

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 33 (1941)
Heft: 11

Artikel: Die Abwasserreinigung unter dem Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung
Autor: Chéneval, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-921991>

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: 12.01.2026

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

Krisenperioden zu überstehen. Die niederen Transportkosten gestatten die Ausbeutung jener Naturschätze und jener industriellen Abfallprodukte, die heute die hohen Transportkosten der Eisenbahnen nicht ertragen, die heute unbenützt bleiben, und dies wird die Produktion erhöhen und zusätzlichen Verkehr und Arbeit schaffen. In regionaler Hinsicht ist eine leistungsfähige Wasserstrasse insofern von Bedeutung, als sie industrielle und gewerbliche Betriebe anlockt, weil sie höhere Vorteile zu bieten vermag als andere Verkehrsmittel.»

Nun aber erfordern die voraussichtliche Intensivierung des Verkehrs und die weitgehenden Möglichkeiten der technisch-wissenschaftlichen Entwicklung durch die Wassertransporte auch eine rechtlich-administrative Regelung der Schifffahrt. Das Fehlen einer organischen Gesetzgebung über die Ausübung der Binnenschifffahrt wird schon lange als die Ursache der Langsamkeit in der Entwicklung der italienischen Binnenschifffahrt betrachtet und als Mangel empfunden. Nun ist aber, wie die römische Verkehrs- und Wirtschaftszeitung «La Critica» berichtet, ein Gesetz über die Binnenschifffahrt ausgearbeitet worden, und dieses wird laut einem Kgl. Dekret vom 27. Januar 1941 am 21. April 1942 in Kraft treten. Es füllt alle Lücken aus, die das Gesetz vom 11. Juli 1913 noch aufweist. Das neue italienische Schifffahrtsgesetz befasst sich insbesondere mit Verwaltungs-, Personal- und Konzessionsfragen und enthält auch alle nötigen Bestimmungen zur rationellen Durchführung der Transporte auf Wasserstrassen. Eine Verordnung über die Ausführung des Gesetzes ist in Arbeit.

Zur Durchführung der Arbeiten am projektierten Kanal Cremona-(Po)-Mailand, dessen Erstellung auf

600 Mill. Lire veranschlagt, und für den eine Bauzeit von sechs Jahren vorgesehen ist, wurde die Gesellschaft «Consorzio per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po» ins Leben gerufen. Beteiligt sind dabei der italienische Staat und die Gemeinden Mailand und Cremona. Mailand wird zwei grosse Hafenbecken erhalten, eines als Handels- und das andere als Industriehafen. Der Handelshafen wird eine Umschlagsmenge von 4 Mill. t bewältigen können, und beim Industriehafen ist ein grösseres Industriegebiet vorgesehen. Anlegestellen und Verladeplätze werden bei den Industriestädten Lodi und Melegnano erstellt.

Auch die private Wirtschaft hat sich bereits der Sache angenommen und bereitet sich auf die künftige Entwicklung der Po-Schifffahrt vor. In Mailand ist soeben die «Navigazione sul Po S.A. Italiana» gegründet worden mit einem vorläufigen Kapital von 10 000 Lire und mit dem Zwecke, in der Binnen- und Seeschifffahrt sich zu betätigen und neben dem Schiffbau alle mit der Schifffahrt im Zusammenhang stehenden Geschäfte zu betreiben. Präsident des Verwaltungsrates ist Comm. Andrea Marsano. — Mit einem Kapital von 250 000 Lire ist ferner in Mailand die «Società Anonima Italo-Svizzera per la Navigazione interna» gegründet worden mit dem Zwecke, das Projekt einer Wasserstrassenverbindung vom Lago Maggiore nach der Adria zu verwirklichen. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft soll später auf 5 Mill. Lire erhöht werden. Die Gesellschaft unterhält zur Zeit einen regelmässigen Schifffahrtsdienst auf dem Po zwischen Mantua und Venedig und, wie der «Schiffsfrachtdienst» zu berichten weiss, führt sie auch Landtransporte nach und von der Schweiz durch.

Die Abwasserreinigung unter dem Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung

Vortrag von Ing. J. Chéneval, Sektionschef in der Eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung, Bern, an der Abwasser- und Wasserbau-Tagung vom 28. Juni 1941 in Bern

Gemäss Programm erwarten Sie von der Eidg. Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung ein kurzes Exposé über das Thema «Die Abwasserreinigung unter dem Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung». Wie wichtig das Problem der Abwasserreinigung vom hygienischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus ist, brauche ich Ihnen nicht auseinanderzusetzen. Diese Aufgabe ist von berufenerer Seite übernommen worden. Ich darf mich deshalb darauf beschränken, Ihnen in kurzen Zügen darzutun, warum wir diesem Problem speziell auch vom Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung aus grosse Bedeutung beimessen, und wie und unter welchen Be-

dingungen die Projektierung und der Bau von Kläranlagen auf Grund der bestehenden gesetzlichen Vorschriften des Bundes als Notstandsarbeiten gefördert werden können.

Was uns die Abwasserreinigung vom Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung aus als äusserst wertvoll erscheinen lässt, sind hauptsächlich zwei grosse Vorteile, welche diesen Projekten allgemein eigen sind. Einmal handelt es sich um Anlagen, die in der Nähe von Städten oder von Dörfern mit grösseren industriellen Betrieben ausgeführt werden, also an Orten, die in Krisenzeiten besonders von Arbeitslosigkeit gefährdet

sind. Aus diesem Grunde bieten sie eine vorzügliche Arbeitsgelegenheit für arbeitslose Familienväter in der Nähe ihres Wohnortes. Die Rücksicht auf die Familie gebietet doch, den Vater wenn irgend möglich in Führung mit ihr zu behalten, besonders wenn ihm noch Erziehungspflichten gegenüber Kindern obliegen. Diesem sozialen Gebot kann also beim Bau von Kläranlagen, im Gegensatz zu vielen andern, abgelegenen Notstandsarbeiten, in idealer Weise entsprochen werden. Ein zweiter in die Augen springender Vorteil des Baues von Kläranlagen ist der, dass damit Arbeitslosen zahlreicher Berufe Beschäftigung in ihrem angestammten Beruf geboten und ausserdem die Tätigkeit verschiedener Zweige der Industrie und des Gewerbes befruchtet werden kann.

Diese beiden Vorteile sind für uns um so erfreulicher, als es sich bei den Kläranlagen um Bauvorhaben handelt, die einem dringenden hygienischen und wirtschaftlichen Bedürfnis entsprechen und deshalb berufen erscheinen, bei sachdienlicher Aufklärung in der künftigen Arbeitsbeschaffung einen breiten Raum einzunehmen. Die erwähnten Vorteile waren es auch, welche die Eidg. Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung veranlassten, die Bedeutung des Baues von Kläranlagen hervorzuheben, wo immer sie Gelegenheit hatte, mit kantonalen und städtischen Behörden über Arbeitsbeschaffungsprogramme zu sprechen, und sie wird das auch fernerhin tun. Der Bundesrat unterstützte diese Bestrebungen in seinem Geschäftsbericht des Jahres 1938 mit dem Hinweis, dass viele unserer Bäche, Flüsse und Seen durch Abwasser bereits dermassen verunreinigt seien, dass er es als im allgemeinen Interesse liegend erachte, die Arbeitsbeschaffung in den Dienst der Beseitigung dieser Uebelstände zu stellen.

Welche Möglichkeiten bestehen nun für den Bund, diesen Zweck zu fördern. — Diese Möglichkeiten sind dargelegt im Bundesbeschluss über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung, vom 23. Dezember 1936, und in der dazugehörigen Vollziehungsverordnung des Bundesrates, vom 12. Februar 1937. Diesen beiden Erlassen liegt die Absicht zu Grunde, dem infolge einer Krise zusammengeschrumpften Arbeitsvolumen unserer Wirtschaft zusätzliche Arbeiten zur Seite zu stellen, die mit ausserordentlichen Mitteln des Bundes, der Kantone und der Gemeinden finanziert oder unterstützt werden. In Frage kommen Arbeiten von Gemeinden, Kantonen, Bund, gemeinnützigen Körperschaften, privatwirtschaftlichen Betrieben und u. U. auch von Privaten. Diese Umschreibung des Umfanges der subventionierbaren Arbeiten gewährt somit der Förderung von Kläranlagen einen sehr weiten Raum. Ein zusätzlicher Charakter muss den zu subventionierenden Arbeiten insofern eigen sein, als sie

ohne den Beweggrund der Arbeitsbeschaffung oder ohne ausserordentliche Subventionierung nicht oder erst später ausgeführt würden, eine Voraussetzung, die bei den Kläranlagen wohl meistens erfüllt sein dürfte.

Eine wirksame Arbeitsbeschaffung verlangt eine weitgehende Anpassungsmöglichkeit der Massnahmen an die verschiedenen örtlichen Verhältnisse und Bedürfnisse, weshalb der Vollzug der Arbeitsbeschaffungsmassnahmen im einzelnen den Kantonen zusteht. Diese wurden denn auch an der Arbeitsbeschaffung ebenfalls finanziell interessiert, indem der Bund in der Regel Beiträge nur gewährt, wenn der Kanton, sofern er nicht selbst Träger der Arbeit ist, seinerseits einen halb so hohen Beitrag übernimmt wie der Bund.

Bei Tiefbauarbeiten und somit auch bei Kläranlagen wird der Bundesbeitrag im allgemeinen auf Grund der Lohnsumme der auf der Baustelle beschäftigten Arbeitslosen festgesetzt und je nach dem Grade der örtlichen Arbeitslosigkeit und der finanziellen Lage des Subventionsnehmers zwischen 20 und 60 % dieser Lohnsumme abgestuft. Bei dieser Abstufung wird aber namentlich auch Rücksicht genommen auf den Umfang der Aufwendungen, welche ausser den Löhnen für die Arbeiten gemacht werden müssen. Diese anderweitigen, nicht direkt subventionierbaren Aufwendungen sind bei Kläranlagen ziemlich hoch und rechtfertigen deshalb von vorneherein überdurchschnittliche Subventionsansätze. Bei den Kläranlagen geht in der Tat ausser den Arbeitslosenlöhnen ein verhältnismässig grosser Teil der Baukosten auf in Lieferungen, Generalunkosten, Verdienst des Unternehmers und seines mitbeschäftigten Stammpersonals, sowie Honorar für Projektierung und Bauleitung. Diese indirekte Arbeitsbeschaffung wird gewahrt durch die Vorschrift, dass für subventionierte Notstandsbauten Materialien schweizerischer Herkunft zu verwenden sind, und dass ferner die Bauarbeiten an Unternehmer, die Projektierung und Bauleitung an private technische Bureaux zu vergeben sind. Dabei sind vorzugsweise Betriebe und technische Bureaux zu berücksichtigen, die unter den Krisenfolgen besonders leiden, jedoch Gewähr für eine sachgemässe Arbeitsausführung bieten und in angemessenem Verhältnis militärpflichtige Schweizer beschäftigen. Bei der Vergebung der Arbeiten ist der Grundsatz der Freizügigkeit zu beachten; immerhin darf unter ähnlichen Bedingungen das ortsansässige Handwerk und Gewerbe bevorzugt werden.

Ungeachtet der Subventionierung auf Grund der Lohnsumme der beschäftigten Arbeitslosen wird somit erstrebt, den verschiedensten notleidenden Kreisen Hilfe zu bringen, also nicht nur den Arbeitslosen sondern auch den Unternehmern, Industrien, Handwerkern und Freierwerbenden. Mittelbar kommt die Not-

standarbeit aber auch weitesten andern Kreisen zugute.

Mit Rücksicht darauf, dass dem Bau von Kläranlagen neben der direkten Entlastung des Arbeitsmarktes auch erhebliche indirekte Auswirkungen der vorgenannten Art eigen sind, kann u. U. auch ihre *Subventionierung auf Grund der Baukosten* in Erwägung gezogen werden. Der Bundesbeschluss sieht diese Möglichkeit ausnahmsweise vor und bestimmt, dass die Arbeitsbeschaffungsbeiträge des Bundes bis zu 25 % der Kosten betragen können. Dieser zweite Subventionsmodus könnte insbesondere Platz greifen, wenn auch die an den Lieferungen interessierten Firmen — also die Erbauer der maschinellen Anlagen, die Baumaterialfabrikanten usw. — durch die Entwicklung der Verhältnisse in Mitleidenschaft gezogen würden. In den letzten Jahren war die Industrie gut beschäftigt, so dass die Subventionierung vorwiegend unter dem engern Gesichtspunkte der Arbeitsbeschaffung für das notleidende Baugewerbe erfolgen konnte.

Eine Hauptbedingung für die Subventionierung ist, dass bei der Durchführung der Arbeiten und Aufträge nach Möglichkeit vorab Arbeitslose, in erster Linie militärpflichtige Schweizer, beschäftigt werden. — Damit die Zuweisung der Arbeitslosen zu den Notstandsarbeiten in Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Arbeitsmarktes erfolgt, schrieb der Bund vor, dass diese Zuweisung durch die Arbeitsämter zu erfolgen habe. — Um am zusätzlich beschafften Arbeitsvolumen möglichst viele Arbeitslose teilhaben zu lassen, ist die Notstandsbeschäftigung auf 48 Stunden pro Woche beschränkt.

Wie soll zur Erwirkung der Subventionen vorgegangen werden? — Die Subventionsgesuche sind, wie für alle Notstandsarbeiten, vom Subventionsnehmer oder von seinem technischen Berater an die zuständige Behörde des an der Arbeitsbeschaffung interessierten Kantons zu richten, der sie alsdann prüft, über seine eigene Beitragsleistung entscheidet und unserer Zentralstelle gegebenenfalls auch die Subventionierung durch den Bund beantragt. Den Gesuchen sind das Bauprojekt und der Kostenvoranschlag beizulegen. Das setzt also voraus, dass vorher ein in Kläranlagen bewanderter technisches Bureau mit der Ausarbeitung dieser Unterlagen beauftragt wird.

Nun sind allerdings zurzeit die Massnahmen der baulichen Arbeitsbeschaffung sistiert, weil die Arbeitsbeschaffungskredite, wie ich zuvor auseinandersetzte, in bestimmter Weise zweckgebunden sind und die für deren Verwendung gesetzlich festgesetzten Voraussetzungen gegenwärtig fehlen. Nicht nur besteht an manuellen Arbeitern kein Ueberfluss, sondern für die dringenden Arbeiten der militärischen und wirtschaft-

lichen Landesverteidigung, wozu auch das Anbauwerk zu rechnen ist, besteht sogar ein grosser ungedeckter Bedarf an Arbeitskräften. Unter diesen Umständen hätte es, arbeitsmarktlich gesprochen, momentan keinen Zweck, weitere Notstandsarbeiten in Gang zu bringen, indem damit nur den vorgenannten, im Landesinteresse dringenden Arbeiten Kräfte entzogen oder vorenthalten würden. Doch können sich die Verhältnisse schon auf den nächsten Winter hin ändern. Abgesehen von den jahreszeitlichen Verhältnissen sind die durch den Krieg bedingten politischen Verhältnisse und ihr Einfluss auf unsere Volkswirtschaft, besonders auch auf die Rohstoffversorgung unseres Landes, Wandlungen unterworfen und in ihrer Entwicklung unabsehbar.

Wenn aber auch gegenwärtig ein unmittelbares Bedürfnis nach baulicher und industrieller Arbeitsbeschaffung nicht besteht, so haben wir doch alle Ursache, uns auf einen jederzeit möglichen Umschwung in der Beschäftigungslage vorzubereiten. Wir müssen darnach trachten, möglichst viele baureife Projekte bereitzustellen, damit die betreffenden Arbeiten bei Eintritt grösserer Arbeitslosigkeit ungesäumt in Angriff genommen werden können. Das sollte weitgehend auch für Kläranlagen geschehen. Statt dessen leiden die auf Kläranlagen spezialisierten privaten technischen Bureaux heute unter Beschäftigungsmangel. Mit Rücksicht hierauf ist es nach wie vor durchaus möglich, Projektierungsaufträge für die Erstellung von Kläranlagen gesondert zu subventionieren. Es können also die Projektstudien für sich allein subventioniert und vorbereitet werden, ohne dass damit für die spätere Ausführung der Bauarbeiten selbst irgendwelche Verpflichtung besteht. Mit der Förderung solcher Projektierungsarbeiten kann also dem Auftragsmangel der technischen Bureaux gesteuert und zugleich die dringende Vorbereitung für die im Bereich der Möglichkeit liegende neue Krise getroffen werden. Die Eidg. Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung hat bereits einige Projektierungen für Kläranlagen subventioniert, und ist bereit, das fernerhin zu tun. Ja, ich möchte diese Gelegenheit benützen, um an alle am Problem der Abwasserreinigung interessierten Behörden und Fachleute den Aufruf ergehen zu lassen, von dieser Subventionsmöglichkeit Notiz zu nehmen und alles im Bereich ihrer Möglichkeit Liegende vorzukehren, damit die Projektierung von Kläranlagen auf breitester Basis in Fluss kommt. — Je nach der Lage des in Frage kommenden Bureaus und des Auftraggebers kann die Bundessubvention für Projektierungsaufträge auf 25 bis 40 % des Honorarbetrages festgesetzt werden. Bund und Kanton übernehmen so zusammen 40—60 % der Honorare, in besondern Fällen vielleicht sogar noch

etwas mehr. Der Bauherr wird also für diese Studien sehr weitgehend entlastet, ohne zur Ausführung des Baues selbst verpflichtet zu werden. Die Abklärung der technischen und finanziellen Vorfragen wird ihm damit ganz wesentlich erleichtert.

Leider müssen wir feststellen, dass trotz der von uns seit längerem erklärten Bereitwilligkeit, die Abwasserreinigung mit besonderer Aufmerksamkeit durch Arbeitsbeschaffungsbeiträge zu fördern, unserer Zentralstelle bisher nur wenige Subventionsgesuche für Projektierungsarbeiten gemeldet worden sind. Auch für die Erstellung von Kläranlagen sind uns vor der Sistie-

rung der baulichen Arbeitsbeschaffung nur vereinzelte Subventionsanträge zugegangen.

Ich hoffe gerne, die Abklärung, welche durch die Vorträge der heutigen Tagung geboten wird, sei geeignet, vorhandene Schwierigkeiten zu beseitigen und eine erfolgreiche Aktion einzuleiten. Es würde damit im Interesse der Allgemeinheit ein mehrfacher Zweck erreicht, indem auf die Dauer nicht mehr tragbare unhygienische Verhältnisse beseitigt, der Fischbestand unserer Bäche, Flüsse und Seen gehoben, die Abfallverwertung gesteigert und eine vielseitige Arbeitsbeschaffung erreicht würden.

Mitteilungen aus den Verbänden

Tessinischer Wasserwirtschaftsverband

Der Tessinische Wasserwirtschaftsverband feierte am 19. Oktober sein 25jähriges Jubiläum. Für diesen Anlass hat der Vorstand unter seinem Präsidenten Ing. Giovanni Casella eine Erinnerungsschrift ausgearbeitet, die dem Jahresbericht für das Jahr 1940 beigeheftet ist. In chronologischer Reihenfolge sind die wichtigsten Ereignisse auf dem

Gebiete der Binnenschifffahrt, der Ausnutzung der Gewässer und der Hydrographie dargestellt, bei denen der Verband tatkräftig mitgewirkt hat. Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband und seine Gruppen wünschen den Eidgenossen jenseits des Gotthards von Herzen auch weiterhin vollen Erfolg bei ihren Bestrebungen im Interesse der Allgemeinheit.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschifffahrt

Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee

Samstag, den 27. September 1941, versammelte sich in Arbon der Zentralausschuss des Verbandes, der seine Verhandlungen mit der Annahme folgender Resolution abschloss:

«1. Die Versammlung hat mit Interesse davon Kenntnis genommen, dass sich die schweizerischen Bundesbehörden darum bemühen, im Zusammengehen mit den Regierungen Frankreichs und Italiens die Pläne der Rhoneschifffahrt Lyon bis Genf und der Po-Schifffahrt bis in den Langensee sicherzustellen. Das Vorgehen wird in vollem Masse begrüsst.

2. Obwohl der schweizerische Binnenschifffahrtsgedanke auch die weitere sorgfältige Abklärung der sich für Limmat, Reuss und Rhone-Rheinkanäle ergebenden Möglichkeiten einer Verkehrserschliessung erheischt, erscheint es der Versammlung aus technischen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten heraus heute als vollständig verfrüht, eine eingehende und baufertige Durcharbeitung dieser Kanalpläne in Aussicht zu nehmen. Mit einer solchen Abklärung wird sich seinerzeit neben den Schifffahrtsverbänden wohl auch die Landesplanung zu befassen haben.

3. Die Voraussetzung für den Ausbau eines eigentlichen binnenschweizerischen Schifffahrtsnetzes kann nur darin gesehen werden, dass es zuerst gelingt, die Schifffahrt an unsere Landesgrenzen heranzuführen. Für den Ausbau des Hochrheins ist diese Voraussetzung erfüllt. Die Hochrheinschifffahrt Basel-Bodensee mit ihrem geteilten Hoheitsgebiete nimmt auch sonst gegenüber den rein internen Wasserstrassen eine Sonderstellung ein. Insbesondere bestehen Vereinbarungen mit Deutschland aus den Jahren 1879 und 1929. Gleich wie Deutschland erwartet auch die Nordostschweiz nach dem Kriege die zeitlich ungeteilte

Durchführung der Grossschifffahrt auf der ganzen Rhein-strecke von Rheinfelden bis in den Bodensee, sowie die möglichste Weiterförderung des Programmes der Bodensee-Regulierung.»

Nach dieser Sitzung wurde am Denkmal Adolph Saurers ein Kranz niedergelegt. Die Generalversammlung im Lindenhof war sehr zahlreich besucht, sie wurde durch den Präsidenten Dr. A. Hautle mit einer bemerkenswerten Ansprache eröffnet. Der Sekretär, Dr. Krucker, orientierte die Versammlung über die Resolution. Die Versammlung genehmigte den Jahresbericht und die Jahresrechnung für das Jahr 1940. Nach dem Mittagessen folgte der mit Spannung erwartete Vortrag von Direktor Dr. Mutzner vom Eidg. Amte für Wasserwirtschaft zum «Ergebnis der neuesten Projektierungsarbeiten über den Ausbau der Rhein-strecke Basel-Bodensee als Schifffahrtsstrasse». Der durch prächtige Lichtbilder ergänzte Vortrag gab ein anschauliches Bild der gründlichen Arbeiten, die unter der Leitung des Amtes für Wasserwirtschaft zur Abklärung der technischen Probleme sowie der Frage der Ausbaugrösse durchgeführt worden sind. Diese Arbeiten haben der nun folgenden Inangriffnahme des Ausbaues der Rheinwasserkräfte starken Vorschub geleistet. Der Vortrag fand die grösste Aufmerksamkeit der Versammlung und wurde mit starkem Applaus verdankt.

Genua und die Wasserstrasse Adria-Schweiz

In der Julinummer 1941 der «Rivista degli Scambi italo-svizzeri» wird das Problem untersucht, ob nicht die Verwirklichung der Wasserstrasse von der Adria nach dem Lago Maggiore den Schiffsverkehr im Hafen von Genua nachteilig beeinflussen könnte. Die «Rivista» verneint diese Befürchtungen unter der Voraussetzung, dass Genua mit dem Flußschifffahrtssystem der Poebene direkt verbun-