Rheinschifffahrtsverband Konstanz Bericht

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

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 21-22

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-920680

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

736 KW., die übrigen mit unter 736 KW. Die wichtigsten Elektrizitätsunternehmungen zerfallen in zwei Gruppen, von denen die eine sich ausschliesslich auf die Stromerzeugung und die Fortleitung nach Unterstationen beschränkt, und die andere ohne Besitz eines Werkes den Strom kauft und in ihrem Konzessionsgebiet verteilt. Zur ersteren Gruppe gehört als grösste Unternehmung die „Energie Electrique du Littoral Méditerranéen" für alle Städte und Dörfer zwischen den Alpen, der Durance und Marseille (87,000 KW. und 2500 km Netz), zur zweiten Gruppe die „Sud-Electrique" (1200 km Netz für 150 Gemeinden).

Da Frankreich über grosse Wasserkräfte verfügt, so entstand während des Krieges infolge Mangels an Steinkohlen die Frage der wirtschaftlicheren Ausnutzung der Wasserkraft und im Oktober 1917 ein neues Gesetz über die Ausnutzung der Wasserkräfte, gemäss welchem Privatunternehmungen nur nach vorher genehmigten Plänen von Wasserkraft Gebrauch machen dürfen, um damit eine Garantie zu schaffen, dass die verfügbaren Wasserkräfte möglichst nutzbar ausgebaut werden und der Strom zu möglichst niedrigen Preisen geliefert wird. Zugleich bezweckt das Gesetz, an Steinkohlen durch eine allgemeinere Benutzung von elektrischem Strom zu sparen und durch einen allgemeineren Gebrauch von Elektromotoren dem Mangel an Arbeitskräften, namentlich in der Landwirtschaft, zu begegnen. Dazu soll ein Hochspannungsnetz mit engen Maschen über das ganze Land dienen, das von einer hinreichenden Anzahl von Werken gespeist wird. Damit auch in wenig bevölkerten Landstrecken elektrische Kraft zur Verfügung steht, beabsichtigt man, in diesen Strecken Leitungsnetze mit staatlicher Beihilfe oder einem Vorschuss anzulegen und den Betrieb solcher Netze, die vorzugsweise über grosse Gebiete sich zu erstrecken haben, auf kooperativer Grundlage einzurichten, so dass die Stromverbraucher zugleich Anteilhaber sind.

Wenn auch die Anlage eines Hochspannungsnetzes für ganz Frankreich, wobei viele Schwierigkeiten angesichts bestehender, in Besitz von Konzessionen und Vergünstigungen befindlicher Werke zu überwinden sein werden, viel Zeit erfordern wird, so stösst für den Teil des Landes im Norden und Osten, der durch den Krieg verwüstet wurde, die unmittelbare Ausführung des Planes auf keine Schwierigkeiten. Die mit der Wiederherstellung dieser Gebiete beauftragten Behörden haben infolge dessen einen Arbeitsplan für den Bau von Elektrizitätswerken und Leitungsnetzen aufgestellt, mit dem Grundgedanken, für die Stromlieferung einige grosse, durch Verbindungsleitungen gekuppelte Werke zu benutzen. Beabsichtigt wird, die Leitungsnetze in den Departements Nord und Pas-de-Calais mittels einer 120 kV.-Linie von Pont-à-Vendin über Arras und Creil mit dem Pariser Netz zu verbinden. Zu Anfang soll der Strom von Paris nach den nördlichen Departements und später umgekehrt die in den Kohlengruben bei Lille erzeugte Elektrizität nach Paris geleitet werden in Verbindung mit der Ausführung des schon lange schwebenden Planes der Stromversorgung von Paris mit den Wasserkräften der Rhone.

Das vom Staate auf Grund des Gesetzentwurfes vom 19. Oktober 1919 anzulegende Netz wird eine Länge von 1150 km erhalten und eine auf 135 Mill. Fr. veranschlagte Ausgabe erfordern, von der für das Dienstjahr 1919 bereits 40 Mill. Fr. bewilligt worden sind, so dass unmittelbar mit der Anlage begonnen werden konnte. Für den Betrieb des Netzes ist eine neue Gesellschaft in Aussicht genommen. Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft wird aus Vertretern des Staates und von Unternehmungen bestehen, die Elektrizität erzeugen; auch Arbeiter und Beamte werden Sitz in diesem Rat haben. Der Zweck des Hochspannungsnetzes besteht darin, überall elektrischen Strom für Licht und Kraft zu niedrigem Preise zur Verfügung zu stellen, so dass die vordem weit von elektrischen Zentralen entfernten Industrien aus dem Netz Strom beziehen können und nicht mehr den in der Nähe von Elektrizitätswerken gelegenen nachstehen.

H.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz.

Bericht

über die am 3. Juli 1920 zu Konstanz abgehaltene Sitzung des Arbeitsausschusses des Rheinschiffahrtsverbandes, Konstanz.

Nach längerer Pause tagte am 3. Juli wieder in Konstanz der Arbeitsausschuss des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz.

Den Vorsitz führte Geh. Kommerzienrat Stromeyer. Aus Baden, Württemberg, Bayern und Vorarlberg waren die Mitglieder erschienen.

Als Vertreter der badischen Regierung nahmen Arbeitsminister Rückert und Staatsrat Krems an den Verhandlungen teil.

Besonders genannt wurde ausserdem noch in der Begrüssung Geh. Baurat Prof. Rehbock, Karlsruhe, Reichstagsabgeordneter Diez, Radolfzell, und Ingenieur Sommer, Vertreter des nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee.

In seinen einleitenden Worten gibt der Vorsitzende bekannt, dass mit Rücksicht auf die unsicheren und ungeklärten Verhältnisse im abgelaufenen Jahr keine Versammlung einberufen worden sei Auch in diesem Jahr habe die Verbandsleitung vorerst von der Abhaltung einer allgemeinen Mitgliederversammlung abgesehen, weil die Unterbringung vieler Teilnehmer Schwierigkeiten verursache. Es werde aber späterhin, wenn die für den Wettbewerb eingelaufenen Pläne geprüft seien und ausgestellt werden können und die Ernährungs- und Unterkunftsverhältnisse sich gebessert hätten, eine allgemeine Veranstaltung stattfinden. Im weiteren ist den Ausführungen des Vorsitzenden zu entnehmen:

Durch den Krieg und seine Folgen ist die Ausführung des Rheinregulierungsprojektes sehr erschwert und verzögert worden. Unsere frühere Hoffnung, dass bis 1920 bereits grosse Schiffe vom Meere nach dem Bodensee gelangen könnten, ist zerstört worden. In vieler Hinsicht werden wir unsere Arbeit wieder von vorne beginnen müssen. Grössere Unternehmungen durch den Verband mussten unterbleiben, damit dadurch die Massnahmen und Projekte der Regierung nicht durchkreuzt werden.

Wenn wir trotz der Schwierigkeiten und trotz der trüben Lage, in der sich unser gesamtes Wirtschaftsleben befindet, den Mut haben, weiterzuarbeiten, so geschehe dies im Vertrauen auf die Mitarbeit des Arbeitsausschusses und sämtlicher Mitglieder.

Ganz besonders muss erwartet werden, dass die Mitglieder treu am Verbande festhalten, uns neue Freunde zuführen und dafür sorgen, dass die reichlichen Mittel, die bei der jetzigen Geldentwertung zur Durchführung der grossen Aufgaben besonders erforderlich sind, aufgebracht werden.

Die guten Beziehungen mit den schweizerischen Rheinschiffahrtsverbänden bestehen erfreulicher Weise fort. Gerade jetzt ist ein einheitliches Handeln und Vorgehen notwendig. Den Basler Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein können wir zu seinen Erfolgen beglückwünschen. Es ist ihm gelungen, die Schiffahrt bis Basel, die lange Zeit geruht hat, wieder aufzunehmen. Durch die Errichtung von Hafenanlagen und Lagerhäusern habe er, unterstützt von der Kantons- und Bundesregierung, Grosses geleistet. Sehr zu begrüssen ist, dass sich ein berechtigter Wunsch der Schweiz erfüllt und sie durch den Friedensvertrag Sitz und Stimme in der Rheinkommission erhalten hat. Hoffentlich gelingt es dieser Vertretung in der Kommission, die nötige Unterstützung zu finden, dass die Ausführung des Planes, dem Rhein Wasser zu entziehen und in künstiche Seitenkanäle abzuleiten, verhindert wird.

Es mag eine schwere Aufgabe sein, Frankreich von seinem Plane abzubringen, der einer durch Siegespsychose beeinflussten Phantasie entspringt und sich auf einen durch kranksaften Hass diktierten Vernichtungswillen stützt. Schliesslich werde aber doch die Vernunft Platz greifen und die Grossschiffahrt auf dem allein richtigen Wege dem Strome selbst von Strassburg bis Basel erfolgen.

Von Deutschland ist unter andern in der Kommission Staatssekretär Dr. Peters vertreten. Er stand früher auch unsern Bestrebungen sehr sympathisch gegenüber, hat aber

jetzt die Neckarkanalisation als besonders dringlich empfohlen. Er erklärte, nachdem der Oberrhein nicht mehr ein rein deutsches Gewässer sei, müsse das Reich zur Linderung der Kohlennot in andern Gebieten den Ausbau von Wasserkräften vornehmen. Demgegenüber müssten wir, wenn Südbaden und die Bodenseegegend nicht vernachlässigt und wirtschaftlich ungünstig gestellt werden sollen, auf die Ausnutzung der zwischen Basel-Konstanz noch schlummernden Wasserkräfte hinwirken, die auf verhältnismässig einfache Weise und mit geringerem Kostenaufwand zu erreichen sei.

Durch diesen Ausbau würde der Schiffahrtsweg, wenn an den zu erstellenden Stauwehren gleich genügend grosse Schleusen erstellt werden, ohne weiteres seine Fortsetzung finden und der Rhein bekäme als der das deutsche Wirtschaftsleben am meisten befruchtende Strom seine volle Bedeutung.

Sodann wird zur Kenntnis der Versammlung gebracht, dass an dem heutigen Tag, der unter anderm auch bedeutsam sei, weil die deutschen Vertreter zu den wichtigen Verhandlungen nach Spa abgereist seien, in Basel das Preisgericht zur Prüfung des aus dem internationalen Wettbewerb für die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Konstanz hervorgegangenen Planmaterials zusammengetreten sei. Im Laufe des Monats August würden voraussichtlich die Prüfungsarbeiten beendet sein. Die Preisverteilung werde dann erfolgen.

Arbeitsminister Rückert versichert den Verband seiner und der badischen Regierung vollen Sympathie und betont, dass die Regierung das Rheinregulierungsprojekt nicht vernachlässigen werde, wenn sie auch die Neckarkanalisierung fördere.

Einen besonderen Beweggrund zu ihrem Vorgehen bilde neben anderem auch die Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten für die Arbeitslosen, deren Zahl voraussichtlich bei dem Rückgang der Konjunktur stark zunehmen werde.

Zur Prüfung der Frage der Ausnutzung der Wasserkräfte des Oberrheins sei von Baden und der Schweiz auf Anregung der badischen Regierung eine Kommission gebildet worden, welche in den nächsten Tagen zusammentreten werde. Durch sie würden hoffentlich unsere Bestrebungen gefördert werden. Der weitere Ausbau des Murgwerkes und der Wasserkräfte des Neckars seien gewiss auch für Baden von grosser Bedeutung, doch stehe trotzdem der Ausbau der oberrheinischen Wasserkräfte noch im Vordergrund. Sein Interesse für unsere Bestrebungen werde der badische Staat, wenn auch seine Finanzlage keine rosige sei, unter anderm dadurch beweisen, dass er die Arbeiten des Rheinschiffahrtsverbandes finanziell unterstützen werde. Mit besonderer Genugtuung begrüsst der Vorsitzende diese Zusicherung und die Erklärung, dass der badische Staat die Förderung der Oberrheinregulierung als seine wichtigste Aufgabe betrachtet. Gerade Oberbaden und die Stadt Konstanz bedürfen wegen ihrer ausserordentlich ungünstigen wirtschaft-geographischen Lage in erhöhtem Masse die Unterstützung durch die Regierung.

Der Vertreter des nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen hält ein gemeinsames Zusammenarbeiten der Rheinschiffahrtsverbände für notwendig und hofft, dass die freundschaftlichen Beziehungen dieser Verbände auch weiterhin bestehen bleiben.

Vom Reichstagsabgeordneten Diez, Radolfzell, wird für empfehlenswert gehalten, den Ausbau der Rheinstrecke Basel-Konstanz zu betreiben, auch wenn vorerst die Frage, wie sich die Schiffahrt auf dem Rhein zwischen Strassburg und Basel gestalten werde, noch nicht gelöst sei. Basel werde zweifellos einen Großschiffahrtsweg erhalten. Das wirtschaftliche Prinzip der Oberrheinregulierung dürfe man auf keinen Fall einem andern unterordnen. Der Rhein biete in bezug auf Wasserkraft und Schiffahrtsverkehr die günstigsten Aussichten. Alle natürlichen Voraussetzungen seien bei ihm gegeben.

Im Anschluss hieran erstattet Syndikus Braun ein Referat über die durch den Friedensvertrag geschaffenen Schiffahrtsverhältnisse am Oberrhein. Er verweist auf die vielen Schwierigkeiten, die sich aus dem Friedensvertrag für Baden und insbesondere für den Rheinschiffahrtsverband bei der Ausführung seiner Pläne ergeben. Frankreich ist zwischen den äussersten Punkten seiner Rheingrenze allein berechtigt, die zur Anlage von Kanälen und zur Ausführung aller zur Krafterzeugung erforderlichen Nutzbarmachungsarbeiten vorzunehmen. Über die Frage, ob der Schweiz für die Strecke Basel-Bodensee das gleiche Recht zustehe, bestünden Zweifel. Der Friedensvertrag könne in dieser Richtung verschieden ausgelegt werden. Es sei aber zu erwarten, dass die Schweiz, welche in ihren Gebirgsströmen und -Seen über gewaltige Wasserkräfte verfüge, Baden keine Schwierigkeiten bereite und den steten freundnachbarlichen Beziehungen Rechnung tragend nach dem alten Grundsatz: Leben und leben lassen handle. Ferner dürfe erwartet werden, dass auch die der Rheinkommission angehörigen Vertreter der neutralen Staaten rein einseitigen Bestrebungen, welche auf die vollständige Vernichtung allen Wirtschaftslebens in Deutschland gerichtet sind, entgegentreten werden.

Aus dem hierauf vom Geschäftsführer erstatteten Rechenschaftsbericht ist bemerkenswert, dass durch den Valutasturz das Vermögen stark zurückgegangen ist, da der Verband für den Bezug der „Rheinquellen" und den Betrieb der Augster Schleuse dem Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein noch einen in entgegenkommender Weise gestundeten Betrag von Fr. 16,000.— schulde.

Zur Beschaffung der dem Verbande für seine bevorstehenden Aufgaben erforderlichen Mittel schlägt der Redner drei Wege vor:

1. Erhöhung der Mitgliederbeiträge in der Weise, dass die Mindestbeiträge verdoppelt werden.
2. Sammlung freiwilliger Spenden.
3. Veranstaltung einer Lotterie.

Die drei Wege, wenn möglich zu gleicher Zeit zu beschreiten, werden gutgeheissen.

Zur Kenntnis der Versammlung bringt sodann der Geschäftsführer noch, dass durch Vereinbarung zwischen den Rheinschiffahrtsverbänden und der badischen und schweizerischen Regierung beschlossen worden sei, im Hinblick auf die Entwertung der Mark deutschen Preisträgern beim Wettbewerb der Oberrheinregulierung Teuerungszuschläge in doppeltem Betrage der vorgesehenen Beträge zu gewähren.

Die Wettbewerbspreise betragen:

I.	Fr. 50,000.—	bezw.	M. 40,000.—	und	80,000.—
II.	„ 35,000.—	„	„ 28,000.—	„	56,000.—
III.	„ 25,000.—	„	„ 20,000.—	„	40,000.—

Diese Neuregelung der deutschen Preise stellt an unsern Verband neue grosse finanzielle Anforderungen.

Minister Rückert erklärt, dass die badische Regierung bis zu Fr. 45,000.— die subsidiäre Haftung übernehmen werde.

Die Neuwahl des Vorstandes ergab die einstimmige Wiederwahl des bisherhigen Vorsitzenden, Geh. R. Stromeyer; als stellvertretender Vorsitzender wird Geh. Baurat Prof. Rehbock von der technischen Hochschule in Konstanz gewählt.

Baurat und Stadtrat Lutz wird zweiter stellvertretender Vorsitzender.

Für die ausgeschiedenen elsass-lothringischen Ausschussmitglieder werden Oberbürgermeister Dr. Möricke und Bürgermeister Arnold, Konstanz, gewählt und für den verdienstvollen, infolge Krankheit ausgeschiedenen Hofrat Schützinger, Lindau, Bürgermeister Siebert, Lindau.

Rechtsanwalt Thorbecke bespricht in seinem an praktischen Gesichtspunkten reichen Referat die Propapanda für den baldigen Ausbau der Wasserwerke an der Rheinstrecke Basel-Bodensee und der Vornahme sonstiger Regulierungsarbeiten dieser Strecke.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen des Ministers Rückert weist der Redner darauf hin, dass in einigen Wochen auch in Oberbaden zahlreiche Betriebseinstellungen zu erwarten seien und dass man keinen Erfolg haben würde, wenn man die hier freiwerdenden Arbeitskräfte an den Neckar versetzen wollte.

Der Bau von Stauanlagen, Häfen und ähnlichen Einrichtungen am Oberrhein sollte schon jetzt begonnen werden. Es wären dies Notstandsarbeiten produktiver Art.

Redner empfiehlt einen Zusammenschluss aller Interessenten der Rheinregulierung in einer Studiengesellschaft der Regierungen der Uferstaaten, der die an den Oberrhein angrenzenden Kreise, die Behörden und Private in der Schweiz, in Baden und im übrigen Deutschland angehören würden.

Sie sollte die Vorarbeiten energisch in die Hand nehmen, um möglichst rasch zum Ziele zu gelangen. Aus dieser Studiengesellschaft würde später die eigentliche Gesellschaft für den Ausbau des Oberrheins hervorgehen. Der Rheinschiffahrtsverband hätte hauptsächlich die Aufgabe der Propaganda vorzunehmen und die Abhaltung von Vorlesungen und Lichtbildervorträgen in ganz Deutschland, Veranstaltung von Ausstellungen, dauernde Unterrichtung der Presse, nachhaltige Fühlungnahme mit den Regierungen, innigstes Zusammengehen mit dem Unternehmertum, wie mit der Arbeiterschaft, um möglichst weite Kreise auf diese grosse bedeutungsvolle Frage hinzuweisen, in der Herausgabe regelmässiger Mitteilungen usw. Selbstverständlich müsste diese dem Redner überaus wichtig erscheinende Propagandatätigkeit wie beim Kanalverein auch eine Spitze haben. Diese Ausführungen wurden von Oberbürgermeister Reichle, Ravensburg, und Nörpel, Friedrichshafen, unterstützt, welche besonders darauf hinwiesen, dass der südwestdeutsche Kanalverein mit seiner Ausstellung der Pläne mit Modellen sehr gute Erfahrungen gemacht habe. Die Volksaufklärung könne man nicht mehr entbehren, wenn die Propaganda Erfolg haben solle.

Dipl. Ing. Mann, Konstanz, legte in seinem Referat über die Möglichkeit der Gewinnung einer Abfallenergie am Ausfluss des Bodensees bei Stiegen auf Grund der Ausführungen des Bossardschen Gutachtens dar, dass unter Ausnutzung des Gefälles zwischen den Wasserspiegeln oberhalb und unterhalb eines zu errichtenden Regulierwehres eine Gewinnung von jährlich etwa 11 Millionen kWh. möglich sei, was eine Kohlenersparnis von etwa 80,000 t bedeuten würde. Dadurch könnte das Baukostenbudget der Oberrheinregulierung eine beträchtliche Entlastung erfahren.

Zum Schluss der gut verlaufenen Versammlung spricht Bürgermeister Blesch, Radolfzell dem Vorsitzenden noch den Dank für seine rastlose, erfolgreiche Tätigkeit aus.

In den 13 Jahren, welche Geh. Kommerzienrat Stromeyer an der Spitze des Verbandes stehe, habe er sich grosse Verdienste um die Förderung des Projektes erworben.

Das bewegliche Dachwehr.

Das Ingenieur-Bureau Huber & Lutz ersucht uns um Aufnahme folgender Ergänzung:

„Im Aufsatz von Ingenieur Hoyer in Cöthen-Anhalt und der Erwiderung der Stauwerke A.-G. in Zürich ist von einem beweglichen Dachwehr ohne nähere Bezeichnung die Rede. Es handelt sich dabei um das Dachwehr nach Patent Betzner, Ravensburg. Dieses hat, wie die Stauwerke A.-G. zutreffend bemerkt, den Nachteil, dass es bei Überschreiten eines gewissen Stauspiegels durch selbsttätige Auslösung gänzlich niedergeht, also nicht nur soweit, wie es entsprechend der Zuflussmenge sur Einhaltung des vorgeschriebenen Stauspiegels nötig wäre. Das Niedergehen des Wehres geschieht allerdings nicht plötzlich, sondern wird mittelst Luft ähnlich wie bei den automatischen Türschliessern, gebremst, so dass starke Erschütterungen des beweglichen Systems und des Unterbaues wohl kaum auftreten.

Nun gibt es aber bewegliche Dachwehre, welche die dem Betznerschen Dachwehr vorgeworfenen Nachteile nicht aufweisen. Seit 1914 konstruieren wir das „hydraulische Dachwehr", Patent Huber & Lutz in Zürich. Dieses wird bewegt durch den Druck des Stauwassers am Wehre, wobei zum Öffnen und Schliessen grösster Wehröffnungen die Betätigung kleiner Schützen durch einen Mann genügt. Auch kann das hydraulische Dachwehr zwangsweise oder selbsttätig in jeder beliebigen Zwischenstellung gehalten werden, so dass es zur genauen Regulierung des Wasserspiegels im Gegensatz zum Betznerschen Dachwehr, das entweder ganz aufgestellt oder ganz niedergelegt wird, wie die selbsttätigen Wehre der Stauwerke A.-G. ausgezeichnet geeignet ist."

Verbände

Deutscher Wasserkraftverband. In Berlin tagte Anfang Mai der Deutsche Wasserkraftverband. Der unmittelbar nach dem Krieg gegründete Verband bezweckt die Förderung der deutschen Wasserwirtschaft und des Ausbaues sowie der Ausnutzung der Wasserkräfte durch Auskunfterteilung, Belehrung der Öffentlichkeit, Mitwirkung bei der Gesetzgebung, Bestandserhebung für ausgenutzte und noch auszunutzende Wasserkräfte, Nachweis ausnutzbarer Wasserkräfte an Industrie und Landwirtschaft usw. Der Verband hat unter Leitung von Geh. Rat Prof. Reichel, Charlottenburg, in der kurzen Zeit seines Bestehens eine erfreuliche Entwicklung genommen und vor kurzem auch die Reihe seiner geplanten gemeinnützigen Veröffentlichungen mit einer übersichtlichen Darstellung des Verleihungsverfahrens in Preussen begonnen.

Die diesjährige Jahresversammlung, die in den Räumen der Technischen Hochschule in Charlottenburg stattfand, brachte für die Entwicklung des Verbandes einen sehr wichtigen und wertvollen Schritt, nämlich die Verschmelzung mit dem durch den Tod von Geh. Oberbaurat Koehn verwaisten Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband e. V. Berlin-Halensee. An die aus allen Teilen Deutschlands besuchte Mitgliederversammlung schloss sich eine öffentliche Sitzung an mit Vorträgen von Oberbauinspektor a. D. Dr. Ingenieur Adolf Ludin-Karlsruhe über „Wertschätzung von Wasserkräften" und Dipl.-Ing. Papst-Heidenheim über „Ausbau kleiner und mittlerer Turbinenanlagen mit behelfsmässigen Baustoffen".

Wasserkraftausnutzung

Elektrifikation der Bundesbahnen. Die Bundesbahnen haben 30 neue elektrische Streckenlokomotiven in Auftrag gegeben, und zwar bei den Firmen: Maschinenfabrik Oerlikon, A.-G., Brown, Boveri & Co. in Baden und den Ateliers de Secheron in Genf, je für die Lieferung des elektrischen und bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur für den mechanischen Teil. Diese Streckenlokomotiven werden voraussichtlich im laufenden Jahre zur Ablieferung kommen, so dass alsdann an elektrischen Fahrzeugen den Bundesbahnen zur Verfügung stehen: 44 elektrische Strecken-Lokomotiven und für den Rangierdienst 6 Akkumulatorenlokomotiven, 5 Akkumulatorenplattformwagen und ein elektrischer Traktor.

Ausnutzung des Silsersees. Die zweite Bürgerversammlung in Sils bestätigte, unter Zulassung der auswärtigen oppositionellen Bürger, mit Mehrheit die Konzession für das Silser Wasserwerk an das Konsortium Meuli-Salis. Die Opposition beschränkte sich auf die Wahrung des Rekursrechtes. Damit hat Sils die Frage endgültig für den Bau des Werkes entschieden.

Schiffahrt und Kanalbauten

Frankreich und die Schiffahrtsverbindungen nach der Schweiz. Bei Behandlung der öffentlichen Arbeiten im französischen Senat erinnerte der Deputierte Humbert de la Tour daran, dass man zu wiederholten Malen die Errichtung von Querverbindungen im Innern Frankreichs verlangt habe, da das Land ein Interesse daran habe, dass die grossen Häfen des Ozeans mit Basel verbunden werden. Berichterstatter Bertholet machte entschiedene Vorbehalte zu den Verbindungen mit Basel, da diese mit Strassburg hergestellt werden müssten. Der Minister erklärt, dass die verlangte Überprüfung ausgeführt worden sei. Die Linie Basel-Nantes sei bis jetzt nicht wiederhergestellt worden, da die Verlängerung über Paris nur 5 Prozent betrage. Unter diesen Umständen wurde der Linie Bordeaux-Lyon-Genf vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt, da sich dort eine Abkürzung um 40 Prozent ergibt. Sobald definitive Stellungnahme erfolgt sei, werden der Kommission für die Eisenbahnen Anträge zugehen. Louis David beharrte auf der Dringlichkeit der Linie Bordeaux-Genf, da die Errichtung eines grossen Hafens in Verdon gegeben ist.

L'aménagement du Rhône. La commission sénatoriale, chargée de l'examen du projet de loi sur l'aménagement du Rhône, réunie sous la présidence de M. Flaissières, a entendu M. Coignet, sénateur, qui lui a exposé ses théories sur l'aménagement du Rhône et lui a fait l'historique de la question telle qu'il a été amené à la connaître en sa qualité de président de la Chambre de Commerce de Lyon. Il a montré la nécessité de la réalisation complète du projet.