

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 12 (1919-1920)
Heft: 1-2

Rubrik: Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

der Wasserkräfte der Grossarler-Ache, für welche die Konzession schon früher erworben wurde.

Ausnutzung der Wasserkräfte Spaniens. Herr Ing. A. Schmid in Zürich schreibt uns:

Zu Ihrer Mitteilung „Ausnutzung der Wasserkräfte Spaniens“ in Nr. 19/20 I. J. möchte ich bemerken, dass die Seroswasserfälle des Segre sowie teilweise die Noguera-Pallaresa bereits ausgenutzt sind. Die „Riegos y Fuerza del Ebro S. A., Barcelona“ besitzt in Seros 50,000 PS., in Tremp 50,000 PS., in Poble de Segúr 4000 PS., zusammen 110,000 PS. Die Anlage Cámarasa mit ca. 70,000 PS. wird demnächst in Betrieb kommen. Das von derselben Gesellschaft projektierte Kraftwerk am Ebro mit ca. 300,000 PS. im vollen Ausbau dürfte vorläufig noch nicht in Angriff genommen werden. Mit der zwischen Tremps und Camarasa gelegenen, projektierten Anlage Barcelona verfügt die Gesellschaft über Wasserkräfte von ca. 500,000 PS.

Die Wasserkräfte des Flamisell sind bereits ausgenutzt von der Energia Eléctrica de Catalunya, Barcelona.

Am Cinea sind gegenwärtig zwei Anlagen im Bau; im Oberlauf desselben diejenige der „Hidro-eléctrica Ibérica“ zur Kraftübertragung nach Bilbao, im Unterlauf diejenige der „Catalana de Gas y Electricidad, Barcelona“ mit Anschluss an die bestehende Leitung Seira-Barcelona.

Die **Ausnutzung der Wasserkräfte** in Norwegen hat in den letzten 15 Jahren namentlich durch die starke Entwicklung der elektrochemischen Industrie sehr grosse Fortschritte gemacht. Aus folgender, von der „Chemischen Industrie“ veröffentlichten Zahlentafel geht das Überwiegen der Wasserkraftwerke gegenüber den Dampfkraftanlagen in Norwegen deutlich hervor:

Jahr	Wasserkraft PS.	Dampfkraft PS.	Zunahme d. Wasserkraft PS.
1905	201 591	70 778	etwa —
1906	216 480	70 379	15 000
1907	300 193	73 201	84 000
1908	343 845	77 051	44 000
1909	369 647	72 932	26 000
1910	435 047	98 330	65 000
1911	456 087	102 784	30 000
1912	662 905	106 738	198 000
1913	763 060	117 793	100 000
1914	807 559	131 117	44 000
1915	1 064 581	138 549	257 000

Die ausgenutzten Wasserkräfte haben sich somit in dem Zeitraum von 1905 bis 1915 um etwa 863 000 PS. vermehrt; diese Zunahme, die in erster Linie auf die erfolgreiche Entwicklung der Luftstickstoff-Industrie zurückzuführen ist, war seit dem Jahre 1912 besonders gross. Durch den Ausbruch des Krieges trat im Jahre 1914 offenbar eine Verlangsamung im Ausbau der Wasserkräfte ein, dafür war jedoch 1915 die Zunahme um so stärker. Auch im Jahre 1917 wurden neue Anlagen für ungefähr 250 000 PS. erbaut, die indessen nur zum Teil in Betrieb gesetzt werden konnten, da die Beschaffung der dazu notwendigen Materialien grosse Schwierigkeiten bereitete.

S—r.

Vorschläge zum Ausbau der Elektrizitätswirtschaft in Böhmen und Mähren erstattet Prof. Dr. F. Niethammer, Rektor der Deutschen technischen Hochschule in Prag, in Heft 27 der „Deutschen Zukunft“. Er befürwortet die sofortige Anlage von 22,000-voltigen Verbindungs- und Fernleitungen zwischen den bestehenden öffentlichen und privaten Kraftwerken unter Einbeziehung industrieller Kraftanlagen, und zwar derart, dass diese Leitungs- und Transformator-Anlagen in den Rahmen der systematischen Elektrifizierung hineinpassen. Dieser Vorgang ist notwendig, weil die Herstellung neuer Grosskraftwerke gegenwärtig mit den grössten Schwierigkeiten verbunden ist und die Wasserkraftwerke eine lange Bauzeit erfordern. Prof. Niethammer rechnet für Böhmen mit 250,000, für Mähren mit 70,000 Pferdestärken, die durch den Ausbau der Wasserkräfte gewonnen werden können, und hält die Angaben des Ministers Hampl, der sie auf 800,000 Pferdestärken schätzt, für allzu optimistisch. Die Wärmekraftwerke in Parschnitz und Türmitz, die in Kohlenrevieren liegen, seien weiter auszubauen, im nordwestböhmisches Braunkohlengebiet von

Aussig bis Falkenau und im Revier von Kladno noch einige kalorische Grosskraftwerke zu errichten, die auch zur Versorgung von Prag dienen könnten. In Mähren lassen sich grössere Wasserkraftanlagen nur durch Errichtung von Talsperren ermöglichen. Prof. Niethammer empfiehlt, den Anteil der Privatwirtschaft an der Ausgestaltung der Elektrizitätsversorgung nicht allzusehr einzuschränken. Der Bau der Wasserkraftwerke sei Sache des Staates, die Herstellung der andern Grosskraftwerke sowie der Hochspannungs- und Mittelspannungsleitungen müssen von kapitalstarken Gesellschaften unter Teilnahme öffentlicher Körperschaften durchgeführt werden. Die gleichen Gesellschaften sollen die Ortsnetze ausbauen und den Strom an die Konsumenten verkaufen. Mit der Zeit, nimmt Prof. Niethammer an, wird die Leistung auf 500,000 bis eine Million Kilowatt steigen, wofür Beträge von ein bis zwei Milliarden Kronen aufzubringen sein würden, die sich zu gleichen Teilen auf die Hoch- und Mittelspannungsleitungen und auf die Ortsnetze verteilen. Minister Hampl stellt einen Jahresumsatz von drei bis vier Milliarden Kilowattstunden in nahe Aussicht — in Deutschland betrug er schon 1916 etwa zehn Milliarden Kilowattstunden ohne Einbeziehung der elektrischen Kraftwerke in Fabriken, so dass bei gesunder wirtschaftlicher Entwicklung mit der von Niethammer genannten Ziffer tatsächlich gerechnet werden könnte.

Schiffahrt und Kanalbauten

Die Rheinschiffahrt bis Basel. In Nr. 6—9, Juni/September 1919 der „Rheinquellen“ weist Nationalrat R. Gelpke in einem „Praktische Schiffahrtsfragen“ betitelten Artikel auf die bemerkenswerte Tatsache hin, dass, während vor dem Kriege die auf dem Rheine nach Basel geschleppten Gütermengen hauptsächlich aus deutschen Kohlen, Phosphaten, Holz und Metallen bestanden, Rohstoffe und Nahrungsmittel aus überseeischen Ländern im ersten Friedensjahr 1919 am Rheinverkehr verhältnismässig stark beteiligt waren, und dass demnach die Verwertung der Rheinwasserstrasse Strassburg-Basel im Dienste des eigentlichen Weltverkehrs die Rheinschiffahrt im ersten Friedensjahre auszeichne. Von der gesamten Güteranfuhr auf dem Rheine von 16,206 Tonnen im Monat Juli entfielen 5070 auf Güter, die aus England schwimmend in Basel anlangten, ferner 5730 Tonnen auf amerikanische Güter und 1081 Tonnen auf skandinavische Güter. Der Verfasser weist darauf hin, dass auch in diesem Jahre nichts getan worden sei, um den Talweg des Stromes vor Versandung durch Baggerungen zu schützen und den Fahrweg an den einzelnen kritischen Stellen durch künstliche Nachhilfe offen zu halten, dass sich also im Stromabschnitt Basel-Strassburg die Uferstaaten nicht im geringsten an Art. 28 der revidierten Rheinschiffahrtsakte halten, welcher die Vertragsstaaten verpflichtet, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheines in guten Stand zu setzen. Es sei daher kein Wunder, wenn die Schiffahrt nach Basel mit Schwierigkeiten zu kämpfen habe, die sich ausschliesslich herleiten aus der unverantwortlichen Vernachlässigung des Fahrwassers. Was namentlich von elsässischer Seite zur Verkehrsbekämpfung und zur Ausschaltung des Rheinschiffahrtsweges getan wird, überschreite je länger desto mehr das erträgliche Mass freundnachbarlicher Duldsamkeit. Der Zeitpunkt sei hoffentlich nicht mehr allzu ferne, wo alle am Rheinverkehr bis Basel interessierten Staaten endlich ihren Einfluss zugunsten des Rheines in entschiedenerer und aktiverer Weise denn bisher geltend machen. Wenn die Uferstaaten ihren Verpflichtungen in Sachen der Fahrwasseroffenhaltung nicht nachleben, so wird man sich in der Schweiz dazu entschliessen müssen, den Aufräumdienst im Fahrwasser zwischen Strassburg und Basel, sowie die Durchbaggerung der wenigen zugeschwemmten Übergänge selber zu besorgen. Der Entschluss müsse einmal gefasst werden, die schweizerischen Interessen am Rhein wirksamer denn bisher zu wahren. Bevor sich der Kanalisierungs-gedanke in den Köpfen festsetze und eine gewisse Resignation in bezug auf die Ausnützung der bestehenden Stromwasserverhältnisse Platz zu greifen beginne, müsse man den Verkehr auf dem Rheine derart konsolidieren, dass an der Aufrechterhaltung und Festigung desselben England, Belgien, Holland,

Italien und auch Frankreich ein überwiegendes Interesse besitzen. Dies könne nur dadurch geschehen, dass man die Verkehrskontinuität sichere durch Indienststellen von Schleppdampfern von geringer Eintauchtiefe, die an 270—300 Tagen des Jahres alle zugeschwemmten Übergänge zu überwinden vermögen, durch den Ausbau und die Komplettierung der im Bau begriffenen Umschlagseinrichtungen und Errichtung von provisorischen Ladesstellen zur Entlastung des schweren Massengüterverkehrs und vor allem durch eine unverzügliche Inangriffnahme der erforderlichen Baggararbeiten, wobei für den Fall, dass sich die Uferstaaten weigern sollten, Baggerungen selber vorzunehmen, die Schweiz ihre aktive Mitwirkung zusichern würde. Mit papierernen Protesten sei es nicht getan; die einzige Waffe, die wirken könne, sei die produktive Selbsthilfe.

Rheinschiffahrt Basel-Strassburg. Eine auf Einladung der Basler wirtschaftlichen Verbände und anderer Organisationen am 26. Mai 1919 einberufene öffentliche Demonstrationsversammlung, in der Nationalrat Gelpke über das Thema „Der freie Rhein und der Friedensvertrag“ sprach, erfreute sich eines verhältnismässig guten Besuches. In klarer Weise legte der Referent die Gründe dar, die die Schweiz nötigen, den Weg zum Meer für die Schiffahrt offenzuhalten, sowohl von Genf nach Lyon, vom Langensee zur Adria, als auch vor allen Dingen von Basel zum Rheindelta der Nordsee. In eindrucksvoller Weise stellte der Vortragende die Vorteile der Schiffahrt auf dem offenen Rheinstrom, im Gegensatz zum Kanalverkehr, für die schweizerischen Interessen dar. Er forderte statt der anscheinend geplanten Kanalisierung die Regulierung des Rheines, wobei er darlegte, dass damit sowohl der Kraftgewinnung wie der Schiffahrt gedient werden könne, abgesehen von dem kleineren Kostenaufwand und der kürzeren Bauzeit, die eine Regulierung erfordern würde. Der Redner appellierte an den grossen französischen Gedanken der Verbindung Rhein-Donau und forderte zusammenfassend auch für die Schweiz den offenen Weg zum Meere, den freien Rhein.

Die Ausführungen wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Eine im Sinne des Referates gehaltene Resolution, die gegen die Bestimmungen des Art. 358 des Friedensvertrages protestiert, den offenen Rhein von Basel bis Strassburg fordert und den Bundesrat ersucht, in diesem Sinne zu wirken, wurde einstimmig angenommen und dem Bundesrate übermittelt.

Die Rheinschiffahrt im Friedensvertrag. Die Jahresgeneralversammlung des Vereins der deutschen Rheinschiffahrtsinteressenten beschäftigte sich auch eingehend mit der Frage der Zukunft der deutschen Rheinschiffahrt. Der Generaldirektor der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln, Ott, der als Sachverständiger bei den Friedensverhandlungen in Versailles mitgewirkt hat, legte an Hand der einzelnen Bestimmungen des Friedensvertrages dar, wie überhaupt in der Binnenschiffahrt, Deutschland in der Rheinschiffahrt durch den Friedensvertrag benachteiligt und rechtlos gemacht werde. Es wurde auf die gegen Deutschland gerichtete Zusammensetzung der neuen Rheinschiffahrtskommission, in der die Alliierten 11 Sitze, Deutschland und die Neutralen aber nur je 4 Sitze erhalten sollen, ferner auf die zum Nachteil Deutschlands geplante Neuregelung der Rheinschiffahrtsakte, die vorgesehene Schaffung neuer Wasserstrassen (Rhein-Maas-Antwerpen-Schelde-Kanal), die Abtretung eines Teiles der Rheinflotte und der Hafenanlagen, die Ausschluss Deutschlands aus der Meistbegünstigung usw. verwiesen. Von grosser Bedeutung werde auch die von Frankreich geforderte Abtretung von Kehl mit dem Kehler Hafen und vor allem die unbeschränkte Übertragung der Wasserkräfte auf der Rheinstrecke Basel-Strassburg an die Franzosen sein. Frankreich habe offenbar die Absicht, die Rheinschiffahrt künftig in Strassburg aufhören zu lassen. Durch die Lohnforderungen sei im übrigen, was die Rheinschiffahrt als solche betreffe, der einst so blühende Verkehr auf dem Rhein in einen geradezu beklagenswerten Zustand hineingeraten. Die staatliche Schleppverwaltung auf dem Rhein-Herne-Kanal, die in der Zeit vom 1. April bis zum 1. Oktober 1918 noch einen Überschuss von etwa 300,000 M. erzielt habe, büsse in dem darauf folgenden Halbjahr nicht allein diesen Betrag ein, sondern weist darüber hinaus noch einen Verlust von etwa 700,000 M. auf. Für das

Jahr 1919 werde sogar mit einem Fehlbetrag von 4 Millionen Mark gerechnet.

„(Berliner Tagblatt. 2. August 1919).“

L'aménagement du Rhône. Le comité directeur de l'Office des transports s'est occupé, dans la récente réunion qu'il a tenue à Annecy, de la question de l'aménagement du Rhône.

Voici d'après une communication de la Chambre de commerce de Lyon, le vœu qu'il a émis sur cette question:

1. Que le Parlement adopte le plus promptement possible le projet de loi qui va lui être soumis sur les travaux d'aménagement du Rhône;

2. Que dès la fin de 1920, si la compagnie unique n'est pas formée, la concession des travaux soit donnée par sections, afin que l'exécution de l'entreprise soit commencée dans le plus bref délai.

Le comité directeur demande également, que le conseil d'administration de la Société étant prévu à 60 membres, le nombre des membres du conseil de direction — qui remplacera le plus souvent le conseil d'administration — soit porté à neuf membres au lieu de cinq, pour que tous les intérêts y soient représentés. „Petit Journal“, Paris, 29. juin 1919.

Die Schweiz und die freie Rheinschiffahrt. VK. Durch die gesamte Presse der Schweiz ging im September die Havasmeldung, wonach der Strassburger Berichterstatter des „Petit Journal“ in einem Artikel den Entwurf des elsässischen Ingenieurs Köchlin über die Ausnützung der Wasserkräfte des Rheins zwischen Strassburg und Basel eingehend besprach und am Schlusse die Bemerkung macht, dass in der Schweiz die Meinung betreffend Regulierung oder Kanalisierung der erwähnten Rheinstrecke noch geteilt sei, dass sich aber die interessierten Kreise immer mehr auf das Projekt Köchlin vereinigen. Diese letztere Behauptung entspricht nicht den Tatsachen, denn so viel wir haben erkennen können, ist man in der Schweiz noch keineswegs eingenommen für das in Aussicht gestellte französische Projekt eines Seitenkanals von Strassburg nach Basel, sondern die weitaus grösste Mehrheit aller Interessenten und die Behörden stehen noch immer auf dem Standpunkte, dass der freie Rhein und die freie Schiffahrt auf dem Strome zwischen Strassburg und Basel das einzige ist, was der Schweiz frommt. Und darin wird die Schweiz von England, Holland, Belgien, Italien, Amerika und eventuell auch von den skandinavischen Staaten unterstützt. Die Stimmung in der Schweiz in bezug auf diese Angelegenheit erweist sich am besten aus jener Resolution, die eine grosse Volksversammlung am 26. Mai in Basel einstimmig angenommen hat und in welcher es u. a. heisst:

„Die Volksversammlung nimmt in zustimmendem Sinne dankbar Kenntnis von den Begehren, die der hohe Bundesrat in Paris durch seine Delegierten gestellt hat, um entgegen der in Art. 358 des Friedensvertrags-Entwurfes geplanten Ableitung von Wasser aus dem Strome unterhalb Basel zur Speisung von Kraft, Bewässerungs- und Schiffahrtskanälen mit der partiellen Trockenlegung des Rheinbettes und der dadurch bewirkten Verkehrsausschaltung des Stromes, für die Wahrung einer offenen, hindernisfreien und regulierten Rheinwasserstrasse einzutreten. Die Versammlung erwartet, dass die Schweiz zu den Verhandlungen, welche das Wasserregime des Stromes zu ordnen haben, beigezogen werde und dass keinerlei Bauwerke im Strome zur Erstellung gelangen, die den Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte zuwiderlaufen.“

Mit aller Entschiedenheit legt die Versammlung dagegen Verwahrung ein, dass die Schweiz allein unter allen festländischen Staaten Verzicht leiste auf das Verkehrs- und tarifpolitische Selbstbestimmungsrecht im Auslandsverkehr auf den natürlichen Binnenwasserstrassen; sie ermutigt den hohen Bundesrat, an dem Prinzipie des freien und unverbauten Rheines im Sinne des einmütigen Willens des Schweizervolkes festzuhalten.“

An der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein hat der belgische Konsul in Basel, Herr Pitot, in einem Referat „Anvers-Bäle“ mit aller Deutlichkeit durchblicken lassen, dass die belgische Regierung unbedingt für die Freiheit der

Rheinschiffahrt nach Basel eintrete und dass dies vollkommen in den belgischen Interessen liege. In ähnlicher Weise trat dieser Tage auch die „New York Times“ für die freie Rheinschiffahrt ein und auch die angesehene Presse der welschen Schweiz tritt neuerdings mit aller Energie gegen die französische Absicht auf, Strassburg zum Endpunkt der Rheinschiffahrt zu machen. So schreibt das „Journal de Genève“ in bezug auf obige Havasmeldung: „Dass die Mehrheit der schweizerischen Interessenten für das Projekt Köchlin eintrete, mag die Meinung des Berichterstatters des „Petit Journal“ sein, aber sie entspricht in keiner Weise den Erkundigungen, die uns in dieser Sache zugehen: Ganz im Gegenteil ist man in den kompetenten Kreisen der Schweiz immer mehr davon überzeugt, dass dem Lande die volle und ganze Freiheit der Schiffahrt auf dem Rheinstrome selbst als Notwendigkeit gewahrt werden müsse.“

Compagnie Générale de Navigation. Nous lisons dans les journaux français: Au moment où, dans les milieux politiques, financiers et industriels, on se préoccupe et même on s'occupe de créer un organisme groupant tous les intérêts français pour l'exploitation de notre flotte sur le Rhin, nous apprenons qu'il vient de se constituer à Strasbourg, au capital provisoire d'un million de francs, une Société française dénommée: „Compagnie Générale de Navigation et d'Entrepôts“.

Cette Société, qui possède des entrepôts et docks pour toutes marchandises, qui s'occupe de réexpéditions, magasinage, warrantage, agence en douanes, a aussi pour objet les transports sur le Rhin et sur toutes voies fluviales. Elle annonce, en effet, qu'elle est, à Strasbourg et pour le Rhin, la correspondante de la Compagnie Générale de Navigation. Cette dernière, qui vient de porter son capital à 20 millions, dessert les principales voies fluviales de France, comme l'indique son sous-titre: „Havre-Paris-Lyon-Marseille“.

L'Assemblée extraordinaire du mois de décembre dernier a décidé que l'exercice social aurait une durée exceptionnelle de dix-huit mois, mais a autorisé le Conseil d'administration à faire, en cours d'exercice, la répartition d'un acompte sur la dividende.

Il résulte donc de cette déclaration que le Conseil d'administration a envisagé d'avance la mise en distribution, en janvier prochain, d'un acompte, sans attendre les résultats à soumettre à la prochaine Assemblée générale ordinaire.

Le Congrès national de la navigation à Strasbourg. La cinquième session du Congrès national de la navigation intérieure a été ouverte le 1er septembre à l'Université de Strasbourg.

Près de 300 congressistes y ont assisté. On remarquait de nombreux ingénieurs étrangers, belges, italiens et suisses. M. Tavergnier, président de l'Association de la navigation intérieure, occupait le fauteuil présidentiel. Le général Gaybet, commandant la place M. Juillard, préfet, les représentants de la Chambre de commerce et de la municipalité étaient présents. M. Millerand, empêché, s'était fait représenter par M. Rainbert, secrétaire général, qui ouvrit la séance et prit la parole au nom de l'administration de l'Alsace-Lorraine. Il rappela que ce qui avait assuré à Strasbourg sa situation prépondérante, c'était l'admirable système de canaux dont dispose la ville.

Parlant de la réconstitution des pays envahis, M. Rainbert montra que la navigation jouera dans ce relèvement un rôle énorme. Le traité de Versailles donne à la France des droits qu'elle ne devra en aucune façon négliger et surtout celui d'utiliser les eaux du Rhin pour alimenter les surtout construits et encore à construire. A ce point de vue il faudra faire valoir nos droits dans la plus large mesure possible. Des travaux d'aménagement et de barrage pourront être exécutés par la France sur le parcours du fleuve qui touche à son territoire.

Bref, tous les avantages contenus dans le Traité de Paix devront être exploités. De son côté, l'Allemagne ne pourra entraver cette oeuvre, la création de canaux latéraux lui étant interdite par le traité.

L'orateur parla ensuite des projets de canalisation de la Moselle et de la création d'une voie navigable, accessible aux bateaux de 600 tonnes, reliant la Sarre à la Meuse, à la Somme et à l'Escaut.

„Le port de Strasbourg, dit M. Rainbert en terminant, doit se placer parmi les plus grands ports français. L'Allemagne, déjà, se prépare à la lutte économique, par laquelle elle espère avoir sa revanche de la défaite militaire. La France n'a pas le droit de s'endormir sur ses lauriers.“

Le Président de la Chambre de commerce, M. Ungemach, rappela ensuite les travaux des sessions précédentes et la part que prit à ses travaux la Ville de Strasbourg.

„Les questions des canaux alsaciens et du port de Strasbourg sont devenues, dit-il, des questions françaises. Strasbourg revendique pour la France des droits que la Grande Patrie a retrouvés avec ses frontières. Nous voulons avoir notre part à „l'Or du Rhin“.“

M. Tavergnier prit à son tour la parole pour souhaiter la bienvenue aux délégués, puis il traça le programme des délibérations qui doivent surtout porter sur l'étude des moyens propres à améliorer les communications du Rhin avec la Seine, par la Marne, et du Rhône avec le Rhin.

(La Journée Industrielle, Paris, 2 sept. 1919.)

Le régime du Rhin. La commission sénatoriale des affaires étrangères a entendu le 13 août le rapport de M. Reynald sur les clauses du traité relatives à l'Alsace-Lorraine et au Rhin. Ce rapport constate que le retour de l'Alsace-Lorraine s'effectue franc de toute charge. La France acquiert, sans débours, la propriété des domaines publics et privés, y compris les chemins de fer. Le port de Kehl sera réuni à celui de Strasbourg sous l'administration d'un directeur français pour une période de sept ans, prolongeable de trois années. La convention de Mannheim de 1868 contrôlant la navigation sur le Rhin sera modifiée par la commission internationale qui sera présidée par un délégué français.

L'élargissement du Canal du Berry. M. Hervet, président de la Chambre de commerce de Bourges, vient d'être avisé que le Conseil supérieur des Travaux publics a émis l'avis qu'il y avait lieu de mettre immédiatement le canal du Berry au gabarit des canaux de première catégorie. Des dispositions vont être prises en vue d'une prompte réalisation.

Rappelons que le canal du Berry qui est, ainsi qu'on le sait, en communication à Marseille-les-Aubigny, avec le canal latéral à la Loire, passe à Saincoins, bifurque à Fontblisse sur Montluçon, qui devra devenir un port important, remonte de Fontblisse sur Saint-Amand et Bourges, pour desservir Vierzon et aller finir à Noyers, où les bateaux peuvent, par le Cher canalisé, mais dans des conditions de navigation assez pénibles, pousser jusqu'à Tours.

Il reste à examiner les voies et moyens d'exécution, et notamment la question financière.

(„La Journée Industrielle“, Paris, 27 août 1919.)

	Verschiedene Mitteilungen	
--	----------------------------------	--

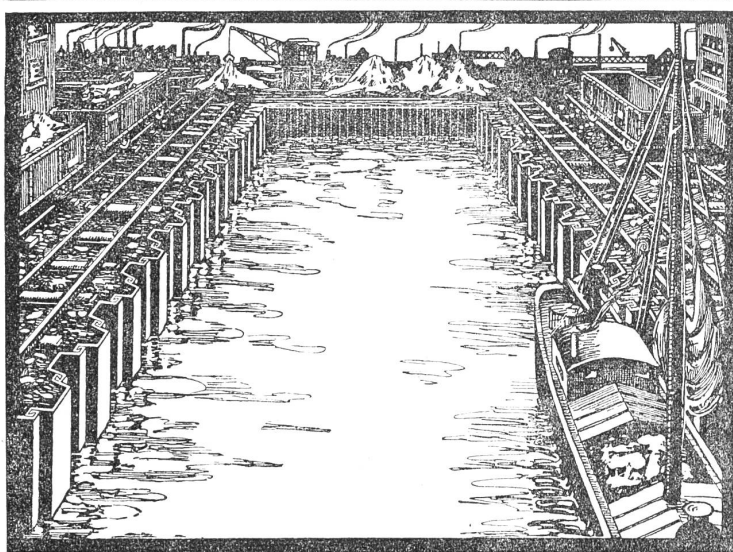
Als Glühlampen für die elektrische Beleuchtung werden in den letzten Jahren an Stelle der luftleeren Drahtlampen immer mehr die gasgefüllten Lampen bevorzugt. Die Füllung der Glasglocke mit einem Edelgas ermöglicht eine höhere Ausnützung des elektrischen Stromes im Leuchtdraht. Das effektvolle reinweisse Licht der gasgefüllten Wotan-Lampen ist in der Farbe dem Tageslicht sehr ähnlich.

Zur gefl. Beachtung.

Mit der vorliegenden Nummer hat der neue Jahrgang der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ begonnen. Unsern geehrten Abonnenten teilen wir ergebenst mit, dass wir uns erlauben werden, den Abonnementsbetrag in den nächsten Tagen durch Nachnahme zu erheben. Derselbe kann jedoch auch spesenfrei auf Postscheck VIII 2218 einbezahlt werden.

Verlag und Administration der
„Schweiz. Wasserwirtschaft.“

**DEUTSCH-LUXEMBURGISCHE
BERGWERKS U. HÜTTEN-AC TIENGES ELLSCHA FT
ABT. DORTMUNDER UNION DORTMUND.**



*Eiserne Spundbohlen,
Bauart Larssen.*

Seeignet für:

*Hafen- u. Wehrbauten, Schleusen,
Düker- u. Kläranlagen, Kanalisations-
u. Fundierungsarbeiten.*

*Doppelverschluss daher stärkster
Längszusammenhang u. grösste
Dichtheit.*

*Erhältlich
in den verschiedensten Profilen.
Drucksachen kostenlos.*

Vertreter für die Schweiz: JULIUS SCHOCH & Co., Zürich

55

Wotan
gasgefüllt

Die bevorzugte Glühlampe

Siemens-Schuckertwerke
Zweigbüro Zürich

43