

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 1 (1908-1909)
Heft: 20

Rubrik: Mitteilungen

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: 22.02.2026

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

WASSERRECHT

Preussisches Wasserrecht. Der deutsche „Wasserwirtschaftliche Verband“, der seinen Sitz in Arnberg hat und dem jetzt 46 Handelskammern, 36 Vereine, 17 Städte und 128 Einzelmitglieder angehören, hielt anfangs Juli seine Jahresversammlung in Hannover ab; der Vorsitzende, Herr v. Schenck, gab dabei einen Überblick über den Stand der Wasserstrassen in Preussen und teilte mit, dass die öffentliche Kritik am Entwurf von 1907 eine völlige Umarbeitung und Vereinfachung dieses Entwurfs veranlasst habe. Mit Beifall wurde die Anregung aufgenommen, der Verband möge die nötigen Schritte tun, um auch bei der bevorstehenden parlamentarischen Beratung des Gesetzes die Interessen der Industrie, der Stadtgemeinden, der Schifffahrt und namentlich auch der kleinen Wasserkraftbesitzer zu wahren.

Eine Ergänzung zu dieser Anregung bildete der auf Antrag des Geschäftsführers Dr. Rauchenberger einstimmig gefasste Beschluss, von der Regierung die Bildung von Wasserwirtschaftsräten als begutachtende Organe zu verlangen.

Uns in der Schweiz fehlt leider immer noch eine Vereinigung, die die wasserwirtschaftlichen Interessen mit genügendem Nachdruck vertreten könnte. Und doch wäre sie gerade jetzt, da wir vor dem Erlass eines Bundesgesetzes über das Wasserrecht stehen, bitter nötig.

Wasserkraftausnutzung

Bundes-Wasserkräfte. Aus dem Quartalsberichte der Generaldirektion der Bundesbahnen geht hervor, dass die Verhandlungen mit der Aktiengesellschaft „Motor“ in Baden über die Abtretung des Anspruches der Bundesbahnen auf Konzessionierung einer Wasserkraft an der Cairasca zum Abschluss eines Vertrages mit der Gesellschaft „Dynamo“ in Mailand geführt haben, nach welchem die Bundesbahnen ihr Wasserrecht an die genannte Gesellschaft abtreten. Die Gesellschaft „Dynamo“ muss dagegen den Bundesbahnen die für die Bau- und Betriebszwecke auf der italienischen Seite des Simplontunnels nötige Kraft zu einem den Erzeugungskosten entsprechenden Preis liefern. Sobald das Konzessionsgesuch der Bundesbahnen erledigt sein wird, wird dieser Vertrag dem Verwaltungsrat zur Genehmigung unterbreitet werden.

Wasserkräfte in Graubünden. Die Bündner Regierung beschloss, die Frage der Ausnutzung der Wasserkräfte des Silsersees und der Zuflüsse gemeinsam mit der Rhätischen Bahn durch eine dreigliedrige Kommission technisch und volkswirtschaftlich prüfen zu lassen.

Walchensee-Wettbewerb. An dem Wettbewerb, den die bayrische Staatsregierung zur Erlangung von Entwürfen für die Ausnutzung der Wasserkräfte des Walchensees ausgeschrieben hatte, beteiligten sich 31 Projektverfasser; das Preisgericht, das vom 13.—15. Juli in München tagte, hat sich veranlasst gesehen, ausser den vorgesehenen drei Preisen noch drei vierte Preise zuzuerkennen; es bestand aus den Herren Ministerialrat Hensel (München) als Vorsitzendem, Ingenieur Fischer-Reinart Zürich, Baurat Frentzen Aachen, Professor Holz (Technische Hochschule Aachen), Baurat Dr. v. Miller München, Professor Ingenieur Palaz Lausanne, Professor Dr. Pressl (Technische Hochschule in München), Universitätsprofessor Dr. Rothpletz München, Professor Thomann (Technische Hochschule in Stuttgart), der für den am Erscheinen verhinderten Nationalrat Ingenieur Zschokke aus Aarau eingetreten war, Ministerialrat Stengler, Ministerialrat v. Coluzzi, Oberregierungsrat Dr. Heubach und Regierungsrat Dr. Gleichmann.

Es erhielten:

a) den ersten Preis im Betrage von 20,000 Mark der Entwurf „Einfach und Sicher“, verfasst von Dyckerhoff & Widmann, A.-G. in Nürnberg, mit Oberbaurat Dr. Kinzer

in Wien, von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. mit Professor E. Reichel in Charlottenburg, sowie den Siemens-Schuckertwerken in Berlin.

„Der Entwurf zeigt bei vorzüglicher Gesamtanordnung der einzelnen Anlagen eine hervorragende Bearbeitung in allen Einzelheiten des bautechnischen, maschinen- und elektrotechnischen Teils; niedrige Anlagekosten, besonders im ersten Ausbau bei grösstmöglicher Krafterzeugung.“

Infolge frühzeitiger Herbeiziehung des Rissbaches und Erbauung einer Talsperre im Oberrachtal werden die Seeverhältnisse tunlichst geschont“;

b) den zweiten Preis im Betrage von 15,000 Mark der Entwurf „Fons roburis aqua“, verfasst von der A.-G. „Motor“ in Baden, Schweiz, und von Brown, Boveri & Cie. A.-G. in Mannheim-Käferthal.

„Der Entwurf zeichnet sich durch gelungene Durchführung der schwierigsten baulichen Teile aus“;

c) den dritten Preis im Betrage von 10,000 Mark das Projekt „Unsere Kohlen, Entwurf B“, verfasst von Geh. Oberbaurat Schmid in Darmstadt, dem Baugeschäft Heilmann & Littmann, G.m.b.H. in München, und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin.

„Sehr gute Gesamtanordnung bei möglichster Kraftausnutzung unter Zuziehung einer Oberrachtalsperre, wobei auch der Erhaltung der landschaftlichen Schönheit die gebührende Rücksicht zuteil wurde“;

d) drei vierte Preise zu je 5000 Mark die Entwürfe

1. „Viribius unitis“, verfasst von Ingenieur Kürsteiner in St. Gallen in Verbindung mit Professor Narutowicz in Zürich und den Firmen Escher, Wyss & Cie. in Zürich, L. v. Rollsch Eisenwerke in Solothurn, Maschinenfabrik Oerlikon, Wayss & Freytag A.-G. in München und W. Heene, Architekturbureau in St. Gallen.

„Schätzenswerter Entwurf in der Gesamtanordnung und in wichtigen Einzelheiten“.

2. „Wikor“, verfasst von Felten & Guillaume-Lahmeyerwerke A.-G. in Frankfurt a. M.

„Auch dieser Entwurf hat in seinem ersten Ausbau sehr bemerkenswerte Vorschläge für die Gesamtanordnung und in den Einzelheiten gebracht“.

3. „Gold der Berge“, verfasst von Grün & Bilfinger A.-G., Tiefbau-Unternehmung in Mannheim, unter Mitwirkung von Professor Dr. Camerer in München.

„Der Entwurf gibt wertvolle Anregungen in seinem maschinentechnischen Teil und in seinen Vorschlägen für die Erhaltung der landschaftlichen Schönheit“.

Die Entwürfe werden öffentlich ausgestellt werden.

Mit besonderer Freude wird man in der Schweiz vernehmen, dass den zweiten und einen vierten Preis schweizerische Firmen erhalten haben, ein Beweis des hohen Standes unserer hydraulisch-elektrischen Industrie.

Wasserkräfte in Ungarn. Nach den Ermittlungen der hydrographischen Abteilung des ungarischen Ackerbauministeriums sollen auf den zur Ausnutzung der Wasserkräfte geeigneten Abschnitten der ungarischen Flüsse etwa 1,700,000 Pferdekräfte zu Gebote stehen. Der Ackerbauminister Daráyi hat im Interesse der Ausnutzung dieser Wasserkräfte einen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, der die bisherigen im Wege stehenden administrativen und juristischen Hindernisse beseitigen soll. Die ungarischen Staatsbahnen sollen beabsichtigen, die Teilstrecke Fiume-Kameral-Moravicza der Budapest-Fiumaner Linie für elektrischen Betrieb umzuwandeln. Der elektrische Strom soll von der kustenländischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-Gesellschaft, der eine ergiebige Wasserkraft bei Zengg zur Verfügung steht, bezogen werden. Angeblich soll eine französische Finanzgruppe das zur Realisierung erforderliche Kapital von rund 30 Millionen Kronen zur Verfügung stellen.

Schifffahrt und Kanalbauten

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Am 17. Juli versammelte sich im Schwurgerichtssaal

in Baden (Aargau) der Zentralausschuss des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes. Vertreten waren alle Verbandskantone ausser Thurgau und Graubünden. Der Bericht des Präsidenten Dr. Hautle über die Verbandstätigkeit im abgelaufenen Jahre und die Jahresrechnung wurden genehmigt. Den Bericht der Rechnungsrevisoren finden unsere Leser an anderer Stelle. Der Vorstand wurde mit der Ausarbeitung eines Geschäftsreglements für das Bureau beauftragt. Als neue Vorstandsmitglieder wurden gewählt: Ingenieur Bitterli, Kraftwerke Rheinfelden, Flussbauingenieur Fornerod, Aarau, Direktor Walch, Kreditanstalt Zürich, und Dr. O. Wettstein, Zürich; eine Stelle wurde für einen Vertreter des Schweizerischen Handels- und Industrievereins freigelassen. Der Zentralausschuss wurde ergänzt durch die Herren: Obergeringenieur Böhi in Rorschach, Professor Werder, St. Gallen, Redakteur Dr. Meyer, „Neue Zürcher Zeitung“, Ständerat Brügger, Chur, Nationalrat Blumer, Glarus. Als Vizepräsident für den von dieser Stelle zurückgetretenen Gemeindeammann Schaffeler von Romanshorn wurde Regierungsrat Keller in Schaffhausen gewählt.

Zur Unterstützung des Vorstandes und des Zentralausschusses durch Begutachtung von Spezialfragen wurden, mit dem Rechte der Selbstergänzung, folgende Kommissionen bestellt:

a) eine technisch-wirtschaftliche Kommission: technische Abteilung bestehend aus den Herren: A. Gaudy, Rorschach, Professor H. E. Hilgard, Zürich, Adolph Saurer, Arbon, Direktor Bünzli, Herisau, Obergeringenieur Böhi, Rorschach, Ingenieur Bitterli, Rheinfelden, Dr. Ingenieur Bertschinger, Zürich, Flussbauingenieur Fornerod, Aarau, Stadt-ingenieur Stocker, Schaffhausen;

wirtschaftliche Abteilung bestehend aus den Herren: Dr. med. Vetsch, St. Gallen, Ammann, in Firma Danzas & Cie., Handelskammersekretär Dr. Hedinger, Aarau, Habicht, Rheinfelden, F. Hättenschwiller, Appenzell, Dr. Geser-Rohner, Altstätten, Dr. A. Hautle-Hättenschwiller und einem noch zu bezeichnenden Vertreter des Schweizerischen Handels- und Industrievereins;

b) Kommission für Rechts- und Gesetzgebungsfragen bestehend aus den Herren: Dr. O. Wettstein, Zürich, Professor Dr. Max Huber, Zürich, Nationalrat Dr. Spahn, Schaffhausen, Nationalrat Dr. A. Mächler, St. Gallen, Nationalrat Dr. H. Müri, Aarau, Nationalrat Häberlin, Frauenfeld, Nationalrat Eugster, Speicher, Pflughart, Rechtsanwalt, Zürich, Fürsprecher Dr. Hauser, St. Gallen, Dr. A. Hautle-Hättenschwiller, Goldach;

c) eine literarisch-propagandistische Kommission bestehend aus den Herren: Dr. Naegeli, Redakteur, St. Gallen, Dr. Wettstein, Redakteur, Zürich, G. Baumberger, Redakteur, Zürich, Dr. Hablützel, Redakteur, Winterthur, Schmid, Redakteur, Frauenfeld, Dr. Hautle-Hättenschwiller, Goldach.

Das wichtigste Traktandum bildete das gemeinsam mit der Internationalen Schifffahrtsvereinigung in Konstanz aufgestellte Aktionsprogramm nebst Budget der Projektierungsarbeiten für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee. Programm und Budget wurden mit einigen Abänderungen genehmigt. Die Ausgaben erfordern eine Summe von 128,000 Franken, an die jeder Verband die Hälfte zahlt; dazu kommen noch die von jedem Verband selbst zu bestreitenden Auslagen für die wirtschaftliche Begutachtung und etwaige weitere Aufwendungen, die im Programm nicht vorgesehen sind. Der Anteil des schweizerischen Verbandes an den gemeinsamen Ausgaben beträgt rund 64,000 Franken; man hofft, der Bund werde davon 30,000 Franken übernehmen, die übrigen 34,000 Franken werden durch freiwillige Beiträge aufgebracht, ein ansehnlicher Teil ist bereits beisammen. Das Subventionsgesuch an den Bund wird nächstens abgehen. Die Verträge mit den Firmen, welche die Projektierungsarbeiten übernehmen (Locher & Co. in Zürich, Maschinenfabrik Oerlikon, Bell & Co. in Kriens, Löhle & Kern in Zürich und Grün & Bilfinger in Mannheim, wurden genehmigt.

Ein Referat von Dr. Wettstein über die die Schifffahrt interessierenden Bestimmungen des eidgenössischen Wasserrechts-Gesetzentwurfes und ein solches von Ingenieur

Gelpke über den Stand der Frage der Augst-Wyhlen Schleuse schlossen sich an die Behandlung der andern Geschäfte an.

Die Generalversammlung des Verbandes wird am Samstag den 28. August, abends 5 Uhr in Zürich stattfinden.

Rhein-Bodensee-Schifffahrt. Anlässlich der Bewilligung eines einmaligen Beitrages an die Projektierungskosten der Rhein-Bodensee-Schifffahrt hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt folgendes Schreiben an den Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee gerichtet:

„Wir beehren uns, Ihnen auf Ihre Zuschriften vom 1. Mai, 3. Juni und 14. Juni 1909 zu antworten, dass wir Ihren Bestrebungen ein lebhaftes Interesse entgegenbringen. Dieses Interesse haben die Basler Behörden bisher schon in tatkräftiger Weise durch die grossen finanziellen Aufwendungen für die Fortsetzung der Grossschifffahrt auf dem Rhein bis Basel und durch die unter bestimmten Voraussetzungen in Aussicht gestellte erhebliche Beitragsleistung an die Kosten der allfälligen Errichtung einer Grossschifffahrtsschleuse beim Wasserwerk Augst-Wyhlen bekundet; sie gedenken, auch in Zukunft für die Aufrechterhaltung des angebahnten Schifffahrtsverkehrs bis Basel, der die unerlässliche Voraussetzung für die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee bildet, Opfer zu bringen. Wir halten es nichtsdestoweniger für richtig, auch für die Projektierungsarbeiten, die Sie zu unternehmen beabsichtigen, einen Beitrag zu leisten und haben daher beschlossen, als einmaligen Beitrag des Kantons und der Einwohnergemeinde der Stadt Basel die Summe von zusammen 2000 Franken ins Budget des Jahres 1910 einzustellen. Dieser Beitrag wird ausbezahlt werden, wenn das Budget die Genehmigung des Grossen Rates gefunden haben wird.“

— Als Beiträge an die Projektierungsarbeiten sind dem Nordostschweizerischen Schifffahrtsverband ferner zugegangen: von Gebrüder Sulzer in Winterthur 3000 Franken, von der aargauischen Regierung 4000 Franken.

— Einer neuen Eingabe des internationalen Rheinschifffahrtsverbandes in Konstanz an das badische Ministerium des Innern entnehmen wir folgende bemerkenswerte Stelle:

„Der jetzige Stand dieser Angelegenheit lässt es auch vom Standpunkt der badischen Interessen als ausserordentlich wünschenswert erscheinen, dass eine Verständigung mit den Schweizer Behörden wegen der Anlage der Augster Schleuse in den von Professor Rehbock verlangten Dimensionen herbeigeführt werde und eventuell ein Gesuch der Schweiz um Leistung eines Beitrages für die vergrösserte Schleuse seitens der badischen Regierung nicht zurückgewiesen werde.“

Durch die Anlage der Augster Schleuse in der verlangten grösseren Dimension soll hauptsächlich verhindert werden, dass die Groß-Rheinschifffahrt in Basel endet und daselbst ein teilweiser Umschlag auf kleinere Schiffe stattfinden müsste.

Das Interesse von Basel selbst an der Augster Schleuse ist im Vergleich zu dem Interesse von Baden relativ gering, da ja die Fortsetzung der Schifffahrt von Basel bis zum Bodensee erstgenannter Stadt die Eigenschaft als Hauptendstation der Rheinschifffahrt nimmt, während der Ausbau der Augster Schleuse im grösseren Maßstab ein Anfang des Grossschifffahrtsweges nach dem Bodensee als dem natürlichen Endhafen wäre.

Deshalb sollte nach unserer Ansicht vonseiten des Grossherzoglichen Ministeriums des Innern nichts unversucht bleiben, um den Ausbau der Schleuse im Sinne der Darlegungen des Herrn Professor Rehbock durchzuführen, und wir glauben, dass die Grossherzoglich Badische Regierung die an der Spitze stehenden badischen Interessen durch Schaffung einer Grossschifffahrtsschleuse beim Wasserwerk Augst um so mehr fördern würde, als diese Schleuse die wichtige Frage für die ganze Rheinstrecke Basel-Bodensee grundsätzlich lösen würde. Die Erledigung in unserm Sinne würde auch endgültig die Befürchtung beseitigen, dass vonseiten Basels der Ausbau des Grossschifffahrtsweges, der in erster Linie Baden zum Vorteil gereicht, gehindert würde.

Der Anstoss zur Frage selbst ist von schweizerischer Seite ausgegangen und die Angelegenheit der spätern Verteilung

der Baukosten würde durch Förderung der Anträge von Professor Rehbock, mit denen wir in dieser wichtigen Sache vollkommen einig gehen, keineswegs präjudiziert.“

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee. Wir veröffentlichen auf Wunsch des Verbandsvorstandes im nachfolgenden den Bericht der Rechnungs-kommission des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee pro 1908:

„Beim Mangel einer nähern Umschreibung der Pflichtstellung, welche die Verbandsstatuten der Rechnungskommission zuweisen, haben wir die einlässliche Prüfung des Kassawesens und der Buchführung als unsere erste Aufgabe angesehen. Wir haben alle Eintragungen im Journal- und Kassabuch nachkontrolliert, mit den Hilfsbüchern und Belegen verglichen und konnten eine durchwegs korrekte Führung der Bücher und Kassa konstatieren. Die uns vorgelegte Betriebsbilanz erzeugt einen Schuldenüberschuss von Fr. 336.61.

An Mitgliederbeiträgen sind von Einzelmitgliedern, Firmen, Verbänden, Korporationen, Städten und Gemeinden insgesamt Fr. 4472.20 gezeichnet worden.

Trotz der im Betriebsjahr von der Verbandsleitung entfalteten regen Tätigkeit ist die Zahl der dem Verbands begetretenen Mitglieder eine verhältnismässig zu niedrige geblieben. Die zugeflossenen Mittel sind unzureichend, wenn der Verband den ihm gestellten Aufgaben gerecht werden will. Wir wollen hier nur anführen, dass unser Verband an die Kosten der Durchführung des gemeinsam mit der Internationalen Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee aufgestellten Aktionsprogrammes die Hälfte, das heisst zirka 62,500 Franken, aufzubringen hat. Wir unterstützen daher nachdrücklich das Gesuch, das die Verbandsleitung an alle Verbandsangehörigen und an die Öffentlichkeit richtet, für die Gewinnung von Mitgliedern und die Leistung von Beiträgen an die Projektierungsarbeiten eine möglichst ausgearbeitete und intensive Propaganda zu entfalten. Möge das gute Beispiel, mit dem einzelne Gemeinden bereits vorgegangen sind, recht viele Nachahmer finden!

Auf dem Bureau des Verbandspräsidenten ist uns ein äusserst umfangreiches, in übersichtlicher Ordnung registriertes Material an Akten und Korrespondenzen vorgelegt worden, das bereitetes Zeugnis ablegt von der grossen Arbeit, die von der Leitung und dem Zentralausschusse (recte Vorstände) bewältigt worden ist. An Briefen und Sendungen sind auf dem Präsidialbureau 648 eingegangen; ausgegangen sind 704 Briefe und Eingaben neben 1737 Mitteilungen u. Berichten an die Presse.

Eine schon ganz respektable Sammlung von Werken und Zeitschriften über Fragen des Wasserrechtes, Binnenschiffahrtswesens usw. bildet den Grundstock einer wertvollen Bücherei, deren Äufnung der Verband sich angelegen lassen muss.

Schliesslich gestatten wir uns eine Anregung. Wir haben uns anlässlich der Revision ein Bild machen können von der immensen Arbeit, welche unsere Verbandsbureaux, Präsident und Aktuar im Dienste der Rhein-Bodensee-Schifffahrt verwendet haben. Es ist keine Übertreibung, wenn gesagt wird, dass das Verbandspräsidium seit gut Jahresfrist wohl die Hälfte seiner verfügbaren Arbeitszeit ausschliesslich den Bestrebungen unseres Verbandes geopfert hat. Auch den Aktuar hat die Besorgung der Kassa und Buchhaltung, die Führung der Sitzungsprotokolle, die Versendung der Propaganda-Drucksachen usw. sehr viel Zeit gekostet.

Wir meinen, dass eine derartige Arbeitsleistung eine zu weitgehende Zumutung an den Opfersinn des Einzelnen bedeutet und möchten daher die angemessene Honorierung der Funktionäre für Vergangenheit und Zukunft in Anregung gebracht haben.

Wir beantragen: es sei die Jahresrechnung des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee pro 1908 zu genehmigen und den Organen des Verbandes, vorab dessen Präsidenten und Aktuar für die geleistete, uneigennützte Arbeit der Dank der Versammlung zu Protokoll auszusprechen.

Kreuzlingen-Chur-Rorschach, den 1. Juni bis 6. Juli 1909.

Die Rechnungsrevisoren:

sig.: Dr. Eisenring-Reuhy,

sig.: Dr. A. Deucher,

sig.: Dr. A. Steinhauser.,

Schifffahrt auf den Engadiner Seen. Nachdem nun, wie die Gemeinde Silvaplana auch St. Moritz die Konzession für die Schifffahrt auf den Engadiner Seen abgelehnt hat, muss der Plan als vorläufig gescheitert gelten.

Der Schleppdienst auf der Oberrheinstrecke Strassburg-Basel. G. Während noch vor zwei Jahren das Eintreffen eines Schleppzuges in Basel, gewöhnlich aus zwei Fahrzeugen bestehend, dem Zug- oder Schleppdampfer und dem angehängten eisernen Kahn (Anhangkahn) ein besonderes Ereignis bildete, das mit Böllerschüssen gefeiert wurde, hat sich seither der Güterverkehr auf dem Strome nach und von Basel so eingebürgert, dass die anfahrenden und abgehenden Dampfer und Kähne kaum noch beachtet werden. Die auf einmal in einem Schleppzuge mit zwei Anhangkähnen angefahrenen Gütermengen sind inzwischen auf 900—1000 Tonnen angestiegen. Auf die Woche entfallen durchschnittlich 3—4 Berg- und Talzüge. Bei Verkehrsandrang vermögen die drei für den Umschlagsbetrieb zur Verfügung stehenden Kranen, ein Dampfkran und zwei elektrische Kranen, dem Lade- und Löschgeschäft nicht mehr nachzukommen. Bis zum 20. Juli sind zirka 60 einfache Schleppzüge, Berg- und Talzüge zusammengekommen, zur Ausführung gekommen und zirka 18,000 Tonnen Güter aller Art umgeschlagen worden. Bis zum Ende der Fahrseason wird der Gesamtverkehr voraussichtlich auf 30,000 bis 35,000 Tonnen ansteigen.

Im ganzen teilen sich in den Verkehr vier Schifffahrtsgesellschaften, worunter eine sich ausschliesslich dem Passagierdienste widmet. Es betrifft dies die Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft mit Sitz in Mülheim a. Rhein. Von den Schleppreedereien steht in bezug auf die geleisteten Tonnenkilometer an der Spitze die Aktien-Gesellschaft vormals Fendel in Mannheim. In zweiter Linie rangiert die Rheinschiffahrtsgesellschaft in Köln, welche mit einem Seitenraddampfer „Colonia 8“ von 550 P. S. und mit einem Kahnpark von 5—6 eisernen Kähnen von 700—900 Tonnen Tragfähigkeit den Schleppverkehr zwischen den unterrheinischen Häfen und Basel vermittelt. In dritter Linie wäre zu erwähnen die Reederei „Vereinigte Schiffer und Spediteure“ in Mannheim, welche mit zwei Schleppdampfern, den Booten „Rheinstrom 4 und 5“, wie mit dem Dampfkahn „Rheinstrom III“ und einer Anzahl von Schleppkähnen Fahrten nach Basel ausführt.

Die Firma Fendel verfügt für den Schleppdienstverkehr nach Basel über vier Dampfer und etwa 12—15 Kähne, für diesen Spezialdienst somit über eine ganz ansehnliche Flotte. Die Schleppdampfer: „Grossherzog Friedrich von Baden“, „Fendel III“ (Seitenraddampfer), dann der Tunnelschraubendampfer „Fendel 15“ und der Hinterraddampfer „Fendel 14“, entwickeln zusammen 1900—2000 ind. P. S. Mit den andern drei Schleppbooten zusammengekommen stehen im ganzen sieben Dampfer mit rund 3000 ind. P. S. und eine Kahnflotte von 20—25 Kähnen mit einer Gesamttragfähigkeit von 16,000 bis 20,000 Tonnen, im Dienste des Schleppverkehrs nach und von Basel ohne Hinzuzählung der beiden Passagierdampfer „Musmacher“ und „Mülheim“ mit zusammen 450 ind. P. S. Diese Flotte wird sich von Jahr zu Jahr, nach Massgabe der Komplettierung der Umschlagseinrichtungen vergrössern und im Verlaufe von 2—3 Jahren den Rheinverkehr in Basel auf jährlich über 100,000 Tonnen steigern.

Ein Riesenschleppdampfer. Im Hafen von Ruhrort ist kürzlich der neue Riesenschleppdampfer Franz Haniel 14, aus der Werft von Gebrüder Sachsenberg in Rossau a. E., dem Betrieb übergeben worden. Er gehört der Firma Franz Haniel. Der Dampfer ist 73 m lang, 21 m über dem Radkasten breit und geht erst, wenn die Kohlenbunker voll sind, 1,30 m tief. Mit 1500 indizierten Pferdestärken vermag er mit vier Anhängern 140,000 Zentner zu schleppen. Die neuesten maschinellen Einrichtungen sind auf dem Dampfer angebracht; ebenso ist die Marcottysche Rauchverbrennungsvorrichtung eingebaut. Die Schlafräume für die Mannschaft, die Wohnung des Kapitäns entsprechen den neuesten hygienischen Anforderungen. Auch ein Salon mit Schlafzimmer ist vorhanden.

Mailand als Hafenplatz. Der Traum eines Hafens in Mailand nähert sich der Verwirklichung. Vielleicht wird man in einiger Zeit schon von dem Seehafen Mailand reden. Es wird sich nur darum handeln, mit etwas Phantasie und gutem

Willen die engen Ufer des Naviglio zu erweitern. Der kleine Stadtrat schlägt jetzt den Stadtverordneten vor, den Vertrag für die Erwerbung des Terrains zu genehmigen, das zum Bau der neuen Docks notwendig ist.

Wir entnehmen dem Berichte folgende Stellen:

„Die Grundeigentümer würden der Gemeinde das ganze Gelände, das für den Bau der Docks und der notwendigen Nebenanlagen (Quais, Kanäle, Strassen, Magazine) erforderlich ist, im ganzen 358,000 Quadratmeter für den Pauschalpreis von 697,000 Franken verkaufen. Die Übergabe soll am 11. November 1910 erfolgen. Ausserdem würde die Gemeinde ihnen 25,000 Franken für Wasserrechte bezahlen.“

Nach einer Auseinandersetzung über die Zahlungsweise fährt der Bericht fort: „Bei dem ausserordentlichen Interesse, das die Gemeinde an dem Plan der Binnenschifffahrt hat, ist es klar, dass sie auch dementsprechend daran mitwirken muss, indem sie selber sich an dem Konsortium mitbeteiligt. Deshalb ist es angezeigt, der Gemeinde die Verfügung über die Terrains zu sichern, wo die Docks angelegt werden sollen. Damit kommt man auch einer allfälligen Spekulation zuvor, die nicht verfehlen würde, auf den anliegenden Grundstücken Bauten zu errichten; in diesem Falle könnte eine solche Preisverschiebung im Wert der Ländereien in der ganzen Gegend erfolgen, dass vielleicht der zu erbauende Binnenhafen aus dem Gebiet der Stadtgemeinde heraus verlegt werden müsste.“

Wenn man bedenkt, dass der gegenwärtige kleine Binnenhafen bei der Porta Ticinese, der auf den lokalen Verkehr beschränkt bleibt, weil ihm der Anschluss an die grossen Schifffahrtslinien fehlt, einen jährlichen Verkehr von einer halben Million Tonnen hat, was einigen der mittelgrossen Häfen unserer Küste entspricht, wird man sich leicht überzeugen, dass die grossen Vorteile, die Mailand auch vom Standpunkt der Gemeindefinanzpolitik aus geniessen wird, den grossen Stadtrat veranlassen muss, der Stadt die Docks zu sichern, die der Plan der Binnenschifffahrt schon für die internationalen Transporte vorgesehen hat.

Das heute zu erwerbende Gelände soll seinerzeit dem Konsortium als erster und hauptsächlichster Anteil der Stadt an dem grossen Werke übergeben werden.“

Verschiedene Mitteilungen

Wasserstand. Nachdem bis anfangs Juni die Trockenheit und damit der ungewöhnlich niedere Wasserstand der letzten Monate fortgedauert hatte, traten in den Monaten Juni und Juli so reichliche Niederschläge ein, dass an einigen Orten Überschwemmungsgefahr entstand. Am 12. Juli hörten die Niederschläge bis zum Ende der Woche auf, was einen raschen Abfluss der Wassermengen zur Folge hatte. Es ist für den Wassermangel dieses Winters und Frühjahrs charakteristisch, dass die reichen Niederschlagsmengen im Juni und Juli die Pegelstände mit wenigen Ausnahmen nicht über die Höhe eines starken Mittelwassers hinauftrieben. Die nachstehende Tabelle gibt die Pegelstände der wichtigsten Orte am 12. Juli nach den Mitteilungen des Eidgenössischen hydrometrischen Bureaus wieder, wobei wir auf die in Nr. 11 der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“, Seite 186, mitgeteilten Zahlen vom 1. März 1909 verweisen.

Pegelstation	Aussergewöhnl. Hochwasser		Aussergewöhnl. Niederwasser		12. Juli 1909 Pegel- stand
	Pegel- stand	Datum	Pegel- stand	Datum	
Reichenau . . .	7.70	11. IX. 88	1.73	25. II. 09	3.62
Rorschach . . .	5.82	3. IX. 90	2.44	11. III. 09	4.60
Grossandelfingen .	9.90	12. VI. 76	3.67	21. VIII. 04	6.18
Basel	6.57	13. VI. 76	—0.37	9. III. 09	3.50
Brienz	2.53	5. VII. 91	0.41	21. III. 09	1.77
Thun	5.16	8. VII. 91	0.65	28. II. 09	3.77
Luzern	8.50	24. VI. 77	6.80	5. III. 98	7.85
Zürich	—0.55	15. VI. 76	—2.79	20. III. 09	—1.32
Genf	5.78	15. I. 99	3.10	7. III. 05	4.42
Martinsbruck . .	4.35	16. VI. 01	1.95	19. III. 09	2.95

Wasserversorgungen. Das Wasserwerk der Stadt Zürich beschäftigt sich mit dem Projekt einer Erweiterung seiner Wasserversorgungsanlagen. Eine neue grosse Seefilteranlage soll erstellt werden. Die Stadt hat ferner das Bad Wägital mit der Flöschentalquelle angekauft, die 50,000 Minutenliter ergiebt. Ob sie zur Erweiterung der Wasserversorgung dienen soll, ist noch unentschieden, da bekanntlich schon seit mehr als einem Jahrzehnt die Anlage einer Talsperre im Wägital für ein Kraftwerk projektiert ist. Die Stadt würde diese als Reserve des Albulawerkes gut brauchen können.

— In der Charnadürasschlucht bei St. Moritz wird eine Kläranlage erstellt, die eine Besserung der Kanalisationsverhältnisse für Dorf und Bad erzielen soll.

— Die Gemeinde Kirchberg (Bern) erstellt eine Hydrantenanlage mit 100,000 Franken Kostenaufwand.

— Für den Bezirk Herisau-Schloss ist eine Hydrantenanlage im Kostenvoranschlag von 27,000 Franken und Anschaffung zweier Hydrantenwagen beschlossen worden.

— Die Gemeinde Tannes im Jura erbaut eine Wasserversorgung und Kanalisation für das Quartier Son Rougeux im Kostenvoranschlag von 30,000 Franken.

— Die Stadt Solothurn wird nächsten ihre Trinkwasserversorgung durch eine Grundwasseranlage nach dem Projekte der Firma Guggenbühl & Müller in Zürich erweitern. Die Kosten betragen 120,000 Franken.

Rutschungen am „Necaxa“-Staudamm. Für die am Schlusse des Artikels in Nr. 18 der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ nach den Angaben in den Trans. Am. Soc. C. E. (Juni 1907) gebrachte Mitteilung über die Firma Escher, Wyss & Cie. in Zürich verdanken wir dieser Firma die folgende Berichtigung. Es soll dort heissen: mit der Projektierung und Ausführung, Herstellung, Lieferung und Montage, der Druckleitungen sowie sämtlicher Turbinen und Regulatoren, für den gegenwärtigen Ausbau und die im Bau begriffene Erweiterung der hydraulischen Anlage um 32,000 P.S. auf zirka 100,000 P.S. ist die Firma Escher, Wyss & Cie. Zürich betraut worden. Nur für den untern Teil der im Betrieb befindlichen Druckleitung hatte die „Ferrum A.-G.“ in Kattowitz (Schlesien) der genannten Zürcher Firma die geschweissten Rohrstücke nach Vorschrift geliefert. Für die nach ihren Vorschlägen und technischen Angaben erfolgende Vermehrung der Rohrleitungen bezieht die Firma Escher, Wyss & Cie. die geschweissten Teile aus Rheinisch-Westfalen und Oberschlesien. Hilgard.

Geschäftliche Notizen

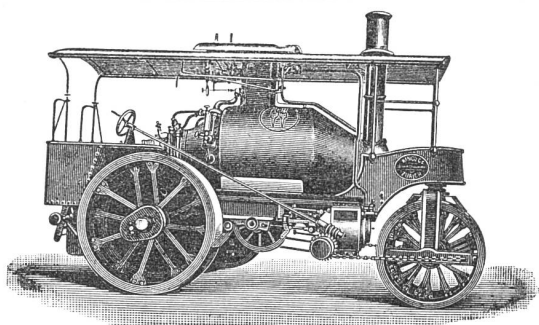
Kummler & Matter A.-G. Unter der Firma Aktiengesellschaft Kummler & Matter, Elektrische Unternehmungen und Maschinenfabrik, ist mit Sitz in Aarau eine Aktiengesellschaft gegründet worden zur Übernahme der bisherigen Firma Kummler & Matter und zur Fortführung der von dieser Firma in Aarau, Zürich und St. Moritz betriebenen Geschäfte der Erstellung von Leitungsbauten für elektrische Kraftübertragungen, Kontaktleitungen für Normal- und Schmalspurbahnen, elektrische Licht- und Kraftanlagen, Innen-Installationen, Signalanlagen, Fabrikation von Spülmaschinen mit elektrischem Antrieb für Hotels, Restaurants und Sanatorien. Das Aktien-Kapital beträgt 1,200,000 Franken, von dem zurzeit 600,000 Franken begeben sind. Die Gesellschaft wird nach aussen vertreten durch Herrn Herm. Kummler, Präsident und Delegierten des Verwaltungsrates, und Herrn P. E. Matter, Delegierten des Verwaltungsrates.

Stauwerke A.-G. in Zürich. Gemäss Verwaltungsratsbeschluss vom 18. Juni 1909 führen für diese Firma jetzt Kollektivunterschrift je zu zweien: Der Präsident des Verwaltungsrates: Eduard Spieker, von Brakel, in Zürich V, der Delegierte des Verwaltungsrates: Hans Büchler, Ingenieur, von Ebnat (St. Gallen), in Zürich III; der Direktor: Ernst Tillmanns, von Frankfurt a. M., in Zürich V, und der Ober-Ingenieur: Dr. Hermann Bertschinger, von Lenzburg, in Zürich V. Die Einzelunterschriften von Hans Büchler und Ernst Tillmanns sind damit erloschen.

Wüst A.-G., Seebach-Zürich

Elektrisch betriebene **Aufzüge** jeder Grösse und Tragkraft.

Lauf-, Dreh- und Bockkrane
Schiffswinden — Spills — Transportwinden.
Stationäre und fahrbare Elektromotoren.



KING & Co. A.-G.

Maschinenfabrik und Kesselschmiede

Zürich

: Gegründet 1891 :

**Dampfmaschinen :: Dampfkessel
Lokomobilen :: Halb-Lokomobilen
Compound-Dampfstrassenwalzen**

Im V. Jahrgang erscheint:

DIE TURBINE

ZEITSCHRIFT FÜR DEN BAU
UND BETRIEB ALLER TURBINEN,
TURBOMASCHINEN U. PROPELLER
ORGAN DER TURBINENTECHNISCHEN GESELLSCHAFT

HERAUSGEBER
MAX WILE
GEHEIMER REGIERUNGSRAT

ERSCHEINT MONATLICH 2 MAL
PREIS: VIERTELJÄHRLICH 3 M.
EINZEL: HEFT 1,00 M.
BESTELLUNGEN DURCH ALLE
BUCHHANDLUNGEN, POSTAN-
STALTEN UND DEN VERLAG
M. KRAYN VERLAGSBUCHHANDLUNG
BERLIN W 57, Kurfürstenstr. 11



In der letzten Nummer erschienen her-
vorragende wasser-technische Aufsätze

Probenummern gratis und franko durch den Verlag



Ingenieur-Akademie
Wismar a. d. Ostsee für Bau-Ingenieure
und Architekten :

Wasserversorgung Hausen b. Brugg

Konkurrenz-Eröffnung

Die Gemeinde Hausen bei Brugg eröffnet hiermit freie Konkurrenz:

1. Ueber die Erstellung des neuen Hochdruck-Reservoirs mit 200 m³ Nutzinhalt.
2. Ueber die Erstellung der neuen Hauptleitung vom Hoch-Reservoir bis zum alten Reservoir und zirka 60 m Zweigleitung inkl. Einsetzen von zwei Hydranten und einem Schieber.

Pläne und Bauvorschriften liegen auf der Gemeinde-ratskanzlei zur Einsicht offen, woselbst auch Eingabe-formulare bezogen werden können.

Die Offerten sind verschlossen unter der Aufschrift „Reservoir Hausen“ bis am 30. Juli 1909 an Herrn Gemeindeammann **Schaffner** einzureichen.

Hausen, den 12. Juli 1909.

Der Gemeinderat.

DRUCKSACHEN

jeder Art

liefert in sauberer und geschmackvoller Ausführung die

Buchdruckerei Züricher Post

Sihlstrasse 42 (Steinmühle)