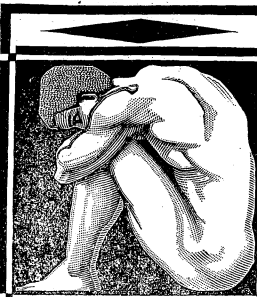


# Die Talsperre.



Zeitschrift für Wasserwirtschaft, Wasserrecht, Meliorationswesen und allgemeine Landeskultur.

herausgeber: Vorsteher der Wuppertalsperrengenossenschaft, Bürgermeister Hagenrötter in Hückeswagen.



7. Jahrgang.

21. April 1909.

Nr. 21.

## Wasserwirtschaft im Allgemeinen.

### Die Ergebnisse des österreichischen Wassertages.

Von Dr. Gustav Weiß v. Wellenstein,

Generalsekretär des Bundes Österreichischer Industrieller.

Mehr als 300 Industrielle aus allen Teilen Oesterreichs, Delegierte sämtlicher Zentralstellen, der technischen Hochschulen, technischen und industriellen Korporationen (80 Personen) waren am 25. und 26. März zu dem vom Bunde Oesterreichischer Industrieller einberufenen allgemeinen Wassertag in Salzburg erschienen. Schon die große Anzahl der Teilnehmer bewies, daß die Frage der Ausbarmachung der Wasserkräfte der Alpenländer eine aktuelle ist. Nur schwer hatten sich die meisten zur Reise entschlossen, denn die Sorge des Tages, die Befürchtung, daß ein Kriegsruf die friedlichen Beratungen der Tagung schnell überdünnt hätte, hatte viele Industrielle, die gerne noch an derselben teilgenommen hätten, zu Hause zurückgehalten. Die plötzliche Wendung, die sich in der politischen Situation vollzogen hat, hat aber die Mutigen reichlich belohnt, die democh nach Salzburg gekommen waren, denn das Ergebnis der Beratungen hat sicher große Befriedigung hervorgerufen. Schon vor der Tagung war ein gewisser Erfolg zu verzeichnen. Die österröische Industrie, die Unternehmungslust des In- und Auslandes hatten schon längst die Bedeutung der alpenländischen Wasserkräfte für die Industrie erkannt. Doch waren Momente dazwischen gekommen, die diese Unternehmungslust gehemmt und gerechtfertigte Bedenken nachgerufen hatten. Das Verhalten des Eisenbahnministeriums, welches sich manden Projekten hindernd in den Weg gestellt hatte, hat nicht nur die Ausführung derselben hinausgeschoben, sondern auch die Befürchtung nachgerufen, daß hinter den von ihm bereiteten Schwierigkeiten der Gebante einer Monopolisierung der Wasserkräfte für den Staat schlummere. Dazu hatten eine Rede des Finanzministers bei Ueberrahme seines Amtes sowie zahlreiche Anträge in einzelnen Landtagen gezeigt, daß der Gedante der Besteuerung der Wasserkräfte schon greifbare Form anzunehmen drohte, noch ehe die Bewertung derselben in größerem Maßstabe in Angriff genommen werden

konnte. Eine unmittelbar vor Eröffnung der Tagung veröffentlichte Rundgebung des Eisenbahnministeriums hat in eingehender Weise die Gründe des Verhaltens dieser Zentralstelle gegenüber den vorliegenden Projekten aufgeführt, und wenn auch hiermit die von industrieller Seite erhobenen Beschwerden nicht vollkommen entkräftet wurden, so doch zum mindesten die Befürchtung zerstreut, daß von dieser Seite eine Monopolisierung der Wasserkräfte angestrebt werde. Eine zu Beginn der Tagung im Namen der Regierung abgegebene Erklärung des Sektionschefs Brojche hatte einen Kommentar zu der Veröffentlichung des Eisenbahnministeriums gegeben, die noch weitere Klärung schaffte und wesentlich dazu beitrug, hierdurch den sachlichen Charakter der Beratungen zu fördern. Dazu hat Sektionschef Brojche den ersten Vogen des angelegten Wassertafelers noch frisch von Druckerschwärze in der Versammlung verteilt und somit den Beweis geliefert, daß die vom Industrievater gewünschte und von der Gesamtindustrie so sehr ersehnte Durchföhrung der Katastrierungsarbeiten zur Tat geworden ist. So schritt die Tagung, zumal auch gleichzeitig günstigere Nachrichten über die politische Situation aus Wien vorlagen, frohen Mutes an ihre Beratungen, da sie doch die Gewißheit erlangt hatte, daß zumindest bei der Regierung ihre Wasserkräfte nach wirtschaftlich richtiger Ausnützung der Wasserkräfte auf Verständnis und Entgegenkommen rechnen konnten.

Den Anfang bildete ein Referat des Vizepräsidenten des „Bundes“ Dr. Johann Anspizer, welches unter dem Titel: „Der Staat und die Wasserkräfte“ einen kräftigen und sachlich wohl motivierten Protest gegen jede Monopolisierungsbestrebungen brachte. Eine einstimmig gefasste Resolution akzeptierte den Standpunkt des Referenten, welche nicht bloß gegen jede Monopolisierung, sondern auch gegen jede zeitliche Beschränkung der Wasserrechtskonzessionen ankämpfte. Landtagsabgeordneter Doktor Karl Venke, Vinz, präzisierte die Stellung der alpenländischen Landtage in der Frage der Ausnützung dieser heimischen Naturkräfte. Er ging von dem Gedanken aus, daß die Landtage mit vollem Verständnis dieser Frage gegenüberstehen und die Ausnützung nach Kräften fördern sollten, er konstatierte auch, daß in einigen Landtagen eine Stimmung vorherrschte, welche die volle Berücksichtigung der industriellen Interessen erhoffen lassen. In der Versammlung

wurden allerdings Stimmen laut, welche darauf hinwiesen, daß nicht alle Landtage das gleiche Verständnis für die Bedeutung der industriellen Ausnützung der Wasserkräfte für die einzelnen Länder selbst zeigen, und Abgeordneter Freiherr v. Gyarai wies mit kräftigen Worten darauf hin, daß die Industrie vor allem Freiheit brauche und darum ebenso jeden Eingriff in dieselbe, welcher Art immer derselbe sei, abweisen müsse, gleichviel, ob er von Seiten des Landes oder des Staates kommt. Man einigte sich jedoch hier mit dem Referenten auf den Vorkauf der Resolution, die die Hoffnung und Erwartung ausdrückte, daß die Landtage ihre Kompetenz in einem der Industrie freundlichen Sinne gebrauchen werden. Ein drittes Referat beschäftigte sich mit der Elektrifizierung der Alpenbahnen und deren Folgen für die Industrie. Beide Referenten, Oberbaurat Ingenieur Engelmann (niederösterreichischer Landesbaudirektor), und der Schreiber dieser Zeilen kamen zu dem gleichen Resultate. Oberbaurat Engelmann präziserte die Hoffnungen und Forderungen der Industrie vom technischen, der zweite Referent vom wirtschaftlichen Standpunkte aus und es erwies sich, daß die mit großer Sachkenntnis motivierten technischen Wünsche mit den wirtschaftlichen vollkommen zusammenfallen. Sie gipfelten darin, daß das Eisenbahnministerium diejenigen Wasserkräfte bezeichnen sollte, die es selbst in Anspruch nehme, die anderen aber freigebe, so daß für diese die Finanzierung der Durchführungsarbeiten vorliegende oder einzubringende Projekte sogleich beginnen könne. Auch solle die Elektrifizierung der Alpenbahnen, respektive die Ausföhrung der hierzu notwendigen Elektrizitätswerke, mit der Privatindustrie gemeinhaltlich, eventuell im freien Wettbewerb mit derselben durchgeführt werden. Oberbaurat Engelmann entkräftete namentlich in sachkundigster Weise etwaige Bedenken der Kriegserhaltung gegen die Elektrifizierung der Bahnen, die dieselbe bisher vom Standpunkte der Verkehrssicherheit im Kriegesfälle zu haben schien. Die Anwesenheit eines Vertreters des Kriegsministeriums bei der Tagung ließ die Ueberzeugung aufkommen, daß das Kriegsministerium hier nicht prinzipiellen Widerstand leistet und bereit sei, zumindsten sich zu informieren, inwiefern seine Bedenken gerechtfertigt seien. Die Versammlung präziserte auf Antrag der Referenten ihre Forderung dahin, daß schleunigst auf einer Teilstrecke die probeweise Elektrifizierung durchgeführt werde, damit das Kriegsministerium an einem praktischen Beispiele ersehen könnte, ob und inwiefern seine Befürchtungen gerechtfertigt seien. Bundessekretär Dr. Herz besprach hierauf die Pläne einer Wasserkraftbesteuerung, bewies, daß die einseitige Besteuerung einer Kraftquelle vollkommen ungeredhtfertigt sei, und wies darauf hin, daß die in einigen anderen Ländern entgegen dieser gerechtfertigten theoretischen Einwendungen durchgeführte Besteuerung aus dem Grunde die Nachahmung in Oesterreich nicht zulasse, weil die Industriebesteuerung in Oesterreich schon an und für sich eine wesentlich höhere sei, als in diesen Ländern, was er an schlagenden Beispielen zeigte. Auch hier schloß sich die Versammlung einmüthig seiner Meinung an. Landesrat A. Schweinbad, Salzburg, besprach hierauf die ganz besonderen Wasserrechtsverhältnisse in Salzburg, die dringend einer Regelung und Klärung bedürfen, wenn die industrielle Ausnützung der Salzburger Wasserläufe nicht weiter erschwert oder geradezu behindert werden soll.

Schon in diesen ersten Referaten war zu wiederholten Malen, insbesondere in gründlichster Weise von Dr. Karl Beurle, auf die Mängel der heutigen Wasserrechtspraxis hingewiesen worden. Der Landespräsident Graf Schaffgotsch hatte in der Begrüßungsrede gesagt, daß das österreichische Wasserrecht an und für sich ein gutes Gesetz sei, ein vollkommen tüchtiges Instrument, man müsse es nur verstehen, auf denselben zu spielen. Advokat Dr. Edmund Boujeq aus Wiener-Neustadt betonte hierauf auf Grundlage einer reichen praktischen Erfahrung die Mängel des heutigen Verfahrens und konstatierte vor allem, daß dieselben in Langwierigkeit, sowie

oftmals in mangelnder Sachkenntnis der Verwaltungsbehörden bestehen. In voller Uebereinstimmung mit der Versammlung konstatierte er, daß speziell das Ackerbauministerium, also die Zentralstelle, oft im Gegensaße zu den Unterbehörden mit vollem Verständnis den Bedürfnissen der Industrie begegne. Sein Referat gipfelte daher in der Forderung, daß das Ackerbauministerium die Unterbehörden durch eine Anleitung entprechend informiere, um eine einheitliche Praxis anzubahnen, die jetzt bedauerlicherweise vermisst werde, und gewisse schwerwiegende Mängel behebe, die heute einen Hauptgrund der fehlerhaften Entscheidungen bilden. Die Versammlung schloß sich auch hier nach eingehender Debatte den Anschauungen des Referenten, der immer auf dem Boden der realen Wirklichkeit blieb, an. Direktor Georg Zetter und Papierfabrikant Emil Spiro besprachen die für die Industrie so wichtige Abwässerfrage, gleichfalls auf Grund reicher praktischer Erfahrungen. Ein Vorschlag des Dr. Zetter, welcher von der Tafel ausgeht, daß die Vorbildung der Sachverständigen, die hierbei eine große Rolle spiele, in Oesterreich eine sehr mangelhafte sei und zweckentsprechende Heranbildung eines Sachverständigenkorps eintritt, fand große Beachtung und neben anderen positiven Vorschlägen die volle Zustimmung der Versammlung.

Im Laufe der Verlauf der Tagung war die Meinung ausgesprochen worden, daß die Reform des Wasserrechtes selbst nicht dringlich sei, weil das Gesetz an und für sich gut ist und die Mängel der Praxis, die, wie erwähnt, alleits zugegeben wurden, ohne Gesetzesänderung behoben werden könnten. Dem gegenüber hob der Referent Dr. Herz, der sich mit der Reform des Wasserrechtes vom Standpunkte der Industrie beschäftigte, bei Werthschätzung der Vortrefflichkeit des gegenwärtigen Wasserrechtes hervor, daß dasselbe vom Standpunkte der Industrie noch manches zu wünschen übrig lasse. Es sei wohl richtig, daß bei den gegenwärtigen Strömungen, wie von allen Seiten hervorgehoben wurde, die Industrie wohl nicht den Wunsch haben könne, die Reform zu forcieren, sie sei aber verpflichtet, gegenüber einer etwa drohenden Reform dem doch ihre Stellungnahme zu präzisieren. Wie gerechtfertigt dieser Standpunkt war, geht daraus am besten hervor, daß während der Salzburger Tagung von einer Seite, die keineswegs als industriefreundlich zu bezeichnen ist, ein Antrag auf Reform des Wasserrechtes im Abgeordnetenhause gestellt wurde, der auch sofort die Forderung der Besteuerung unter andern aufstellte. Die Versammlung schloß sich übrigens auch hier den Reformvorschlügen des Dr. Herz an, zu deren Erläuterung eine umfassende Denkschrift aus der Feder der Referenten der Versammlung vorlag.

Bei dem darauf folgenden Punkte, welcher der Stellungnahme der Industrie gegenüber der Schaffung eines Elektrizitätsrechtes und der Kritik des dem Herrenhaute vorliegenden Elektrizitäts-Gesetzentwurfes galt, kamen wohl in manchen Punkten divergierende Anschauungen zum Ausdruck, doch in einem Punkte herrschte sowohl bei den Referenten (Dr. Karl Hermann, Sekretär der Handelskammer in Feldkirch, und Dr. Hermann Peyer, Hof- und Gerichtsadvokat in Graz) als auch bei dem sich an der Debatte beteiligenden Magistratsrat Weiß (Wien) volle Uebereinstimmung: Sie lehnten auf Grund schlagender Argumente die Karftheit des Staates ab. Dr. Peyer und Dr. Hermann übten vom Standpunkte der Industrie scharfe Kritik an den projektierten Bestimmungen des Begerechtes sowie an zahlreichen Details der Vorlage. Dr. Hermann faßte hierbei auf gründlichen Erfahrungen, die er in dem speziell auf diesem Gebiete sehr fortgeschrittenen Lande Voralberg gemacht hatte. Doktor Peyer wieder konnte seine Kritik auf jene Vorkommnisse gründen, die er in der Betätigung seines Berufes bei der Anlage großer Fernleitungen gemacht hatte. Während Dr. Peyer auf Grund derselben die Eingriffe des Staates und der Gemeinden in gleichen Maße bekämpfte, trat Dr. Hermann für eine größere Wahrung der Gemeinderechte ein und wies auf die Beispiele in Voralberg,

hin, wo die Interessen der Gemeinden und der Stromkonsumierenden Industrien dieselben sind und der industrielle Geist aus der Betätigung des eigenen Interesses der Gemeinden nichts zu fürchten habe. Magistratratr Weiß wieder vertrat die Interessen der großen Gemeinden und namentlich der Gemeinde Wien. Hierbei wies er darauf hin, daß die wirtschaftlichen Interessen der Gemeinden, der Stromkonsumenten und die sozialpolitischen Ziele einer Verwaltung gleichzeitig Berücksichtigung finden können und müssen. Wenn also hier auch eine Divergenz der Meinungen in einzelnen Punkten sich herausstellte, konnte doch Präsident Bettec auch hier darauf hinweisen, daß in dem wesentlichsten Punkte, der Abwehr gegen Eingriffe in die Tariffreiheit der Industrie, gleichviel von welcher Seite dieselbe geplant sei, volle Uebereinstimmung herrsche.

Hofrat Professor Adolf Friedrich erläuterte in einem höchst instruktiven Vortrage die Möglichkeit der Schaffung permanenter Wasserkräfte durch Anlage von Talsperren. Die Versammlung begrüßte auch die Aufzählung dieser Frage mit großem Interesse, zumal Hofrat Friedrich, unter dessen Leitung und nach dessen Plänen schon derartige große Werke in Nordböhmen geschaffen wurden, die volle Kompetenz für die Besprechung dieser Frage bejaß und es auch verstand, die Versammlung von der praktischen Ausführbarkeit derartiger Projekte zu überzeugen. Der Delegierte des Landesstatrates für das Königreich Böhmen, Meißner, besprach die Flussregulierungsaktion und die Talsperrenfrage, und zeigte den Weg, der bei Durchführung solcher Arbeiten dazu führen könnte, daß hier die Interessen der Industrie und der Landwirtschaft volle Berücksichtigung finden und jedenfalls ein gerechter Interessenausgleich zu stande kommen könne. Seine Ausführungen fanden besondere Beachtung, weil sie den deutlichsten Beweis lieferten, daß bei ehrlichem Willen und voller Sachkunde die Interessenkämpfe dieser beiden großen Produktivgruppen einen friedlichen, beiden Teilen befriedigenden Ausgange finden können. Baumrathnehmer Josef Niechl (Obmann der Bundessektion Nordtitrol) besprach die Wasserkraftverhältnisse der Alpenländer. In sachkundigster Weise zeigte er die Bedeutung und Ausbaumöglichkeit dieser Schätze. Er war in der Lage — und das ist in einer Industriellenversammlung immer das Wichtigste — nicht bloß die Frage theoretisch zu erörtern, sondern, da er selbst an der Ausbarmachung großer Wasserkräfte in Tirol in hervorragender Weise mitwirkt, sich auf Daten und Erfahrungen berufen zu können. Besonders instruktiv war jener Teil seiner Ausführungen, in welchem er die Kosten der Durchführung der Arbeiten berechnete und den Preis zeigte, der per Pferdekraft und Jahresbenützung zu kalkulieren wäre. Mit einem hochinteressanten Ueberblick über das nach dieser Richtung schon Geschaffene, in Ausführung befindliche und Projektirte schloß er seine Darlegungen. Zum Schlusse kam noch aus der Mitte der Versammlung von Seiten des Obmannstellvertreters Franz der Bundessektion Steiermark eine sehr wertvolle Anregung. Franz wies darauf hin, daß es der Industrie oft an Geld fehle, um die großen Mehrkosten der Wasserkraftanlagen gegenüber Dampfmaschinen zu bestreiten, und regte an, daß hierfür selbstverständlich bei vollkommener Sicherheit Darlehen aus den Kapitalien der Unfallversicherungsanstalten, also aus industriellem Gelde gegeben werden sollen.

Somit war der Inhalt der Tagesordnung erschöpft. Zum Schlusse einigte sich die Versammlung dahin, daß es dringend notwendig sei, die Ergebnisse der Tagung irgendwie in praktischen Schöpfungen zu verwerten und eine Organisation innerhalb des Bundes Oesterreichischer Industrieller zu schaffen; in der alle Wasserechtsinteressenten zu vereinigen seien. Zu derselben seien auch die technischen Kräfte heranzuziehen. Hofrat Hohenegga hatte in der Debatte im Laufe des Tages mit sehr beachtenswerten Bemerkungen eingegriffen und damit befördert, daß auch diese Kreise gewillt seien, hier mit der Industrie gemeinsam zu arbeiten. Die Industrie bedarf der Unterstützung derselben in hervorragendem Maße, wenn die neu zu schaffende

Organisation Erprießliches leisten soll, und nahm freudigst von der in Aussicht genommenen Mitwirkung derselben an der neuen Organisation Kenntnis, wobei die Delegirten der technischen Korporationen als vollkommen gleichberechtigter Faktor neben denen der industriellen Vertretungen mitarbeiten sollen und hoffentlich auch werden.

Sektionschef Brosche hatte in einer lebhaft affluirten Tischrede die Worte ausgesprochen, daß die Industrie vor allem auf ihren eigenen Unternehmungsggeist bauen und nicht immer von der Unterstützung des Staates gar zu viel oder alles erwarten sollte. Diese Anschauung fand die ungetheilte Zustimmung aller Industriellen. Die Industrie baut auf ihre Arbeit und ihre eigenen Kräfte. Sie will nicht die Unterstützung des Staates, sie verlangt nur, daß er sie in ihrer Bewegungsfreiheit nicht hindere und fiskalische Bestrebungen nicht den Unternehmungsggeist in Keime ersticken. Dies war Ziel und Zweck der Salzburger Tagung.

(Neue freie Presse, Wien.)

## Staatsbeihilfe in Bayern für die Hochwasserschäden.

Ueber die Hochwasserschäden im Februar d. Js. bezw. über die Gewährung einer außerordentlichen Staatsbeihilfe wird amtlich mitgeteilt:

Die bereits mit Entschliessung des Staatsministeriums vom 12. Februar angeordneten Schadenserbhebungen sind nunmehr in der Hauptsache zum Abschluß gelangt. Die Durchführung der Schadenserbhebungen verzögerte sich nicht unerheblich über den ursprünglich in Aussicht genommenen Zeitpunkt, da die Angst der Witterung, eine frühere Feststellung des Schadens an den Feldern und Wiesen unmöglich machte.

Nach den durch die örtlichen Kommissionen gepflogenen Erbhebungen beläuft sich der gesamte Schaden, den die Privaten durch das Hochwasser erlitten haben, auf über 8 Millionen Mark. Hiervon beträgt der Schaden im Regierungsbezirk Niederbayern 100,000 Mk. im Regierungsbezirk Oberpfalz 1 1/2 Millionen Mark, im Regierungsbezirk Oberfranken 1 Million Mark, darunter allein 3 Millionen Mark in der Stadt Nürnberg, sowie endlich im Regierungsbezirk Unterfranken 2 Millionen Mark. Dazu kommt noch ein Schaden von 1 1/2 Millionen Mark, der den Gemeinden und Distrikten durch die Zerstörung von Hoch-, Brücken-, und Wasserbauten sowie sonstiger Anlagen verursacht wurde.

Zur Gewährung augenblicklicher Hilfe konnte aus freiwilligen Spenden und sonstigen Mitteln die Summe von rund 1,100,000 Mk. flüssig gemacht werden. Fast eine Million Mark flossen aus der veranstalteten Landesamalgamation zu; nahezu ein Drittel dieses Betrages wurde in Nürnberg selbst für die dortigen Hochwasserschädigen aufgebracht.

Die Verwendung dieser Summe erfolgte in Form der Gewährung nicht rückzahlbarer Zuschüsse. Annähernd ein Viertel des gesamten Schadens der Privaten konnte auf diese Weise gedeckt werden. Trotzdem reichen diese Mittel nicht aus, um die Folgen des Hochwassers, das viele einzelne Personen in ihrem Wirtschaftsbetrieb schwer getroffen hat, zu beheben.

Auch nicht wenige überlastete Gemeinden und Distrikte bedürfen zur Wiederherstellung der durch das Hochwasser zerstörten Weg- und Brückenbauten sowie sonstiger Anlagen dringend einer tatkräftigen Unterstützung.

Infolgedessen haben sich die Staatsministerin des Innern und der Finanzen bereit, erklärt, an einzelne durch das Hochwasser schwer getroffene Personen zur Wiedereinrichtung des gestörten Wirtschaftsbetriebs und namentlich zur Erhaltung ihrer wirtschaftlichen Existenz unerbittliche oder gering verzinsliche Darlehen sowie nicht rückzahlbare Zuschüsse aus

Staatsmitteln zur Verfügung zu stellen. Die gleiche Vergütigung soll überlasteten Gemeinden und Distrikten zuteil werden.

Zum Vollzug dieses Beschlusses wurden die beteiligten Behörden mittels gemeinschaftlicher Entschließung der Staatsministerien des Innern und der Finanzen vom 3. April mit den erforderlichen Bestellungen, gleichwie im Jahre 1899, versehen.

Hiernach ist für die Einreichung der Gesuche eine Anmeldebefrist von vier Wochen vorgeschrieben. Die Gesuche selbst sind mündlich oder schriftlich bei den Bezirksämtern (direkt oder durch Vermittlung der Gemeindebehörden) oder bei den unmittelbaren Stadtmagistraten anzubringen. Die Unterstützung kann erbeten werden als nicht rückzahlbarer Zuschuß oder als Darlehen. Bei dem Gesuche um Gewährung eines Darlehens ist des näheren anzugeben, ob das Darlehen verzinslich oder unverzinslich erbeten wird, ob eine Sicherstellung angeboten werden kann und endlich, wie dessen Rückzahlung erfolgen soll.

Die Distriktsverwaltungsbehörden haben die Gesuche mit aller Beschleunigung mit gutachtlicher Aeußerung dem Staatsministerium des Innern direkt vorzulegen, das im Benehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen die Festsetzung der Unterstüzungen veranlassen wird.

Die Verhängung der Gesuchsteller über die erfolgte Bewilligung der erbetenen Unterstüzungen wird durch die Distriktsverwaltungsbehörden erfolgen, während in Bezug auf die Auszahlung der Unterstüzungen der weitere Vollzug den Rentämtern zukommt. Letztere sind ermächtigt, in Fällen, in denen die sofortige Auszahlung der Unterstüzungen im Interesse der Erhaltung der wirtschaftlichen Existenz der Beschädigten dringlich ist, einen bestimmten Betrag der Unterstüzungen noch vor der angebotenen oder auferlegten Siderheitsstellung als Vorstüz auszuzahlen.

Außerdem stehen den Regierungen aus dem Ergebnisse der Landesammlung noch Beträge zur Verfügung, aus denen in besonders dringenden Fällen weitere augenblickliche Hilfe gewährt werden kann.

Die wirksame Durchführung dieser staatlichen Hilfstätigkeit hat unbedingt zur Voraussetzung, daß sich nur diejenigen Beschädigten um eine Unterstüzung bewerben, die einer solchen wirklich bedürfen. Die Berücksichtigung der vielfach zur Anmeldung gelangten kleinen und kleinsten Schäden, wie sie auch sonst im wirtschaftlichen Leben vorkommen und aus eigener Kraft überwinden werden müssen, müßte eine Zerplitterung verfügbarer Staatsmittel zum Nachteil derjenigen Beschädigten herbeiführen, deren wirtschaftliche Existenz durch den Hochwasser Schaden bedroht ist, oder die durch den Schaden in eine wirklich empfindliche Notlage gekommen sind.

## Wasserwirtschaft in Deutschland.

Gegen auch andere mit ausgiebigeren Wasserkräften gesegnete Staaten, wie Norwegen, die Schweiz und Oberitalien mit mächtigen Schritten in der Ausnützung dieser Naturkraft voraus, so sind doch auch in Deutschland schon große Fortschritte darin zu verzeichnen und noch mehr lassen die geplanten Anlagen auf ein verständnisvolles Heranziehen dieser Kräfte in den Dienst der heimischen Wirtschaft erhoffen.

Den größten Nutzen einer planmäßigen Wasserwirtschaft ernten heute schon, nach kurzer Zeit, die Rheinlande und Westfalen, das eigentliche Wirkungsfeld des verstorbenen Geheimrates Fyße. Dort entstanden rasch hinter einander 17 Talsperren mit einem Jubalte von rund 90 Millionen Kubikmeter, die einen Kostenaufwand von 30 Mill. Mk. verursachten. Sie dienen sowohl der Wasserverforgung als auch der Verminderung der Hochwassergerafahren, zum Teile auch Kraftzwecken. Auch Schlefien hat in den letzten Jahren im Talsperrenbau großes geleistet und größeres ist dort noch zur Ausführung

geplant. Nach Durchführung der nach dem Schlefischen Hochwasserfchutzgesetz vorgesehenen Anlagen wird Schlefien für Hochwasserfchutz und Kraftgewinnung 17 Talsperren mit 80 Mill. Kubikmeter Fassungsraum zählen.

In innigem Zusammenhang wird in Deutschland der Talsperrenbau mit den Schiffahrtskanälen gebracht. Bisher dienen diesem Zwecke nur einige in Elaf-Vorgründen erbaute Stauwehler, darunter der 13 Mill. Kubikmeter fassende Stauwehler von Gondregange, der die Scheitelwehre des Rhein-Marne- und Saarkohlenkanals speist. Für den Rhein-Weser-Kanal sollen Talsperren von riesiger Größe, die im Quellgebiete der Weser zu errichten sind, die Wasserverforgung übernehmen. Einen Teil ihres Jubaltes sollen sie dabei für die Verbesserung des Niederwasserstandes der Weser hergeben. Mit ihrem Bestande sind zugleich alle bisher oft vom Hochwasser heimgesuchten Gegenden an der Eder, Fulda und Weser bis hinab in die Marfchen oberhalb Bremen von dieser Gefahr befreit.

Unter den deutschen Staaten verfolgt besonders Bayern den Plan der Elektrifizierung seiner Eisenbahnen, wozu ihm der reiche Wasserreze leicht die Mächtigkeit bietet. Die Staatsverwaltung hat drei elektrische Kraftwerke in Ausficht genommen, die durch die Wasserkräfte des Waldenfees, des Lech und der Salzach betrieben werden sollen. Man hofft durch den elektrischen Betrieb gegenüber dem Dampftrieb jährlich für die Pferdestärke an 75 Mark zu ersparen, was einer Summe von 7 Millionen Mark ergibt. Ursprünglich machte sich gegen diesen Betrieb aus strategischen Gründen eine Bewegung bemerkbar, die sich aber bei solch günstiger Rentabilitätsrechnung legte.

## Electro-Flutwerf Groden.

Den einer höchst interessanten Ausnützung der Wasserkräfte des Meeres, die durch Ebbe und Flut erzeugt werden, wird von Hamburg her berichtet. Im alten Bürgerfchaftsjaal hatte die Wasserkraft-Anlagen-G. m. b. H. jüngst ein zahlreiches Publikum versammelt, dem sie über das Electro-Flutwerf Groden berichten wollte. Das Flutwerf ist eine Wasserkraftanlage zur Ausnützung der Ebbe- und Flutbewegung in einem Elektrizitätswerk, das außer der Stromabgabe zu gewerblichen Zwecken aller Art eine Eisfabrik, eine Kupferhütte und eine Kupferaffinerie betreiben oder besser gesagt mit Betriebskraft versehen soll. Das Problem der Ausnützung der durch Ebbe und Flut erzeugten Wasserkräfte des Meeres ist lange studiert und hin und her erworogen worden. Der Hamburger Plan des Ingenieurs Pein geht dahin, eine Turbinenanlage zwischen dem Meere oder dem Strome und einem Staubecken einzubauen und für den Betrieb der Turbinen Wasserdruck auszunutzen, der sich ergibt, wenn das Becken Wasser ans Meer oder umgekehrt das Meer Wasser an das Becken abgibt. Zu dem Zwecke wird eine Abflüßöffnung angeordnet, die unterhalb einer Turbine mit den beiden Turbinenkammern durch Querkanäle verbunden ist. Jede Turbinenkammer ist sowohl nach dem Meere als nach dem Staubecken durch Schlenntore verschließbar. Oeffnet man das Tor des höheren Wasserpiegels, so strömt das Wasser nach dem niedrigeren Wasserpiegel. Auf diesem Wege wird es in der Turbinenkammer zugeführt und gibt seine Kraft an die Turbine ab. Was Wert soll in der Nähe von Cuxhaven bei Groden errichtet werden. Die mittlere Fluthöhe beträgt dort 2,86 Meter, an diesen Tagen ist sie noch höher. Daraus läßt sich in Verbindung mit dem Staubecken von etwa 1/2-Million Quadratmeter Oberfläche eine Kraftsumme von täglich ungefähr 11000 Pferdestärken gewinnen. Der so gewonnene elektrische Strom soll einmal über Land nach verschleiben. Dessen geleitet, dann in einer Eisfabrik und zur Kupferaffinerie verwendet werden, die die Rohprodukte einer über See herangebrachte Kupfererze verarbeitenden Hütte verfeinern soll.

Man berechnete den Preis der Pferdekraftstunde auf 2,8 Pf. Es kommt bei Anwendung von Dampf auf 3,9 Pfennige zu stehen. Das Projekt werde, im großen auszuführen, die Kraft noch erheblich billiger liefern können. Von den anwendenden Gelehrten und Technikern hat nicht einer die Ausführbarkeit bezweifelt. Es ist daran auch u. E. kein Zweifel gestattet. Die Sache kann gemacht werden, und sie eröffnet wirtschaftlich sehr weiter und günstige Perspektiven für Gewerbe, Landwirtschaft, Kleinbahnen usw. Man kann nur wünschen, daß Projekt gründlich durchgearbeitet ins Leben tritt, denn ein wirtschaftlicher Mißerfolg könnte die gute Sache schädigen. Die technische Bearbeitung erscheint nach den Darlegungen des Ingenieurs Peine bereits vollständig durchgeführt.

## Talsperren.

### Stand der Arbeiten an der Mähnetalsperre.

Die Arbeiten an der Mähnetalsperre sind durch das Hochwasser vom 4. und 5. Februar 1909 — das die ganze Baustelle unter Wasser setzte — vorübergehend gestört worden, jedoch hat der angerichtete Schaden sich als geringer erwiesen, wie anfänglich angenommen werden mußte, und beläuft sich nach genauer Feststellung auf rund 20 000 Mk., die je zur Hälfte vom Mähnetalsperrenverein in Essen und den Unternehmern (Firma Liesenhoff-Dortmund und Firma E. Jüngst in Hagen) getragen werden müssen.

Die erste Arbeit nach dem Hochwasser bestand in dem Wiederaufbau der weggeschwemmten Brücken über die Weve und Mähne. Nachdem dann der Umlaufstollen ausgepumpt und gereinigt worden war, konnte Mitte Februar in kleinem Umfang mit der Ausmauerung wieder begonnen werden. Ende Februar war der Stollenbetrieb in vollem Gange. Das Aufspannen der Baugruhe gestaltete sich recht schwierig, was seine Ursache in dem hohen Grundwasserstand hatte. Aber auch hier waren Ende Februar alle Schwierigkeiten überwunden, so daß die Ausschachtungsarbeiten fortgesetzt werden konnten. — Sehr beeinträchtigt wurde auch die Zufuhr von Baumaterialien zur Baustelle. So wurden unter anderem die Steinkliefereien der Ruhr-Rippe-Kleinbahnen aus den Mähnebrücken unterbrochen. Die Mähnebrücke bei Hüsten-Ost war unterpflückt worden. Die Wiederherstellungsarbeiten wurden mit Mächtig auf den Personenverkehr Neheim-Hüsten-Arnberg forciert, und so konnte am 17. Februar der erste Steinzug zur Baustelle gelangen. Die Lieferungen der Ruhr-Rippe-Kleinbahnen haben sich in letzter Zeit beträchtlich, nachdem es ihnen im Jahre 1908 nicht gelungen war, das vertraglich übernommene Quantum zu liefern. So sind z. B. im Monat Februar in 14 Tagen ca. 2000 Kubikmeter Steine zur Baustelle geschafft worden. Es hat dies seinen Grund darin, daß der Schulbruch bei Mähne und die Herdringer Brücke der Gräflich von Fürstenbergischen Verwaltung passivweise an die Ruhr-Rippe-Kleinbahnen übergegangen sind und diese nun aus sämtlichen Brücken liefern. Als zweiter großer Steinklieferant für die Sperrmauer ist seit Anfang dieses Jahres die Firma Ernst Jüngst in Hagen verpflichtet worden. Der Betrieb des Delecker Steinbruchs, der bis dahin in Regie betrieben wurde, ist in ihren Besitz übergegangen. Diese Firma hat die Arbeiten in großem Maßstabe begonnen. In kurzer Zeit hat sie Bänke von 200 Meter Mächtigkeit aufgeschloffen, die vorher niemand dort vermutete. Man geht wohl nicht in der Ansicht fehl, daß der Delecker Steinbruch unter genannter Firma instand ist, jährlich 100 000 Kubikmeter Steine zur Baustelle zu liefern. Die Leistung könnte bezweifelt werden, wenn die Firma zum Betriebe allein auf die Wasserkraft des Mähneflusses angewiesen wäre. Herr Jüngst hat jedoch zur Verstärkung des Antriebes eine Dampftrastanlage von 60 Pferdestärken eingerichtet, welche ihm ermöglicht, den Steinbruchbetrieb Tag und

Nacht in vollem Maße aufrecht zu erhalten. In nächster Zeit soll noch ein zweiter Steinbrecher mit Walzwerk zur Herstellung von Steinbruchsand errichtet werden. Diese Magnahmen der Firma verdienen volle Anerkennung. Zudem ist das Steinmaterial von hervorragender Beschaffenheit und wohl das beste der ganzen Umgegend. So befindet sich in den Steinbrüchen der Ruhr-Rippe-Kleinbahnen in Mähne und in den Herdringer Brücken hauptsächlich Colomai, ein anerkannt guter Stein, der aber von den mächtigen Grauwackebänken des Delecker Bruchs nach Ansicht der Sachverständigen entschieden überroffen wird. Bei allen Talsperrenbauten hat sich die Grauwacke anerkanntermaßen am besten bewährt.

Der überraschende Anschluß des Delecker Steinbruchs mit seinem vorzüglichen Material kam für den Bau der Mähnetalsperre ein Vorteil von großer Tragweite werden für den Fall, das andere Steinfirmen bei ihrer Lieferung versagen sollten. Man geht wohl nicht zu weit mit der Behauptung, daß im dringenden Fall die Firma Jüngst instand sein wird, den gesamten Bedarf an Steinmaterial für die Sperrmauer, die Gefamtsführungen und die Straßenerlegungen allein zu decken. Die ausführliche Schlichtung der Steinfrage rechristfertig sich durch die große Wichtigkeit, die dem Material für die Sperrmauer zugewendet werden muß. Eine Sperrmauer von ca. 40 Meter Höhe einer Fußbreite von 34,20, einer Kronenbreite von 6 Metern und einer Länge von 700 Metern verschlingt nicht nur ein ungeheures Material, sondern erfordert auch eine bis ins kleinste gehende, gewissenhafte Auswahl desselben.

Die Vorarbeiten für den Bau dieser Sperrmauer bei der Mähnetalsperre gehen ihrem Ende entgegen, jedoch, wenn alles gut geht, schon Anfang August das Fundament für die Mauer gelegt werden kann. Der Umlaufstollen ist fertig. Die Ausschachtung der Baugruhe und die Ausmauerung des Umlaufstollens erfordern nur noch einige Wochen Arbeit. Dann beginnt neues Leben auf der Baustelle. Dem Vernehmen nach sollen schon Anfang August 1000 Maurer eingestellt werden.

## Kleinere Mitteilungen.

**Zur Frage der Mosel- und Saarkanalisierung.**  
In der 54. Sitzung des Abgeordnetenhauses kam bei der Beratung des Entwurfs des preussischen Staatshaushaltes auch die Mosel- und Saarkanalisierung zur Besprechung. Bei dieser Gelegenheit zeigte es sich, daß die Gegenstände, die wegen der Konkurrenzfähigkeit zwischen den sübwesentlichen und nordwestlichen großen Montanwerken bestehen, schwer zu überwinden sind. Der Berichterstatter Brütt führte aus: Bei dem Gehalt des Ministers kam in der Kommission weiter noch zur Sprache die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung. Der Herr Minister wies darauf hin, daß die Staatsregierung nach der Resolution des Abgeordnetenhauses und des Herrenhauses vom Jahre 1905 verpflichtet sei, die Sache zu prüfen. Dieser Verpflichtung konnte sie ohne die Ablicht einer Verbjögerung nach. Es sei aber ein besonders vorsichtiges Vorgehen am Platze, da zwei mächtige Mediere sich in ihren Auffassungen gegenüberständen. Der Herr Minister fügte noch weiter hinzu: nach der Kanalisierung der Mosel würde die Eisenbahn 30 bis 40 Millionen Mark an Bruttofrachten verlieren; denn der Verkehr auf der Moselbahn sei trotz der ermäßigten Tarife sehr lukrativ. Diese Frage müsse man sich immer vergegenwärtigen, sie werde aber schließlich nicht entscheidend sein dürfen. — Der nationalliberale Abgeordnete Dr. Köchling bemerkt, daß, als am 7. Februar 1905 die große Kanalvorlage zur Verabschiedung kam, das Abgeordnetenhaus im Verein mit dem Herrenhaule eine Resolution gefaßt habe, zu der auch die Staatsregierung eine wohlwollende Stellung einzunehmen. In dieser Resolution wurde die Staatsregierung aufgefordert mit möglicher Beschleunigung die Zweckmäßigkeit und Durch-



und damit auch die Frage, ob der Rhein-Hannover-Kanal der südwestlichen Eisenindustrie bei der Befrachtung ihrer Erzeugnisse nach dem Osten nicht noch mehr Nutzen bringt, als der nordwestlichen Eisenindustrie, durch deren Gebiet er geht, daß diese Fragen zur Zeit der Prüfung durch Spezialkommissionen unterliegen.

An diesen Spezialkommissionen sind die Vertreter der beiden Reviere in gleicher Zahl beteiligt; sie führen ihre Vorarbeiten und Untersuchungen unter dem Vorisig eines Vertreters des Ministerium der öffentlichen Arbeiten und unter Teilnahme von Vertretern der Eisenbahnverwaltung und der Bergverwaltung, und es dürfte wohl anzunehmen sein, daß die Ergebnisse dieser Kommissionsberatungen eine praktische Handlung geben werden für die Entscheidung der seit so langer Zeit schwebenden und fruchtigen Frage der Mosel- und Saarkanalisation.

Die Frage der Mosel- und Saarkanalisation zu entscheiden, bevor die Ergebnisse dieser Kommissionsberatungen vorliegen, kann natürlich nicht in Frage kommen. Das wollen natürlich auch meine politischen Freunde nicht: das will auch mein Freund Herr Dr. Köchling nicht, der schon darauf hingewiesen hat, daß in der bei Gelegenheit der Beratung über die Kanalvorlage beschlossenen Resolution die erneute Untersuchung über die wirtschaftliche Bedeutung der Mosel- und Saarkanalisation, die Entscheidung über die Zweckmäßigkeit dieser Kanalisation, als Vorfrage über die Entscheidung darüber, ob diese Kanalisation erfolgen soll oder nicht, angefallen werden muß. Meine Herren, das ist ja auch ganz selbstverständlich; denn in letzter Linie handelt es sich doch hier bei der Mosel- und Saarkanalisation um eine tarifmäßige Maßnahme, deren Wirkung bei Wasserstraßen, wie bei Eisenbahnen genau geprüft werden muß. Um welche Ziffern es sich dabei handelt, habe ich im vergangenen Jahre hier eingehend dargelegt; ich glaube also hier nur die Hauptfrage noch einmal hervorheben zu sollen.

Meine Herren, heute beträgt der Bahnfrachttarif für Mgringen — Herne für die südwestdeutschen Eisenfabrikate 13,60 M. pro Tonne. Werden Mosel und Saar kanalisiert, so stellt sich die gemeinte Fracht Mgringen—Herne auf 6,72 M. Das bedeutet pro Tonne eine Ersparnis von 6,88 M., das sind also etwa 50 Prozent, wie ja auch mein Freund Köchling schon angedeutet hat. Wenn nun meine Herren, die Befürchtung der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie sich als richtig herausstellte, daß die südwestdeutschen Werke 10 bis 12 M. pro Tonne höher als die niederrheinisch-westfälischen Werke, und wenn dann zu diesen um 10 bis 12 M. billigeren Produktionskosten, noch eine Frachtersparnis von 6,88 M. kommt, dann liegt ein Unterschied in den Gesamtgestehungskosten von 16 bis 18 Mark pro Tonne vor, und es bedarf keiner nähere Ausführungen, welche Einwirkungen eine solche Differenz in den Gestehungskosten auf die Dauer in den Verhältnissen beider Gebiete hervorbringen müßte. Das muß also jedenfalls genau geprüft werden.

Darüber hinaus ist dann aber auch genau zu prüfen, ob nicht der Rhein-Hannover-Kanal den südwestdeutschen Werken bei Befrachtung ihrer Produkte nach Mittel-Nord- und Norddeutschland in demselben Maße oder gar noch mehr zugute kommt als den niederrheinisch-westfälischen Werken. Diese stellen eine solche Behauptung auf und verweisen darauf, daß der südwestdeutschen Industrie der längere Wasserweg zur Verfügung steht, da sie ja die Rheinstraße benutzen kann. Meine Herren, wenn das zutrifft — ich bräue mich immer hypothetisch aus, wie ich das ja auch im vorigen Jahre getan habe — dann kann natürlich absolut keine Rede davon sein, daß der Mosel- und Saarkanal als Kompensationsobjekt für den Rhein-Hannover-Kanal zur Durchführung gelangen müsse. Dieser Einwurf würde damit als vollkommen hinfällig nachgewiesen sein.

Nimmt man nun endlich die Mosel- und Saarkanalisation und den Rhein-Hannover-Kanal zusammen, so liegt die

Sache nach den von ersten Sachverständigen aufgestellten Berechnungen der niederrheinisch-westfälischen Industrie so, daß, während heute die Tonne Fertigfabrikate von Mgringen nach Hannover bei direkter Bahnfracht 20,90 M. kostet, diese Kosten nach Kanalisation der Mosel und Saar und nach Fertigstellung des Rhein-Hannover-Kanals nur noch 9,57 M. betragen würden. Es würde also auf 20,90 M. eine Ersparnis von 11,33 M. pro Tonne oder von etwa 54 Prozent eintreten. Welche Folge eine solche Tarifmaßnahme für die Konkurrenzverhältnisse der beiden in Betracht kommenden Reviere haben würde, dürfte für jeden, der sich mit wirtschaftlichen und Tariffragen befaßt, auf der Hand liegen. Man braucht sich nur einmal vorzustellen, daß die Staatsbahn eine derartig weitgehende Tarifermäßigung für die südwestdeutschen Fabrikate eintreten ließe, um ein klares Bild davon zu erhalten, welche Verschleibungen eintreten müßten. Die Veränderungen würden geradezu grundstürzend sein, und müßten die Existenz der Eisenindustrie am Niederrhein und in Westfalen in höchstem Maße bedrohen.

Darüber hinaus aber würde, wie ich in der Budgetkommission und auch im vorigen Jahre hier bereits angedeutet habe, auch die obereschleßische Eisenindustrie empfindlich in Mitleidenhaft gezogen werden; denn bei solchen Frachterschleibungen würde auch Oberschlesien aus Abzugsgebieten herausgeworfen werden, die es heute unbesritten beherrscht. Die Wirkungen würden um so schlimmer sein, als tatsächlich die Kompensation für beratige Frachterschleibungen schwerlich gefunden werden könnten; wenigstens müßte ich heute nicht, wo man sie suchen sollte. Mit andern Worten wir haben heute — das habe ich ebenfalls in der Budgetkommission schon hervorgehoben — drei blühende Industriegebiete; wir haben das Industriegebiet der Mosel und Saar, das blüht und gedeiht, — und nach Annahme der Werte am Niederrhein und in Westfalen blüht und gedeiht es mehr als das niederrheinisch-westfälische Revier, darauf mache ich aufmerksam gegenüber den Darlegungen meines Freundes Köchling, die auf den Beweis des Gegenteils hinauslaufen —; auch das niederrheinisch-westfälische Gebiet gedeiht heute, auch das obereschleßische Gebiet blüht und gedeiht. Kanalisieren Sie nun die Mosel und die Saar, so werfen Sie, wenn die Berechnungen, die ange stellt sind, zutreffen, die ganzen Produktions- und Absatzverhältnisse unserer gesamten Eisenindustrie vollständig durcheinander, und ich glaube, niemand kann mir widersprechen, wenn ich behaupte, daß die wirtschaftliche Tragweite eines solchen Eingriffs sich heute gar nicht ermessen läßt.

Es bedarf wohl nur dieser Darlegungen, um die Notwendigkeit einer sorgfältigen Prüfung der fruchtigen Punkte durch die eingesetzten Kommissionen von Sachverständigen und die Berechtigung der Forderung darzulegen, daß die definitive Entscheidung der Frage, ob Mosel und Saar kanalisiert werden sollen oder nicht, von dem Ausfall dieser Prüfung abhängig gemacht werden muß. Ich habe schon hervorgehoben, daß dieser Standpunkt auch von meinen politischen Freunden geteilt wird, und das ist ja auch der Sinn der Resolution, die bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Kanalvorlage gefaßt wurde. Wegen die Ergebnisse dieser Erhebungen vor, dann wird ja die Regierung in der Lage sein, die Dinge völlig zu überlegen und auch zu entscheiden, ob Kollege Köchling mit seinen Ausführungen über die stärkere Entwicklung des nordwestdeutschen Reviers und über die Tendenz der Entwicklung unserer Eisenindustrie überhaupt recht hat oder nicht.

Im dem Wunsch, daß die Erhebungen der eingesetzten Kommission nach Möglichkeit beschleunigt werden möchten, stimme ich mit dem Kollegen Köchling völlig überein. Diese Beschleunigung liegt aber im wesentlichen bei der Kommission selber. Die Beteiligten aus den beiden Revieren haben es in der Hand, die Arbeiten rascher oder weniger rasch zu betreiben. Also die Aufforderung zur Beschleunigung würde an die Kommission selbst zu richten sein.

Echtleich komme ich noch mit einem Wort auf die von Herrn Nöckling in die Debatte gezogenen Bahnanlagen bei Diebenhofen. Meine Herren, ich muß sagen, wenn ich vom Standpunkt des süddeutschen Südbüroireviere hier zu sprechen hätte, so würde ich eine solche umfassende Aufwendung von, wenn ich nicht irre, 35 Millionen Mark für Verbesserung der Eisenbahnanlagen bei Diebenhofen, wie sie dem Reichstage zur Beschlußfassung unterbreitet ist, als im dringenden wirtschaftlichen Interesse des süddeutschen Reviers liegend betrachten, ich würde sie aber auch begrüßen, wenn ich ein Anhänger der Mosel- und Saarkanalisierung wäre; denn wie Herr Abgeordneter v. Pappenheim schon angedeutet hat, werden die, welche die Mosel- und Saarkanalisierung wünschen, wenn feinerzeit die Frage zur Entscheidung steht und die Anlagen bei Diebenhofen gebaut oder im Bau begriffen sind, darauf verweisen können, daß die Kosten für die Neuanlagen, die notwendig sein würden, um den durch die Mosel- und Saarkanalisierung vermehrten Verkehr zu bewältigen, schon bewilligt oder verwendet seien. Ich glaube also im Gegensatz zu Herrn Kollegen Nöckling, daß die Mosel- und Saarkanalisierung durch die Anlagen bei Diebenhofen nicht gehindert, sondern gefördert wird. — Das ist es, was ich mir zu sagen erlauben möchte.

**Von den schlesischen Talsperren.** Die Talsperren, die an den linksseitigen Gebirgsnebenflüssen der Ober im Rahmen des Hochwasserhochgelees ausgeführt worden sind, haben bei dem gegenwärtigen Hochwasser vorzüglich gewirkt. Während bei dem Julihochwasser von 1907 noch viele Schäden verursacht wurden, sind diesmal an den für den Ausbau bestimmten und im Ausbau begriffenen Hochwasserflüssen keine Beschädigungen vorgekommen. Die Ausbaurbeiten sind inzwischen auch bedeutend weiter fortgeschritten, sodaß diesmal die Baustellen dem Hochwasser keine besonders empfindlichen Angriffspunkte boten und andererseits da, wo der Bau beendet ist, die Bauten in der gewöhnlichen Weise Gefahren abwendend gewirkt haben. Diesmal hat der im vorigen Jahre fertiggestellte Stauwehler des Zuckens bei Warmbrunn zum ersten Male in Tätigkeit treten und das Hochwasser des Zuckens vom Bober fernhalten können. Sehr wertvoll war die Wirkung der Talsperre von Buchwald im Bober oberhalb Landesgut. Es konnte dort soviel Wasser aufgespeichert werden, daß in der Ausführung begriffenen Ausbaurbeiten im Bober unterhalb Buchwald nicht geschädigt wurden. Beide Talsperren, bei Warmbrunn wie bei Buchwald, haben auf den Wasserstand des Bobers so günstig gewirkt, daß an der Baustelle der großen Talsperre von Mauer keinerlei Schwierigkeiten entstanden. Der Umlaufstollen war infolgedessen, das ganze Boberwasser aufzunehmen und um die Arbeitsstätte gefaßt herum zu leiten. Für die Talsperre von Marklissa, die unter dem niedrigen Wasserstande zu leiden hatte, kam das Hochwasser sehr gelegen; es ist möglich gewesen, das Becken wieder anzufüllen.

**Talsperren im Teplgebiete.** Im Arbeitsprogramm der Fußregulierungskommission für 1909 ist die Tepltalperrenfrage nicht berührt. Deutscherseits wurde in der Plenarsitzung dieser Kommission vom 6. Apr. folgende Ergänzung des Arbeitsprogrammes beantragt: „Überprüfung des über Veranlassung der Stadt Kals das ausgearbeiteten Projektes für die Errichtung eines Systems von Talsperren im Teplgebiete vom technischen Standpunkte und Ausgestaltung dieses Projektes zu einem allgemeinen Projekte.“ Im Verlaufe der nur folgenden Debatte erstattete Ing. Weber als Vertreter der hydrologischen Landesabteilung einen ausführlichen Bericht über den bisherigen Verlauf der Vorarbeiten. Trotzdem diese infolge des Mangels an ausreichendem Erhebungsmaterial sehr erschwert sind, werden sie doch in Kürze zu einem weitestens vorläufigen Abschlusse gebracht werden, so daß sich die Kommission noch im Laufe des ersten Halbjahres 1909 mit der Tepltalperrenfrage auch meritorisch wird befassen können. Es werden seitens der

hydrologischen Landesabteilung jene Vorarbeiten und Maßnahmen bezeichnet werden, welche unbeschadet der parallelen Weiterführung der hydrologischen Vorarbeiten in Angriff genommen werden können. Der Vorsitzende konstatierte, daß die Kommission, wie immer auch die Abstimmung ausfallen möge, zur Kenntnis genommen habe, daß die Vorarbeiten für die Lösung der Tepltalperrenfrage im Zuge sind, daß also weder auf Seite des Präsidiums, noch auf Seite der Kommission die Absicht bestehe, dieser Frage aus dem Wege zu gehen. Da sich Landtagsabg. Kautsch als Vertreter der Deutschen Sektion des Landeskulturrates mit dieser Konstatierung zu friedensstellte, so erfolgte die Abstimmung.

**Talsperren im Gebiete des Böhlsbaches.** Am 26. v. M. fand im Hotel „Zur Post“ hier eine zahlreiche besuchte Versammlung der Triebwerksbesitzer an der Böhlsbächlerseits — statt, die den Zweck hatte, weitere vorbereitende Schritte für den Bau von Talsperren im Gebiete des Böhlsbaches (Landesgrenz)Baches zu unternehmen. In dieser Versammlung wurde von Herrn Amtshauptmann Freiherrn von Welck nach eingehendem Vortrag über den bisherigen Gang und den jetzigen Stand der Angelegenheit vorgeschlagen, zur Gründung einer Wassergenossenschaft im Sinne von Par. 1 des sächsischen Gesetzes vom 15. August 1855 zu beschreiten. Hierauf wurde von allen anwesenden Beteiligten der nach diesem Gesetze erforderliche Antrag gestellt und das königlich sächsische Ministerium des Innern gebeten, einen Kommissar zu ernennen, sowie die Vorarbeiten an der Hand der Pläne des Herrn Hofrates Prof. Friedrich in Wien anzuordnen. Durch die Talsperren (Stauwehler) würde nicht nur ein geregelter Wasserabfluß erzielt werden, der sowohl der Industrie als auch der Landwirtschaft zu Gute kommen würde, sondern es würde vielleicht auch möglich sein, einigen Gemeinden die Vorteile einer öffentlichen Wasserversorgung zu Gute kommen zu lassen.

**Die Weißeritztalperren-Genossenschaft** hielt am Montag, den 23. März in Deuben bei Dresden ihre erste Genossenschaftsversammlung ab. Nach der eines Ausschusses wurden verschiedene Mitteilungen über den Stand des Unternehmens gemacht. Der Umlaufstollen für die Sperre bei Klingenberg ist der Firma Sedel und Nibel als der Mindestfordernden für 81000 Mk. übertragen worden, und der Bau ist bereits in Angriff genommen. Der künstlerische Wettbewerb hat der Genossenschaft 5000 Mark Kosten verursacht. Auch sonst sind noch erhebliche Aufwendungen gemacht worden. Die gesammelte Summe beträgt bisher über 94000 Mark, die der Staat als Voranschlag hergegeben hat. Die Versammlung beschloß nun die Übernahme der Vorhänge auf die Anleihe, doch soll der Staat erlucht werden, bis zum Zustande kommen der Anleihe auch weiterhin die Mittel für die Bauarbeiten vorzuschüsse zu zahlen.

**Wdhnetalsperre.** Nachdem die Spuren des Hochwassers im Gebiete der Wdhnetalsperre beseitigt sind, hat man dort nach einem Berichte der Bauleitung im „Soeff. Kr.“ die Arbeit wieder aufgenommen. Die übertriebenen Gerüchte von einem in die hunderttausende Mark gehenden Schaden haben sich erkennlicher Weise nicht bestätigt; der Gesamtschaden beträgt rund 20000 Mk. und wird zur Hälfte von dem Wdhnetalsperren-Verein, zur anderen Hälfte von den Unternehmern (Firma Kiefenhoff Dortmund und E. Jüngst-Hagen) getragen. Nachdem die angeschwemmten Brücken über die Wdhne und Hebe wiederhergestellt, der Stollen gereinigt und ausgepumpt ist, ist die Arbeit auf der ganzen Linie wieder im Gange, so daß die Vorarbeiten bald beendet sind und schon Anfangs August mit dem Bau des Fundaments für die Sperrmauer begonnen werden kann.

**Wasserkräftkonzessionen in Oesterreich an eine Münchener Firma.** An die Baunternehmung Sager & Woerner in München sind bedeutende Wasserkräftkonzessionen



zefflonen in Südtirol — es soll sich um über 100,000 Pferdekräfte handeln — erteilt worden. Mit dem österreichischen Eisenbahnministerium sollen bereits feste Vereinbarungen wegen eventueller späterer Stromverjorgung für verschiedene Bahnstrecken auf einen Zeitraum von 90 Jahren getroffen worden sein. Die gesamte Kapitalinvestition, die bei dem Unternehmen in Frage kommt, wird auf 50 Mill. Kronen geschätzt. Man nimmt an, daß neben österreichischem Kapital auch die Deutsche Bank, mit welcher die Firma Sager & Woerner lebhafteste Beziehungen hat, bei dem Unternehmen interessiert sein wird. Weiter wird als bereits feststehend angenommen, daß die vorgenannte Baufirma die früheren großen Sager'schen Unternehmungen in Oesterreich wieder aufleben zu lassen gedenkt und sich zu diesem Zwecke demnächst in Wien etabliert.

**Ein Erfolg der Wänschelrute** wird aus der Landschaft Angeln gemeldet. Nachdem auf dem Besitz des Rätters Hansen in Steinfeld Brunnenbohrer an zwei Stellen vergeblich bis auf 60 Meter Tiefe nach Wasser gebohrt, wandte sich Hansen an den Kutengänger Kutberg aus Schleswig, der nur 15 Meter von jenen Bohrlöchern eine stark wasserführende Schicht in 18 bis 24 Meter Tiefe feststellte. In der Tat wurde in dieser Tiefe eine starke Wassermenge erhoben.

**Zur Geschichte der Rheinhafenbauten in Düsseldorf.** Vor kaum 13 Jahren wurde der neue städtische Rheinhafen in Düsseldorf als Ersatz für das Jahrhundert alte Werk geweiht und dem Betrieb übergeben. In den folgenden Jahren wurde das Rheinwerft, nach dem die Schiffbrücke durch eine feste Brücke ersetzt war, gänzlich umgestaltet, verbreitert und im unteren Teile zu einem Ladekai mit Bahngleisen und fahrbaren Kränen, im oberen Teile in eine breite Straße, an

die Ringstraße der Stadt anschließend, umgebaut. Auch der „neue“ Hafen von 1896 hat schon einerseits eine bedeutende Erweiterung, andererseits eine wesentliche Umgestaltung in einigen Teilen erfahren müssen, um der anwachsenden Nachfrage nach Lagerplätzen und den Anforderungen des Betriebes zu genügen. Dieses neue Werk ist nach vierjähriger Bauzeit nun vollendet. Die Erweiterung besteht im Bau eines neuen Hafendeckens von 1200 Meter Länge und 60 bis 100 Meter Breite, von 17 Hektar Wasserfläche und von 20 Hektar hochwasserfreier Uferfläche für gewerbliche Nutzungszwecke, mit 3300 Meter Ladeufer mit Bahnanschluß. Die Umgestaltung bezog sich zunächst auf den Umbau des Zollhafens, wodurch dieser 250 m Kai mit zwei größeren Lagerhallen mit Bahn und Kran gewann. Dann wurden die Petroleumtankanlagen aus dem bisherigen Petroleumhafen nahe dem Mittelpunkt der Stadt nach einem entfernter liegenden Uferplatz unterhalb der Eisenbahnbrücke verlegt und der ehemalige Petroleumhafen für allgemeine Speisungszwecke umgebaut, mit mehreren großen Getreidespeichern und anderen Lagerhäusern in ansehnlichen Formen bebaut. Auch wurde das ganze Hafengebiet mit einer Hochdruckwasserleitung zu Feuerlöschzwecken ausgerüstet, mehrere Feuerlöschdampfer beschafft und die Zahl der öffentlichen Kräne auf 36 vermehrt. Das Hafengebiet umfaßt nunmehr 135 Hektar, wovon 40 Hektar auf die Werftfläche der Hafenbauten, 45 Hektar auf nutzbare Uferfläche von 10 Kilometer Ladeufer mit Bahngleisen von insgesamt 44 Kilometer Länge entfallen. Das von der Stadt Düsseldorf in ihren Hafenanlagen angelegte Kapital beträgt jetzt über 18 Millionen Mark.



**Die Talperr** erscheint monatlich dreimal am 1., 11. und 21. jeden Monats. Bezugspreis: Bei Zusendung unter Kreuzband im Inland 4.— Mk., für's Ausland 4.50 Mk. vierteljährlich durch die Post bezogen 3.50 Mk. Einzelnummer 50 Pfg. etc. Postlo. Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen. (Kommisionäre: Robert Hoffmann, Leipzig) die Post und der Verlag entgegen. Der Anzeigenpreis beträgt bei einer Spaltenbreite von 45 mm 15 Pfg. für 1 mm Höhe. Bei Wiederholungen tritt Ermäßigung ein. Alle Anfragen sind an die Geschäftsstelle in Hildesheim (Hild.) zu richten. — Korrespondenzen, Jahres- und Versammlungsberichte von Verbänden, Gemeinden, Talperrern- und Wassergenossenschaften und Mitteilungen über Ereignisse auf dem gesamten Gebiete der Wasserwirtschaft werden an die Geschäftsstelle erbeten. Sonderabdrücke von Originalarbeiten werden auf Wunsch zur Verfügung gestellt. Der Nachdruck aus dieser Zeitschrift ist nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet.

**Gittermaste**  
 nebst  
 Auslegern, Isolatorenträgern und  
 allem Zubehör.  
 Eiserne Erdfüsse für Holzmaße  
 D. R. G. M. 225046, sowie eiserne  
 Tragegestänge für  
 hochgespannte Freileitungen und  
 grosse Spannweiten.  
 Grosse Erfahrungen durch prakt. Versuche.  
 Kostenschätzungen, Kataloge und Ingenieur-  
 besuche kostenfrei.  
**Eisenwerk „Weserhütte“,**  
 Bad Oeynhausen i. W.  
 Drucksachen aller Art  
 liefert die Buchdruckerei von  
**Förster & Wölke, Hückeswagen.**

**Siderosthen-  
 Lubrose.**  
 In allen Farbtonen. ■  
 Bester Anstrich für Eisen, Holz, Beton, Mauerwerk  
 gegen Anrostungen und chemische Einwirkungen.  
 f. Zementbauten b. Talsperren, Hochbehältern usw.  
**Schutzanstrich**  
**Dauerhafter Hausanstrich.**  
 Allein-  
 Fabrikantin: Akt.-Ges. Jessorich, Hamburg, Chem. Fabrik.

**Geleiseshienen, Schwellen,  
 Weichen usw., Eisenbahnwagen,**  
 offene und bedeckte, haben abzugeben  
 Herm. Tigler, G. m. b. H., Oberhausen (Rhd.)

# Empfehlenswerte Bezugsquellen.

Preis pro Nennung und Nummer 0,50 Mk. Die Aufnahme kann nur für die Dauer von mindestens 1 Jahre erfolgen.

## Anhänge-Etikettes.

Förster & Welke, Hückeswagen.

## Armaturen für Wasserwerksanlagen.

Armat. u. Maschinenfabrik A.-G. vorm. J. A. Hilpert-Nürnberg, Abt. Pegnitz Hütte, Pegnitz-Oberfranken.

**Bleikabel,** blanke, asphaltierte und armierte für Stark- u. Schwachstrom. Land- und Seekabelwerke Aktiengesellschaft Cöln-Nippes.

## Baupumpen.

Carl Noll, Cassel, Leipzigerstr.

## Bergwerkspumpen.

### Boote (Ruder-Segel.)

Fr. Lürssen, Bootswerft, Aumund-Vegesack b. Bremen.

## Bogenlampen.

Regina Bogenlampenfabrik Cöln-Stülz.

## Centrifugalpumpen.

Zschocke's Maschinenfabr. Kaiserslautern.

## Clichés.

J. G. Schetter & Giesecke-Leipzig.

Fr. Hausmann, Siegen i. Westf.

## Couverts.

Förster & Welke, Hückeswagen.

## Dampfkessel.

E. Leinhaas A.-G. Freiberg-Sachsen. Maas & Hardt, Lüttringhausen (Rheinl.)

## Drahtbürsten.

Gustav Pickardt, Bonn a. Rh.

## Drucksachen aller Art.

Förster & Welke, Hückeswagen.

## Eisenrostschutzfarben.

Dr. Graf & Co., Schöneberg b. Berlin.

## Elektromotoren und Dynamos.

Heidt & Co., Neustadt a. Haardt.

Rhein. Elektromaschinenfabrik, G. m. b. H., Orafeld.

Elektromotoren- u. Dynamowerke Gebr. Goller, Nürnberg.

## Elektrische Licht- und Kraftanlagen.

Berliner Maschinenbau A.-G. vorm. L. Schwartzkopf, Berlin N.

## Enteisungsanlagen.

A.G. für Grossfiltration, Worms.

## Farben gegen Anrostungen u. chemische Einwirkungen.

Dr. Graf & Co., Schöneberg b. Berlin.

Aktien-Ges. Jeserich, Chemische Fabrik Hamburg, (s. Inserat.)

## Feldbahnen pp.

A. Renner, Berlin NW. 7.

Conr. Rein Söhne, Michelstadt.

## Filteranlagen.

A.G. für Grossfiltration Worms. (s. Inserat.)

Buchheim & Heister, Frankfurt a. Main, Darmstadt u. Ulm a. Donau. (s. Inserat.)

## Fischereigeräte.

Draeger & Mantey, Mechanische Netzfabrik, Landsberg a. W. 12.

## Gasmotoren.

Dresdner Gasmotorenfabrik vorm. Moritz Hille, Dresden.

Haacke & Co., G. m. b. H., Magdeburg.

**Gummi- u. Guttaperchakabel,** für Stark- und Schwachstrom.

Land- und Seekabelwerke Aktiengesellschaft Cöln-Nippes.

## Hydranten.

Aug. Hönig, G. m. b. H., Köln a. Rh.

## Hydraulische Pumpwerke.

Maschinenfabr. M. Ehrhardt A.-G., Wolfenbüttel.

## Isolierte Leitungen.

Land- und Seekabelwerke Aktiengesellschaft Cöln-Nippes.

## Kastenkarren.

Römer & Co., Siegen in Westf.

**Blanke und verzinnte Kupferdrähte.**

Land- und Seekabelwerke Aktiengesellschaft Cöln-Nippes.

**Lichtpausapparate für elektr. Belichtung.**

R. Reiss, Königl. Hofl. Liebenwerda.

## Lichtpauspapier pp.

J. Zoebisch, Halle a. Saale.

## Lokomobilen.

Paul Sander & Co., Berlin, Tempelhofer u. Hannover.

R. Wolf, Magdeburg-Buckau.

## Lokomotiven.

A. Renner, Berlin NW. 7.

## Manometer.

J. C. Eckardt, Cannstatt-Stuttgart.

## Elektr. Messinstrumente.

Land- und Seekabelwerke Aktiengesellschaft Cöln-Nippes.

## Membranpumpen.

**Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen.**

C. W. Julius Blanck & Co. G. m. b. H. Merseburg.

## Mörtelmaschinen.

Friedr. Krupp A.-G. Grusonw. Magdeburg B.

Bünger & Leyrer Düsseldorf-Derendorf.

## Motorboote.

Fr. Lürssen, Bootswerft, Aumund-Vegesack b. Bremen.

## Nivellierinstrumente.

Otto Dämmig, Bielefeld.

## Pumpen aller Art.

Louis Schwarz & Cie., Dortmund.

## Pumpmaschinen und Pumpen aller Art.

Müller & Herod, Halle a. Saale.

## Reservoir.

Schütz & Co., Weidenau a. Sieg.

## Registrierende Pegel.

A. Ott, Kempten-Allgäu.

## Rohrleitungen.

Deutsches Gussröhren-Syndikat A.-G. Cöln a. Rh., Unter den Dominikanern 15-21. Zweigstelle: Berlin S. W. 11, Dessauerstrasse 111.

**Schiebkarren und Fahrgeräte aller Art.**

F. H. Bonn, Troisdorf (Rheinl.)

**Signalkabel und Kabel** für Wasserstandsfernmelder.

Land- und Seekabelwerke Aktiengesellschaft Cöln-Nippes.

## Schlammumpen.

Carl Noll, Cassel, Leipzigerstr.

## Steinzeugröhren.

Bärensprung & Starke, G. m. b. H., Frankenu i. Sa.

## Tiefbohrungen.

Heinrich Lapp, A.-G., Aschersleben.

## Trass.

S. Herter, Prohl a. Rh.

## Turbinen.

Maschinenfabrik Geislingen, Geislingen in Württemberg.

Schneider, Jaquet & Co., Strassburg Königshofen (s. Inserat.)

Jakob Rilling Söhne, Dusslingen (Württ.)

## Turbinenpumpen.

Worthington-Blake-Pumpen Co. m. b. H., Hamburg.

## Turbinenregulatoren.

Maschinenfabrik Geislingen, Geislingen i. Württ.

## Vakuumumpen und Kompressoren.

Theodor Hölscher, Berlin N.-W.

A. Borsig, Berlin-Tegel.

## Ventilatoren für alle Zwecke und Zweige der Industrie.

Sturtevant - Ventilatoren - Fabrik Berlin N.W. 7.

## Wasserreinigungs- und Filterapparate.

Maschinen-Fabrik Grevenbroich vorm. Langen & Hundhausen, Grevenbroich.

Carl Schmidt, Mittenchen, Sendlingertorplatz.

F. Carnarius, Friedenau b. Berlin.

## Wasserstandsanzeiger.

Schumann & Co., Leipzig-Plagwitz.

## Wassermesser und Elektrizitätszähler.

Danubia A.-G. für Gaswerks-, Beleuchtungs- und Messapparate, Strassburg-Neudorf.

## Wasserturbinen.

Maschinenfabrik Geislingen, Geislingen i. Württ.

## Zeichenapparate.

A. Patschke & Co., Würzen Sa.