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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 16 (1924)

**Heft:** 7

**Rubrik:** Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

**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:** 08.10.2025

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

# Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 9 vom 25. Juli 1924

## Bericht über die erste Tagung im Jahre 1924.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat vom 20. März bis zum 1. April an ihrem Sitze, dem Palais du Rhin zu Straßburg, ihre erste Tagung von 1924 abgehalten; den Vorsitz führte der Außerordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Die Tagung war größtenteils der Revision der Mannheimer Konvention gewidmet, in der Absicht, eine endgültige Rheinakte zu schaffen. Der Wortlaut der Prinzipien, die dem durch die neue Akte zu errichtenden Regime zu Grunde liegen sollen, wurde von den Bevollmächtigten in erster Lesung festgesetzt. Eingehende Studien der Probleme, die sich auf das Zollverfahren und auf die Rechtsordnung in den Rheinhäfen beziehen, wurden begonnen.

Ferner sind, außer den Entscheidungen in internen Verwaltungsfragen und den gefällten Urteilen in Prozessen, die der Kommission im Berufungswege vorlagen, folgende Beschlüsse gefaßt worden:

### Technische Befahrung.

1. Es wurden bestellt:

zum Vorsitzenden des Technischen Ausschusses Herr Höbel, Delegierter Preussens,

zum stellvertretenden Vorsitzenden Herr Montigny, Delegierter Frankreichs,

zum Sekretär Herr De L'Estinasse, niederländisches Mitglied des Sekretariats der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

2. Während der technischen Befahrung soll der nötige Meinungsaustausch vorgenommen werden, um die unter Nr. 3 des Beschlusses vom 19. Dezember 1923 vorgesehenen gleichwertigen Abflußmengen zu bestimmen.

### Schifferpatente.

Eine beglaubigte Abschrift des Protokolls 43 vom 14. Dezember 1922 sowie des Zusatz-Protokolls vom 22. Dezember 1923 wird jeder der vertretenen Mächte zur Ratifikation ausgefolgt werden.

Die Ratifikationsurkunden sollen bald möglichst bei dem Sekretariat der Kommission in Straßburg niedergelegt werden.

Die Bevollmächtigten sollen der Kommission den Wortlaut der Bestimmungen bekannt geben, die in ihren jeweiligen Ländern erlassen worden sind, um die Ausführung der im Protokoll 44 vom 14. Dezember 1922 verzeichneten Verordnungen zu veranlassen.

Anmerkung des Sekretariats: — Nachstehend die in obigem Beschluss erwähnten Texte.

### Protokoll Nr. 43.

Strassburg, den 14. Dezember 1922.

In der Absicht, die Bestimmungen betreffs der Ausstellung von Rheinschifferpatenten der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und die Konvention vom 4. Juni 1898 einer Abänderung zu unterziehen, um diesen Rechtsstand mit den heutigen Bedürfnissen in Einklang zu bringen, hat die wie folgt zusammengesetzte Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt

. . . . . .

unter Wahrung der Anwendung und der Auslegung des Artikels 356 des Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 folgenden Beschluss gefasst:

### Konvention

Ausstellung der Rheinschifferpatente betreffend, als Ersatz der Artikel 15 bis 21 einschliesslich der Konvention vom 17. Oktober 1868 und der Konvention vom 4. Juni 1898.

Artikel 1 — Die Befugnis zur Führung eines Fahrzeuges auf dem Rhein oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld, steht nur dem Inhaber eines Rheinschifferpatentes zu, das von der zuständigen Behörde eines der vertragschliessenden Staaten ausgestellt ist. Diese Bestimmung trifft nicht zu auf Führer von Fahrzeugen von weniger als 15 Tonnen Rauminhalt, die nicht zum Schleppen benutzt werden.

Artikel 2 — Das Patent wird für den Rhein in seiner ganzen Ausdehnung oder für bestimmte Strecken ausgegeben. Es benennt die Strecke der Wasserstrasse, für welche die Ermächtigung erteilt ist und die Art der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen ermächtigt ist. Es gibt das Recht, jedes Fahrzeug der in dem Patent erwähnten Art zu führen, welchem Staat es auch immer angehören möge.

Artikel 3 — Die Bedingungen, auf Grund welcher die in Artikel 1 genannten Behörden verpflichtet sind, Schifferpatente auszustellen, sind in einer, in gemeinsamem Einverständnis aufgestellten Verordnung festgelegt.

Artikel 4 — Der Inhaber, der auf irgend eine Weise das ihm ausgestellte Patent in den Besitz einer, mit einer solchen Urkunde nicht versehenen Person gelangen lässt, damit diese auf Grund dieses Patentes die Rheinschiffahrt ausübe, wird je nach Umständen mit zeitweiser oder endgültiger Entziehung des genannten Dokumentes bestraft.

Personen, die, ohne selbst mit einem Schifferpatent versehen zu sein, die Rheinschiffahrt unter Benutzung des einer anderen Person erteilten Rheinschifferpatentes ausüben, können während einer, je nach den besonderen Umständen festgesetzten Zeit ein Rheinschifferpatent nicht erlangen.

Artikel 5 — Einem Inhaber, der eine Unfähigkeit an den Tag gelegt hat, die eine Gefahr für die Schiffahrt bedeutet, oder der wegen wiederholten Zollbetruges oder wegen schwerer Eigentumsverfehlungen verurteilt worden ist, muss das Patent von demjenigen Staat entzogen werden, der es erteilt hat. Die Einziehung kann für einen vorübergehenden Zeitabschnitt stattfinden. Sie wird den übrigen für die Ausstellung von Schifferpatenten zuständigen Behörden mitgeteilt.

Artikel 6 — Im Augenblick des Inkrafttretens der vorliegenden Konvention sind die Artikel 15 bis 21 einschliesslich der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und die Konvention vom 17. Juni 1898 aufgehoben.

Artikel 7 — Vorliegende Konvention soll sobald wie möglich ratifiziert werden.

Sie soll 30 Tage nach dem Schlussdatum des Protokolls über die Niederlegung der Ratifikation in Kraft treten.

Vorliegendes Protokoll wird vorläufig offen gehalten.

(folgen die Unterschriften)

**(Zusatz-) Protokoll Nr. 22**
**zu Protokoll Nr. 43 vom 14. Dezember 1922.**

Strassburg, den 22. Dezember 1922.

Die unterzeichneten Mitglieder der Kommission erklären einstimmig, dass die in der Konvention vom 14. Dezember 1922 enthaltenen Bestimmungen mit den in Protokoll Nr. 27 der ersten Tagung von 1923 [1]) aufgeführten Auslegungen bis zur Allgemeinrevision der Mannheimer Konvention vom 17. Oktober 1868 vorläufig angewandt werden sollen, und dass diese Bestimmungen spätestens nach Ablauf zweier Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Konvention aufs neue an Hand der während dieser Zeit gesammelten Erfahrungen geprüft werden sollen. In der Zwischenzeit werden die Bevollmächtigten der vertragschliessenden Staaten der Kommission alle nützlichen Auskünfte über die Anwendung genannter Bestimmungen und über die Folgen, welche sie für die Rheinschiffahrt gehabt hat, liefern.

Man ist ausserdem darüber einig, dass in Abänderung der Bestimmung von Artikel 1 der Konvention, besagte Bestimmungen während des obenerwähnten Zeitraumes oberhalb der Fähre zu Spijk (Spijk'sche Veer) und nicht nur oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld in Anwendung kommen sollen.

Solange die in dem vorhergehenden Absatz bestimmte Abänderung beibehalten bleibt, sollen die in Artikel 1 der Verordnung vom 14. Dezember 1922 besonders bezeichneten Tonnage-Angaben nicht zur Anwendung gelangen.

Vorliegendes Protokoll soll als ergänzender Teil der Konvention vom 14. Dezember 1922 gelten.

(folgen die Unterschriften)

**Protokoll Nr. 44.**

Strassburg, den 14. Dezember 1922.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, zusammengesetzt aus . . . . . hat in Anwendung des Artikels 3 der Konvention über die Erteilung der Schifferpatente, die in Protokoll Nr. 43 wiedergegeben ist, unter heutigem Tage folgende Verordnung angenommen:

**Verordnung**
**über die Ausstellung der Rheinschifferpatente.**

Artikel 1 — Jeder Bewerber, der nebenbei den allgemeinen Ansprüchen betreffs körperlicher Befähigung genügt, hat unter folgenden Bedingungen Anrecht auf Erlangung eines Patentes:

1. Er muss 23 Jahre alt sein für die Führung eines Schleppkahnes und 25 Jahre für die Führung eines Schiffes mit eigener Triebkraft.

2. Er muss einer Deckmannschaft angehört haben:

a) während 6 Jahren für die Erlangung eines Patentes für die Führung eines Kahnes, b) während 7 Jahren für die Erlangung eines Patentes für ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, wovon er mindestens 1 Jahr auf einem solchen Fahrzeug zugebracht haben muss;

oder aber mit einem Zeugnis über seine nautische Fähigkeit und seine Befähigung zur Führung eines Schiffes versehen sein, das von einem der bei der Zentral-Kommission vertretenen Staaten ausgestellt sein muss;

oder aber mit irgend einem anderen Zeugnis versehen sein, das von der Zentral-Kommission als ebenbürtig anerkannt wird.

In allen Fällen müssen die Bewerber nachweisen können, dass sie eine Vorbereitung von 12 Monaten wirklicher Dienstzeit auf dem Rhein durchgemacht haben, wobei es verstanden ist, dass hierbei nur die Zeit in Anrechnung gebracht wird, während der das Fahrzeug fährt, einschliesslich der Zeit, die für Be- und Entladung notwendig ist. Die ausgeführten Reisen müssen eine genügende Anzahl von Fahrten auf der Strecke, für die das Patent verlangt ist, einbegreifen. Die Vorbereitung muss als Mitglied der Bemannung (Schiffsjunge ausgeschlossen) an Bord von Fahrzeugen folgender Kategorien durchgemacht sein:

a) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, von mindestens 500 Tonnen Rauminhalt,
b) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, andere als Schlepper, von mindestens 300 Tonnen Rauminhalt,
c) Schlepper von mindestens 200 Pferdestärken.

Artikel 2 — Ausnahme von vorstehendem Artikel ist für die Führung eines Schiffes ohne eigene Triebkraft von weniger als 50 Tonnen Rauminhalt vorgesehen, das ausschliesslich lokale Transporte auf bestimmten kurzen Abschnitten des Rheines ausführt. Es wird dann genügen, dass der Bewerber mindestens 21 Jahre alt ist und dass er die Schiffahrt während mindestens 2 Jahren praktisch ausgeübt hat, wobei wenigstens zeitweise das Ruder geführt worden ist.

Artikel 3 — Das mit der vollständigen Personalbeschreibung des Inhabers und mit dessen Lichtbild versehene Patent soll gemäss des hier beigefügten Musters ausgestellt werden. Dasselbe muss von dem Inhaber, bevor es ihm ausgefolgt wird, unterschrieben sein.

Wenn die Personalbeschreibung oder das Lichtbild nicht mehr zutreffend sind, sollen sie mittels eines amtlichen Vermerks abgeändert oder erneuert werden.

Im Falle von Verlust oder Beschädigung kann dem Inhaber durch die Behörde, die das Original ausgestellt hat, ein Duplikat des Patentes ausgefolgt werden.

Artikel 4 — Inhaber solcher Patente, die, bevor gegenwärtige Verordnung in Kraft getreten ist, ausgestellt sind, können deren Ersatz durch ein Patent gemäss des in Artikel 3 vorgesehenen Musters verlangen.

Artikel 5 — Vorliegende Verordnung wird gleichzeitig mit der Konvention vom 14. Dezember 1922 in Kraft treten. (folgen die Unterschriften)

## Schifferpatente, die ausnahmsweise und nur vorübergehend ausgestellt werden.

Die Kommission stellt fest, daß die Umstände, die zu dem Regime der ausnahmsweise und nur vorübergehend erteilten Schifferpatente Veranlassung gegeben hatten, nicht mehr bestehen und beschließt, diesem Regime ein Ende zu setzen, wobei es wohl verstanden bleibt, daß die zu den in dem Beschluß vom 13. April 1923 vorgesehenen Bedingungen erteilten Patente ihre Gültigkeit behalten sollen, bis das in den Protokollen Nr. 43 und 44 vom 14. Dezember 1922 und im Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923 festgelegte Patentregime in Kraft tritt.

---

[1]) Auszug aus dem Beschluss von Protokoll 27. 1. 1923. „Es ist wohl verstanden, dass sich in Patentangelegenheiten der Ausdruck „Mitglied der Bemannung (Schiffsjunge ausgeschlossen)" (Prot. 44, Art. 1) nur auf Inhaber eines Zeugnisses über nautische Fähigkeit und Befähigung zur Führung und auf die Schiffer, die wenigstens 2 Jahre lang zur See oder auf einem Strom gefahren sind, bezieht, und dass der Ausdruck „Der Rhein, in seiner ganzen Ausdehnung" in Artikel 2 von Protokoll 43 sich nur auf die in Artikel 1 ins Auge gefassten Gewässer bezieht."

„Die Kommission ist der Ansicht, dass der in Artikel 1 von Protokoll 44 gebrauchte Ausdruck „Schleppkahn" sich auf alle Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft beziehen soll, und behält sich vor, gegebenen Falles eine Richtigstellung dieses Schreibfehlers vorzunehmen."

(Siehe „S. W.", Heft 1 vom 25. Januar 1924, S. 15.)

**Düsseldorfer Brücke.**

Die Bevollmächtigten der Deutschen Staaten werden der Kommission von dem Ergebnis der Untersuchung Mitteilung machen, welche die deutsche Verwaltung über die Maßnahmen anstellt, die zur Vermeidung einer Wiederholung der an der Düsseldorfer Brücke vorgekommenen Unfälle zu treffen sind.

**Bau von Grundschwellen oberhalb von Breisach.**

Kraft Artikels 358 des Friedensvertrages von Versailles erteilt die Kommission die Ermächtigung zu dem von der schweizerischen Delegation vorgeschlagenen Bau von drei Grundschwellen oberhalb von Breisach mit dem Vorbehalt, daß diese Grundschwellen entfernt werden müssen, falls die Erfahrung die Notwendigkeit ihrer Entfernung lehren sollte, und daß die Schweiz für die geplanten Arbeiten und deren Folgen die volle Verantwortung übernimmt, wobei wohl verstanden ist, daß der vorliegende Beschluß, was die Regelung der durch beregte Arbeiten, die einen Teil der Vorbereitungsarbeiten zur Stromregulierung bilden, verursachten Kosten anbelangt, keinerlei Abänderung an den Bestimmungen des am 10. Mai 1922 zwischen der deutschen, der französischen und der schweizerischen Delegation getroffenen Abkommen verursachen soll.

Mitteilung des Sekretariats: Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat durch ihren Beschluss vom 10. Mai 1922 zu der von der Schweiz vorgeschlagenen Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg ihre Einwilligung gegeben. Die schweizerische Delegation wird der Kommission die Ausführungsprojekte vorlegen. Es handelt sich um einen von dieser Delegation vorgeschagenen Versuch.

**Brief des Internationalen Arbeitsamtes.**

Die Kommission bestätigt folgende, in ihrer Sitzung vom 10. April 1924 angenommene motivierte Tagesordnung:

Die Zentral-Kommission hat von dem Brief des Internationalen Arbeitsamtes Kenntnis genommen und ist der Ansicht, es sei zur Erleichterung ihrer späteren Arbeiten vorteilhaft, daß ein Studienausschuß aus Männern von Fach, welche von den Staaten, die ein sofortiges Interesse dafür zeigen, zu ernennen wären, die Gesetzgebung studiere, die in den verschiedenen, an der Rheinschifffahrt interessierten Staaten augenblicklich in Kraft sind, und zwar mit Bezug auf die Regelung der Arbeit an Bord der zur Flußschiffahrt gehörigen Fahrzeuge.

Sie beauftragt ihr Büro, jede der Delegationen zu fragen, ob ihre Regierung an diesem Studium teilzunehmen wünscht und den Ausschuß zu rechter Zeit einzuberufen,

und geht zur Tagesordnung über.

**Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschiffahrt.**

Der Ausschuß für Privates Recht wird eine zweite Lesung des in Paris angenommenen Entwurfs zu einer Konvention über die Nationalität der Binnenschiffe vornehmen.

Zu diesem Zwecke wird er auf Aufforderung seines Vorsitzenden um den ersten Dezember herum in Paris zusammtreten und in dieser Tagung seine anderen Arbeiten fortsetzen.

**Baggerungen im Niederrhein.**

Die Kommission nimmt die Erklärungen des die H. C. I. T. R. vertretenden Hohen Kommissars Belgiens zur Kenntnis, wonach die Besatzungsbehörden Baggerungen nicht zu fiskalischen Zwecken, sondern ausschließlich im Interesse der Schiffahrt vergeben.

Sie beauftragt den Ausschuß für die technische Befahrung, ihr über die Ausführungsverhältnisse des von ihr über die Baggerungen am 7. Dezember 1922 gefaßten Beschluß, besonderen Bericht zu erstatten.

(Siehe „S. W.", Heft 4 vom 25. Januar 1923, S. 73.)

**Tarif der Lotsenstation in St. Goar.**

Der neue Tarif der Lotsenstation zu St. Goar, der in der Nationalität der Schiffe keine Unterscheidungen mehr macht, wird zur Kenntnis genommen.

(Siehe „S. W.", Heft 1 vom 25. Januar 1924, S. 15.)

**Maßnahmen, die infolge der Ruhrbesetzung getroffen worden sind.**

Die Kommission nimmt im Verfolg ihres Beschlusses vom 20. Dezember 1923

von den Darlegungen Kenntnis, die der Vertreter der Rheinlandkommission gegeben hat.

Nachdem sie ferner die Erklärungen der verschiedenen Delegationen angehört hat,

stellt sie fest, daß der gemeinsame Wunsch besteht, das Gedeihen der Rheinschiffahrt unter voller Beobachtung der Mannheimer Akte sicherzustellen, und daß die zu diesem Zwecke gepflogenen Verhandlungen von versöhnlichem Geiste Zeugnis abgelegt haben.

Sie gibt der Ueberzeugung Ausdruck, daß die beteiligten Behörden baldigst eine in der Praxis befriedigende Lösung derjenigen Schwierigkeiten finden werden, die noch nicht behoben sind, namentlich was den Freihafen von Köln und das Regime in den Häfen betrifft.

Die Kommission bittet die Bevollmächtigten der beteiligten Staaten, sie so bald wie möglich wissen zu lassen, welche Folge dem vorliegenden Beschlusse gegeben worden ist.

(Siehe „S. W.“ Heft 1 vom 25. Januar 1924, S. 15.)

**Schifferpässe.**

Die Kommission nimmt die von der französischen und der schweizerischen Regierung erteilten, günstigen Antworten auf den Vorschlag der deutschen Regierung, der die Abschaffung des Visas auf den Rheinschifferpässen ins Auge faßt, zur Kenntnis.

Da sie feststellt, daß diese Abschaffung im Interesse der Freiheit der Schiffahrt wünschenswert ist, hegt sie die bestimmte Hoffnung, daß die Regierungen, welche sich diesem Vorschlag noch nicht angeschlossen haben, dessen Prüfung fortsetzen oder wieder aufnehmen, um anzustreben, daß demselben Folge gegeben wird. —

Sie ist der Ansicht, der Paß müsse genügen, um den Inhaber als Rheinschiffer zu kennzeichnen.

(Siehe „S. W.“, Heft 1 vom 25. Januar 1924, S. 17.)

**Wahrschaugebühren.**

Unter völliger Wahrung der Prinzipfrage, namentlich in Anbetracht der Revision der Mannheimer Akte, nimmt die Kommission die Erklärungen des Bevollmächtigten der Deutschen Staaten, Herrn Fuchs, zur Kenntnis, die sich auf die Herabsetzung der Wahrschaugebühren beziehen; sie spricht den Wunsch aus, so schnell wie möglich von allen, an diesem Tarif vorgenommenen Abänderungen unterrichtet zu werden.

**Datum der nächsten Tagung.**

Die Kommission wird 1924 vom 1.—20. Dezember tagen, namentlich um die Revision der Schiffahrtsakte fortzusetzen, und ihre zweite Tagung in 1925 in den ersten drei Wochen des November abhalten.

**Beratender und technischer Ausschuß zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs.** (Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit).

Der Generalsekretär der Kommission wird mit dem Generalsekretär des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs Fühlung nehmen, um ihm im gegebenen Augenblick alle Auskünfte zu übermitteln, die er sich für das Zusammenwirken der Wasserstraßen und der Schienenwege hat verschaffen können.

## Schiffahrt und Kanalbauten

### Basler Rheinhafen.

### Hafenverkehr — April 1924.

A. Schiffsverkehr.

| | Schleppzüge | Kähne leer | Kähne belad. | Güterboote leer | Güterboote belad. | Ladegewicht t |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bergfahrt | 10 | — | 23 | — | — | 8,447 |
| Talfahrt | 10 | 7 | 9 | — | — | 2,868 |
| Zusammen | 20 | 7 | 32 | — | — | 11,315 |

B. Güterumschlag.

1. Bergfahrt:

*St. Johannhafen:*

| Warengattung | Ladung t |
|---|---|
| Hafer | 1064,25 |
| Weizen | 1033,49 |
| Gerste | 150,00 |
| leere Säcke | 1,50 |
| | 2249,24 |

*Kleinhüningerhafen:*

| | |
|---|---|
| Weizen | 919,02 |
| Hafer | 2693,39 |
| Gerste | 141,33 |
| Petrolpech | 718,90 |
| Abfälle der Stärkefab. | 50,22 |
| Holzzellstoff | 76,62 |
| Oele | 39,05 |
| Diverse Güter | 510,49 |
| | 5149,02 |

*Klybeckquai (Lumina):*

| | |
|---|---|
| Benzin | 1048,36 |
| Total | 8446,62 |

2. Talfahrt:

*St. Johannhafen:*

| Warengattung | Ladung t |
|---|---|
| Cement | 500,00 |

*Kleinhüningerhafen:*

| | |
|---|---|
| Karbid | 293,93 |
| Kondens. Milch | 300,00 |
| Eisenerz | 1760,38 |
| Stückgüter | 13,70 |
| | 2368,01 |

*Klybeckquai (Lumina):*

| | |
|---|---|
| — | — |
| Total | 2868,01 |

### Hafenverkehr — Mai 1924.

A. Schiffsverkehr.

| | Schleppzüge | Kähne leer | Kähne belad. | Güterboote leer | Güterboote belad. | Ladegewicht t |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bergfahrt | 37 | — | 58 | — | — | 34,638 |
| Talfahrt | 29 | 9 | 31 | — | — | 15,108 |
| Zusammen | 66 | 9 | 89 | — | — | 49,746 |

B. Güterumschlag.

1. Bergfahrt:

*St. Johannhafen:*

| Warengattung | Ladung t |
|---|---|
| Weizen | 10598.33 |
| Hafer | 2767,58 |
| Kohlen | 507,63 |
| Koks | 153,32 |
| Gerste | 343,93 |
| Erbsen | 237,63 |
| Kartoffelmehl | 136,08 |
| Malz | 30,23 |
| Pitchpinholz | 172,38 |
| Holz | 45,00 |
| Rhum | 1,50 |
| Kuhhaare | 9,00 |
| leere Säcke | 8,50 |
| | 15011,11 |

*Kleinhüningerhafen:*

| | |
|---|---|
| Weizen | 4356,56 |
| Hafer | 3604,80 |
| Reparat.-Kohle | 6528,75 |
| Pyrit | 494,84 |
| Holz | 13,67 |
| Tonerde | 269,07 |
| Asphaltmastic | 646,00 |
| Diverse Güter | 650,69 |
| Natrium | 21,15 |
| Eisenblech | 136,63 |
| Kartoffelmehl | 43,80 |
| Erbsen | 60,50 |
| Bunkerkohle | 130,00 |
| | 16956,46 |

*Klybeckquai:*

| | |
|---|---|
| Benzin | 1481,85 |
| Heizöl | 1188,50 |
| | 2670,35 |
| Total | 34637.92 |

2. Talfahrt:

*St. Johannhafen:*

| Warengattung | Ladung t |
|---|---|
| Zement | 1200,00 |
| Karbid | 115,80 |
| Lumpen | 200,56 |
| Pyritasche | 546,20 |
| Holzextrakt | 41,65 |
| Natron | 11,50 |
| Erz | 497,62 |
| | 2613,33 |

*Kleinhüningerhafen:*

| | |
|---|---|
| Erz | 6616,50 |
| Karbid | 1666,92 |
| Chlorkalk | 458,42 |
| Zement | 2269,27 |
| Nährmittel | 11,16 |
| Kakaobohnen | 9,86 |
| Asphalt roh | 340,00 |
| Asphaltpulver | 240,00 |
| Papier | 23,28 |
| Schwefelkies | 462,58 |
| Holzfässer | 51,94 |
| Häute | 19,78 |
| Kondens. Milch | 319,97 |
| Tabakextrakt | 5.00 |
| | 12494,68 |

*Klybeckquai:*

| | |
|---|---|
| — | — |
| Total | 15108,02 |

## Hafenverkehr — Juni 1924.

A. Schiffsverkehr.

| | Schleppzüge | Kähne leer | Kähne belad. | Güterboote leer | Güterboote belad. | Ladegewicht t |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bergfahrt | 47 | — | 63 | — | — | 39,294 |
| Talfahrt | 44 | 29 | 34 | — | — | 15,789 |
| Zusammen | 91 | 29 | 97 | — | — | 55083 |

B. Güterumschlag.

1. Bergfahrt:

| Warengattung | Ladung t |
|---|---|
| *St. Johannhafen:* | |
| Kohlen u. Koks | 10077,26 |
| Weizen | 954,28 |
| Hafer | 5449,23 |
| Gerste | 662,20 |
| Roheisen | 30,00 |
| leere Säcke | 7,94 |
| Phosphat | 865,53 |
| Pyrit | 100,00 |
| Tonerde | 612,42 |
| Erbsen | 209,38 |
| Kartoffelmehl | 215,00 |
| Weizenmehl | 70,00 |
| Leinkuchenmehl | 100 00 |
| Holz | 258,26 |
| Röhren | 457,92 |
| Weissblech | 540,00 |
| Bandeisen | 102,13 |
| Div. Eisenwaren | 30,82 |
| Traubenzucker | 10,10 |
| Chemikalien | 70,86 |
| Asphalt | 51,96 |
| Därme | 6,25 |
| | 20881,54 |
| *Kleinhüningerhafen:* | |
| Kohlen | 2130,46 |
| Weizen | 7543,09 |
| Hafer | 3991,50 |
| Gerste | 294,08 |
| Roheisen | 1002,00 |
| Radreifen | 107,05 |
| Weissblech | 240,00 |
| leere Säcke | 5,00 |
| Leinsaat | 50,31 |
| Chemikalien | 103,16 |
| Schwefelnatr. | 10,18 |
| Phosphatnatr. | 67,96 |
| Glucose | 40,00 |
| Häute | 12,50 |
| Phosphat | 700,00 |
| | 16297,29 |
| *Klybeckquai (Lumina):* | |
| Benzin | 1464,76 |
| Rohöl | 650,00 |
| | 2114,76 |
| Total | 39293,55 |

2. Talfahrt:

| Warengattung | Ladung t |
|---|---|
| *St. Johannhafen:* | |
| Zement | 1355,00 |
| Karbid | 320,17 |
| Milch | 487,50 |
| leere Säcke | 74,78 |
| Asphalt | 420,00 |
| Lumpen | 55,73 |
| Pyritasche | 4837,23 |
| Papier | 13,44 |
| Dörrobst | 1,20 |
| Blechabfälle | 214,12 |
| | 7779,17 |
| *Kleinhüningerhafen:* | |
| Zement | 3352,50 |
| Karbid | 1072,50 |
| Milch | 616,83 |
| Bodenzink | 51,66 |
| Asphalt | 180,00 |
| Lumpen | 14,00 |
| Erz | 2093,33 |
| Stückgüter | 628,90 |
| | 8009,72 |
| *Klybeckquai (Lumina):* | |
| — | — |
| Total | 15778,89 |

Zusammenstellung:

| Monat | linksrheinisch Bergfahrt | Talfahrt | Total |
|---|---|---|---|
| April | 2249,24 | 500,00 | 2749,24 |
| Mai | 15011,11 | 2613,33 | 17624,44 |
| Juni | 20881,54 | 7779,17 | 28660,71 |
| | 38141,89 | 10892,50 | 49034,39 |

| Monat | rechtsrheinisch Bergfahrt | Talfahrt | Total |
|---|---|---|---|
| April | 6197,38 | 2368,01 | 8565,39 |
| Mai | 19626,81 | 12494,68 | 32121,49 |
| Juni | 18412,01 | 8009,72 | 26421,73 |
| | 44236,20 | 22872,41 | 67108,61 |

**Le Canal du Rhône au Rhin.** Le conseil général du Jura avait réclamé, dans une délibération de l'année dernière, que la mise en état de navigabilité du canal du Rhône au Rhin fut poursuivie et achevée en même temps que l'achèvement du port de Strasbourg.

Voici une lettre récente du ministre des travaux publics qui répond aux questions posées et aux voeux formulés par M. Charles Dumont au nom du conseil général du Jura:

„Comme suite à la visite que vous avez bien voulu faire à mes services, j'ai l'honneur de vous confirmer que les intérêts du port de Strasbourg sont intimement liés, en ce qui concerne le canal du Rhône au Rhin, avec ceux du département que vous représentez et les départements voisins.

La Franche-Comté, le Jura, la région lyonnaise et même le Dauphiné font partie de l'hinterland naturel du port de Strasbourg, et, par suite, le canal du Rhône au Rhin est tout désigné pour apporter dans la région considérée les charbons de la Ruhr transbordés de chalands sur péniches dans le port de Strasbourg.

Ce canal doit servir de même pour transporter vers le sud les potasses de la région de Mulhouse et pour transporter vers le nord les vins du Narbonnais et les phosphates tunisiens.

La mise en état de navigabilité réelle de ce canal a été constamment à la tête de mes préoccupations.

Aussitôt après l'armistice, la remise en état des biefs, l'allongement des écluses en vue du passage de la péniche normande de 300 tonnes et l'amélioration du mouillage sur le versant sud ont été immédiatement entrepris.

70 millions de francs ont été jusqu'ici dépensés et les travaux se poursuivent activement.

Jusqu'à présent, toutefois, l'insuffisance de l'alimentation du bief de partage s'opposait à une utilisation économique du canal.

L'augmentation des ressources alimentaires du bief de partage constitue, en raison de la situation géologique des lieux, un des problèmes techniques les plus délicats que les ingénieurs de mon administration aient eu à résoudre. En effet, toutes les vallées qui paraissaient, du point de vue orographique, susceptibles d'être utilisées comme réservoirs, se révélaient lorsqu'on passait à l'exécution des sondages de reconnaissance, comme incapables de remplir cet objet, des couches perméables se rencontrant à flanc de coteau au niveau du fond des vallées.

Les ingénieurs ont poussé leurs investigations sur une très vaste étendue de terrain et, finalement, ils ont pu me présenter, à la date du 24 avril 1924, un avant-projet d'amélioration de l'alimentation du bief de partage, qui est actuellement soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées.

Vous pouvez être assuré que rien n'a été jusqu'ici négligé et qu'il continuera à en être de même dans l'avenir pour améliorer le canal du Rhône au Rhin et lui permettre de faire face au trafic important qu'il doit normalement desservir."

Le ministre des travaux publics,
25 juin 1924. Le Trocquer.

## Geschäftliche Mitteilungen

**Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel.** Im Geschäftsjahr 1923 erhöhte sich das Genossenschaftkapital durch Beitritt von fünf neuen Genossenschaftern um Fr. 30,000.— und durch Erhöhung der Beteiligung von drei alten Genossenschaftern um Fr. 95,000.—. Durch die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Rheingebiet war man gezwungen, in den wichtigsten Rheinhäfen die bisherigen Vertretungen durch eigene Tochtergesellschaften zu ersetzen. So gründete man in Kehl die „Schweizer Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H.", in Straßburg in Verbindung mit der nahestehenden Société Alsacienne de Navigation Rhénane Strasbourg die „Société Franco-Suisse de Navigation, S. a. r. l.", in Ruhrort das „Schweizer Schiffahrts- und Speditionskontor G. m. b. H.". Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft G. m. b. H. in Mannheim war während der Zeit der passiven Resistenz für die Unternehmung der wichtigste Betriebsstützpunkt auf dem ganzen Rhein.

Die Wasserstandsverhältnisse des Rheines vom Meer bis Straßburg waren im Betriebsjahr gut und von größeren Ha-

varien blieb man verschont. Das Hauptkennzeichen des Jahres 1923 war die Störung der Rheinschiffahrt durch die Ruhrbesetzung und ihre Folgen. Der plötzliche Ausfall aller fremden Schleppkraft machte sich im Betrieb empfindlich spürbar, die im Laufe des Jahres erfolgte Inbetriebnahme der eigenen neuen Schleppdampfer „Bern" und „Luzern" brachte etwelche Verbesserung der Verhältnisse.

Den durch die außergewöhnliche Zeit gesteigerten Betriebskosten entsprachen die für Schweizertransporte erzielten Frachten in keiner Weise. Die Höhe der Frachten war begrenzt durch die infolge des Kurssturzes relativ billigen Eisenbahnfrachten für die Strecke Antwerpen-Basel. Ernste Schwierigkeiten in der Aufrechterhaltung des Betriebes mit eigenen Dampfern bereitete die Beschaffung der nötigen Bunkerkohle, man mußte sich englische Bunkerkohle zu sehr hohen Preisen beschaffen. In der zweiten Hälfte des Jahres konnte der schweizerischen Volkswirtschaft ein wesentlicher Dienst geleistet werden, indem man sehr bedeutende Mengen Rohprodukte und Halbfabrikate aus dem Ruhrgebiet nach der Schweiz brachte. Keine direkte Eisenbahnverbindung war im Betrieb, und es blieb einzig der Verkehr per Schiff ab Ruhrort. Erst gegen Ende des Jahres zeigte sich wieder etwelche Wiederbelebung im Rheinverkehr, aber ein auch nur einigermaßen normaler Betrieb in der Rheinschiffahrt darf erst erwartet werden, wenn durch eine Regelung der schwebenden großen europäischen Fragen das Wirtschaftsleben des Rheingebietes wieder in einen geregelten Gang kommen kann.

Das Unternehmen hat im Berichtsjahr total Fr. 400,000 Tonnen Güter aller Art befördert, hievon entfallen auf Transporte von und nach Basel 40,000 Tonnen. Der Wasserstand zwischen Straßburg und Basel war bei weitem nicht so gut wie 1922. Versuche, während der Niederwasserperiode die Schiffahrt über den Hüninger-Kanal mit ca. 300 Tonnen großen Kanalschiffen aufzunehmen, ergaben befriedigende Resultate. Der Umschlag des Basler Verkehrs erfolgte zu einem bedeutenden Teil in der eigenen Anlage in Kleinhüningen. Der Sturm vom August 1923, der u. a. ein im Rohbau beinahe fertiges Lagerhaus zum Einsturz brachte, verursachte eine empfindliche Störung dieses Umschlagsverkehres. Die Krisis in der Rheinschiffahrt, verursacht durch die Ruhraktion, zeigte die Notwendigkeit, daß das Unternehmen sich möglichst rasch durch die Schaffung einer eigenen Flotte von fremden Schleppkähnen und Schleppdampfern unabhängig macht.

Die Einnahmen betrugen Fr. 649,736, wovon Fr. 646,952 den Bruttoertrag aus Schiffahrt und Spedition darstellen. Verausgabt wurden Fr. 620,334 und zwar Fr. 453,906 für Unkosten, Fr. 11,956 für Steuern, sowie Fr. 154,471 für Abschreibungen. Vom Reingewinn von Fr. 29,402 werden Fr. 1331 statutengemäß dem Reservefonds zugewiesen und der Rest von Fr. 28,071 auf neue Rechnung vorgetragen.

**Service de l'Electricité de la Ville de Genève.** Usine de Chèvres. La production d'énergie totale de l'exercice 1923 a été 48,512,025 (47,063,429) kWh dont 47,298,180 (43,113,833) kWh par l'usine hydraulique, 20,000 (186,800) kWh par l'usine à vapeur et 1,193,845 (3,762,796) kWh énergie achetée.

Les recettes se montent à frs. 3,870,069 (3,969,515) soit frs. 3,857,582 (3,959,298) de la vente de l'énergie et frs. 12,487 (10,215) pour recettes diverses. Les dépenses s'élèvent à frs. 2,510,856 (2,525,803) dont frs. 62,592 (58,366) pour part des frais d'administration générale, frs. 905,305 (927,979) pour frais d'exploitation et d'entretien, frs. 950,000 (950,492) pour l'achat d'énergie, frs. 49,404 (84,404) contributions et redevance à l'Etat, frs. 500,000 (500,000) pour versement au Fonds de renouvellement.

L'excédent des recettes résultant de frs. 1,359,213 (1,443,710) est employé comme suit: Amortissements frs. 582,685 (410,404) intérêts frs. 776,528 (748,861), bénéfice net à l'Etat ——— (frs. 284,445).

Service Electrique. L'énergie fournie à ce Service en 1923 est de 30,660,872 (29,350,772) kWh. La distribution productive a été de 22,620,439 (22,882,929) kWh.

Les recettes se montent à frs. 7,490,598 (7,696,010) dont frs. 7,426,796 (7,424,785) pour la vente d'énergie. D'autre part on a dépensé frs. 5,428,500 (5,459,521) soit frs. 606,053 (596,789) part des frais d'administration générale, frs. 1,573,050 (1,601,670) frais d'exploitation et d'entretien, frs. 2,963,662 (3,130,000) achat d'énergie et frs. 285,735 (131,062) versements aux Fonds. L'excédent des recettes de frs. 2,062,098 (2,236,489) est réparti comme suit: frs. 596,417 (558,550) pour amortissements, frs. 530,770 (517,215) pour intérêts et frs. 934,911 (1,160,724) bénéfice net à la ville.

**Kraftwerke Brusio A.-G., Poschiavo.** Das Geschäftsjahr 1923 hat für die Energieproduktion und den Betrieb normale und für den Stromabsatz günstige Verhältnisse gebracht. Die neue tiefere Absenkung des Lago Bianco und die Möglichkeit des Strombezuges über die Albula-Transitleitung kamen sehr zustatten. Der nutzbare Wasserinhalt der beiden Seen konnte vollständig verwertet werden.

Im Berichtsjahr sind mit der Società Lombarda per distribuzione di energia elettrica in Mailand Verhandlungen eingeleitet worden über das dieser Gesellschaft laut Statuten und Vertrag zustehende Rückkaufsrecht für die Anlagen von Campocologno & Robbia auf 31. Dezember 1924. Die Società Lombarda gedenkt von diesem Recht Gebrauch zu machen. Der Vertrag sieht nun vor, dass, wenn über den Rückkaufspreis keine Verständigung sollt erzielt werden können, ein Schiedsgericht diesen festsetzen soll. Letzteres ist von der italienischen Gesellschaft verlangt worden, aber die Konstituierung des Gerichtes ist noch nicht erfolgt, da zwischen den beiden Direktionen Unterhandlungen gepflogen werden, in der Absicht, neue langfristige Lieferungsverträge zu vereinbaren, die gegebenenfalls die Società Lombarda zum Verzicht auf den Rückkauf veranlassen könnten. Ueber die finanzielle Auswirkung des Rückkaufes für die Aktionäre der Unternehmung lassen sich noch keine Schlüsse ziehen, da die Ansichten über seinen Umfang bezüglich der Objekte und der Bewertung der Aktiven zu weit auseinander gehen.

Die Einnahmen aus Energieverkauf inkl. Vortrag vom Vorjahr erreichten Fr. 1,960,071 (1,915,673). Ihnen stehen Gesamtausgaben von Fr. 1,069,117 (1,072,656) gegenüber, die sich folgendermassen gliedern: Zinsen Fr. 337,244 (343,359), Konzessionsgebühren Fr. 201,735 (211,287), Versicherungen und Diverses Fr. 126,812 (102,940), Betrieb und Unterhalt Fr. 100,741 (106,454), Verwaltung Fr. 302,584 (308,615).

Der Einnahmenüberschuss von Fr. 890,954 (843,016) wird wie folgt verwendet: Rückstellung Fr. 75,000 (—), Abschreibungen Fr. 405,000 (435,000), Tantièmen Franken 48,948 (48,716) Dividende von 7 bezw. 5½ % auf Prior- und Stammaktien Fr. 356,250 (unverändert). Vortrag auf neue Rechnung Fr. 5756 (3050).

**Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth, Basel.** Dem Geschäftsbericht pro 1923 ist zu entnehmen, dass sich die Beschäftigung in den der Gesellschaft nahestehenden Betrieben gegen Ende 1923 zwar gehoben hat, aber die Preise gedrückt blieben. Die Schwankungen in den fremden Wechselkursen und die beständige Beunruhigung durch die politischen Vorkommnisse liessen keine Sicherheit in der Beurteilung auch nur der nächsten Zukunft aufkommen. Ueber die wichtigeren Beteiligungen wird im Bericht ausgeführt: Die Motor A.-G. für angewandte Elektrizität in Baden ist durch Fusion in die Gesellschaft Motor-Colombus aufgegangen. Die Aktien der neuen Gesellschaft dürften, wie dies bei der Columbus A.-G. mit 8 % der Fall gewesen ist, auf eine regelmässige Dividende in dieser Höhe rechnen können. Die Produkte der Scintilla A.-G. finden überall Anerkennung, aber der Absatz leidet unter den Zollschranken. Die Cie. Electro-Mécanique in Paris war voll beschäftigt, desgleichen war die Beschäftigung bei der Brown Boveri & Co. A.-G. Mannheim und den Isaria-Zählerwerke in München eine gute.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft schliesst mit einem Aktivsaldo von Fr. 347,836 (342,666) ab, der folgende Verwendung findet: Fr. 34,399 (33,826) Zuweisung an Reservefonds, Fr. 5000 (unverändert) Entschädigung des Verwaltungsrates, Fr. 300,000 (unverändert) 5 % Dividende und Fr. 8437 (3840) Vortrag auf neue Rechnung.

**Genossenschaft Elektra Birseck, Münchenstein.** Die sich im Berichtsjahre 1923 langsam bessernden wirtschaftlichen Verhältnisse, zu denen noch ein trockener Nachsommer getreten ist, der die Wasserführung der Birs erniedrigte und grössere Bezüge elektrischer Kraft erforderlich machten, haben den Stromabsatz des Unternehmens nach mehrjähriger Stagnation wieder wesentlich gehoben. Der Konsum hat namentlich infolge von Neubauten und Anwachsen des Bedarfs für Nachtstrom zugenommen.

Es wurden abgegeben:

| | | 1923 | 1922 |
|---|---|---|---|
| Eigene Erzeugung, Wasser | kWh | 931,210 | 1,078,000 |
| Eigene Erzeugung, Dampf | kWh | 1,970 | — |
| Fremdstrom von Wangen, Augst und Gösgen | kWh | 24,937,300 | 20,955,800 |
| Total: | kWh | 25,870,480 | 22,033,800 |

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst nach Vornahme der üblichen Abschreibungen im Betrage von Fr. 280,000 (210,000) mit einem Aktivsaldo von Fr. 76,354 (81,334) ab. Dieser findet nachstehende Verwendung: Reservefonds Fr. 34,566 (22,961), Rückstellung für Umbauten Fr. 30,000 (46,957 für sonstige Fonds), gemeinnützige Vergabungen Fr. 7340 (6950), Vortrag auf neue Rechnung Fr. 2447 (4465).

**Société Electrique, Aubonne.** Selon le Rapport sur l'exercice 1923 l'exploitation de la branche „Energie" a été satisfaisante. Le débit de l'Aubonne a toujours suffi aux besoins. L'usine a produit 1,062,408 (1,057,296) kWh dont 148,340 (153,997) kWh pour le chemin de fer seul. Pour faire face à la demande croissante d'énergie électrique on a décidé l'achat et l'installation immédiate d'un nouveau groupe de 600 chevaux.

Les recettes de la branche „Energie" s'élevaient à fr. 164,136 (161,697) dont fr. 120,409 (118,590) pour la vente de l'énergie. Les dépenses atteignaient fr. 91,181 (89,821), soit: Administration fr. 15,664 (15,854), Installation hydraulique et usine génératrice fr. 13,881 (17,052), Réseaux de distribution fr. 60,636 (55,915), Achat d'énergie fr. 1000 (fr. 1000).

Le Compte de profits et pertes, après amortissements et versements aux fonds de fr. 42,606 (39,996), balance par un solde actif de fr. 2729 (2140) qui est reporté à compte nouveau.

**Elektrizitätswerk Olten-Aarburg A. G., Olten.** Die Gesamterzeugung an elektrischer Energie blieb im Berichtsjahr 1923/24 hinter der des Vorjahres zurück, allein die günstigen Absatzverhältnisse der wertvollen Winterenergie sowie die Zunahme des Energiebedarfs für Industrie- und Wärmezwecke wirkten günstig auf das finanzielle Ergebnis.

Der geplante Bau des Grosskraftwerkes Wynau-Aarburg muss auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Im Interesse der Möglichkeit des Zusammenarbeitens mit andern Werken wird die Zentrale Ruppoldingen auf die allgemein gebräuchliche Periodenzahl von 50 umgebaut. Nach Projekt der Motor-Columbus A. G. Baden sollen die bestehenden Turbinen durch moderne vertikalachsige Schnelläuferturbinen in direkter Kupplung mit je einem Generator ersetzt werden.

In der seit 1919 bestehenden Differenz zwischen dem Werk und der Regierung des Kantons Solothurn über die gemäss Konzession vorzunehmende neue Festsetzung der Wasserzinsen konnte eine Einigung der Parteien erzielt werden. Obwohl der Standpunkt der Unternehmung teilweise geschützt wurde, bedeutet der Kompromiss doch eine erhebliche Mehrbelastung der Betriebsrechnung.

Die gesamte Energieerzeugung betrug 224,098,316 kWh gegen 237,606,144 kWh im Vorjahr. Am 11. Juni 1923 ist die siebente Maschinengruppe des Werkes Gösgen dem Betrieb übergeben worden.

Gewinn- und Verlust-Rechnung, Haben: Vortrag vom Vorjahr Fr. 44,555 (45,202), Einnahmen an Strommiete Fr. 4,656,923 (4,561,156), diverse Einnahmen Fr. 31,178 (29,136), total Fr. 4,732,656 (4,635,494).

Soll: Allgemeine Unkosten Fr. 167,374 (161,611), Zinsen 1,232,954 (1,244,739), Steuern und Konzessionsgebühren Fr. 643,836 (525,478), Gehälter und Löhne Fr. 614,874 (608,017), Betriebsmaterialien und Strombezug Fr. 30,160 (23,660), Reparaturen Fr. 180,911 (198,683), Abschreibungen Fr. 653,285 (666,413), Gewinnsaldo Fr. 1,209,261 (1,206,893), total Fr. 4,732,656 (4,635,494).

Vom Aktivüberschuss dienen Fr. 1,050,000 (unverändert) zu 7 % Dividende, Fr. 112,941 (112,338) für Tantième an Verwaltung und Personal und Fr. 46,320 (44,554) werden auf neue Rechnung vorgetragen.

**Elektrizitätswerk der Stadt St. Gallen.** Im Vordergrund der Werkausbauten im Berichtsjahr 1923 stand die neue Unterstation an der Blumenbergstrasse, deren Baukosten sich auf insgesamt Fr. 1,288,620 belaufen. Der übrige Werkausbau beschränkte sich auf die Erstellung einiger Netzanlagen.

Der Betrieb zeigt auch für das Berichtsjahr 1923 deutlich die Wirkungen einer anhaltenden Wirtschaftskrisis, immerhin geht aus der bei allen Stromverwendungsarten eingetretenen Konsumvermehrung eine leichte Besserung hervor. Die andauernd günstigen Wasserverhältnisse in den eigenen Kraftanlagen an der Goldach und in Hofen haben zum günstigen Jahresergebnis wesentlich beigetragen.

Die Stromerzeugung und der Fremdstrombezug ergaben folgende Zahlen:

| | | 1923 | 1922 |
|---|---|---|---|
| Eigene Produktion, Wasser | kWh | 3,595,035 | 3,930,961 |
| Eigene Produktion, Dampf | kWh | 413 | 2,960 |
| Fremdstrombezug | kWh | 10,584,697 | 8,962,646 |
| Total | kWh | 14,180,145 | 12,896,567 |
| Die nutzbare Abgabe ist | kWh | 10,661,067 | 9,748,608 |

Die Betriebseinnahmen betrugen Fr. 2,844,732 (2,705,279) aus Stromverkauf, Fr. 220,744 (207,279) für Zählermiete und Verschiedenes, Fr. 92,605 (90,418) für Aktivzinsen, total Fr. 3,158,081 (3,003,337).

Ausgegeben wurden: Verwaltung Fr. 206,211 (209,126), Betrieb und Unterhalt Fr. 391,473 (382,325), Fremdstrom Fr. 504,286 (462,785), Steuern und Abgaben Fr. 1000 (1000), Amortisationen Fr. 610,388 (600,895), Einlagen in Fonds Fr. 5000 (20,000), Passivzinsen Fr. 50,548 (110,512), Verzinsung des Dotationskapitals Fr. 325,624 (246,009), Abgabe an die öffentliche Verwaltung Fr. 1,063,551 (970,685), total Fr. 3,158,081 (3,003,337).

## Wasserwirtschaftliche Literatur

**„Die Wasserkräfte Bayerns"** betitelt sich ein soeben erschienenes, reich illustriertes Sonderheft der „Bayerischen Industrie und Handelszeitung" 55. Jahrgang, Nr. 24 (Verlag F. C. Mayer G. m. b. H., München, Briennerstr. 9. Preis des Heftes GM 5.—).

Der Münchner Handelskammer-Syndikus Dr. Simon behandelt das Thema „Die Bedeutung der Wasserkräfte für Bayerns Industrie und Handel", anschliessend hieran gibt Dipl. Ing. Fritz Kammerer vom Bayerischen Revisionsverein, der seit kurzem alle einschlägigen Fragen der Wasserkraftanlagen bearbeitet, instruktive Anregungen in seinem Artikel „Wirtschaftlicher Ausbau von Wasserkräften". Franz S. Heigel behandelt „Bayerns Energiemenge in seinen Wasserkräften und die Industrie", während A. Schönberg, Geschäftsführer im Ingenieurbüro Oskar v. Miller „Die Wasserkraft im Zusammenhang

mit Wärmekraft" in lichtvoller Weise erörtert. Der bekannte Wasserbau-Ing. Hallinger schildert die Bedeutung der Mittel- und Klein-Wasserkraftanlagen für die Landes- und Elektrizitätsversorgung, zu der Ministerialrat Holler von der Obersten Bayerischen Baubehörde einen ergänzenden Beitrag, über die Bayerischen Wasserkräfte im Dienste der allgemeinen Elektrizitätsversorgung des rechtsrheinischen Bayerns mit wertvollen Tabellen gibt. Dipl. Ing. A. Menge, Direktor der Bayernwerke A.-G. und Walchenseewerk A.-G. führt uns mit seiner historischen Skizze in die hervorragenden Anlagen dieser Betriebe sowohl, als auch in die des vor kurzem eröffneten Umspannwerkes München ein. Von Ministerialrat Krieger finden wir eine interessante Studie über das Kraftwerk Mittlere Jsar. Stadtbaurat Oberbaurat Zell beschreibt die Wasserkraftwerke der Städtischen Elektrizitätswerke München, Geheimer Oberbaurat Dr. Ing. Schmick „Die Iller und ihre Wasserkräfte". Auch die Alzwerke fehlen in diesem Hefte nicht. Die Kachletstufe der Grosswasserkräfte der Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse hat sich Oberregierungsrat Hesselberger zum Gegenstand seiner Betrachtungen genommen. Die Wasserkräfte des Mains von Kulmbach bis Lichtenfels werden von Dipl. Ing. Walthelm und Oberregierungsrat Baumann behandelt. Das Innwerk ist von Ministerialrat Sterner in grossen Zügen beschrieben. Den Schluss dieses Hauptteiles bilden die Kraftanlagen der Lech-Elektrizitätswerke, woran sich die Technische Beilage mit Aufsätzen über Turbinen, Generatoren, Elektromotoren anschliesst. Der interessante Inhalt wird durch Beigabe wertvoller Illustrationen — die grösstenteils noch nirgends veröffentlicht wurden — ergänzt. Dr. St.

## Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 20. Juli. Mitgeteilt von der „Kox" Kohlenimport A.-G. Zürich

| | Calorien | Aschengehalt | per 10 Tonnen franco verzollt Basel | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 15. Jan. 1924 Fr. | 15. Febr. 1924 Fr. | 15. März 1924 Fr. | 20. Mai 1924 Fr. | 20. Juli 1924 Fr. |
| **Saarkohlen: (Mines Domaniales)** | | | | | | | |
| Stückkohlen | 6800—7000 | ca. 10% | 602. — | 560. —* | 560. —* | 560. —* | 560. —* |
| Würfel I 50/80 mm | | | 652. — | 610. —* | 610. —* | 590. —* | 590. —* |
| Nuss I 33/50 mm | | | 622. — | 580. —* | 580. —* | 580. —* | 580. —* |
| „ II 15/35 mm | | | 522. — | 510. —* | 510. —* | 510. —* | 510. —* |
| „ III 8/15 mm | | | — | — | — | 480. —* | 480. —* |
| | | | | * unverzollt | * unverzollt | * unverzollt | * unverzollt abzügl. Transportvergütung für Zone I Fr. 10.-, Zone II Fr. 20.- |
| **Ruhr-Coks und -Kohlen** | | | | | | | |
| Coks von Syndikatszechen und von Präsident: | | | | | | | |
| Grosscoks | ca. 6800 | 8—9% | — | — | — | — | 685. —§ |
| Brechcoks I 60/90 mm | | | — | — | — | — | 765. —§ |
| „ II 40/60 mm | | | — | — | — | — | 815. —§ |
| „ II 30 50 mm | | | — | — | — | — | 805. —§ |
| „ III 20/40 mm | | | — | — | — | — | 665. —§ |
| Fett- und Fl.-Stücke vom Syndikat | ca. 7600 | 7—8% | — | — | — | — | 625. —§ |
| „ „ „ Nüsse I u. II „ | | | — | — | — | — | 635. —§ |
| „ „ „ „ III „ | | | — | — | — | — | 625. —§ |
| „ „ „ „ IV „ | | | — | — | — | — | 615. —§ |
| Essnüsse III „ | | | — | — | — | — | 665. —§ |
| „ IV „ | | | — | — | — | — | 615. —§ |
| Anthracit Nüsse III „ | | | — | — | — | — | 795. —§ |
| Vollbrikets, ab Zeche „ | | | — | — | — | — | 615. —§ |
| „ ab Oberrhein „ | | | — | — | — | — | 605. —§ |
| Eiformbrikets, ab Zeche „ | | | — | — | — | — | 625. —§ |
| „ ab Oberrhein „ | | | — | — | — | — | 615. —§ |
| Schmiedenüsse III „ | | | — | — | — | — | 665. —§ |
| „ IV „ | | | — | — | — | — | 645. —§ |
| Ruhr-Brikets Marke AHA | | | 540. — | 520. — | 570. — | — | 550. — |
| | | | § franko verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel | | | | |
| | | | Rückvergütung bei Bezügen von 100 t bis Ende Sept. Fr. 5.— per 10 t | | | | |
| | | | Rückvergütung bei Bezügen von 200 t bis Ende Sept. Fr. 10.— per 10 t | | | | |
| **Belg. Kohlen:** | | | | | | | |
| Braisettes 10/20 mm | 7300—7500 | 7—10% | 630—730 | 550—670 | 530—630 | 580—640 | 550—600 |
| „ 20/30 mm | | | 840—900 | 770—850 | 570—670 | 700—770 | 680—720 |
| Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke | 7200—7500 | 8—9% | 720—760 | 650—700 | 560—620 | 640—680 | 580—640 |

## Ölpreise auf 15. Juli 1924. Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Co., Zürich.

| Treiböle für Dieselmotoren | per 100 kg Fr. |
|---|---|
| **Gasöl,** min. 10,000 Cal. unterer Heizwert bei *Bezug von Kesselwagen* von 10-15,000 kg per 100 kg netto unverz. Grenze | 12.50 (14.25) |
| bei *Bezug in Fässern* per 100 kg netto ab Stationen Dietikon, Winterthur und Basel | 16.- bis 17.- (17.50-18.50) |
| **Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren** per 100 kg netto ab Dietikon | 30.- bis 34.- (34.- bis 38.-) |

| Benzin für Explosionsmotoren | per 100 kg Fr. |
|---|---|
| Schwerbenzin bei einzelnen Fässern | 72.- bis 69.- (77.- bis 73.-) |
| Mittelschwerbenzin „ „ „ | 78.- bis 74.- (84 - bis 80.-) |
| Leichtbenzin „ „ „ | 105.- bis 102.- (111 bis 107) |
| **Gasolin** „ „ „ | 130.— (130.-) |
| **Benzol** „ „ „ | 90.— (90.-) |
| per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei grösseren Bezügen und ganzen Kesselwagen) | |

Die Preise in Klammern beziehen sich auf den Monat Juni.
Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen — Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren.