

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	63/64 (1914)
Heft:	26
Artikel:	Die neuen Kraftübertragungs-Anlagen der Shawinigan Water & Power Co. in Montreal
Autor:	Kälin, Friedrich, T.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-31487

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.02.2026

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

Die neue Kraftübertragungs-Anlage der Shawinigan Water & Power Co. in Montreal.

Von Ingenieur Friedrich T. Külin, Montreal (Kanada).

(Schluss von Seite 351.)

Wie aus dem Schema (Abb. 36, S. 379) ersichtlich, sind für jede Einheit auf der Niederspannungs- sowie auf der Hochspannungsseite zwei Oelschalter vorgesehen. Diese doppelte Anordnung bezweckt hauptsächlich eine Erhöhung der Betriebssicherheit im Hinblick auf die Konzentration so grosser Leistungen auf wenige Einheiten, ferner auf die Tatsache, dass die Oelschalter leider noch nicht denjenigen Grad der Betriebssicherheit erreicht haben, wie andere Apparate und Maschinen.

Alle Unterspannungsapparate sind in mit Asbesttüren abgeschlossenen Betonzellen gegenüber den Generatoren untergebracht (Abb. 33, S. 351). Die Trennschalter sind mit einer besondern Verriegelungs-Klemmvorrichtung versehen, die das selbsstätige Öffnen, wie es bei Kurzschlüssen vorkommen kann, verhindert und einen sehr guten Kontakt sichert. Sie sind überdies so angeordnet, dass jede Gefahr für die Bedienung bei allfällig falscher Behandlung verhütet wird.

Die 6600 Volt Oelschalter werden elektrisch mittels Magnetspulen betätigt und sind mit Ueberlastungs-Rückstromrelais versehen; sie sind für eine normale Stromstärke von 2000 Amp und für eine abschaltbare Kurzschlussleistung von 120 000 KVA gebaut. Bei normalem Betriebe werden die Generatoren direkt auf die betreffenden Transformatoren geschaltet; sie können aber auch in Parallelschaltung betrieben werden, was notwendig wird, wenn zwei Generatoren über eine einzige Kraftübertragungslinie Energie liefern.

Die Oberspannungssammelschienen, Linienschalter und Blitzschutzapparate sind in einem besondern Stockwerke über dem Maschinenraum untergebracht (Abb. 37 und 38). Die Oberspannungstrennschalter (Abb. 37) sind als horizontale Messer ausgebildet, die eine Öffnung von etwa 1 m überbrücken, alle drei Pole werden gleichzeitig durch eine mechanische Vorrichtung von ausserhalb des Trennschalterraumes bewegt, wodurch jede Gefahr für die Bedienung vermieden wird.



Abb. 37. Sammelschienen und Trennschalter 100 000 Volt.

Die Oelschalter für 100 000 Volt und 200 Ampère (Abb. 38) sind in gesonderten Räumen untergebracht, wobei Bedacht darauf genommen wurde, dass im Fall einer Explosion der Oelbehälter das Oel sich nicht ausserhalb des Raumes ergießen kann, sondern durch einen Ablauf abgeführt wird.

Die Oelschalter der abgehenden Linien sind in jeder Phase mit einem Maximalstrom-Relais versehen, das direkt in die Hochspannungsleitung eingesetzt und mittelst einer dünnen Holzstange mit der Auslösungsklinke des Oelschalters verbunden ist.

Der Sternpunkt der Oberspannung ist durch einen induktionsfreien Eisenwiderstand von 100 Ohm geerdet; in diese Erdleitung ist auch ein Stromwandler mit einem registrierenden Ampèremeter und einem Relais geschaltet, das die Linienschalter betätigt. Strom- und Spannungswandler sind auf der Hochspannungsseite sonst nicht verwendet worden.

Als Ueberspannungsschutz kommen die in Amerika üblichen elektrolytischen Aluminiumzellen zur Verwendung, die mit einer Hörnerfunkstrecke in Serie geschaltet sind.

Alle Oberspannungsleiter bestehen aus Kupferrohr von 25 mm \varnothing und 3,2 mm Wandstärke und alle Verbindungen sind mit besondern Klemmzangen hergestellt, die einen guten Kontakt sichern und leicht und schnell gelöst werden können. Dies bedeutet eine wesentliche Ersparnis an Geld und Zeit bei der Montage sowie bei Betriebsstörungen. Ähnliche Klemmverbindungen wurden auch für alle Kabel und Leiter der Unterspannung verwendet.

Die Leiter und Sammelschienen der Unterspannung, die grosse Ströme führen, sind zwischen den Phasen durch feuersichere Wände getrennt. Auf der Hochspannungsseite beschränkt sich diese Abtrennung auf die Leiter einer Einheit und die zwei Sammelschienensysteme.

Für die Erregung der Generatoren sind drei Erregerdynamos von 400 KW Leistung vorgesehen, von denen zwei z. Z. aufgestellt, und die eine durch eine Turbine, die andere durch einen Drehstrommotor von 750 PS angetrieben wird. Die Erregerspannung von 125 Volt wurde mit Rücksicht auf diejenige in der alten Zentrale gewählt, zur gegenseitigen Aushilfe im Notfalle. Als weitere Sicherung für die Erregung und besonders für verschiedene Hilfsmaschinen, wie Motoren für Schützen, Pumpen und Krane, sowie für die elektrisch betätigten Oelschalter und eine Notbeleuchtung, ist eine Akkumulatorenbatterie von einer Kapazität von 2000 Ampstd vorhanden.

Am Kopfende der Zentrale, im ersten Stockwerk, und vom Geräusch des Maschinenraumes durch Fenster abgeschlossen, befindet sich der Schaltraum (Abb. 39). Ein Schaltpult, auf dessen schwarzer Schieferplatte das Schema der Zentrale mit Metallstäben nachgebildet ist, enthält sämtliche Kontrollschatz für die Oelschalter und Feldrheostate. Die geschlossene, bzw. offene Schalterstellung wird durch rote bzw. grüne Signallampen angezeigt. Die Oberspannungstrennschalter sind im Schema durch kleine Lämpchen bezeichnet, wie sie auf Telefonschalttafeln verwendet werden, und die mit halber oder voller Helligkeit

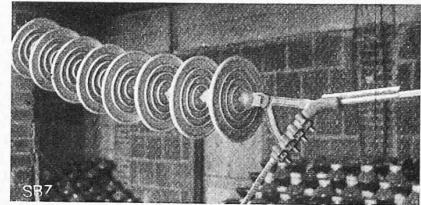


Abb. 42. Abspannungs-Isolator 100 000 Volt.

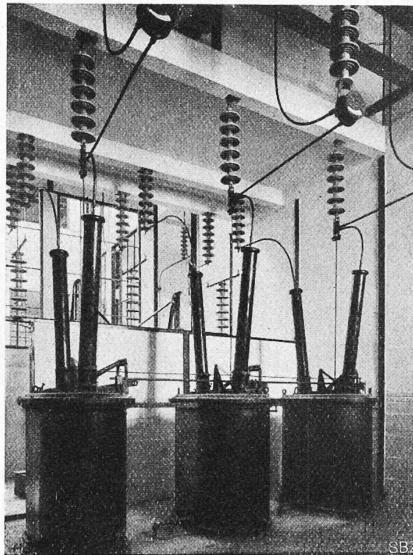


Abb. 38. Liniens-Oelschalter 100 000 Volt.

brennen, je nachdem die Schalter offen oder geschlossen sind. Ausserdem sind an der Bedienungsstelle der Oberspannungstrennschalter rote und grüne Signallampen vorhanden, die die Stellung des betreffenden Oelschalters anzeigen. Hinter dem Schaltplatz sind auf Säulen die üblichen Messinstrumente für die Generatoren aufgestellt, auf der dem Schaltplatz gegenüberliegenden Wand die registrierenden Wattmeter, Ampermeter, Voltmeter, Frequenzmesser und integrierende Wattmeter. Auf dieser gleichen Tafel befinden sich auch die Druckknöpfe für die Steuerung der Schützenmotoren der Rohrleitungen und für die elektrische Kontrolle der Turbinenregulatoren. Ein Signalsystem, bestehend aus Sirene und aufleuchtenden Schriftzeichen, sichert eine gute Befehlsgebung zwischen Schaltraum und Turbinenraum. Alle Niederspannungsleitungen für die Messinstrumente, die Oelschalter, das Telefon, die Beleuchtung, die Motoren usw. sind in Röhren im Boden und in den Mauern verlegt, und an geeigneten Orten behufs Kontrolle oder Reparatur zugänglich.

Von den Hilfsmaschinen und Apparaten in der Zentrale sind zu erwähnen: drei Zentrifugalpumpen von je 100 PS Leistung für die Servomotoren der Turbinen; drei Zentrifugalpumpen von je 100 PS, eine davon von einer Turbine angetrieben, zur Entwässerung der Zentrale bei Hochwasser; Oelpumpen und Oelfilter für Transformatoren- und Schalteröl; eine Ventilationsanlage, die Luft von aussen in die Gruben unter den Generatoren befördert und die warme Luft vom Lichtschacht über den Generatoren in den Turbinenraum zur Heizung schafft; ein automatisches Telephonesystem mit 16 Stationen; registrierende Pegel für Ober- und Unterwasser, ein Prüftransformator von 600 KVA und 300 000 Volt; ein Personen- und Warenaufzug von 3 Tonnen Tragkraft. Die Zentrale ist ferner

(Abb. 23, S. 333). Am 1. September 1911 war die erste Turbine mit Generator montiert und am 13. November konnte sie dem kommerziellen Betriebe übergeben werden.

Kraftübertragungslinie.

Die gesamte Leistung der neuen Zentrale ist ausschliesslich für die Stadt Montreal bestimmt. Die anfängliche Leistung von zwei Generatoren, d. h. rund 35 000 PS, wird durch eine Doppelleitung von 135 km Länge dorthin übertragen. Die Kraftübertragungslinie besteht aus sechs Aluminiumleitern auf 867 Stahltürmen mit Hängeisolatoren, die auf einem 33 m breiten Streifen erworbenen Landes errichtet sind; dieser Streifen bietet noch Raum für eine zweite Doppelleitung.

Die drei Aluminiumkabel einer Leitung sind auf einer Seite des Turmes übereinander in einem Abstand von 2,45 m angeordnet (Abb. 40). Sie bestehen aus 19 Drähten mit einem Gesamtquerschnitt von 125 mm². Es wurde angenommen, dass die grösste zulässige Beanspruchung des Kabels = 980 kg/cm² bei einer Temperatur von 50°C und bei einer Eishülle von 13 mm Dicke und einem Winddruck von 26 kg auf den m² runde Drahtoberfläche auftrete. Als günstiger

Abstand der Türme wurde 160 m ermittelt, doch variiert diese Länge nach den topographischen Verhältnissen, und für Flusskreuzungen kamen Spannweiten bis 420 m zur Anwendung.

Für die normale Spannweite von 160 m beträgt der grösste Durchhang 6,55 m und die kleinste Höhe des Kabels über dem Boden 7,3 m. Zum Schutze gegen Blitzgefahr tragen die Türme an den Enden des obersten Auslegers zwei geerdete galvanisierte Stahlkabel von 65 mm² Querschnitt und einer Bruchfestigkeit von 9500 kg/cm², ausserdem sind Türme an exponierten Stellungen noch mit einer

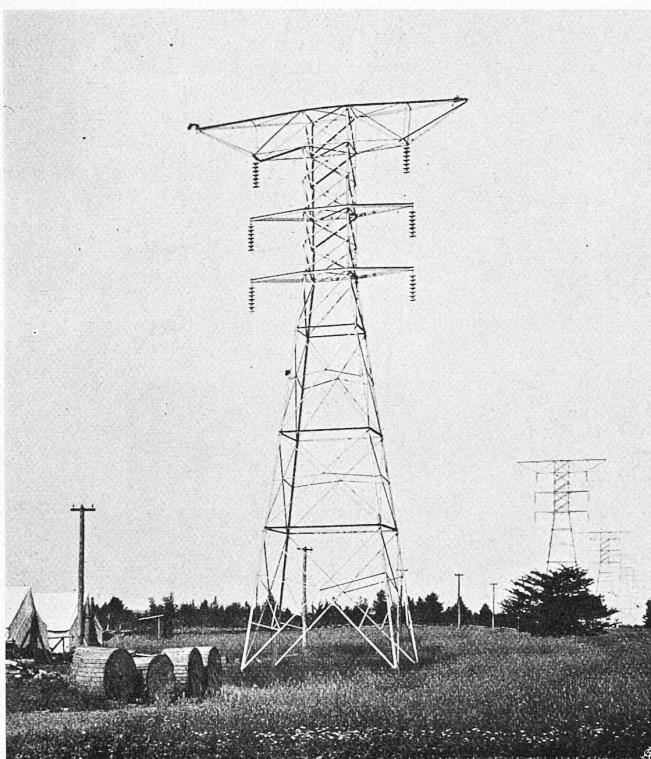


Abb. 40. Stahlurm der Fernleitung nach Montreal.

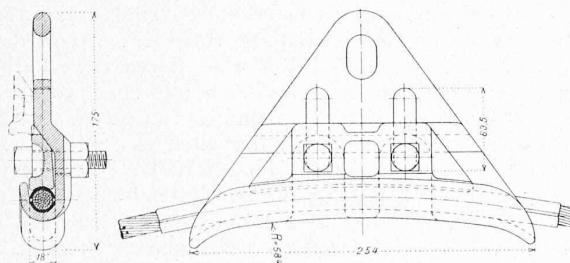


Abb. 41. Kabelträger der Fernleitung. — 1:5

ausgerüstet mit einem Mess- und Versuchsräum für Oscillograph, sowie mit Bade-, Schlaf- und Ankleideraum und mit Bureau und Telephonzentrale für die eigenen Telephonlinien über das ganze Kraftübertragungsgebiet.

Die Baugrube für die Zentrale wurde im September 1910 in Angriff genommen und die Fundamentarbeiten soweit gefördert, dass im darauf folgenden Mai der eiserne Aufbau begonnen werden konnte. Im Juni waren die Kräne betriebsbereit (das Gebäude jedoch noch ohne Dach), sodass sofort die Montage der Turbinen erfolgen konnte

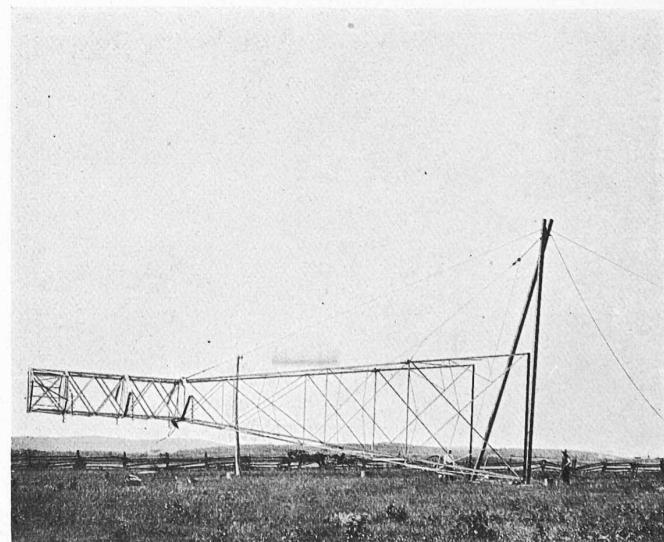


Abb. 43. Aufstellen eines Leitungs-Turmes.

**Die neue Kraftübertragungs-Anlage
der Shawinigan Water & Power Co., Montreal.**

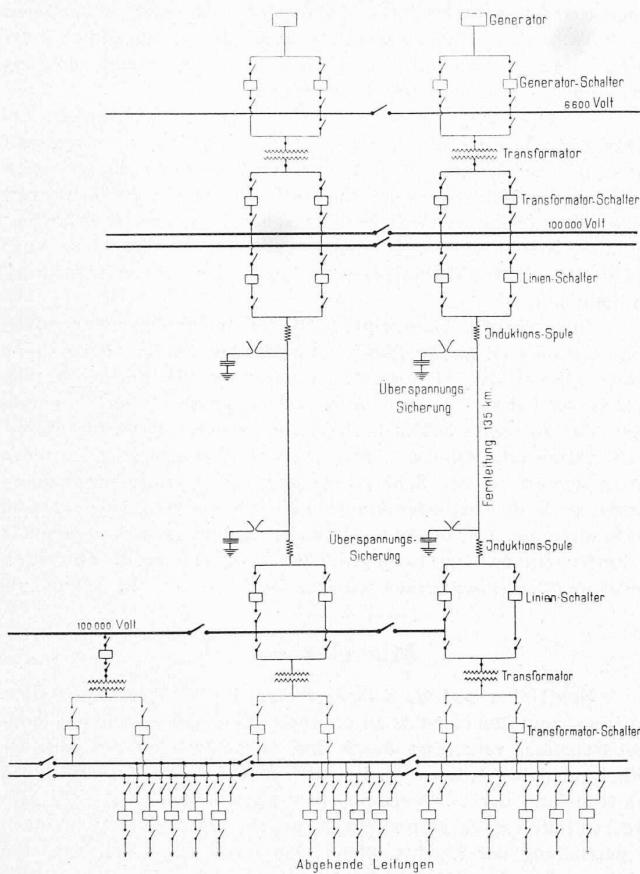


Abb. 36. Schaltungsschema der ganzen Anlage.

4 m hohen Blitzableiterstange ausgerüstet. Besondere Aufmerksamkeit musste der gegenseitigen Lage der Erdkabel und der Aluminiumkabel geschenkt werden, um eine gefährliche Näherung derselben bei starkem Wind zu verhindern. Die Hängeisolatoren bestehen aus sieben Einheiten von 225 mm äusserem Durchmesser und etwa 3,8 kg Gewicht und sind gelenkartig miteinander verbunden. Die Einheiten wurden ausgedehnten elektrischen und mechanischen Versuchen unterworfen; die Ueberschlagsspannung, trocken, beträgt 80,000 Volt und die mechanische Festigkeit gegen Zug im Mittel 3600 kg. Vier Einheiten

zusammen konnten mit 250 000 Volt (eine höhere Spannung stand nicht zur Verfügung) nicht überschlagen werden. Die Abspannungsisolatoren bestehen aus acht Einheiten (Abb. 42). Alle Eisenteile in Verbindung mit den Isolatoren sind aus galvanisiertem schmiedbarem Guss hergestellt.

Als Türme kamen zwei Haupttypen zur Verwendung, ein leichter und ein schwerer; letzterer dient als Abspannungsturm nach je zehn leichten Türmen, sowie für Winkel zwischen 2 und 60°.

Die leichten Türme wiegen 2150 kg und sind 21,6 m hoch, die schweren haben ein Gewicht von 2800 kg und eine Höhe von 20,3 m. Sie sind durchwegs aus galvanisiertem Winkel- und L-Eisen gebaut. Die einzelnen Teile wurden liegend im Feld zusammengeschraubt und die fertigen Türme mittelst Flaschenzug und Kippstangen aufgestellt (Abb. 43 und 44). Beide Arten Türme sind auf dem Montageplatz des Erbauers auf ihre Festigkeit geprüft worden bis Knickung eintrat (Abb. 45).

Für den leichten Turm wurden folgende Belastungen verlangt:

1. 6750 kg horizontaler Zug, längs oder quer zur Linie, Angriffspunkt an der Schnittlinie des obersten Auslegers in der Höhe der Isolatoren aufhängung mit der Turmaxe.

2. 1350 kg in horizontaler Richtung von irgend zwei Punkten, gleichgültig ob Aufhängepunkte für Isolatoren oder Stahlkabel, total 2700 kg.

3. 585 kg vertikal von drei Punkten, gleichgültig ob Aufhängepunkte für Isolatoren oder Stahlkabel, zusammen 1755 kg.

4. 585 kg vertikal von jedem Aufhängepunkt für Isolatoren und Stahlkabel, zusammen 4680 kg.

Für den schweren Turm waren die entsprechenden Belastungen:

1. 13500 kg.

2. 1350 kg von vier Punkten zusammen 5400 kg.

3. 1350 kg von vier Punkten zusammen 5400 kg.

4. 1350 kg von acht Punkten zusammen 10800 kg.

Die Versuche haben gezeigt, dass die Türme obigen Bedingungen genügten. Für den leichten Turm betrug die Durchbiegung bei 6750 kg Zug 10 cm, die bleibende Durchbiegung nach aufgehobener Belastung 2,8 cm. Bei einer Belastung von 6850 kg trat Knickung in einem Schenkel in $\frac{1}{3}$ Höhe ein. Eine Belastung des schweren Turmes mit 16200 kg hatte noch keine Knickung zur Folge; die Versuchsanordnung erlaubte nicht, die Belastung weiter zu erhöhen.

Die vier Füsse der Türme sind je in einem Betonsockel mittelst $2 - 1\frac{1}{8}$ " Fundamentbolzen verankert. Der Betonsockel erweitert sich nach unten konisch, ist 1,8 m tief, enthält etwa $0,75 \text{ m}^3$ Beton und widersteht einem vertikalen Zug von 6500 kg.

Jede der beiden Fernleitungen überträgt in normalem Betriebe die Energie eines Generators, kann

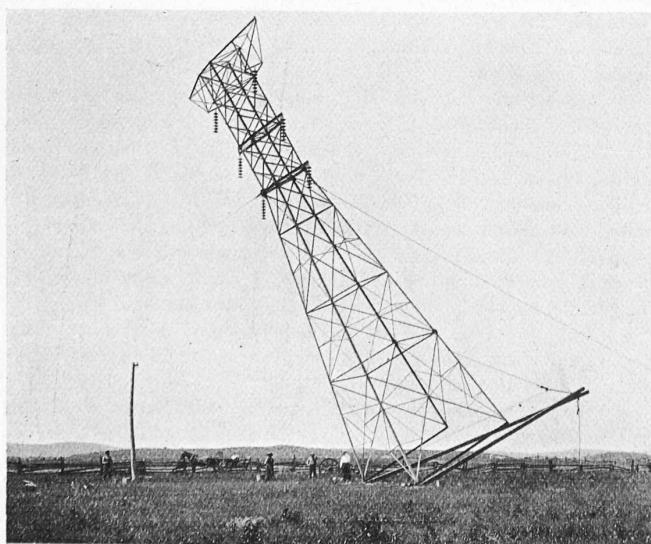


Abb. 44. Aufstellen eines Leitungs-Turmes.

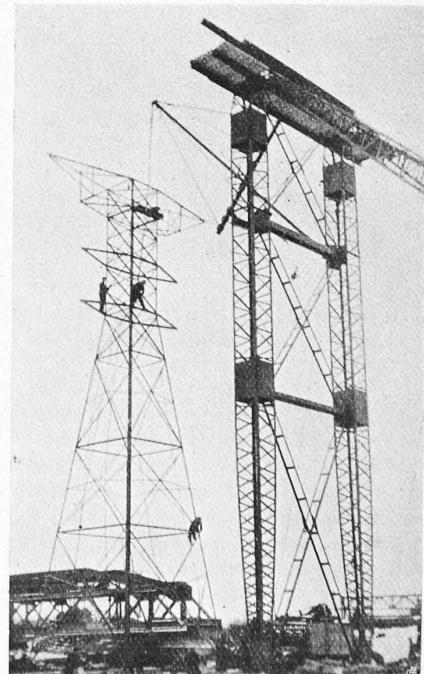


Abb. 45. Gerüst zur Festigkeitsprüfung.

aber bei entsprechender Spannungserhöhung der Generatoren das Doppelte übertragen. Der elektrische Widerstand eines Leiters beträgt 30 Ohm , der Selbstinduktions-Koeffizient im Mittel $0,173\text{ Henry}$ und die Kapazität im Mittel $1,33\text{ Microfarad}$. Bei der Normalbelastung von 12500 KW und $\cos\varphi = 0,85$ ergibt sich ein Spannungsabfall von 9000 Volt bei einer Anfangsspannung von 95000 Volt ; bei offener Linie tritt am Ende der Leitung eine Spannungs-erhöhung von 3600 Volt auf.

Der Bau dieser 135 km langen Kraftübertragungslinie wurde im Februar 1911 begonnen und im Oktober gleichen Jahres vollendet.

Die Kosten verteilen sich auf die einzelnen Posten in Prozenten wie folgt:

Vermessungsarbeiten	8,85 %
Erdaushub für Fundamente	2,16 %
Fundamente für Türme	6,11 %
Türme, Eisenkonstruktion allein	24,10 %
Montage der Türme, am Boden liegend	2,95 %
Aufstellen der Türme	1,00 %
Isolatoren	7,91 %
Aluminiumleiter, montiert	19,70 %
Stahlkabel, montiert	1,96 %
Telephonlinie (Holzmasten und zwei Kupferdrähte)	3,08 %
Bureauunkosten, Ingenieure und Versuchs-Inspektionen	2,48 %
Werkzeuge	2,87 %
Feldtransport von sämtlichem Material u. Werkzeug	3,46 %
Feldausrustung (Zelte, Küchen etc.), Nahrungs-mittel, Lagerschuppen	8,37 %
Besondere Konstruktionen für Fluss- und Eisen-bahnkreuzungen und Trennschalter	1,32 %
Eisenbahnfracht	3,68 %
Total 100,00 %	

In den obigen Zahlen sind für Steuern, Zinsen und Versicherungen total $3,4\%$ inbegriffen, nicht aber die Kosten des Landerwerbes.

Unterstation in Montreal.

Am Ende der Kraftübertragungslinie in Montreal wird in einer Transformatorenstation von 85000 Volt auf 12500 Volt heruntertransformiert. Jede Linie hat ihren Dreiphasen-Transformator von 14000 KVA . Die allgemeine Anordnung der Hochspannungsapparate ist nach den gleichen Gesichtspunkten durchgeführt wie in der Zentrale, die der Unterspannung ist aber viel ausgedehnter mit vielen Sekundärstromanschlüssen und mit spezieller Messinstrumenteneinrichtung zur Messung der Gesamtkraft, da diese an einen einzigen Abnehmer abgegeben wird.

Die Gesamtaufstellungskosten für Zentrale, Kraftübertragungslinie und Unterstation, doch ohne ursprüngliche Wasserrechtskosten, belaufen sich für eine erzeugte elektrische Pferdekraft am Generator auf 390 Fr. Dieser niedrige Preis ist einerseits bedingt durch die günstigen natürlichen Kraftverhältnisse am St. Maurice-Flusse und anderseits durch die Grösse der Maschineneinheiten.

Triebwerkbeanspruchung bei elektr. Lokomotiven. (Neuere Beiträge zu deren Erforschung.)

Die ungünstigen Erfahrungen, die mit Kurbelgetrieben elektrischer Lokomotiven von grösserer Leistungsfähigkeit in den letzten Jahren in verschiedenen Betrieben gemacht werden mussten, haben, wie zu erwarten war, die genaue Erforschung der Beanspruchungsverhältnisse beim Triebwerk elektrischer Lokomotiven durch die beteiligten Fachleute notwendig gemacht. Im März d. J. brachte die „Schweizerische Bauzeitung“ (Seiten 156, 169, 177 dieses Bandes) eine bezügliche, vom Verfasser dieser Zeilen ausgearbeitete Abhandlung, in welcher diejenigen Triebwerkbeanspruchungen, die sich infolge des Energieaustausches zwischen Massenträgheit und Elastizität der Triebwerksteile einstellen und zu oft gefährlichen Schwingungen Anlass geben, untersucht wurden. Seither sind in deutschen Fachzeitschriften zwei weitere einschlägige Arbeiten veröffentlicht worden, welche die Entstehung von Schüttelbewegungen

bei elektrischen Lokomotiven behandeln, die auf den Einfluss des Lagerspiels im Kurbeltriebwerk zurückzuführen sind. Da die betr. zwei Arbeiten wertvolle Beiträge zur Erforschung der Triebwerkbeanspruchung bei elektrischen Lokomotiven darstellen, so soll hier auf diese heute schon kurz hingewiesen werden, vorbehältlich einer eingehenderen Würdigung deren Ergebnisse und deren Stellung innerhalb des gesamten Antriebsproblems.

Die erste der zwei Arbeiten, über „Kuppelstangenantrieb bei elektrischen Lokomotiven“, von J. Buchli, Baden, ist veranlasst durch die an den neuen „Lötschberg-Lokomotiven“ bei gewissen Fahrgeschwindigkeiten festgestellten Vibrationen, die durch den versuchswise Einbau von federnden Zwischengliedern in die Zahnräder mit Erfolg überwunden wurden; die betreffende Arbeit ist auf Seite 612 und 643 des laufenden Bandes der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ veröffentlicht.

Entsprechende Wahrnehmungen, die an den Probelokomotiven der „Chemins de fer du Midi“¹⁾ festgestellt wurden, haben eine Arbeit „Ueber den Einfluss des Lagerspiels bei Kurbelgetrieben elektrischer Lokomotiven“, von A. Wichert, Berlin-Westend, veranlasst, die auf Seite 325 u. ff. laufenden Bandes der „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ eingesehen werden kann. Auch diese Arbeit kommt zu der Schlussfolgerung, dass durch Einschaltung elastischer Zwischenglieder an irgend einer Stelle zwischen der Masse der Rotoren und der Lokomotivtriebräder der Einfluss des Lagerspiels im Kurbelgetriebe derart herabgemindert werden könnte, dass Schüttelbewegungen ausgeschlossen würden.

W. Kummer.

Miscellanea.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Im Anschluss an unsere Notiz auf Seite 368 ist heute zu berichten, dass eine Anzahl Reedereigesellschaften, veranlasst durch das Bekanntwerden der mit der „Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel“ schwebenden Verhandlungen zur Gründung der „Schweizerischen Rheinschiffahrt A.-G.“, dem Grossen Rat von Basel ihre Mithilfe angeboten haben zur dauernden Sicherstellung der Frachtschiffahrt bis Basel ohne Monopol. Ein solches, das die übrigen Reedereien von der Schleppschiffahrt Strassburg-Basel ausschliessen würde, befürchten sie aus der Gründung der neuen A.-G. auf den bekannt gewordenen Grundlagen.

Die erwähnten Gesellschaften sind: „Rhenania“ Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Homberg a. Rh. und Rotterdam; „Fluviale“ Allgemeine Flusschiffahrts-A.-G. in Antwerpen; „Rhenania“ Speditions-gesellschaft m. b. H. in Mannheim und Strassburg i. E.; „Vereinigte Spediteure und Schiffer“ Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Mannheim, Duisburg, Ruhrort, Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen; „Elsässische Schiffahrts- und Speditions-gesellschaft m. b. H.“ in Strassburg i. E. Deren Anerbieten geht dahin, für zwei bis drei Spezialdampfer zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt Strassburg-Basel unter Schweizer Regie Amortisation und 4% Verzinsung des Anlagekapitals zu garantieren. Sie würden sich dazu auch mit andern deutschen Reedereien, wie auf Verlangen auch mit der Fendel A.-G. vereinigen, um auf *vollständig neutralem Boden* die Schiffahrt bis Basel zu sichern und eventuell bis zu 45% des wirklich notwendigen Kapitals aufzubringen.

Der Grossen Rat von Basel hat, ohne seinerseits auf dieses Anerbieten einzutreten, in der Sitzung vom 18. Juni beschlossen, der Regierung die Ermächtigung zu erteilen, sich mit 250000 Fr. an der „Schweizerischen Rheinschiffahrt A.-G.“ zu beteiligen, nachdem Reg.-Rat Wullschleger ausdrücklich zugegeben hatte, dass durch diesen Beschluss die Regierung keineswegs gezwungen sei, die Beteiligung anzunehmen, sondern nun hierzu die Ermächtigung erhalten habe. Von dieser werde sie nur unter Berücksichtigung der gefallenen Voten Gebrauch machen.

Der Umstand, dass das „Fendelkonzern“ tatsächlich unter dem Einfluss der badischen Regierung stehe, wurde in der Debatte nicht bestritten.

Der angenommene Beschlussantrag der Basler Regierung lautet: „Der Grossen Rat des Kantons Baselstadt, auf den Antrag des Regierungsrates, ermächtigt den Regierungsrat zur Uebernahme von 500 Aktien zu 500 Fr. der „Schweiz. Rheinschiffahrt A.-G. in Basel“ im Gesamtbetrage von 250000 Fr. auf Rechnung des allgemeinen Staatsvermögens. Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.“

¹⁾ Band LXI, Seite 24.