

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 20 (1928)

Heft: 6

Rubrik: Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

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

schnittlich pro Jahr 77,000 Kubikmeter, während im vorangegangenen Jahrzehnt die Ablagerung 750,000 Kubikmeter betrug, oder pro Jahr 75,000 Kubikmeter. Es ist aber zu berücksichtigen, daß einerseits durch den plötzlichen Wasserentzug infolge Dammbrechens bei Schaaf von dort abwärts mehr Geschiebe liegen blieb als bei ungestörtem Abflusse, daß aber andererseits der Rhein durch die Dammbresche eine gewaltige Menge Schotter in das tiefergelegene Liechtensteingebiet warf, sodaß in der Strecke oberhalb der Einbruchsstelle auf einige Kilometer Länge eine Sohlenvertiefung zu konstatieren ist, während früher hier lebhaftere Aufhöhung herrschte. Unzweifelhaft ist die in das Binnenland ausgestoßene Geschiebemenge bedeutend größer, als was durch Wasserentzug im Flußlauf liegen blieb; die durchschnittliche jährliche Geschiebebelastung dürfte daher seit dem letzten Dezennium eine Steigerung erfahren haben.

Von der Ill bis zum Bodensee hat sich die in der Periode 1911 bis 1921 durchgehend festgestellte Sohlenvertiefung für 1921 bis 1928 auf die Strecke von der Ill bis zum Diepoldsauer Durchstiche beschränkt; das Ausmaß des Abtriebes beträgt 769,200 Kubikmeter. Im Durchstiche selbst sind 490,600 Kubikmeter verbettet worden (nicht 513,000, wie irrthümlich angegeben) und in der Zwischenstrecke und dem Fußacher Durchstiche kamen weiter 105,300 Kubikmeter zur Ablagerung. Als Bilanz ergibt sich immerhin noch ein Mehrabtrieb auf der Flußpartie Ill-Bodensee von 173,300 Kubikmeter (statt der versehentlich angegebenen Mehrablagerung von 226,000 Kubikmeter). Ueber die Geschiebebewegung auf der ganzen Strecke Tardisbrücke-Bodensee orientiert folgende Gegenüberstellung:

Strecke	1911/21	1921-28
Tardisbrücke-Illmündung	+ 750,000 m ³	+ 540,300 m ³
Illmündung-Bodensee	- 1,883,000 m ³	- 173,300 m ³
Total	- 633,000 m ³	+ 367,000 m ³

Dabei bedeutet + Mehrablagerung, - Mehrabtrieb.

Rheinbauleitung Rorschach. Der Oberingenieur: Böhi.

Die neuen Zahlen, die in den an die Kommissionsmitglieder versandten Exemplaren der Eingabe noch berücksichtigt werden konnten, weichen zum Teil erheblich von den ersten ab. Aber auch sie beweisen einwandfrei, daß das Rheinbett einer zunehmenden Verschotterung unterliegt, die durch die Rheindurchstiche allein nicht aufgehalten werden kann. Ausschlaggebend ist, daß im Gegensatz zum Zeitabschnitt 1911 bis 1921 in den letzten sieben Jahren eine erhebliche Mehrablagerung stattfindet, der nur durch Rückhalten des Geschiebes im Einzugsgebiet des Rheines gesteuert werden kann. Die Red.

*

Wildbachverbauungen im Rheingebiet. Die von den Kantonen Graubünden und Tessin geforderten Bundessubventionen zur Wiedergutmachung der durch die Hochwasserkatastrophe vom 25. September letzten Jahres verursachten Schäden ist, nachdem die Kommission eine Erhöhung auf 2,5 Millionen Franken vorgeschlagen hatte (statt der verlangten 2 Millionen), vom Nationalrat gutgeheißen worden.

Die Kommission hat ferner folgende Motion eingereicht: «Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten für die im Sinne des Staatsvertrages vom 19. November 1924 zwischen der Schweiz und Oesterreich zur Sicherung der Rheinregulierung weiter notwendige Verbauung von Wildbächen und Rufen im schweizerischen Einzugsgebiet des Rheins mit möglicher Beschleunigung ein Programm vorzulegen und über die systematische Ausführung und den fachgerechten Unterhalt dieser Bauten sowie die Kostendeckung Antrag zu stellen.»

Die Motion wurde vom Bundesrat entgegengenommen, nachdem Nationalrat Grünefelder (St. Gallen) als Kommissionsmitglied mit Nachdruck darauf hingewiesen hatte, daß es sich nicht um ein Postulat, sondern um eine verbindliche Weisung an den Bundesrat handle, ein Programm für die Durchführung der Aufgabe auszuarbeiten. Die Motion wurde unbestritten angenommen. Inzwischen hat auch die Kommission des Ständerates die Angelegenheit beraten; sie beantragt einmütig Zustimmung zum Beschlusse des Na-

tionalrates; an der Annahme dieses Antrages durch den Ständerat ist nicht zu zweifeln.

Wir können mit Genugtuung feststellen, daß die Eingabe, die der Wasserwirtschaftsverband zusammen mit dem schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein (vergl. die letzte Nummer dieser Zeitschrift, Mai 1928) an die Kommission gerichtet hat, beachtet wurde und bereits ihre guten Früchte getragen hat.

Ausfuhr elektrischer Energie

Der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. in Bern (SK) wurde unterm 4. Mai 1928 die vorübergehende Bewilligung (V 23) erteilt, ihre auf Grund der Bewilligung Nr. 86 erfolgende Energieausfuhr ans Badenwerk im Monat Mai 1928 tagsüber um max. 500 kW, das heißt von 11,000 auf 11,500 kW, und während der Nachtstunden um max. 1000 kW, d. h. von max. 15,400 auf max. 16,400 kW, zu erhöhen. Damit soll die Ausnützung der zurzeit günstigen Wasserführung des Rheins bei Laufenburg ermöglicht werden.

Wasserkraftausnutzung

Konzessionierung des Aarekraftwerkes Klingnau. Die aargauische Regierung unterbreitet dem Großen Rat soeben die bereits erteilte Konzession für das Kraftwerk Klingnau, sowie eine Uebereinkunft mit den N. O. K. über den Vollausbau der «Bezau». Ueber das Projekt haben wir in der Oktober-Nummer des letzten Jahres ausführlich berichtet. — Von ausschlaggebender Bedeutung für das Zustandekommen des Werkes ist nun, daß der Regierungsrat in seinem Berichte die Ansicht vertritt, der Kanton Aargau habe sich mit 55% am Aktienkapital des zu gründenden Unternehmens zu beteiligen, wobei ihm das Recht zusteht, die Hälfte davon an die aargauischen Elektrizitätswerke zu übertragen. Die andern 45% der Aktien würden die Strombezüger, die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke, übernehmen. Ueber die Gründung der Gesellschaft, die, den gesetzlichen Vorschriften gemäß, schweizerisch sein wird, sind zur Zeit Verhandlungen im Gang. Damit dürfte das Hindernis für die Erteilung der Stromausfuhrbewilligung beseitigt sein: das Unternehmen bleibt in schweizerischen Händen. Von der Bewilligung des Ausfuhrgesuches durch den Bundesrat wird es abhängen, ob die Verleihung definitiv wird.

Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt. Der Bau dieser größten deutsch-schweizerischen Kraftanlage nimmt seinen normalen Verlauf. Gegenwärtig sind die Bauarbeiten in einem besonders interessanten Stadium. Die zwei Wehröffnungen in der linksseitigen Baugrube sind vollendet. Am 16. Juni abends wurde der Pumpenbetrieb der Baugrube eingestellt. Diese füllte sich während der folgenden zwei Tage durch Sickerwasser; am 18. Juni wurden die Sicherheitschützen im unteren Fangdamm aufgemacht und die Baugrube vollständig bis auf Unterwasserhöhe ersäuft. Am 18. Juni abends wurde der untere Fangdamm und ein Felsriegel, am 19. Juni der obere Fangdamm gesprengt. Es kann nun sofort mit der Installation der Schützen begonnen werden.

Die Sprengung der linksseitigen Baugrube von zirka 6000 m² Oberfläche kommt gerade in der richtigen Zeit und wird den Unternehmern auf der deutschen Seite, wo eine Baugrube von mehr als 9000 m² Oberfläche in Betrieb ist, viele Sorgen abnehmen. Durch die Beseitigung der linksseitigen Baugrube ist das Abflußvermögen des Rheins an der Baustelle bedeutend erhöht und damit die Ueberflutungsgefahr bei Hochwasser für die rechtsseitige Baugrube wesentlich vermindert worden. In dieser werden gegenwärtig interessante Rammarbeiten mit einer 2,5 T Dampftramme ausgeführt, mit der Larbenwände in den Kiesboden geschlagen werden.

Das Bauprogramm ist bis jetzt genau eingehalten worden. Am 1. Oktober 1930 sollen bereits zwei Maschinen laufen.

Die Wasserkräfte des Monte Piottino im Tessin. Die Wasserkräfte des Tessins von Rodi-Fiesso bis Lavorgo und seiner Zuflüsse am rechten Ufer sind vom Großen Rat der Società Elettriche Ticinesi (Ofelti) und der Aluminium A.-G. Neuhausen konzessioniert worden. Die Dauer der Verleihung beträgt 80 Jahre, das Rückkaufsrecht kann nach 40 Jahren geltend gemacht werden. Die einmalige Konzessionsgebühr für die auf 50,000 PS berechneten Wasserkräfte wird Fr. 900,000 betragen, die jährlich wiederkehrende Fr. 6.— pro PS und bei Verwendung der Kraft im Kanton Tessin Fr. 4.50. Die Konzessionsgesellschaften denken mit den Bauarbeiten sofort zu beginnen.

Damit dürfte die Frage der Verstaatlichung der tessinischen Wasserkräfte für einmal erledigt sein (vgl. Schweiz. Wasserwirtschaft Nr. 3/1928 S. 49). Der große Rat faßte seinen Beschluß mit einer Mehrheit von 39 gegen 19 Stimmen. Unter den verwerfenden stellte die sozialdemokratische Partei, als Freunde der Verstaatlichung, das Hauptkontingent.

Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an den Oberreinkraftwerken. Wie die «Neue Mannheimer Zeitung» erfährt, beabsichtigt die Deutsche Reichsbahn, sich mit 20 Mio. RM an den Rheinkraftwerken Niederschwörstadt, Dogern und Reckingen sowie am Schluchseewerk zu beteiligen. Diese Werke sollen den Strom für den künftigen elektrischen Bahnbetrieb in Baden liefern. Zunächst soll die Strecke Stuttgart-Mühlacker und — voraussichtlich mit badischer Unterstützung — Mühlacker-Mannheim, später die Rheintalstrecke Frankfurt-Karlsruhe-Basel mit Anschluß an die elektrisch betriebene Linie Basel-Chiasso auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Wasserbau und Flusskorrekturen

Wassersport und Bodenseeregulierung. Wir haben in Nr. 1, 1928, der «Schweiz. Wasserwirtschaft» über die Bestrebungen des Wassersportverbandes Schaffhausen für den Bau einer Kleinschiffahrtsschleuse im Zusammenhang mit der Bodenseeregulierung berichtet. Am 3. Juni tagte nun in Konstanz eine Versammlung aller Wassersportvereine vom Bodensee, Untersee und Rhein, an der auch die Vertreter von 35 Gemeinden der Kantone Thurgau und Schaffhausen, sowie der Schiffahrtsverbände anwesend waren. Herr Dr. Kobelt vom eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft hielt das einleitende Referat über die Bodenseeregulierung. Er hob die Gründe hervor, die das Amt veranlaßten, in seinem Projekt die Kleinschiffahrtsschleuse wegzulassen. Herr Oechslin-Spahn, der Präsident des Schaffhauser Sportvereins, machte die Gründe geltend, die für deren Erstellung sprechen. Er stellte dabei besonders auf die starke Zunahme der Kleinfahrzeuge im Bodensee und Rhein ab. Ein Wehr ohne Kleinschiffahrtsschleuse würde einer Unterbindung der freien Durchfahrt von Sportfahrzeugen gleichkommen. Von besonderem Interesse war das Votum von Herrn Prof. Fehlmann, der der Versammlung die Bedeutung der Kleinschiffahrtsschleuse für den Fischbestand des Rheins vor Augen führte. Man ist heute zur Erkenntnis gekommen, daß nicht die Fischtreppen, sondern die Schleusen den Durchpaß für die Fische sicherstellen. Voraussetzung dabei ist, daß auch eigens zu diesem Zwecke geschleust wird, also nicht nur dann, wenn Schiffe passieren wollen. Dieses Vorgehen hat sich in Augst bestens bewährt. Die Kleinschiffahrtsschleuse ist dazu noch besonders geeignet. Man könnte dann auch die großen Kosten für eine Fischtreppe sparen. — Die Versammlung nahm einstimmig eine Resolution an, in der die beteiligten Staaten gebeten werden, dem Einbau einer Kleinschiffahrtsschleuse auf Kosten des Bodenseeregulierungswerkes zuzustimmen.

Schiffahrt und Kanalbauten

Die Sektion Ostschweiz des Rhone-Rheinschiffahrtsverbandes hielt am 8. Juni unter dem Vorsitz von Ing. Moor ihre 11. Hauptversammlung ab, an der Herr Prof. Meyer-

Peter in einem knappen, inhaltsreichen Vortrag über den Stand der Genferseeregulierung und die vorliegenden Projekte hielt. Wir werden auf seine Ausführungen zurückkommen. In der Diskussion, an der sich hauptsächlich die Vertreter aus Lausanne (Prof. Paris) und Genf (Stadtrat Albéret) beteiligten, kam zum Ausdruck, daß ein einheitlicher schweizerischer Standpunkt heute noch nicht vorliegt. Es ist noch nicht gelungen, die auseinandergehenden Interessen der Landwirtschaft in den Uferkantonen Wallis und Waadt mit denjenigen der Kraftwerke am Unterlauf zu vereinigen. Hier wird noch viel Aufklärungsarbeit der interessierten Kreise zu leisten sein. Daß eine Einigung möglich ist, beweist das Beispiel am Zürichsee, wo es in den letzten Tagen gelungen ist, ein provisorisches Wehrreglement aufzustellen, dem sowohl die Uferanlieger, als auch die Mehrheit der am Unterlauf liegenden Kraftwerke zugestimmt haben.

Da die Schiffbarmachung der Rhone von Frankreich in erster Linie von einer Regulierung des Genfersees abhängig gemacht wird, so kommt einer baldigen Einigung der Uferkantone große Bedeutung zu.

Die Regulierung der Rheinstrecke Basel-Straßburg. Die Verhandlungen zwischen den Vertretern des deutschen Reiches und der Schweiz über die Kostenverteilung (vgl. Jahrgang 1927 S. 109 dieser Zeitschrift) sind in den letzten Tagen zum Abschlusse gelangt. Das Abkommen enthält eine annehmbare Verteilung der Erstellungs- und Unterhaltskosten. Die Verhandlungen mit Frankreich wegen der Beteiligung an den Unterhaltskosten sollen nun sobald als möglich aufgenommen werden. Sobald die drei Uferstaaten einig sind, kann mit den Bauarbeiten begonnen werden, sofern der Bundesrat nicht noch die Entscheide der Kantone über ihre Kostenbeteiligung abwarten will. Das wäre zu bedauern, denn die Rheinschiffahrt ist eine Angelegenheit, die für die ganze schweizerische Volkswirtschaft von Bedeutung ist, nicht nur für einzelne Kantone, was sich schon daraus ergibt, daß der Bund an den Ausbau des Basler Hafens seit 1917 für mehrere Millionen Subventionen bewilligt hat. Die letzte wurde im September 1927 erteilt und soll den Höchstbetrag von mehr als 2 Millionen erreichen (Schweiz. Wasserwirtschaft 1927 S. 139). Bei ihrer Ausrichtung wurde ausdrücklich auf die künftige Entwicklung der Rheinschiffahrt bei reguliertem Wasserlauf abgestellt. Sollen diese Subventionen überhaupt ihre Berechtigung haben, so muß in der Verwirklichung des Regulierungsprojektes jede Verzögerung vermieden werden. Erst dann werden die in der Rheinschiffahrt investierten Kapitalien ihre Aufgabe erfüllen können.

Südwestdeutsch-Schweizerische Binnenschiffahrtstagung in Friedrichshafen am 17. und 18. Juni 1928. Die vom Rheinschiffahrtsverband Konstanz, dem Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein, dem Südwestdeutschen Kanalverein, dem Nordostschweizerischen Schiffahrtsverband und dem Verband obere Donau veranstaltete Tagung nahm einen ausgezeichneten Verlauf. Die von ca. 800 Teilnehmern besuchte Versammlung hörte am Sonntag Referate der Verbände über die Schiffahrtsprojekte, durch welche der Anschluß des Bodensees an die Donau und den Rhein vermittelt werden soll. Ueber diese Projekte sind die Leser dieser Zeitschrift auf dem Laufenden gehalten worden. Zur Orientierung sei auch auf das Juniheft der Zeitschrift «Südwest-Deutschland», die im Felix-Verlag in Stuttgart herauskommt, verwiesen.

Mit großer Freude konnte man feststellen, daß sich in der Einstellung der deutschen Binnenschiffahrtskreise zur Rheinfrage in letzter Zeit eine Wandlung vollzogen hat, die auf Schweizerseite nur begrüßt werden kann, nämlich in der Frage des gleichzeitigen Ausbaues des Oberrheins mit der Regulierung der Strecke Straßburg-Basel. Aus den neuesten Wirtschaftlichkeitsberechnungen hat sich ergeben, daß heute für die Schweiz das Interesse am Ausbau des Oberrheins ungleich kleiner ist als dasjenige an der Regulierung des Rheins unterhalb Basel. Davon hat man sich jetzt auch in Deutschland überzeugt, obschon noch im Januar dieses Jahres (Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt,

Nr. 2/1928, S. 44) nachzuweisen versucht wurde, daß die Zurückhaltung auf unserer Seite ungerechtfertigt und unsere Vorteile an der Schiffbarmachung des Oberrheins sogar noch wesentlich größer seien als diejenigen Deutschlands. Das erfreuliche Resultat dieser neuen Auffassung liegt heute vor in Gestalt der Einigung zwischen Deutschland und der Schweiz wegen der Kostenverteilung für die Rheinregulierungsarbeiten zwischen Straßburg und Basel.

Im Anschlusse an die Referate der Verbände hielt Herr Reichsminister a. D. Dr. Krohne einen interessanten Vortrag über die Verkehrsmittel und ihre Zusammenarbeit. Er behandelte vor allem die Frage des Verhältnisses der Reichsbahn zur Binnenschifffahrt, die in Deutschland aktuell ist. Die feindselige Haltung der ersteren hängt eng zusammen mit ihrer Stellung im Rahmen der Reparationen. Der Raum gestattet uns nicht, näher auf den reichhaltigen Vortrag einzutreten. Am Montag führte ein Dampfer ca. 150 Mitglieder der Verbände nach Konstanz und Schaffhausen, wo ihnen herzliche Empfänge zuteil wurden.

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

Mitgeteilt vom Schiffsamtsamt Basel.

Mai 1928.

A. Schiffsverkehr.

	Dampfer	Schleppzüge	Kähne		Güterboote	Ladegewicht t
			leer	belad.		
Bergfahrt Rhein	—	—	—	—	—	—
Bergfahrt Kanal	—	—	—	195	—	44695
Talfahrt Rhein	—	—	61*	2*	—	56
Talfahrt Kanal	—	—	116	16	—	2097
Zusammen	—	—	177	213	—	46848

* Penichen.

B. Güterumschlag.

1. Bergfahrt:			2. Talfahrt:		
Warengattung	Ladung t		Warengattung	Ladung t	
St. Johannshafen:					
Kohlen und Koks	3027	—	—	—	—
Kleinhüningerhafen:					
Weizen	15803	Asphalt	1000		
anderes Getreide	144	Karbid	178		
Kohlen und Koks	5919	Chlorchalk	324		
Chem. Rohprodukte	5051	Steine	634		
Pyrit	3480	Verschiedene Güter	417		
Nahrungsmittel	1169				
Verschiedene Güter	2257				
	33823				2153
Klybeckquai (Lumina):					
Flüssige Brennstoffe	4801				
Mineralölderivate	2937				
Verschiedene Güter	107				
	7845				
Total	44695				Total 2153

Zusammenstellung

Monat	linksrheinisch		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Januar	— (—)	— (—)	— (—)
Februar	— (—)	— (—)	— (—)
März	— (669)	— (—)	— (669)
April	2039 (8272)	— (—)	2039 (8272)
Mai	3027 (6856)	— (150)	3027 (7006)
Total	5066 (15797)	— (150)	5066 (15947)

Monat	rechtsrheinisch		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Januar	20017 (2649)	1099 (—)	21116 (2649)
Februar	24615 (3666)	1263 (207)	25878 (3873)
März	35896 (14722)	938 (1656)	36834 (16378)
April	29880 (34663)	867 (7883)	30747 (42546)
Mai	41668 (75112)	2153 (14072)	43821 (89184)
Total	152076 (130812)	6320 (23818)	158396 (154630)

	linksrheinisch	rechtsrheinisch
Rheinverkehr	— (9957)	Rheinverkehr 74 (96721)
Kanalverkehr	5066 (5990)	Kanalverkehr 158322 (57909)
Total	5066 (15917)	158396 (154630)

Gesamtverkehr im Januar/Mai 1928 = 163462 T. (170577 T.)

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

Elektrizitätswirtschaft

Antwort des Bundesrates auf die von der nationalrätlichen Kommission für die Behandlung des Postulates Grimm gestellten Fragen, vom 30. Mai 1928. Der seit langem erwartete Ergänzungsbericht des Bundesrates wird in den nächsten Tagen herauskommen. Wir werden in der nächsten Nummer darüber berichten.

Zusammenarbeit deutscher Elektrizitätswerke. Mitte Mai ist von den Elektrowerken, der Preußischen Elektrizitäts-A.-G. und dem Bayernwerk die A.-G. für deutsche Elektrizitätswirtschaft mit zunächst 1 Mill. RM Kapital gegründet worden. Ihre Aufgabe besteht hauptsächlich darin, die enge Zusammenarbeit zwischen den Energiewirtschaftsgebieten der einzelnen Gesellschaften zu fördern und die Lösung gemeinschaftlicher Aufgaben an Hand zu nehmen. Insbesondere ist der Bau einer 220 kV-Leitung in Aussicht genommen, die, ähnlich wie im Westen Deutschlands die des RWE, den Norden mit dem Süden verbinden und die Zusammenarbeit von Dampf- und Wasserkraftwerken weiter rationalisieren soll. Von vornherein wurde Vorsorge dafür getroffen, daß der Kreis der Gesellschafter keineswegs beschränkt, sondern auch anderen Elektrizitätsversorgungsunternehmen der Beitritt jederzeit möglich ist. Der Vorstand besteht zunächst aus den Leitern der beteiligten Unternehmungen, den Direktoren Jahneke (Elektrowerke), Menge (Bayernwerk) und Frank (Preag). Praktisch dürfte sich die Arbeit der neuen Gesellschaft derart gestalten, daß die Erweiterung von bestehenden oder der Bau neuer Kraftwerke, die Heranziehung von Braunkohle oder Wasserkraft gemeinsam und nach den wirtschaftlichsten Gesichtspunkten entschieden wird. Man denkt ferner daran, innerhalb der Anlagen der drei Gesellschaften vollkommen einheitliche Konstruktionsteile zu verwenden. Das Ausprobieren von Neuerungen wird statt an drei Stellen in Zukunft nur noch an einer stattzufinden brauchen. Ganz unabhängig vom Sozialisierungsgesetz und behördlichen Eingriffen hat die freie Entwicklung der deutschen Elektrizitätswirtschaft nunmehr zu diesem Ergebnis geführt, das selbstverständlich noch lange kein Endergebnis darstellt. Das Zusammengehen kam nicht überraschend, denn die Anlagen der Preußischen Elektrizitäts-A.-G. sind bereits seit dem vorigen Jahr mit dem Bayernwerk verbunden, und Anfang dieses Jahres hat der sogenannte norddeutsche Elektrofriede statt der bisherigen Differenzen eine freundschaftliche Annäherung zwischen den Reichselektrowerken und der Preag herbeigeführt. Wenn man bedenkt, daß das Bayernwerk mit der RWE-Südleitung und dem Badenwerk gekuppelt ist und die Preußische Elektrizitäts-A.-G. ihre Kraftwerke augenblicklich mit den VEW verbindet, daß außerdem ein enger Zusammenschluß des Netzes der Elektrowerke mit dem der ASW wie auch der Esag besteht, kann man sagen, daß praktisch bereits fast alle größeren Werke heute in mehr oder weniger enger Gemeinschaftsarbeit stehen. Soll die neugegründete A.-G. für deutsche Elektrizitätswirtschaft ihren Namen zu vollem Recht tragen, müßten auch die übrigen großen deutschen Elektrizitätswerke, in erster Linie das RWE, mit einbezogen werden.

ETZ 1928, Heft 22, S. 829.

Geschäftliche Mitteilungen

Herr Ingenieur Bolleter, Mitglied des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes, teilt uns mit, daß er sein Ingenieurbureau für Projektierung und Bauleitung von Hoch-

und Tiefbauarbeiten von Aarau nach Zürich, Biberlinstraße 38, verlegt hat.

Zeitschrift für Elektrizitätsverwertung. Der Verlag für die Schweiz, Frankreich und Belgien der «Elektrizitäts-Verwertung», internationale Zeitschrift für Stromwerbung und Stromverkauf, ist ab 1. April 1928, d. h. vom 3. Jahrgang an von der «Elektrowirtschaft», Freigutstraße 14, Zürich 2, übernommen worden.

Kraftübertragungswerke Rheinfelden A.-G. Der Stromverkauf aus eigenen Werken und aus dem Bezug vom Fremdstrom war im Berichtsjahr 1927 um 10 Prozent höher als im Vorjahre. Die Anzahl der Kilowattstunden wird im Geschäftsbericht nicht angegeben. Der Reingewinn entspricht demjenigen des Vorjahres und beträgt 1,451,540 RM, ebenso die Dividende (10 Prozent).

Verband schweizerischer Spezialfabriken der Elektrotechnik. Der Jahresbericht pro 1927 enthält interessante Ausführungen über den Geschäftsgang der schweizerischen elektrotechnischen Spezialindustrie und die damit zusammenhängenden handelspolitischen Angelegenheiten. Die ausländischen Zollmaßnahmen sind ausführlich besprochen. Hervorgehoben sei, daß im Inlandabsatz von thermo-elektrischen Apparaten eine stets wachsende Nachfrage herrscht. Der Bericht hebt hervor, daß dies in erster Linie den großzügigen Propagandaaktionen einiger Elektrizitätswerke, ihren Tarifverbesserungen und Gewährung von Subventionen an die Kundschaft bei Anschaffung größerer Stromverbrauchsapparate

zu verdanken ist. Die Steigerung des Absatzes macht sich speziell für Kochherde, Boiler und Futterkocher bemerkbar.

Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel. Das Genossenschaftskapital beträgt heute Fr. 4,320,000, das heißt 35,000 mehr als im Vorjahre. Die Erhöhung ist durch Zeichnung eines bisherigen Genossenschafters entstanden. Im Berichtsjahre 1927 wurden das Betriebsbureau und die Havarieabteilung nach Straßburg verlegt, wo die Gesellschaft ferner auch ein Reexpeditionsbureau angelegt hat. Der gesamte von der Reederei übernommene Verkehr betrug 906,000 Tonnen, gegenüber 697 im Vorjahre. An den im Baslerhafen umgeschlagenen Mengen von total 739,000 Tonnen ist die Gesellschaft mit 45 Prozent beteiligt. Die Kanalschiffahrt wurde unter voller Ausnutzung der vorhandenen Flotte betrieben. Es wird dazu übergegangen, eine eigene, moderne Kanalflotte zu bauen. Ein Ersatz für die Flußschiffahrt kann damit natürlich nicht geschaffen werden. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Gewinn von Fr. 60,176 ab, gegenüber einem Verlust von 36,532 im Vorjahre. Der Passivsaldo reduziert sich damit von Fr. 816,012 auf 755,835. Der gute Abschluß dieses Jahres ist auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Rheinschiffahrt relativ lange, das heißt vom 11. April bis zum 12. Oktober dauerte (im Vorjahre von Anfang Mai bis Anfang September); er beweist, daß die schweizerische Rheinschiffahrt lebensfähig ist, aber nur unter der Voraussetzung, daß die Baslerfahrt während des ganzen Jahres möglich ist. Auf diesen Umstand hat die Gesellschaft mit Recht schon in ihrem letzten Geschäftsbericht hingewiesen. (Vgl. «Schweiz. Wasserwirtschaft» Jahrgang 1927, S. 162.)

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 25. Juni 1928. Mitgeteilt von der „Kox“ Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschen- gehalt	20. Jan. 1928 Fr.	20. März 1928 Fr.	20. April 1928 Fr.	25. Mai 1928 Fr.	25. Juni 1928 Fr.
per 10 Tonnen franco unverzollt Basel							
Saarkohlen: (Mines Domaniales)							
Stückkohlen	6800—7000	ca. 10%	415.—	415.—	415.—	415.—	415.—
Würfel I 50/80 mm			435.—	435.—	435.—	435.—	435.—
Nuss I 35/50 mm			425.—	425.—	425.—	425.—	425.—
„ II 15/35 mm			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
„ III 8/15 mm			355.—	355.—	355.—	355.—	355.—
Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 20 bis 90 p. 10 T. je nach den betreff. Gebieten.							
franco verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel							
Ruhr-Coks und -Kohlen							
Grosscoks	ca. 7200	8—9%	475.—	475.—	475.—	480.—	480.—
Brechcoks I			515.—	515.—	515.—	515.—	535.—
„ II			555.—	555.—	555.—	555.—	575.—
„ III			462.50	462.50	462.50	490.—	490.—
Fett-Stücke vom Syndikat			440.—	440.—	440.—	460.—	460.—
„ Nüsse I und II	ca. 7600	7—8%	440.—	440.—	440.—	460.—	460.—
„ „ III			425.—	425.—	425.—	455.—	455.—
„ „ IV			410.—	410.—	410.—	440.—	440.—
Essnüsse III			465.—	465.—	465.—	505.—	505.—
„ IV			405.—	405.—	405.—	430.—	430.—
Vollbrikets			460.—	460.—	460.—	460.—	460.—
Eiforbrikets			460.—	460.—	460.—	460.—	460.—
Schmiedenüsse III			435.—	435.—	435.—	462.50	462.50
„ IV			420.—	420.—	420.—	447.50	447.50
Sommer-Rabatt auf Coks Fr. 30.- per 10 T. Sommer-Rabatt auf Coks Fr. 30.- per 10 T.							
franco Basel verzollt							
Belg. Kohlen:							
Braissettes 10/20 mm	7300—7500	7—10%	430—450	420—450	420—450	420—470	410—450
„ 20/30 mm			585—605	500—580	500—600	500—600	515—610
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke	7200—7500	8—9%	455—485	470—490	420—460	470—500	450—490

Größere Mengen entsprechende Ermäßigungen.

Ölpreise auf 15. Juni 1928. 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 bei Bezug von 10-15,000 kg netto unverzollt Grenze	10.85	Schwerbenzin bei einzelnen Fässern	61.- bis 67.-
bei Bezug in Fässern per 100 kg netto ab Station Zürich, Dietikon, Winterthur oder Basel	16.—/15.—	Mittelschwerbenzin „ „ „	63.- bis 69.-
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren	30.- bis 28.-	Leichtbenzin „ „ „	85.- bis 89.-
Petrol für Traktoren	32.- bis 30.-	Gasolin „ „ „	100.- bis 105.-
Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen		Benzol „ „ „	80.- bis 85.-
		per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei größeren Bezügen und ganzen Kesselwagen)	
		-- Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren	