

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 18 (1926)
Heft: 5

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: 05.01.2026

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

gen Ende des Jahres deshalb von den oben dargelegten Absichten in Kenntnis mit dem Ersuchen, selber frühzeitig genug alle Maßnahmen zu ergreifen, um bei allfälliger Wasserknappheit die Versorgung des Landes mit elektrischer Energie sicherzustellen.

J. Gesetzgebung.

Postulat Nr. 1045 betreffend die **Ausfuhr elektrischer Energie und den Energieaustausch im Inland.**

Die Beantwortung des Postulates erfolgte am 27. März 1925 durch besondern Bericht, in dem die Fragen betreffend den Ausbau der Wasserkräfte, die Ausfuhr elektrischer Energie und die Inlandversorgung eingehend behandelt wurden. Im Anschluß an die Beratungen in der nationalrätlichen Kommission äußerte diese den Wunsch, daß ihr der Bundesrat zur Frage des Leitungsbaues ergänzenden Bericht erstatten möchte.

Ausfuhr elektrischer Energie

Der **A.-G. Motor-Columbus** in Baden wurde vom Bundesrat am 27. April 1926 nach Anhörung der eidgenössischen Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie, die **vorübergehende** Bewilligung (V 12) erteilt, während des Jahres 1926 bei Wasserführungen der Aare, in Olten gemessen, von 160 m³/sek. oder mehr, **max. 9000 KW** unkonstanter elektrischer Energie an die Lonza G. m. b. H. in Waldshut auszuführen.

Die vorübergehende Bewilligung V 12 kann jederzeit ohne irgendwelche Entschädigung ganz oder teilweise zurückgezogen werden. Sie ist längstens bis 31. Dezember 1926 gültig.

Die **Entreprises Electriques Fribourgeoises** in Freiburg (EEF) sind im Besitze der bis 8. Januar 1936 gültigen Bewilligung Nr. 31, vom 20. Juli 1915, zur Ausfuhr von max. 10,000 KW elektrischer Energie an die Société des forces motrices du Reffrain, in Monbéliard (Frankreich).

Die EEF stellen das Gesuch um Erweiterung dieser Bewilligung.

Gesamtleistung der Ausfuhr, in der bestehenden Meßstation bei «La Corbatière» (Kanton Neuenburg) gemessen: 15,000 KW, wovon 8000 KW mit und 7000 KW ohne Lieferpflicht. Die Ausfuhrleistung soll, mit Einschluß allfälliger Belastungsschwankungen, **max. 16,500 KW** nicht überschreiten. Täglich auszuführende Energiemenge: max. 225,000 KW, wovon 80,000 KW mit und der Rest ohne Lieferungsverpflichtung.

Die auszuführende Energie stammt aus den eigenen Werken der EEF.

Die ausgeführte Energie soll von der Société des forces motrices du Reffrain in ihrem Verteilungsnetz verwendet werden.

Die vermehrte Energieausfuhr soll am 1. Juli 1926 beginnen. Die erweiterte Bewilligung wird mit Gültigkeit bis 8. Januar 1936 nachgesucht.

Einsprachen und andere Vernehmlassungen irgendwelcher Art sind beim Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft bis spätestens den **28. Mai 1926** einzureichen. Ebenso ist ein allfälliger Strombedarf im Inlande bis zu diesem Zeitpunkt anzumelden. Nach diesem Zeitpunkt eingegangene Einsprachen und Vernehmlassungen sowie Strombedarfsanmeldungen können keine Berücksichtigung mehr finden.

Wasserkraftausnutzung

Etzelwerk. Am 29. April 1926 hielt Bezirksammann Gyr vor der sogenannten Großen Etzelwerkkommission des Bezirkes Einsiedeln einen mehrstündigen Vortrag über den Zusatzvertrag und den Straßenvertrag des Bezirkes Einsiedeln mit den Bundesbahnen unter Hervorhebung noch unerledigter Paragraphen. Die Kommission beantragte hierauf zuhanden des Bezirksrates die Abänderung zweier Pa-

ragraphen und die Erhöhung der finanziellen Leistungen der Bundesbahnen, namentlich für die Ansiedelungen. Die übrigen Paragraphen ließ sie unbeanstandet. Es ist geplant, im Mai eine öffentliche Volksversammlung abzuhalten, um der später folgenden Bezirksgemeinde vorzuarbeiten, die zum Etzelwerk verbindlich Stellung nehmen wird.

Wasserbau und Flussskorrekturen

Schweizerische Tagesfragen. Das Flußbaulaboratorium. Es kann nichts schaden, wenn gelegentlich Fragen der schweizerischen Volkswirtschaft in der Art des Journalisten blitzlichtartig beleuchtet werden. Man erkennt oft besser Mißstände, wenn sie vom «wenn und aber» der sachlichen Betrachtung losgelöst sind.

Felix Möschlin schreibt in der „Nationalzeitung“ vom 16. Mai 1926: „Auch das gehörte zum Wehrwillen: Organisation unserer Arbeit, wissenschaftliche Förderung unserer Produktion. Es gehört zu den Dingen, die man erträumt. Eine Anstalt, die nichts anderes zu tun hätte, als die Verwertung der schweizerischen Möglichkeiten zu untersuchen, die Verbesserung der Produkte experimentell zu prüfen, nicht nur Erfindungen zu patentieren, sondern Erfindungen zu machen.“

Wir brauchen einen Generalstab unserer besten Männer auf den Gebieten der angewandten Wissenschaft, des Ingenieurwesens etc. Einen Generalstab. Das bedingte natürlich, daß die Subventionen für Handel, Industrie und Verkehr mehr als 2,4 Prozent der Totalsumme aller Subventionen ausmachen müßte.“

Haben wir nicht im projektierten Flußbaulaboratorium ein Beispiel dafür, wie man wichtige nationale Interessen mißhandelt? In unsern Wasserkraftwerken ist eine Milliarde Franken investiert. Die Allgemeinheit genießt die Vorteile ausreichender und billiger Versorgung mit elektrischer Energie. Daneben liefern die Elektrizitätswerke noch jährlich rund 30 Millionen Fr. an Kantone und Gemeinden in Form von Reingewinnen, Steuern und Abgaben. Man will ein Wasserbaulaboratorium errichten, das erlaubt, Probleme des Wasserbaues wissenschaftlich zu erforschen und abzuklären. Mit Mühe und Not bringen die Elektrizitätswerke dafür als einmaligen Beitrag 400,000 Franken auf, und es wird noch grosser Anstrengungen bedürfen, damit auch der Bund zur Mitwirkung herangezogen werden kann. Von den Kantonen aber, die von der Ausnützung der Wasserkräfte am meisten profitieren, haben die wasserreichsten nichts oder wenig gezeichnet.

Schifffahrt und Kanalbauten

Internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung Basel 1926. Die offizielle Beteiligung der Rhein-Zentralkommission. Die Rhein-Zentralkommission mit Sitz in Strassburg hat im Hinblick auf die grosse Bedeutung, die der Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel von sämtlichen Industriestaaten der Welt beigemessen wird, beschlossen, sich ebenfalls als Ausstellerin an dieser technischen Weltausstellung zu beteiligen. Eine fünfgliedrige Delegation hat am 27. April nach Besichtigung der Ausstellungshallen mit der Ausstellungsleitung die Modalitäten der Beteiligung festgelegt. Durch diese neue offizielle Ausstellungsgruppe erfährt die Internationale Ausstellung eine weitere wertvolle Bereicherung.

Vom Ausbau des Oberrheins Basel-Bodensee. Der Rheinschifffahrtsverband Konstanz hielt am 10. ds. Mts. in Konstanz unter dem Vorsitz des Herrn Kommerzienrat Dr. W. Stiegeler eine sehr gut besuchte Arbeitsausschussung ab.

Den Tätigkeitsbericht erstattete Handelskammersyndikus Braun und wies auf die lebhafteste Verbandstätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr hin.

Oberbaurat Altmayer-Karlsruhe berichtete über den Stand des Ausbaues. Die Projektierungsarbeiten für die Strecke Basel-Eglisau, aufgestellt von der Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe, sind fertiggestellt. Auf dem Stromabschnitt Eglisau-Schaffhausen, der vom Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen bearbeitet wird, hat selbst die Umgehungsfrage des Rheinfalles eine allseits befriedigende, wirtschaftlich und landschaftlich glückliche Projektierung gefunden. Dieser Lösung der Projektbearbeiter, die das Gefälle des Rheinfalles in einem Werk (Projekt «Rheinfall hoch») ausnützen wollen, stehen allerdings noch alte verbrieftete Gerechtsame der Stadt Schaffhausen mit dem Plan, ein eigenes Kraftwerk zu bauen, entgegen. Z. Zt. wird von den Nordostschweizerischen Kraftwerken in Baden (Schweiz) ein neues Projekt aufgestellt, das die Anlage eines Kraftwerkes vorsieht, weil es in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht den grössten Nutzungseffekt verspricht. Das Projekt wird bis zur Basler Ausstellung fertiggestellt. Nach seinem Abschluss werden auch die von der badischen Wasser- und Strassenbaudirektion übernommenen Wirtschaftlichkeitsberechnungen fertiggestellt werden können, deren Ergebnisse selbst bei Annahme der ungünstigsten Verhältnisse ausserordentlich günstige seien. Die Projektierungsarbeiten des Eidgen. Amtes für Wasserwirtschaft in Bern für die Strecke Schaffhausen-Bodensee, sowie für die Bodenseeabflußregulierung sind ebenfalls fertiggestellt. Das letztere Projekt berücksichtigt gleichermassen die Interessen des Uferschutzes, der Schifffahrt und der Kraftnutzung. — Auf der Basler Ausstellung kommen die Oberrheinprojekte in eine besondere badisch-schweizerische Abteilung, damit sie zusammenhängend dargestellt werden können. Das zur Ausstellung kommende Material wird sowohl für den Fachmann wie für den Laien sehr instruktiv sein.

Anschliessend an die Ausführungen von Oberbaurat Altmayer-Karlsruhe verlas Handelskammersyndikus Braun folgende Resolution, die einstimmige Annahme fand:

„Der am 10. Mai 1926 in Konstanz tagende Arbeitsausschuss des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz hält den baldigen Ausbau des Rheines von Basel bis zum Bodensee zur Erhaltung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit Südwestdeutschlands für dringend geboten.

Dieser Ausbau des Rheines zur Gross-Schiffahrtsstrasse wird durch die Erstellung der bereits genehmigten oder geplanten Kraftwerke beschleunigt, deren Finanzierung von dem alsbaldigen Kraftabsatz abhängig ist. Durch die Verwendung der besonders billigen und grossen Oberrheinwasserkraft für die Elektrifizierung der Eisenbahnen wird der Kraftabsatz und damit die Erstellung der Kraftwerke und die Schiffbarmachung des Oberrheins hervorragend gefördert.

Der Arbeitsausschuss des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz spricht daher die bestimmte Erwartung aus, dass die Deutsche Reichsbahnverwaltung die Elektrifizierung der Bahnstrecke Basel-Frankfurt, Basel-Lindau, Offenburg-Konstanz raschmöglichst zur Durchführung bringt.

Mit tunlichster Beschleunigung wären sodann auch die übrigen südwestdeutschen Bahnstrecken in den elektrischen Betrieb überzuführen.“

Die Hauptversammlung findet am 16. Juli in Lörrach statt. Im Anschluss daran erfolgt am 17. eine Schifffahrtstagung in Basel, verbunden mit Besichtigung der Ausstellung und am 18. eine Rheinfahrt nach Strassburg.

Der Ausbau der deutschen Wasserstraßen. Sitzung des Reichswasserstraßenbeirats. Am 13. April vorm. ist in Berlin erstmalig der endgültige Reichswasserstraßenbeirat unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne zusammengetreten. Die Körperschaft setzt sich aus 67 Mitgliedern zusammen, für die bei ihrer Verhinderung jeweils ein Stellvertreter eintritt. Von den Mitgliedern sind 13 vom Reichsverkehrsminister berufen, die übrigen wurden durch die regionalen Wasserstraßenbeiräte gewählt. Vertreten sind Schifffahrt, Spedition und Hafen, Großfrachter, Handel

und Industrie, Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei, Arbeitnehmer und Verbraucher.

Der Vorsitzende, Reichsverkehrsminister Dr. Krohne, machte zur Eröffnung einige grundsätzliche Ausführungen, in denen er darauf hinwies, daß fünf Jahre über den vorbereitenden Arbeiten für die Zusammenstellung eines Kreises vergangen seien, und begrüßte in den Erschienenen die prominenten Persönlichkeiten aus Wasserwirtschaft und Verkehrsleben.

Das Aufgabengebiet des Reichswasserstraßen-Beirats umriß der Minister damit, daß der Reichswasserstraßenbeirat in allen Angelegenheiten der Wasserstraßen mitzuwirken habe. Analog der Tätigkeit des Reichswirtschaftsrats habe auch der Reichswasserstraßen-Beirat lediglich eine begutachtende Tätigkeit auszuüben. Die Abgrenzung gegen die Aufgaben der Bezirksbeiräte fand der Redner darin, daß der Reichswasserstraßen-Beirat sich auf die ganz großen Fragen zu beschränken habe. Besonders habe er das Recht, von den Einnahmen und den Ausgaben des ordentlichen und außerordentlichen Haushalts der Reichswasserstraßenverwaltung rechtzeitig Kenntnis zu erhalten.

Der Minister betonte die Schwierigkeiten der augenblicklichen Lage. Dennoch bejahte er die Notwendigkeit, auch heute große Verkehrspolitik zu treiben, und sich nicht nur auf das zu beschränken, was der Augenblick fordert. Es dürfe auf keinen Fall der Zustand eintreten, wenn die deutsche Wirtschaft wieder in die Höhe komme, dann womöglich unzureichende Verkehrsmittel vorzufinden.

Alsdann hielt Ministerialdirektor Gähns vom Reichsverkehrsministerium ein Referat über die Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung, wobei er erwähnte, daß die Reichswasserstraßenverwaltung es sich angelegen sein lassen werde, Hamburg, Bremerhaven und Emden für die größten Schiffe des Weltverkehrs zugänglich zu machen.

Graf Röders brachte den Wunsch des Beirats zum Ausdruck, vor der Entscheidung der Parlamente Gelegenheit zur Begutachtung der Haushaltsanträge der Reichswasserstraßenverwaltung zu geben. Der Vorsitzende sagte dies zu.

Anlässlich des ersten Zusammentretens des Reichswasserstraßen-Beirats dürfte folgender Ueberblick über die bisherige Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung interessieren:

Der Artikel 97 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 übertrug dem Reiche die Aufgabe, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Der Artikel bestimmt weiter, daß das Reich mit dem Uebergange der Wasserstraßen die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit sowie die Strom- und Schifffahrtspolizei erhält, und daß bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren sind.

Die am 1. April 1921 auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen waren in vielen Teilen weit über das gewöhnliche Maß hinaus unterhaltungsbedürftig. Hatte die Unterhaltung während des Krieges unter dem Mangel an Personal, an Bau- und an Betriebsstoffen zu leiden gehabt, so war es in den Folgejahren die fortschreitende Verknappung der verfügbaren Geldmittel gewesen, die eine geordnete Unterhaltung der Wasserstraßen erschwerte hatte. Das Reich mußte daher vor allen Dingen durch umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten den Ausbauzustand der übernommenen Wasserstraßen auf Vorkriegeshöhe zu bringen suchen. Inflation und Ruhrbesetzung, später die mit Festigung der Währung verbundene Drosselung der Haushaltsmittel verzögerten die Durchführung. Die erhöhte Unterhaltungslast erstreckte sich auch auf den Gerätepark.

Als Wiederherstellungsarbeiten, die für die allgemeine Wirtschaft besonders bedeutungsvoll sind, seien die umfangreichen Baggerungen erwähnt, durch die die Seewasserstraßen, die die deutschen Aus- und Einfuhrhäfen Emden, Bremen, Hamburg, Rostock, Stettin, Elbing und Königs-

berg mit der See verbinden, zunächst auf ihre planmäßige Fahrwassertiefe wieder vertieft wurden.

In ihrem derzeitigen Umfang bilden die Reichswasserstraßen noch kein zusammenhängendes, über das ganze Reichsgebiet ausgedehntes, einheitlich für die Großschifffahrt in allen Teilen benutzbares Verkehrsnetz. Drei Gruppen von Wasserstraßen bestehen, zwischen denen ein Großschifffahrtsverkehr zurzeit noch nicht möglich ist, nämlich das Elbe-Oder-Gebiet, das Rhein-Main-Ems-Weser-Gebiet und das Donau-Gebiet.

Neben verschiedentlichen Arbeiten zum Schutze der Küste hat das Reich in der Berichtszeit in den Seewasserstrecken der Ems, Weser, Elbe und Oder Verbesserungen der Fahrwasser ausgeführt. An der Ems hat die Reichswasserstraßenverwaltung zur Freihaltung der Fahrrinne bedeutende Baggerungen vornehmen müssen. An der Weser hat das Reich die von Bremen begonnene Vertiefung der Unterweser fortgeführt und Ende 1924 mit dem Erfolg vorläufig abgeschlossen, daß die Wassertiefe unter Ausnutzung des Tidehochwassers für den Verkehr von 7 Metern tiefgehenden Seeschiffen auch bei ungünstigsten Wasserständen ausreichen.

Der Ausbau der Schifffahrtsstraße Stettin—Swinemünde für 8 Meter tiefgehende Schiffe wurde im Jahre 1924 einer aus der Provinz Pommern und der Stadt und Kaufmannschaft Stettin gebildeten Gesellschaft übertragen.

Die wichtigsten Arbeiten im Osten des Reiches, die im Laufe der Berichtsjahre durch die Reichswasserstraßenverwaltung in Angriff genommen wurden, sind die Erweiterung des Königsberger Seekanals und der Ausbau des Oberpreßels.

An der Elbe vollendete das Reich eine größere Zahl kleinerer örtlicher Regulierungsarbeiten, die vor dem 1. April 1921 von den Ländern begonnen worden waren. An der Oder die Kanalisierung bis Breslau, ferner die Arbeiten zur Verbesserung der Vorflut an der unteren Oder.

Auch die zwischen Elbe und Oder gelegenen natürlichen und künstlichen Reichswasserstraßen, die Elbe und Oder miteinander verbinden, wurden durch Ausbauten verbessert. So wurde die Untere Havel durch Baggerungen an mehreren seichten Stellen vertieft. Am Jhle-Plauer-Kanal, der die Elbe mit der Havel verbindet, nahmen die Erweiterungsarbeiten für den Verkehr mit 1000-Tonnen-Schiffen ihren Fortgang.

Für die Vollendung des Mittellandkanals betreiben fünf Bauämter die Vorarbeiten. Diese erstrecken sich in erster Linie auf den Hauptkanal von Peine bis Burg am Plauer See, wo sie so weit vorgeschritten sind, daß mit der Ausführung begonnen werden kann, sobald die Finanzierung sichergestellt ist.

Die Stromgebiete vom Rhein bis zur Weser sind durch den Rhein-Weser-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal und Ems-Weser-Kanal zu einem einheitlichen Großschifffahrtsverkehrsgebiet zusammengefaßt. Durch eine neue für Schiffe bis 1700 Tonnen Tragfähigkeit ausreichende Schleppzugschleuse, deren Fertigstellung in diesem Jahre zu erwarten ist, und durch eine dritte, dem Verkehr bereits übergebene Schleppzugschleuse bei Münster werden die beiden bisherigen Engstellen dieser Wasserstraßen erweitert.

Am Rhein ist die Regulierung der Strecke von Straßburg bis Sondernheim zu nennen. Die Großschifffahrt kann nunmehr, abgesehen von ungewöhnlichen Wasserklemmen, während des ganzen Jahres bis Straßburg-Kehl aufwärtsbetrieben werden. Die Ausnutzung des Kahnraumes ist um 40 v. H. besser als sie vor der Regulierung war. Am Main wurde die Kanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg fertiggestellt.

Für den Oberrhein von Straßburg bis Basel wurde auf Anregung der Schweiz ein ausführlicher Entwurf für eine Stromregulierung ausgearbeitet. Zur Verbesserung der oberpfälzischen Donau wurde eine Reihe kleinerer Regulierungsarbeiten in der Berichtszeit begonnen und zu Ende geführt. Von größerer Bedeutung sind die Arbeiten, die von der Rhein-Main-Donau-A.-G. zur Herstellung einer

Großschifffahrtsverbindung Rhein-Main-Donau unter starker finanzieller Beteiligung des Reiches und Bayerns eingeleitet worden sind. In der Donau soll zunächst die von Passau bis Vilshofen reichende 25 Kilometer lange Felsstrecke durch eine Wehranlage überstaut und das gewonnene Gefälle an der Staustufe zur Erzeugung elektrischer Energie genutzt werden. Seit Herbst 1925 geht die Schifffahrt durch eine Schleuse des Werks. Die Gesamtanlage wird voraussichtlich 1927 fertig.

Studienkommission für internationales Binnenschifffahrtsrecht. Vor kurzem fand im Zentralbüro der deutschen Binnenschifffahrt zu Berlin die Eröffnungs-Sitzung der beim Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt e. V. gegründeten Studienkommission für internationales Binnenschifffahrtsrecht statt. Unter der Leitung des zum Vorsitzenden bestellten Chefpräsidenten Prof. Dr. Mittelstein wurde in die Beratung eines Arbeitsprogrammes und die Besprechung akuter internationaler Rechtsfragen eingetreten. Schon die auf dieser Eröffnungs-Sitzung zur Sprache gebrachten Konfliktsfälle aus den Bereichen aller internationalen Stromgebiete zeigten mit aller Deutlichkeit, wie notwendig es war, ein sachverständiges Gremium mit dem systematischen Studium des internationalen Binnenschifffahrtsrechtes und der Pflege der Vereinheitlichung des Privatrechtes auf den internationalen Strömen zu betrauen.

Verbesserungen der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein-Rhone-Kanal. Der Rhein-Rhone-Kanal hat bekanntlich einige wunde Stellen, namentlich auf der Strecke von Mülhausen bis zur Saône, die auf ihrer Scheitelhöhe in der Nähe der ehemaligen deutsch-französischen Grenze sehr oft an Wassermangel leidet, sodaß eine durchgehende Schifffahrt nicht möglich ist. Auf einigen Strecken benützt der Kanal den Lauf des Doubs, aber auch hier zeigen sich häufig große Schwierigkeiten für die Schifffahrt, weil der Doubs auch nicht immer genügend Wasser führt und zudem zahlreiche Ableitungen zu Kräfteerzeugungszwecken speisen muß. Die erwähnte Strecke weist 110 Schleusen auf, die auf der Gefällsstrecke gegen den Rhein hin in Abständen von durchschnittlich 735 m sich vorfinden. Schon seit einiger Zeit arbeitet man daran, diese Strecke für Kanalschiffe von 38 m Länge und einem Fassungsvermögen von 280 Tonnen fahrbar zu machen. Da aber diese Erweiterungsarbeiten den Wassermangel nicht beheben, kann der durchgehenden Schifffahrt vom Mittelmeer nach Basel und Straßburg nur durch die Erstellung eines neuen etwa 140 km langen Kanalstücks geholfen werden. Mit der ganzen Frage des Ausbaues des Rhein-Rhone-Kanals hat sich dieser Tage die Industrielle Gesellschaft von Mülhausen in Verbindung mit Interessenten von Lyon, Straßburg, Belfort, Beaune usw. befaßt, und in einem Beschluß die teilnehmenden Generalräte verpflichtet, in ihren Bezirken für den Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals einzutreten, sei es durch einen einmaligen größeren Beitrag oder durch Jahresbeiträge auf eine bestimmte Anzahl von Jahren.

Auf der Höhe von Valdieu zwischen Mülhausen und Belfort wird der Kanal zur Zeit um 3 m vertieft, um die Wassertiefe zu verbessern, und ein Reservebecken angelegt, das 6 Millionen Kubikmeter Wasser fassen kann. Zwischen Besançon und Fesches-le-Châtel (Belfort) sind Arbeiten im Gange, um auf der ganzen Strecke die Normaltiefe von 2,20 m herzustellen, welche Arbeiten im Jahre 1927 zu Ende geführt werden sollen. Um den großen Rhonekähnen den Zugang zu den Kanälen (canal de l'Est, canal de la Marne à la Saône, canal de Bourgogne, canal du centre, canal du Rhône au Rhin) zu ermöglichen, werden die Schleusen auf der Strecke Verdun—St. Jean de Lesne auf 160 km verlängert. Auf der Strecke Mülhausen-Straßburg werden Dichtungsarbeiten vorgenommen, um die Wassergeschwindigkeit im Kanal zu verringern. Diese Arbeiten sind sehr weit gediehen und gestatten bereits das Schleppen ohne Vorspann und den Verkehr von Schraubmotoren. Man verspricht sich sowohl in Lyon als auch in Straßburg viel von der Wasserstraße, wenn sie einmal auf ihre ganze Strecke ausgebaut sein wird.

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

Mitgeteilt vom Schiffsamt Basel.

April 1926.

A. Schiffsverkehr.

	Schleppzüge	Kähne		Güterboote	Ladegewicht t
		leer	belad.		
Bergfahrt Rhein . .	1	—	1	—	376
Bergfahrt Kanal . .	—	—	40	—	9089
Talfahrt Rhein . .	1	3*	—	—	—
Talfahrt Kanal . .	—	37	6	—	511
Zusammen	2	40§	47	—	9976

* wovon 2 Penichen.

§ „ 3 Kähne getrieben.

B. Güterumschlag.**1. Bergfahrt:**

Warengattung	Ladung t		
<i>St. Johannshafen:</i>			
Kohlen	648	—	—
<i>Kleinhüningerhafen:</i>			
Weizen	3772	Chlorkalk	253
Kohlen	3085	Karbid	160
Phosphat	215	Diverse Güter	98
Alkohol	173		
Diverse Güter	2		
	7247		511

2. Talfahrt:

Warengattung	Ladung t		
<i>Klybeckquai (Lumina):</i>			
Benzin	1570	—	—
Total	8817	Total	511

Zusammenstellung

Monat	Bergfahrt	linksrheinisch Talfahrt	Total t
Januar	406 (—)	— (—)	406 (—)
Februar	— (—)	— (—)	— (—)
März	— (—)	— (—)	— (—)
April	648 (—)	— (—)	648 (—)
Total	1054 (—)	— (—)	1054 (—)

Monat	Bergfahrt	rechtsrheinisch Talfahrt	Total t
Januar	7199 (—)	1999 (—)	9198 (—)
Februar	335 (—)	— (—)	335 (—)
März	6438 (—)	972 (—)	7410 (—)
April	8817 (1653)	511 (19)	9328 (1972)
Total	22789 (1653)	3482 (319)	26271 (1972)

wovon Rheinverkehr 406 (—) Rheinverkehr 10279 (413)
 Kanalverkehr 648 (—) Kanalverkehr 15992 (1559)
 Total wie oben 1054 (—) 26271 (1972)

Die in den Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Totalziffern der korrespondierenden Monate des Vorjahres.

Die Binnenschifffahrt in Oberitalien. Eine bedeutsame Wendung scheint in der oberitalienischen Wasserstrassenpolitik in den letzten Wochen eingetreten zu sein, vielleicht veranlasst durch den im Mai letzten Jahres in Mantua abgehaltenen Nationalen Binnenschifffahrtkongress, bei dem die Geister ziemlich hart aufeinandergestossen sind. Bekanntlich hatten sich unter Führung einer bedeutenden Mailänder Gruppe weite Kreise in den zwischen Turin und Mantua liegenden bedeutsamen lombardischen Industriezentren für eine künstliche Wasserstrasse interessiert, die nördlich von Mantua aus dem Mincio abzweigt und die Industriestädte Brescia, Bergamo, Monza, Mailand u. a. unter sich und via Mincio mit der Po-Wasserstrasse verbindet. Dieses Wasserstrassenprojekt ist unter dem Namen «Canale Pedemontana» bekannt und hat namentlich noch gegen Ende 1925 eine grosse Anzahl neuer Anhänger gewonnen. Diesem Projekt gegenüber stand ein anderes, das die 1922 von der Regierung eingesetzte Kommission zur Prüfung der oberitalienischen Binnenschifffahrtsfragen und der Pokorrektion befürwortet und das die Schifffahrt im natürlichen Bette des Po belassen will. Der Po müsste zu diesem Zwecke bis zur Mündung der Adda reguliert werden. Da derartige

Arbeiten zu Zwecken der Korrektion der Flussufer doch in absehbarer Zeit durchgeführt werden müssten und nach Erfahrungen in andern Ländern die Schifffahrt viel vorteilhafter im Strome als in künstlichen Wasserstrassen betrieben werden kann, hat sich die Regierungskommission unter der Leitung des hervorragenden Fachmannes Romanin Jacur für dieses Projekt entschieden. Obwohl das Piedemontana-Projekt zahlreiche Anhänger hatte, ist es seit einigen Wochen wie in der Versenkung verschwunden; die zahlreichen lokalen Organisationen, die es auf den Schild erheben, haben sich auf einmal losgesagt, und heute spricht man nur noch vom Regierungsprojekt, der Regulierung des Po, welches Projekt wohl auch eher zur Ausführung kommen dürfte als der künstliche Kanal längs dem Südfuss der Alpen, der unglaubliche Summen verschlingen und dessen Durchführung auf schwere technische Schwierigkeiten stossen würde.

Die mechanische Treidelei auf den französischen Kanälen.

Bekanntlich ist auf den französischen Kanälen auch heute noch fast durchweg das veraltete System des Schiffszuges mit Pferden und Maultieren im Schwunge. Schon seit vielen Jahren versucht man allerdings, eine andere Form der Treidelei zu finden, aber bisher vergebens. In den letzten Jahren sind nun Versuche mit elektrischer Treidelei gemacht worden, und auch für eine sonstige mechanische Treidelei liegen verschiedene Systeme vor. Kürzlich hat sich die Handelskammer von Nancy für die mechanische Treidelei und für ein staatliches Schleppmonopol auf der Strecke Toul-Dombasle verwendet, und die elsässischen Handelskammern prüfen zurzeit die Einführung der mechanischen Treidelei auf dem Rhein-Rhone-Kanal. Der Hauptwiderstand gegen eine solche Neuerung ist bei den Schiffen selbst zu suchen. Vor allem wenden sie sich gegen den Vorschlag, nur gewisse Strecken des Kanalsystems mit mechanischer Traktion auszustatten, denn dies würde sie nicht davon befreien, Pferde halten zu müssen. Die französischen Schiffer führen nämlich meist ihre Zugtiere mit sich und haben hiefür ihr Schiff mit einem Stalle ausgerüstet. Sie wären also gezwungen, Pferde zu halten, um sie nur da zu gebrauchen, wo der Staat die Durchführung des Schleppmonopols nicht für notwendig hält. Sie müssten also zur gleichen Zeit für zwei verschiedene Treidelarten Aufwendungen machen. Davon wären etwa 80 % der namentlich auf den Wasserstrassen des Ostens verkehrenden Schiffe betroffen. Dann führen sie noch einen wichtigen Punkt ins Feld: wenn nämlich ein staatliches Schleppmonopol eingeführt wird, so wird das Gesetz über den Achtstundentag auch auf die innern Wasserstrassen ausgedehnt. Der Schiffer aber will von einem Achtstundentag nichts wissen, weil er sein Schiff ausnützen und nicht brach liegen lassen will, wenn die Fahrverhältnisse günstig sind. Der Schiffsverkehr auf den Kanälen ist so gestaltet, dass von einer bürokratischen Einhaltung des Achtstundentages, wie etwa auf einem Bauplatze, nicht die Rede sein kann, wenn nicht das ganze Geschäft zugrunde gehen soll. Aber das ist es nicht allein, was den Schiffer in Frankreich veranlasst, Schleppmonopol und mechanische Treidelei heute noch abzulehnen. Er weiß, daß die Vorspannpferde einmal abgeschafft werden, aber nicht, um nur einer andern Treidelart Platz zu machen. Es wird wohl nicht mehr lange dauern, bis die Schiffer anfangen, ihre Fahrzeuge mit Motoren zu versehen, da sie sich damit die bisherige Unabhängigkeit erhalten und da zudem der Rohölmotor die billigste Triebkraft darstellt. Die Einführung von Motoren würde allerdings eine gründliche Prüfung des Zustandes der Kanalsohlen in den verschiedenen Kanälen notwendig machen. Wünschbar wäre auch die Einrichtung elektrischer Beleuchtung an allen Schleusen, die viel benutzt werden, damit der Schleusenbetrieb bei starkem Andrang auch Nachts aufrecht erhalten werden kann, und Einrichtungen, welche eine raschere Durchführung der Schleusungen ermöglichen. Derartige Wünsche sind bereits auf dem Binnenschifffahrtkongress in Lille 1924 aufgestellt worden.

Wärmewirtschaft

Zoll auf eingeführtem Koks, Gaswerke und Kokspreise.

Wir haben auf Seite 99 des XVII. Jahrg. der «Schweiz. Wasserwirtschaft» auf die Bestrebungen der Gaswerke hingewiesen, auf dem eingeführten Koks einen Zoll zu erheben. Das würde eine indirekte Besteuerung der Koksconsumenten zu Gunsten der Gaswerke bedeuten. Im Großen Stadtrat Zürich wurde diese Frage zum Gegenstand einer Interpellation gemacht. Der Stadtrat erklärte, daß er dem Schweizerischen Verein von Gas und Wasserfachmännern keine Vorschriften machen könne. Es handle sich lediglich darum, zu prüfen, welche Stellung der Gasdirektor einnehme.

Die Elektrizitätsindustrie hat alle Veranlassung, diese Bestrebungen aufmerksam zu verfolgen.

Wir möchten den Anlaß benutzen, um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf eine andere Erscheinung hinzuweisen, die eine künstliche Förderung der Gasindustrie auf Kosten der Allgemeinheit darstellt. Es handelt sich um die Kokspreise.

Die schweizerischen Gaswerke können nur einen kleinen Teil des Koksbedarfes decken. Man ist auf die Einfuhr von ausländischem Koks angewiesen. Sein Preis hat beinahe den Vorkriegsstand erreicht, Gaskoks kostete letzten Winter ab Grenze 42–46 Franken pro Tonne. Die Gaswerke sollten natürlich ihre Kokspreise den Preisen des ausländischen Koks anpassen. Es scheint nun aber, daß einzelne mit den Kohlenhändlern eine Vereinbarung getroffen haben, wonach die Preise für inländischen und ausländischen Koks künstlich hoch gehalten werden. Zum Beweis für unsere Behauptungen geben wir die Kokspreise der Gaswerke Zürich und Rapperswil im vergangenen Winter:

Preise im Herbst 1925: pro 100 Kilo, franko ins Haus geliefert:

	Zürich	Rapperswil
Perlkoks	7.10	5.80
Brechkoks, 20/40 mm	7.50	6.80
Brechkoks, 40/60 mm	8.60	6.80

Preise im Mai 1926 pro 100 Kilo, franko ins Haus geliefert:

	Zürich	Rapperswil
Perlkoks	6.90	5.60
Brechkoks, 20/40 mm	7.30	6.30
Brechkoks, 40/60 mm	8.—	6.30
Grobkoks, 60/100 mm	7.60	5.80

Wir haben also in Zürich um 1.— bis 1.80 Fr. pro 100 Kilo teurere Kokspreise, dank der Preispolitik des Gaswerkes. Das ist eine Belastung der Allgemeinheit zu Gunsten des Gaswerkes und der Kohlenhändler.

Der Kohlenbergarbeiterstreik in England. Was vorausgesehen werden mußte, ist eingetroffen. Nachdem die englische Regierung erklärt hat, daß sie die Subventionen für den Bergbau nicht weiter tragen wolle, und nachdem die Arbeiter weder einer Arbeitszeitverlängerung noch einem Lohnabbau zustimmen wollten, ist es zum Ausstand gekommen, zu dem sich ein Generalstreik von einer Woche Dauer gesellte. Der Wegfall der englischen Subventionen wird auch in den andern Ländern mit eigener Kohlenindustrie begrüßt. Sie haben, wie wir den Ausführungen eines deutschen Interessenten des Bergbaues entnehmen, zu einer Preisbildung in den umstrittenen Gebieten (Schweiz!) geführt, die einer Verschleuderung der Kohle nahkommen. Dazu komme, daß das Angebot an deutscher und englischer Kohle auf dem Auslandsmarkte zu unwirtschaftlichen Preisen der ausländischen Industrie einen höchst unerwünschten Wettbewerb gegenüber der deutschen Industrie ermöglicht. Welche Rückwirkung der englische Bergarbeiterstreik auf die Kohlenpreise haben wird, ist noch nicht vorauszu-sehen. Die schweizerischen Gaswerke beziehen ihre Kohle meist aus England, Frankreich und Belgien. Falls der eng-

lische Markt längere Zeit nicht mehr liefern kann, wird der Bezug aus Frankreich und Belgien in den Riß treten. Die französische und belgische Kohle ist aber infolge der Valuta-verhältnisse anormal billig.

Es zeigt sich neuerdings, mit welch unsichern Verhältnissen man auf dem Kohlenmarkt zu rechnen hat und daß unsere Aussetzungen gegenüber der Gasindustrie, die auf Grund der anormalen nicht haltbaren Kohlenpreise die Gaspreise heruntersetzt, nur zu berechtigt sind.

Elektrizitätswirtschaft

Rentabilität kleiner Gaswerke und Elektrizitätsversorgung. Seit Jahren hat das Gaswerk der Dorfgemeinde Gofbau keine nennenswerte Rendite mehr abgeworfen. Im Jahre 1925 ist trotzdem der Gaspreis von 37 auf 32 Rp. pro m³ herabgesetzt worden. Der Bericht über das Gaswerk schreibt dazu: «Wir sind es uns gewohnt, daß bei der geringsten Kohlenpreisermäßigung sofort ein Gaspreisabschlag anbegehrt wird und es ist fast, als ob das Gaswerk nie mehr große Reingewinne abwerfen dürfe.» Das Elektrizitätswerk Gofbau hat dagegen im Jahre 1925 einen Reingewinn von rund 45.000 Fr. abgeworfen.

Angesichts solcher Verhältnisse muß es merkwürdig an-muten, wenn das nicht rentierende Gaswerk sein Netz erweitert. So ist im Jahre 1925 das zwei Kilo-meter von Gofbau entfernte Arnegg angeschlossen worden, obschon, wie der Bericht ausführt, die Leitung dorthin nicht rentiert, da den neuen Abonnenten in Arnegg weder die Leistung eines großen Leitungsbeitrages, noch eines ent-sprechend hohen Gaspreises zugemutet werden konnte.

Wir fragen, wäre es nicht wirtschaftlicher gewesen, einen Teil des Reingewinnes des Elektrizitätswerkes für die Versorgung von Arnegg mit der elektrischen Küche zu verwenden? Damit hätte man den Ausbau eines unrentablen Unternehmens durch eine unren-table Leitung vermeiden können und die Verwendung un-serer weißen Kohle gefördert.

Cie. des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe. Im Großen Rat des Kantons Waadt haben am 10. Mai Aug. Favre und Mitunterzeichnete eine Motion über die Ein-wirkung des Staatsrates auf die Gesellschaft Joux et Orbe eingebracht. Sie wünschen eine Herabsetzung der Tarife, speziell auch der Installationskosten. Der Motio-när macht geltend, die Gesellschaft sammle stille Reserven an, um die großen Reingewinne zu verbergen, während es der Industrie und der Landwirtschaft schlecht gehe. Der Rat hat die Motion erheblich erklärt und an eine Kommiss-ion von 11 Mitgliedern gewiesen.

Geschäftliche Mitteilungen

Elektrizitätsgesellschaft Alioth, Basel. Wie der Geschäfts-bericht für das Jahr 1925 mitteilt, haben die verschiedenen Unternehmungen, an denen die Gesellschaft mit Aktien be-teiligt ist, ein befriedigendes Jahr hinter sich, und sich von den Kriegsfolgen mehr oder weniger erholen kön-nen. Die fremden Valuten haben sich in ihrer Mehrzahl kon-solidiert und mit Ausnahme des französischen Frankens keine großen Abschreibungen mehr erfordert. Ueber die wichtigen Beteiligungen führt der Bericht aus:

Die Motor-Columbus A. G. für elektrische Unternehmungen in Baden hat pro 1924/25 sehr gut gearbeitet und die Dividende von 9 % aufrecht erhalten.

Die Compagnie Electro-Mécanique in Paris leidet noch immer unter den schwierigen wirtschaft-lichen Verhältnissen in Frankreich und hat keine Dividende verteilen können.

Die Brown, Boveri & Cie., A. G. in Mann-heim war während des ganzen Jahres beschäftigt, so daß auf eine Verbesserung des Ergebnisses gegenüber dem mit erheblichem Verlust abschließenden Jahre 1924 gerechnet

werden kann. Für das laufende Jahr ist Mannheim mit Aufträgen gut versehen.

Die Isaria Zählerwerke A. G. in München weist einen kleinen Gewinn auf, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Die Tecnomasio Italiano Brown, Boveri in Mailand erzielten pro 1925 wiederum ein sehr schönes Resultat, das die Ausrichtung einer Dividende von 10 % bei vollen Abschreibungen gestattet. Die Werkstätten in Mailand sind gut beschäftigt.

Neu erworben wurde eine Beteiligung an der Micafil Aktiengesellschaft in Altstetten, die sich mit der Fabrikation von Isoliermaterialien und Maschinen für Herstellung von solchen beschäftigt. Für das am 31. März 1925 schließende Geschäftsjahr wurde von dieser Gesellschaft eine Dividende von 8 % ausgerichtet. Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt auf 31. Dezember 1925 folgendes Bild:

Einnahmen: Saldo-Vortrag Fr. 12,812.20 (1924: Fr. 8437.05) Ertrag der Wertschriften und Beteiligungen Fr. 476,709.40 (Fr. 508,106.60) Aktivzinsen Fr. 18,847.80 (Fr. 10,131.25). Total Fr. 508,369.40 (Fr. 526,674.90).

Ausgaben: General-Unkosten Fr. 11,420.50 (Fr. 24,487.70), Verzinsung des Obligationen-Kapitals Fr. 150,000.— (unverändert). Total Fr. 161,420.50 (Fr. 174,487.70). Es bleibt somit ein Gewinnsaldo von Fr. 346,948.90 (Fr. 352,187.20), der folgende Verwendung gefunden hat: Statuarische Zuweisung in den Reservefonds Fr. 33,413.65 (Fr. 34,375.—), Entschädigung an den Verwaltungsrat Fr. 5000.— (unverändert); 5 % (5 %) Dividende auf das Aktienkapital Fr. 300,000, und Fr. 8,535.25 werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Elektrizitätswerk zur Bruggmühle, Bremgarten Das Geschäftsjahr 1925, das dreißigste des Betriebes, kann als befriedigend angesehen werden. Die Lichtzinseinnahmen sind um ca. 6 %, die Kraftzins-Einnahmen um 2 % gestiegen. Die eigene Stromerzeugung von 1,013,500 KWh im Jahre 1924 auf 1,102,020 KWh im Jahre 1925, also um ca. 9 %. Wesentliche Umbauten hat das abgelaufene Jahr nicht gebracht. Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Zahlen:

Einnahmen: Lichtzins Fr. 63,872.25 (1924: 60,470.25); Kraftzins Fr. 62,387.40 (Fr. 61,588.10); Installationen Fr. 6307.55 (Fr. 8686.65); Zinsen Fr. 1306.50 (Fr. 1149.—); Verschiedenes Fr. 4544.85 (Fr. 3784.10); dazu Vortrag vom Vorjahre Fr. 1138.87 (Fr. 689.57). Total Fr. 139,557.42 (Fr. 136,367.67).

Ausgaben: Zinsen Fr. 30,649.95 (Fr. 29,286.60); Besoldungen Fr. 36,632.60 (Fr. 37,759.20); Strombezug aus A. E. W. Fr. 18,928.90 (Fr. 27,232.10); Betrieb Fr. 13,180.30 (Fr. 14,686.—); Reparaturen Fr. 4354.80 (Fr. 5476.15); Verschiedenes Fr. 137.40 (Fr. 1055.10); Kreditoren Fr. 6391.— (—). Total Fr. 120,274.95 (Fr. 115,495.15). Der Brutto-Gewinn im Betrage von Fr. 29,282.47 (Fr. 20,872.52) wurde in der Hauptsache zu Abschreibungen verwendet, nämlich Fr. 28,380.60, und der Rest von Fr. 901.87 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Schweizerische Kraftübertragung A. G., Bern. Im achten Geschäftsbericht, das Jahr 1925 umfassend, wird festgestellt, daß der Energieumsatz dank der gesteigerten Nachfrage und zufolge der trockenen Witterung eine ansehnliche Vermehrung erfahren hat, und daß für die kommenden Jahre ein weiteres Ansteigen des inländischen Stromabsatzes zu erwarten ist. Der Abschluß des mit der Badischen Landes-elektrizitätsversorgung A. G. in Karlsruhe (Badenwerk) getätigten Energieaustauschgeschäftes wird einen weiteren Ausbau der Anlagen mit sich bringen, durch welchen noch größere Energiemengen dem Leitungsnetze zugeführt zu werden vermögen. Nach langen Verhandlungen hat der Bundesrat endlich die Bewilligung erteilt, sodaß mit der Sommerenergie-Lieferung an das Badenwerk begonnen werden konnte. Andererseits haben die Schweiz. Kraftübertragungs-werke die beim Badenwerk gekaufte Winter-Dampfkraft bereits fest an schweizerische Abnehmer verkauft. Zum Anschluß an die badischen Werke wird in der Nähe von Lau-

fenburg eine Transformator- und Schaltstation in Freiluftausführung für eine durchgehende Leistung von 20,000 kVA errichtet.

Da die Anlagen der Schweiz. Kraftübertragungswerke zur Zeit höchster Materialpreise erstellt worden sind, ist es notwendig, diese Anlagen mit dem heutigen Wert in Einklang zu bringen. Es wird deshalb beantragt, das Aktienkapital um 50 % auf Fr. 5,250,000 herabzusetzen und zwar in der Weise, daß jede Aktie von nom. Fr. 10,000.— auf nom. Fr. 5000.— abgeschrieben wird. Jede dieser Aktien wäre alsdann mit 80 % gleich Fr. 4000 einbezahlt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung stellt sich auf den 31. Dezember 1925 folgendermaßen:

Einnahmen: Vortrag vom Vorjahre Fr. 2694.88 (1924: Fr. 1483.81) Brutto-Erlös aus Energieverkauf Fr. 374,037.30 (Fr. 334,224.75); Diverse Einnahmen Fr. 2375.45 (Fr. 13,244.18). Total Fr. 379,107.63 (Fr. 348,952.74).

Ausgaben: Passivzinsen Fr. 5180.65 (Fr. 6086.20); Generalunkosten Fr. 167,015.98 (Fr. 216,047.42); Anlagenunterhalt Fr. 5003.50 (Fr. 11,115.70); Abschreibungen Fr. 125,033.83 (Fr. 112,998.54); Einlage in den Erneuerungsfonds Fr. 60,000.— (—). Total Fr. 362,233.96 (Fr. 346,257.86). Der verbleibende Aktivsaldo von Fr. 16,873.67 wird auf neue Rechnung gutgeschrieben.

Schweizerische Kraftübertragung A. G. Bern. Wie von der Verwaltung durch Zirkular mitgeteilt wird, ist der bisherige Direktor der Gesellschaft, Herr Dr. Bruno Bauer, mit dem 30. April a. c. infolge Uebertritt in eine andere Gesellschaft aus der Schweizerischen Kraftübertragung A. G. ausgetreten, und seine Zeichnungsberechtigung daher erloschen. An seine Stelle wurde Herr Ernst Muggli in Bern als Direktor berufen. Er zeichnet für die Gesellschaft kollektiv mit einem anderen Zeichnungsberechtigten.

Wasserwirtschaftliche Literatur

Die Schweiz und die Rheinschifffahrt. Eine Skizze von Jean R. Frey (Verlag: Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein, Basel 1926). In dieser kleinen Schrift weist Frey einleitend darauf hin, daß unsere schweizerische Industrie der ausländischen Industrie gegenüber, namentlich durch die Schwierigkeit der Beschaffung der Rohmaterialien und der dadurch hervorgerufenen Steigerung der Gesteinskosten im Nachteil ist. Ein Hauptmittel, die Gesteinskosten zu verringern, ist Verbilligung der Transportkosten für die Rohstoffe und die Herabsetzung der Transporttaxen für den Export. Da nun vor dem Kriege die Ersparnis an einer von Straßburg nach Basel spediten Tonne Güter Fr. 1.82, und in umgekehrter Richtung gar Fr. 4.53 gegenüber dem Bahntransport ausmachte, ist offensichtlich, daß für die schweizerische Industrie aus dem Wassertransport auf dem Rheine große Vorteile erwachsen müssen. In übersichtlichen Vergleichen stellt deshalb Frey diejenigen Gütermengen und Güterarten zusammen, die für den Wassertransport von und nach der Schweiz hauptsächlich in Betracht kämen, und er ist überzeugt, daß bei zweckmäßigem Ausbau an Hallen und Lade-Einrichtungen, sowie weiterer Förderung des Eil- und Güterdampferdienstes sich auch Stückgüter mehr und mehr der Wasserstraße zuwenden würden. Heute schon ist der Güterverkehr in den Basler Hafenanlagen so gestiegen, daß er in bezug auf die Jahresgütermenge unter den schweizerischen Güterstationen bereits den 10. Rang einnimmt. Mit einem weiteren Ausbau der Hafenanlagen und einer Verbesserung der Fahrinne wird der Verkehr eine weitere Zunahme erfahren, namentlich dann, wenn die Rheinwasserstraße von Basel stromaufwärts bis zum Bodensee ausgebaut wird. Für gewisse Industriezweige in der Schweiz ist die Rheinschifffahrt heute schon eine Lebensnotwendigkeit, so sind z. B. Zement- und Carbidindustrie auf den billigen Wasserweg angewiesen, um im Auslande überhaupt noch konkurrenzfähig zu sein.

In einem kurzen Rückblick auf die bisherige Entwicklung der Rheinschifffahrt nach Basel zeigt Frey, daß schon in den Jahren 1832—1847 Versuche mit Dampfern ange-

stellt wurden, aber die damaligen Fahrzeuge wiesen einen für den Oberrhein zu großen Tiefgang auf. Erst im Jahre 1903 wurden neue Versuchsfahrten aufgenommen, und der durch die Initiative des Herrn Gelpke im Jahre 1904 ins Leben gerufene «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein» setzte sich mit aller Kraft für die Rheinschifffahrt bis Basel ein. Auch die Behörden zeigten großes Entgegenkommen und Interesse, so daß im Jahre 1907 in der St. Johann-Vorstadt eine Anlegestelle mit Kranen und dem nötigen Umschlagsgerät geschaffen werden konnte. Rasch begann sich der Verkehr zu entwickeln. Folgende Tabelle mag dies veranschaulichen:

Jahr	Bergfracht Tonnen	Talfracht Tonnen	Total
1905	2,028	1,121	3,149
1906	2,722	740	3,462
1907	2,750	1,084	3,834
1908	13,877	1,600	15,477
1909	35,634	5,185	40,819
1910	48,661	16,139	64,700
1911	27,654	8,080	35,734
1912	47,149	24,051	71,200
1913	62,376	34,277	96,653
1914 bis August	61,527	28,492	90,019
1915 und 1916	keine Schifffahrt des Krieges wegen.		
1917	24,544	8,559	33,103
1918	16,799	6,659	23,458

Jahr	Bergfracht Tonnen	Talfracht Tonnen	Total
1919	37,410	1,651	39,061
1920	13,306	2,407	15,713
1921	733	336	1,069
1922	127,033	43,816	170,849
1923	25,664	14,165	39,829
1924	213,375	73,220	286,595

Auch in schiffstechnischer Hinsicht wurden große Fortschritte erzielt. So betrug im Jahre 1911 die durchschnittliche Ladung eines bergwärts fahrenden Kahn 400 Tonnen, 1922 510 Tonnen, und 1924 547 Tonnen. — Der Ausbau der Hafenanlagen und Umschlagsvorrichtungen ist, wie noch in aller Erinnerung sein mag, in den letzten Jahren in technisch hervorragender Weise gefördert worden.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß Frey auf den 19 Seiten seiner Skizze eine Uebersicht geschaffen hat, die namentlich dem großen Publikum die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die schweizerische Volkswirtschaft vor Augen zu führen vermag, und das Schriftchen verdient deshalb alle Beachtung.

Die Einbanddecke zum XVII. Jahrgang (Ganz-Leinwand mit Goldprägung) kann zum Preise von Fr. 3.25 zuzüglich Porto bei unserer Administration bezogen werden. Gefl. baldige Bestellung erbeten.

Die Administration.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 20. Mai 1926.

Mitgeteilt von der „Kox“ Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschen- gehalt	per 10 Tonnen franco unverzollt Basel				
			20. Jan. 1926 Fr.	20. Febr. 1926 Fr.	20. März 1926 Fr.	20. April 1926 Fr.	20. Mai 1926 Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)							
Stückkohlen	6800—7000	ca. 10%	430. —	430. —	430. —	410. —	410. —
Würfel I 50/80 mm			460. —	460. —	460. —	430. —	430. —
Nuss I 35/50 mm			440. —	440. —	440. —	420. —	420. —
„ II 15/35 mm			390. —	390. —	390. —	390. —	390. —
„ III 8/15 mm			370. —	370. —	370. —	370. —	370. —
abzüglich Transportvergütung für Zone I Fr. 20, Zone II Fr. 30, Zone III Fr. 50 Zone IV Fr. 60, Zone V Fr. 80							
franko verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz, Basel und Waldshut:							
Ruhr-Coks und -Kohlen							
Grosscoks	ca. 7200	8—9%	480. —	475. —	475. —	478. —	478. —
Brechcoks I			515. —	510. —	510. —	508. —	508. —
„ II			545. —	545. —	545. —	540. —	540. —
„ III			465. —	460. —	460. —	460. —	460. —
Fett- und Fl.-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7—8%	450. —	445. —	445. —	437. —	437. —
„ „ „ Nüsse I u. II „			455. —	450. —	450. —	443. —	443. —
„ „ „ „ III „			435. —	430. —	430. —	422. —	422. —
„ „ „ „ IV „			420. —	415. —	415. —	406. —	406. —
Essnüsse III „			470. —	465. —	465. —	446. —	446. —
„ „ „ „ IV „			405. —	400. —	400. —	393. 50	393. 50
Vollbrikets „			425. —	420. —	420. —	423. 50	423. 50
Eiformbrikets „			435. —	430. —	430. —	423. 50	423. 50
Schmiedennüsse III „	7300—7500	7—10%	440. —	435. —	435. —	427. 50	427. 50
„ „ „ „ IV „			425. —	420. —	420. —	412. —	412. —
Belg. Kohlen:							
Braisettes 10/20 mm	7300—7500	7—10%	420—450	420—450	400—430	360—400	360—400
„ 20/30 mm			580—630	560—620	540—600	550—580	540—580
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke . .	7200—7500	8—9%	415—450	410—445	400—445	380—410	380—410

Ölpreise auf 15. Mai 1926. Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Co., Zürich.

Treiböle für Dieselmotoren		per 100 kg Fr.	Benzin für Explosionsmotoren		per 100 kg Fr.
Gasöl, min. 10,000 Cal. unterer Heizwert			Schwerbenzin bei einzelnen Fässern . . .		73.- bis 69.-
bei Bezug von Kesselwagen von 10-15,000 kg			Mittelschwerbenzin „ „ „ . . .		77.- bis 73.-
per 100 kg netto unverz. Grenze		11.40	Leichtbenzin „ „ „ . . .		96.- bis 92.-
bei Bezug in Fässern per 100 kg netto ab			Gasolin „ „ „ . . .		115.—
Stationen Dietikon, Winterthur und Basel . .		16.50/15.50	Benzol „ „ „ . . .		95.- bis 90.-
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und			per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise		
Motoren per 100 kg netto ab Dietikon . . .		28.- bis 30.-	bei grösseren Bezügen und ganzen Kesselwagen)		

Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen — Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren.