

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 13

Artikel: Schiffahrt auf dem Oberrhein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38071>

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: 09.04.2025

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

Reorganisation der S. B. B.

In der ersten Woche der gegenwärtigen Session hat der Nationalrat den Gesetzes-Entwurf über die Verwaltungs-Reform der S. B. B.¹⁾ durchberaten und mit nur ganz unwesentlichen Aenderungen in der Schlussabstimmung mit 80 gegen 17 Stimmen gutgeheissen. Die Opposition beschränkte sich einerseits auf die Sozialisten, die völlige Zentralisation verlangten, anderseits auf die Vertreter Basels und St. Gallens, die sich gegen die Aufhebung ihrer Kreisdirektions-Sitze wehrten. Als „Kompensation“ wurde einem Begehren Gelpkes entsprochen, der verlangte, dass man Wirtschaftszentren, deren Verkehrsinteressen eine eingehende, dauernde Fühlungnahme der S. B. B.-Verwaltung mit den örtlichen tarif- und verkehrspolitischen Problemen der betreffenden Verkehrszone nötig machen, „Verkehrs-Kommissäre“ zuweise. Bundespräsident Haab konnte in Aussicht stellen, dass diese Organe sowohl für Basel wie für St. Gallen bereits vorgesehen seien. — Eine solche Fühlungnahme ist nur zu begrüssen; sie wird speziell für Basel und seine Rheinschiffahrts-Bestrebungen ohne Zweifel zur Gewinnung eines realen Bodens, und damit zu deren möglicher Förderung beitragen. Voraussetzung hierfür ist natürlich, dass diese „Verkehrs-Kommissäre“ wirkliche *Sachverständige* seien, nicht bloss Propagandisten.

Dass die Reorganisation der S. B. B. nach dem vorliegenden Vorschlag kein Ideal bedeutet, das wissen die ihr am nächsten stehenden selbst am besten. Aber, sagt Carlyle, die Ideale bleiben immer in einer gewissen Entfernung, und mit einer leidlichen Annäherung müssen wir uns dankbar zufrieden geben. Dass dies für die Reorganisations-Vorlage zutrifft, bestätigt auch folgende Aeusserung eines Angehörigen des technischen Personals der S. B. B., die wir der „N. Z. Z.“ entnehmen:

Nachdem an der grossen Tonhalle-Versammlung vom 24. Februar in Zürich alt Nordostbahndirektor Brack den bundesrätlichen Gesetzentwurf für die Reorganisation der schweizerischen Bundesbahnverwaltung als für Eisenbahnfachleute nicht annehmbar erklärt hatte und nachdem auch in weitem Kreisen unseres Volkes und selbst auch in Eisenbahnerkreisen diesem Entwurf ein gewisses Misstrauen entgegengebracht wird, ist es vielleicht für die Öffentlichkeit von Interesse, zu erfahren, was Beamte, die seit vielen Jahren mitten im praktischen Eisenbahndienst stehen, von dieser Gesetzesvorlage halten. Da ist zunächst darauf hinzuweisen, dass eine am 11. Dezember 1921 in Basel abgehaltene Versammlung von Technikern folgende Resolution gefasst hat und diese durch die Presse der Öffentlichkeit bekannt geben liess:

„Eine am 11. Dezember 1921 in Basel tagende, starkbesuchte Versammlung des Vereins technischer Beamter der Schweizer Bahnen, Sektion des Schweizer. Technikerverbandes, ist nach Anhörung eines Referates über die Frage der Reorganisation der S. B. B. und nach Kenntnisnahme der bundesrätlichen Botschaft, zum Schlusse gelangt, dass im Projekt des Herrn Bundesrat Dr. Haab die zu einer Gesundung der Finanzen und des Geistes notwendigen Elemente bis zur Grenze des heute Erreichbaren vorhanden sind. Die Versammlung erwartet daher eine rasche, von keinen persönlichen oder regionalen Rücksichten getragene Durchführung dieses für die S. B. B. und die gesamte schweizerische Volkswirtschaft eminent wichtigen Revisionswerkes.“

Diese Resolution wurde von Beamten gefasst, die alle seit vielen Jahren im praktischen Eisenbahndienst stehen und die Uebelstände des gegenwärtigen Verwaltungssystems aus eigener Erfahrung und Anschauung kennen gelernt haben. Der Beschluss ist nicht etwa oberflächlicher Weise, sondern erst nach reger und eingehender Diskussion der Frage gefasst worden. Es herrscht in den Kreisen der Techniker Misstrauen und arge Verstimmung. Wenn die Resolution trotzdem beinahe einstimmig gefasst werden konnte, so geschah dies aus Erwägungen heraus, die für jeden Schweizerbürger bei der Beurteilung der Revisionsfrage bestimmend sein sollten. Sie sagten sich, dass eine Reorganisation unserer Bundesbahnen weder nach rein kaufmännischen noch nach ausschliesslichen verkehrstechnischen Grundsätzen durchgeführt werden könne, sondern

dass die Lösung der Reformfrage nur dann in befriedigender Weise möglich sei, wenn die Besonderheiten unseres Landes in politischer und nationaler Hinsicht, soweit dies tunlich, berücksichtigt würden, ebenso die Mentalität gewisser Volkskreise, die in nationalen oder wirtschaftlichen Fragen ja oft eine hochgradige Empfindsamkeit an den Tag legen. Dass die Lösung der Frage nur auf dem Boden eines gewissen Kompromisses gesucht werden kann, ist ja recht bedauerlich, aber man hat es hier eben mit einer Tatsache zu tun, um die kein Gesetzgeber herum kommt. *Der praktische Mann aber strebt nur nach dem wirklich Erreichbaren und verbraucht seine Kräfte nicht in nutzlosem Kampf um unerreichbare Ziele.* Erst wer die bundesrätliche Gesetzesvorlage, die Vollziehungsverordnung dazu und die Botschaft an die Bundesversammlung kennt, dem kommt es so recht zum Bewusstsein, welch ehrlicher, auf das Wohl des Ganzen gerichteter Wille hier gearbeitet hat. Wir haben die vollendete Ueberzeugung, dass innerhalb dieses Reorganisationsentwurfes die Reform nach allen Richtungen in wünschenswertem Masse durchgeführt werden kann. Die Reformvorschläge, die weitergehen oder von der bundesrätlichen Vorlage erheblich abweichen, müssten eine Reorganisation unserer Bundesbahnen in Frage stellen. Darum ist jedem Schweizerbürger aus Ueberzeugung dringend zu empfehlen, dem bundesrätlichen Entwurf Vertrauen zu schenken; er verdient es in hohem Masse.

Schiffahrt auf dem Oberrhein.

(Fortsetzung von Seite 157.)

Der Umstand, dass der Bundesrat durch die in letzter Nummer erwähnten Konferenzen vom 13./14. und vom 18. März die Ansichten auch anderer als seiner bisherigen, ganz einseitig nach Gelpke orientierten technischen Berater vernommen hat, dass ferner als erster schweizerischer Delegierter in Direktor Dr. R. Herold ein Fachmann auf dem Gebiet des Transportwesens gewählt worden ist, hat Gelpke zu einer Kraftprobe mit dem Bundesrat veranlasst: Er hat seinen Rücktritt als technischer Experte der schweizerischen Delegation erklärt.

Dadurch, sowie durch eine planmässige Belieferung der gesamten Presse mit geeigneten Alarmartikeln haben er und seine Anhänger einen wahren Orkan im schweizerischen Blätterwald hervorgerufen. Was da an Stüblüten, ja an Verleumdung und Lüge alles geboten wird, ist schon nicht mehr schön; so lesen wir z. B. in der sonst so besonnenen und vornehmen „Thurgauer Zeitung“ (27. März) eine Aeusserung des Basler Ständerats (!) Dr. V. E. Scherrer zur Wahl Herolds: „Wir können jetzt keinen Direktor einer privaten Defizitbahn, der die Rheinschiffahrt bloss von den Dampfern her kennt, die er in Romanshorn sah, als „Herold“ brauchen der zum Rückzug bläst, in einer Lebensfrage für unsere Stadt.“ — Und im gleichen Artikel heisst weiter unten: „Einflüsse unheilvollster Art stehen am Werke, Ohnmachtgefühl beherrscht Bern, und Frankreich hat *Schweizer Ingenieure in seinem Goldsack*, die Seitenkanalprojekte entwerfen und propagieren!“ — Die gleiche Insinuation bringen die „Basler Nachrichten“ (vom 22. März, Nr. 124, Beilage): „Es ist nicht unbekannt, dass Ingenieurkreise, denen, was an sich ja zu verstehen ist, die *Mithilfe am Bau von Kraftwerken lieber wäre, als die Ausbaggerung des Rheinbettes*, mit Hochdruck für das französische Seitenkanalprojekt arbeiten“, usw.

Das ist nicht wahr, ist eine ehrenrührige Herabsetzung in den Augen der Öffentlichkeit der zahlreichen, uninteressierten Ingenieure, die, vom Bundesrat und dem Schweiz. Wasserwirtschaftsverband dazu aufgefordert, ihre auf gründlichen Studien der Akten beruhende Meinung geäußert haben. Es ist Demagogie schlimmster Art, so undemokratisch wie möglich, der hierbei die schweizerische Presse Vorschub leistet, wir wollen es zugeben, von mancher Redaktion im blinden Vertrauen auf die vermeintlich unfehlbare Autorität Gelpkes.

Nur ein Beispiel möge aber die Konsequenz von Gelpkes unumstösslichen Dogmen dartun. Bekanntlich behauptet er, dass eine einzige Schleuse unterhalb Basel auf

¹⁾ Vergl. Band LXXVII, Seite 251 bis 254 (28. Mai 1921), sowie Band LXXVIII, Seite 33 (16. Juli 1921).

alle Zeiten die schweizerische Grossschiffahrt unterbinde und dass die Kombination der Schiffahrt mit der Kraftausnutzung ein technisch unlösbares Problem sei.

Wie aber äusserte sich Gelpke als Experte für die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes beim projektierten Douaukraftwerk Wallsee (zwischen Linz und Wien, Gesamtstrecke rund 32 km, davon die Hälfte im Kraftwerkskanal) mit Bezug auf die dort vorgesehene einfache Schleppzugschleuse (von 200×22 m, Hubhöhe rd. 10 m)? Man höre und staune:

Zusammenfassung.

„Bemerkenswert sind die bedeutenden Zeitersparnisse im Bergschleppverkehr von über zwei Fahrstunden, die ihren wirtschaftlichen Ausdruck finden in Betriebskostensparnissen pro Schleppzug von 40 bis 60 Kr. Dieses Ergebnis wird erzielt trotz eines Schleusenaufenthaltes von 30 Minuten dank der reduzierten Wassergeschwindigkeiten im gestauten Strom, im Zulauf- und Ablaufkanal. Die Zeit des Stillliegens der Dampfer und Kähne in der Schleusenkammer kann mit Vorteil (!) zum Reinigen der Feuer, zur Revision des Schiffskörpers, der Steuerung, der Taue usw. verwertet werden. Nicht gering anzuschlagen ist ausserdem der Vorteil der vollständigen Beseitigung der mit den Niederwasserständen verknüpften geringen Fahrtiefen von 1,25 m im offenen Strom. Um einen ungehinderten Verkehr zu sichern, das Ansammeln von Schleppzügen oberhalb und unterhalb der Schleuse zu vermeiden, dürfte die Frage noch zu entscheiden sein, ob sich nicht in der Folge der Bau einer zweiten einfachen Schleuse von 80 m Nutzlänge auf 20 m Breite verlohne. Die Wasserkraftanlage Wallsee schafft demnach in einem Stromgebiet von 30 bis 35 km Ausdehnung, je nach dem Stande der Wasserführung, ein neues Wasserregime, dass der Schleppschiffahrt bei stets ausreichenden Fahrtiefen gegenüber früher einen raschern und gesichern Fortgang bei ausserdem reduzierten Betriebskosten gewährleistet.“

Basel, 3. Januar 1913.

R. Gelpke, Ingenieur.“

Und in den „Rheinquellen“ (1913, Nr. 1/2, Seite 10/11) fügt Gelpke bei: „In einem normalen schiffbaren Stromabschnitte kann demnach, wie das vorliegende Wallsee-Projekt dartut, selbst bei mässigem mittlerem Gefälle von $0,5\text{‰}$. . . ein beträchtliches Nutzgefälle gewonnen werden, ohne dass der Verkehrswert des Stromes selbst hierdurch beeinträchtigt würde.“ —

Diese durchaus zutreffenden Ansichten Gelpkes entsprechen aber genau dem, was die im Bausch und Bogen verächtlich gemachten schweizerischen Fachleute ebenfalls vertreten. Wenn auch die Verhältnisse auf der Donau in mancher Hinsicht von denen des Oberrheins abweichen — dort ein stark entwickelter Schiffsverkehr dank dem nur halb so starken Stromgefälle — so ist nicht einzusehen, weshalb die dort grundsätzlich anerkannten betriebstechnischen Vorteile der Kanalisierung auf dem Oberrhein auf einmal nicht mehr gelten sollen.¹⁾

„Wenn die Wahrheit längere Zeit gezwungen wird auf dem Kopfe zu gehen, gelten stets die als besondere Bösewichte, die sie wieder auf die Beine stellen.“ Die Wahrheit dieses Satzes erfahren jetzt mit uns zahlreiche schweizerische Fachleute, die, im Gegensatz zu Gelpke, die harten Tatsachen der Rheinfrage in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht erkennen und die sie nicht dem politischen Ideal zuliebe umbiegen können. In einem sehr gediegenen Aufsatz über „Kanalisierung oder Regulierung“, den der Wasserbauer Prof. Dr. de Thierry (Charlottenburg) in der „N. Z. Z.“ vom 1. Februar d. J. (Nr. 142) veröffentlicht hat, findet sich der Satz:

„Der Gedanke des freien Rheinstromes hat namentlich für poetisch veranlagte Gemüter etwas Bestechendes. Der nüchterne, wirtschaftlich denkende Ingenieur wird jedoch nicht um die Frage kommen, ob die erhöhten Frachtkosten, durch welche die Konzession an ein politisches Ideal erkaufte werden muss, nicht einen zu teuren Preis darstellen.“ —

¹⁾ Der Artikel von Dir. W. Stauffacher in „Basler Nachrichten“ vom 29. März (1. Beil. zu Nr. 135) enthält über die Leistungsfähigkeit des Seitenkanals direkte Unwahrheiten, die für einen Teilnehmer an der Berner Konferenz vom 13/14. März unentschuldigbar sind.

Dazu fügt die „N. Z. Z.“ eine Nachschrift, in der gesagt wird, dass der „Freie Rhein“ für die Schweiz die beste politische Lösung der Frage des Anschlusses ans Meer bedeute, und sie schliesst wie folgt:

„Unsere ganze Rheinpolitik wird sich von diesem internationalen Prinzip inspirieren lassen müssen, noch mehr, sie ist der kategorische Imperativ unserer gesamten Schiffahrtspolitik. So wird man also der Schweiz gestatten müssen, die technischen Betrachtungen, deren Wert zu verkennen niemand weniger als sie geneigt ist, den Platz in ihrer Schiffahrtspolitik anzuweisen, der ihnen zukommt, den zweiten nämlich.“

Sehr schön gesagt. Wie aber, wenn sich das in erster Linie verfolgte politische Ziel (wie es bei der Rhein-Regulierung der Fall zu sein scheint) hinterher als technisch unerreichbar erweist? Wer ist dann blamiert, der Politiker oder der Techniker? Wir halten deshalb obige Schlussfolgerung für verkehrt. Wie in allen unsern Abstimmungen zuerst die Eventualanträge gegeneinander abgewogen und erledigt werden, sodass die Hauptentscheidung angesichts geklärter Situation gefasst werden kann, genau so müssen die technischen Möglichkeiten der Verwirklichung eines politischen Ideals zuerst geprüft, und das beste, auf alle Fälle das technisch-wirtschaftlich Mögliche herausgefunden werden, ehe man an die Hauptentscheidung herantritt. Alle verfehlten Verkehrsunternehmungen unseres Landes haben die gleiche Ursache: die Techniker waren die blossen Handlanger politischer Wünsche, anstatt dass man sie zuerst befragt hätte. Wir erinnern nur an die Nationalbahn; neuere Beispiele liegen auf der Hand. Es stünde heute zweifellos auch besser um die schweizerische Rheinfrage, die gegenwärtige Volks- Erregung mit ihren hässlichen Begleiterscheinungen wäre uns erspart geblieben, wenn die unbefangenen, vorurteilslosen technischen Sachverständigen früher befragt worden wären.

Dabei wiederholen wir, was wir hier und anderwärts schon mehrmals erklärt haben: Die grossen Verdienste Gelpkes um die Erweckung der schweizer. Rheinschiffahrt werden auch in unsern Kreisen durchaus anerkannt, ebenso seine nautischen und schiffahrtstechnischen Kenntnisse. Was ihm aber abgeht, ist die Erfahrung des Bauingenieurs; er hat nie gebaut, hat sich (abgesehen von der Politik) ausschliesslich seiner Jugendliebberei, der Schiffahrt auf dem fliessenden Wasser gewidmet und ist dadurch, ganz naturgemäss, mit der Zeit zum einseitigen, zum Ueberfluss noch leidenschaftlichen Spezialisten geworden. Von einem solchen wird man aber keine unbefangene, umfassende technische Abklärung der sehr vielgestaltigen Rheinfragen erwarten können, bei der eben auch andere Lösungen als die ihm geläufige und sympatische sehr ernsthaft in Frage kommen, und zwar im wohlverstandenen Interesse der schweizerischen Schiffahrt.

Das ist, nach Ansicht der schweizerischen höhern Technikerschaft, die sehr einfache Erklärung für die gegenwärtige Situation.

Wir hielten diese Ausführungen für nötig zur Rechtfertigung der gegenwärtig in der Öffentlichkeit so schwer angegriffenen Techniker, die den Mut hatten, ihre von der als offiziell geltenden abweichende Meinung in der Rheinfrage zuständigen Orten zu äussern. Sie wie wir bedauern wie gesagt sehr, dass dies nicht früher möglich war; an Anstrengungen dazu hat es nicht gefehlt.¹⁾

Ueber den Eindruck unserer Ausführungen auf die „Presse“ machen wir uns keine Illusionen. Vielleicht aber mehrte sich doch die Zahl der selbst denkenden Schweizer, die eines gerechten Urteils über die gegenwärtig von Basel aus als käufliche Landesverräter verfehmten schweizerischen Techniker fähig sind.

Ueber die weitere Entwicklung der Angelegenheit werden wir berichten, sobald Bestimmtes gesagt werden kann.

¹⁾ Was uns, die „Schweiz. Bauzeitung“, betrifft, war es uns von Anfang an klar, dass wir damit die Rolle des Dr. Stockmann in Ibsens „Volksfeind“ auf uns nehmen, wobei Gelpke den Baderwalter spielen werde.

Vorstehende Seiten liefern bereits durch die Maschine¹⁾, als uns die Berichterstattung über die *Erledigung der Interpellation Gelpke*²⁾ im Nationalrat in die Hand kam. Wir müssen uns für heute auf folgendes Zitat aus der „N. Z. Z.“ (Nr. 418, 29. März), den Schluss der Beantwortung durch Bundesrat Chuard, beschränken:

„... Die letzte Note, die wir an die an der Rheinschiffahrt interessierten Mächte gerichtet haben, hat darüber keinen Zweifel gelassen, dass wir an den bisherigen Richtlinien festhalten, und man hat dem Sprechenden erklärt, dass Herr Gelpke mit dem Text dieser Note einverstanden sei. Frankreich hat auch ausdrücklich erklärt, dass der Kanal allen Anforderungen der Schifffahrt entsprechen soll. Und diese Erklärung ist es auch, die unsere Delegierten und der Experte, Herr Gelpke selbst, als Erfolg der Schweiz gebucht haben.“³⁾ Herr Gelpke hat die Wahl Dr. Herolds zu Unrecht als Desavouierung seiner Person aufgefasst. Wir anerkennen restlos seine hervorragende Eignung als technischer Experte und haben das auch durch Paten bewiesen, müssen ihm aber in aller Offenheit sagen, dass ein guter Experte nicht immer auch ein guter Diplomat ist. Wir haben daher Dr. Herold zum Delegierten gewählt und übernehmen dafür die Verantwortung.⁴⁾ Wir wollen unser Ziel weiterhin verfolgen in Ruhe und gemeinsamer Arbeit.“ —

„Gelpke erklärt, dass er der Delegation in ihrer neuen Zusammensetzung die Sachverständigkeit absprechen muss und auf seiner Demission beharre.“ — (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Zum Silsersee-Bergeller Kraftwerkprojekt, das am Kopf dieser Nummer zur Darstellung gelangt, haben wir eine Erklärung abzugeben. Als überzeugte Freunde des Natur- und Heimatschutzes (zudem selbst aus jener Gegend stammend, die im Kartenbild S. 161 dargestellt ist) hegen und äussern auch wir lebhaftes Bedenken gegen die Antastung des Oberengadins, soweit es ein im wesentlichen noch unverdorbenes Landschaftsbild zeigt (also vom Campferersee aufwärts), zwecks Ausnutzung seiner Seen zur Kraftgewinnung. Der inzwischen gewonnene Einblick in die nähern Verhältnisse und Bedingungen des vorliegenden Projektes haben indessen unsere anfänglichen Bedenken, insbesondere gegen die Einleitung des Schmelzwassers der Orlegna, zerstreut. Zu erwarten ist allerdings, dass bei der Bauausführung die Bauleitung sich ihrer Pflicht grösstmöglicher Schonung der Natur stets bewusst bleibe, wie dies, um ein Beispiel zu nennen, in vorbildlicher Weise beim Kraftwerk Amsteg der S.B.B. der Fall ist, wo z. B. die Schütthalden an den Stollenfenstern mit Humus abgedeckt und bepflanzt werden sollen, schöne Bäume sorgsam geschont werden u. a. m. Solches ist meist ohne grossen Kostenaufwand, lediglich durch rechtzeitige Instruktion des Personals möglich. Dass alle sichtbaren Bauten eine auch künstlerisch gediegene Form zu erhalten haben, das zu betonen ist heute kaum mehr nötig. C.J.

Der Deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband hält am 6. April dieses Jahres während der zu Essen stattfindenden Ausstellung für Wasserbau und Binnenschifffahrt im Kruppsaal des städtischen Saalbaus zu Essen eine öffentliche Tagung mit Lichtbildervorträgen und Filmvorführungen ab. Vormittags werden sprechen: Reg- und Baurat Skalweit über „Die Transportwege der Ruhrkohle“, sowie Baudirektor Link über „Die Talsperren des Ruhrgebietes“. In der Mittagszeit ist Gelegenheit zur Besichtigung der Kläranlage Essen-Nord. Nachmittags findet eine Vorführung des „Emscherfilms“ statt, zu dem Baudirektor Helbing Erläuterungen geben wird. Daran schliesst sich ein Vortrag des Ingenieurs Gligorin, Villach, über „Die Wasserkräfte Kärntens“. — Am 7. April wird Gelegenheit geboten zur Besich-

¹⁾ Sollte diese Nachschrift die Spedition der vorliegenden Nummer etwas verzögern, so wollen die Abonnenten dies mit der Bedeutung der Angelegenheit freundlichst entschuldigen.

²⁾ Vergl. Seite 157 letzter Nummer.

³⁾ Vergl. den Wortlaut der „Resolution“ der Zentralkommission vom 17. Dezember 1921 auf Seite 25 (S. B. Z. vom 14. Jan. 1922, mit Abbildung).

⁴⁾ Es ist kennzeichnend für die irreführende Kampfesart Gelpkes und seiner Anhänger, dass sie diese, die Schifffahrtsbedürfnisse in hohem Mass befriedigende, von der Zentralkommission genehmigte und der Diskussion zu Grunde liegende „Resolution“ konsequent totschweigen und auch heute noch das durch die Resolution überholte ursprüngliche „Projekt Koechlin“ als Schreckmittel benützen.

⁵⁾ Laut „Basler Nachr.“ (vom 30. März, Nr. 137) hat Dr. Calonder selbst den Bundesrat zur Wahl Dr. Herolds brieflich beglückwünscht!

tigung a) der Ruhrorter Hafenanlagen, der Schleuse I des Rhein-Herne-Kanals, des Ruhrwehrs und der im Bau befindlichen Ruhrschleuse, sowie des Pumpwerkes und der Kläranlage „Alte Emscher“ der Emschergenossenschaft, oder b) des Hebewerkes und der Schachtschleusen in Henrichenburg.

Der Linth-Limmatverband veranstaltet zu diesem Anlass einen Kollektivbesuch der Versammlung und der Ausstellung, worüber Näheres zu erfahren ist beim Sekretariat des Schweizer. Wasserwirtschaftsverbandes, Peterstrasse 10, in Zürich.

Elektrifizierung der japanischen Staatsbahnen. Im Anschluss an unsere bezügliche Mitteilung auf Seite 144 dieses Bandes (18. März 1922) können wir noch mitteilen, dass bei der Vergebung von Probelokomotiven für diese Elektrifizierung, die mit Gleichstrom von 1500 Volt erfolgt, auch die schweizerische Industrie berücksichtigt worden ist. So hat die Firma Brown Boveri den Auftrag auf Lieferung von zwei Probe-Lokomotiven für folgende Hauptdaten erhalten: Leistung 1000 PS, Spurweite 1067 mm, Anhängergewicht 600 t, Geschwindigkeit auf der ebenen Strecke 65 km/h, auf der maximalen Steigung von 10‰ 24 km/h. Die Lokomotiven sind in der Art von vierachsigen Gütermotorwagen mit zwei Drehgestellen ausgebildet und wiegen je 60 t. Die vier 250 PS-Motoren werden in den Drehgestellen wie Trammotoren eingebaut. Die Lokomotiven erhalten Vielfachsteuerung, wobei die Kontrollen aus Einzelschaltern bestehen, die nach dem von BBC ausgebildeten System mittels Nockenwellen durch servomotorischen Antrieb betätigt werden. Da die Probestrecke in der Nähe von Tokio angelegt ist, müssen die Lokomotiven mit 600 Volt im Stadtgebiet und 1200 Volt auf der übrigen Strecke betrieben werden. Die Ausrüstungen sind jedoch so vorzusehen, dass die Lokomotiven später ohne Aenderungen für 1500 Volt verwendet werden können.

Die Roheisen-Erzeugung der Welt im Jahre 1921 weist gegenüber den Vorjahren einen ganz bedeutenden Rückgang auf, wie aus den nachstehenden Zahlen hervorgeht, die die „Z. d. V. D. I.“ nach „The Iron Trade Review“ mitteilt (umgerechnet in metr. Tonnen):

Land	Roheisen-Erzeugung in Mill. t		
	1913	1920	1921
Vereinigte Staaten	31,10	37,00	17,05
Deutschland	19,30	6,61	7,63
Frankreich	5,21	3,33	3,26
Grossbritannien	10,41	8,15	2,74
Deutsch-Oesterreich	2,39	0,89	0,98
Luxemburg	0,43	0,70	0,98
Belgien	2,47	1,13	0,84
Uebrige Länder	6,63	3,85	3,11
Zusammen	77,94	61,66	36,59

Dass England von der zweiten Stelle an die vierte gerückt ist, hat seine Ursache vor allem im Streik der Bergarbeiter.

Schweizerische Bundesbahnen. Zum Direktor des V. Kreises ist anstelle Schrafls gewählt worden Ing. Hans Etter von Bischofszell, bisher Oberingenieur bei der Generaldirektion. Etter, geb. 1874, kam von der Kantonschule Frauenfeld 1894 an die E. T. H., vollendete sein Ingenieurstudium 1898 in München, um sich alsdann von Anfang an dem Eisenbahn-Bau und Betrieb zu widmen. Im Jahre 1902 trat er in den Dienst der G.B., war Bauführer am II. Geleise Immensee-Brunnen, dann auf dem Brückenbureau in Luzern, 1905 Bahningenieur-Adjunkt in Bellinzona, dann Bahningenieur in Goldau. Am 1. Mai 1912 wurde Etter Stellvertreter des Oberingenieurs in Bern und nach dem Tode Vogts, im Herbst 1917, dessen Nachfolger. Er kehrt also in seine neue Stellung in beruflich heimatische und schöne Gefilde zurück, wo er nicht nur wegen seiner Fähigkeiten, sondern besonders auch wegen seiner Charakter-Eigenschaften vom technischen Personal ohne Zweifel mit Freuden begrüsst werden wird. Auch wir beglückwünschen ihn wie die Kollegen des Kreises V zu der Beförderung!

Die Zentralkommission für den Rhein ist zur vierten Session¹⁾ auf den 8. April nach Strassburg eingeladen worden. Sie wird sich in erster Linie mit der Revision der Mannheimer Rheinschifffahrtsakte von 1868²⁾ befassen und dabei namentlich verschiedene nautische Fragen neu regeln, wie die Vorschriften über

¹⁾ Zweite Sitzung siehe Band LXXVII, Seite 146 (26. März 1921); III. Sitzung Bd. LXXVIII, S. 331 (31. Dezember 1921).

²⁾ Vergl. unter Literatur auf Seite 172.