regierung deutlich sollen fühlen lassen, dass unsere sehr konziliante Haltung Grenzen haben muss. Es bezieht sich dies in der Hauptsache auf die Zusammensetzung der neu geschaffenen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Nach der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte sind darin einzig die sechs Uferstaaten vertreten und zwar je mit einem Delegierten und mit den gleichen Rechten. Der Präsident wurde durch das Los bestimmt. Der Friedensvertrag bringt aber einschneidende Änderungen in der Stimmverteilung, denn es sind darin drei Nichtuferstaaten vertreten, nämlich Belgien, England und Italien. Unsere Regierung will der Sache nun nicht ein „Non possumus" entgegenstellen, aber sie wünscht, dass Holland als direkter Uferstaat nicht weniger Stimmen erhalte als die drei Nichtuferstaaten Das wäre eine Verkennung der Bedeutung, die ein Strom für ein Land hat, je nachdem es Uferstaat ist oder nicht. Der Rhein mit seinem Delta bildet die Hauptverkehrsader der Niederlande, wie das die Regierung schon in ihrer Note vom Juni 1919 ausdrücklich hervorgehoben hat.

Oberitalienische Wasserstrassen. VK. Aus Venedig wird berichtet, es habe sich in Oberitalien ein Komite gebildet mit dem Zwecke, ein Finanzinstitut ins Leben zu rufen, das die Erstellung aller im Regierungsprojekt für ein oberitalienisches Wasserstrassennetz vorgesehenen Binnenhäfen an die Hand nehmen soll.

Le réglement de la navigation intérieure en France. Le „Journal officiel" du 7 janvier publie le décret suivant qui réglemente les transports intérieurs par eau:

Article premier. Devront être exécutés par priorité sur les voies de la navigation intérieure:

1° Les transports destinés à la reconstitution des régions libérées suivant les programmes arrêtés par le ministre des régions libérées;

2° Les transports concernant l'approvisionnement en combustible et le ravitaillement de l'ensemble du territoire, suivant les programmes arrêtés par les ministères du ravitaillement et de la reconstitution industrielle.

Art. 2. Pour l'application de l'article 1er, les bureaux de tour d'affrètement actuellement existants continueront à fonctionner avec tour de rôle obligatoire.

Des bureaux similaires pourront être créés par le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande dans les principaux centres de chargement, après avis du comité consultatif de la navigation intérieure et des chambres de commerce intéressées.

Les bureaux déjà créés ou à créer pourront être supprimés dans les mêmes formes.

Seront seuls exonérés du tour de rôle dans les bureaux les bateaux automoteurs et les bateaux appartenant depuis plus de six mois aux destinataires propriétaires de la marchandise.

Art. 3. L'emploi des conventions-types de l'office national de la navigation est obligatoire.

Art. 4. Les tarifs maxima de traction et de frets seront fixés par le ministre des travaux publics, des transports et de la marine marchande, sur l'avis du comité consultatif de la navigation intérieure et, le cas échéant, après entente avec les ministres du ravitaillement, des régions libérées et de la reconstitution industrielle, pour les questions pouvant les concerner.

Art. 5. Les infractions aux prescriptions édictées par le présent décret seront passibles des peines prévues par les lois en vigueur.

Geschäftliche Mitteilungen

Schweizerische Kraftübertragung A.-G. für Vermittlung und Verwertung von Elektrizität, Bern. Die Schweizerische Kraftübertragung A.-G. berief ihre Aktionäre am 10. Juni in Bern zur zweiten ausserordentlichen Generalversammlung dieses Jahres zum Zwecke der Aufnahme weiterer Werke in den Kreis ihrer Gesellschaft. Es sind als neue Aktionäre aufgenommen worden: Elektrizitätswerk der Stadt St. Gallen; Elektrizitätswerk der Stadt Zürich; Elektrizitätswerk Olten-Aarburg; Zentralschweizerische Kraftwerke. Das Aktienkapital ist damit von 6 auf 9 Millionen Fr. erhöht worden. In den Verwaltungsrat wurden als Vertreter dieser Unternehmungen neu gewählt die Herren: Stadtrat Balzer, St. Gallen; Stadtrat Kruck, Zürich; Direktor Allemann, Olten; Direktor Ehrensperger, Baden; Direktor Gauchat, Zürich; Direktor Ringwald, Luzern. Der Beitritt der Bundesbahnen und von zwei weiteren Werken steht in Aussicht. Die Schweizerische Kraftübertragung umfasst damit alle grossen Elektrizitätsunternehmungen der Ost-, Nordost- und Zentralschweiz und verwirklicht den Zusammenschluss der Werke zum Zwecke der gemeinsamen rationellen Ausnutzung und des Ausbaues unserer Wasserkräfte.

Bernische Kraftwerke A.-G., Bern. Die ordentliche Aktionärversammlung vom 27. Juni 1920, die von Nationalrat Dr. Bühlmann (Grosshöchstetten) präsidiert wurde, war von 33 Aktionären mit 61,028 Aktien besucht. Direktor Will ergänzte den gedruckten Bericht durch mündliche Ausführungen. Jahresbericht und Rechnung für 1919 wurden einstimmig genehmigt und die Dividende wie im Vorjahr auf 6 Prozent festgesetzt. Einstimmig wurde eine Erhöhung des Aktienkapitals von 32 auf 44 Millionen beschlossen. Es ist Sache des Verwaltungsrates, eine Erhöhung durchzuführen. An Stelle des in den Bundesrat gewählten Regierungsrates Scheurer wurde Regierungsrat Dr. Vollmar in den Verwaltungsrat gewählt.

Bündner Kraftwerke A.-G. Der Verwaltungsrat der A.-G. Bündner Kraftwerke hat in seiner Sitzung vom 14. Juni verschiedene wichtige Geschäfte erledigt. Es wurde die sukzessive Einberufung des bisher gezeichneten Aktienkapitals bis zum 31. Januar 1921 beschlossen, und ferner die Ausgabe eines ersten Obligationenanleihens von 10 Millionen Franken genehmigt. Die Generalversammlung wurde auf den 29. Juni angesetzt und beschlossen, derselben folgende Anträge zur Ratifikation zu unterbreiten: Genehmigung der den neuen Verhältnissen angepassten revidierten Statuten, Erhöhung des Aktienkapitals auf 15 Millionen Franken, Erwerb eines Teiles der Aktien der Rhätischen Elektrizitäts-Gesellschaft in Klosters, Ankauf der beiden Oberengadiner Elektrizitätswerke Madulein und Julier-Silvaplana. Mit grosser Befriedigung nahm der Verwaltungsrat sodann Kenntnis von der erfolgten Genehmigung des Davosersee-Verleihungsvertrages durch die Gemeinde Davos, wodurch das im Bau befindliche Landquartwerk zu einer erstklassigen Anlage ausgestaltet werden kann.

Kursbericht über Aktien der deutschen Wasserwerks- und Binnenschiffahrts-Industrie.

Mitgeteilt vom

Bankhaus E. Calmann, Hannover, Schillerstrasse 21.

(Gegründet 1853.)

Telephon: Amt Nord 3631.3632. Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

Name:	Kurs:
Badische A.-G. f. Rheinschiff- u. Seetransporte	120.—
Bremer Schleppschiff-Ges.	302.—
Charlottenburger Wasserwerke	143.—
Continentale Wasserwerksgesellschaft	—.—
Dampfschiff-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	235.—
Dampfschiff-Ges. Neptun	940.—
Dampfschiff-Rhederei Horn	295.—
Deutsche Wasserwerke	—.—
Flensburger Dampfer-Comp.	380.—
„ Dampfschiff-Ges. v. 1869	350.—
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiffahrt	—.—
Mannheimer Dampfschleppschiffahrt	100.—
Midgard Dte. Seeverk. A.-G.	135.—
Mindener Schleppschiff.	295.—
Neue Dampfer-Comp. Kiel	—.—
Neue Norddte. Fluss-Dampfschiff.-Ges.	375.—
Niederrhein. Dampfschleppschiff.-Ges.	100.—
Ocean-Dampfer Flensburg	325.—
Preuss. Rhein-Dampfsch.-Ges.	—.—
Rhederei Akt.-Ges. v. 1896	140.—
Rhederei Frisia	—.—
„ Juist	—.—
Rhederei Visurgis i. L.	212.—
Rheinische Wasserwerks-Ges.	—.—
Rhein- u. Seeschiff.-Ges.	—.—
Rolandlinie	210.—
Schleppschiff. a. d. Neckar	116.—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	375.—
Schles. Dampfer-Comp.	272.—
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	106.—
Seefahrt Dampfsch.-Rhederei	420.—
Seekanal Schiff. Hemsoth	—.—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	940.—
Ver. Elbeschiff.-Ges.	210.—
Wasserwerk f. d. Nördl. westfäl. Kohlenrevier	—.—

(Wünsche betr. Kursmeldungen anderer Werte werden gerne berücksichtigt.)

Wasserwirtschaftliche Literatur

Jahrbuch für Handwerk und Gewerbe 1919/20. Die Direktion des Schweizerischen Gewerbeverbandes in Bern gedenkt für den Zeitraum Juli 1919 bis Juni 1920 und eventuell für die folgenden Jahre ein Jahrbuch für Handwerk und Gewerbe herauszugeben, sofern sich die nötige Abonnentenzahl durch Vorbestellungen finden lässt. Der Umfang wird auf zirka 100 Seiten, der Subskriptionspreis auf Fr. 5.—, der spätere Ladenpreis auf Fr. 7.50 berechnet.

Laut dem soeben erschienen Programm will das Jahrbuch den Behörden, Wirtschaftspolitikern und Freunden des Gewerbestandes Aufklärung über die gewerblichen Zustände und über die Wirksamkeit und die Bestrebungen der gewerblichen Organisationen unseres Landes schaffen. Es sind denn auch bereits eine stattliche Zahl sachkundiger Mitarbeiter gewonnen worden, sowohl für mannigfache Jahresübersichten und statistische Mitteilungen über gewerbliche Zustände und Begebenheiten, als auch für Originalbeiträge über gewerbliche und wirtschaftliche Zeitfragen, welch letztere den Hauptinhalt des Jahrbuches bilden würden. Es kann demnach zum voraus ein in jeder Beziehung gediegener, zweck- und zeitgemässer Inhalt des Jahrbuches in deutscher und französischer Sprache in Aussicht gestellt werden.

* * *

Die Oktobernummer des „MERCURE SUISSE" ist soeben erschienen. Mit der gleichen Sorgfalt ausgeführt wie die vorhergehende, ist diese schöne Monatszeitschrift für wirtschaftliche Expansion der Schweiz mit äusserst interessanten Photographien illustriert. Wir erwähnen unter diesen als die beachtenswerteste die Photographie von zwei der Schiffe, welche durch ungeheure Schweizerwappen und dem Worte „Schweiz" kenntlich gemacht, während den Feindseligkeiten und den Gefahren des Unterseebootkrieges die Lebensmittelversorgung der Schweiz sicherten. Zahlreiche und sehr klare graphische Darstellungen, meisterhaft dargeboten, erlauben dem Leser wie dem Spezialisten, sich stets sofort über die bedeutenden, unsere Volkswirtschaft betreffenden Fragen zu orientieren.

Die Oktobernummer des „Mercure Suisse" enthält die folgenden Artikel: Unsere Meerflotte, von Robert-W. d'Everstag. Die Entwicklung von Genf, von Camille Martin. Die Schweiz, Ursprungsgebiet und Beherrscherin der europäischen Flüsse, von Paul Balmer. Eine Eisenbahnstation 2600 m unter der Erde. Die Schweiz und der internationale Handel, von W. Miller. Von der Entwicklung der tätigen Bevölkerung in der Schweiz vor dem Kriege, von M. Ney. Die Arbeitsmethoden und die Arbeiter, von Waldsburger. Die schweizerische Mustermesse in Basel, von Prof. J. Pisteur. Ein neues Heizverfahren (Fortsetzung), von Raoul Pictet. Verschiedenes.