# Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **13 (1920-1921)**

Heft 23-24

PDF erstellt am: **29.05.2024**

**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**

## Der Schiffahrtskanal Turin-Lago Maggiore.

Mitte August dieses Jahres hatte sich der Consiglio Provinciale von Turin mit dem Projekt eines Schiffahrtskanals Turin-Lago Maggiore zu befassen. Das Projekt war von einem Bericht des Präsidenten Avv. Giorgio Anselmi begleitet über die verschiedenen Phasen, welche die einzelnen Projekte für eine Verbindung Turins mit dem oberitalienischen Schiffahrtsnetz durchlaufen hatten.

Die Frage der Flusschiffahrt im Piemont ist am 16. Februar 1873 zum erstenmal offiziell erörtert worden. Man konstituierte damals eine Sachverständigen-Kommission und beauftragte sie, über die Eindämmungsarbeiten am Po zwischen Turin und Casale-Monferrato Bericht zu erstatten. Ferner sollte die Kommission Vorschläge ausarbeiten für eine Schiffbarmachung dieser Po-Strecke. Allein zu jener Zeit mass man den Fragen der Binnenschiffahrt noch nicht ihre heutige Bedeutung bei und so ist es nicht verwunderlich, dass die erwähnte Kommission keine grossen Spuren ihrer Tätigkeit zugunsten einer Schiffbarmachung des Po hinterlassen hat.

Dreissig Jahre später, im November 1903, sind die ersten, wirklich ernsthaften Schritte unternommen worden für den Ausbau moderner Binnenschiffahrtswege im Piemont. Offizielle Delegierte der Provinzen Turin, Casale, Alessandria, Novarra, Pavia, der regionalen Handelskammern, sowie weiterer Interessenten beauftragten die Ingenieure Corazza und Roberto Soldati für den Po von Turin bis Pavia ein Schiffahrts-Projekt auszuarbeiten zur Herstellung einer Verbindung mit der Schiffahrtslinie von Venedig und jener nach dem Lago Maggiore.

Das Projekt wurde 1905 vorgelegt und fand die Zustimmung der Regierungskommission. Es sah einen Verkehr mit 300 Tonnen-Kähnen vor, die Kommission nahm dann eine Befahrung mit 600 Tonnen-Kähnen in Aussicht.

Seither sind aber 16 Jahre verstrichen, ohne dass von dem Plane etwas verwirklicht worden wäre, obwohl das Problem der Binnenschiffahrt mittlerweile sehr beachtenswerte Fortschritte gemacht hat und angenommen werden darf, dass man sich gegenwärtig vor dem Abschluss seiner vorläufigen Entwicklung befindet.

In der Zwischenzeit ist aber nicht bloss die Kahngrösse auf 600 Tonnen abgeändert worden, als Einheitstyp für alle Schiffahrtslinien in Oberitalien, die ja im Vergleich zum deutschen Typ von 2000 Tonnen und mehr recht bescheiden ist, sondern man hat den Plan einer Route Turin-Pavia-Ticino-Lago Maggiore überhaupt aufgegeben. An dessen Stelle sollte ein Projekt, das die Erbauung eines grossen Schiffahrtskanals Turin-Bornago-Lago Maggiore vorsieht, zur Ausführung gelangen.

Im Juni 1921 ist dieses von den Ingenieuren Borgis, Corazza und Roberto Soldati entworfene Projekt dem Provinzialrat von Turin eingereicht worden. Es sieht den Bau eines direkten Kanals von Turin bis Bornago am Tessin in west/östlicher Richtung vor. Bei Bornago würde auf dem rechten Ufer des Tessin ein weiterer Kanal mit Richtung Süd/Nord hergestellt, der zur Verbindung mit dem Lago Maggiore zu dienen hätte. Die Vereinigung der beiden Strecken Turin-Bornago und Mailand-Bornago sollte mittelst eines zu errichtenden Acquädukts über den Tessin erfolgen.

Dieser projektierte Kanal Turin-Bornago-Lago Maggiore, der in direkter Verbindung mit jenem von Mailand nach Bornago stehen würde, ist auch für die Schweiz von grosser Wichtigkeit. Die Vorlage dieses Projektes stellt tatsächlich die bedeutendste Tat dar, welche bis anhin in der Angelegenheit der oberitalienischen Binnenschiffahrt in ihrer Beziehung zu den schweizerischen Alpenübergängen unternommen worden ist. Der neue Kanal bringt die direkte Verbindung zwischen dem Lago Maggiore und dem industriereichsten und blühendsten Teil des Piemonts und bildet gleichzeitig die natürliche Fortsetzung des Kanals von Mailand.

Die Baukosten des Schiffahrtsweges Bornago-Lago Maggiore müssen von den interessierten Provinzen, inbegriffen natürlich diejenigen von Mailand und Turin, getragen werden.

Die Tatsache, dass Turin, sowie ein grosser Teil des Piemonts an der Errichtung dieses in den Langensee ausmündenden Kanals direkt interessiert sind, vereinfacht die Situation zugunsten der schweizerischen Interessen in erheblichem Masse. Dieser Umstand sichert auch die Verbindung des Gotthard und des Simplons mit dem Binnenschiffahrtsnetz von Oberitalien.

Durch das neue Projekt wird die Verbindung des Lago Maggiore mit dem italienischen Wasserstrassennetz nicht mehr nur eine Mailand allein interessierende Angelegenheit, sondern das ganze Piemont nimmt nun an der Lösung dieses Schiffahrtsproblems teil. Die Sache berührt ganz Norditalien und wird daher nicht mehr vorwiegend nach den lokalen Gesichtspunkten Mailands entschieden werden. Für den konkurrierenden Kanal von Mailand nach dem Comersee sind deshalb die Aussichten auf Verwirklichung im Schwinden. Mailand, das es verstanden hat, den Bau seines Hafens und des Verbindungskanals nach Pizzighettone mit so grossem Eifer zu fördern, wird indessen auch die Ausführung des neuen Werkes zu unterstützen wissen, das ja seinem Hafen den Anchluss an den Lago Maggiore und die schweizerischen Alpenübergänge bringt.

Die Verbindung von Gotthard und Simplon mit dem Flussnetz Oberitaliens dürfte übrigens eines der wirksamsten Mittel darstellen, um den Verkehr der Bundesbahnen zu beleben.

Es ist überdies zu beachten, dass Turin für später noch die Herstellung eines Schiffahrtskanals in Aussicht nimmt, der über Savona den Zugang zum Golf von Genua ermöglichen soll. Die Route Lago Maggiore-Turin dürfte sich also mit der Zeit zu einem neuen Wasserweg ans Meer entwickeln. Wenn Mailand es versteht, mit grosser Energie sein wirtschaftliches Leben zu entfalten, so ist anderseits Turin ebenfalls mit einem starken Expansionstrieb ausgestattet und dies lässt hoffen, dass es sein Projekt einer Verbindung mit dem Lago Maggiore rasch zur Verwirklichung zu bringen vermag.

(Aus „Gazetta Ticinese" vom 7. Sept. 1921.)

## Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

### Auszüge aus den Protokollen der Sitzungen des Vorstandes.

**Sitzung vom 12. April 1921 in Bern.**

Unfallversicherung des Personals. Die vorliegenden Anträge für Versicherungssummen von Fr. 10,000 im Todesfall und von Fr. 20,000 bei Invalidität, sowie für eine Tagesentschädigung von Fr. 10 werden genehmigt.

Seeregulierungen. Ein von Sekretär Härry über diese Materie vorgelegter Bericht steht zur Diskussion und man einigt sich dahin, vorerst in der Sache in Bern Fühlung zu nehmen.

Elektrifizierung der S. B. B. Gemäss dem aufgestellten Arbeitsprogramm pro 1921 ist beabsichtigt, zur bessern Orientierung der öffentlichen Meinung im Sinne der Dringlichkeit einer raschen Elektrifikation unserer Bahnen eine öffentliche Diskussionsversammlung zu veranstalten. Man beschliesst, zwecks Gewinnung eines Referenten sich mit der Generaldirektion der S. B. B. in Verbindung zu setzen.

Rheinfrage Basel-Strassburg. Die vorgesehene Konferenz zur Besprechung dieser wichtigen Frage wird, infolge ablehnender Haltung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein und des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes, verschoben. Die Weiterentwicklung der Angelegenheit soll vorerst abgewartet werden.

Rhoneverband. Das Programm für die Gründungssitzung dieser neuen Gruppe wird besprochen.

Im Anschluss an die Sitzung finden noch Besprechungen mit Herrn Bundesrat Chuard und Herrn Direktor Mutzner statt über die Frage der Seestauungen und der Elektrizitätsversorgung. Unser Verband und der V. S. E. werden dem Departement des Innern in der Sache ein Memorial einreichen.

**Sitzung vom 3. Mai 1921 in Zürich.**

Es liegt ein Angebot der Druckerei Bollmann für den Sonderabdruck aus dem „Führer" vor. Die Diskussion ergibt jedoch verschiedene Anträge auf Modifikationen

der Offerte und man beauftragt das Sekretariat, mit der Druckerei auf der neuen Basis weiter zu verhandeln.

Seeregulierungen. Der Entwurf zur Eingabe an den Bundesrat wird durchberaten und bereinigt. Man beschliesst, den V. S. E., sowie den Verband schweiz. Maschinenindustrieller über die Angelegenheit gleichfalls zu informieren und sie um Unterstützung unserer Eingabe zu ersuchen.

Bericht der Schweiz. Treuhand-Gesellschaft, Zürich. Dieser Bericht über die Prüfung der Rechnungsführung des Verbandes, mit Vorschlag zu einer Reorganisation unserer Buchführung, wird besprochen. Man gelangt zum Ergebnis, dass die Neuordnung, wie proponiert, vorgenommen werden soll und zwar rückwirkend auf 1. Januar a. c. Der Vorstand wird dem Ausschuss bei nächster Gelegenheit in einem Resumé von der Neuerung Kenntnis geben.

Rheinschiffahrtsfrage. Diese Angelegenheit kommt neuerdings zur Sprache, man findet aber, die gegenwärtige Situation lasse Zuwarten als ratsam erscheinen.

Verschiedenes. Man beschliesst, an der konstituierenden Generalversammlung des Rhoneverbandes vom 22. Mai in Sitten teilzunehmen und an die Generalversammlung unserer Tessiner Verbandsgruppe vom 7. Mai in Bellinzona eine Delegation abzuordnen.

Durch Schreiben von Herrn Giov. Rusca in Locarno wird der Vorstand darauf aufmerksam gemacht, dass unsere Tessiner Freunde von der Lösung der Schiffahrtsfragen auf dem Kongress in Barcelona nicht befriedigt sind und Vorstellungen in Bern für angezeigt erachten, allein der Vorstand gelangt nach Diskussion zum Beschluss, dass vorerst ein genauer Bericht des schweizerischen Delegierten Valloton über den Kongress abgewartet werden müsse.

Es wird in Aussicht genommen, die nächste Ausschusssitzung im Kanton Freibourg abzuhalten und damit eine Besichtigung des neuen Werkes La Jogne in Broc zu verbinden. Das Sekretariat erhält Auftrag, die Vorbereitungen zu treffen.

**Sitzung vom 1 Juli 1921 in Zürich.**

Der Entwurf des Jahresberichts pro 1920 wird durchberaten. Dem Ausschuss soll s. Z. ein Bürstenabzug vorgelegt werden.

Sodann gelangt die Rechnung pro 1920 zur Besprechung; vor endgültiger Beschlussfassung soll der Sekretär jedoch noch eine Gewinn- und Verlustrechnung, sowie das Budget pro 1921 aufstellen und dem Vorstand zur Prüfung unterbreiten.

Ein vom Sekretariat entworfenes Programm für die nächste Ausschuss-Sitzung wird durchberaten und die Tagung auf den 3. September festgesetzt. (Später auf 17. September verschoben.)

Zur Teilnahme an der wasserwirtschaftlichen Ausstellung in München delegiert man Sekretär Härry und an die Generalversammlung der Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin vom 2. Juli in Lausanne Herrn Direktor de Montmollin in Lausanne.

Es kommt sodann eine Zuschrift des eidgen. Departementes des Innern, nebst der Eingabe des schweiz. Energie-Konsumenten-Verbandes Zürich an den Bundesrat über die Ausfuhr elektrischer Energie zur Besprechung. Aus der eingehenden Erörterung dieser Exportfrage resultiert, dass der Export an sich nicht verwerflich sei, dass indessen Sicherheit geboten werden müsse, damit keine Energie ausser Landes gehe, für die man hier nützliche Verwendung fände. Da man an massgebender Stelle ebenfalls dieser Ansicht huldigt, wird auf die Einsetzung einer Kommission zu weiterem Studium der Ausfuhrfrage verzichtet. Die Antwort an den Bundesrat soll im Sinne obiger Ausführungen abgefasst werden.

Zum Schluss wird noch der von Ing. Härry in der Mainummer der „Wasserwirtschaft" veröffentlichte Artikel, das Flury'sche Projekt im Simmental betreffend, zur Sprache gebracht, da derselbe zu irrtümlichen Deutungen Veranlassung gegeben hatte und festgestellt, dass es sich dabei um eine rein persönliche Meinungsäusserung des Verfassers handelte.

* * *

## Führer durch die schweizerische Wasserwirtschaft.

Das im Frühjahr dieses Jahres angekündigte Werk ist erschienen. Das Werk umfasst 2 Bände, 600 Seiten mit 188 Abbildungen und drei Kartenbeilagen. Der Preis der gebundenen Exemplare beträgt Fr. 33.—. Mitglieder des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes bezahlen Fr. 27.— zuzüglich Fr. 3.— für Einband.

In Anbetracht der beschränkten Auflage und der regen Nachfrage empfiehlt es sich, das unentbehrliche Nachschlagewerk möglichst bald zu bestellen.

Der Versandt erfolgt ab Mitte Oktober.

* * *

**Veranstaltung von Vorträgen im Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband und seinen Gruppen im Winter 1921/22.** Der Vorstand des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes hat beschlossen, für sich und die Gruppen im kommenden Winter Vorträge wasserwirtschaftlicher Natur zu veranstalten. Als Themata kommen in Betracht Fragen allgemeiner Natur und solche von lokalem Interesse.

Wir bitten diejenigen Persönlichkeiten, die geneigt wären, Vorträge dieser oder jener Art im Zentralverband oder den Gruppen zu halten, hievon dem Vorstande des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes in Zürich unter Angabe der Themata und des voraussichtlichen Zeitpunktes Mitteilung zu machen.

Der Vorstand wird die Anmeldungen prüfen und sich mit den Gruppen-Vorständen ins Einvernehmen setzen.

## Wasserkraftausnutzung

**Ausfuhr elektrischer Energie.** In seiner Sitzung vom 6. September 1921 beschloss der Bundesrat folgendes:

Am 3. Juni 1921 (Bundesblatt Nr. 23) erteilte der Bundesrat der „Schweizerischen Kraftübertragung A.-G." in Bern die Bewilligung Nr. 51, aus den Anlagen der „Bernischen Kraftwerke A.-G." 6000 kW an die „Forces Motrices du Haut-Rhin" in Mülhausen und an die „Electricité de Strasbourg S.-A." in Strassburg zu liefern.

Am 1. Juli 1921 (Bundesblatt Nr. 27) erteilte er den „Bernischen Kraftwerken A.-G." die Bewilligung Nr. 53 zur Ausfuhr von 8000 kW an die gleichen französischen Gesellschaften unter der Verpflichtung, während der ganzen Dauer der Bewilligung dem Inlandkonsum nordwärts der Alpen 8000 kW Winterenergie zur Verfügung zu halten.

Die Dauer der Lieferung wurde beschränkt auf die Zeit vom 1. April bis 30. September jedes Jahres. In den Monaten März, Oktober und November konnte das Departement des Innern auf Ersuchen hin eine Lieferung gestatten.

Auf Gesuch hin hat nun der Bundesrat diese Bestimmung über die jährliche Lieferungsdauer für beide Bewilligungen dahin abgeändert, dass die Lieferung in den Monaten März, Oktober und November erfolgen könne, sofern nicht behördliche Einschränkung oder Einstellung der Stromausfuhr erfolgt. In den Monaten Dezember, Januar und Februar soll eine Lieferung unter allen Umständen unterbleiben. Die Bewilligungen sollen am 31. Dezember 1939 dahinfallen.

Gleichzeitig wurde die Summe der zur Ausfuhr bewilligten beiden Quoten von 14,000 kW auf 13,500 kW reduziert. Hiervon sind 9000 kW Sommerenergie konstant während mindestens 180 Tagen (wovon an 150 Tagen zusammenhängend) zu liefern; 4500 kW betreffen Sommerabfallenergie, die nicht zusammenhängend zu liefern ist.

**Kraftversorgung der Stadt Bern.** Bisher vermochte die Stadt Bern ihren Elektrizitätsbedarf aus den eigenen Werken zu befriedigen. Für die weitere Energieversorgung hat sie sich bereits seit längerer Zeit mit dem Studium neuer Kraftquellen befasst, nämlich mit dem Projekt eines Kraftwerkes am Sanetsch und mit dem Stockenseeprojekt. Der Entscheid fiel zugunsten des Sanetschwerkes aus, welche Lösung nach dem Gutachten von Prof. Dr. Wyssling als zweckmässig zu betrachten ist. Das Sanetschwerk, auf das die Stadt für Vorstudien bereits über eine halbe Million verwendet hat, scheint technisch spruchreif zu sein. Schwierigkeiten dürfte hauptsächlich noch die Frage der Finanzierung bieten.

Als neues Moment in der Debatte ist aber die bevorstehende Inangriffnahme der projektierten Oberhasliwerke durch die B. K. W. hinzugetreten. Diese Anlagen werden so gross, dass sie jedes kommende Energiebedürfnis der Stadt decken können, und es wird nun die Ansicht vertreten, dass die B. K. W. unter Einbeziehung dieser Anlagen der Stadt sicherer und billiger Strom zu liefern imstande sein würden als der Sanetsch. Es würde dies jedoch eine Änderung der bisherigen städtischen Elektrizitätspolitik erfordern, anderseits hätten aber die Stadtbewohner Aussicht auf billigen Strom, umso mehr als bei einem Abkommen mit den kantonalen Werken volle Berücksichtigung der Interessen eines so wichtigen Abnehmers, wie es die Stadt wäre, verlangt werden darf. Dabei könnte die Sanetschkonzession noch aufrecht erhalten bleiben für den Fall, dass die Stadt Bern später doch noch bauen möchte. Die für dieses Projekt bisher verausgabten Gelder müsste man allerdings abschreiben.

Der Gedanke des Zusammenspannens von Kanton und Stadt in der Elektrizitätsversorgung, in dem Sinne, dass die Stadt das für den Sanetsch vorgesehene Kapital teilweise zur Finanzierung der Oberhasliwerke verwende, ist ohne Zweifel rationeller und bei der gegenwärtigen allgemeinen wirtschaftlichen Situation auch ratsamer. Dafür sprechen namentlich folgende Gründe: Voraussichtlich weit geringere finanzielle Beanspruchung der Stadt, weniger Risiken, Beteiligung an einer gesicherten, Dividenden zahlenden Unternehmung, Sicherung des Einflusses der städtischen Interessen auf die Verwaltung der B. K. W. Dagegen müsste allerdings auf die bisherige selbstständige Stellung der Stadt in der Elektrizitätsversorgung verzichtet werden; wenn die Gemeinde aber dann ihren Energiebedarf, wie es ja fast der ganze übrige Kanton tut, bei den solid fundierten und verwalteten bernischen Kraftwerken zu vorteilhaften Bedingungen decken kann, so dürften letzten Endes die sachlichen Vorteile die andern Bedenken halbwegs politischer Art reichlich kompensieren.

## Schiffahrt und Kanalbauten

**Die Schweiz und die Transitkonferenz von Barcelona.** In den „Mitteilungen" der bernischen Handels- und Gewerbekammer werden die Resultate, die für die Schweiz an der Transitkonferenz in Barcelona erreicht wurden, folgendermassen zusammengefasst: Der auf Initiative des Völkerbundes nach Barcelona einberufenen Verkehrs- und Transitkonferenz war als wichtigste Aufgabe die Schaffung der vollständigen Transitfreiheit für Personen und Güter wenigstens während des Friedens zugewiesen. Ein weitergehender Antrag der Schweiz, auch die Bedingungen, unter welchen der Transitverkehr in Kriegszeiten vor sich zu gehen habe, zu normieren, ist nicht zur Beratung zugelassen worden. Aber auch sonst begegnete die eigentlich selbstverständliche und besonders in den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen der Nachkriegszeit doppelt notwendige Verwirklichung der Transitfreiheit noch grossen Widerständen. So machten namentlich Frankreich und Italien Schwierigkeiten hinsichtlich der vorgesehenen Internationalisierung der Wasserstrassen, die besonders für Binnenländer, wie die Schweiz, von vitalem Interesse ist. Die französischen Bestrebungen gehen bekanntlich bei der Regelung der Rheinfrage dahin, diese einseitig zwischen sich und Deutschland zu ordnen unter Nichtberücksichtigung der schweizerischen Interessen. Ferner sucht sich Frankreich der Internationalisierung der Rhone zu entziehen, weil die schiffbare französische Rhone durch eine nicht schiffbare kurze Flußstrecke von den schweizerischen Gewässern getrennt ist. Die gleichen Bestrebungen sind in Italien für die Po-Tessin-Wasserstrasse festzustellen. Da der Tessin „im modernen und rationellen Sinne", wie es in einer Versammlung italienischer Ingenieure in Mailand kürzlich hiess, nicht schiffbar sei, so sei die Internationalisierung der Strecke vom Po bis zum Langensee abzulehnen. Es wurde auch die Schwierigkeit der Neutralisierung der Wasserstrassen zu Kriegszeiten hervorgehoben. Man wünscht in Italien an Stelle einer Internationalisierung eine freie Flußschiffahrtskonvention zwischen Italien und der Schweiz.

Die Konferenz hat sich denn auch nach langwierigen Beratungen, trotz des Protestes der Schweiz, damit begnügt, nur diejenigen Flüsse als internationale anzuerkennen, für welche wie für den Rhein, die Donau, die Oder eine internationale Kommission besteht, es im übrigen aber den beteiligten Staaten zu überlassen, sich über die Internationalität der in Frage kommenden Wasserstrassen zu verständigen.

Die weitere Regelung der Transit- und Verkehrsfragen wird zwei Organen des Völkerbundes, mit dem Sitz in Genf, übertragen.

**Die Schiffbarmachung der Rhone.** Die Kommission, die zum Studium der Bedingungen über die Teilnahme der Städte und Genossenschaften des Rhonedepartements an der Subskription für die Schiffbarmachung der Rhone eingesetzt worden ist, trat am 2. September zu einer Sitzung zusammen und beschloss, dem Minister für öffentliche Arbeiten bekannt zu geben, dass die Städte und Genossenschaften des Rhonedepartements bereit sind, die erforderlichen 25 Millionen Fr. zu zeichnen. Unverzüglich soll zur Klärung verschiedener Punkte des Gesetzes, das zur Gründung der Rhonegesellschaft ermächtigt, eine Konferenz von Vertretern des Seinedepartements und des Rhonedepartements einberufen werden, die unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten tagen wird.

**Die bayrischen Wasserstrassen-Gesetze.** Der bayrische Landtag hat am 19. Juli 1921 den Wasserstrassenvorlagen zugestimmt, nämlich dem Gesetzentwurf über den Übergang der Wasserstrassen von den Ländern auf das Reich, dem Entwurf eines zwischen der bayrischen Regierung und der Reichsregierung abzuschliessenden Vertrages wegen Angliederung der Main-Donau-Wasserstrasse und dem Zusatzvertrag zwischen dem Reiche, Bayern und Baden und schliesslich der Denkschrift über die Neueinrichtung einer Wasserstrassenverwaltung. Angenommen wurde dabei ein Antrag Hartmann (Dem.), wonach die zwischen dem Bayrischen Kanalverein und dem Main-Donaustromverband getroffene Vereinbarungen über die Prüfung der Bauwürdigkeit des Maindreiecks auch im Rahmen des Vertrages über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstrasse Geltung haben soll.

## Geschäftliche Mitteilungen

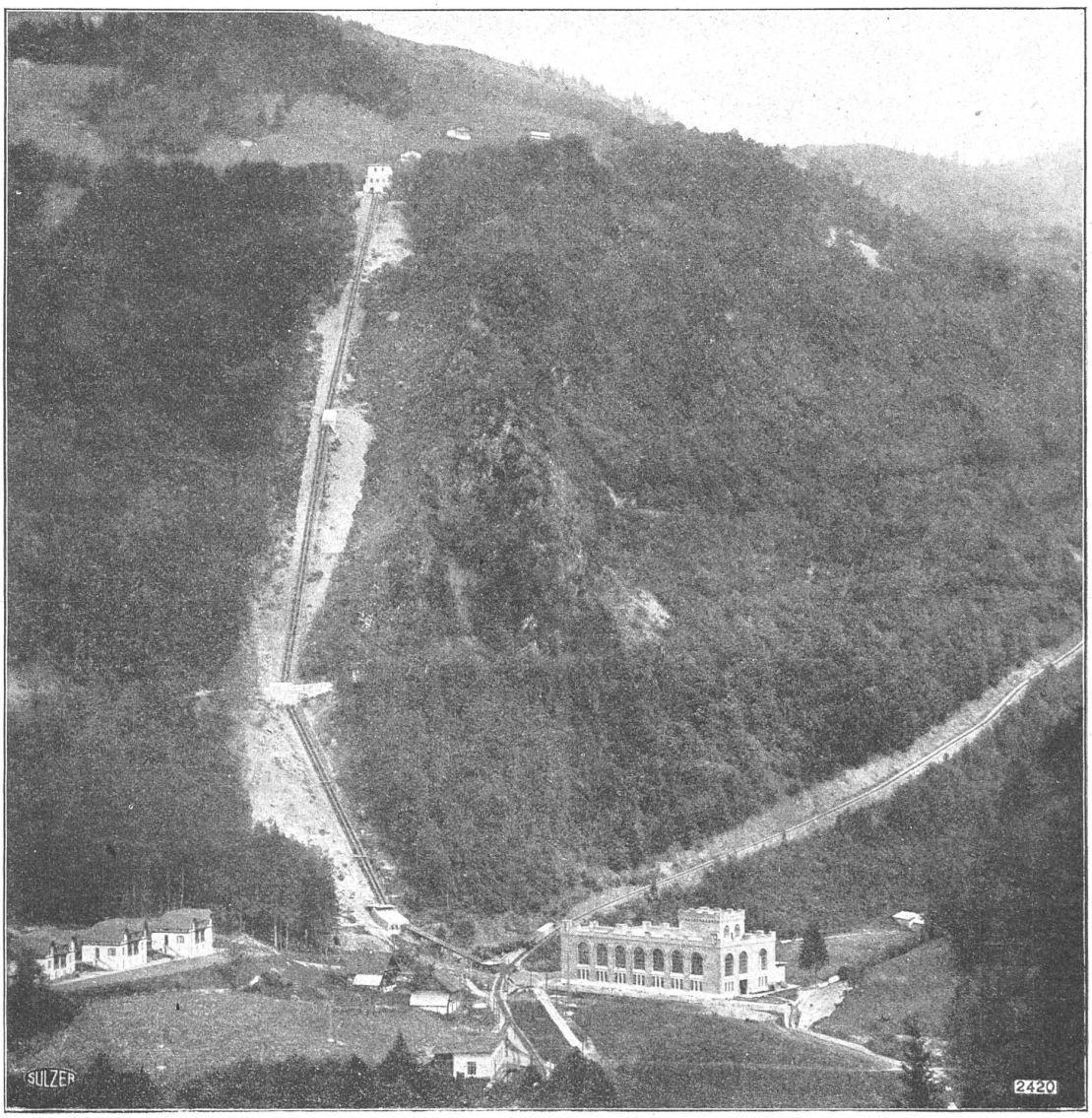
**Kursbericht über Aktien der deutschen Wasserwerks- und Binnenschiffahrts-Industrie.**

Mitgeteilt vom
Bankhaus E. Calmann, Hannover, Schillerstrasse 21.
(Gegründet 1853.)
Telephon: Amt Nord 3631.3632. Telegr.-Adr.: Calmann, Hannover.

| Name: | Kurs: |
|---|---|
| Bremer Schleppschiff-Ges. | 825.— |
| Charlottenburger Wasserwerke | 335.— |
| Continentale Wasserwerksgesellschaft | 320.— |
| Dampfschiff-Ges. f. d. Nieder- u. Mittelrhein | 410.— |
| Dampfschiff-Ges. Neptun | 750.— |
| Dampfschiff-Reederei Horn | 400.— |
| Flensburger Dampfer-Comp. | 585.— |
| „ Dampfschiff-Ges. v. 1869 | 480.— |
| Frankfurter A.-G. f. Rhein- und Mainschiffahrt | —.— |
| Mannheimer Dampfschleppschiffahrt | 100.— |
| Midgard Dte. Seeverk. A.-G. | 495.— |
| Mindener Schleppschiff. | 560.— |
| Neue Dampfer-Comp. Stettin | 400.— |
| Ocean-Dampfer Flensburg | 440.— |
| Preuss. Rhein-Dampfsch.-Ges. | —.— |
| Rhederei Akt.-Ges. v 1896 | 295.— |
| Rhederei Frisia | 130.— |
| „ Juist | —.— |
| Rhederei Visurgia i. L. | 910.— |
| Rheinische Wasserwerks-Ges. | —.— |
| Rhein- u. Seeschiff.-Ges. | —.— |
| Rolandlinie | 390.— |
| Schleppschiff. a. d. Neckar | 155.— |
| Schleppschiff.-Ges. Unterweser | 1260.— |
| Schles. Dampfer-Comp. | —.— |
| Sächs.-Böhm. Dampfschiff. | 280.— |
| Seefahrt Dampfsch.-Rhederei | —.— |
| Seekanal Schiff. Hemsoth | —.— |
| Ver. Bugsier- u. Fracht-Ges. | 900.— |
| Ver. Elbeschiff.-Ges. | 595.— |
| Wasserwerk f. d. nördl. westfäl. Kohlenrevier | —.— |

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

# SULZER




Hochdruckrohrleitungen des Elektrizitätswerkes Obermatt-Engelberg der Stadt Luzern

## Hochdruck-Rohrleitungen

für hydraulische Kraftwerke

In der Schweiz mehr als 22 km Rohre von allen Durchmessern und für Gefälle bis zu 600 Meter im Totalgewicht von 6000 Tonnen ausgeführt

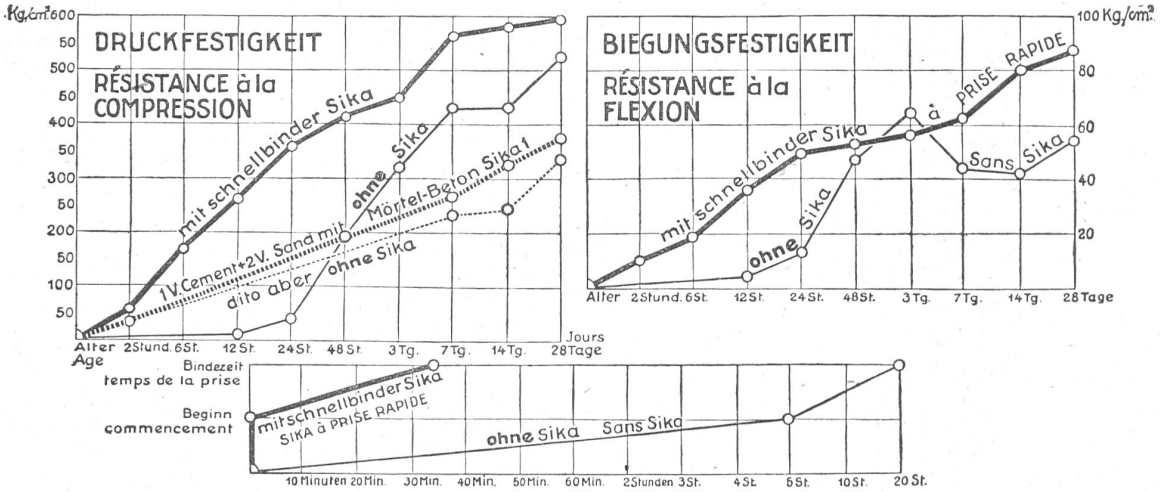
77

**Gebrüder Sulzer,** Aktiengesellschaft, **Winterthur**

Vertreter für die Schweiz: JULIUS SCHOCH & Co, Zürich. 125

# SIKA-

**Dichtung, Resultate von der Eidgen. Materialprüfungs-Anstalt Zürich**




Die Probekörper wurden von der Anstalt selbst angefertigt: **Wasserdruckproben:** Bei **Maximaldruck** des Apparates von 6 Atm. blieben die Proben trocken. Mit schnellbindender SIKA kann **während** grossem Wasserdruck abgedichtet werden, selbst mittels Anstrichen. Mann verlange Ia. Referenzen.

Auch erhältlich bei: Handelsgenossenschaft des Schweizerischen Baumeisterverbandes Zürich, Sponagel & Co. Zürich, Baukontor Bern A.-G. Bern, Baumaterial A.-G. Biel, C. Richner, Aarau und Jules Chapuis, Genève.

**KASPAR WINKLER & Co., ALTSTETTEN-ZÜRICH**

**FABRIKATION UND VERTRIEB CHEM. BAUTECHN. PRÄPARATE**

**Telephon Selnau 3963** **Telegramm: „SIKA"** 107