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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 6 (1913-1914)

Heft: 18

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: 23.07.2025

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

leichtert aber auch die Ueberwachung der Leitungsanlage. In jedem Empfänger ist ein Relais eingebaut, das einen Alarmstromkreis schliesst, sobald die Leitung durch Drahtbruch oder aus anderen Gründen stromlos wird.

Die elektrischen Wasserstandszeiger für Feinablesung werden entweder mit oder ohne Registriereinrichtung geliefert. Ihrer einfachen und betriebssicheren Konstruktion wegen erfordern sie nur äusserst wenig Wartung und deshalb sind sie zur Fernmeldung des Wasserstandes an Wehren, Talsperren, Schleusenbecken usw. besonders geeignet.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Genossenschaft Aare-Rheinwerke. Die von der Konferenz der Wasserwerke am 6. Mai 1914 eingesetzte Redaktionskommission hat in ihrer Sitzung vom 10. Juni in Aarau Statuten, Arbeitsprogramm und Budget in erster Lesung durchberaten.

Aargauisches wasserwirtschaftliches Komitee. Auf Einladung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes fand am 21. März 1914 in Aarau eine Besprechung über die Gründung eines aargauischen Schiffahrtsverbandes statt. Das Resultat der Besprechung war, dass beschlossen wurde, ein ständiges aargauisches wasserwirtschaftliches Komitee zu bilden, das in Verbindung mit dem Wasserwirtschaftsverband und den Schiffahrtsverbänden wichtigere Fragen beraten und öffentlich zur Sprache bringen soll. Zur Bestellung dieser Kommission sollen die den bestehenden Schiffahrtsverbänden angehörenden aargauischen Mitglieder auf 5. Juli zu einer Versammlung nach Brugg einberufen werden.

Versicherung gegen Hochwasserschäden. Die Ausführungen unseres Artikels in Nr. 15 vom 10. Mai 1914, betitelt: Versicherung gegen Hochwasserschäden bedürfen insofern einer Berichtigung, als nicht die Münchner Rückversicherungsgesellschaft, sondern die Schweizerische National-Versicherungsgesellschaft in Basel die Entschädigung von Fr. 2500.— für Vorarbeiten im Interesse der Wasserschadenversicherung an den Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verband für Rechnung der an dem Conzern für Hochwasserschäden-Versicherung beteiligten Gesellschaften ausgerichtet hat.

Wasserkraftausnutzung

Wasserkräfte in Graubünden. Ueber die Ausbeutung der graubündnerischen Wasserkräfte schreibt der Jahresbericht der Rätischen Bahn: „Das Syndikat hiefür konnte sich zu Anfang des Jahres definitiv konstituieren, nachdem die Verhandlungen mit den an der Ausbeutung der Wasserkräfte der Albula und des Landwassers interessierten Cemeinden zum Abschluss von befriedigenden Konzessionsverträgen geführt hatten. In das Eigentum des Syndikates ist auch die Konzession für die Ausbeutung der untersten Gefällstufe der Julia übergegangen. Eine genaue Ueberprüfung dieser dieser Konzession durch die dem Syndikat angehörende Aktiengesellschaft für angewandte Elektrizität „Motor" in Baden hat zur Aufstellung eines weit umfassenderen Projektes unter Einbezug der Gefällstufe der Julia von Mühlen bis Conters, in Verbindung mit der Erstellung eines grossen Stausees bei Roffna geführt. Beim vollständigen Ausbau dieses Projektes, das auch den grossen Vorteil der Regulierung der Abflussverhältnisse der Albula für sich hat, sollen ungefähr 53,000 konstante PS. gewonnen werden. Das Syndikat hat sich in der Folge sofort um die Konzession für die Ausbeutung dieser Gefällstufe beworben und es ist ihm nach langwierigen Verhandlungen gelungen, mit den Gemeinden Mühlen und Roffna zu einem Vertragsabschluss auf annehmbarer Grundlage zu gelangen. Die Verträge bedürfen noch der kleinrätlichen Genehmigung. Am schwierigsten gestalten sich die Verhandlungen mit der Gemeinde Tinzen, wo die Interessen des Syndikates mit denjenigen der Firma Froté & Cie. kollidieren, welche eine Konzession für die Ausnützung des Gefälles der Julia zwischen Tinzen und Roffna besitzt, die im April 1916 abläuft, sofern bis dahin das Werk nicht gebaut ist. Die Verhandlungen mit Tinzen konnten im Berichtsjahre nicht zum Abschluss gebracht werden. Ausser dem Oberhalbsteiner Staubeckenprojekt hat das Syndikat von der Aktiengesellschaft für angewandte Elektrizität „Motor" auch ein allgemeines Projekt für die Ausbeutung der Wasserkräfte des Somvixerrheins erworben und mit der Gemeinde Vrin einen bezüglichen Konzessionsvertrag abgeschlossen."

Talsperren in Deutschland. Das neue Staubecken an der Glatzer Neisse bei Ottmachau wird mit 120 bis 160 Millionen m³ Inhalt eines der grössten in Deutschland sein und soll in den nächsten fünf Jahren geschaffen werden. Von dem Gesamtfassungsraume sollen etwa 23 Millionen m³ als Hochwasserschutz freigehalten werden. Bei rechtzeitigem Ablassen des Beckeninhaltes kann dieser Raum noch eine Vergrösserung erfahren. Als Zuschusswasser für die Schiffahrt in der Oder werden zu Beginn der Schiffahrt 86 Millionen m³ bereit gehalten; in sehr trockenen Jahren können 55 m³/sek. zur Abgabe gelangen. Die Wasserkraft kann bei Beibehaltung eines Mindeststaues ausgenützt werden. Der Staudamm erhält eine aussergewöhnliche Länge. Nach den Plänen erstreckt er sich von Sarlowitz etwa 2,5 km südwärts und wendet sich sodann nach Südwesten; insgesamt wird er fast 5 km lang. Er soll aus einem gemauerten Kern mit Erdschüttung bestehen und mit Ton, Kies und Steinen dichtgemacht werden. Die grösste Wassertiefe des 2000 ha grossen Beckens wird 12 m betragen. Die Eisenbahn von Kamenz nach Neisse muss verlegt werden; die rund 9 km lange Umgehungslinie wird die nördliche Begrenzung des Beckens von Pomsdorf bis Sarlowitz bilden.

Wasserkräfte in Russland. Die 1909 einberufene Kommission für Wasserkraftausnutzung in Russland, bestehend aus Beamten und Vertretern der Ministerien und der russischen Geographischen Gesellschaft, hatte die Aufstellung eines Wasserkraftkatasters und Ermittlung der für den elektrischen Bahnbetrieb geeigneten Wasserkräfte zur Aufgabe. Bisher wurden nur einige Flussläufe untersucht, und zwar der Dnjestr (15,000 KW), Njemen (30,000 KW) und die grossen Wasserfälle am Ssuna von 120,000 KW) maximaler und kaum 12,000 KW minimaler Leistung. Die Kosten des 15,000 KW-Kraftwerkes Birschtany am Njemen werden mit 4 Millionen Rubel veranschlagt. Die Kosten der drei Kraftwerke von 20,000 KW an den Ssunafällen werden auf 3 Millionen Rubel geschätzt, doch soll die Leistung durch Anlage eines Staubeckens noch erhöht werden.

Schiffahrt und Kanalbauten

Rhone-Rhein-Schiffahrt. In Freiburg tagte am 21. Juni die schweizerische Vereinigung für Rhone-Rheinschiffahrt unter dem Vorsitze ihres Präsidenten, Ingenieur Deluz, von Lausanne. Etwa 70 Mitglieder der Vereinigung waren zugegen. Die Verhandlungen fanden im Grossratssaale statt. Aus dem Jahresbericht des Präsidenten ist hervorzuheben, dass die schweizerischen Vereinigungen für Binnenschiffahrt noch nicht genügend Kontakt miteinander haben und dass in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Bestrebungen ein Zentralausschuss geschaffen werden sollte. Der Präsident legte die Möglichkeit der Schiffahrt von Yverdon bis Solothurn dar. Er wies auch auf das Material hin, welche die Vereinigung an der Landesausstellung ausgestellt hat und gab dem Wunsche Ausdruck, dass die Bestrebungen der Vereinigung immer mehr das Interesse der Bevölkerung wecken mögen. Das Budget der Vereinigung sieht zurzeit etwa 3200 Franken Jahresausgaben vor. Die Enquetekommission erstattete durch Herrn Fornallaz Bericht über die Transportbedingungen, die heute bestehen, und wie sie sich in Zukunft von Chancy nach Koblenz gestalten sollen. Der Redner erinnerte daran, dass die Trans-

portkosten Marseille-Lyon und Rotterdam-Basel schon heute billiger sind, als ursprünglich angenommen wurde. Trotz der vorgesehenen Schiffahrtsabgaben wird dies auch für die Rhone-Rheinschiffahrt zum Nutzen der einheimischen Industrie der Fall sein. Der tkm wird um die Hälfte billiger als die Bahntaxen, wodurch die Preise der Rohprodukte wesentlich verbilligt werden. Die im Durchschnitt von den Waren zurückgelegte Strecke wird auf 130 km berechnet. Die Bundesbahnen werden auch von der Konkurrenz der Wasserwege nichts zu fürchten haben, da diese hauptsächlich für den Transport von schweren Waren benutzt werden, wofür die Bahnen billige Ausnahmetarife haben. Im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung der Westschweiz und der schweizerischen der Hochebene muss mithin energisch auf die Verwirklichung der Bestrebungen der Vereinigung hin gearbeiteit werden.

Der Vorort der Vereinigung wird Neuenburg übertragen, mit Herrn Savoie-Petitpierre als Präsident.

Herr Vallotton wies darauf hin, dass die Entwicklung der Hafenanlagen von Basel von der grössten Wichtigkeit auch für die Ziele der Vereinigung ist. Jedoch sollte die zurzeit in Basel in Bildung begriffene Gesellschaft womöglich mit schweizerischem Kapital begründet werden.

Den Schluss der offiziellen Tagung bildete ein Bankett, an dem die freiburgische Regierung durch Staatsrat Musy ihre Sympathien für die Tätigkeit der Vereinigung ausdrücken lies.

Birsfelder Rheinhafen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat kürzlich von der Uferfront des Rheines bei Birsfelden ein Terrain von etwa 30,000 m² angekauft zum Preise von 3 Fr. per m². Auch die von Rollschen Eisenwerke haben am Rheim bei Birsfelden Land erworben und zwar etwa 1000 Ar; es heisst, dass sie noch einen weiteren Komplex ankaufen werden, doch sind die Verhandlungen noch im Gange.

Schiffahrt Rhein-Bodensee. Im „Schaffhauser Intelligenzblatt" teilt Herr Nationalrat Dr. Spahn mit: „Wie mir von massgebender Seite erklärt wurde, hat nun neben Baden, das sich bereits offiziell und ohne jede Opposition für ein rasches Vorgehen ausgesprochen hat, auch Elsass-Lothringen eine der Schiffahrt freundliche Haltung angenommen. Bekanntlich war man dort bis vor kurzem grundsätzlich gegen den Ausbau der Rheinstrecke Strassburg-Basel für die Schiffahrt und man musste sich auf eine erhebliche Opposition von jener Seite gefasst machen. Die neue Regierung, welche infolge der Zaberner Vorfälle eingesetzt worden ist, hat nun aber einen andern Standpunkt in der Sache als ihre Vorgängerin. Sie hat sich sogar bereit erklärt, an die weitern Studien einen namhaften Beitrag zu bewilligen, was als ein Zeichen grundsätzlicher Zustimmung betrachtet werden darf. Nachdem nun auch der schweizerische Bundesrat die offizielle Mitwirkung der Schweiz zugesagt hat, dürfte nunmehr der Einleitung der notwendigen internationalen Verhandlungen nichts mehr im Wege stehen."

Schiffbarmachung des Oberrheins. Am 16. Juni kam in der zweiten Kammer des Badischen Landtages die Oberrheinschiffahrt nochmals zur Sprache; das Haus behandelte den von der Regierung für die Projektierung der Schiffbarmachung des Oberrheins zwischen Strassburg und Basel und zu Versuchsbaggerungen auf dieser Strecke verlangten Kredit von 20,000 Mk. (weitere 20,000 sind in das Budget des nächsten Jahres aufzunehmen). Das Zentrum hatte den Antrag gestellt, die Regierung soll Arbeiten erst aufnehmen, wenn die andern interessierten Staaten (namentlich die Schweiz und Elsass-Lothringen) eine Beteiligung an den Kosten übernommen hätten. Der Antrag wurde aber nach den Erklärungen des Ministers des Innern, v. Bodman, zurückgezogen. Dieser führte zur Begründung des verlangten Kredites aus: Wir müssen daran denken, wie unser Land in fünfzig und mehr Jahren bevölkert sein wird, und wir müssen uns überlegen, welche Ernährungsmöglichkeiten wir schaffen können; deshalb unser Interesse an der Erschliessung der Wasserkräfte und der Schiffbarmachung des Oberrheins! Wir sind an der in Bildung begriffenen Schiffahrtsgesellschaft in Basel finanziell nicht beteiligt. Man kann eigentlich auch nicht sagen, dass wir am badischen Schiffahrtskonzern finanziell beteiligt seien; wir haben nur ein günstiges Darlehen zur Erwerbung der Aktienmehrheit der bekannten Schiffahrtsgesellschaften gegeben und uns das Optionsrecht vorbehalten. Ein fiskalisches Interesse an der Schiffahrt nach Basel haben wir nicht. Dagegen haben wir ein sehr grosses Interesse daran, dass die Schiffahrt auf dem Rhein erhalten bleibe: Elsass-Lothringen will bekanntlich die Schiffahrt über seine Kanäle nach Basel leiten. Bei den letzten Verhandlungen mit den elsässischen Vertretern glaubten diese, eine Beteiligung ihres Landes an den Kosten des Werkes in Aussicht stellen zu können. Eine bindende Erklärung haben wir aber nicht. Ein Notenwechsel muss aber erst erfolgen. Wir haben mit Rücksicht auf die Schiffahrtsinteressen seinerzeit Einspruch erhoben gegen den Bau des Kraftwerkes bei Kembs. Man kann über diese Frage nur entscheiden auf Grund eines Projektes für die ganze Strecke. Elsass-Lothringen wünscht aber die Genehmigung des Kembswerkes; wenn wir ihm also Schwierigkeiten machen, müssen wir doch den ersten Schritt zum Projekt für die ganze Strecke tun! Mit der Schweiz können wir erst verhandeln, wenn diese damit einverstanden ist, und wenn das Auswärtige Amt in Berlin seine Einwilligung gibt. Ich hätte das in der öffentlichen Sitzung lieber nicht gesagt; in der Kommission habe ich es mitgeteilt. Nun musste ich es aber wegen der Resolution des Zentrums doch sagen. Zur Zeit findet in Bern der schweizerische Schiffahrtkongress statt; er wird die Frage der Schiffbahrmachung des Oberrheins erörtern. Ich bin zu diesem Kongress eingeladen gewesen und hätte ihn gerne besucht, die Landtagsverhandlungen haben mich aber davon abgehalten. In der Schweiz besteht ein sehr lebhaftes Interesse für die Schiffbarmachung des Oberrheins. Es wird voraussichtlich keine Schwierigkeiten bei den Verhandlungen mit der Schweiz geben, und es ist anzunehmen, dass sich die Schweiz an den Kosten beteiligen wird.

Wie lange es gehen wird, bis Holland der Erhebung von Schifffahrtsabgaben zustimmen wird — was Voraussetzung für die Inangriffnahme des Werkes ist — das weiss ich nicht; die entscheidenden Verhandlungen sind erst in diesem Frühjahr aufgenommen worden. Wenn Holland zustimmt, müssen wir gewappnet sein; wir müssen dann schon volle Klarheit haben. Mit der Entwurfbearbeitung für die Strecke Strassburg-Basel werden wir sofort beginnen können, wenn wir mit den beteiligten Staaten zu einer Einigung über die Kosten der Projektierung kommen. Wenn es aber zu einer solchen Verständigung nicht kommt, so wollen wir nicht abhängig sein; wir wollen auch dann in der Lage sein, ein Projekt aufstellen, zu können, weil es doch auch sehr in unserem Interesse liegt, nun einmal klar zu sehen.

Nach Ausführungen weiterer Redner, die sich alle in einem für die Schiffbarmachung des Oberrheins günstigen Sinne äusserten, wurden die beiden Positionen des Nachtragsetats in Höhe von je 20,000 Mk. einstimmig angenommen.

Der Vorarlberg und die Rhein-Bodenseeschiffahrt. Der Landtag von Vorarlberg hat an die Oesterreichische Regierung das Gesuch gerichtet, sie möchte das Interesse des Landes an der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee durch eine kräftige Unterstützung und Mitwirkung an den Bestrebungen mehr als bisher zum Ausdrucke bringen.

Dampfschiffahrt auf dem Untersee und Rhein. Die Schweizerische Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein schliesst ihre Jahresrechnung für 1913 mit einem Fehlbetrage von rund 14,000 Fr. ab, eine Folge des überaus ungünstigen Wetters des letzten Jahres und der schlechten Herbsterträgnisse. Das eigentliche Betriebsdefizit beträgt trotzdem rund 5766 Fr., der Rest kommt auf Rechnung der Verzinsung und Amortisation des Anleihens für das neue Dampfboot.

Dampfschiffahrt auf dem Genfersee. Die am 6. Juni abgehaltene Versammlung der Dampfschiff-Gesellschaft für den Genfersee beschloss, wieder eine Dividende von 6% auszurichten.

Schiffahrtsweg Berlin-Stettin. Am 17. Juni wurde der neue Schiffahrtsweg Berlin-Stettin mit einer Eröffnungsfeier,

an der auch der Kaiser teilnahm, eröffnet; er erhält den Namen Hohenzollern-Kanal.

Navigation de Lyon à Avignon. Nous lisons dans la „Tribune de Genève": „L'inauguration de la Ville de Lyon" (voir le dernier numéro de la „Schweizerischen Wasserwirtschaft", page 225) marquera une date dans l'histoire de la navigation sur le Rhône. Depuis 25 ans, en effet, il n'y avait plus aucun service de passagers sur ce fleuve; le transport des marchandises était lui-même fort réduit et c'était navrant de voir cette merveilleuse voie d'eau si mal utilisée.

Pendant longtemps, le Rhône a passé à tort pour être difficilement navigable, et il a fallu l'énergie de quelques hommes dévoués pour redonner à ce beau fleuve une partie de l'animation qu'il avait autrefois.

En 1911 fut fondée à Lyon la Compagnie lyonnaise de navigation et remorquage, qui substitua aux vieux et faibles remorqueurs en usage sur le Rhône de puissants remorqueurs de 2000 HP munis de machines provenant de la fabrique bien connue Escher, Wyss et Cie. à Zurich. Cette compagnie marche fort bien et rend de grands services à l'industrie lyonnaise en lui permettant de faire venir directement et à bon marché un grand nombre de marchandises qui jusqu'alors étaient tributaires des chemins de fer.

Le maire de Lyon et le président du conseil d'administration de la Cie. lyonnaise de navigation et de remorquage M. J. de Watteville, frappés du succès de la société, prirent l'initiative de créer un service de voyageurs et c'est alors que fut fondée la Compagnie lyonnaise de navigation de plaisance.

Les débuts furent difficiles et se heurtèrent à beaucoup d'opposition et d'hostilité, mais la ferme volonté et le travail opiniâtre de promoteurs de cette affaire finirent par avoir raison de tout; le grand succès remporté par le premier voyage de la Ville de Lyon ainsi que l'accueil enthousiaste des populations riveraines sont une juste récompense de toutes leurs peines.

L'affaire est lancée maintenant et nombreuses seront les personnes qui voudront apprendre à connaître le Rhône et qui choisiront cette délicieuse manière de traverser une des plus belles parties de la France, confortablement installées à bord d'un excellent bateau."

Rheinhafen Basel. Schiffs- und Güterverkehr im Monat Mai 1914 (im Monat Januar und Februar war kein Verkehr).

	Zufuhr (Bergfahrten):		Abfuhr (Talfahrten):	
	Mai	Jan.—Mai	Mai	Jan.—Mai
Schleppzüge	20	43	21	38
Dampfer	21	46	22	46
Kähne	33	65	31 (leer 1)	54 (leer 3)

Ladung in t à 1000 kg brutto.

Zufuhr:

Kohlen	4794	Granitsteine	83
Roheisen	3300	Harz	46
Phosphat	2852	Mähmaschinen	46
Chromerz	833	Glucose	41
Stückgüter	481	Kaffee	31
Loser Hafer	429	Tabak	19
Holz	409	Röhren	14
Blei	372	Rohasbest	13
Bandagen	348	Cellulose	11
Oele	278	Lokomotivachse	9
Landw. Maschinen	181	Papier	8
Kryolith	161	Honig	7
Chemikalien	143	Total	**14909**

Abfuhr:

Kondens. Milch	2291	Abrasit	106
Stückgüter	1478	Ledermehl	100
Asphalt	1405	Steine	95
Ferrosilizium	1106	Reiskleie	40
Byritasche	662	Maschinen	15
Aluminium	439	Leim	15
Karbid	414	Glycerin	12
		Total	**8178**

Total	Zufuhr	Abfuhr	Gesamtverkehr
Mai 1914	14909	8178	23087
1914 bis Ende Mai	28144	14213	42357
1913 bis Ende Mai	14763	6499	21262

Basel, den 10. Juni 1914.

Finanzdepartement.

Geschäftliche Mitteilungen

Chronik der Firma Locher & Co. in Zürich. Für die Landesausstellung hat diese angesehene Schweizer Baufirma in einem vornehm und gediegen ausgestatteten Band einen kurzen Abriss ihre Geschichte und eine ausführliche Zusammenstellung aller ihrer projektierten und ausgeführten Bauten herausgegeben. Die Firma Locher & Co. wurde im Jahre 1830 durch Baumeister, Stadtrat und Oberst S. Johann, Jakob Locher-Oeri gegründet. Die Nachfolger des Gründers brachten das Geschäft zu hoher Blüte. Besonders Dr. Eduard Locher hat sich durch seine Leistungen beim Bau des Simplontunnels weit über die Grenzen des Vaterlandes hohe Anerkennung geschaffen. Anfangs 1905 übergaben Eduard und Fritz Locher ihren Söhnen gleichen Namens mit Oberingenieur Lüchinger das Baugeschäft. Seit 1912 bestehen neben dem Hauptsitz der Firma in Zürich zwei Filialen in Paris und Barcelona.

Vor 1846 bestanden die Arbeiten der Firma hauptsächlich in Wehr-, Brücken- und Strassenbauten. Später folgten Arbeiten aus allen Gebieten der Baukunft. Neben der eigentlichen Bauausführung hat sich die Firma schon seit den achtziger Jahren mit der Ausarbeitung von Projekten in Hoch- und Tiefbau und deren Bauleitung beschäftigt.

Unter den Wasserbauten finden wir eine ausserordentliche grosse Zahl von bedeutenden Brückenbauten an der Aare, Reuss und am Rhein. In den letzten Jahren war die Firma auf dem Gebiete des Wasserbaues besonders intensiv tätig. Wir erwähnen hier nur: Kraftwerke an der Reuss, E. W. Spiez, E. W. Wynau, E. W. Schaffhausen, Olten-Gösgen. In der letzten Zeit sind der Firma grosse Anlagen im Ausland übertragen worden, u. a. die Wasserkraftanlage an der Cairasca (Italien) in Viverone (Italien), Wasserkraftanlage Flamisell supèrieur und inférieur (Spanien) Wasserkraftanlage am Isonzo (Triest). Die Firma Locher & Co. beschäftigt sich auch sehr intensiv mit den Schiffahrtprojekten und sie hat im Auftrage der Schiffahrt-Verbände an Aare und Rhein bedeutende Projektstudien ausgeführt.

Die rege und vielseitige Tätigkeit der Firma spiegelt sich auch an der Landesausstellung wieder, wo sie in den Gruppen Hochbau, Wasserwirtschaft, Bahn-, Strassen-, Brücken- und Wasserbau stark vertreten ist.

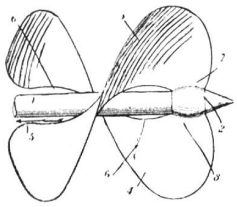
Die Firma Locher & Co. ist das Beispiel einer mit echt schweizerischer Tatkraft und Umsicht geführten Unternehmens, das Hochachtung verdient und dem man eine stetige Weiterentwicklung wünschen muss. A. H.

Bernische Kraftwerke A.-G. Diese zu 97 % dem Kanton Bern gehörende Unternehmung erhöht ihr Aktienkapital von 10 auf 16 Millionen. Die neuen Aktien werden zu pari den Gemeinden angeboten, jedoch dürfen diese die Titel nur mit Genehmigung des Verwaltungsrates weiter übertragen und müssen sie erst der Kantonalbank zu pari anbieten.

Patentwesen

Hélice. Brevet principal No. 64380. L. Maublanc & N. Lallié, Nantes.

Déposé 4 décembre 1912. — Publié 1 avril 1914.



Cette hélice est caractérisée par deux palettes 3 et 4, fixées sur deux portions étroites 7 et 8, diamétralement opposées, du moyeu 2 de l'arbre 1 de l'hélice, les palettes s'étendant symétriquement de part et d'autre dudit arbre 1 sur toute l'étendue de la longueur de l'hélice de manière à être maintenues éloignées de l'arbre, en vue de laisser un passage libre à l'eau refoulée le long dudit arbre.