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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 1 (1908-1909)

Heft: 9

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: 22.07.2025

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

eine grössere Zahl von Jahren verteilt werden. Die Bauzeit wird nach unseren Berechnungen bei gleichzeitiger Inangriffnahme zum mindesten sieben Jahre dauern; sie wird bei etappenweiser Ausführung, wie wir sie in Aussicht nehmen, beträchtlich länger, etwa 10—15 Jahre betragen. Die Gesamt-Baukosten sind auf 40 Millionen Franken veranschlagt.

Die gewonnene Kraft wird teils zur Abgabe von Licht und Kraft an Private und Gemeinden im Oberhasle und im Kanton Bern überhaupt, teils für den Bahnbetrieb, teils für elektrochemische Zwecke Verwendung finden. Wir glauben mit Hilfe der Wasserkräfte im Oberhasle bedeutende elektrochemische Industrien einführen zu können. Nähere Angaben sind uns zurzeit nicht möglich.

An diese Darstellung erlauben wir uns einige Folgerungen zu knüpfen.

In erster Linie ergiebt sich daraus unseres Erachtens in zwingender Weise die Notwendigkeit einer einheitlichen und einzigen Konzession für die Nutzbarmachung sämtlicher, in unser Projekt einbezogenen Wasserkräfte im Oberhasle. Ein einheitlicher Konzessionsakt entspricht allein dem in unserm Projekt planmässig durchgeführten Gedanken einer einheitlichen Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Oberhasle. Es ist ferner zu beachten, dass nur durch einen einheitlichen Konzessionsakt eine ruhige, den Bedürfnissen angepasste allmähliche Verwirklichung unseres Projekts und eine angemessene Verteilung der Baukosten auf eine grössere Reihe von Jahren ermöglicht wird. Art. 12 lit. b des bernischen Wasserrechtsgesetzes vom 26. Mai 1907 verlangt Inangriffnahme der Erstellung einer Wasserwerkanlage innerhalb dreier Jahre nach Zustellung der Konzessionsurkunde. Würde also durch Ihre Behörde für jedes der vorbenannten einzelnen Werke eine besondere Konzession erteilt, so wären wir gezwungen, sämtliche Werke binnen drei Jahren nach Erteilung der Konzession in Angriff zu nehmen, sofern wir nicht Gefahr laufen wollten, die Konzessionen durch Hinfall für immer zu verlieren (Art. 12 Schlussalinea ib.). Die Folgen sowohl einer überstürzten Ausführung der ganzen Anlage wie auch die der Verunmöglichung der vollständigen Ausführung unseres Projekts durch Hinfall von Konzessionen für einzelne Werke sind zu deutlich, als dass es nötig wäre, sie hier im einzelnen noch zu schildern.

Was sodann die Frist betrifft, innerhalb deren die Anlage derart vollendet werden muss, dass der Betrieb beginnen kann (Art. 12 lit. b des Gesetzes), so beantragen wir, sie auf 20 Jahre festsetzen zu wollen. Die Anlage ist von so ungewöhnlicher Bedeutung, ihre Durchführung mit so grossen Schwierigkeiten verbunden, dass sich die Festsetzung einer längern Frist zu ihrer Vollendung empfiehlt. Innerhalb dieser Frist dürfte es dann möglich sein, Mittel und Wege zur Finanzierung und eine erspriessliche Verwendung der nutzbar gemachten Kraft zu finden.

Endlich erlauben wir uns, gestützt auf das Vorstehende, höflichst das Gesuch zu stellen, es möchte die Konzessionsgebühr für die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberhasle auf 3 Franken pro konzedierte Pferdekraft festgesetzt werden. Nach Artikel 26 des Wasserrechtsgesetzes wird die Gebühr unter Berücksichtigung der Grösse und Kontinuität der konzedierten nutzbaren Wasserkraft, der Lage des Werkes und die Kosten und Schwierigkeiten seiner Anlage und seines Betriebs durch den Regierungsrat als Konzessionsbehörde festgesetzt. Wir sind der Meinung, dass in unserm Falle alle Gründe vorliegen, um auf das im Gesetz vorgesehene Minimum herabzugehen. Die Lage der Oberhasle-Werke ist für die Verwertung der gewonnenen Kraft ganz ausserordentlich ungünstig, weit ab von den industriellen Zentren, mit mangelhaften Kommunikationsmitteln; Industrie ist in der Nähe nicht vorhanden, die Einführung neuer Industrien mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verknüpft, die Fernleitung der Kraft mit hohen Kosten und starkem Verlust an elektrischer Energie verbunden. Die Anlagekosten werden wie schon erwähnt ausserordentlich hoch sein; sie sind für die gesamte Anlage auf 40 Millionen Franken veranschlagt; beim Bau sind grosse Schwierigkeiten zu überwinden, wir erwähnen die Staumauern auf der Grimsel, am Gelmersee und am Engstlensee, an welchen nur zur Sommerszeit gebaut werden kann, sowie die ganz ausserordentlichen Transportkosten. Schliesslich ist noch zu erwägen, dass die grosse kontinuierliche Wasserkraft, die nach unserm Projekt nutzbar gemacht wird, nur dadurch erzielt wird, dass die einzelnen Werke miteinander kombiniert und in Zusammenhang gebracht werden; auf die volkswirtschaftlichen Vorteile dieser Kombination hinzuweisen haben wir schon oben Gelegenheit gehabt; an dieser Stelle müssen wir darauf hinweisen, dass diesen Vorteilen auf der andern Seite ungewöhnlich hohe Anlagekosten, und ausserordentlich schwierige Bau- und Betriebsverhältnisse gegenüberstehen. Es rechtfertigt sich, auch dies in Berücksichtigung zu ziehen.

Zusammenfassend stellen wir das Gesuch:

1. Es möchte uns durch den Regierungsrat die Bewilligung zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberhasle, nämlich der Aare von der Grimsel bis Innertkirchen, des Gelmersees, des Triftwassers, des Gadmenwassers, des Gentalwassers mit Einschluss des Engstlensees, und des Urbachwassers von der Pfenglibrücke bis zu seiner Ausmündung in die Aare erteilt werden.
2. Diese Bewilligung möchte in einem einzigen Akt erfolgen und dabei für die Vollendung der konzessionierten Anlage eine Frist von 20 Jahren und als Konzessionsgebühr ein Betrag von Fr. 3 per Pferdekraft festgesetzt werden."

WASSERRECHT

Eidgenössisches Wasserrecht. Die Leser finden den vom eidgenössischen Departement ausgearbeiteten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ausnutzung der Gewässer an leitender Stelle. Er wird in diesen Tagen von der Expertenkommission beraten; diese besteht aus den Nationalräten Huber (Bern), Vital (Graubünden), Kuntschen

(Wallis), Dubuis (Waadt), Müri (Aargau), Will (Bern), Zürcher (Zürich), den Ständeräten Lachenal (Genf), Munzinger (Solothurn), Scherb (Thurgau) und den Ingenieuren Palaz (Lausanne), Kürsteiner (St. Gallen), Rusca (Locarno), Direktor Miescher (Basel), Direktor Dr. Frey (Kraftwerke Rheinfelden), Stadtrat Dr. Klöti (Zürich), Rechtsanwalt Pfleghart (Zürich), Dr. Epper, Direktor des eidgenössischen hydrometrischen Bureaus in Bern, Redakteur Dr. Wettstein (Zürich).

Wasserrechtsgesetz in Sachsen. Wir teilten in Nr. 4 der „Schweizerischen Wasserwirtschaft" mit, dass das neue sächsische Wasserrechtsgesetz an einem Konflikt zwischen der Ersten und Zweiten Kammer zu scheitern drohe. Die Beratung blieb längere Zeit liegen. Am 15. Januar wurde sie wieder aufgenommen, aber die Zweite Kammer hielt an ihren Beschlüssen fest. Die Differenz bestand namentlich darüber, ob als Träger der Lasten des Gesetzes Wassergenossenschaften gebildet werden sollen, wie das die Zweite Kammer wünscht, oder ob nach dem Willen der Ersten Kammer die Gemeinden diese Lasten tragen sollen. Auch über die Enteignung der Quellen gingen die Ansichten grundsätzlich auseinander.

Nach dieser Entscheidung wurde das verfassungsmässige Einigungsverfahren eingeleitet und am 22. Januar zwischen den Deputationen der Ersten und der Zweiten Kammer eine Verständigung erzielt. Man einigte sich dahin, dass die Lasten bis zum Jahre 1912 von den Gemeinden, von hier an von zu gründenden Wassergenossenschaften getragen werden. Die Abmachungen haben inzwischen die Genehmigung beider Häuser erlangt.

Das Deutsche Reich als Trägerin des Schiffahrtrechts. Dem deutschen Reichstag wird in nächster Zeit das angekündigte Gesetz über die Interpretation des § 54 der Reichsverfassung zugehen, durch das Preussen die Ermächtigung erhalten soll, Schiffahrtabgaben auf den bisher freien Wasserläufen zu erheben. Dazu wird der Berliner „Täglichen Rundschau" geschrieben:

„Wenn der Entwurf den Namen eines Gesetzes über die Erhebung von Schiffahrtabgaben auf regulierten Wasserstrassen führt, so ist doch damit sein eigentliches Wesen keineswegs erschöpft, seine politische Bedeutung geht viel weiter. Es handelt sich in der Vorlage in erster Linie um die Schaffung grosser Zweckverbände für alle deutschen Stromgebiete. Es bedeutet also der Gesetzentwurf tatsächlich eine Übernahme der Flußschiffahrt auf das Reich. Diesem Zweck gegenüber erscheint die Erhebung von Schiffahrtabgaben nur als ein Mittel zur Durchführung. Die Erweiterung der ganzen Frage lässt die Hoffnung als berechtigt erscheinen, dass in den süddeutschen Staaten sowohl die Regierungen als auch die Interessenten in ihrer Mehrheit dem Vorschlage zustimmen werden. Die Zweckverbände sollen aus den Schiffahrtabgaben Reichsstromkassen bilden, aus welchen ohne Aufwendungen des Reiches oder der Einzelstaaten alle Stromregulierungen bestritten werden können, gleichgültig in welchem Bundesstaat sie erforderlich sind, indem die Stromkassen die Zinsgarantien und Amortisationen für die anzuwendenden Summen übernehmen. Der Gesetzentwurf dürfte nur die rechtlichen Grundlagen für die Zweckverbände schaffen, während die Ausführungsbestimmungen den Einzelstaaten überlassen bleiben. Für den grössten Zweckverband, den des Rheinstroms, sind die Einzelheiten bereits auf der im Herbst in Emden abgehaltenen Konferenz der beteiligten Staaten festgelegt worden."

Von anderer Seite wird berichtet, dass die süddeutschen Regierungen besonders Bayern, dem weittragenden Plane bereits zugestimmt haben. Lediglich Baden verhält sich im Hinblick auf seinen Umschlaghafen in Mannheim ablehnend, so dass ihm das Schicksal der Majorisierung im Bundesrat bevorstehe.

Wasserkraftausnutzung

Eine Kraftbezug-Gemeinschaft. Die Regierung des Kantons Schaffhausen hat mit der grossherzoglich badischen Regierung eine Vereinbarung getroffen, die dem Elektrizitätswerk des Kantons erlaubt, den badischen Nachbargemeinden elektrische Kraft zu liefern. Der Vertrag beruht auf Gegenseitigkeit und gewährt beiden Teilen für die Stromleitungen das Expropriationsrecht.

Schiffahrt und Kanalbauten

Nordostschweizerischer Verband für die Schiffahrt Rhein-Bodensee. Der Vorstand des nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes hat sich in seiner Samstag den 30. Januar in Rorschach abgehaltenen Sitzung mit einer Reihe wichtiger Traktanden beschäftigt. Mit Interesse und Genugtuung entnahm man dem einleitenden Berichte des Präsidenten, dass im Bundeshaus die Stimmung den Bestrebungen des Verbandes gegenüber zusehends günstiger zu werden scheint. Wenn auch das vom Verband kurz vor Beginn der Dezembersession der Bundesversammlung eingereichte Begehren um eine Bundessubvention bei der Budgetberatung nicht mehr berücksichtigt werden konnte, so besteht nun doch begründete Aussicht, auf dem Wege eines Nachtragskredites einen Bundesbeitrag an die zur Abklärung der ganzen Frage erforderliche Aufstellung und Begutachtung eines detaillierten Projektes sowie an die Kosten der wirtschaftlichen Begutachtung zu erhalten. Zu diesem Zwecke soll eine das genaue Programm dieser Vorarbeiten enthaltende neue Eingabe an die Bundesbehörden dem nächstens einzuberufenden grossen Zentralausschuss zur Genehmigung vorgelegt und zuvor noch mit der internationalen Vereinigung die erforderliche Vereinbarung über die finanzielle und praktische Teilung der Vorarbeiten getroffen werden. Dieser Punkt wird denn auch das Haupttraktandum der Samstag den 6. Februar in Friedrichshafen stattfindenden Sitzung des internationalen Arbeitsausschusses bilden.

Ferner sollen nun die am nordostschweizerischen Verband beteiligten Kantonsregierungen um eine jährliche Beitragsleistung angegangen werden. Zur Deckung der laufenden Kosten bedarf der Verband einer gesteigerten finanziellen Alimentierung, zu welchem Zwecke auch die Erweiterung des Mitgliederbestandes angestrebt werden soll.

Die Traktanden der bevorstehenden Zentralausschusssitzung wird voraussichtlich noch eine besondere Vorstandssitzung vorzubereiten haben. N.

Association Romande pour la Navigation Intérieure. Notre association, constituée à Genève en date du 23 octobre 1908, vient d'avoir l'occasion d'intervenir utilement auprès des autorités cantonales, à propos de la construction prochaine d'une usine hydro-électrique à la Plaine, sur le Rhône, en aval de Genève. Ayant appris que le Grand-Conseil serait bientôt saisi de cette question, le bureau du Comité de l'A. R. N. I. a pensé bien faire en attirant l'attention du Conseil d'Etat sur la nécessité des sauvegarder les exigences futures de la navigation intérieure, réservées aux termes du nouvel article 24 bis de la constitution fédérale.

Le Conseil d'Etat, par lettre du 13 janvier 1909, a bien voulu répondre en substance ce qui suit:

„Nous avons l'honneur de vous informer que notre „attention s'est déjà portée sur ce point (la navigation „intérieure) lors des pourparlers que nous avons eus „avec la ville de Genève au sujet de la concession des „forces hydrauliques du Rhône en amont du Pont de „la Plaine et que dans la convention élaborée à ce sujet, „les dispositions nécessaires ont été prises pour que „la navigabilité du fleuve ne soit pas entravée „dans l'avenir par cette nouvelle installation."

Cette attitude favorable, bien faite pour encourager les promoteurs de la navigation intérieure dans la Suisse Romande, méritait d'être signalée.

* * *

Dans le but d'étendre son rayon d'action, l'A. R. N. I. désirait organiser à Lausanne une conférence destinée à préparer les voies à la formation d'une section vaudoise, (aujourd'hui constituée sous la direction de M. l'ingénieur Beveley).

Cette conférence, présidée par M. G. Epitaux, architecte, a eu lieu le 22 janvier dernier, devant un nombreux public, à l'Aula du Palais de Rumine, sous les auspices de la Société Vaudoise des ingénieurs et architectes.

Le premier orateur, M. l'ingénieur Autran, envisageant la question dans son ensemble, a montré de manière impressive le rôle merveilleux que la navigation fluviale serait susceptible de jouer dans notre pays, comme facteur de développement économique. Il a étudié les tâches de l'A. R. N. I. et préconisé l'intervention énergique de l'initiative privée.

Après lui, M. Paul Balmer, avocat à Genève, examinant ce qu'il a dénommé l'„ambiance juridique", a étudié la question au point de vue du droit international public. Il a rappelé que, le Congrès de Vienne ayant consacré le principe de la liberté de la navigation fluviale sur les fleuves internationaux navigables, rien ne d'oppose à l'essor et à l'expansion de notre initiative.

Enfin M. L. Deluz, ingénieur à Lausanne, a exposé les grandes lignes de l'avant projet de construction d'un canal destiné à relier le lac léman au lac de Neuchâtel, (canal d'Entreroches) futur trait d'union entre les bassins du Rhône et du Rhin. La réalisation de ce programme, dit-il, intéresse à un haut degré l'avenir économique du canton de Vaud et des régions voisines.

M. Soullier, président des l'A. R. N. I., a remercié de leurs entraînants discours les trois conférenciers que l'auditoire a chaleureusement applaudit. P. B.

Rheinschiffahrt. Die Basler Regierung unterbreitet dem Grossen Rat einen Ratschlag über die Anschaffung neuer Kranen für die Rheinschiffahrtsanlage am Elsässer Rheinweg. Die Landungsstelle am Elsässer Rheinweg besitzt gegenwärtig drei Kranen; davon gehört einer der Gasfabrik, einer der Rheinhafen-Aktiengesellschaft und der dritte der öffentlichen Verwaltung, die ihn der Rheinhafen-Aktiengesellschaft zur Benützung überlassen hat. Diese Kranen vermögen nach den angestellten Berechnungen wöchentlich zirka 2800 Tonnen Güter ein- und auszuladen. Sie reichten für den Verkehr des Jahres 1908 aus, wenn sich auch infolge von Betriebsstörungen hie und da Verzögerungen in der Entladung von Schiffen ergaben.

In der nächsten Saison wird sich aber der Verkehr auf dem Rheine erheblich steigern. Es ist mit der Firma Fendel ein neuer Subventionierungsvertrag abgeschlossen worden, wonach die Zahl der Fahrten dieser Firma in den nächsten Jahren wesentlich grösser sein wird als bisher, und auch von anderer Seite steht eine regere Beteiligung am Schiffsverkehr in sicherer Aussicht. Die Hafenanlage wird demnach eine weit grössere Masse von Gütern zu bewältigen haben; eine Rechnung, die der Rheinschiffahrtskommission vorgelegt wurde, gelangt auf eine Summe von wöchentlich zirka 5000 Tonnen; wenn aber auch dieser Betrag nicht erreicht wird, so muss dennoch eine Vermehrung der Kranen eintreten. Denn auch bei geringerem Verkehr muss für den Fall, dass Betriebsstörungen eintreten, ein Reservekran zur Verfügung stehen. Daneben wäre die Beschaffung eines Handkranens zum Umschlag von Stückgütern zweckmässig.

Die neuen Apparate sollen von der öffentlichen Verwaltung angeschafft werden.

Der grosse Kranen soll für elektrischen Betrieb eingerichtet und zur Vergrösserung der Ausladung auf ein hohes Gestell montiert werden (sogenanntes Hochportal). Damit würde er über die Geleiseanlage im Elsässer Rheinweg hinausreichen. Er wird zirka 75,000 Fr. kosten, der kleine Handkran zirka 2000 Fr. Die Regierung ersucht demnach um einen Kredit von rund 80,000 Fr. An diese Ausgabe wird eine Bundessubvention von maximal 50 Prozent nachgesucht werden.

Internationale Vereinigung für die Schiffahrt Rhein-Bodensee. In Friedrichshafen trat am 6. Februar der Arbeitsausschuss der internationalen Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee zusammen zur Beratung des gemeinsamen Arbeitsprogramms, für das vom Vorstand des nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes ein Entwurf vorgelegt worden war. In grundsätzlicher Annahme dieses Entwurfs wurde die Ausarbeitung eines detaillierten Projekts mit Kostenvoranschlag sowie dessen technische und wirtschaftliche Begutachtung in Aussicht genommen. Die Kosten dieser Vorarbeiten sollen von beiden Verbänden mit Hilfe der beteiligten Staaten je zur Hälfte aufgebracht und die wirtschaftliche Begutachtung soll von jedem Lande selbständig und auf eigene Kosten vorgenommen werden. Mit der Ausarbeitung des Projekts wird begonnen, sobald das Programm bereinigt und genehmigt ist und die Subventionen der beteiligten Staaten bewilligt sind.

Die Schiffahrt Rhein-Bodensee vor dem st. gallischen Ingenieur- und Architektenverein. Wie sehr sich das Interesse in den technischen Kreisen der Schweiz dem wichtigen Projekt der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee zuwendet, haben zwei kurz hintereinander abgehaltene Versammlungen in der Ostschweiz gezeigt, die sich ausschliesslich mit dieser Frage beschäftigt haben. Der bereits in der letzten Nummer der „Schweizerischen Wasserwirtschaft" erwähnten Versammlung des Vereins deutscher Ingenieure am Bodensee ist wenige Tage später eine sehr stark besuchte Versammlung des st. gallischen Ingenieur- und Architektenvereins gefolgt, in der Ingenieur Gelpke in bekannter grosszügiger Weise über die Rheinschiffahrtsbestrebungen referierte. Es gelang ihm, den sichtlich noch stark verbreiteten Vorurteilen und ängstlichen Bedenken mit gutem Erfolg entgegenzutreten. Dem Vortrag schloss sich eine sehr lebhafte und wertvolle Diskussion an, die das Verständnis für die grosse Frage wesentlich gefördert haben dürfte. Es war sehr zu begrüssen, dass die offene Aussprache Herrn Gelpke Gelegenheit bot, die verschiedenen gegen die Fortsetzung der Schiffahrt in den Bodensee vorgebrachten Argumente gründlich zu beleuchten, wobei er auch von einzelnen Votanten in der Diskussion sehr wirksam unterstützt wurde. So wurde mit Recht von einem Diskussionsredner auf den Widerspruch aufmerksam gemacht, der darin besteht, dass von den Gegnern des Projektes bald die wirtschaftliche Bedeutung bestritten, bald aber wieder die angeblich den Bundesbahnen drohende grosse Gefahr vorgeschoben wird. Eine warme Würdigung sprach namentlich auch aus dem Votum des anwesenden Herrn Nationalrat Wild, welcher der oft geäusserten und auch in der Versammlung aufgetauchten Frage, wer denn eigentlich die Kosten dieses Projektes zu tragen habe, entgegenhielt, dass für Werke von solch allgemeiner Bedeutung nicht der enge Standpunkt privater Rentabilitätsberechnung in Betracht kommen dürfe; Wasserstrassen seien, so gut wie andere grosse Verkehrsstrassen, bei denen auch niemand nach der Verzinsung des Anlagekapitals frage, von der Allgemeinheit zu bezahlen.

Die Versammlung, der auch eine Vertretung des Vorstandes des nordostschweizerischen Verbandes beiwohnte, hatte aber auch ein offizielles Ergebnis, in dem der Verein sich mit der dringenden Frage der Laufenburger Schiffahrtsschleuse noch besonders befassen wird. N.

PATENTWESEN

Schweizerische Patente.

(Veröffentlichungen vom Dezember 1908.)

Einrichtung zur Abscheidung von in Wasserläufen mitgeführten festen Körpern. Hauptpatent Nr. 42141. Wilhelm Horstmeier, Berlin (Deutschland).

Gegenstand der Erfindung ist eine Einrichtung zur Abscheidung von in Wasserläufen mitgeführten festen Körpern, bei welcher eine horizontale Scheidewand quer durch den Wasserlauf angeordnet ist, so dass dieser der Höhe nach in zwei Abteilungen getrennt ist, aus deren oberer das Wasser

zu Gebrauchs- oder Kraftzwecken entnommen werden kann, während die untere zur Abscheidung von auf dem Grunde des Wasserlaufes fortbewegten festen Körpern dienen kann.

Die beiliegende Zeichnung veranschaulicht in Figur 1 ein erstes Ausführungsbeispiel der Einrichtung im Vertikalschnitt und in den Figuren 2, 3 und 4 ein zweites Ausführungsbeispiel der Einrichtung; Figur 2 ist ein Vertikalschnitt nach der Linie *A—B* der Figur 3, Figur 3 ein Grundriss der Einrichtung, und Figur 4 ein Querschnitt nach der Linie *C—D* der Figur 2.

Fig. 1.

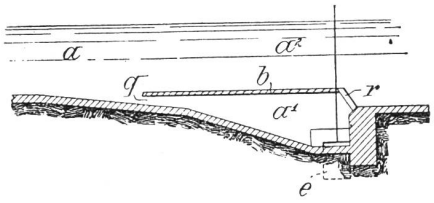


Fig. 2.

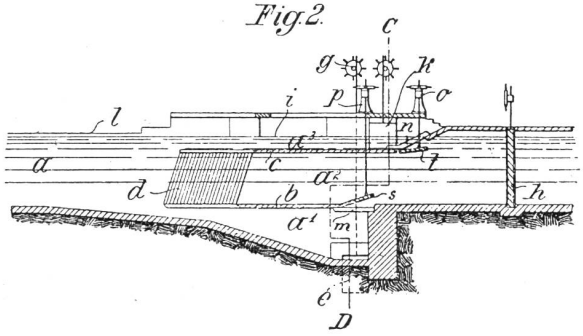


Fig. 3.

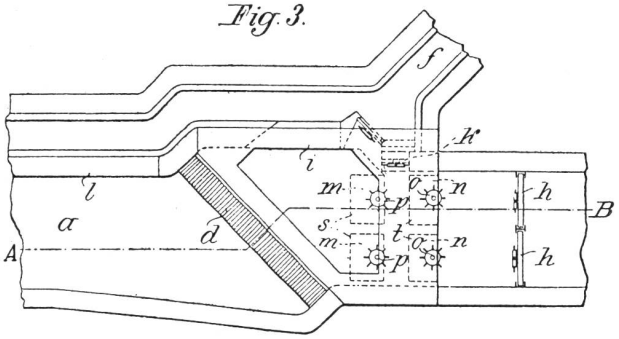
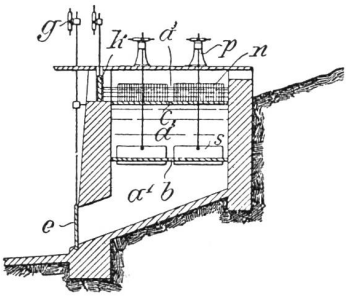


Fig. 4.

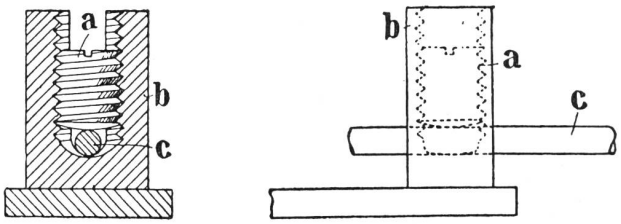


Beim Ausführungsbeispiel nach Figur 1 ist der Wasserlauf *a* durch eine horizontale Scheidewand *b* in zwei übereinanderliegende Abteilungen a^1 und a^2 geteilt. Die untere Abteilung a^1 ist als Kammer ausgebildet und mit einer Auslaßschütze *e* versehen.

Zwecks Förderung des Einlaufens von Geröll und Sand in die untere Kammer a^1 ist das Sohlengefälle des Gerinnes vor dem Eintritt in die Kammer mässig, in der Kammer selbst aber ausgiebig gesteigert. Der Eingangsspalt *q* zur Kammer a^1 ist zweckmässigerweise nur so gross angelegt, dass gerade noch die grössten zu erwartenden festen Körper frei hindurchrollen können, damit das Wasser an dieser Stelle selbst bei geringer Durchflussmenge eine erhebliche Geschwindigkeit erhält, so dass die festen Körper in die Abteilung a^1 gezogen werden und nicht durch die Gewalt der Strömung in die obere Abteilung a^2 gelangen können. Dagegen wird durch die Auslaßschütze *e* der Durchlassquerschnitt der Auslassöffnung zum Eingangsspalt *q* so eingestellt, dass im Innern der Kammer a^1 die Wassergeschwindigkeit hinreichend gering wird, um die Geschiebe daselbst mit Sicherheit zu Boden sinken zu lassen.

Vorrichtung zur Befestigung von Drähten. Hauptpatent Nr. 42108. Willy Scheffler und Willy Schumacher, Friedenau bei Berlin (Deutschland).

Fig. 1. **Fig. 2**



Vorrichtung zur Befestigung von Drähten, dadurch gekennzeichnet, dass ein gabelförmiger Kloben auf der Innenseite seiner Zinken mit Muttergewinde versehen ist, in welches Gewinde das Gewinde einer zwischen den Zinken angeordneten Schraube eingreift, die in niedergeschraubter Lage einen in die Gabel gelegten Draht festzuklemmen bestimmt ist.

□ □ □

(Eintragungen vom 15. Dezember 1908)

Cl. 5 a, nº 42452.* 24 janvier 1908, 8 h. p. — Dispositif pour le nettoyage automatique de grilles d'installations hydrauliques. — Louis Cherpit, serrurier, Nyon (Suisse).

Cl. 111 a, nº 42605. 30 juillet 1908, $6^1/_2$ h. p. — Poteau en béton armé. — Henri Grâa, ingénieur, 35, Rue Emile Gueymard, Grenoble (France).

(Eintragungen vom 31. Dezember 1908)

Cl. 102 b, nº 42774. 5 septembre 1907, $6^1/_4$ h. p. — Moteur hydraulique sans arbre rotatif, commandant une pompe ou un compresseur. — Tom William Brown, ingénieur, 81, Lothair Road, Finsbury Park, Londres (Grande-Bretagne).

Verschiedene Mitteilungen

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Wir machen darauf aufmerksam, dass die von der Generalversammlung des S. E. V. am 13. Dezember 1908 in Olten angenommenen Sicherheitsvorschriften solid gebunden mit den Bundesvorschriften zusammen durch das Vereinssekretariat, Hardturmstrasse 20, Zürich III zu folgenden Preisen bezogen werden können:

Für Mitglieder des S. E. V. per Exemplar Fr. **1.50**
„ Nichtmitglieder „ „ „ **2.—**
Bei Bezug von mindestens 10 Exemplaren 10% Rabatt.
Porto wird extra in Rechnung gestellt.

Wenn der Geldbetrag nicht mit der Bestellung eingesandt wird, erfolgt Sendung gegen Nachnahme.

Der Vorstand des S. E. V.

BRIEFKASTEN

Die Wiedergabe des Entwurfes eines eidgenössischen Wasserrechts-Gesetzes beansprucht so viel Raum, dass wir leider genötigt sind, eine Anzahl von Artikeln und Mitteilungen auf die nächste Nummer zu verschieben.