

Bericht über Handel und Industrie in der Schweiz im Jahre 1923

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1924)**

Heft 10

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920114>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

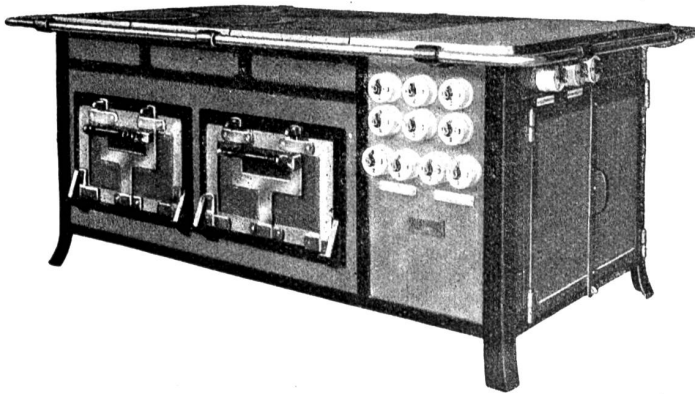
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

zufuhr unterbricht. Nachdem die Wassertemperatur unter dieses Maximum gesunken ist, wird der Strom wieder selbsttätig eingeschaltet. Die Speicher werden in den meisten Fällen mit billiger Nachtkraft, gewöhnlich während 8 Stunden aufgeheizt. Massgebend für die Grösse des Boilers resp. die Leistung des Heizkörpers ist, dass zur Erwärmung von 10 Liter Wasser von 10° auf 90° Celsius zirka 1 kWh benötigt wird.



Elektrischer Hotel-Gross-Kochherd, ausgeführt von der Firma Salvis, Emmenbrücke, mit eingebautem Brat- und Backofen und Wärmeschrank.

Weitere wichtige Ergänzungsapparate einer elektrischen Grossküche sind die Kippkessel. Sie eignen sich vorzüglich für die Zubereitung von grösseren Mengen flüssiger Speisen. Sie arbeiten zudem sehr wirtschaftlich, da durch den Einbau der Heizkörper eine verlustlosere Wärmezufuhr stattfindet. Zur Vervollständigung seien noch die elektrischen Wärmeschränke erwähnt, die dazu dienen, Speisen und Teller warm zu halten.

Die elektrische Wärmeerzeugung kann also in der Grossküche jedes andere Brennmaterial entbehrlich machen. Die Heizungsart bietet noch den Vorteil grösster Reinlichkeit und Wegfall jeder Arbeit für Brennmaterialtransport.

Die in der Schweiz während der Sommerszeit im Ueberfluss vorhandene elektrische Energie dürfte in unserer Hotellerie einen willkommenen Abnehmer finden. Besonders Interesse wird die elektrische Küche in den Berg- und sonst abgelegenen Hotels finden, die sich die Brennmaterialien nur durch die umständlichen Transporte beschaffen können.

So hat beispielsweise die Firma Salvis in Luzern nebst vielen Hotels und Anstalten das neue Berghaus auf dem Jungfrauoch mit einem elektrischen Kochherd von zirka 40 kW Anschlusswert ausgerüstet. Diese Einrichtung soll sich sehr gut bewähren.

Die elektrische Grossküche kann heute zu den Grosskonsumenten gezählt werden; sie wird von den Werken bevorzugt, da infolge der rein ohmschen Belastungen die schädlichen Phasenverschiebungen in den Netzen vermieden werden.



Bericht über Handel und Industrie in der Schweiz im Jahre 1923.

Wir entnehmen dem vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins herausgegebenen Bericht über Handel und Industrie der Schweiz folgende die Kreise der Wasser- und Elektrizitätswirtschaft interessierenden Mitteilungen:

Maschinen-Industrie.

In der Beschäftigung der Maschinen-Industrie trat eine sichtbare Stabilität ein, von einer durchgreifenden Besserung der Gesamtlage kann aber nicht gesprochen werden. Die

Arbeiterzahl des Vorkriegsjahres wurde nicht erreicht, obwohl die Elektrifikation der S. B. B. einem Teil der Maschinen-Industrie große Arbeitsmöglichkeit bot. Die Lage vieler Werke wäre viel schlimmer gewesen, wenn diese Arbeiten nicht hätten ausgeführt werden können. Eine Vermehrung der Ausfuhr zeigen hauptsächlich Dampfkessel, Weberei, dynamoelektrische, Mülerei und Wasserkraftmaschinen, während Spinnerei, Stick- und Papiermaschinen eine Verminderung aufweisen. In der elektrischen Industrie waren für dynamoelektrische Maschinen die schweizerischen Fabriken nur zu 60—70 % ausgenutzt. Die Fabrikationsgruppe für Beleuchtungskörper hatte Mühe, den vorjährigen Umsatz zu behaupten. Der Absatz an Glühlampen zeitigte im Inland wieder ungünstige Ergebnisse. Es wurde geklagt, daß bei Vergabungen durch Bundes- und kantonale Behörden die inländische Industrie zu wenig berücksichtigt wird. Das Installationsmaterial erfuhr im Inlandabsatz eine Steigerung um 10 % bei niedrigen Preisen. Für Isoliermaterial erhöhte sich im Inland der Verkauf um 20 %.

Die Kabel- und Isolierdrahtindustrie verzeichnete einen besseren Inlandgeschäftsgang als im Vorjahr, und im gleichen Maß erhöhte sich die Exportmöglichkeit.

Für Elektrizitätszähler, Meß- und Kontrollapparate erhöhte sich der Absatz im Inland schwach; der Export steigerte sich um etwa 30 %.

Schaltapparate und Zentralenmaterial spürten von der Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Berichtjahr noch wenig.

Für Schwachstrom- und Signalapparate war der Beschäftigungsgrad befriedigend, was zum Teil auch der Herstellung neuer Artikel zu verdanken war.

Thermo-elektrische Apparate gingen besser; aber nach dem wirklichen Bedarf wären im Inland noch günstigere Ergebnisse zu erzielen.

In elektrotechnischem Porzellan bewegte sich das Geschäft entsprechend der Lage der inländischen Elektrizitätsindustrie noch nicht in normalem Rahmen. Aus verschiedenen Gründen, besonders auch mangels eines Zollschutzes für Isolatoren aller Art, hatten die schweizerischen Erzeugnisse gegenüber denjenigen aus Ländern mit niedriger Valuta nach wie vor einen schweren Stand. Einige Erleichterung in der Arbeitsbeschaffung bedeuteten die Aufträge für die Elektrifikation der Bundesbahnen.

Kohlenhandel.

Die Kohleneinfuhr (Stein- und Braunkohle, Koks, Brikette aller Art) der Schweiz betrug im Jahre 1923 = 2,754,000 t, wovon aus Deutschland 715,000, Frankreich 757,000, Belgien 359,000, England 424,000, Niederlande 287,000, Vereinigte Staaten 42,000 t. Die Kohleneinfuhr stand stark unter dem Einfluß der Ereignisse in der Ruhr und dem Streik der Saargruben. So wurde die Kohlensteuer von 40 % des Wertes von der Schweizerischen Brikett-Importgesellschaft in Zürich den Besetzungsmächten direkt bezahlt, um diese Kohlen frei zu bekommen. Der Kohlenbedarf der Schweiz konnte trotz dieser Ereignisse voll befriedigt werden, der Schweiz erwuchs aber dadurch in finanzieller Hinsicht direkt und indirekt bedeutende Verluste. Ende Juni zeigte sich der Industriekohlenmarkt vollständig gesättigt. England gewährte immer neue Preiskonzessionen. Die Schweiz wurde zum meist umstrittenen Absatzgebiet. Ausländische Großhandelsfirmen und Konzerne suchten Vertreter, unterstützten Neugründungen oder riefen selbst solche ins Leben. Es begann ein ungesundes Treiben, wie kaum je zuvor. Von Schlesien wurden aufs Geratewohl zugswise Kohlen an die schweizerischen Grenzstationen befördert und von hier aus zu stets weichenden Preisen angeboten.

Es bezogen in Tonnen:

	1913	1922	1923
Schweiz. Bundesbahnen	760,965	182,768	480,781
Schweiz. Gaswerke	480,000	280,000	360,000
Verband schweiz. Transportanstalten	84,222	48,004	57,746

Von der Mehreinfuhr 1923 fällt der größte Teil auf die Ergänzung der Lager.

Die Einfuhrgebühr für Kohle, die zur Tilgung eines Vorschusses des Bundes für Kohlenverbilligung dient, hat bis

Ende 1923 den Betrag von Fr. 15,075,000 eingetragen. Zu decken sind noch Fr. 6,770,000.

Gasindustrie.

Das Jahr 1923 brachte den Gaswerken wieder eine Steigerung der Produktion. Es wurden 147 Mill. m³ Gas produziert (1916 = 189,5 Mill.). Bis zum Jahre 1920 gab die Gasindustrie die ganze Beleuchtung an die Elektrizitätswerke ab, die sich inzwischen für die Lieferung der nötigen Energie eingerichtet hatten. Dieser Verlust war bleibend und konnte nur durch die Wiederbelebung des Haushaltsverbrauchs zum Kochen, der Warmwasserbereitung und durch Gewinnung neuer Anwendungsgebiete für das Gas nach und nach ausgeglichen werden. Die seither eingetretene Erholung läßt hoffen, daß mit der Ueberwindung der allgemeinen Wirtschaftskrise eine noch lebhaftere Entwicklung der Gasindustrie Hand in Hand gehen wird. Der im Berichtsjahr angebaute Anschluß neuer Verbrauchsgebiete durch Gasfernleitungen wird als günstiges Vorzeichen angesehen.

Der Kohlenverbrauch der Gaswerke betrug im Jahre 1923 = 337,000 t. Die Koksproduktion betrug 261,762 t, der Selbstverbrauch 83,700 t, so daß auf den einheimischen Markt 175,421 t Koks kamen. Der Teer findet nun ganz im Inland Verwendung.

Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie.

Die Maximalleistung der schweizerischen Kraftanlagen wird auf Ende 1923 auf 1,600,000 PS. angenommen. Der Absatz der elektrischen Energie entwickelte sich im Berichtsjahr ebenso langsam wie in den vorhergehenden Jahren. Von 1919—1922 kann man mit einer Zunahme des Energieverbrauches von 10 % rechnen. Im Jahre 1922 wurden rund 2,6 Milliarden kWh erzeugt. Die Lage der Industrie ist nicht dazu angetan, die Entwicklung der Elektrizitätsindustrie zu fördern, die Verwendung im Haushalt dagegen mehr sich immer noch, ganz besonders zur Ausnützung des billigen Nachtstromes. Die Vermehrung der Einnahmen dadurch war dagegen bescheiden. (Anmerkung der Redaktion: Allerdings war auch die Vermehrung der Ausgaben bescheiden, da es sich um die Ausnutzung von sonst überschüssiger Nachtenergie handelt.)

Die Anwendung des elektrischen Stromes zum Heizen hat etwas Verlockendes, sie birgt aber für die Elektrizitätswerke eine Gefahr in sich, wenn diese nicht zwischen gewinnbringender und anderer Anwendung zu unterscheiden verstehen. Für die Elektrizitätswerke sind besonders vorteilhaft die Anwendungen, die den Absatz von Sommerstrom fördern, und diejenigen, bei denen Sommer- und Winterstrom, aber nur nachts, benutzt wird. Solange ein Elektrizitätswerk nicht nur im Sommer, sondern auch während eines gewöhnlichen Winters den Bedürfnissen genügt, wäre es ein Fehler, Vergrößerungen vorzunehmen, um es in den Stand zu stellen, auch in einem sehr trockenen Winter allen Wünschen der Kundschaft nachzukommen. Man wird während dem kurze Zeit dauernden Mangel eher die Abgabe von Energie zu Heizzwecken einschränken.

Eine große schweizerische Unternehmung mußte im Berichtsjahr die Erfahrung machen, daß der gewinnbringende Absatz nicht unbegrenzt ist. Die Geldgeber erlitten bedeutende Verluste, es ist aber zu hoffen, daß andere aus dieser Erfahrung eine wertvolle Lehre ziehen werden. (Anmerkung der Redaktion: Damit ist der Fall der Bündner Kraftwerke offenbar nicht zutreffend gekennzeichnet. Die Bündner Kraftwerke bauten in einer Zeit großer Teuerung, sie verfügten zudem über kein eigenes Absatzgebiet und waren auf den guten Willen der sie umgebenden Verteilungsgesellschaften angewiesen.)

Der Bericht verweist auf das drohende Verbot der Nachtarbeit in den Bäckereien, was die Entwicklung der elektrischen Backöfen ernstlich gefährden würde. Es gibt in der Schweiz 4000 Backöfen, deren Elektrifizierung mit der Zeit und ohne das geplante Verbot wahrscheinlich wäre. Diese könnten 320 Mill. kWh elektrischer Nachtenergie ausnützen, was einem Verbrauch von 120,000 t Kohle entspricht.

Im Berichtsjahr gab die Frage der Berechtigung des Ener-

gieexportes Veranlassung zu Auseinandersetzungen in der Presse. Von den Energiekonsumenten wurde das Begehren um Einschränkung der Ausfuhr wohl hauptsächlich zur Erlangung einer Herabsetzung der Inlandpreise gestellt. Ein weiteres Verlangen ging sodann nach stärkerer Beaufsichtigung der Ausfuhr durch die eidgenössischen Behörden. Die Elektrizitätswerke vertreten die Ansicht, daß ihre Interessen bei dieser Polemik zu wenig berücksichtigt wurden, da sie darauf angewiesen sind, die vorhandene Energie möglichst vorteilhaft auszunützen, ihnen aber während vielen Monaten Energiemengen zur Verfügung stehen, welche die Schweizerkonsumenten zu den vom Ausland angenommenen Bedingungen gar nicht zu kaufen wünschen. Die Energieausfuhr sei somit eine Notwendigkeit.

Die Ausfuhrmöglichkeit kommt vorläufig für 175,761 kW in Betracht. Bei allgemeiner Energieknappheit in der Schweiz konnten tagsüber in den Wintermonaten rund 60,000 kW ausgeführt werden. Die Gesamtausfuhr im Jahre 1923 betrug 521,5 Mill. kWh, wovon 227 Mill. kWh auf das Winterhalbjahr entfallen.

Eisenbahnen.

Die finanzielle Lage der Eisenbahnen hat sich stark gebessert. Zu Ende des Berichtsjahres wurden die Strecken Iselle-Brig-Sitten (75 km), Bern-Thun-Scherzigen (34 km), Chiasso-Luzern (225 km), Arth-Goldau-Zug (16 km), Immensee-Rotkreuz (7 km), Luzern-Zürich (59 km), zusammen 412 km elektrisch betrieben. In Ausführung begriffen waren die Elektrifikationsarbeiten auf den Linien Luzern-Basel (92 km), Thalwil-Richterswil (15 km), Zürich-Bern (124 km), Sitten-Lausanne (92 km) und Lausanne-Vallorbe und Yverdon (65 km), zusammen 388 km. Ferner sollen Genf-Renens (56 km) und Lausanne-Palézieux (21 km) elektrifiziert werden. Das elektrifizierte Netz würde dann auf 877 km anwachsen. Bis Ende 1928 sollen nach dem Programm für die beschleunigte Elektrifikation vom 2. Oktober 1923 1566 km elektrisch betrieben werden.

Ueber die Wirtschaftlichkeit der Elektrifikation macht die Generaldirektion der Bundesbahnen in einem dem Verwaltungsrat erstatteten Bericht folgende Angaben: Nach Durchführung des Programmes für die beschleunigte Elektrifikation der Hauptlinien (1566 km) werden sich die Kosten des elektrischen Betriebes im Jahr 1929 für das Jahr auf Fr. 67,904,000 stellen, wobei die Verzinsung des Anlagekapitals, die Einlagen in den Erneuerungsfonds usw. inbegriffen sind. Für den Betrieb dieser Strecken wären bei einem Verkehr, wie er im Jahr 1913 bestand, 500,000 t Kohle erforderlich. Die Tonne Kohle müßte Fr. 58.— kosten, wenn der Dampftrieb gleich teuer sein soll wie die elektrische Traktion. Daraus ergibt sich, daß der elektrische Betrieb bei einem Verkehr wie im Jahr 1913 billiger ist als der Dampftrieb, wenn in jenem Zeitpunkt der Kohlenpreis an der Landesgrenze über Fr. 58.— für die Tonne steht. Bei zunehmendem Verkehr wird der elektrische Betrieb immer billiger, indem die in den Kraftwerken produzierte Kraft besser ausgenützt wird. Uebersteigt der Verkehr im Jahr 1929 denjenigen im Jahr 1913 um 25 %, so ist der elektrische Betrieb billiger als der Dampftrieb, wenn der Kohlenpreis auf Fr. 44.— die Tonne steht.

Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Vorteile ist aber zu berücksichtigen, daß der Umbau der Gotthardlinie während dem Krieg in der Periode der schärfsten Teuerung erfolgen mußte; nunmehr würde die elektrische Ausrüstung der Gotthardbahn 75 Mill. Fr. weniger kosten. Betrachtet man diese Aufwendung als einen Tribut, den der Krieg und die Sorge um die Wohlfahrt des Landes forderten, und berücksichtigt sie deshalb bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Elektrifikation nicht, so ergibt sich, daß sich der elektrische Betrieb bei einem Kohlenpreis von 49 Franken die Tonne billiger stellt als der Dampftrieb. Dieser Paritätskohlenpreis trifft auf die Elektrifikation der nunmehr im Umbau befindlichen Strecken zu. Der für das Brennmaterial der Lokomotiven einzusteuern in Betracht kommende Mittelpreis franko Schweizergrenze stellt sich auf Fr. 58.77. Damit ist erwiesen, daß die Elektrifikation wirtschaftlich ist. Gar nicht berücksichtigt sind dabei die Er-

sparnisse an Zugspersonal infolge der Führung längerer Züge, der raschere Wagenumlauf, die Vorteile, die sich aus dem Wegfall des Rauches in der Form von Ersparnissen bei der Reinigung und am Unterhalt des Materials einstellen, die Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der internationalen Durchgangslinien usw.

Binnenschifffahrt.

Der Verkehr bis Basel litt unter den Folgen der Ruhrbesetzung. Der Umschlag in Basel betrug nur 39,500 t.

Als Bergfahrten kamen nach Basel 27 Schleppzüge mit 54 beladenen Kähnen, wobei 25 Schleppzüge die Bergfahrt mit je zwei Anhangkähnen vornahmen. Der neue Dampfer „Bern“ der Schweizer Schleppschiffahrtgenossenschaft brachte sogar einmal drei Kähne mit zusammen 1500 t nach Basel. Die Schleppleistungen wurden demnach gegenüber früher wesentlich verbessert, was in der Hauptsache auf die Inbetriebstellung leistungsfähiger, für die Oberrheinfahrt besonders erbauter flachgehender Seitenraddampfer und geeigneten Kahnmaterials zurückzuführen ist.

An Berggütern wurden insgesamt 25,700 t befördert, nämlich 10,312 t Weizen, 5263 t Kohlen, 2852 t Stückgüter, 1248 t Eisen und Blech, 939 t Kopra, 856 t Benzin, 582 t Hafer, 495 t Tonerde, 481 t Holz, 460 t Gasreinigungsmasse, 333 t Oele, 307 t Wolle, 253 t Phosphat und in kleineren Mengen verschiedene andere Güter, wie Sprit, Mais, Gerste, Soda, Steinplatten, Faßdauben, Röhren, Glukose, Zucker, leere Säcke und Fässer, Talg, Haferflocken, Kaffee, Kartoffelmehl, Maschinen usw. Die Talgüter machten insgesamt 13,800 t aus und setzten sich zusammen aus 5839 t Kondensmilch, 5300 t Zement, 1635 t Kalziumkarbid, 470 t Stückgüter, 222 t Ledermehl, sowie aus Asphalt, Häuten, leeren Fässern und Chemikalien.

Tessinischer Wasserwirtschaftsverband

ASSOCIAZIONE TICINESE DI ECONOMIA DELLE ACQUE

Die schweizerisch-italienischen Binnenschifffahrtspläne. Die im September 1923 gegründete italienisch-schweizerische Kommission für die Förderung der Binnenschifffahrt zwischen beiden Ländern hat am 14. Oktober wiederum getagt und zwar in Lugano unter dem Präsidenten der schweizerischen Delegation, Ing. C. A. Bonzanigo aus Bellinzona. Die Kommission besteht aus je zehn Schweizern und Italienern. Sie nahm die Berichte der Vorsitzenden der beiden Delegationen und diejenigen der technischen und der wirtschaftlichen Kommission entgegen. Darauf folgte eine eingehende Besprechung der Lage, die sich auf dem Gebiete der italienisch-schweizerischen Binnenschifffahrt ergeben hat. Eine Verlangsamung des Tempos in den Verhandlungen wird durch die Schwierigkeit veranlasst, die darin liegt, dass es sich nicht nur um die Schaffung einer Wasserstrasse handelt, sondern dass zugleich auch Bewässerungsprojekte und die Regulierung der Seen (Luganersee und Lago Maggiore) behandelt werden müssen. Mit Nachdruck wurde auf die Bestrebungen anderer Staaten, wie Deutschland und Frankreich, hingewiesen, wo man durch Ausbau der Verkehrswege aus dem schweizerischen Wirtschaftsleben möglichst viel Nutzen ziehen möchte. Mit Rücksicht auf das grosse Interesse, das sowohl die Schweiz als auch Italien an einer Wasserstrassenverbindung vom Lago Maggiore nach dem ligurenischen und adriatischen Meere haben, wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Das italienisch-schweizerische Komitee für Binnenschifffahrt bestätigt seine feste Ueberzeugung, dass für die Schweiz und für Italien die Schaffung eines grossen internationalen Verkehrsweges, teils zu Wasser, teils per Bahn, vom Rhein zum Vierwaldstättersee und vom Langensee über Mailand bzw. Turin zum adriatischen bzw. zum tyrrhenischen Meere von grosser Bedeutung sei,

beschliesst, die Studien und die Propaganda lobhaft zu fördern, um eine rasche Durchführung des im September 1923 aufgestellten Programmes zu erreichen,

drückt die Hoffnung aus, dass zu Gunsten der italie-

nisch-schweizerischen Binnenschifffahrt bald ebenso rege gearbeitet werde, wie für die Schifffahrtsverbindung der Schweiz mit den Häfen von Marseille und des Nordens, im Geiste des in letzter Zeit abgeschlossenen Schiedsgerichtsvertrages zwischen den beiden befreundeten Ländern.“

Zum Schlusse der Tagung wurde von italienischer Seite der Wunsch geäussert, es möchte dem Schöpfer der schweizerischen Binnenschifffahrt, Herrn Nationalrat Dr. R. Gelpke, die volle Sympathie der Versammlung ausgesprochen werden, was die Versammlung auch beschloss.

Schifffahrtsverbände

Schweizerischer Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband. Die am 12. Oktober in der Aula der Universität in Neuenburg abgehaltene Generalversammlung des Rhone-Rhein-Schifffahrtsverbandes ergab interessante Einblicke in die Frage der zweiten Juragewässer-Korrektion, die in der Diskussion in Verbindung gebracht wurde mit der Schaffung einer Binnenwassertransportstrasse vom Rheine bis an das Südende des Neuenburgersees. In der Versammlung referierte Stadtbaumeister H u s e r von Biel über die projektierten baulichen Aenderungen der Schleusenanlagen im Hagneckkanal. Die heutige Schleuse, die der Juragewässerkorrektur geopfert werden soll, stand oberhalb der Einmündung der kleinen Thiele in den Hagneckkanal, sodass die Kleinschifffahrt immer noch durch die Thiele einen freien Schifffahrtsweg aus dem See nach der Aare zur Verfügung hatte. Die neue Schleuse mit Kraftwerk wird jedoch unterhalb der Einmündung der Thiele zu liegen kommen, und es ist daher notwendig, das Wehr dieses Kraftwerkes mit einer Schifffahrtsschleuse auszurüsten. Der Vortragende verlangte, dass bei Anlass der Erstellung des neuen Kraftwerkes zugleich auch die Grossschifffahrtsschleuse erstellt werde.

Sodann hielt Ing. Charles B o r e l aus Genf einen Vortrag über die Juragewässer-Korrektion und die damit zusammenhängende Frage der Schaffung einer Wasserstrasse von Basel nach Yverdon. Der Vortragende hat im Auftrag des Rhone-Rhein-Schifffahrtsverbandes eingehende Studien über die wirtschaftliche Seite der künftigen Wasserstrasse gemacht und legt die Früchte seiner Arbeit der Versammlung vor. In der Diskussion weist S a v o i e - P e t i t p i e r r e darauf hin, dass die Anwänder des Neuenburgersees schon schwer gelitten haben unter der grossen Amplitude, d. h. dem grossen Unterschied zwischen den Niederwassern und Hochwassern. Die Schifffahrt und die Juragewässer-Korrektion finden bei der Bevölkerung Beifall, aber eine Tieferlegung des Niederwasserspiegels um weitere 40 cm würde auf starke Opposition stossen. Was die Anwänder wollen, ist einfach eine Verringerung der Amplitude. Grossrat M ü l l e r, Präsident der Kommission für die II. Juragewässer-Korrektion gab die Versicherung ab, dass die Wünsche der Schifffahrtsverbände mit Wohlwollen von der Kommission geprüft werden. F o n j a l l a z (Yverdon) trat für eine Verbesserung der Abflüsse aus dem Bielersee ein, damit ein besserer Abfluss der Hochwasser aus beiden Seen ermöglicht würde. Die Forderungen der Schifffahrt sollten möglichst eingeschränkt werden, damit die Kosten für die Schifffahrtsanlagen sich verringern und eine Verwirklichung eher möglich wird. Aus diesem Grunde tritt er für die Verwendung des 300 Tonnen-Kahns ein, während für die ganze Wasserstrasse bis nach Yverdon bisher mit dem 600 Tonnen-Kahn gerechnet worden war. Der Präsident Paul B a l m e r bekämpfte die Forderung auf Verkleinerung des Schiffs-Normaltyps und wies darauf hin, dass auch für die Rhonestrasse von Genf nach Lyon von Seiten der Franzosen der 600 Tonnen-Kahn in Vorschlag gebracht werde. Namens der bernischen Baudirektion wies Ing. P e t e r (Bern) darauf hin, dass die zweite Juragewässer-Korrektion eine Kompromisslösung sei, wobei Landwirtschaft, Kraftnutzung und Schifffahrt in gleicher Weise berücksichtigt werden. Sehr wahrscheinlich werde man dazu kommen, die tiefen