

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 23 (1931)

**Heft:** 6

**Rubrik:** Mitteilungen

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 05.04.2026

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

öffnet, bis aus irgendeinem Grunde der Steuerstrom unterbrochen wird. Die Drehzahl wird eingestellt mittels der beiden Druckknopfschalter, die den Servomotor am Turbinenregler in der einen oder andern Richtung betätigen. Durch das Druckknopfpaar des Nebenschlußreglers wird die Spannung auf den gewollten

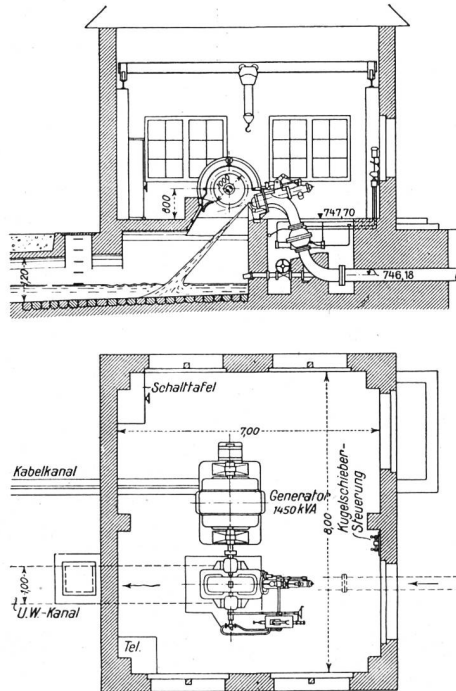


Abb. 10. Zentrale in Oberterzen. 1 : 200.

Wert eingestellt. Soll das Kraftwerk mit einer zweiten Stromquelle parallel geschaltet werden, so wird der Synchronismus vermöge des Nullvoltmeters und der Phasenlampen ermittelt. Zum Schutze der Anlage gegen Ueberstrom oder Ueberspannung dient ein besonderes Relais, das auf den Hauptschalter wirkt, diesen zum Auslösen bringt und dadurch die Turbine schließt.

Die Lager der Turbine und des Generators, sowie das Statoreisen sind mit Thermo-Elementen versehen, die ein akustisches Signal in der Fabrik in Funktion setzen, sobald eine bestimmte Temperatur überschritten werden sollte.

Das Kraftwerk Oberterzen ist etwa seit drei Jahren in Betrieb; die elektrische Fernsteuerung hat sich sehr gut bewährt.

## Die Rheinschiffahrt im Jahre 1830. \*)

### I. Personelles.

Als Nachfolger des auf Ende November vom Amte eines Regierungsrates zurücktretenden Vorstehers der Rheinschiffahrtsdirektion, Herrn Regierungsrat Dr. R. Miescher, bestimmte der Regierungsrat Herrn Regierungsrat G. Wenk.

\*) Auszug aus dem Jahresbericht des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt.

Zum Sekretär I. Klasse des Schiffsamtes wurde der bisher provisorisch angestellte Assistent, Herr Emil Ley, ernannt.

### II. Allgemeine Rheinschiffahrtsangelegenheiten.

Das Genfer Abkommen über die Rheinregulierung wurde sowohl vom Bundesrat nach Ablauf der Referendumsfrist, als auch von der französischen Regierung genehmigt. Am 7. Juni fand der Austausch der Ratifikationsurkunden zum deutsch-schweizerischen Vertrag statt. Gemäß Artikel 7 ist er am gleichen Tage in Kraft getreten.

Der Bundesrat bezeichnete die schweizerischen Delegierten in die Finanz- und in die Baukommission, und zwar die Herren Regierungsrat Dr. Miescher und H. Ryffel, Chef der eidgenössischen Finanzkontrolle, in die erstere und die Herren Direktor Payot und Direktor Dr. Mutzner, Chef des eidgenössischen Wasserwirtschaftsamtes in die letztere. Als Ersatzmänner für die Delegierten in die Baukommission und als Experten wurden die Herren Ingenieur O. Boßhardt und Ingenieur F. Kuntschen bestimmt.

Mit dem Eintritt des Winter-Niederwassers sind die Regulierungsarbeiten in vorgesehener Weise in Angriff genommen worden.

Durch Verordnung vom 1. Juli 1930 erklärte der Bundesrat die für den Verkehr auf dem Rhein vom Meer bis zur schweizerischen Landesgrenze geltenden Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe, von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Tankschiffen auch für die schweizerische Rheinstrecke bis zur Mittleren Rheinbrücke in Basel in Kraft.

Die von der Rheinzentralkommission behandelten und die schweizerische Rheinschiffahrt besonders interessierenden Angelegenheiten betrafen Bestimmungen über die Ausstellung von Schifferpatenten für die Rheinstrecke Basel-Straßburg, Kennzeichnung des Fahrwassers auf der Strecke Mannheim-Basel, Erhöhung der Brücken Straßburg-Kehl und der Eisenbahnbrücke bei Hüningen, Verzollung der Schiffsbetriebsmittel, Revision der Vorschriften über die Mindestbemanning der Schiffe, Aenderung der Rheinschiffahrtspolizeivorschriften in bezug auf die Beförderung von Tankschiffen in Schleppzügen und Aufstellung von Warschauern bei Schiffsunfällen.

Die Stellungnahme zu diesen und andern Fragen der Rheinschiffahrt erfolgte wie in den früheren Jahren stets im engen Kontakt zwischen den eidgenössischen und kantonalen Organen.

### III. Rhein- und Hafenverkehr.

Reichliche Niederschläge haben dafür gesorgt, daß der Rheinverkehr bis Basel von anfangs Mai bis anfangs Dezember fast ununterbrochen bei günstigen Wasserständen aufrecht erhalten werden konnte. Nur der Monat September verzeichnete an einigen Tagen zu niedrige Wasserstände, die der Rheinschiffahrt oberhalb Straßburg Einschränkungen auferlegten. Der für eine normale Rheinschiffahrt erforderliche niedrigste Wasserstand von Basler Pegel 1,2 m ist im Mai an 27, im Juni, Juli und August während der ganzen Monate, im September nur an 2, im Oktober an 22 und im November an 28 Tagen überschritten worden. Die Fahrwasserrinne wies im Vergleich zu andern Jahren auf der ganzen Rheinstrecke Straßburg-Basel verhältnismäßig wenig die Schiffahrt beeinträchtigende Kiesanschwemmungen auf, dagegen waren die Isteinerschwellen nach wie vor ein bedeutendes Schiffahrtshindernis.

Mit Ausnahme der Monate Februar und März waren die Wasserstände auch dem Kanalverkehr günstig. Zudem trat keine Eisbildung auf. Dagegen bedingte die alljährlich stattfindende Reinigung und Instandstellung

des Kanals die Einstellung der Schifffahrt während vierzig Tagen.

Der erste Schleppzug mit zwei Tankkähnen von 1,36 m Tiefgang traf schon am 20. April bei einem Wasserstand von nur 1,07 m Basler Pegel am Klybeckquai wohlbehalten ein. Die beiden letzten Schleppzüge sind am 6. und 7. Dezember in Basel angelangt, nachdem der Wasserstand bereits auf 0,90 m Basler Pegel gesunken war. Einige Male mußte der Verkehr auf dem Rhein bis Basel wegen Schiffbrückenhavarien, verursacht durch die Schifffahrt, für kürzere Zeit eingestellt werden. Die Schiffbrücke in Hüningen wurde dreimal derart beschädigt, daß die Durchfahrt deshalb im ganzen während 13 Tagen gesperrt werden mußte. Zweimal waren abgetriebene Kähne und einmal ein durchfahrender Schleppzug die Ursache. In zwei weiteren Fällen waren die Schäden unerheblich und hatten keine Verkehrsstörung zur Folge.

Es sind 395 Schleppzüge mit 690 Kähnen, sowie 43 Güterboote in Basel eingetroffen. Die Gesamtladung betrug rund 382 Tonnen oder durchschnittlich 520 Tonnen pro Kahn oder Güterboot. Ferner gelangten 2964 Kanalkähne mit einer Gesamtladung von rund 624,000 Tonnen oder durchschnittlich 210 Tonnen pro Kahn nach Basel.

Leer fuhren zu Tal 444 Rheinkähne, 21 Güterboote und 2575 Kanalkähne, beladen 236 Rheinkähne, 22 Güterboote und 381 Kanalkähne.

Nach der Nationalität fielen auf Deutschland 317, Holland 127, Frankreich 144, die Schweiz 137, Belgien 8 Rheinkähne oder Güterboote. Im Kanalverkehr betragen die Zahlen: Schweiz 1460, Frankreich 831, Holland 500, Deutschland 119, Luxemburg 31, Belgien 23.

Von den 733 Rheinkähnen hatten 79 eine Tragfähigkeit von 700 bis 800, 107 von 800 bis 900, 120 von 900 bis 1000 und 246 von 1300 bis 1400 Tonnen.

An einigen Tagen sind bis zu sieben Schleppzüge in Basel eingetroffen und zeitweise befanden sich über hundert Schiffe im Hafengebiet.

Neben Schleppern hiesiger Reedereien oder ihrer Konzerne fuhren zum ersten Male solche der Reedereien Mathias Stinnes und Franz Haniel nach Basel.

Im Frühjahr ist die elektrische Treidelei auch längs des Kanalstückes Straßburg-Breisach eingeführt worden und findet nun von Straßburg durchgehend bis Basel statt. Mit ihr ist die alte Beförderungsart für Kähne mit Maultieren definitiv verschwunden.

Der gesamte Güterverkehr der Hafenanlagen belief sich auf 1,099,887 Tonnen (1929: 617,567 Tonnen). Er stellt das Maximum des bisherigen Jahresverkehrs dar. Auf den Bergverkehr entfielen 1,005,464 Tonnen (1929: 562,161 Tonnen), auf den Talverkehr 94,423 Tonnen (1929: 55,406 Tonnen), auf den Rheinverkehr insgesamt 462,031 Tonnen und auf den Kanalverkehr 637,856 Tonnen. Der Monat Juli brachte mit 181,320 Tonnen den stärksten Verkehr. Die millionste Tonne ist am 17. November eingebracht worden.

Der Anteil des Rheinhafens St. Johann am Gesamtverkehr beträgt nur 51,793 Tonnen. Wie schon im Jahresbericht 1929 ausgeführt, wird erst mit Eintritt des Kemberstaus eine bessere Ausnützung der linksrheinischen Hafenanlage zu erwarten sein.

Der Menge nach stehen im Bergverkehr Kohlen und Koks mit zusammen 390,000 Tonnen, Weizen, Hafer, Gerste, Mais und Mehl mit zusammen 314,000 Tonnen, flüssige Brennstoffe mit zusammen 152,000 Tonnen, Tonerde, Papierholz, Erdnüsse und Zucker mit zusammen 82,000 Tonnen, im Talverkehr Pyritasche, Eisenerze, Karbid und Asphalterde mit zusammen 57,000 Tonnen an der Spitze.

Am Gesamtverkehr sind die verschiedenen Kantone wie folgt beteiligt:

Aargau 135,515 Tonnen, Appenzell A. Rh. 1716 Tonnen, Appenzell I. Rh. 121 Tonnen, Baselland 43,550 Ton-

nen, Basel-Stadt 47,496 Tonnen, Bern, 143,335 Tonnen, Freiburg 11,254 Tonnen, Genf 11,708 Tonnen, Glarus 11,358 Tonnen, Graubünden 14,925 Tonnen, Luzern 52,898 Tonnen, Neuenburg 27,632 Tonnen, Nidwalden 256 Tonnen, Obwalden 777 Tonnen, St. Gallen 81,672 Tonnen, Schaffhausen 6,873 Tonnen, Schwyz 5,609 Tonnen, Solothurn 48,705 Tonnen, Tessin 5,676 Tonnen, Thurgau 56,633 Tonnen, Uri 6,056 Tonnen, Waadt 62,007 Tonnen, Wallis 43,920 Tonnen, Zürich 204,426 Tonnen, Zug 13,876 Tonnen, zusammen 1,037,994 Tonnen. Der Rest des Verkehrs entfällt auf das Ausland und auf Lagerbestände im Hafengebiet.

Der ansehnliche Verkehr hat sowohl an die rechtsrheinischen Umschlagsanlagen, als auch an den Bahnverkehr große Anforderungen gestellt, die bei den Umschlagsanlagen bei meist dreischichtigem Betrieb zu ausgedehnter Nacht- und Sonntagsarbeit geführt und auch besondere Dispositionen im Bahnbetrieb zur Folge hatten. Im allgemeinen wickelte sich der Bahnverkehr ohne nennenswerte Störungen ab. Er betrug in der rechtsrheinischen Hafenanlage 149,069 Wagen bei Ankunft und Abgang. Der größte Wagenverkehr trat am 26. Juli mit 555 Ankwunfts Wagen und 458 Abgangswagen auf. Die durchschnittliche Zugbelastung betrug im Bahnzufuhrverkehr 556,8 Tonnen, im Abgangsverkehr 1086,3 Tonnen.

Was den Lagerverkehr betrifft, so ist zu bemerken, daß besonders die Lagerhäuser und Getreidesilos andauernd stark belegt waren, so daß schon vom Monat Mai an ständig eine Anzahl Kähne als Lagerschiffe Verwendung finden mußten. Einige dieser Kähne lagen über sechs Monate im Hafen Kleinhüningen. Insgesamt dienten 34 Schiffe zu Lagerzwecken.

Der Umschlagsverkehr ist durch einen vom 13. bis 27. Mai dauernden, durch eine ganz geringfügige Ursache hervorgerufenen Streik wenn auch nicht verhindert, so doch gestört worden. Die Arbeitsniederlegung erfolgte durch 120 Akkordarbeiter.

Von besonderer Bedeutung für den Hafenverkehr ist die Einführung neuer Kohlentarife im ost- und westschweizerischen Verkehr auf 1. November für die auf dem Wasserweg in Basel ankommende Ware. Die Ankündigung der Tarifänderung durch die SBB., die eine allgemeine Erhöhung der Frachtsätze vorsah, hat nicht nur das Schiffsamt in Verbindung mit den Interessenten des hiesigen Hafens, sondern auch Kreise des Kohlenhandels veranlaßt, in einer Anzahl von Besprechungen und in einer Reihe von Eingaben an die Generaldirektion dieser Absicht zu begegnen. Wir gelangten dazu, den Standpunkt unseres Schiffsamtes mit allem Nachdruck bei der Leitung der SBB. zu unterstützen. Diese Tarifangelegenheit ist dann bald im Zusammenhang mit einer bedrohlichen Tarifmaßnahme der Deutschen Reichsbahn gegen die Rheinschifffahrt im ostschweizerischen Getreideverkehr von den Bundesbehörden zur Behandlung übernommen worden.

Nach einem sofort mit der Publikation in Wirksamkeit tretenden Entscheid vom 15. September verfügte die Deutsche Reichsbahngesellschaft die Frachtgleichstellung von Getreidetransporten ab Kehl nach ostschweizerischen Stationen auf dem Rückerstattungswege. Dieses sogenannte Auslobungsverfahren stellte jedenfalls eine für die Rheinschifffahrt nach Basel folgenreichere Konkurrenzmaßnahme dar. Der Bundesrat hat unserem Vorschlag entsprechend die Angelegenheit an einer Konferenz behandeln lassen, an der neben den zuständigen Organen des Bundes und des Kantons Vertreter des Handels und der Industrie, sowie der Reedereien anwesend waren und an der auch die oben erwähnte Frage der Kohlentarife im Schiffsgüterverkehr zur Sprache kam. In der Folge hat die Deutsche Reichsbahn ihr Auslobungsverfahren aufgehoben und durch eine allgemeine Tarifiermäßigung ersetzt. Während dadurch die Getreide-

tariffrage vorläufig zu einem Abschluß gekommen ist, erwarten die Interessenten in der Kohlentariffrage immer noch eine der Schifffahrt und dem Handel mehr Rechnung tragende Lösung.

Die Mitte des Jahres 1929 ins Leben gerufene «Reederei-Vereinigung Basel» hat sich auf Ende des Jahres aufgelöst.

Die schweizerische Rheinflotte bestand Ende des Jahres aus vier Raddampfern, einem kleinen Schraubendampfer und vier kleinen Schraubenschleppern mit einer Leistungsfähigkeit von zusammen 6180 PS, 71 Rheinkähnen mit zusammen 81,140 Tonnen Tragfähigkeit einem Kranschiff, sowie 15 Güterbooten, worunter ein Motortankschiff, mit einer Tragfähigkeit von zusammen 8574 Tonnen. Hiezu kommen noch 68 Kanalkähne mit oder ohne eigenen Antrieb, worunter 8 Tankkähne mit eigenem Antrieb.

#### IV. Hafenanlagen.

##### A. Rheinhafen St. Johann.

Neben einigen kleinen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ist ein Privatgeleiseanschluß an das Verbindungsgeleise des Hafens zu erwähnen.

##### B. Rheinhafen Kleinhüningen.

Am Ostquai des Hafenbeckens zeigte sich eine Kran schienensenkung, die behoben werden mußte. Am Hafenbecken, sowie am Klybeckquai wurde die öffentliche Beleuchtung eingerichtet. Für die Erweiterung der Geleiseanlagen des Hafenbahnhofs und des Ausbaues des Kleinhüningerquais wurden Projekte ausgearbeitet. Ferner gab die Frage der Ergänzung der Quai geleise und der Einrichtung von Schiebebühnen am Ostquai des Hafenbeckens zur Prüfung Anlaß, ebenso die Erstellung einer Schiffshebevorrichtung.

##### C. Klybeckquai.

Neben der Einrichtung der öffentlichen Beleuchtung sind Baggerarbeiten am untern Teil des Quais zu erwähnen.

An privaten Bauten sind zu verzeichnen drei neue Tanks der Benzin- und Petroleum A.-G. von insgesamt 5,6 Millionen Liter Fassungsvermögen und eine zweite Geleisewaage der Lumina A.-G.

#### V. Verschiedenes.

Die Einladung der Stadt Dordrecht zur Einweihung des dortigen neuen Seehafens wurde durch Abordnung einer Delegation Folge geleistet.

Ein Propagandawerk der Rhoneschifffahrt wurde subventioniert.

Im August fand eine Besichtigung der Hafenanlagen durch die ständerätliche Finanzkommission statt.

Vom Schiffsamt sind drei Schiffsatteste und ein Schifferpatent ausgestellt worden.

## Wasserkraftausnutzung

**Der Bau des Etzelwerkes verschoben.** Die Bundesbahnen machen von der im Rahmen des Konzessionsvertrages bestehenden Möglichkeit Gebrauch, die Aufnahme der Bauarbeiten für das Etzelwerk, die im Juli 1931 hätten beginnen sollen, um wenigstens ein Jahr hinauszuschieben. Der Grund liegt in dem augenblicklich reichlichen Energieangebot, das seinerseits nicht nur mit der allgemeinen Wirtschaftslage, sondern speziell auch mit den Schwierigkeiten der Abgabe von Energie nach Italien zusammenhängt. Die vertraglichen Verpflichtungen für die Vornahme des Baues werden die Bundesbahnen genau innehalten; ein Aufschub von mehrjähriger Dauer wird nicht in Betracht zu ziehen sein; die Lage auf dem Energiemarkt kann also nicht für längere Zeit den Ausschlag geben. Die Vorteile des vor-

übergehenden Aufschubes aber will man sich nicht entgehen lassen. Der Bau des Zufahrtsgeleises Pfäffikon-Altendorf wird nicht unterbrochen.

**Wasserwirtschaft im Kanton Graubünden.** Dem Geschäftsbericht des Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden für 1930 entnehmen wir folgende Mitteilungen von allgemeinem Interesse:

#### Allgemeines.

Die Anzahl der Wasserwerke im Kanton mit über 10 PS beträgt auf Ende des Jahres, wenn jede Zentrale extra gezählt wird, 126, und es sind im Jahre 1929/30 in 57 Zentralen 508,268 Millionen Kilowattstunden und in 69 Wasserwerken 9,686 Millionen Pferdekraftstunden Energie erzeugt worden. Im Vorjahre waren es rund 548 Millionen kWh und 10,8 PSh.

#### Großkraftwerk am Inn.

(Mit Stauseeanlage Schuls-Martinsbruck von rund 800 Millionen Kubikmeter Inhalt in Verbindung mit Westtiroler Kraftwerken.)

Ein Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Gesellschaft für elektrische Industrie in Basel, Ingenieur A. Spritzer, Aktiengesellschaft für Bauwesen, die österreichischen Siemens-Schuckert-Werke, «Elin», Aktiengesellschaft für elektrische Industrie, Wiener Bankverein, alle in Wien, haben dem eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft in Bern zuhanden des h. Bundesrates ein Konzessionsgesuch für den Innspeicher Schuls-Martinsbruck eingereicht und der Kantonsregierung eine Abschrift mit den Beilagen (technischer und geologischer Bericht, Uebersichtspläne) zugestellt. Das Baudepartement und das Bauamt sind durch Herrn Direktor Payot von der Schweizerischen Gesellschaft für elektrische Industrie in Basel auch mündlich darüber orientiert worden. Weiter ist hierorts nicht gegangen. Zeitungsberichten zufolge haben sich in Oesterreich noch andere Unternehmergruppen um die Konzession der Westtirolischen Wasserkräfte beworben, die den Innspeicher nicht in ihren Projekten hatten, und diese Gruppen sollen bei der Konzessionserteilung bevorzugt worden sein. Ob eventuell eine Fusion der verschiedenen Konzessionskonsortien zustande kommen wird, bleibt abzuwarten. Wenn nicht, dürfte die Vorlage betreffend Stauseeanlage Schuls-Martinsbruck vorläufig ad acta gelegt werden. Vom genannten Konsortium ist darüber nichts mehr berichtet worden.

#### Albigna-Wasserwerk, Vicosoprano.

Mit dem Bau des Hochwasserschutzbeckens wurde fortgefahren, und die Anlage wird mit dem Jahre 1931 vollendet werden. Ueber die Inangriffnahme des Wasserwerkes weiß man noch nichts Bestimmtes. Die Abklärung verschiedener Vorfällen, z. B. der maximalen Wassermenge, die der Albigna durch die neue Wasserwerkanlage zugeführt werden darf, konnte noch nicht erfolgen, weil die nötigen Unterlagen zur Beurteilung nicht beigebracht wurden. Es hat nur eine konferenzuelle Vorbesprechung mit den Konzessionären, dem eidgenössischen Oberbauinspektorat und dem kantonalen Bauamt stattgefunden.

#### Hinterrhein- und Averserrhein-Wasserkräfte.

Der Konzessionsvertrag der Rhätischen Werke A.-G. in Thusis mit der Gemeinde Avers liegt mit dem Genehmigungsantrage beim Kleinen Rate, konnte aber noch nicht behandelt werden.

Die Rhätischen Werke haben die Anlage eines großen Stausees bei Splügen projektiert und bei den Gemeinden Splügen, Medels und Nufenen um die Konzession nachgesucht. Das Dorf Splügen käme ganz unter Wasser und müßte verlegt werden, ebenso ein Teil von Medels. Das Baudepartement und das kantonale Bauamt hatten Gelegenheit, über die Anlage orientiert zu werden, und den Rhätischen Werken sind die kanto-

nalen forstlichen und bautechnischen Forderungen in allgemeinen Umrissen bekanntgegeben worden. Wie Zeitungsberichten zu entnehmen war, haben die in Frage kommenden Gemeinden es vorderhand abgelehnt, den Rhätischen Werken die Konzession zu erteilen. Die Gemeinde Splügen hatte andere Staumöglichkeiten vorgeschlagen, und ein Augenschein, der aber negativ verlief, fand statt.

**Ausnutzung der Hinterrhein-Wasserkräfte.** Eine Versammlung der Vertreter der an der Nutzbarmachung der Hinterrhein-Wasserkräfte interessierten Gemeinden, zu der lediglich aus den fünf oppositionellen Gemeinden des Kreises Rheinwald keine Abgeordneten erschienen, hat mit Zustimmung aller Delegierten der elf anwesenden Gemeinden eine Resolution angenommen, in der das baldige Zustandekommen der projektierten hinterheintalischen Wasserwerke begrüßt wird, da der Ausbau dieser Werke den Tälern am Hinterrhein sowohl in volkswirtschaftlicher als finanzieller Beziehung die größten Vorteile biete und geeignet sei, diese Talschaften aus der wirtschaftlichen Stagnation herauszubringen. Dabei wurde der Meinung Ausdruck verliehen, daß den Wünschen und Interessen der Gemeinden des Rheinwaldes in weitestgehendem Maße Rechnung getragen werde.

**Vom Bau des Neckarkanal.** Der Bau des Neckarkanal konnte trotz fortgesetzt ungünstiger werdender Finanz- und Wirtschaftslage in den letzten Jahren verhältnismäßig rasch gefördert werden. Man hat einstweilen das Projekt Neckar-Donau aufgegeben, um zunächst das zu erreichen, was gegenwärtig tragbar ist. So beschränkte man sich auf den Ausbau des Neckars bis Plochingen und konnte diese Arbeit gut fördern. Von dem gesamten Wege Mannheim-Plochingen von 200 km sind jetzt 84 km fertiggestellt. Die Großschiffahrt kann jetzt vom Rhein aus bis Neckarsteinach vordringen, nachdem im letzten Jahre die Stufen Heidelberg, Neckargemünd und Neckarsteinach fertig geworden sind. Ausgebaut sind weiter oberhalb die Stufen Münster und Cannstadt, bei denen die späteren Notwendigkeiten der Schiffahrt bereits berücksichtigt worden sind. Die zur Durchführung des Werkes gegründete gemischtwirtschaftliche Neckar-A.-G. will ihr Kapital abermals erhöhen, um weitere Bauten durchführen zu können. Zunächst soll bei Heilbronn ein Durchstich ausgeführt werden. Man erhofft von der Fortführung des Kanals eine bedeutende Förderung des Verkehrs und der Wirtschaft im Heilbronner Bezirk.

## Schiffahrt und Kanalbauten

### Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

Mitgeteilt vom Schiffsamtsamt Basel  
Mai 1931.

#### A. Schiffsverkehr

	Schleppzüge	Kähne		Güterboote	Ladung t
		leer	belad.		
Bergfahrt Rhein	15	—	31	—	15167
Bergfahrt Kanal	—	2	304	—	68036
Talfahrt Rhein	15	267	91**	—	9456
Talfahrt Kanal	—	—	6	—	1291
	30	269	432	—	93950

\* wovon 261 Penichen \*\* wovon 67 Penichen

#### B. Güterverkehr.

	1. Bergfahrt		2. Talfahrt
	t	t	
St. Johannshafen . . . . .	1 05	—	—
Kleinhünigerhafen . . . . .	70118	—	10747
Klybeckquai . . . . .	11180	—	—
<b>Total</b>	<b>83203</b>	<b>—</b>	<b>10747</b>

**Warengattungen im Bergverkehr:** Kohlen, Koks, Getreide, andere Nahrungsmittel, flüssige Brennstoffe, chem. Rohprodukte, Eisen und Metalle, Bitumen usw.

### Warengattungen im Talverkehr: Zement, chemische Produkte, Abfallprodukte, Steine usw.

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Mai 1931.

Monat	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Jan.	59836 ( 51011)	4248 ( 4197)	64084 ( 55208)
Febr.	66289 ( 34428)	4368 ( 2680)	70657 ( 37108)
März	86421 ( 49895)	3557 ( 2544)	89978 ( 52439)
April	84351 ( 80013)	6607 ( 3769)	90958 ( 83782)
Mai	83203 (103904)	10747 ( 8373)	93950 (112277)
	<b>380100 (319251)</b>	<b>29527 (21563)</b>	<b>409627 (340814)</b>

wovon Rheinverkehr . 49456 Tonnen ( 33493)

Kanalverkehr . 360171 Tonnen (307321)

Total 409627 Tonnen (340814)

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

## Elektrizitätswirtschaft

**Elektrizitätswerk Uznach.** Als Betriebsleiter wurde Herr P. Abraham Jud gewählt, der seit 1. Juni 1931, nunmehr neben Kaltbrunn, auch die Führung des E. W. Uznach führt. Dem Elektrizitätswerk Uznach ist zu dieser Wahl zu gratulieren. Herr Jud hat sich in Kaltbrunn als ein fortschrittlicher, zielbewußter Werkleiter ausgewiesen, der mit ganzer Kraft und mit Erfolg sich für die Förderung der Anwendungen der Elektrizität einsetzt.

**Brand durch elektrischen Kurzschluß.** «Kurzschluß ist ausgeschlossen, da im Glaspalast kein elektrisches Licht eingerichtet war.» So lautet eine Stelle aus einem Bericht über den Brand des Münchener Glaspalastes in der «N. Z. Z.». Wenn irgendwo eine Brandursache nicht gleich erkannt wird, ist elektrischer Kurzschluß der Sünder; mit dieser bequemen Behauptung werden alle Nachforschungen nach der eigentlichen Ursache des Brandes überflüssig. Und der meist unschuldige elektrische Strom kann sich ja nicht wehren. Beim Münchener Glaspalast konnte man beim besten Willen die Schuld nicht dem elektrischen Strom in die Schuhe schieben, denn es war einfach keiner da. Man hat die Brandursache schließlich doch gefunden: in der Selbstentzündung achtlos zusammengekehrter, mit Firnis und Terpentinöl getränkter Nesselbauschen!

**Dieselanlage im Elektrizitätswerk Schuls.** Als Sicherheit bei allfälligen Störungen wurde im Jahre 1930 beim Elektrizitätswerk Schuls ein Viertakt-Dieselmotor von Gebr. Sulzer mit 4 Zylindern stehender Bauart eingebaut. Die Leistung beträgt 430 PS mit 20 Prozent Ueberlastbarkeit. Bei einer Belastung von 360 kVA = 460 PS betrug der Brennstoffverbrauch pro PS 185 Gramm. Die Kosten betragen: Dieselmotor mit Tank Fr. 81,120, Generator mit Schaltfeld Fr. 21,917, bauliche Arbeiten Fr. 53,931, Verschiedenes Fr. 17,803, total Fr. 174,770.

**Die Energieversorgung im Kanton Wallis.** Von 127 Gemeinden des Kantons Wallis haben 22 keine Versorgung mit Elektrizität, 21 davon liegen im oberen Wallis, eine ist Hérémens. Auf dem Gebiete dieser Gemeinde wird gegenwärtig das Kraftwerk Dixence gebaut.

## Wärmewirtschaft

**Verständigungen über den Koksabsatz.** Zwischen den deutsch-oberschlesischen und den Ostrauer Koksproduzenten und der Oesterreichischen Länderbank als Vertreibsstelle für Wiener Gaskoks sind im Jahre

