Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **36 (1944)**

Heft (12): **Schweizer Elektro-Rundschu = Chronique suisse de l'éléctricité**

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rhône-Rhin / Rhone-Rhein

Juin/Juni No. 1 1944
Paraissant chaque trimestre - Erscheint vierteljährlich

Organe officiel de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin
Offizielles Organ des Schweizerischen Rhone-Rhein Schiffahrtsverbandes
Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements:
M. C. BOREL, Chambre de Commerce, 8, Rue Petitot, Tél. 41044, Genève.

Suite du précédent bulletin «Des Canaux! Des Bateaux!»

Note de la Rédaction

Après le décès de Mr. Camille Morel, notre dévoué et regretté rédacteur du bulletin «Des Canaux! Des Bateaux!», la continuation de la parution de ce périodique a mis le comité central en présence d'un problème difficile à résoudre d'une façon satisfaisante. Il était nécessaire, d'une part, de donner à l'organe de l'Association plus d'ampleur, et à son contenu plus d'originalité et de diversité. Le renchérissement du papier et de l'impression d'un nombre relativement faible d'exemplaires exigeait, d'autre part, de fortes recettes dues à l'insertion de réclames payantes, si le prix de l'abonnement ne devait pas dépasser nos moyens. Or pour un périodique trimestriel de diffusion restreinte, ces recettes ne pouvaient que bien faiblement compenser les commissions élevées dues aux acquisiteurs, et la difficulté de diriger et d'organiser leur travail dans tout le pays.

Une solution satisfaisante n'était pas facile à trouver et a exigé de nombreuses et longues démarches. Car, tenant compte du désir des autorités fédérales, il importait d'éviter, dans l'action sur l'opinion publique, la dispersion et les contradictions. Il fallait, en outre, assurer au nouveau bulletin, une diffusion aussi grande que possible sans en augmenter le prix et conserver en cas d'entente avec l'administration d'un autre et important organe suisse analogue, l'entière liberté de notre propre rédaction.

La période d'indécision et d'attente aurait pu se prolonger, si la Commission centrale de Propagande ne s'était pas trouvée, dernièrement, en présence de la proposition de la plus importante revue suisse dans le domaine de l'utilisation des eaux, proposition de nature à donner entière satisfaction puisque, outre une grande diffusion de nos communications, elle assure aux membres de l'Association la réception de nos publications, sous forme d'extraits. Ces derniers paraissant aussi souvent et aussi substantiels que le décidera la Commission de Propagande, sans qu'il en résulte une augmentation de la cotisation, ni, pour l'Association elle-même, une dépense dépassant celle des années précédentes.

L'entente avec l'administration de la revue «Cours d'Eau et Energie» étant heureusement intervenue à temps, le premier numéro de notre nouveau bulletin a pu remplacer le numéro spécial d'information prévu, dans sa dernière séance, par le comité central.

Regrettant vivement de n'avoir pas été en mesure, pour les raisons indiquées, de le faire plus tôt, le comité central a décidé de mettre, dès la parution du nouveau périodique, les membres au courant de la situation et des perspectives actuelles, ainsi que des progrès réalisés, grâce à une étroite collaboration avec les autorités fédérales et le Service fédérale des Eaux, et à l'entente intervenue avec l'Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève, formée par la fusion de l'ancienne section genevoise et le Groupe d'Initiative pour le Port de Genève.

Conformément à cette entente, les archives communes ont été réunies, complétées et reclassées au secrétariat de l'Association genevoise (8, rue Petitot). Un nouveau catalogue paraîtra incessamment de la documentation très riche, instructive et variée (ouvrages, périodiques, coupures de journaux, clichés, plans, photos, etc.). Sur demande écrite ou présentée verbalement, de 10 h. à midi, elle est mise à disposition des membres et du public. En outre, l'archiviste, Mr. C. Borel, ingénieur, répondra oralement ou par correspondance à toute demande de renseignements.

Grâce à la mise au point de ses services, au nouvel organe en préparation, au concours surtout, et à la bienveillance des autorités, l'Association sera, mieux que précédemment, en mesure de poursuivre avec succès la campagne de propagande destinée à assurer le complément nécessaire d'appuis financiers à l'étude définitive et complète de la voie d'eau projetée.

L'obtention du résultat recherché peut être considérablement facilitée et hâtée par une opinion publique de plus en plus favorable. Dans la mesure de leurs moyens, les sections doivent donc soutenir l'effort du Comité central par leur propagande, leur activité générale et l'augmentation de leurs effectifs.

Que chacun recrute de nouveaux membres de l'Association. Dans la poursuite d'un but patriotique aussi élevé, notre effectif doit être décuplé.

Ein jeder werbe für unsern Verband neue Mitglieder an. Für ein so hohes vaterländisches Ziel muss unsere Stärke verzehnfacht werden.

Avant-propos

En 1941, le comité central de l'Association s'est tracé un programme d'activité, résumé dans les résolutions qui furent votées par la grande assemblée du 14 juin 1941, à Neuchâtel.

Celles-ci demandaient que l'Association vouât ses efforts immédiats aux études et moyens concernant l'aménagement du Rhône jusqu'au Léman, comme base de la liaison du Rhône au Rhin, par le canal transhelvétique. L'assemblée annonçait, en même temps, qu'un appel de fonds serait adressé aux autorités fédérales, cantonales et communales, ainsi qu'aux particuliers pour financer ces études.

Le Comité central s'est mis résolument à l'œuvre et a poursuivi son travail sans relâche jusqu'à ce jour, en ne s'écartant pas de son programme.

Où en sommes-nous aujourd'hui?

Grâce à l'appui de la Confédération, représentée par le S.F.E., à ceux du canton et de la ville de Genève, les études d'aménagement du Rhône, depuis la frontière française jusque et y compris celles du port de Genève, à la Praille, ont été commencées depuis plus d'une année. Elles ont été confiées à quatre bureaux d'ingénieurs compétents, comportant chacun plusieurs collaborateurs. Ils seront en mesure de présenter leurs projets dans un avenir prochain. Ceux-ci comprennent:

le palier des Etournelles,
le palier de Chancy-Pougny,
le palier de Verbois et
le port fluvial de Genève.

Il s'agit d'études approfondies, établies sur la base des normes et gabarits qui ont été fixés définitivement par le Service fédéral des Eaux, et sont applicables aux projets de tous les tronçons du canal transhelvétique.

Ces normes prévoient un aménagement de la voie fluviale pour des chalands automoteurs de 900 tonnes, ayant une longueur de 70 m., une largeur de 8,50 m., un tirant d'eau de 2,30 m., et un tirant d'air de 5,75 m. Ce n'est qu'après de longues discussions, enquêtes et études que ces normes ont pu être arrêtées. Leur fixation constitua un progrès très important, car il était impossible, auparavant, d'étudier un projet général du canal transhelvétique sur des bases solides.

Il est difficile aux profanes de se représenter la complexité des études qu'implique l'aménagement pour la navigation d'un fleuve tel que le Rhône entre Genève et la frontière. Elles nécessitent le concours du géologue, du géomètre, de l'hydraulicien et du constructeur. Les avant-projets dont nous avons pu prendre connaissance nous donnent la certitude que le dossier des études qui sera soumis aux autorités constituera une base définitive pour l'aménagement du Rhône, base sur laquelle des programmes financiers de construction et d'exploitation pourront s'appuyer en toute sécurité. C'est là une constatation d'une très grande importance. Si l'on considère toutes les servitudes qui frapperont les régions traversées par le canal navigable projeté, il importe que celui-ci soit vraiment conforme au projet d'exécution le plus rationnel pour ne pas léser en vain des intérêts particuliers considérables, du fait de bases incertaines qui entraîneraient des modifications au moment de la réalisation de la navigation.

Le S.F.E. qui a une très grande compétence en la matière, exerce sur ces études un contrôle et une surveillance minutieux. Le projet général de l'aménagement du Rhône ne le cédera en rien à celui du Haut-Rhin qui, chacun le sait, est un travail remarquable.

La liaison du Rhône au lac, à travers la ville de Genève, a fait l'objet d'un concours d'idées, ouvert sur l'initiative de notre association. Nous n'en parlerons pas ici, puis que cet objet est traité dans un autre article. Relevons simplement les conclusions du jury que nous reproduisons ci-dessous:

«Grâce aux travaux des concurrents, le Jury a pu constater que le système à deux paliers avec plan d'eau intermédiaire abaissé par pompage, doit être écarté au profit de celui ne comportant qu'un seul palier. Parmi les solutions de ce dernier type, celles qui ne nécessitent pas une surélévation des ponts sur le Rhône, sont préférables. Ces facteurs d'importance primordiale, ainsi que d'autres avantages notoires ont conduit le Jury à donner le premier et le deuxième prix aux solutions «A.B.C.» et «Ruban bleu». Alors que la surélévation des ponts altérait le visage classique de Genève, le tracé de ces deux solutions par le nord de l'agglomération permettrait, au contraire, d'intervenir d'heureuse manière dans les quartiers hétéroclites.

Un tunnel, même court, constitue un gros inconvénient parce qu'il implique un ralentissement de la vitesse, qu'il pose de délicats problèmes de ventilation ou qu'il conduit à changer le mode de traction; c'est ce qui a déterminé le Jury à donner le premier prix à la solution «A.B.C.».

Le passage par le Rhône, aux niveaux naturels, constitue aussi, du point de vue de la navigation, une solution avantageuse. C'est pourquoi le Jury a attribué aux meilleures solutions de ce groupe les troisième et quatrième prix. Mais ce genre de solution exigerait une surélévation considérable des ponts et de leurs accès, ce qui gênerait la circulation urbaine et modifierait d'une manière très malheureuse l'aspect caractéristique de Genève.

L'aboutissement de la circulation fluviale montante dans la rade, et l'entrée à la descente, dans un chenal navigable, créeraient des complications à la batellerie et aux usagers de la rade. Les chalands naviguent sans horaire déterminé et aussi le dimanche. Une solution faisant déboucher le canal en plein lac est donc préférable.

Du point de vue esthétique également, le caractère actuel de la rade devrait être conservé, car celle-ci constitue un site incomparable qui donne son rang à Genève parmi les cités situées au bord d'un lac.

L'idée exprimée par les projets «A.B.C.» et «Ruban bleu», dont les avantages pourraient être combinés de façon avantageuse, mérite une mise au point approfondie et suffirait à elle seule à justifier le concours, si celui-ci, en plus de l'occasion qu'il a offerte aux ingénieurs et architectes d'aborder publiquement un problème difficile et complexe, n'apportait pas, par surcroît, des certitudes sur les idées qu'il faut résolument écarter. Et ceci n'est pas moins important que cela.»

Ce concours a mis en relief la solution qui paraît la meilleure pour traverser la ville de Genève. Il s'agit maintenant de l'étudier en détail et d'établir le devis des travaux.

Le programme de ces études est actuellement en voie d'élaboration et, dans peu de temps, des bureaux d'ingénieurs seront chargés de présenter des projets définitifs.

De son côté, la ville de Genève mettra au point le plan d'urbanisme de la région traversée par le canal qui prévoit des modifications profondes à l'état des lieux actuel, mais de nature à l'embellir notablement.

Ainsi nous pouvons prévoir que dans un avenir très rapproché, nous serons en possession du dossier technique complet de l'aménagement de la voie fluviale entre le lac de Genève et la frontière française. Le financement de ces études est assuré, puisque c'est la Confédération qui s'en charge avec la collaboration du canton et de la ville de Genève. Notre association a apporté sa contribution financière au concours de la traversée de Genève, dont elle a été l'initiatrice; elle supporte les frais de la commission consultative, composée d'ingénieurs choisis dans son sein, laquelle travaille en étroite collaboration avec le S.F.E.

Elle prend aussi à sa charge les frais des pourparlers et conférences pour stimuler l'avancement rapide et continu de tous ces projets.

Il est compréhensible que dans les circonstances actuelles, il soit impossible de prendre contact avec nos amis de France pour nous documenter sur l'état d'avancement des études concernant l'aménagement du Rhône français. Nous savons cependant que depuis longtemps le génie civil de notre voisine étudie ce problème, et nous sommes certains qu'après le grand conflit actuel, la France saura vite rattraper son retard et mettre au point les études de navigabilité du fleuve.

Adressez-vous aux Jeunes et instruisez-les, car ils témoignent un grand intérêt pour la cause que défend notre Association.

Le canal transhelvétique.

Lorsque nous avons élaboré notre programme d'activité, nul n'a contesté l'importance, pour la Suisse, d'étudier l'aménagement du Rhône pour créer une nouvelle issue navigable vers la mer. En revanche, les opinions étaient très partagées sur l'utilité de l'étude du canal transhelvétique. Nous avons rencontré beaucoup de résistance, au début, lorsque nous avons préconisé l'élaboration d'un plan sérieux de ce canal. Aujourd'hui, les opinions ont sensiblement évolué. On ne peut plus contester la nécessité de posséder un projet approfondi et définitif du canal transhelvétique. Même parmi ceux qui ne croient pas à la réalisation de cette voie d'eau, du moins pendant très longtemps, la plupart estime qu'il est indispensable d'avoir au plus tôt les plans du projet, afin de pouvoir empêcher la construction des ouvrages qui seraient de nature à rendre impossible, plus tard, la réalisation de cette artère.

L'abrégé du programme d'études, présenté ci-après par Mr. l'ingénieur-conseil Blattner, abrégé qui nous dispense d'entrer ici déjà dans les détails, démontre clairement, en effet, combien à tous points de vue, et même indépendamment de la navigation, l'élaboration proposée du projet en question répond à un besoin général et urgent, ainsi qu'aux intérêts des administrations publiques et des populations riveraines.

La voie d'eau projetée traverse des régions les plus populeuses, fertiles et riches en industries importantes. Sur le cours de l'Aar et sur ses rives, une intense et incessante activité nécessite de constants travaux d'assainissement, de construction et de protection. Ils doivent non seulement éviter de former obstacle à l'aménagement navigable futur de la rivière; ils ne peuvent, en outre, être entrepris rationnellement et économiquement, tant que font défaut un plan d'ensemble, les données topographiques, hydrauliques, cadastrales, etc., précises et indispensables, dont l'établissement est compris dans le programme d'études mentionné et dans son devis.

Dans ces conditions, et s'agissant d'une œuvre d'utilité publique et générale, on peut certainement s'attendre à ce que le long et patriotique effort de l'Association suisse pourra atteindre son but et engager tout citoyen clairvoyant à contribuer à la réalisation d'une mise au point, pour le plus grand bien du pays, de tant d'importantes questions pendantes et de problèmes d'urgente actualité.

Le Président central de l'A.S.N.R.R.:
Arthur Studer, ingénieur.

Wendet Euch an die Jungmannschaft und unterrichtet sie, denn sie bezeugt für die Bestrebungen unseres Verbandes ein lebhaftes Interesse.

Composition de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin. A. S. N. R. R.

Association genevoise pour la Navigation et le Port de Genève	Président: M. A. Hentsch, Genève
Sous-section de la Navigation	Président: M. E. Pingeon, Genève
Sous-section du Port de Genève	Président: M. P. Corbat, Genève
Association vaudoise pour la Navigation du Rhône au Rhin	Président: M. J. Peitrequin, Lausanne
Sous-section de Lausanne	Président: M. E. Thévenaz, Lausanne
Sous-section de La Côte	Président: M. C. Saugy, Nyon
Sous-section de Morges	Président: M. A. André, Morges
Sous-section de Vevey	Président: M. J. Montet, Vevey
Sous-section de Montreux	Président: M. A. Lambelet, Territet
Sous-section de Aigle	Président: M. R. Kernen, Aigle
Sous-sectian de Bex	Président: M. C. Leu, Bex
Sous-section de Orbe	Président: M. O. Magnin, Orbe
Sous-section de Yverdon	Président: M. C. Piguet, Yverdon
Sous-section de La Broye	Président: M. R. Schaub, Payerne
Sous-section de Cossonay	Président: M. L. Chappuis, Cossonay
Section de Neuchâtel	Président: M. A. Studer, Neuchâtel
Section du Locle	Président: M. M. Ponnaz, Le Locle
Section Bernoise	Président: M. F. Oppliger, Bienne
Section Soleuroise	Président: M. R. Misteli, Soleure
Section Valaisanne	Président: M. C. de Torrenté, Sion
Section Fribourgeoise	Président: M. H. Gicot, Fribourg
Sous-section d'Estavayer	Président: M. Cl. Butty, Estavayer
Sous-section de Morat	Président: M. Petitpierre fils, Morat
Section Argovienne (Aargau. Wasserwirtschaftsverband)	Délégué: M. Hauri, Aarau

Organes de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin.

Comité central:

M. A. Studer, Président central, Neuchâtel, 7 Rue St. Honoré

MM. A. Peter, Vice-président central	Berne	MM. A. Paris	Lausanne
A. Elser, Trésorier central	Neuchâtel	A. André	Morges
G. Bauer, Secrétaire général	Neuchâtel	C. Piguet	Yverdon
C. Béguin	Neuchâtel	Ch. de Torrenté	Sion
Ph. Tripet	Neuchâtel	M. Ponnaz	Le Locle
J. Perret	Neuchâtel	Oppliger	Bienne
Rollier	Neuchâtel	H. Gicot	Fribourg
P. Balmer	Genève	A. Misteli	Soleure
A. Hentsch	Genève	H. Sieber	Soleure
C. Borel	Genève	H. Blattner	Zurich
E. Pingeon	Genève	Favre	Zurich
J. Peitrequin	Lausanne	Hauri	Aarau

Secrétariat central:

Mlle. G. de Perrot, 10, Rue du Môle, Tél. 5 42 40, Neuchâtel

Rédaction du Bulletin officiel, Archives et Renseignements:

M. C. Borel, Chambre de Commerce, 8 Rue Petitot, Tél. 4 10 44, Genève

Commission centrale de Propagande:

M. C. Béguin, Président, Neuchâtel

M. J. Peitrequin	Lausanne	M. C. Borel	Genève
M. A. Hentsch	Genève	M. R. Baschy	Zurich

Utilisez largement les services que peuvent vous rendre l'organe de renseignement et les précieuses archives de l'Association, dont vous disposez à Genève. Vous ne le regretterez pas.

Benutzen Sie fleissig die Dienste der Auskunftsstelle und des reichhaltigen Archivs des Verbandes, die in Genf zu Ihrer Verfügung stehen. Sie werden es nicht bereuen.

einer Liste eingetragen haben. Im November 1942 führten wir eine Erhebung bei den Mitgliedern durch, um festzustellen, welchen Tag und Zeitpunkt unsere Mitglieder für die monatlichen Zusammenkünfte am geeignetsten halten. 66 % aller Antworten fielen auf den Freitag, 21 % auf den Donnerstag. An beiden Tagen ergeben sich aber Kollisionen mit anderen Veranstaltungen (Donnerstag: Sitzung des Zürcher Regierungsrates, Freitag Sitzung des Zürcher Stadtrates). Leider waren wir genötigt, entgegen dem Wunsche der Mehrheit der Mitglieder die Versammlungen auch an anderen Tagen der Woche durchzuführen. Eine definitive Festlegung auf einen bestimmten Wochentag durch Beschluss der Hauptversammlung ist unerlässlich.

In den beiden Berichtsjahren 1942 und 1943 haben folgende Vorträge stattgefunden:

16. Jan. 1942: Dr. A. Strickler, Ing., Küsnacht: Das Kraftwerk-Bauprogramm des SEV/VSE.

19. Febr. 1942: Obering. E. Meyer, Bern: Möglichkeiten zur Erhöhung der Produktion der Wasserkraft-Elektrizitätswerke.

27. März 1942: Dr. E. A. Thomas, Ing. F. Schneiter, Zürich: Untersuchungen über Gewässerverunreinigung im Kanton Zürich und Massnahmen zu ihrer Behebung.

29. Mai 1942: Obering. O. Krause, Zürich: Das Kraftwerk Rupperswil.

26. Juni 1942: Dr. J. Killer, Ing., Baden: Der Bau des Kraftwerkes Gempel III.

30. Okt. 1942: Dir. Dr. C. Mutzner, Bern: Ueber Bau und Betrieb der Rheinschiffahrtsstrasse Basel–Bodensee.

27. Nov. 1942: Dr. G. Lüscher, Ing., Aarau: Die schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte mit besonderer Berücksichtigung der Limmatschiffahrt.

29. Jan. 1943: Ed. Ammann, Fischerei-Inspektor des Kantons Zürich: Die Verunreinigung des Zürichsees und die Fischereiwirtschaft.

26. Febr. 1943: Prof. Dr. B. Bauer, Zürich: Die Wärmepumpenanlage des Fernheizkraftwerkes der ETH.

26. März 1943: Dir. J. Moser, Ing., Zürich: Leistungsverbesserung bestehender Wasserkraftanlagen.

29. April 1943: Dr. J. Hug, Geologe, Zürich: Probleme der natürlichen und künstlichen Spiegelschwankungen des Grundwassers in ihren Beziehungen zu Kraftwerken, Wasserfassungen, Meliorationen usw.

25. Juni 1943: Besprechung aktueller Fragen der Wasser- und Energiewirtschaft.

30. Sept. 1943: Dr. jur. Henri Kreis, Zürich: Die rechtliche Behandlung des Entzuges von Wärme aus öffentlichen Gewässern durch Wärmepumpen.

29. Okt. 1943: Obering. M. Passet, Basel: Wasserbauten im Nahen Orient, Bewässerung, Hochwasserschutz, Schiffahrt.

26. Nov. 1943: Eugen Hermann, Alt-Stadtarchivar, Zürich: Die beiden Mühlestege im alten Zürich.

17. Dez. 1943: Dr. A. Strickler, Ing., Küsnacht (Zürich): Zukunftsprobleme der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft.

13. Besichtigungen und Exkursionen

Am 3. Juli 1943 fand eine Exkursion zur Besichtigung der *Meliorationsarbeiten in der Linthebene* statt unter der Leitung von Linthing. J. Meier in Lachen. Im Hotel Ochsen in Uznach gaben die Herren Oberst Strüby, Bern, und Linthing. Meier eine Orientierung. Im Anschluss daran wurden die Gegend von Grynau und die beiden Hinterkanäle, die Brückenumbauten und Kanalbauten in der linksseitigen Linthebene besichtigt. Es folgte eine Fahrt per Ledischiff nach der Seedammbrücke und Rapperswil, die dann allerdings infolge einer Motorpanne vorzeitig unterbrochen werden musste. Das Schiff wurde von der Firma Hunziker & Co. A.G. zur Verfügung gestellt, die den Teilnehmern mit einem Imbiss aufwartete.

14. Beziehungen zu anderen Organisationen

Mit dem Schweiz. Wasserwirtschaftsverband und dessen Gruppen sowie mit dem Nordostschweizerischen Schiffahrtsverband Rhein-Bodensee und der Sektion Ostschweiz des Rhone-Rheinverbandes stehen wir in engem Kontakt und lassen uns an den Versammlungen dieser Organisationen vertreten.

15. Arbeitsprogramm

Nachdem schon die Mitgliederversammlung vom 28. November 1941 nach einem Vortrage des Sekretärs über «Aktuelle Fragen der Wasser- und Energiewirtschaft im Linth-Limmatverband» die Richtlinien für die weitere Tätigkeit des Verbandes festgestellt hatte, befasste sich der Vorstand in seiner Sitzung vom 20. Mai 1942 neuerdings mit diesem Gegenstand. Als *Richtlinien für die künftige Verbandstätigkeit* wurden festgesetzt:

«Der Ausbau weiterer Speicherwerke im Gebiete des Kantons Glarus wird allgemein als sehr wünschbar bezeichnet und mit Interesse davon Kenntnis genommen, dass Vorarbeiten dazu im Gange sind. Auch an der Limmat, insbesondere zwischen Letten und Dietikon und unterhalb Baden sind noch gute ausbaufähige Wasserkräfte vorhanden. Die Studien für eine Schiffbarmachung der Limmat sollen weiterverfolgt werden. Der Verband wird künftig auch den Fragen der Reinhaltung der Gewässer sein Interesse zuwenden und in vermehrtem Mass aktuelle Probleme der Wasser- und Energiewirtschaft in öffentlichen Versammlungen zur Sprache bringen.»