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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 6 (1913-1914)

Heft: 12

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

heit von Vorteil sein mag, so muss doch jede unnötige Zersplitterung vermieden werden. Die Bundesbahnen müssen vielmehr zur Sicherung ihres Bedarfs darauf halten, dass ihnen die Kraftwerke vollständig zur Verfügung stehen, dass dieselben in den technischen und wirtschaftlichen Forderungen entsprechender Grösse angelegt und dem wachsenden Bedarf entsprechend ausgebaut werden.

Zusammenfassend ergibt sich also, dass durch die Energieabgabe an andere Abnehmer neben der Bahn eine wirtschaftlich bessere Ausnutzung eines Kraftwerkes nicht erreicht werden könnte, dass ferner ein Privatunternehmen ein Kraftwerk weder billiger baut, noch billiger betreibt, und dass demnach die Bundesbahnen die elektrische Energie aus privaten Kraftwerken nicht billiger erhalten könnten, als aus eigenen.

Zu demselben Ergebnis ist auch — wie der Bericht anführt — die preussische Eisenbahnverwaltung gelangt. In der dem Abgeordnetenhause unterbreiteten Vorlage über die Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen wird anerkannt, dass die Erzeugung der Energie in staatlichen Kraftwerken nicht teurer kommen würde, als der Bezug aus privaten Werken. Die Regierung hatte die Energielieferung einem Unternehmer überlassen wollen, der Landtag jedoch verlangte dann den Strombezug aus staatlichen Werken.

Schluss.

Das Ergebnis der Untersuchungen über die Frage: Staatliche oder private Kraftwerke für Bahnbetrieb kann in den folgenden Sätzen niedergelegt werden.

Volkswirtschaftlich ist der Privatbau und der Privatbetrieb von Bahnkraftwerken abzulehnen, weil sich die Privatwirtschaft mit dem Staatsgedanken nicht verträgt. Sodann sind die Bundesbahnen im Besitze namhafter Wasserkräfte, die sie selbst zweckmässig und vollständig ausnutzen können und endlich stehen bei der Privatwirtschaft Vorteile für die allgemeine Energieversorgung nicht zu erwarten.

Vom Standpunkt der Betriebssicherheit der Staatsbahn aus ist der Betrieb der stromliefernden Werke durch Bahnpersonal und somit auch der Besitz der Werke selbst vorzuziehen, weil dadurch eine bessere Fühlung mit dem Betrieb der Bahn und eine grössere Sicherheit gegen Betriebsunterbrechungen durch Streiks und Ausstände erreicht wird.

Die Betriebskosten der Kraftwerke endlich und damit auch der Energiepreis können bei der Privatwirtschaft nicht niedriger sein, weil der Private weder billiger baut, noch auch billiger betreibt, als der Staat, und weil er auch keine bessere Ausnutzung der Kraftwerke zu erreichen vermag. Da sich ferner durch die gemeinschaftliche Bedienung der Bahn und des allgemeinen Versorgungsgebietes keine bessere Ausnutzung eines Kraftwerkes und keine Verbilligung des Energiepreises erzielen lässt, so ist auch vom fiskalischen Standpunkt aus die Staatswirtschaft zu empfehlen.

Immerhin wird bei grossen Werken, die von der Bahn allein auf absehbare Zeit nicht ausgenutzt werden könnten, ein gemeinschaftliches Vorgehen der Bahnverwaltung mit Privaten, Gemeinden oder Kantonen angezeigt sein. So schliesst denn auch der Bericht der Generaldirektion, anhand dessen diese Untersuchungen angestellt wurden, nicht einseitigerweise mit der Verkündigung des ausschliesslichen Staatsgedankens; bei der grundsätzlichen Bedeutung der Stellungnahme der Bundesbahnverwaltung setzen wir die Schlußsätze des Berichtes hierher; sie lauten:

„Nach den vorstehenden Darlegungen erscheint es für die Bundesbahnen geboten, die Kraftwerke für die Erzeugung der elektrischen Energie selbst zu bauen und zu betreiben, weil nur auf diese Weise die Sicherheit für die Aufrechterhaltung des Betriebes unter allen Verhältnissen und die Sicherheit für Deckung des Energiebedarfes in der Zukunft erlangt wird, und weil weder ein finanzieller Vorteil für die Bundesbahnen noch auch für die Allgemeinheit durch die Übertragung der Krafterzeugung an die Privatindustrie zu erreichen wäre.

Mit dieser Stellungnahme soll jedoch eine allgemein giltige und für alle Zukunft bindende Regel nicht gegeben sein. Kurze und wenig verkehrsreiche Strecken können, insbesondere wenn sie zwischen mit Dampf befahrenen Linien liegen, unbedenklich an private Werke angeschlossen werden. Eine Verbindung dieser Werke mit den staatlichen Bahnkraftwerken wird ferner bei der Schaffung grösserer hydraulischer Ausgleichanlagen und Stauseen und — unter bestimmten Voraussetzungen — zum Zwecke gegenseitiger Aushilfe erforderlich sein."

Wasserkraftausnutzung

Wasserkräfte im Wallis. Die Furkabahngesellschaft hat von der Gemeinde Oberwald einen Teil der Wasserkräfte des Jostbaches erworben.

— Der Walliser Staatsrat hat den Herren Varonier & Cie. die Konzession für die Ausnutzung der Wasserkräfte der Lonza auf dem linken Ufer von der Einmündung des Ferdenbaches bis zum Flühliberg erteilt.

— Das Elektrizitätswerk Münster hat die Bewilligung zur Ausnutzung des „Murmelbrunnens" und des Brunnens „Voder Stafelti" im Münstertal erhalten.

Wasserkraftausnutzung in Albanien. Eine vereinigte deutsch-österreichische Handels- und Industriegesellschaft für Albanien ist mit dem Sitze Berlin, Triest und Durazzo begründet worden. Zweck der Gesellschaft ist die Finanzierung und Förderung industrieller Unternehmen in Albanien; beteiligt sind grössere industrielle Firmen und einige Grossbanken in Verbindung mit albanesischen Notablen. Ins Auge gefasst sind Strassenbauten und Fabriken. Für diese will man die Wasserkräfte ausnutzen. Da Albanien an Wasser sehr reich ist, so glaubt man für den Betrieb von Fabriken bald im Besitze billiger motorischer Kräfte zu sein.

(„Zeitschrift für die gesamte Wasserwirtschaft".)

Wasserkraftanlagen in Japan. Wie der englische Sachverständige in Yokohama seiner Regierung berichtet, ist eine Gesellschaft in der Bildung begriffen, welche die Errichtung einer Kraftstation zur Entwicklung von 2600 PS. in der Präfektur Fukushima mit einem Kostenaufwande von 375,000 Yen zum Gegenstande hat. Die gewonnene Kraft soll an verschiedene Ortschaften des Distrikts abgegeben werden; auch ist dem Vernehmen nach ein Kraftlieferungsvertrag mit einer Zementfabrik abgeschlossen worden. Das Kapital der neuen Gesellschaft soll 500,000 Yen betragen.

Schiffahrt und Kanalbauten

Brücke Koblenz-Waldshut und Rheinschiffahrt. In No. 63 der „Neuen Aargauer Zeitung" erlässt Kantonsingenieur Zehnder eine Erklärung über den Brückenbau Koblenz-Waldshut und die Rheinschiffahrt. Er schreibt, die zu bauende Brücke werde von Anfang an so gebaut, dass sie der Großschiffahrt genügt und eine spätere Hebung der eisernen Brücke sei vollständig ausgeschlossen und unnötig. Eine steinerne Brücke hätte die Forderung der Großschiffahrt ebenso gut erfüllt.

So sehr man auch über diese Erklärung mit Rücksicht auf die Großschiffahrt auf dem Rhein erfreut sein muss, so ist doch zu konstatieren, dass zwischen der Botschaft des aargauischen Regierungsrates und der Erklärung des aargauischen Kantonsingenieurs offenbare Widersprüche bestehen.

In der Botschaft Seite 8, 21. Zeile von oben heisst es: „Bei sich später entwickelnder Großschiffahrt müsste der Oberbau gehoben werden." In der Botschaft Seite 6, 6. Zeile von oben, steht zu lesen: „Diese beiden Projekte (von der aargauischen Regierung ausgearbeitet) wurden von der badischen Seite mit Rücksicht auf die Großschiffahrt beanstandet." Seite 6, 4. Absatz der Botschaft lautet, lediglich mit Rücksicht auf die Kosten und eine allfällige Großschiffahrt würde von einer Gewölbebrücke Umgang und zu einer eisernen Brücke Zuflucht genommen werden. Auf Seite 7, 5. Zeile von oben der Botschaft heisst es, sie (die badische Regierung) hätte der von der aargauischen Regierung verlangten Tieferlegung nur zugestimmt, weil eine eiserne Brücke vorgesehen werde, welche später bei Bedarf mit wenig Kosten gehoben werden könne.

Man weiss nun wirklich nicht, wer recht hat, die aargauische Regierung oder der Kantonsingenieur. Unaufgeklärt ist man auch darüber geblieben, wie sich die Verhältnisse nach dem Bau der projektierten Kraftanlage gestalten werden.

Inzwischen hat am 19. März der aargauische Grosse Rat die Brückenbau-Vorlage genehmigt, nachdem auf eine Anfrage von Oberst Waldmeier Regierungsrat Keller erklärt hatte, dass die Brücke allen Anforderungen der Flußschiffahrt entspreche. Damit ist nun freilich der Widerspruch mit dem Inhalte der regierungsrätlichen Botschaft nicht gehoben.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Die Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt bis Basel liess dieses Jahr wegen des andauernd niedrigen Wasserstandes länger auf sich warten, als in den beiden Vorjahren. Der Pegel an der mittleren Rheinbrücke zeigte bis anfangs März nur 60 cm; die Frachtschiffahrt bedarf aber eines um mindestens 40 cm höhern Wasserstandes. Die Niederschläge in der ersten Hälfte März brachten dann die gewünschte Erhöhung, und schon am 13. März traf im Basler Rheinhafen der erste diesjährige Schleppzug der „Rhenus", Transportgesellschaft m. b. H., Mannheim-Basel, ein: Fendel III mit einem Kahn, der 500 t Eisen brachte; der Schleppzug brauchte von Kehl bis Basel 26 Stunden.

Über die diesjährigen Aussichten der Schiffahrt auf dem Oberrhein berichten die „Basler Nachrichten": „Wie wir erfahren, dürfte der Schiffahrtsverkehr in diesem Jahre einen besonders grossen Umfang annehmen. Die Transportmengen, für die bereits Abschlüsse vorliegen, gehen weit über das Quantum des letzten Jahres hinaus. Vor allem wird die Firma Fendel in Mannheim den Schiffsverkehr intensiv betreiben, sie gedenkt ein Quantum von mindestens 150,000 t zu erreichen. Sehr erfreulich sind auch die grossen Abschlüsse für Talfahrten, sie eröffnen eine recht gute Aussicht für die Zukunft der Oberrheinschiffahrt. Allein an Zement werden vorraussichtlich 25—30,000 t zur Abfuhr kommen. Es handelt sich da um ein schweizerisches Schwergüterprodukt, das bisher wegen der hohen Frachtkosten noch nicht exportfähig war. Mit Hilfe der Schiffahrt hofft man nun, auch die schweizerische Zementindustrie zu einer Exportindustrie ausgestalten zu können.

Wenn sich heute auch die bestehenden Umschlagsvorrichtungen des Basler Ausladekais trotz des Höhenunterschiedes von 12 m vom Wasserspiegel bis zum obern Böschungsrand als überaus leistungsfähig erweisen, so lassen doch, was sehr zu bedauern ist, diese Umschlagsvorrichtungen einen starken Schiffahrtsverkehr noch nicht zu; mit den sieben elektrisch betriebenen Laufkranen von durchschnittlich je 4000 kg Tragkraft kann eben die Umschlagsleistung nur bis zu einer gewissen Grenze gebracht werden, und nach fachmännischen Begriffen ist sie immer noch eine ausserordentlich beschränkte. Solange die geplante Kleinhüninger Hafenanlage nicht in Betrieb genommen werden kann, was auch im günstigsten Falle immer noch ungefähr vier Jahre auf sich warten lassen dürfte, wird es sich daher vor allem darum handeln, die bestehende Anlage in ihrer Leistungsfähigkeit durch den Ausbau der maschinellen Einrichtungen, sowie durch Schaffung neuer Lagerungsmöglichkeiten und sekundärer Hilfsinstitutionen möglichst zu erhöhen. Der gegenwärtige Wasserstand ist für die Großschiffahrt überaus günstig, und der Schiffsverkehr dürfte für längere Zeit offen bleiben."

Schiffbarmachung des Oberrheins. Wie aus Karlsruhe berichtet wird, hat im Verlaufe der Verhandlungen mit Baden die elsass-lothringische Regierung ihren bisherigen Standpunkt zum Ausbau des Hüninger Kanals preisgegeben und ist mit Baden darüber in Unterhandlungen getreten, dass auf der untern Hälfte der Strecke Strassburg-Basel die Regulierung und auf der oberen Hälfte die Kanalisierung durch den Einbau von Kraftwerken stattfinden solle.

Die „Strassburger Post" bezweifelt die Richtigkeit dieser Meldung; nach ihr sollen im Gegenteil die Verhandlungen über den Bahnanschluss der Hüninger Hafenanlagen an Basel-St. Johann bis in die letzten Tage fortgesetzt und dabei verschiedene Möglichkeiten erörtert worden sein, deren Besprechung sich mit einer unmittelbar danach erfolgten, so vollständigen Preisgabe des bisherigen Standpunktes nicht vereinigen liesse.

In der zweiten badischen Kammer wurde am 19. und 20. März über die Verbesserung der Rheinschiffahrt zwischen Strassburg und Basel eingehend debattiert. Wir werden, da uns für diese Nummer der Raum dazu fehlt, den Inhalt der Beratung in unsrer nächsten Nummer ausführlich wiedergeben.

Verschiedene Mitteilungen

Eine wasserwirtschaftliche Auskunftsstelle. In Leipzig ist eine wasserwirtschaftliche Auskunftsstelle für Deutschland errichtet worden. Die „Leipziger Neuesten Nachrichten" teilen darüber folgendes mit:

„Ausgehend von dem Gedanken, dass eine Zentralisation die wichtigste Forderung für alle wasserwirtschaftlichen Bestrebungen ist, hat ein Zusammenschluss von Fachleuten und Industriellen eine Auskunftsstelle geschaffen, die allen wasserwirtschaftlichen Interessenten in möglichst gemeinnützigem Sinne mit Rat und Tat zur Seite steht. Neben den zahlreichen Mitarbeitern für Wasserversorgung hat sich ein besonderer Arbeitsausschuss für Talsperrenbau, Melioration und Moorkultur gebildet, der eine einheitliche Zusammenfassung der auf diesen Gebieten liegenden Arbeiten erstrebt. Es werden bei der Ausführung von Talsperren, Be- und Entwässerungsprojekten eingehende und kostspielige wasserwirtschaftliche Untersuchungen angestellt und viele Versuche mit Neuerungen gemacht. Die damit verbundenen wichtigen Erfahrungen kommen meist nicht der Allgemeinheit zugute, sondern verschwinden in den Akten und Archiven der Behörden und Genossenschaften und sieht die Auskunftsstelle und ihr Arbeitsausschuss die hauptsächliche Tätigkeit darin, diese wichtigen Ergebnisse der Allgemeinheit zugänglich zu machen und so den Fortschritt auf diesen Gebieten mit Nachdruck zu fördern. Es handelt sich hier um einen Brennpunkt praktischer Arbeit, und ohne Zweifel wird jeder wasserwirtschaftliche Interessent, besonders auch mit Rücksicht auf das neue Wassergesetz, Anschluss an diese Bestrebung suchen. Wie wir hören, wird der Mitarbeiterkreis ständig erweitert, so dass eine umfassende Verwirklichung dieses Gedankens gesichert ist. Nähere Auskunft erteilt der Sekretär der Wasserwirtschaftlichen Auskunftsstelle für ganz Deutschland, Hermann Heck, Leipzig, Querstrasse 17, I."

Eine solche Auskunftsstelle besteht in der Schweiz schon seit mehreren Jahren im Sekretariat des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes in Zürich.