

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 12 (1919-1920)

Heft: 5-6

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: 29.12.2025

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

Dichthaltung des Kanalgerinnes und die Verhütung einer Verwässerung elsässischen Gebietes, sowie die zu erwartende Grundwasserabsenkung im badischen Ufergebiet des Rheins bilden.

Die weitaus wichtigste Frage der politischen Tragweite für die Schweiz bezüglich der Wahrung der internationalen Schifffahrtsinteressen an diesem Kanal wird an anderer Stelle zu erörtern sein. Jedenfalls erscheint es als ernste Pflicht, schweizerischerseits dem hier beschriebenen Projekt volle Aufmerksamkeit und genaueste Prüfung in bau- und schiffahrts-technischer, wirtschaftlicher, rechtlicher und politischer Hinsicht zuteil werden zu lassen.

K. E. Hilgard.

Massnahmen zur Einschränkung des Stromverbrauches in der Schweiz.

Die Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft (Elektrizitätsversorgung) hat unter dem 5. November 1919 an die grösseren Elektrizitätswerke folgendes Zirkular gerichtet:

Der stets andauernde Wassermangel einerseits und die gleichzeitig zunehmende Belastung anderseits haben nunmehr eine derartige Energieknappheit zur Folge, dass mit den allgemeinen Sparmassnahmen nicht länger zugewartet werden darf.

Wir müssen die Werke daher ersuchen, soweit dies nicht zum Teil schon geschehen ist, die unter A1.—4. und B1. hierauf erwähnten Sparmassnahmen unverzüglich in vollem Umfange durchzuführen. Die Massnahmen nach B2., 3. und 4. sind so vorzubereiten, dass sie auf unsere Weisung hin sofort in Kraft gesetzt werden können.

Es betrifft dies also:

A. Massnahmen zur Reduktion der Spitzenbelastung:

1. Verbot des Strombezuges während der Spitzenbelastung in allen Fällen, wo dem Stromabnehmer kein oder nur relativ geringer Schaden erwächst.
2. Reduktion bzw. Sistierung der Stromlieferung an elektrochemische und elektrothermische Betriebe während der Spitzenzeit.
3. Abschalten der elektrischen Heizung bei Bahnen während der Spitzenzeit und Verlegen der Güterzüge aussenhalb dieselbe, letzteres nur insoweit als dies zur vollständigen Beseitigung der Belastungsspitze nötig ist.
4. Verteilung der Stromlieferung für Kraftbetriebe (exkl. Bahnen) bis die Gesamtbelaistung des Werkes weder Morgen- noch Abendspitzen aufweist.

B. Massnahmen zur Reduktion der Tagesleistung:

1. Sistierung der Stromlieferung in allen Fällen, wo dem Stromabnehmer kein oder nur relativ geringer Schaden erwächst.
2. Reduktion bzw. Sistierung der Stromlieferung an elektrochemische und elektrothermische Betriebe.
3. Reduktion bzw. Sistierung der elektrischen Heizung bei Bahnen.
4. Allgemeine Reduktion der Stromlieferung zu Kraftzwecken (exkl. elektrische Bahnen) auf 40 Stunden per Woche und Einschränkung der Fahrleistungen der elektrischen Bahnen um 20% (exkl. Sonntags).

Bezüglich der allgemeinen Reduktion der Arbeitszeit kann auf folgende Arten vorgegangen werden:

- a) Gleichmässige Reduktion der täglichen Arbeitszeit.
- b) Reduktion des Tageseffektes und der Kilowattstunden des betreffenden Betriebes um 20%.
- c) Einstellung des Betriebes während eines Wochentages, eventuell innert 2 oder 3 Wochen an 2 oder 3 aufeinanderfolgenden Tagen.

Wir müssen die Werke aber dringend ersuchen, bei der Durchführung dieser Massnahmen nicht nach der Schablone

zu verfahren und namentlich dann, wenn es sich um die spätere Durchführung der Massnahmen nach lit. B 2 und 4 hievor handelt, in jedem einzelnen Falle mit den betreffenden Abonnten die Tragweite der Massnahme eingehend zu prüfen und den jeweiligen Verhältnissen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Die vorstehend genannten Massnahmen gelten für alle Werke, welche direkt oder indirekt vom Werk Gösgen Strom beziehen oder solchen an dasselbe abgeben können.

Bezüglich der bei elektrischen Bahnen durchzuführenden Sparmassnahmen werden wir in den nächsten Tagen mit besonderem Zirkular an die betreffenden Werke gelangen.

Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft:
H. WAGNER.

Wasserkraftausnutzung

Elektrizitätsversorgung des Kantons Solothurn. Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat den Entwurf einer Verfassungsänderung, der über die staatliche Elektrizitätsversorgung bestimmt: Der Kanton Solothurn kann die Produktion und die Abgabe der elektrischen Energie im Gebiete des ganzen Kantons verstaatlichen. Zu diesem Zweck steht dem Staate das Recht zu, selbst Krafferzeugungsanlagen und Verteilungsnetze zu erstellen, solche auf dem Wege des frei-händigen Kaufes oder der Zwangseignung zu erwerben, zu betreiben, sich an der Erstellung, am Erwerb und Betrieb solcher Anlagen zu beteiligen oder die dafür erforderlichen Kräfte mietweise zu erwerben. Vorgängig der Verstaatlichung kann er die Versorgung des Kantons mit elektrischer Energie in der Weise fördern, dass er alle zwischen Werken und Strombezügern bestehenden Stromlieferungsverträge übernimmt.

Ausnutzung der Wasserkräfte im Kanton Obwalden. Der Kantonsrat von Obwalden wies am 6. November das Initiativbegehren betreffend die Kompetenzübertragung von Wasserrechtsverleihungen an die Landsgemeinde an eine Kommission. Er dankte mit allen gegen vier Stimmen der Regierung für die in der Angelegenheit der Konzessionierung der Wasserkräfte getanen Schritte bestens in der Erwartung, dass die Konzession an eine Privatgesellschaft ohne Rücksicht auf das anhängige Initiativbegehren und unter bester Wahrung der Landesinteressen erteilt werde.

Ausfuhr elektrischer Energie ins Ausland. Beim eidg. Amt für Wasserwirtschaft sind folgende Gesuche um Ermächtigung zur Ausfuhr von elektrischer Energie ins Ausland eingelangt: 1. Von den Nordostschweizerischen Kraftwerken in Baden für die Ausfuhr von maximal 6000 kW. (Abfallkraft) aus dem Kraftwerk Eglisau nach den Lonzawerken in Waldshut (Baden), für die Dauer von zehn Jahren, vom Datum der voraussichtlich im Spätsommer 1920 erfolgenden Inbetriebsetzung des Werkes Eglisau an gerechnet. Die Ausfuhr würde jeweilen nur von Anfang April bis Ende September stattfinden. 2. Vom Regierungsrat des Kantons Schaffhausen für die Erhöhung der bereits am 11. Juli 1919 nach badischem Gebiet bewilligten Ausfuhrquote von maximal 600 kW. auf maximal 1100 kW. aus dem kantonalen Elektrizitätswerk von Schaffhausen, für die Dauer eines Jahres. Der vermehrte Energiebedarf ist hauptsächlich für die Filiale Singen der Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke Schaffhausen (vorm G. Fischer) bestimmt. 3. Von den st. gallisch-appenzellischen Kraftwerken in St. Gallen für die Ausfuhr von maximal 200 kW. nach dem Fürstentum Liechtenstein, für die Dauer von drei Jahren. 4. Von der Compagnie vaudoise des Forces motrices des Lacs de Joux et de l'Orbe in Lausanne für die Erhöhung der bereits im Jahre 1907 nach Bois d'Amont und Les Rousses (Frankreich) bewilligten Ausfuhrquote von maximal 200 PS. (= 147 kW.) auf 300 PS. (= 220 kW.), mit Gültigkeitsdauer bis Ende 1926.

Entsprechend den Bestimmungen der bundesrätlichen Verordnung betreffend die Ausfuhr elektrischer Energie ins Ausland vom 1. Mai 1918 werden diese Begehren hiemit öffentlich bekannt gemacht mit der Aufforderung, einen allfälligen Strombedarf für den Verbrauch im Inland bis zum 15. November 1919 bei der eingangs genannten Amtsstelle anzumelden.

Lankwerk. Auf abermalige Befragung, ob die Regierung von Innerrhoden auch fernerhin an ihrem ablehnenden Standpunkt gegenüber der Erstellung des Lanksees festhalte, obwohl die St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke einen Teil der unter Wasser kommenden Liegenschaften durch Ankauf bereits sich gesichert haben, antwortete die Regierung in bejahendem Sinne. Die in Frage stehenden Vorverträge ändern an der Sache nichts.

Ausnutzung der Wasserkräfte des Misox. Der von der Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen mit den Gemeinden Cama und Verdabbio abgeschlossene Konzessionsvertrag betreffend Ausnützung des Val Cama-Sees und des Val Camabaches samt Zuflüssen auf dem Gebiet genannter Gemeinden zur Gewinnung elektrischer Energie wurde vom Kleinen Rat des Kantons Graubünden samt den generellen Plänen und dem technischen Bericht, soweit dieser Vertrag mit den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruch steht, unter bestimmten Bedingungen und Vorschriften genehmigt.

Ausnutzung der Wasserkräfte im Kanton Wallis. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat die Revision der Gesetzesbestimmungen über die Konzession und die Nutzbarmachung der Wasserkräfte, um sie den gegenwärtigen Bedingungen und Bedürfnissen anzupassen. Der Kanton Wallis verfügt über 590,000 PS., wovon 275,000 in Konzessionen begeben sind. Das Projekt bezweckt eine bessere und gerechte Verteilung der Einnahmen der Gemeinden aus den Konzessionen ihres Gebietes, die sich für gewisse Gemeinden auf 100,000 bis 150,000 Fr. jährlich belaufen.

Beratung des deutschen Elektrizitätsgesetzes. Der Ausschuss der Nationalversammlung zur Beratung des Elektrizitätsgesetzes hielt am 1. Oktober in Berlin eine informatorische Sitzung ab, in der eine Anzahl von Sachverständigen, insbesondere aus Mittel- und Süddeutschland, zu Worte kamen. Die meisten von ihnen verlangten die Aufnahme einer Statistik über die vorhandenen Dampf- und Wasserkräfte, die für die elektrische Krafterzeugung in Betracht kommen. Es wurde betont, dass Torf für die Stromerzeugung vorerst nicht in Betracht kommt, auch nicht die Ausnutzung von Ebbe und Flut. Der Ankauf bestehender Elektrizitätswerke wurde von einigen Sachverständigen als wenig zweckmäßig abgelehnt. Vertreter aus München und Berlin verwiesen auf die gut und verhältnismässig billig arbeitenden städtischen Elektrizitätswerke. Durch die Elektrizitätsgesetzgebung Industrie und Gewerbe nicht zu binden, war der Wunsch verschiedener Redner. Die Erörterungen mit den Sachverständigen an Hand eines Fragebogens werden fortgesetzt.

Ausbau der Wasserkräfte in Kärnten. In Villach fand am 4. Oktober 1919 eine Versammlung behufs Beratung über die Verwertung der Kärntner Wasserkräfte statt. In der Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen erklärte der Vertreter der Staatsseisenbahnverwaltung, dass diese vor allem die Tauernbahnstrecke von Mallnitz-Spittal aus einem an der Mallnitz zu errichtenden Kraftwerke elektrifizieren werde. Für später sei die Elektrifizierung der von Obersteiermark nach Kärnten führenden Bahnlinien und allenfalls auch jene der Anschlussstrecken zu gewärtigen, während bezüglich der Südbahnstrecke, bei der als Kraftquelle die Drau herangezogen werden müsste, wegen der noch ungeklärten politischen Lage Südkärntens kein Plan gefasst werden konnte. Aus der Diskussion ergab sich, dass das Land zu allererst das Projekt der Ausnutzung des Weissensees in Angriff nehmen wolle.

Zur Kraftausnutzung der Isar zwischen München und Moosburg (mittlere Isar). Das zur Ausführung nunmehr endgültig bestimmte Projekt sieht die Führung des Werkkanals rechts der Isar quer über den obersten Teil des Erdinger Mooses hinweg in die Richtung Unterföhring-Finsing vor, woselbst zur Vergleichsmässigung der Werkwassermenge die Anlage eines grossen Speicherbeckens in Form eines 10 km langen und durchschnittlich 1 km breiten Sees von etwa 32 Mill. m³ Wasserinhalt geplant ist. Weiterhin ist beabsichtigt, die infolge der Isarableitung notwendige Unschädlichmachung der Münchener Abwässer nach der Methode von Prof. Hofer in nutzbringender Weise durch Anlage von Fischteichen zu bewerkstelligen, die dem Stausee vorgelagert werden sollen.

Mit diesem Projekt ist gleichzeitig die Entwässerung des

Erdinger Mooses verbunden, das rund 240 km² Fläche besitzt und hinsichtlich seiner Entstehung, Existenz und wirtschaftlicher Nutzung vollständig von einem mächtigen Grundwasserstrom abhängt. Die Entwässerung geschieht in der Weise, dass man den Grundwasserstrom vor seinem Eintritt in das Erdinger Moos in seiner ganzen Breite durch einen möglichst tiefen Graben abfährt und das erschlossene Wasser, etwa 12—24 m³/sek., zu dem natürlichen Vorfluter der Isar ableitet.

Sch

Schiffahrt und Kanalbauten

Verwaltung des Basler Rheinhafens. VK. Mit einem neuen Gesetzesentwurf versucht der Regierungsrat von Baselstadt die Grundlagen zu einer gedeihlichen Entwicklung der baselstädtischen Rheinhafenanlagen zu legen. Zu diesem Zwecke sollen alle auf Rechnung des Kantons erstellten Rheinhafenanlagen als selbständige, von der übrigen Staatsverwaltung getrennte Unternehmung zusammengefasst werden. Die Verwaltung dieser Unternehmung würde der Rheinschiffahrtsdirektion übertragen unter Aufsicht des Regierungsrates, die vorläufig aber immer noch eine provisorische Organisation bleiben würde. Damit erhält die Rheinschiffahrtsdirektion die für die Verwertung der Anlagen wünschenswerte Selbständigkeit und die Möglichkeit zu raschem Entschliessen in Verhandlungen mit Interessenten. Das scheint sehr wichtig zu sein, denn Basel wird öfters in den Fall kommen, einen Interessenten für sein Hafengebiet zu gewinnen in Konkurrenz mit andern oberrheinischen Hafenplätzen. Dadurch, dass ferner die bisherigen Ausgaben des Kantons für Rheinschiffahrtsanlagen dem neuen Unternehmen als Anlagekapital belastet werden, und dadurch, dass es über alle zukünftigen Rheinschiffahrtsausgaben selbständige, von der allgemeinen Staatsrechnung getrennte Rechnung führt, ist der Stand der Aufwendungen des Kantons für die Rheinschiffahrt jederzeit klar ersichtlich. Die direkten Einnahmen aus den Rheinschiffahrtsanlagen werden wohl in den nächsten Jahren eine Verzinsung des Anlagekapitals nicht ermöglichen, doch dürften damit die direkten Ausgaben für den Unterhalt bestritten werden können. Im Gegensatz zu den übrigen Rheinhäfen sollen in Basel die Anlagen nur vermietet und Gelände nur verpachtet oder im Baurecht weiter gegeben werden, da das für die Ansiedelung in Frage kommende Land im Hafengebiet nur ein sehr beschränktes ist; man will damit verhindern, dass die Wertsteigerung nicht unverdientmassen den im Hafen niedergelassenen Unternehmungen zufalle, sondern dem Staat als Nutzniesser. Die Errichtung von Umschlagseinrichtungen im Hafengebiet überlässt der Staat den beteiligten Schiffahrtsgesellschaften, den Spediteuren und den Bundesbahnen. Dadurch, dass die Schweizerischen Bundesbahnen eine Umschlagsstelle mit Werfthallen und Lagerplätzen errichten, erreicht man, dass im Rheinhafen keine Privatgesellschaft eine Monopolstellung erhalten kann. Demnächst soll auch die bisherige Umschlagsstelle St. Johann auf der linken Rheinseite, die gegenwärtig von den Bundesbahnen betrieben wird, weiter ausgebaut werden. Der Regierungsrat verlangt vom Grossen Rat einen Kredit von Fr. 840,000.— zur Errichtung einer neuen Werfthalle, eines Bureaugebäudes, eines Werkstattgebäudes mit Arbeiterlokalen und eines weiteren Kranen.

Rheinverkehr nach Basel im Jahre 1919. VK. Nachdem die Schleppschiffahrt zwischen Strassburg und Basel vom Kriegsausbruch bis zum Frühjahr 1917 geruht hatte, setzte dann ein den Verhältnissen entsprechender beschränkter Schiffahrtsbetrieb wieder ein, so dass immerhin eine Gütermenge von rund 3300 Eisenbahnwagen zu 10 Tonnen in diesem Jahre auf dem Rheine in Basel umgeschlagen werden konnten. Wenn man in Betracht zieht, dass damals infolge von Sprengungen im Fahrwasser bei Istein eine Verschlechterung der Fahrtiefen hervorgerufen wurde, so darf man das erzielte Resultat immerhin als ein gutes bezeichnen. Das folgende Jahr 1918 brachte sodann wieder einen Rückschlag, indem wegen der Kriegsverhältnisse nur 2345 Eisenbahnwagen zu 10 Tonnen in Basel umgeschlagen werden konnten. Nachdem Ende 1918 der Waffenstillstandszustand eingetreten war, erhoffte man davon ein neues Emporblühen der Rheinschiffahrt

nach Basel und diese Hoffnung gründete sich auf die Tatsache, dass während der vorangegangenen Kriegsjahre namentlich von Frankreich aus der Ruf nach der Internationalisierung des Stromes und nach der Freiheit der Rheinschiffahrt erschollen war. Die Hoffnungen sollten jedoch nicht in dem in der Schweiz gewünschten Masse in Erfüllung gehen, denn einsteils lagen einer guten Entwicklung die von den Besetzungsarmeen verlangten Formalitäten und die von ihnen aufgestellten Verordnungen und Vorschriften für die Rheinschiffahrt hindernd im Wege. Dazu kam die während des Krieges eingetretene Verschlechterung des Fahrmaterials, die Verminderung der Arbeitsleistung und die übrigen Folgen des unseligen Krieges. Trotz all diesen misslichen Verhältnissen entwickelte sich die Rheinschiffahrt nach Basel doch noch einigermassen und wären nicht die für Basel bestimmten Kähne im vergangenen Mai wochenlang in Strassburg festgehalten worden, so hätte die Schifffahrt schon früher eingesetzen können, als es dann tatsächlich der Fall war, und das diesjährige Endresultat wäre offenbar ein wesentlich besseres geworden. Es wurden in der Zeit vom 12. Mai bis Ende August im ganzen 74 Schleppzüge nach Basel gebracht mit einer Gesamtladung von 37,410 Tonnen. Da sich zu diesem Bergverkehr noch ein Talverkerkehr von 1651 Tonnen gesellt, so ergibt sich für das laufende Jahr ein Gesamtgüterumschlag von 39,061 Tonnen oder rund 3900 Eisenbahnwagen angesichts der erwähnten Verhältnisse und der unbegreiflichen Feindseligkeit der Stadt Strassburg gegen die Fortführung der Rheinschiffahrt bis in die Schweiz immer noch ein ziemlich respektables Resultat.

Was aber die diesjährige Fahrkampagne vornehmlich auszeichnet, das sind zwei wichtige Momente: erstens die Tatsache, dass nur ein Zehntel der angeschleppten Güter, nämlich 3870 Tonnen, in Basel verblieb, während der ganze Rest auf der linksrheinischen Hafenanlage in die Eisenbahnwagen verladen wurde zum Weitertransport in die Schweiz. Das noch immer da und dort auftauchende Vorurteil, dass nur Basel den Vorteil aus der Rheinschiffahrt ziehe, dürfte nun endlich verschwinden. Das andere Moment besteht, wie bereits Nationalrat Gelpke festgestellt hat, darin, dass die Rheinschiffahrt nach Basel immer mehr in den Dienst des Weltverkehrs tritt und nicht mehr wie bisher nur den deutsch-schweizerischen und etwa noch holländisch-schweizerischen Verkehr vermittelt. Das ist natürlich eine Erscheinung von grösster Bedeutung und dies namentlich im jetzigen Moment, da regionale Strassburger Interessen und die oberelsässischen Wünsche nach hydraulischer Ausbeutung des Rheinstromes die freie Schifffahrt auf dem offenen Rhein, auf der natürlichen Wasserstrasse ernstlich bedrohen, wo für die Schweiz bestimmte Güter aus England nun schon seit Wochen auf der Weiterfahrt durch die französische Besetzungsarmee angehalten werden. Wenn man erfährt, dass Maismehl und Maisgries aus Amerika, Schweinefett aus Amerika, Kohlen aus England, Cellulose aus Schweden und Butter aus Dänemark zum ersten Male den Wasserweg nach der Schweiz benutzt haben, so kann man doch mit vollem Rechte von einer im Dienste des Weltverkehrs stehenden Wasserstrasse reden.

Die im Jahre 1919 in Basel umgeschlagenen Güter setzen sich aus folgenden Warenmengen und -Arten zusammen: Nach Basel geschleppt wurden 14,232 Tonnen Papierholz, 1744 Tonnen amerikanisches Maismehl und Maisgries, 1203 T. amerikanisches Schweinefett, 589 T. Flugasche, 13,160 T. Kohlen, 149 T. Coks, 1208 T. Kupfersulfat, 1107 T. Cellulose, 815 T. Eisenschienen, 1818 T. Getreide, 304 T. Butter, 1 T. Milchzucker und 1080 T. Bretter. Von Basel zu Tal geschleppt wurden nach anderen Rheinhäfen oder nach Amsterdam und Rotterdam folgende Güter: 300 T. Asphalt, 36 T. Kakaochalonen, 10 T. Weizenstärke, 411 T. kondensierte Milch, 6 T. Tabakextrakt, 79 T. Bretter, 4 T. Bücher, 28 T. leere Säcke und 777 T. Zement. Was das erwähnte Papierholz anbetrifft, so handelt es sich in der Hauptsache um militärische Restbestände von regelrecht zugehauenem Holz für die Erstellung von Unterständen und Schützengräben, das nun, soweit es nicht Föhrenholz ist, der schweizerischen Papierindustrie dienen soll.

Der Wasserstand war im abgelaufenen Jahre bis auf die letzten Augusstage konstant gut; der Basler Pegel zeigte

im Mai einen mittleren Stand von 156,5, im Monat Juni von 1091,6, im Juli von 216,1 und im August von 122,1; es war also während voller vier Monate ein der Schifffahrt günstiger Wasserstand, und wäre die Kohlenförderung im Ruhrgebiet normal gewesen, so hätten die sieben Kranen der linksrheinischen Umschlagsstelle volle Arbeit zu bewältigen gehabt, und wir hätten wahrscheinlich für das Jahr 1919 eine Umschlagsmenge zu verzeichnen, die weit über das bis jetzt erzielte Jahresresultat von 1913 hinausgehen würde. Immerhin zeigt das Erreichte, dass die Rheinstrecke Strassburg-Basel eine im Dienste der Binnenschifffahrt eingebürgerte Wasserstrasse ist, die es im internationalen Interesse verdient, durch die geplante Regulierung möglichst bald verbessert und damit leistungsfähiger gemacht zu werden, damit auch gefahren werden kann in sogenannten Niederwasserperioden, wie wir eine solche gegenwärtig durchmachen.

Wettbewerb für die Schiffsbarmachung des Rheins von Basel zum Bodensee. VK. Der seinerzeit ausgeschriebene Wettbewerb zur Erlangung von Projekten für die Schiffsbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee, dessen Erledigung durch den Krieg unterbrochen worden war, ist nun wieder aufgenommen worden. Als Endtermin für die Wettbewerbsarbeiten ist von der badischen Regierung im Einverständnis mit dem schweizerischen Bundesrat der 1. März 1920 bestimmt worden. Die öffentlichen Ausschreibungen sind erlassen.

Die südwestdeutschen Kanalpläne. Die Schwierigkeiten, die der Verwirklichung der südwestdeutschen Kanalpläne bisher infolge der Wasserverhältnisse des Neckars im Wege standen, sind, wie der Südwestdeutsche Kanalverein mitteilt, durch die in den jüngsten Wochen gelungene Konstruktion einer auch in den Gestehungskosten sehr vorteilhaften Schleuse ohne Wasserverbrauch beseitigt. Damit rückt das Neckar-Projekt für die Verbindung vom Rhein zur Donau an hervorragende Stelle auf. „Deutsche Allg. Zeitung“, 31. Okt. 1919.

Hafenpläne in Mailand. VK. Die Kosten für den in Mailand mit der Schiffsbarmachung des Po projektierten Hafens sind auf 40 Millionen Lire veranschlagt, wovon 25 Millionen vom Staat und 8–9 Millionen von der Stadt übernommen werden sollen, während der Rest zu Lasten der Provinzen geht. Die Arbeiten sind bereits in Angriff genommen worden und mit den 6 Millionen m³ umfassenden Erdarbeiten ist begonnen worden. Neben dem Hafen wird eine Börse für den Handel mit den Schiffsgütern errichtet. In 5–6 Jahren sollen die Arbeiten beendet sein.

Le développement des canaux du Nord. A la première séance du Conseil général du Nord qui a eu lieu aujourd'hui, M. Mahieu, délégué du Ministre des Travaux publics, a exposé les grandes lignes des travaux qui seront entrepris dans le Nord pour le développement des voies navigables: transformation du réseau entier des canaux et aménagement pour passage de péniches de 600 tonnes au lieu de 300; agrandissement du port de Dunkerque, raccordement de l'Escaut vers Paris et vers Dunkerque; construction du canal du Nord-Est, dont le devis définitif sera établi le 15 octobre prochain et comprendra la jonction du bassin de la Sarre à la Moselle, l'aménagement de la Meuse, le raccordement de la Meuse à l'Escaut. Ces travaux coûteront un milliard.

Ce réseau facilitera l'arrivée aux usines du Nord du minerai de l'Est et du charbon de la Sarre.

M. Delory, député de Lille, a réclamé la construction d'un canal maritime de Lille à Dunkerque profond de 20 mètres qui permettrait aux navires anglais et américains d'apporter des matières premières en plein cœur de l'activité du Nord.

M. Mahieu a déclaré qu'il soumettrait cette idée à M. Claveille, Ministre des Travaux publics.

(„La Journée industrielle“, Paris, 21 août 1919.)

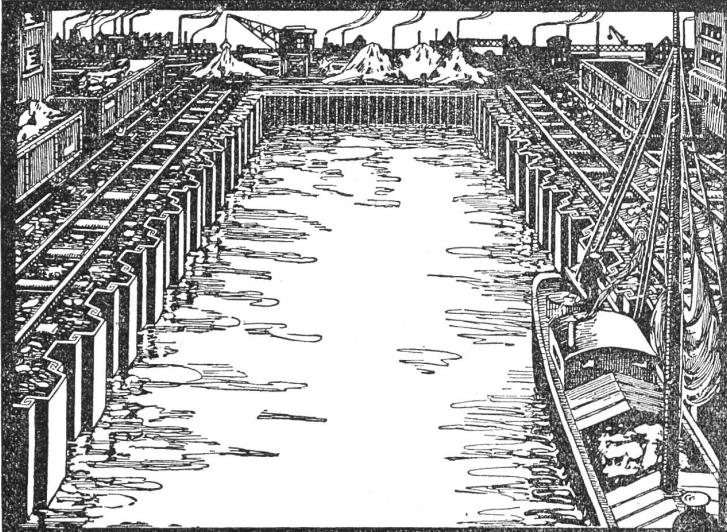


Zeitschriftenschau

Sämtliche hier angegebenen Druckschriften können von der Geschäftsstelle des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes leihweise bezogen werden.

Elektrochemie. Die Verwertung der elektrischen Abfallenergien. Von Ing. Dr. Fritz Gamillschegg. Zeitschr. d. österr. Ing.-u. Arch.-Vereins, Heft 32, 1919.

DEUTSCH-LUXEMBURGISCHE BERGWERKS U. HÜTTEN-ACTIENGESELLSCHAFT ABT. DORTMUNDER UNION DORTMUND.



*Eiserne Spundbohlen.
Bauart Larsen.*

Geeignet für:
Hafen- u. Wehrbauten Schleusen-
Düker- u. Kläranlagen, Kanalisations-
u. Fundierungsarbeiten.
*Doppelverschluss daher stärkster
Längszusammenhang u. grösste
Dichtigkeit.*
Erhältlich
in den verschiedensten Profilen.
Drucksachen Kostenlos.

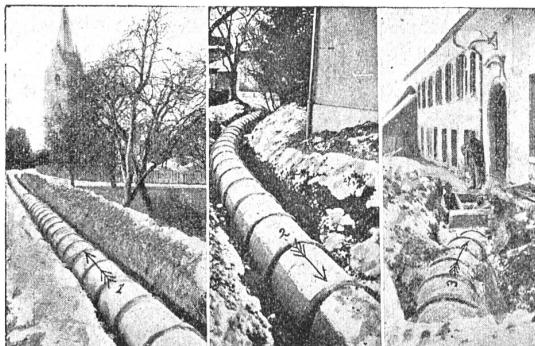
Vertreter für die Schweiz: JULIUS SCHOCH & Co., Zürich

55

Keller

Kanäle

Schächte



Druckleitung des Elektro-Metall-Schmelz-Werk P. Peters, Mühlheim (Thurgau).

Diese 200 m lange, auf Druck ausgeführte Zementrohrleitung, 60 cm Lichtweite, liess stark Wasser durch.

Mittels innerem **Sika-Anstrich**
vollständig gedichtet u. sogleich in Betrieb gesetzt.

Eine gleiche Dichtung vor Jahren für die Gemeinde Herzogenbuchsee mit Sika ausgeführt.

Stollen

und

Tunnels

werden bei und auch während grösstem Wasserdruk **trocken abgedichtet**,
ebenfalls **Façaden**, salpetrig feuchte **Wände**, sowie **Terassen**.

Prospekt und erstklassige Zeugnisse zu Diensten.

Fabrikation und Vertrieb

Kasp. Winkler & Co., Altstetten-Zürich
direkt beim Bahnhof

Telephon Selnau 39.63
Telegr.: SIKA Zürich