

Zum Ausbau der Bündner Wasserkräfte

Autor(en): **Jegher, Carl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 18

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zum Ausbau der Bündner Wasserkräfte.

Seit unserer ersten Berichterstattung (in Form eines erläuternden Kommentars zur Eingabe der Bündnerischen Techniker-Verbands-Leitungen, auf Seite 157 dieses Bandes, Nr. 12 vom 20. September) hat sich die Angelegenheit der B. K. weiter entwickelt. Wir schicken voraus, dass die Generalversammlung des Bündner Ing.- und Arch.-Vereins am 24. Oktober d. J. das Vorgehen ihres Präsidenten und des Vorstandes nach einlässlicher Diskussion mit 45 Mehrheit gebilligt hat. Leider haben wir die uns wiederholt zugesicherte Darstellung und Begründung seitens der B. K. bis heute nicht erhalten. Dagegen sind wir nun in der Lage, gestützt auf persönliche Erkundigungen beim h. Regierungsrat von Graubünden, sowie bei verschiedenen Hauptbeteiligten auf beiden Seiten, unsern Lesern die erwünschte Aufklärung zu erteilen, unter Hinweis auf das von uns am 20. September bereits Gesagte.

Die ausserordentliche Versammlung des Grossen Rates hat sich vom 6. bis 8. Oktober mit der Frage der Beteiligung an den B. K. durch Uebernahme von 5 Mill. Fr. (gleich die Hälfte des Aktienkapitals) befasst. Sie beschloss: *erstens* (mit 56 gegen 24 Stimmen) den Gegenstand *jetzt* zu behandeln; *zweitens* (mit 72 gegen 11 Stimmen) der beehrten kantonalen Beteiligung mit 5 Mill. Fr. zuzustimmen. Hierauf rief Reg.-Rat Plattner (Vizepräsident der B. K.) als Chef des kant. Baudepartement die Experten Narutowicz und Miescher, über den Kopf der kant. Wasserwirtschafts-Kommission hinweg, von sich aus telegraphisch (!) ab, was selbstverständlich auch den Kommissions-Präsidenten, Nat.-Rat Vital, zu sofortigem Rücktritt veranlasste. Es sei noch erwähnt, dass Nat.-Rat Vital wegen noch ungenügender Abklärung der Frage die Verschiebung des Traktandums auf die ordentliche November-Session des Grossen Rates beantragt hatte, um erst in Kenntnis der auf den 25. Oktober zugesicherten Oberexpertise entscheiden zu müssen. Prof. Narutowicz erklärte uns am 21. Oktober, dass das Gutachten etwa am 22. Oktober hätte abgeliefert werden können. Die Volks-Abstimmung ist auf den 9. November angesetzt.

Es ist selbstverständlich, dass die Experten, und mit ihnen zunächst unsere bündnerischen Fachkollegen, in der Sistierung der Expertise, ganz besonders aber in der geradezu Aufsehen erregenden, weil ganz unnötigen *Form* einer telegraphischen Abberufung technischer Gutachter eine schwerwiegende Verdächtigung ihrer Vertrauenswürdigkeit und damit eine Missachtung des Technikerstandes im allgemeinen erblickten und sie als eine ungerechtfertigte Entwertung der auf Sachkenntnis gestützten Mitarbeit der Techniker am öffentlichen Wohl empfinden. Der Vorstand hat am 16. Oktober und die Generalversammlung am 26. Oktober ihre Meinungen in bezüglichen Eingaben an die Regierung zum Ausdruck gebracht. Wir zögern nicht, uns ihrer Auffassung anzuschliessen. Die zugestandenermassen *sachlich* unbegründete Brückierung der beiden angesehenen Fachexperten ist aber nicht nur vom Standpunkt der Berufsehre aus zu bedauern, sondern auch deshalb, weil dadurch der Regierungsrat ganz unnötigerweise dem Verdacht ausgesetzt wurde, er habe die Meinungsäusserung der Fachexperten nicht hören wollen, weil er fürchtete, sie könnte ungünstig ausfallen; denn nur so lässt sich die telegraphische Eile erklären. Es ist dies umso bedauerlicher, als die Begutachtung sicherem Vernehmen nach gar nicht so ungünstig ausgefallen wäre und sich der grösste Mangel des in Frage stehenden Werkes Klosters-Küblis, das Fehlen einer Winterreserve, durch die Ausnützung des Davoser-Sees nach allgemeiner Auffassung innert nützlicher Frist wird beseitigen lassen.

Bei der überstürzten Behandlung der ganzen, für den Kanton Graubünden sehr wichtigen Angelegenheit hat, neben einwandfreien technischen Gründen, zweifellos auch „Politik“ mitgespielt.¹⁾ Dagegen haben sich unsere Bündner Kollegen mit vollem Recht gewehrt. Dabei haben die Leidenschaften, auf beiden Seiten, die sachliche Behandlung nicht immer gefördert, so sehr der Einzelne die Ueberzeugung gehabt haben mag, die ihm anvertrauten Interessen richtig wahrzunehmen. Heute ist der Kampf beendet, und

¹⁾ Unser bezüglicher Hinweis (vom 20. Sept.) auf die bernische Lötschberg-Politik im Jahre 1906 mit ihren verhängnisvollen Folgen erfährt zufälligerweise gerade in vorliegender Nummer eine Illustration im Vortrags-Referat auf S. 232. Auch die B. K.-Subventionsbedingungen enthalten unerfreuliche Beschränkung mit geschäftlichen Klauseln, Terminen u. a. m., die berechnete Bedenken erregen mussten. Dagegen betonen wir ausdrücklich, dass wir durch unsern Hinweis die bautechnische Seite des Projektes Klosters-Küblis in keiner Weise bemängeln wollen. Wir hoffen, dieses unsern Lesern binnen kurzem näher schildern zu können.

an uns Technikern, die wir auch für ein höheres Berufssehen uns wehren, ist es nun zu zeigen, dass wir *die Sache* über die Person stellen und dadurch die höhere Wertschätzung in den Augen der Allgemeinheit verdienen. Hierin wissen wir uns insbesondere auch einig mit dem Vorstand des Bündner Ing.- und Arch.-Vereins, dessen Stellungnahme vom grundsätzlichen Standpunkt auch wir, wie am 20. September so heute noch, durchaus billigen.

Für die Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung“
Carl Jegher, Ing.

Miscellanea.

Der Stand der Welthandelsflotte vor und nach dem Kriege. Bei der ausserordentlichen Wichtigkeit, die heute der Handelsflotte der Welt für den wirtschaftlichen Wiederaufbau in allen Ländern zukommt, dürften die nachstehenden Zahlen über deren jetzigen Bestand im Verhältnis zum letzten Jahre vor dem Kriege auch für unsere Leser von Interesse sein. Ueber die Handelsschiffe sämtlicher Staaten ist mit „Lloyds Register of Shipping“ für 1919/1920 zum ersten Mal seit Kriegsbeginn wieder die durch keine Zensur eingeschränkte statistische Uebersicht erschienen. Nach dieser Statistik, die alle Schiffe von 100 Brutto-Reg.-Tons und mehr enthält, umfasst die Welthandelsflotte gegenwärtig 47,892 Mill. B. R. T. an Dampf- und 3,022 Mill. B. R. T. an Segelschiffen, was im Vergleich zu 1914 mit 45,4 Mill., bezw. 4,05 Mill. B. R. T. überraschenderweise, trotz der schweren Verluste im Kriege, ein Zuwachs von nahezu 2,5 Mill. B. R. T. für Dampfer ergibt, während andererseits der Rückgang der Segler in dem vorangehenden Jahr fünf noch um 0,38 Mill. B. R. T. grösser gewesen war, als während des Krieges. Ueber die Verteilung der Dampferflotte auf die einzelnen Staaten entnimmt die „Z. d. V. D. I.“ vom 20. Sept. der erwähnten Statistik die folgende Zusammenstellung.

Stand der Dampfschiff-Flotte der Welt.

Länder	Bestand in Mill. Brutto-Reg.-Tons		Unterschied zwischen 1914 und 1919	
	Juni 1914	Juni 1919	Mill. B. R. T.	%
Grossbritannien	18,89	16,34	— 2,85	— 13,5
Britische Dominien	1,63	1,86	+ 0,23	+ 14,1
Vereinigte Staaten:				
Ozean-Verkehr	2,03	9,77	+ 7,74	+382,1
Seen-Verkehr	2,26	2,16	— 0,10	— 4,4
Deutschland	5,14	3,25	— 1,89	— 36,8
Oesterreich-Ungarn	1,05	0,71	— 0,34	— 32,2
Dänemark	0,77	0,63	— 0,14	— 18,1
Frankreich	1,92	1,96	+ 0,04	+ 2,1
Griechenland	0,82	0,29	— 0,53	— 64,6
Niederlande	1,47	1,57	+ 0,10	+ 6,9
Italien	1,43	1,24	— 0,19	— 13,4
Japan	1,71	2,33	+ 0,62	+ 36,1
Norwegen	1,96	1,60	— 0,36	— 18,4
Spanien	0,88	0,71	— 0,17	— 19,8
Schweden	1,01	0,92	— 0,09	— 9,7
Andere Länder	2,43	2,55	+ 0,12	+ 5,2
Zusammen	45,40	47,89	+ 2,49	+ 5,5

Dazu ist immerhin zu bemerken, dass in dieser Zusammenstellung die Schiffe der Zentralmächte, die zur Zeit des Waffenstillstandes im November 1918 von den Entente-Staaten nicht erbeutet oder angefordert waren, noch als deutsche, bezw. österreichisch-ungarische aufgeführt sind. Die Verteilung der Schiffe auf die einzelnen Länder entspricht somit nicht mehr den jetzigen Verhältnissen. Ferner darf nicht übersehen werden, dass unter dem Bestand von 1919 eine gewisse Anzahl Schiffe enthalten sind, die nur aus Not an Frachtraum notdürftig in Betrieb gehalten werden.

Eisenbetonroste zur Verstärkung der Schienenstoss-Bettung. Im Bereiche der Eisenbahndirektion München wird ein bereits erprobtes Mittel zur Verbesserung der Geleiseanlage angewandt, das den Schienenstössen eine ihrer grösseren Beanspruchung entsprechende Unterstützung verleiht und die Arbeiten und Kosten der Unterhaltung ganz wesentlich vermindert. Wie wir der „Z. d. V. D. I.“ vom 27. September entnehmen, wird die Tragfähigkeit der Bettung durch starke Gitterroste aus Eisenbeton erhöht. Die etwa 650×900 mm