

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 11 (1918-1919)

**Heft:** 17-18

**Rubrik:** Mitteilungen

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

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

was bei rein privaten Unternehmen, die nur ihre eigenen Interessen verfehdten, nicht ausgeschlossen ist. Die gesamte Wasserkraftausnutzung würde so auch rationell geordnet und könnte besser den öffentlichen Zwecken dienen. Die hydraulische Kraft ist momentan sehr gesucht und in nächster Zeit werden weitere Konzessionsgesuche erteilt werden müssen. Der Redner führt als Beispiel Freiburg an, das unter kritischen Verhältnissen seine Wasserkräfte verstaatlichte und diesen Schritt heute nicht bereut. Was die Verantwortlichkeit anbelangt, erklärt Herr Garbani, dass der Staat nur mit seinem einbezahlten Kapital haftet. Die Rechte der Gemeinden, des Kantons und der Eidgenossenschaft werden durch den Gesetzesentwurf garantiert. Herr Garbani-Nerini empfiehlt dem Grossen Rat warm die Annahme des Projektes.

Herr Tardini bemerkte, dass die Erklärungen seines Vorfathers in ihm verschiedene Zweifel zerstreut haben; sie hätten ihm im weitern klargemacht, dass der Staat durch das Projekt nicht nur Konzessionen erteilen, sondern sich auch beteiligen kann.

Herr Martignasi, ebenfalls vollständig beruhigt durch die Darlegungen des Herrn Garbani-Nerini, sieht in dem Projekt eine neue Einnahmequelle und schlägt dem Rat vor, auf die Behandlung einzugehen, was auch beschlossen wurde.

In der folgenden Sitzung vom 26. Februar wurde über die Gesetzesvorlage weiter diskutiert. Herr Garbani-Nerini teilte mit, dass der Regierungsrat den von der Kommission beantragten Änderungen bestimmt. Bei Art. 3 wünscht Herr Tardini die Anfügung eines Paragraphen, dahingehend, dass die Dekrete über die Konzessionserteilung mit oder ohne Staatsbeteiligung dem Referendum zu unterstellen seien. Herr Garbani-Nerini findet jedoch diesen Paragraphen zu weitgehend und empfiehlt folgende Fassung: die in Frage kommenden Erlasse dieser Art sind vom Grossen Rat als Gesetze zu behandeln.

Bei Art. 10 verlangt Herr Arcioni Auskunft durch den Regierungsrat über den Stand des von Polar & Co. eingereichten Konzessionsgesuches für Ausbeutung der Wasserkräfte im Blenio-Tale. Die Behandlung dieses Konzessionsgesuches verschob der Rat bis nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes. Dieses selbst wurde angenommen.

„Popolo e Libertà“.

## Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Protokoll der VIII. ordentlichen Hauptversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 7. März 1919 in Basel.

**Vorsitzender:** Ständerat Dr. O. Wettstein, **Sekretär:** Ingenieur A. Härry. Anwesend sind folgende 64 Mitglieder oder Vertreter von solchen:

**Departement des Innern und Abteilung für Wasserwirtschaft:**

Dr. Trümper.

**Eidg. Oberbau-Inspektorat:** Ingenieur Rod, Adjunkt.

**Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft:** Oberstleutnant Muggli.

**Regierungsrat Basel-Stadt:** Regierungsrat Dr. Aemmer, Regierungsrat Brodbeck.

**Regierungsrat Kanton Aargau:** Wasserrechts-Ingenieur Osterwalder.

**Regierungsrat Kanton Graubünden:** Regierungsrat Plattner.

**Regierungsrat Kanton Zürich:** Ingenieur Zeller.

**Stadtrat Zürich:** Stadtrat Kern, Stadtrat Dr. Klöti.

**Stadtrat Luzern:** Stadtgenieur Businger.

**Technische Prüfungsanstalten des S. E. V.:** Oberingenieur Nissen.

**Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein:** Direktor H. Peter, Ingenieur Payot.

**Schweiz. Baumeisterverband:** Ingenieur Wiesmann.

**Verein für die Schiffahrt Oberrhein:** Saenger-Lang, Direktor Miescher.

**Aargauischer Wasserwirtschaftsverband:** Fabrikant Kummer-Matter.

**S. E. V. und V. S. E.:** Prof. Dr. Wyssling.

**Schweiz. Acetylengruppe:** Prof. Keel, Cattani.

**Verband der Bagger- und Motorlastschiffbesitzer am Zürichsee:** Zehnder.

**Jura-Cementfabriken Aarau:** R. Zurlinden, Aarau.

**A.-G. Th. Bell & Cie., Kriens:** F. Ackermann.

**Bank für elektrische Unternehmungen:** D. Gauchat, Direktor.

**Centralschweiz. Kraftwerke Luzern:** Direktor F. Ringwald.

**Schweiz. Eisenbahnbank:** Dr. Ed. Tissot.

**Elektrizitätswerk Basel:** Direktor E. Oppikofer.

**Schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft:** Krapf.

**Gebrüder Sulzer A.-G., Winterthur:** G. Hammerschmid.

**Elektrizitätswerk Luzern-Stadt:** V. Troller.

**Elektrizitätswerk Aarau:** G. Grossen.

**Elektrizitätswerk Kanton Zürich:** Direktor Erny.

**Nordostschweiz. Kraftwerke Baden:** Direktor Vaterlaus.

**Elektrizitätswerk Schaffhausen:** Direktor H. Geiser.

**Brown, Boveri & Cie.:** Calame.

**Locher & Cie.:** Oberingenieur J. M. Lüchinger, Zürich.

**Elektrizitätswerk Olten-Aarburg:** Betrieb Gösgen: Dutoit.

**Elektrizitätswerk Lonza, Basel:** H. Dufour.

**Wasserversorgungsgruppe Blattenheid:** Ingenieur W. Flury.

**Elektrizitätswerk Wynau:** Direktor F. Marti.

**Städtische Werke, Baden:** Direktor C. Pfister.

**Elektrizitätswerk Olten-Aarburg:** Direktor Th. Allemann.

**Wärmeakkumulatorengesellschaft Schlieren:** Beck.

**Basler Nachrichten:** R. Gut, Journalist.

**Schweiz. Depeschenagentur, Basel:** Dr. Zünd.

**E. Bartholdi, Diplom-Ingenieur.**

**S. Bitterli-Treyer, Ingenieur, Rheinfelden.**

**K. Ganz, Diplom-Ingenieur, Meilen.**

**H. E. Gruner, Ingenieur, Basel.**

**H. Gubelmann, Ingenieur, Bern.**

**G. Guex-Abegg, Ingenieur, Horgen.**

**Gottfried Höchli, Basel.**

**L. Kürsteiner, Ingenieur, Zürich.**

**J. Lorenz, Interlaken.**

**J. M. Lüchinger, Oberingenieur, Zürich.**

**A. Moll, Oberingenieur, Olten.**

**H. Studer, Prof., Zürich 7.**

**H. Wagner, Direktor, Zürich.**

**J. Weber-Greminger, Basel.**

**Dr. O. Wettstein, Ständerat.**

Der Vorsitzende eröffnet um 3 Uhr 20 die Versammlung mit folgender Ansprache:

In erster Linie habe ich eine Entschuldigung anzubringen. Es wird vielleicht manchem von Ihnen unangenehm aufgefallen sein, dass wir plötzlich den Termin unserer Hauptversammlung um volle 14 Tage vorrücken mussten. Das ist niemandem peinlicher gewesen als dem Vorstande. Der Grund ist folgender: Wir legten Wert darauf, die Diskussionsversammlung noch vor dem Wiederzusammentritt der Bundesversammlung, der, wie Sie wissen, am Montag in 14 Tagen erfolgt, stattfinden zu lassen, weil wir nicht sicher sind, ob nicht bereits gewisse Vorlagen über die Reorganisation der Bundesverwaltung in dieser Session zur Sprache kommen, und weil namentlich auch der Abbau der kriegswirtschaftlichen Institutionen in sehr rascher Folge vor sich geht. Die Sache eilte also. Nun hätten wir in 14 Tagen noch Zeit gehabt. Es ist aber inzwischen mitgeteilt worden, dass unsere Tessinergruppe, der Tessinische Wasserwirtschaftsverband, zu keiner andern Zeit seine Jahresversammlung in Locarno abhalten kann als heute und morgen in 14 Tagen. Wir standen also vor der Frage, ob wir eine wichtige Untergruppe des Verbandes vor den Kopf stossen sollen, indem wir am gleichen Tag die Hauptversammlung des Zentralverbandes abhalten, an dem auch die Versammlung der Gruppe stattfinden soll. Sie sind wohl alle überzeugt, dass wir das unter allen Umständen vermeiden mussten. Eine Verschiebung um bloss 8 Tage ging deshalb nicht, weil heute in 8 Tagen eine Reihe von Mitgliedern durch andere Versammlungen verhindert sind. Es stand also nur noch der heutige Freitag zur Verfügung und so haben wir uns — wie gesagt, sehr ungern — dazu entschlossen, die Einladungsfrist abzukürzen und Sie auf den ungewöhnlich nahen Termin von 8 Tagen zu dieser Versammlung einzuberufen. Wir mussten uns darauf gefasst machen, dass gegen diese rasche Einberufung Bedenken sich erheben würden. Es ist auch vom Schweiz. Elektrotechnischen Verein bereits ein Protest dagegen eingegangen,

ebenso vom Verbande Schweiz. Elektrizitätswerke. — Wir bedauern — ich wiederhole es —, dass es nicht möglich war, eine günstigere Ansetzung der Hauptversammlung zu erzielen. Aber die Gründe liegen nicht bei uns, sondern in den äussern Umständen.

Wir haben Sie auf heute eingeladen zur Hauptversammlung, in Anbetracht der überaus schwierigen Situation, in der wir uns in wirtschaftlicher und namentlich in wasserwirtschaftlicher Beziehung befinden. Wir sind der Ansicht, dass alle diejenigen, welche sich für die künftige Wasserwirtschaftspolitik der Schweiz interessieren, zusammenstehen müssen, um so rasch als möglich die Leitlinien unserer künftigen Wasserwirtschaftspolitik festzulegen; hier kann unter Umständen eine scheinbar kleine Verspätung unabsehbare Folgen haben. Wenn wir Ihnen heute Thesen und Richtlinien vorlegen, so hat das nicht die Bedeutung, dass nun diese Thesen unter allen Umständen zu Beschlüssen erhoben werden müssen; wir wollten Ihnen eine Diskussionsgrundlage bieten, und Sie sind vollständig frei, darüber zu diskutieren und Ihre Beschlüsse so zu fassen, wie Sie sie als der Zeit angemessen erachten.

Für unsere Generalversammlung bleibt uns unter diesen Umständen natürlich nicht viel Zeit übrig, und ich möchte Sie deshalb mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung des Themas, das uns nachher beschäftigen wird, bitten, wenn nicht ganz wichtige Gründe vorliegen, sich in der Behandlung der geschäftlichen Traktanden so kurz als möglich zu fassen. Ich schlage Ihnen vor, die gedruckten Geschäfte in der Reihenfolge zu behandeln, wie sie uns vorliegen.

#### 1. Protokoll der VII. ordentlichen Hauptversammlung vom 13. April 1917 in Zürich (siehe Jahrbuch 1916/17, S. 49).

Das Protokoll der VII. ordentlichen Hauptversammlung vom 13. April 1917 in Zürich ist im Jahrbuch 1916/17 erschienen. — Wir haben leider das letzte Jahr keine Hauptversammlung abhalten können. Sie war angesetzt auf den Sommer, wo dann, wie Sie wissen, die Grippe kam und uns verhinderte, grössere Versammlungen einzuberufen. Als dann im Laufe des Herbstes die Grippe nachliess, kam der nochmals reduzierte Fahrplan und hierauf die zweite Grippeperiode, kurz, mit Rücksicht auf die äussern Umstände waren wir leider nicht in der Lage, eine Hauptversammlung im letzten Jahr abzuhalten, weshalb wir nun heute die Jahresberichte und die Jahresrechnungen von zwei Jahren zu behandeln haben. Ich denke, Sie werden Ihrem Vorstand und Ausschuss dafür Indemnität erteilen.

Das Protokoll wird genehmigt.

#### 2. Jahresberichte pro 1917 und 1918.

Der Jahresbericht pro 1917 ist im Jahrbuch pro 1916/17 erschienen. Er wird genehmigt.

Der Jahresbericht für 1918 ist ebenfalls etwas spät in Ihre Hände gelangt und wir haben selber das Gefühl, dass es vielleicht der Versammlung angenehmer ist, wenn wir darüber nicht diskutieren. Da er auch dem Ausschuss nicht hat vorgelegt werden können, möchte ich im Namen des Vorstandes den Antrag stellen, dass wir diesen Jahresbericht zunächst noch dem Ausschuss überweisen, mit dem Recht, ihn zu genehmigen. Dabei hat es die Meinung, dass, wenn aus Ihrer Mitte irgendwelche Bemerkungen gemacht werden, sie dem Ausschuss zur Berücksichtigung überwiesen werden sollen.

Der Vorstand hat den Jahresbericht für 1918 geprüft und er selber ist in der Lage, Ihnen einige Abänderungen, die zum Teil nur redaktioneller Natur sind, vorzuschlagen. In einem Punkte schlägt Ihnen der Vorstand aber auch eine Abänderung materieller Natur vor, nämlich den Satz: „Die ablehnende Haltung des Departements des Innern in der Subventionierung ... usw.“ zu streichen, mit Rücksicht darauf, dass es sich hier ja um eine vorläufige Stellungnahme handelt und wir begreifen können, dass das Departement des Innern sich vorläufig noch etwas abwartend verhält. Wir haben die Überzeugung, dass die Bundesbehörden mit der Zeit die Notwendigkeit und Nützlichkeit unserer Aktionen auf dem Gebiet der Wasserwirtschaftspläne ein-

sehen werden. Diese Streichung wird wohl im Sinne der Mehrheit der Mitglieder sein.

Das Wort wird nicht verlangt und der Jahresbericht pro 1917 in dem Sinne genehmigt, dass der Ausschuss die definitive Genehmigung beschliesst.

#### 3. Jahresrechnung und Bericht der Kontrollstelle pro 1917 und 1918.

Die Jahresrechnung für 1917 ist Ihnen im Jahrbuch mitgeteilt worden und diejenige für 1918 Ihnen inzwischen ebenfalls mit dem Bericht zugegangen. — Ich bemerke, dass die Jahresrechnungen für 1917 und 1918 vom Revisionsausschuss durchgeprüft worden sind und dass der Ausschuss sich mit der Genehmigung einverstanden erklärt hat.

Den Bericht der Revisoren für das Rechnungsjahr 1917 finden Sie im Jahrbuch, derjenige für 1918 liegt hier vor und lautet:

„In Ausführung des uns übertragenen Mandates haben „wir die Geschäfts- und Buchführung unseres Verbandes „geprüft. Die der Generalversammlung vom 7. März 1919 „vorliegende Bilanz, abgeschlossen auf 31. Dezember 1918, „wurde mit den Büchern verglichen und die vollständige „Übereinstimmung konstatiert. Zahlreiche Stichproben in „Kassa- und Hilfsbüchern überzeugten uns von der Rich- „tigkeit aller Buchungen und des ausgewiesenen Kassa- „bestandes.“

„Wir beantragen Ihnen daher, die Jahresrechnungen „für 1917 und 1918 zu genehmigen und dem Vorstand „und dem Sekretariat für ihre Tätigkeit den Dank der „Generalversammlung auszusprechen.“

„Wir möchten diese Gelegenheit benützen, unser Be- „dauernd darüber auszudrücken, dass die schon im Jahre „1913 an Hand genommene Verbandsschrift Nr. 4: „Was- „serkräfte des Rheins“ auch heute noch nicht vollständig „vorliegt und drücken den lebhaften Wunsch aus, auf „endliche Erledigung und Fertigstellung dieses Werkes.“

Den letzteren Wunsch teilt der Vorstand in vollem Umfang; auch wir hoffen, dass wir dieses Werk nun endlich zur Fertigstellung bringen können.

Die Rechnungen pro 1917 und 1918 werden ohne Diskussion genehmigt.

#### 4. Budget pro 1919.

Das Budget für 1919 ist Ihnen auch zugestellt worden. Budgets haben in Kriegsjahren die besondere Eigenschaft, dass sie auf ausserordentlich schwankendem Boden stehen. Wir können deshalb auch keine Garantien übernehmen, dass uns nicht noch Überraschungen bevorstehen. — Sie werden aber aus der Aufstellung den Eindruck bekommen haben, dass das Budget vorsichtig aufgestellt ist und dass die Ausgaben so bemessen sind, dass sie, auch wenn der Verband mit voller Kraft arbeiten kann, wohl nicht überschritten werden. Sie sehen aber immerhin, dass der Verband mit sehr knappen Mitteln rechnen muss. — Die Ausgaben des Verbandes wachsen, man kann fast sagen von Monat zu Monat; das Interesse, das im ganzen Lande für die wasserwirtschaftlichen Aufgaben besteht, ist im Zunehmen begriffen und wir werden von allen Seiten in steigendem Masse gerade dafür beansprucht, dass wir bei wasserwirtschaftlichen Problemen die Vermittlung übernehmen. Man hat Vertrauen zum Wasserwirtschaftsverband und wir sind stolz darauf. Aber wir wissen, dass dieses Vertrauen für uns selbstverständlich auch gewisse Konsequenzen hat. Wir müssen uns in unseren Mitteln sehr einteilen, können nicht übermässige Aufgaben übernehmen und haben deshalb auch unser Budget vorsichtig aufgestellt. Es ist wohl möglich, dass im Laufe des Jahres noch weitere Aufgaben an uns herantreten und ich denke, Sie werden dafür dann dem Ausschuss die nötigen Kompetenzen geben, damit wir auch hier an die notwendigen Probleme herantreten können, ohne fürchten zu müssen, aus finanziellen Gründen etwa desavouiert zu werden.

Das Budget pro 1919 wird genehmigt.

### 5. Statutenrevision.

Der Vorsitzende referiert.

Unsere Statuten hatten ursprünglich die Bildung von Unterverbänden nicht vorgesehen. Inzwischen haben sich, wie Ihnen ja allen bekannt ist, die wirtschaftlichen Interessen ganz bedeutend dezentralisiert und zugleich spezialisiert, und wir haben deshalb im Laufe der letzten zwei Jahre eine Reihe von Neugründungen vornehmen müssen, die sich ganz naturgemäß aus den Verhältnissen ergeben haben. Sie wissen, dass wir inzwischen Unterverbände gegründet haben: im Tessin den Tessinischen Wasserwirtschaftsverband, in der Zentralschweiz den Reussverband, in der Nordostschweiz den Linth-Limmat-Verband, in der Ostschweiz den Rheinverband; für das aargauische Gebiet haben wir nun den Aargauischen Wasserwirtschaftsverband, für die gesamte Aare hatten wir schon früher den Aare-Rheinwerke-Verband, und nun hat sich in neuester Zeit noch eine Gruppe für den Kanton Wallis gebildet. — Das alles war in den Statuten nicht vorgesehen, wir müssen diese deshalb dahin ändern, dass der Schweiz Wasserwirtschaftsverband sich auch Untergruppen angliedern kann. Ich möchte hier nur — um einen sehr wichtigen Grundsatz auch bei dieser Gelegenheit wieder zu bekräftigen — bemerken, dass diese Untergruppen autonom sein sollen in dem Sinne, dass zwar eine Oberleitung, eine Zusammenfassung der Kräfte der Untergruppen im Schweiz Wasserwirtschaftsverband besteht, dass aber die Untergruppen ein möglichst grosses Mass von Freiheit haben sollen. Wir denken uns diese Untergruppen hauptsächlich als Zusammenfassung der Bestrebungen eines gewissen Flusssgebietes oder auch einer wichtigen kantonalen Interessengemeinschaft; das hängt mit der geographisch und wirtschaftlich so überaus verschiedenartigen Zusammensetzung unseres Landes ab. — Wir haben also nicht etwa die Meinung, dass diese Untergruppen bloss die Rolle von Sektionen bilden, die administrativ eine gewisse Freiheit haben, sondern wir wollen im Gegenteil diese Untergruppen so tätig als möglich gestalten: sie sollen dem Gesamtverband die Anregungen zuführen, sie sollen aus ihren Gegenden alles das herausholen, was an wirtschaftlichen Bestrebungen und an wirtschaftspolitischen Kräften vorhanden ist, und das Ganze soll dann für die Schweiz zusammengefasst werden zu einer machtvollen Wasserwirtschaftspolitik, herausgeboren aus den lebendigen Kräften des Landes selbst.

Dementsprechend sind nun auch die Statuten geändert und die neuen Paragraphen gefasst. — Sie sehen in § 2 als neuen Grundsatz: „Der Verband kann zur Verfolgung der wasserwirtschaftlichen Interessen einzelner Gebiete Gruppen bilden, die in Verbindung mit dem Verbande arbeiten.“ In § 3 haben Sie dann die Grundsätze für die Bildung dieser Gruppen enthalten: „Die Gruppen sind selbständige Organisationen des Verbandes, welche die wasserwirtschaftlichen Interessen einzelner Flusssgebiete oder Landesgegenden in Verbindung mit dem Zentralverband verfolgen; sie treten dem Zentralverband als Mitglied bei.“ — Darüber hinaus wollen wir aber eine engere Verbindung haben und möchten deshalb im Absatz 2 statuieren, dass der Ausschuss in den Vorstand jeder Gruppe zwei Vertreter ordnet; auf der andern Seite hat jede Gruppe das Recht, in den Ausschuss einen Vertreter zu delegieren, und ferner soll der Sekretär oder sonst ein Vertreter des Zentralverbandes das Recht haben, den Sitzungen der Vorstände der Gruppen mit beratender Stimme beizuhören. — Und einen Vorschlag, der nun erheblich über das hinausgeht, was bisher schon Recht — wenigstens Gewohnheitsrecht — war, bringt der Absatz 3 in § 3, wonach der Vorstand zu seinen Sitzungen Vertreter der Gruppen einladen kann. Da wir nur ein kleines Exekutivkomite haben, können wir selbstverständlich nicht zu jeder Sitzung sämtliche Gruppen sich delegieren lassen. Aber wir möchten den Gruppen, wenn es sich um ihre eigenen Angelegenheiten handelt, Gelegenheit geben, durch einen Vertreter im Vorstand ihre Interessen verfechten zu können und aus diesem Grunde dem Vorstand das Recht einräumen, solche Vertreter zu seinen Sitzungen einzuladen. — Der letzte Absatz von § 3 sieht den Abschluss von besonderen Verträgen mit den Gruppen

vor. Diese Verträge sind bereits abgeschlossen mit Genehmigung des Ausschusses; sie sind im grossen und ganzen übereinstimmend, wenn wir auch natürlich immer Rücksicht nehmen müssen auf die besonderen Verhältnisse und Beziehungen dieser Unterverbände zum Zentralverband.

In § 5 haben Sie sodann eine kleine Änderung: der Vorstand soll Kandidaturen von neuen Mitgliedern prüfen, und er soll die Mitgliedschaft provisorisch zulassen können. Das hat deshalb eine gewisse Bedeutung, weil wir gar nicht selten Anmeldungen von Mitgliedern bekommen — es sind z. B. Behörden, es sind Korporationen, es können auch Ingenieure oder Vertreter von besonderen Interessen sein — die gerne im Wasserwirtschaftsverband mitwirken würden. Diese Notwendigkeit der Mitwirkung kann sich bei uns, namentlich in den jetzigen Verhältnissen, von einem Tag zum andern zeigen, und es können dann bis zu einer Ausschusssitzung Monate vergehen, ohne dass die Leute unterdessen in der Lage sind, ihre Mitgliedschaftsrechte auszuüben. — Selbstverständlich wird der Vorstand bei jeder Anmeldung prüfen, ob eine derartige provisorische Zulassung der Mitgliedschaft sich empfiehlt oder nicht; um aber den Angemeldeten die Möglichkeit zu geben, sich als Mitglieder zu beteiligen, möchten wir Ihnen empfehlen, eine derartige Kompetenz dem Vorstand zu erteilen.

Eine weitere Änderung der Statuten ist in § 10 enthalten. — Hier möchten wir Ihnen empfehlen, den Ausschuss etwas zu erweitern, nämlich auf 20—25 Mitglieder. Das ist schon die notwendige Konsequenz der statutarischen Bestimmung, dass die Untergruppen das Recht haben, Vertreter in den Ausschuss abzuordnen. Wir haben in den letzten Jahren aber auch wiederholt das Empfinden gehabt, es wäre zweckmässig, wenn man bei Wahlen in den Ausschuss etwas mehr Freiheit hätte. — Entsprechend der Neuordnung der Beziehungen zwischen Hauptverband und Unterverbänden ist dann im vierten Absatz des § 10 vorgemerkt, dass nur die von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder auch vom Zentralverband entschädigt werden. Wir empfehlen Ihnen, diese Entschädigung entsprechend den heutigen Zeitverhältnissen um ein Bescheidenes zu erhöhen. Bisher betrug die Entschädigung 20 und 10 Franken, wir empfehlen Ihnen, sich den Normen der Bundesversammlung anzuschliessen und 25 Franken für ganztägige und 15 Franken für halbtägige Sitzungen zu gewähren.

Die Statuten werden mit den beantragten Änderungen genehmigt.

Zum Traktandum Unvorhergesehenes wird das Wort nicht weiter verlangt und die Versammlung um 3 Uhr 50 geschlossen.

Zürich, im Juni 1919.

Der Sekretär: Ing. A. Härry.

<b>Wasserkraftausnutzung</b>	

**Wasserwerke Wildegg-Brugg und Böttstein.** Die Grossratskommission, die zur Vorbehandlung der Konzessionen für die Wasserwerke Wildegg-Brugg und Böttstein bestellt worden ist, hielt am 7. Juni 1919 eine Sitzung ab. Es lag ihr die Erklärung des Verwaltungsrates der Nordostschweizerischen Kraftwerke vor, dass diese die Konzession für das Wasserwerk Böttstein übernehmen werden, dass sie aber auf die Geltendmachung des Vorzugsrechtes zugunsten der Konzession von Wildegg-Brugg verzichten. Unter diesen Umständen beschloss nun die Kommission, in Übereinstimmung mit den Anträgen des Regierungsrates einstimmig, dem Grossen Rat die Erteilung der Konzession für das Werk Böttstein an die Nordostschweizerischen Kraftwerke und die Übertragung der Konzession für Wildegg-Brugg an die A.-G. Motor und Konsorten zu empfehlen.

In bezug auf den Bau eines Wasserwerkes an der Reuss durch den Staat stellte sich die Kommission auf den Standpunkt, dass zwar der von der Regierung für die Vorstudien verlangte Kredit von Fr. 75,000 zu bewilligen, dagegen von der Ausführung des Werkes durch den Staat vorderhand abzusehen sei. Auch in diesem Punkte war die Kommission einstimmig.

**Ausnutzung der Wasserkräfte der Calancasea.** Die Regierung des Kantons Graubünden hat die Konzessionsverträge der Firma Ingenieur J. Büchi in Zürich mit den Gemeinden Buseno, Grono und Castenada für die Ausnutzung der Wasserkräfte der Calancasea genehmigt.

**Ausnutzung der Wasserkräfte im Wallis.** Die A.-G. Piccard, Pictet & Co. in Genf hat die Konzession der Wasserkräfte des Morge-Baches auf dem Gebiet der Gemeinden Savièse und Gundis erworben, Herr Gregor Stächelin in Basel die der Salanfe auf dem Gebiet von Evionnaz.

**Congrès pour l'aménagement du Rhône à Grenoble.** Le congrès pour l'aménagement du Rhône a été ouvert le premier juin 10 h. 30 dans la salle des conférences de la chambre de commerce, par M. Mahieu, directeur au ministère des travaux publics.

Tous les départements, appartenant au bassin du Rhône ou intéressés dans la question de l'aménagement du fleuve, étaient représentés par leurs sénateurs, députés, délégués des conseils généraux, des municipalités ou des villes.

M. Mahieu a assuré le congrès de l'appui du gouvernement pour une œuvre appelée à recueillir 700,000 ch. de forces nouvelles et permettre la navigation à des bateaux de 1200 tonnes, a salué l'alliance de l'industrie et des collectivités et invité le congrès à nommer son bureau.

M. Perrier, député de l'Isère, élu président du congrès, a donné lecture de l'exposé général de la question qu'il a préparé comme rapporteur. Il a proposé un projet de délibération attirant l'attention des pouvoirs publics sur l'importance pour la France de la voie navigable du Rhône au Rhin par la Saône.

„En ce qui concerne la voie navigable entre Seyssel et la frontière suisse, il serait nécessaire que la Suisse régularise et augmente le débit du lac Léman.“

Les délégués des chambres de commerce ont tenu dans l'après-midi des réunions pour examiner et approuver les différents rapports présentés par le bureau de la section permanente.

M. Gourju, ancien sénateur du Rhône, présidait la séance de la section permanente. MM. Chanal et Fernand David, ancien ministre, ont insisté fortement pour que les droits des départements riverains du Rhône soient sauvegardés de façon suffisante.

Après explications de MM. Léon Perrier, Charles Dumont et Laloux, l'accord complet a été obtenu. Afin de dissiper les appréhensions des populations riveraines, il sera précisé — ce qui est offert par la Ville de Paris — que le quart de la force hydro-électrique produite sera réservé par priorité aux départements du bassin du Rhône.

M. Richard, sénateur, maire de Chalon, présidait l'assemblée des représentants des municipalités. Une discussion assez longue s'est engagée sur la question réservée de la navigabilité du Rhône jusqu'à Genève.

Finalement, les explications de M. Herriot, sénateur, maire de Lyon, ont permis d'arriver à un accord sur les résolutions présentées. M. Cornier, maire de Grenoble, présidait la réunion des délégués des chambres de commerce. M. Coigniet, de Lyon, a combattu la thèse financière de M. Charles Dumont, qui a été cependant finalement adoptée.

Le Congrès s'est clos le 2 juin par le vote de résolutions confirmant l'accord complet entre toutes les collectivités intéressées.

A l'unanimité, le Congrès invite le gouvernement à faire aboutir dans les délais les plus rapides le projet de loi pour l'aménagement du Rhône et compte sur la section permanente de la commission interdépartementale pour suivre et réaliser à bref délai la Compagnie nationale du Rhône, regroupement de toutes les collectivités intéressées; il affirme à nouveau l'union indissoluble de ces dernières pour la réalisation de l'œuvre nationale qu'elle poursuit.

En outre, le Congrès attire l'attention des pouvoirs publiés sur l'importance pour la France de la voie navigable du Rhône au Rhin par la Saône et, au cas où la Confédération helvétique ferait des difficultés pour l'élévation du plan du lac, demande des études pour réaliser la voie navigable de Seyssel au lac Léman sur le seul territoire français.

Au point de vue de la réalisation financière du projet,

le Congrès adopte à l'unanimité le programme élaboré par M. Charles Dumont, ancien ministre.

M. Sellier, conseiller général de la Seine se plaçant au point de vue administratif du Congrès, demande que l'acte de concession reconnaîsse le caractère d'utilité publique à l'ensemble de travaux que nécessitent la mise en état de navigabilité du Rhône en amont et en aval de Lyon, l'aménagement du haut Rhône, l'irrigation des deux rives, les installations des forces motrices pouvant fournir d'abord 200,000 kilowatts à la région parisienne, puis toutes les ressources d'énergie indispensables au développement industriel et agricole du bassin du Rhône, étant entendu que, sans préjuger les droits et les aménagements existants, le quart des forces motrices aménagés successivement seront réservés aux départements riverains jusqu'à l'heure où Paris sera en possession des 200,000 kilowatts qui lui sont nécessaires.

MM. Herriot, maire de Lyon; Augagneur et Fernand David, députés; Lalou, conseiller municipal de Paris; Charles Dumont ont successivement applaudi à la conclusion de l'accord loyal qui va permettre la réalisation du plus grand œuvre exécuté depuis le percement de l'isthme de Suez.

Avant de se séparer, les congressistes ont ainsi désigné le bureau de la section permanente: président d'honneur, M. Gourju, ancien sénateur; président, M. Perrier, député; vice-présidents, MM. Duverger, conseiller général des Bouches-du-Rhône; Lalou, conseiller municipal de Paris; Herriot, sénateur; Charles Dumont, député; Cognet, président de la Chambre de commerce de Lyon; Pierre, maire de Marseille, secrétaire, M. Chambaud de la Bruyère, conseiller général du Rhône.

**L'utilisation des forces hydrauliques en France.** La Chambre a voté le 4 mai le premier article du projet de loi réglementant l'utilisation des forces hydrauliques. Cet article consacre la mainmise de l'Etat sur toutes les sources d'énergie hydraulique de la France, qu'elles proviennent des cours d'eau ou des marées. Il dispose que nul ne peut les exploiter sans concession ou autorisation de l'Etat; en ce qui concerne les rivières non navigables ni flottables, il sera tenu compte de l'avis des communes et des départements intéressés.

**Der Ausbau der Wasserkräfte in Deutsch-Österreich.** Die Wiener Handels- und Gewerbe kammer hat eine Denkschrift über die Energiewirtschaft Deutsch-Österreichs den in Frage kommenden Staatsämtern mit dem Wasser- und Elektrizitätswirtschaftsamt überreicht. In der Denkschrift werden die natürlichen Grundlagen der Energiewirtschaft Deutsch-Österreichs dargestellt, insbesondere dessen ungünstige Versorgung mit Kohle hervorgehoben, die allerdings durch den Reichtum an „weisser Kohle“ zum Teil gemildert werden könnte. Die von der Kammer angeführten Fachleute schätzen den Bestand an ausbaufähigen Wasserkräften in den deutsch-österreichischen Alpenländern auf 1,5 bis 6 Millionen Pferdekräfte. Nach den Berechnungen der Kammer dürfte mit einem Gesamtbestand von mindestens 2,5 Mill. Pferdekräften an ausbauwürdigen Wasserkräften in Inner-Österreich zu rechnen sein. Nach eingehender Darlegung der Gründe, welche den Ausbau der Wasserkräfte im Interesse von Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft und des Verkehrswesens überhaupt notwendig erscheinen lassen, wird näher ausgeführt, dass die immer mehr um sich greifende Arbeitslosigkeit den sofortigen Baubeginn erfordert und dass somit die baureifen Entwürfe ohne Verzug ihrer Verwirklichung entgegengeführt werden sollen, ohne dass mit Beratungen über die Plannässigkeit des Ausbaues der Wasserkräfte und über den systematischen Zusammenschluss der Elektrizitätswerke kostbare Zeit verloren würde. Für eine Anzahl grosser Projekte empfiehlt sich das gemischtwirtschaftliche System, weil bei ihm der Staat und sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaften ihr finanzielles Risiko begrenzen und doch die Möglichkeit besitzen, durch ihre Beteiligung an der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung die gemeinwirtschaftlichen Bedürfnisse zur Geltung zu bringen. Neben der gemischtwirtschaftlichen Organisationsform soll auch das rein privatwirtschaftliche und in gewissen Fällen das rein gemeinwirtschaftliche System zur Anwendung kommen. Im Hinblick auf die abnormen Verhältnisse auf dem Material- und Arbeitsmarkte muss der Staat jedenfalls

auch eine Unterstützung der Projekte in finanzieller Beziehung in Aussicht nehmen. Die ungesäumte Schaffung eines guten Elektrizitätswegegesetzes, das das sich jedoch nur auf die Gewährung von Leitungs- und Enteignungsrechten für die elektrischen Anlagen und Leitungen zu beschränken und ein möglichst einfaches Verfahren einzuführen hätte, die Herausgabe von Vorschriften technischer Natur über die Normalisierung der Anlagen und Leitungen und schliesslich eine Ausgestaltung der wasserrechtlichen Enteignung und des wasserrechtlichen Verfahrens sind dringende Erfordernisse auf gesetzgeberischem Gebiete. Die Verwaltungskompetenzen der einzelnen staatlichen Zentralstellen sollen in einer einzigen Stelle als dem ausschliesslich entscheidenden Organe vereinigt werden und als beratendes Organ ein Beirat für Wasser- und Elektrizitätswirtschaft geschaffen werden. In der Denkschrift werden schliesslich die durch die Bildung der Nationalstaaten vervielfachten Fragen internationaler Natur auf dem Gebiete der Energiewirtschaft behandelt. Die Kammer beabsichtigt, mit den alpenländischen Schwesterkammern wegen des weiteren Vorgehens auf dem Gebiete der Wasser- und Elektrizitätswirtschaft ein gemeinsames Einvernehmen zu pflegen.

**Gründung einer Wasserkräfte-A.-G. in Steiermark.** Der steirische Landesrat hat unter der Voraussetzung, dass dem Entwurfe über die Novellierung des Wasserrechtsgesetzes zugestimmt wird, beschlossen, gemeinsam mit dem Konsortium für die Gründung der Steirischen Wasserkräfte-A.-G. die notwendigen Schritte zur Errichtung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft für den Ausbau und die Verwertung der steirischen Wasserkräfte zu unternehmen und sich an der Gründung dieser Aktiengesellschaft namens des Landes zu beteiligen. In den Statuten sind derartige Rechte des Landes zu sichern, die es ermöglichen, im Vereine mit sonstigen öffentlichrechtlichen Faktoren die öffentlichen Interessen wirksam zu schützen und sich bis zur Hälfte am Gesellschaftskapital zu beteiligen. Zwecks Beteiligung am Kapital der zu bildenden gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft wurde ein Kredit im Höchsttausmasse von 2½ Millionen Kronen genehmigt. Wiener Landw. Ztg., 26. III. 19.

**Nutzbarmachung der Wasserkräfte in Spanien.** Ingenieur Carlos Mendoza führt im „Economista“ (Madrid) u. a. aus: Man muss gestehen, dass das Eisenbahnnetz in Spanien sich erst im Anfangsstadium befindet, während es bereits vollendet sein sollte. Und daher steckt auch noch die Ausbeutung der Reichtümer Spaniens und sein Handel in den Kinderschuhen. Mit Recht betont Cambo (der frühere Minister für öffentliche Arbeiten), dass zum Wohl des Wirtschaftslebens Spaniens zu allererst die Eisenbahnfrage, die hier mit einer Verspätung von einem halben Jahrhundert auftaucht, gelöst werden müsse. Was dagegen die Elektrizität betrifft, so tritt in Spanien eine ganz merkwürdige Erscheinung zutage. Hierin ist Spanien auf der Höhe, den dazu nötigen gewaltigen Sprung führte es ohne Schwierigkeit aus. Man ging in Spanien ohne weiteres vom Öllämpchen oder der Kienfackel zur elektrischen Beleuchtung über, von dem ursprünglichen durch Tiere in Bewegung gesetzten Hebezeug zum Elektromotor. Der Verbilligung der elektrischen Kraft und ihrer Verteilung ist eine noch grössere Aufmerksamkeit zu widmen. Amtlich ist unser Reichtum an weisser Kohle nicht festgestellt worden, nur privaten Untersuchungen verdanken wir zwei Bestandesaufnahmen. Danach steht fest, dass heute in Spanien etwa 400,000 PS hydroelektrischer Energie und etwa 100,000 PS direkte Wasserkraft, d. h. im ganzen 500,000 PS weisser Kohle ausgenutzt werden, eine Summe, die sich vielleicht in drei Jahren auf eine Million Pferdekräfte stellen wird. Ohne grosse Anstrengungen könnten 5 Millionen PS erlangt werden, aus denen Spanien jährlich über 10 Milliarden Kilowattstunden erzeugen könnte. Zur Erzeugung einer solchen Kraftmenge vermittelst Dampfes wäre jährlich die dreifache Gesamtmenge Kohle nötig, die Spanien heute verbraucht, d. h. etwa 20 Millionen Tonnen.

## Schiffahrt und Kanalbauten

**Schweizerische Binnenschiffahrt.** VK. Die „Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin“ hielt am Don-

nerstag den 12. Juni in Neuveville am Bielersee ihre diesjährige Generalversammlung ab. Der seit fünf Jahren amtierende Zentralpräsident Savoie-Petitpierre (Neuenburg) erstattete seinen Bericht über die Tätigkeit des Vorstandes in den beiden letzten Jahren. Der Bericht streifte die derzeitige Lage, in der sich die schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte und namentlich der Anschluss ans Weltmeer befinden, soweit es den Rhein, die Rhone und die oberitalienischen Wasserstrassen betrifft. Der mit grossem Beifall aufgenommene Bericht gipfelte in den Wünschen, es möge baldigst möglich werden, Basel zum Hinterhafen von Rotterdam und Antwerpen zu machen, es möge die durchgehende Schiffahrt auf der Rhone vom Genfersee bis Marseille ermöglicht werden und es möge der freien Zirkulation schweizerischer Schiffe auf dem Weltmeer nichts in den Weg gelegt werden. Der Verband zählt heute 2700 Mitglieder, verteilt auf die Sektionen Bern, Genf, Neuenburg, Wallis, Fribourg und Ostschweiz.

Darauf wurde einstimmig Genf für die kommende Arbeitsperiode zum Vorort ernannt und Rechtsanwalt Balmer zum Zentralpräsidenten ernannt. Die Sektion Bern wurde beauftragt, Rechnungsrevisoren zu stellen. Dr. Mutzner, Direktor der Abteilung für Wasserwirtschaft, teilte mit, dass der Bundesrat den Binnenschiffahrtsfragen das grösste Interesse entgegenbringe, dass aber die verschiedenen Projekte bezüglich der internen Schiffahrt nur Aussicht auf Verwirklichung haben, wenn der Anschluss ans Meer zustande kommt. In den Toasten am nachfolgenden Bankett wurde namentlich betont, dass heute die welsche und deutsche Schweiz kräftig zusammenhalten müssen, da das Ausland auf Grund des Friedensvertrages versuche, unserem Lande den freien Zugang zum Meere via Rhein zu verweigern und da auch der freien Schiffahrt auf der Rhone von Genf nach Lyon durch die französischen Behörden Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Von der Sektion Bern wurde der Antrag gestellt, es möge der Vorstand die Frage prüfen, ob es nicht möglich wäre, in Bälde an die Gründung einer Genossenschaft zu treten, die den Zweck hätte, die Finanzierung des schweizerischen Mittellandkanals Koblenz-Genfersee an die Hand zu nehmen. Der Antrag wurde angenommen.

**Freie Schiffahrt Basel-Strassburg.** VK. In einem Artikel über die „wirtschaftliche Erschliessung des Rheins zwischen Strassburg und Basel“ in den „Mitteilungen der deutschen Handelskammer in der Schweiz“ nimmt Dr. F. v. Napoliski Stellung gegen das französische Projekt der Stromausbeutung zu Kraftwerken unterhalb Basel. Er schreibt u. a.: Deutschland, das seine Handelsflotte verloren, seine Eisenbahn ruiniert sieht und dennoch vor die gewaltige Aufgabe gestellt ist, seinen Aussenhandel neu zu beleben, wird eine billige Strasse nach der Schweiz, Österreich, Italien freudig begrüssen und ihren Ausbau umso eher fördern, als die Wasserkraft für die deutsche Wirtschaft nicht mehr in Frage kommt. Die Schweiz sieht in der freien ausgebauten Rheinschiffahrt mit Recht einen Zugang zum Seeeverkehr. Italien erwartet die Wiederbelebung der deutschen Ausfuhr. Belgien, das für Antwerpen mit Leichtigkeit eine Wasserbindung zum Rhein schaffen kann, ist auf der Friedenskonferenz für die Freiheit der Rheinschiffahrt eingetreten. Für Holland bedeutet die Regulierung zwischen Strassburg und Basel eine Steigerung des Rotterdamer Verkehrs. Namentlich aber sollte auch England den Rheinschiffahrtsfragen Aufmerksamkeit widmen. In gewissem Sinne ist, wie Gelpke einmal schön ausgeführt hat, der Rhein die natürliche Hinterlandswasserstrasse Londons. Schon vor dem Kriege gab es einen direkten Verkehr London-Köln. In Zukunft kann es einen direkten Verkehr London-Basel geben, denn durch Deutschlands Niederlage wird England weit mehr als bisher auch Schwergüter nach der Schweiz senden. Ging doch kürzlich erst die Notiz durch die Tagesblätter, es habe der Eidgenossenschaft 30,000 Tonnen Kohlen im Monat angeboten. Hierfür wäre nur der Wasserweg rentabel. Ganz anders stehen die Dinge hinsichtlich Frankreichs. Schon vor dem Kriege waren Frankreich und das Elsass diejenigen Gebiete, die am wenigsten Güterverkehr von der Rheinstrasse empfingen und am wenigsten von dort zu erwarten hatten. Das lag namentlich daran, dass diese Gebiete in dem Rhein-Rhone-Kanal eine eigene Wasserstrasse besitzen. Die Ge-

fahr, die von Frankreich der freien Rheinschiffahrt droht, geht die Schweiz wie alle andern Länder an. Diese Gefahr ist umso grösser, als eine Kraftausbeutung Frankreichs der Schiffahrt noch weit abträglicher sein würde als eine solche Deutschlands, da Frankreich nicht im geringsten Grund hat, breite Schleppzugsschleusen einzubauen, die das deutsche Projekt immerhin vorsah. Werden aber nur gewöhnliche Schleusen angelegt, so können getrost alle Hoffnungen auf eine Entwicklung der Rheinschiffahrt zwischen Strassburg und Basel zu Grabe getragen werden.

**Rheinschiffahrt Basel - Strassburg.** VK. Nachdem von seiten der französischen Okkupationsarmee die Schiffahrt auf der Strecke Basel-Strassburg wieder freigegeben worden ist, konnten am 12. Mai die Fahrten nach Basel wieder aufgenommen werden. Während des Monates Mai kamen sechs Schleppzüge von Strassburg nach Basel mit zusammen sieben Anhängkähnen und einer Gütermenge von 3507 Tonnen Holz für die schweizerischen Papierfabriken.

**Le canal du Rhône-au-Rhin.** Dimanche le 27 avril au cours des fêtes alsaciennes de Besançon, M. de Moustiers, député du Doubs, a prononcé un important discours que nous reproduisons ci-dessous:

Enfin, surgit comme un problème du plus haut intérêt, les importantes questions de la voie fluviale.

M. Bornèque-Japy, président de la Chambre de commerce de Belfort, a été un des promoteurs de la formation d'un groupement alsaciens-lorrains-comtois, chargés de représenter le canal du Rhône au Rhin, et d'aboutir rapidement à une solution.

Déjà avant la guerre, et grâce un peu à son initiative, les conférences avaient eu lieu, entre ingénieurs français et allemands, conférences qui ont servi de base aux avant-projets, plus tard mis à l'étude, et qui, aujourd'hui, s'exécutent pour livrer passage dès 1920, sur le territoire d'Alsace et sur le Doubs canalisé, aux péniches de 300 tonnes.

Je dis cette première phase, puisque l'aménagement du Rhône et de ses prolongements, est dès maintenant prévu pour la grande navigation qui doit permettre le passage des péniches de 600 tonnes au minimum. Nous avons été de ceux qui ont insisté pour la réalisation immédiate des avant-projets d'avant-guerre, estimant que l'exécution du programme d'aménagement à 600 tonnes, ne devait être envisagée qu'à une très longue échéance.

Sur la conception de ce dernier et vaste projet, vous avez enfreint dernièrement M. Maître, membre de la Chambre de commerce de Belfort. Il vous a dit qu'il envisageait le programme d'ensemble de l'aménagement du Rhône, au triple point de vue; navigation, irrigation, force motrice, comme un bloc dont l'exécution devra être confiée à une seule compagnie, représentant tous les intérêts. Cette compagnie indépendante, ne demandant à l'Etat que son appui moral et financier.

Cette magistrale conception semble aujourd'hui, entièrement admise, par tous les intéressés et par les Pouvoirs publics.

Mais, dans cette grande Compagnie nationale du Rhône, notre canal doit avoir sa large place puisque aucune autre voie ne peut rivaliser avec le prolongement du grand fleuve, pour la jonction de la Vallée du Rhin à la Méditerranée, soit comme distance, soit comme hauteur du seuil de partage, soit comme facilité d'exécution, et de plus, tout son tracé se trouvant en territoire français.

C'est pourquoi le 4 décembre 1918, les Chambres de commerce de Franche-Comté et du Territoire de Belfort, réunies à Besançon, décidaient les Chambres de commerce de la Saône à s'unir à celle, pour former de groupe Saône et Doubs, qui fut consacré à la réunion de Chalon-sur-Saône, du 8 mars dernier et qui, depuis, a dû se compléter à la dernière réunion de Belfort par l'adjonction des Chambres de commerce d'Alsace, pour former définitivement la représentation des Chambres de commerce intéressées, au canal du Rhône au Rhin. Si je ne me trompe, chacun des groupements formant cette représentation Saône, Doubs, Alsace, devra avoir un délégué dans la commission inter-départementale du Rhône.

Cette organisation va nous permettre de coordonner nos efforts, car, indépendamment de l'intérêt que nous avons,

les uns et les autres, alsaciens, lorrains franc-comtois, à posséder une voie fluviale, parfaitement aménagée, nous savons tous que cette grande artère, sera génératrice de richesses, en aidant au développement de l'industrie et du commerce, sur tout son parcours.

**Les projets de canaux en France.** M. Cels, sous-secrétaire d'Etat aux Transports, exposant au „Petit Parisien“ son programme d'amélioration des canaux de France, a déclaré:

„Les voies navigables françaises de première catégorie qui, au terme de la loi de 1879, doivent être accessibles aux péniches de 280 tonnes, ayant 1 m. 80 de tirant d'eau, ne répondant plus aux besoins actuels, nous fûmes donc amenés à envisager l'aménagement de nos plus importants canaux en vue de la circulation des bateaux de plus de 300 tonnes. Il en est ainsi pour le canal du Nord, qui a été bouleversé par la guerre, et dont nous allons entreprendre la réfection. Il sera rendu accessible aux bateaux de 600 tonnes. Cette décision sera étendue aux voies navigables du Nord, reliant Dunkerque et Calais à cette grande artère.

„Une commission, chargée de procéder à la revision du gabarit des voies navigables, a été constituée. Elle s'est réunie tout récemment et a pris déjà des conclusions intéressantes.

„D'autre part, le directeur de l'Office national de navigation vient de se rendre en Alsace-Lorraine afin de se rendre compte sur place de l'importance des courants de trafic à prévoir pour deux artères navigables nous reliant aux deux provinces.

„Pour le canal du Rhône au Rhin, les travaux sont en cours pour le rendre accessible aux bateaux de 300 tonnes. Mais cette mesure étant encore insuffisante, j'ai décidé l'étude d'une voie navigable reliant le Rhône au Rhin par la vallée du Doubs, accessible aux bateaux de 600 à 1200 tonnes. Puisque le Rhin est accessible à ces derniers jusqu'à Strasbourg, et le Rhône aménagé sera demain accessible à ces mêmes bateaux, pourquoi, dans ce cas, ne pas envisager l'acheminement, sans rupture, des chalands de 1200 tonnes se rendant directement du Rhône au Rhin.

„La commission dont je vous ai enfreint a, dès sa première séance, examiné le type de bateaux à admettre pour cette grande voie navigable. Tout fait prévoir que l'afflux du charbon de la Sarre soumettra le canal de la Marne au Rhin à un important trafic. Aussi son gabarit va être également revisé et des moyens électriques de halage seront installés.

„Enfin, un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées a été chargé de présenter un rapport prévoyant la mise en gabarit pour des bateaux de 600 ou 1200 tonnes, des voies navigables du Rhin à la Méditerranée par les canaux du Rhône au Rhin, du Rhin à la Seine, par le canal de la Marne au Rhin, du Rhin à Dunkerque, du Rhin à la Meuse belge, par le canal de l'Est.“

M. Cels exprime sa ferme intention d'aboutir.

**Le canal de Marseille au Rhône.** Un des délégués envoyés à Paris par le Conseil général des Bouches-du-Rhône, en vue des travaux préparatoires du Congrès de Grenoble, M. Duverger, a annoncé officiellement à l'assemblée départementale la reprise très prochaine des travaux du canal de jonction de Marseille au Rhône et leur achèvement, à peu près certain, dans un délai maximum de trois années. La première usine de captation d'énergie électrique sur le Rhône est prévue à Mondragon (Vaucluse).

### Verschiedene Mitteilungen

**Der Brennmaterialverbrauch der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1918.** Nach den statistischen Tabellen betrug der Verbrauch an Brennmaterial im Jahre 1918 im ganzen 387,025 Tonnen, welche die Summe von 51,36 Mill. Franken kosteten gegenüber 26,48 Mill. Franken im Jahre 1917. Dabei war die Verkehrsleistung im Jahre 1918 bedeutend kleiner. Die Kosten der Brennmaterialien pro Nutzkilometer kosteten im Jahre 1917 = 87,35 Cts., im Jahre 1918 aber 233,7 Cts. Im Jahre 1913 betrugen die Kosten des Nutzkilometers 46,94 Cts.

Die Auslagen für elektrische Kraft betrugen im Jahre 1918 = 63,009 Fr.