Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

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

Heft 21-22

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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

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.

Der französische Binnenschiffahrtskongress. VK. Der nächste französische Binnenschiffahrtskongress wird im Jahre 1921 Mitte Juli in Rouen stattfinden.

Die französische Liga für Flußschiffahrt, welcher fast alle Schiffahrtsvereine des Landes angehören, sieht sich gezwungen, sich aufzulösen.

Verschiedene Mitteilungen

Schweiz. Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Der Verein teilt folgendes mit: Zu unserm lebhaften Bedauern müssen wir mitteilen, dass Herr Direktor C. Roth nicht mehr zu bewegen war, das Amt eines Direktors des Verbandes schweizerischer Gaswerke weiter auszuüben, und auf 1. Juli d. J. von seiner Stellung zurücktritt. Auf den gleichen Zeitpunkt hat Herr Roth auch die Leitung des Technischen Inspektorates schweizerischer Gaswerke niedergelegt. Herr Direktor Roth hat sowohl dem Technischen Inspektorat schweizerischer Gaswerke als auch der Kohlenvereinigung und der Wirtschaftlichen Vereinigung schweizerischer Gaswerke, welch letztere dann im Januar dieses Jahres zum Verband schweizerischer Gaswerke vereinigt worden, seit ihrer Gründung vorgestanden. Der Schweizerische Verein von Gas- und Wasserfachmännern sowohl als auch der Verband schweizerischer Gaswerke sind Herrn Roth für seine aufopfernde, unermüdliche Tätigkeit und die zielbewusste Leitung der ihm unterstellten Verbände und Institute den grössten Dank schuldig. Als Leiter des Verbandes schweizerischer Gaswerke hat der Vorstand desselben Herrn Dr. Hans Geiger von Brugg gewonnen, während der frühere Adjunkt des T. I. S. G., Herr Ingenieur Hermann Zollikofer von St. Gallen, mit der Leitung des Inspektorats und des Vereins-Sekretariates betraut wurde. Das Inspektorat ist nunmehr räumlich vom Verband schweizerischer Gaswerke getrennt und befindet sich — zusammen mit dem Sekretariat — Bahnhofstrasse 57 c, Zürich 1. Der Sitz des Verbandes ist nach wie vor Bahnhofstrasse 20.

Geschäftliche Mitteilungen

Schweizerische Kraftübertragung A.-G. für Vermittlung und Verwertung von Elektrizität. Die Gesellschaft teilt mit, dass sie Herrn Dr. Bruno Bauer zum Direktor ihres Unternehmens gewählt hat.

A.-G. Conrad Zschokke, Genf. Die Firma teilt mit, dass der bisherige Chef des technischen Bureaus, Herr Ingenieur Eugen Meyer, als Professor für Wasserbau an die Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich berufen wurde. Durch Beschluss des Verwaltungsrates wurde Herr Ingenieur Gustav Mathys, bisheriger Bauleiter des Kraftwerkes Rupperswil der Schweizerischen Bundesbahnen, zum Chef des technischen Bureaus ernannt. Herr Mathys wird gemeinschaftlich mit einem Prokuristen, Oberingenieur Fritz Walty, Chefbuchhalter Gottfried Knechtli oder Generalsekretär Robert Grenier zeichnen.

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.	300.—
Charlottenburger Wasserwerke	160.—
Continentale Wasserwerksgesellschaft	—.—
Dampfschiff-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein	288.—
Dampfschiff-Ges. Neptun	1090.—
Dampfschiff-Rhederei Horn	295.—
Deutsche Wasserwerke	117.—
Flensburger Dampfer-Comp.	398.—
„ Dampfschiff-Ges. v. 1869	366.—
Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiffahrt	—.—
Mannheimer Dampfschleppschiffahrt	100.—
Midgard Dte. Seeverk. A.-G.	500.—
Mindener Schleppschiff.	316.—
Neue Dampfer-Comp. Kiel	—.—
Neue Norddte. Fluss-Dampfschiff.-Ges.	383.—
Niederrhein. Dampfschleppschiff.-Ges.	100.—
Ocean-Dampfer Flensburg	325.—
Preuss. Rhein-Dampfsch.-Ges.	—.—
Rhederei Akt.-Ges. v. 1896	155.—
Rhederei Frisia	—.—
„ Juist	—.—
Rhederei Visurgis i. L.	250.—
Rheinische Wasserwerks-Ges.	—.—
Rhein- u. Seeschiff.-Ges.	—.—
Rolandlinie	236.—
Schleppschiff. a. d. Neckar	110.—
Schleppschiff.-Ges. Unterweser	375.—
Schles. Dampfer-Comp.	300 50
Sächs.-Böhm. Dampfschiff.	155.25
Seefahrt Dampfsch.-Rhederei	431.—
Seekanal Schiff. Hemsoth	—.—
Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges.	960.—
Ver. Elbeschiff.-Ges.	251.—
Wasserwerk f. d. Nördl. westfäl. Kohlenrevier	—.—

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

Wasserwirtschaftliche Literatur

La question du Rhône. — Projets d'aménagement du fleuve, Navigation, Energie hydraulique, Irrigation. — Etude économique, industrielle, financière, historique et juridique, par Louis Bordeaux, docteur en Droit, docteur politiques et économiques, Conseiller général de la Haute-Savoie. — Préface de M. Ed. Herriot, maire de Lyon, député du Rhône, ancien Ministre du Ravitaillement, avec une carte, huit photographies hors-texte et cinq graphiques. — Un vol. in-8: 15 Fr. Payot & Cie, 106, boulevard Saint-Germain, Paris.

La question du Rhône est à l'ordre du jour. Elle fera prochainement l'objet d'un vaste débat au Parlement. Les économistes, les industriels, les commerçants, les financiers s'en préoccupent et, journellement, elle fait la matière d'articles dans la presse.

Mais si beaucoup en parlent, bien peu connaissent cette grave question dans son ensemble.

La question du Rhône c'est la question de l'aménagement du fleuve afin que, rendu apte à une navigation intense, relié au Rhin par la Saône et le canal amélioré, relié de même, par la Suisse au Rhin, et, de là, aux fleuves de l'Europe centrale et au Danube, il devienne l'une des plus grandes voies commerciales de l'Europe.

Il s'agit encore de capter intégralement sa puissance hydraulique, ce qui permettra de développer dans des proportions immenses l'industrie française, dans le Sud-Est et aussi à Paris. La création de cette grande voie navigable est d'un intérêt mondial. L'aménagement de la puissance du fleuve est d'un intérêt national de premier ordre. C'est dire quelle est l'importance de la question du Rhône.

Or l'ouvrage de M. Louis Bordeaux, qui est le frère de M. Henry Bordeaux, de l'Académie française, est le premier et le seul ouvrage d'ensemble zur cette grave question. L'auteur étudie le passé et l'état actuel du Rhône comme voie navigable et comme source de puissance. Il analyse les lois et les projets de lois relatifs à la navigation intérieure et à l'énergie hydraulique. Il étudie en détail les grandes voies de navigation intérieure de France et d'Europe et les projets tendant à leur amélioration et à la création de voies nouvelles, en recherchant quel est leur intérêt économique et quel est à cet égard l'avenir du Rhône aménagé. Il examine de même la question de l'aménagement de la puissance hydraulique du fleuve et recherche quelle en sera l'utilité. Il expose en détail les projets techniques d'aménagement du fleuve dans toutes ses parties. Enfin il examine la question financière et en recherche la solution.

C'est dire que le lecteur connaîtra dans son ensemble et dans ses détails l'une des plus importantes questions économiques, commerciales, industrielles et financières qui se posent en cette période d'après-guerre.