

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 41 (1949)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Internationaler Schifffahrtskongress in Lissabon  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920896>

### **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:** 18.04.2026

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

## Internationaler Schifffahrtskongress in Lissabon

### I.

Vom 10. bis 19. September 1949 fand wiederum einer der Kongresse statt, wie sie periodisch durch den Internationalen Ständigen Verband der Schifffahrtskongresse organisiert werden. Es handelte sich um den 17. Kongress, der auf Einladung der portugiesischen Regierung in Lissabon abgehalten wurde. Es wurde damit eine alte Tradition weitergeführt; denn schon im Jahre 1885 kamen die Fachleute zum ersten Kongress in Brüssel zusammen. 1935 war wiederum Brüssel der Tagungsort, und seither, bis Lissabon, war es nicht mehr möglich, zu einem solchen Kongress zusammenzurufen; der für das Jahr 1940 in Berlin vorgesehene Kongress kam aus leicht erklärlichen Gründen nicht zur Durchführung.

Die Zahl der für den Kongress von Lissabon eingeschriebenen Teilnehmer betrug rund 450. 23 Regierungen haben offizielle Delegationen gesandt, wobei diejenigen von Belgien, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich besonders zahlreich waren. Ebenfalls vertreten waren die Rheinzentalkommission und die Suezkanal-Gesellschaft.

Die Schweiz war durch eine offizielle Delegation, bestehend aus den Herren Direktor *Kuntschen* und Dr. *Oesterhaus* vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft, Dr. *Schaller* und Legationsrat *Merminod*, schweizerische Delegierte in der Rheinzentalkommission, sowie Dr. *Ryniker*, Direktor des schweizerischen Seeschiffahrtsamtes, vertreten. Die Herren Ständeratspräsident *Wenk*, Vorsteher der Schifffahrtsdirektion Basel-Stadt, und Dr. *Jaquet*, Präsident der Basler Vereinigung für schweizerische Schifffahrt, welche ebenfalls als Mitglieder der Delegation bestimmt worden waren, konnten wegen anderweitiger Inanspruchnahme am Kongress nicht teilnehmen. Ausser der genannten Delegation nahmen schweizerischerseits noch Prof. Dr. *R. Müller*, ETH, sowie einige in Portugal und Spanien tätige Ingenieure teil.

Der Kongress stand unter dem Patronat des Präsidenten der Republik Portugal und unter dem Generalpräsidium des Herrn *J. F. do Casal Ribeiro Ulrich*, Minister für öffentliche Arbeiten, dem als umsichtiger Generalsekretär Herr *Duarte Abecasis*, Generaldirektor der wasserwirtschaftlichen Dienste, zur Verfügung stand. Herr *A. M. de Noronha Oliveira e Andrade*, Präsident der Kontrollkommission für grosse hydroelektrische Anlagen, war der erfolgreiche Generalsekretär der lokalen Organisationskommission. Zahlreiche weitere portugiesische Herren, deren Namen hier raumeshalber nicht alle aufgeführt werden können, haben durch ihre grossen und liebenswürdigen Bemühungen das hervorragende Gelingen des Kongresses ermöglicht.

### II.

Es wurden, auch für unser Land, sehr wichtige Probleme behandelt. Zahlreiche Berichte über die Gegenstände, die auf der Tagesordnung des Kongresses standen, waren aus verschiedenen Ländern eingegangen. Der Ständige Verband für Schifffahrtskongresse hatte diese Berichte drucken lassen und sie, samt einem Generalbericht über jeden einzelnen Gegenstand, den Teilnehmern bereits vor dem Kongress zugestellt, was nur dank einer grossen und hingebungsvollen Arbeit des Generalsekretärs des Verbandes, Herrn Ing. *J. Millemam*, und seiner Mitarbeiter möglich war. Dieser Umstand sowie die gute Organisation und Leitung der Sitzungen, die in der Technischen Hochschule, getrennt für Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt, stattfanden, ermöglichten den nötigen Kontakt zwischen den Teilnehmern und eine fruchtbringende Diskussion. Die in den Sitzungen abgegebenen Voten der verschiedenen Redner sowie die Schlussfolgerungen der Verhandlungen werden gedruckt und veröffentlicht werden. Sie bilden zusammen mit den Berichten und Generalberichten ein hervorragendes technisches Werk. In der Sektion für Binnenschifffahrt, deren Bureau als Präsident Herr *Trigo de Moraes* vorstand und für welche sich Herr *Rebello Pinto*, Chef der Abteilung für Wasserkraftanlagen bei der Generaldirektion für wasserwirtschaftliche Arbeiten, als unermüdlicher und umsichtiger Sekretär zur Verfügung stellte, wurden folgende Gegenstände behandelt:

a) Beschleunigung der Transporte auf den Binnenschifffahrtswegen; b) Mittel zur Überwindung grosser Staustufen; c) die Rolle von Speicherbecken hinsichtlich der Regulierung der Abflussmengen in den Schifffahrtswegen und der Verminderung der Abflussmengen; d) neue Entwicklungen im Schleusenbau; e) Schutz des Bettes von Wasserstrassen gegen den Angriff des Wassers, der Wellen und der Fortbewegungsmittel der Schiffe; f) der wirtschaftliche Wert der Wasserstrassen und die Bedeutung der selbstfahrenden Motorschiffe.

In bezug auf den Gegenstand a) «Beschleunigung der Transporte auf den Binnenschifffahrtsstrassen» erwies es sich als ausserordentlich schwierig, präzise Schlüsse von allgemeiner Geltung zu ziehen. Es lagen sehr auseinandergehende Auffassungen vor; denn die Verkehrsbedingungen sind für die verschiedenen Länder und Wasserwege, insbesondere auch auf Kanälen einerseits und frei fliessenden Strömen andererseits, zum Teil sehr voneinander abweichend. Dies zeigte sich auch in den Verhandlungen, wo Dr. *Ryniker* durch seine von höher Kompetenz getragenen Ausführungen sehr zur Klärung beigetragen hat. Es bestand Übereinstimmung darin, dass die Binnen-

schiffahrt sich anstrengen muss, die Transporte zu beschleunigen, wobei diese Beschleunigung immerhin nicht durch einen zu grossen Aufwand erzielt werden darf. Bei den Spezialisten für Kanalschiffahrt kam die Meinung zum Ausdruck, dass für diese eine vollständige und systematische Motorisierung — also ein vollständiger Übergang auf Selbstfahrer — nicht opportun sei und auf den Kanälen ein Gleichgewicht zwischen dem Verkehr mit Selbstfahrern und mit geschleppten Kähnen eintreten werde, wobei auf den französischen Kanälen die elektrische Treidelei eine grosse Rolle spielt. Bei den Kanälen spielen hinsichtlich der Möglichkeit einer Beschleunigung des Verkehrs das Verhältnis zwischen dem Kanalquerschnitt und dem eingetauchten Schiffsquerschnitt sowie der Angriff der Kanalwandungen durch die Fortbewegungsmittel der Schiffe eine grosse Rolle; die Beschleunigung findet ihre Grenze, wenn sie unwirtschaftlich grosse Kanalquerschnitte erfordert. Im belgischen Bericht wird deshalb untersucht, welches die optimalen Werte sind, und es werden Normen aufgestellt, die mit denjenigen, welche in der Schweiz für die Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee aufgestellt wurden, weitgehend übereinstimmen.

Leichter war es, bei dem unter b) genannten Problem der *Überwindung grosser Staustufen* Schlüsse zu ziehen; es zeigte sich, dass für nicht übermässige Stufenhöhen, wenn genügend Wasser vorhanden ist, die Schleuse das klassische Mittel bleibt, dass dagegen zur Überwindung eines grossen Höhenunterschiedes auf relativ kurze Distanz wahrscheinlich die Hebewerke oder schiefen Ebenen ökonomischer sind, insbesondere, wenn nur kleine Wassermengen zum Schleusenbetrieb zur Verfügung stehen.

Die Bearbeitung des unter c) genannten Gegenstandes zeigte, dass es sich bei *Speicherbecken* für verschiedene Zwecke um ein sehr delikates Problem handelt, für das keine allgemeinen Regeln aufgestellt werden können.

Ein sehr wertvolles und umfangreiches Material ist über neue *Entwicklungen im Schleusenbau* zusammengetragen und im Generalbericht zusammengefasst und beleuchtet worden. Es werden besonders folgende Fragen eingehend behandelt: Verwendung von eisernen Spundwänden als definitives Element; allgemeine Disposition der Schleusen; Schleusentore und Füllung der Schleusen; Fundation der Schleusen; Füll- und Entleerungsorgane.

Bei Behandlung der Frage des *Schutzes des Bettes von Wasserstrassen* ergab sich, dass hinsichtlich der Studien über den Schutz der Böschungen wohl das optimal Mögliche erreicht worden ist, dass dagegen nun neuartige Untersuchungen über die Probleme des Sohlenschutzes und des Angriffs der Sohle durch die Fortbewegungsmittel der Schiffe, wie sie im schweizerischen Bericht und in den mit grossem Interesse aufgenommenen mündlichen Ausführungen des Herrn Dr. *Oesterhaus* dargelegt worden sind, grosse aktuelle Bedeutung zukommt,

ferner dass die im holländischen Bericht beschriebenen Untersuchungen über Wellenbildung und maximal zulässige Schiffsgeschwindigkeiten weiterzuverfolgen sind.

Einer besonders lebhaften und interessanten Debatte rief die Frage nach dem *wirtschaftlichen Wert der Wasserstrassen* und nach der Möglichkeit, diesen Wert in Zahlen auszudrücken: Es zeichneten sich zwei Lager ab, einmal das Lager der überzeugten Skeptiker, die glauben, dass es nicht möglich sei, Berechnungen über den wirtschaftlichen Wert von Wasserstrassen mit einiger Zuverlässigkeit anzustellen und deren Wert zu wenig zu würdigen wissen; dann das Lager derjenigen, die die Möglichkeit und den Wert solcher Berechnungen bejahen, sich dann aber deren Relativität bewusst bleiben. Viel Beachtung fand der schweizerische Bericht und das Votum des Herrn Dr. *Schaller*, der einige Grundregeln der wirtschaftlichen Bewertung der Wasserstrassen entwickelte: Bedeutende Persönlichkeiten, wie der Generalberichterstatte, Herr Prof. *Aubert*, selbst, bekannten, dass sie bekehrt worden und vom Lager der Skeptiker zum Lager der Anhänger von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen übergegangen seien.

Die Schweiz hat drei Berichte eingereicht, nämlich einen Bericht der Herren Dr. Schaller und Dr. Jaquet zu dem vorstehend unter a), einen Bericht der Herren Dr. Oesterhaus und Dr. Müller zu dem unter e) sowie einen Bericht der Herren Dr. Schaller und Dr. Ryniker zu dem unter f) genannten Gegenstand. Die schweizerischen Berichte und Diskussionsbeiträge fanden eine gute und aufmerksame Aufnahme.

Interessant und gewinnbringend war auch der Kontakt zwischen den Teilnehmern ausserhalb der Sitzungen und während der Exkursionen.

### III.

An den Kongress schlossen sich bis zum 23. September noch interessante Exkursionen an. Von den von Mitgliedern der schweizerischen Delegation besuchten Objekten waren für dieselben besonders interessant:

1. Der «*Salazar-Staudamm*» in Pego do Altar am Ribeira de Santa Suzana, bereits fertig erstellt durch die «Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola» (Präsident: Herr *Trigo de Moraes*), von 62,76 m maximaler Höhe, 192 m Kronenlänge, 5 m Kronen- und 176,5 m maximaler Basisbreite. Der Körper des Dammes besteht aus einem durchlässigen Steinwurf. Als Abdichtungsorgan dient eine auf der Wasserseite angebrachte Metallhaut, bestehend aus gewalzten, mit einer Kupferhaut (copper-coated) versehenen Stahlplatten von 6,4 bis 7,9 mm Dicke. Der Staudamm dient zur Aufspeicherung von 94 Mio m<sup>3</sup> Wasser zu Bewässerungszwecken, wobei in einer kleinen Zentrale am Fusse des Dammes mit einer Kaplan-turbine von 2720 PS auch noch elektrische Energie gewonnen wird. Das Einzugsgebiet umfasst 743 km<sup>2</sup>, die

mittlere jährliche Niederschlagsmenge 560 mm und der jährliche Abfluss 102 Mio m<sup>3</sup>. Es wird mit einer maximalen Abflussmenge von 1200 m<sup>3</sup>/s gerechnet, zu deren Abführung ein sehr eigenartiger Überfallturm gebaut worden ist (weitere Detailangaben über diesen Damm stehen Interessenten zur Verfügung).

2. Die Staumauer und das Kraftwerk von Castelo do Bode am Zezere werden gegenwärtig erbaut im Auftrag der Gesellschaft Hidro-Eléctrica do Zezere (technischer Direktor: Herr *A. de Carvalho Xerez*), die Ende 1945 gegründet wurde zwecks Ausnützung der Wasserkräfte des Zezere zwischen Cambas und seiner Mündung, gemäss einem von der portugiesischen Regierung aufgestellten Plan. Diese Ausnützung wird in vier Stufen erfolgen, mit einer totalen Installation von 434 000 PS und 700 Mio kWh Jahresproduktion. Die Arbeiten sind an der untersten Stufe mit der Staumauer und dem Kraftwerk Castelo do Bode begonnen worden, wo bei einer installierten Leistung von 186 000 PS die Jahresleistung 300 Mio kWh betragen wird. Die Arbeiten umfassen eine Staumauer vom Typ der gebogenen Schwergewichtsmauer (Spitalamm) von 115 m Höhe, 350 m Kronenlänge und 430 000 m<sup>3</sup> Betonvolumen und am Fusse der Mauer eine Zentrale mit drei vertikalachsigen Gruppen von je 62 000 PS bei einem mittleren Gefälle von 80 m. Die Mauer, durch welche ein See von 1070 Mio m<sup>3</sup> Inhalt (nutzbar 875 Mio m<sup>3</sup>) und rund 59 km Länge aufgestaut wird, ist mit einem Hochwasserüberfall mit einer Leistung von 4100 m<sup>3</sup>/s versehen, was eine aussergewöhnlich kühne Lösung bedeutet. Es betragen das Einzugsgebiet 3950 km<sup>2</sup>, die mittlere Meereshöhe desselben 520 m, der jährliche mittlere Niederschlag 1200 mm, die charakteristische Niederwassermenge 2 m<sup>3</sup>/s, die mittlere jährliche Abflussmenge 75 m<sup>3</sup>/s, die charakteristische Hochwassermenge 500 m<sup>3</sup>/s und die in Rechnung zu stellende säkulare maximale Hochwassermenge 4100 m<sup>3</sup>/s. Es dürfte sich um einen der modernsten Bauplätze solcher Art in Europa handeln; die Installationen, zur Hauptsache in England nach amerikanischen Lizenzen hergestellt, wurden fabrikneu durch den Bauherrn gekauft. Die Arbeiten werden gemeinsam von der portugiesischen Firma *Moniz da Maia e Duarte Vaz-Guedes* Lda in Lissabon und der schweizerischen Firma *AG. Zschokke* in Genf durchgeführt, die in der gemeinsamen Leitung dieser Grossbauten durch ihren Oberingenieur, Herrn *Erwin Schnitter*, vertreten ist.

Interessenten stehen weitere Angaben zur Verfügung.

3. Das Stauwehr und das Kraftwerk in Belver am Tejo werden gegenwärtig erbaut im Auftrag der Gesellschaft Hidro-Eléctrica Alto Alentejo nach dem Projekt von Herrn Prof. *A. Stucky* in Lausanne, der auch die Modellversuche durchführte. Das Wehr umfasst zwölf Öffnungen mit Doppel-Hackenschützen von 17 m Breite und total 14,15 m Höhe, hergestellt nach den Plänen der AG.

*C. Zschokke*, Döttingen, die auch die Montage überwacht. In der Zentrale werden vier Gruppen zu je 11 000 PS installiert (Turbinen hergestellt von *Escher Wyss*); die Jahresproduktion wird etwa 130 Mio kWh betragen. Am linken Ufer wird später, wenn der Tejo bis zu dieser Stelle schiffbar gemacht sein wird, eine Schleuse von 70×11 m gebaut werden. Die Abflussmengen des Tejo schwanken in sehr weiten Grenzen von einer Niederwassermenge von rund 15 m<sup>3</sup>/s bis zu der säkularen maximalen Hochwassermenge in der Grössenordnung von 15 000 bis 18 000 m<sup>3</sup>/s. (Interessenten stehen weitere Angaben zur Verfügung.)

4. Die Regulierung des Flusses *Lis* zwecks Hochwasserschutz, Entwässerung oder Bewässerung der anliegenden Gebiete (2145 ha), je nach ihrer Höhenlage sowie Verbesserung der Mündung des Flusses in das Meer, nach einem Plan, ausgearbeitet von Ing. *Alberto Abecasis Manzanares*, Professor an der Technischen Hochschule in Lissabon, der auch am Schifffahrtskongress einen sehr wertvollen und aktiven Anteil genommen hat. Es sind 53,8 km Flusssämme, 36,5 km Hochwasser- und 139,2 km Niederwasserdrainagen, 44 km Bewässerungskanäle und 2,35 km maritime Dämme zu erstellen. Auch über dieses Projekt stehen weitere Angaben zur Verfügung.

Portugal strebt einen grosszügigen wasserwirtschaftlichen Ausbau seiner Gewässer an, sei es zum Zwecke der Energieerzeugung, für die Landwirtschaft oder auch für die Binnenschifffahrt. Wie aus obigen Angaben hervorgeht, sind die iberischen Flüsse durch kleine, ja unbedeutende Niederwassermengen und ungemein grosse Hochwassermengen charakterisiert. Dieses Verhalten verlangt bedeutende Arbeiten zur Regulierung des Abflusses, was den Bau zahlreicher Staumauern und Stauwehre bedingt; mehrere sind schon erstellt worden, noch zahlreichere sind im Bau oder projektiert. Erwähnt sei hier noch das Kraftwerk von *Pracana* am Flusse *Ocreza*, einem rechtsseitigen Zufluss des Tejo, mit einer aufgelösten Staumauer von 61,5 m Höhe und 230 m Kronenlänge, an dessen Bau die Firma *Losinger & Cie.* beteiligt ist.

Es war erfreulich, an so vielen Orten auf schweizerische Tätigkeit zu stossen, sei es, dass mit schweizerischen Ingenieuren in wichtiger Stellung Kontakt aufgenommen werden, oder dass festgestellt werden konnte, wie auch in Portugal Produkte der schweizerischen Industrie für deren Weltruf Zeugnis ablegen.

Die Exkursionen umfassten auch den Besuch grossartiger alter portugiesischer Bauwerke, wie z. B. der Klöster von *Batalha* und *Alcobaça*, sie wiesen so auf höchste Werte hin und verbanden die Zeugen der alten Kultur Portugals und seiner grossen Geschichte mit denjenigen seines Willens zur Entfaltung auf dem Gebiete der modernen Technik.

## IV.

Zusammenfassend darf man sagen, dass der Kongress gut organisiert war, im besten freundschaftlichen Geiste unter einem glücklichen Sterne durchgeführt wurde und

konkrete, fruchtbringende Ergebnisse gezeitigt hat. Allen, die sich um seine Organisation und Durchführung bemüht haben, gebührt dafür Dank und Anerkennung.

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

*Strasbourg, Palais du Rhin*

### Communication No 66, décembre 1949

#### Quatrième session de 1949

*Communiqué du Secrétariat*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a tenu à Strasbourg du 28 au 30 novembre sa quatrième session de l'année.

Elle avait été saisie, il y a quelques semaines, de deux plaintes motivées par des mesures d'autorités riveraines que les auteurs de ces plaintes estimaient contraires aux principes du régime rhénan.

La première des plaintes émanait de la Chambre de Commerce de Rotterdam et visait l'Instruction No 31 de J.E.I.A., bien connue des milieux de la navigation. Cette instruction pourrait, dans ses conséquences, être en contradiction avec les principes de liberté de navigation et de non-discrimination, mais la J.E.I.A. ayant remis ses attributions à l'administration allemande, la Commission a estimé qu'avant de se prononcer, il convenait qu'elle connaisse l'opinion des autorités chargées de l'application de ces dispositions. Elle a, en conséquence, pris les mesures nécessaires pour obtenir les informations dont elle a besoin.

Quant à la plainte de l'Association bâloise pour la navigation suisse, qui visait les dispositions envisagées par les autorités néerlandaises pour donner effet aux mesures prises en vue de l'organisation de la batellerie hollandaise, les observations qui ont été exposées, à ce sujet, par les diverses délégations seront portées à l'attention du Gouvernement néerlandais, afin qu'il puisse prendre en considération les opinions ainsi émises.

D'une manière plus générale, la Commission Centrale a été amenée à constater ainsi que des circonstances exceptionnelles ont provoqué, dans certains cas, l'adoption de mesures qui menacent le principe de la liberté de la navigation et dont l'application pourrait entraîner une discrimination en faveur des flottes nationales. Aussi a-t-

elle estimé utile d'inviter les autorités compétentes à faire le nécessaire, afin que, autant que les circonstances le permettront et dans un délai aussi bref que possible, ces mesures soient mises en conformité avec les principes du statut rhénan. En même temps, la Commission Centrale a demandé aux autorités intéressées qu'il lui soit donné, à l'avenir, la possibilité, et cela avant la promulgation de telles mesures, d'attirer l'attention des instances compétentes sur les conséquences qui pourraient en découler, compte tenu du principe de liberté de la navigation, qu'elle a pour mission de sauvegarder sur le Rhin.

Les dites plaintes sont maintenues à l'ordre du jour pour nouvelles discussions ultérieures, lorsque les informations complémentaires en la matière auront été réunies.

La Commission Centrale a, en outre, été mise au courant des résultats provisoires de la première partie de la Conférence, réunissant les représentants gouvernementaux, patronaux et ouvriers, organisée à Genève par le Bureau International du Travail en vue de l'établissement d'un régime spécial de la sécurité sociale et des conditions de travail dans la batellerie du Rhin. Les travaux préparatoires en la matière avaient été poursuivis depuis plusieurs mois en collaboration entre la Commission Centrale et le Bureau International du Travail.

La Conférence reprendra ses travaux le 5 décembre et la Commission Centrale y sera représentée comme ce fut le cas dans la première session.

La Commission Centrale a accepté de donner suite au vœu qui lui avait été adressé par la Conférence, d'organiser une conférence tripartite en vue d'examiner, du point de vue social, les dispositions des règlements internationaux sur le minimum d'équipage des bâtiments du Rhin, destiné à assurer la sécurité de la navigation sur le fleuve.

La date de la prochaine session a été fixée au 18 avril 1950.

## Mitteilungen aus den Verbänden

### Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

*Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Vorstandes*

*Sitzung vom 27. September 1949*

Zur Behandlung gelangt die Vorlage der Kommission zur Aufstellung von Richtlinien für die vergleichende Beurteilung der relativen Wirtschaftlichkeit von Wasserkraft-Vorprojekten.

Der Normalvertrag mit den Gruppen über die Finanzierung und Herausgabe der Verbandszeitschrift wird aufgestellt.

Die Vorschläge für Vertreter in der neugebildeten Wasserwirtschaftskommission werden zu einer Vorbesprechung mit dem Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke bereinigt.

*Sitzung vom 7. Dezember 1949*

Die Drucklegung der Broschüre und Finanzierung der Arbeiten der Kommission zur Aufstellung von Richtlinien für die vergleichende Beurteilung der relativen Wirtschaftlichkeit von Wasserkraft-Vorprojekten wird besprochen und es werden entsprechende Beschlüsse gefasst.

Der Beitritt zur schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz wird beschlossen. Es wird Stellung genommen zum Verfassungsartikel und Entwurf eines Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigung.

Dem Vertrag mit dem «Schweizer-Spiegel-Verlag», Zürich, über die Herausgabe der Verbandszeitschrift wird zugestimmt.