

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 11 (1918-1919)
Heft: 15-16

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: 16.05.2025

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

besonderen Organisation unter dem Namen: „Direktion für Wasserwirtschaft und Energieversorgung“ zu vereinigen, die dem Volkswirtschaftsdepartement oder dem Departement des Innern unterstellt wird.

2. Dieser Direktion sind folgende Abteilungen zugewiesen:

1. Hydrometrie und Hydrographie.
2. Wasserkraftnutzung und Schifffahrt.
3. Schutzbauten.
4. Energieverteilung und Verwertung.

3. Die Bundesbehörden bedienen sich zur Ausführung und Vorbereitung gewisser Arbeiten, wie Seeregulierungen, Wasserwirtschaftspläne, Bildung von Genossenschaften, Erhebungen etc., nach Möglichkeit der privaten Organisationen (Wasserwirtschaftsverbände, Schifffahrtsverbände, elektrotechnische Verbände etc.).

Resolution.

Die vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband einberufene öffentliche Versammlung vom 7. März in Basel richtet an die eidgenössischen und kantonalen Behörden das dringende Gesuch, der Ausnützung unserer Gewässer zu Kraftversorgungs- und Transportzwecken die sorgfältigste Aufmerksamkeit zu schenken und durch eine kraftvolle, einheitliche, auf dem Zusammenarbeiten des Bundes, der Kantone und der Gemeinden mit den privaten Vereinigungen (Wasserwirtschafts- und Schifffahrtsverbände, Elektrotechnische Vereine usw.) und den technischen und volkswirtschaftlichen Sachverständigen beruhende Wasserwirtschafts- und Kraftversorgungspolitik dahin zu wirken, dass die natürlichen Hilfsquellen des Landes, zu denen vor allem unsere Wasserkräfte gehören, im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft zur vollen Verwertung gelangen. Nur so werden wir im internationalen Wettbewerb eine der Schweiz würdige und unabhängige Stellung bewahren können.

Zur Durchführung dieser Politik bedarf es namentlich der Erfüllung folgender Forderungen:

1. Die Sektionen für Elektrizitätsversorgung bei der industriellen Kriegswirtschaft sind mit der Abteilung für Wasserwirtschaft und den andern Organen des Bundes, die sich mit Fragen der Wasserwirtschaft befassen, unter einheitlicher Leitung zu vereinigen mit der Aufgabe, nach Massgabe der bundesgesetzlichen Kompetenzen den Ausbau der Wasserkräfte und die Energieversorgung des Landes zu fördern. Dabei ist die Wasserrechtskommission mehr als bisher zur Bearbeitung der Wasserwirtschafts-Aufgaben heranzuziehen und zweckentsprechend zu reorganisieren.
2. Die Bundesorgane haben in planmässigem Zusammenarbeiten mit den Kantonen und der privaten Initiative die rationelle Ausnützung unserer Wasserkräfte durch Seeregulierungen, Erstellung von Sammelbecken, Flusskorrekturen, Schutzbauten, die Errichtung neuer Werke, namentlich durch Aufstellung allgemeiner Projekte, die Wiederbelebung der Schifffahrt, die Kraftversorgung des Landes durch Ausgleich und Aushilfe innerhalb der Werke, sowie die Melioration des Bodens durch Ent- und Bewässerungen energisch zu fördern und dabei die allgemeinen Landesinteressen zu wahren. Es ist zu prüfen, ob nicht das eidgenössische Wasserrechtsgesetz zum Zwecke grösserer Erleichterung der Erstellung von Werken revidiert werden sollte.
3. Die Elektrifizierung der Bundesbahnen soll in 10—15 Jahren durchgeführt werden; die Bundesbahnen sind anzuhalten, die dazu noch nötigen Werke tunlichst rasch zu bauen und sie nach Massgabe der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten in den Dienst der allgemeinen Kraftversorgung des Landes zu stellen. Zur Beschleunigung der Arbeiten sollen für die Projektierung und Leitung nach Möglichkeit private Ingenieure oder Ingenieurfirmen herangezogen werden. Ferner ist es wünschenswert, um die Beschaffung der elektrischen Energie in möglichst kurzer Zeit zu sichern, dass die Bundesbahnen neben dem Bau eigener Werke auch den Bau und Betrieb von Werken gemeinsam mit privaten, kommunalen oder kantonalen Elektrizitätsunternehmen ins Auge fassen.

4. Sowohl im Innern des Landes als an unsern Grenzgewässern ist für möglichst rasche, die Schifffahrt berücksichtigende Verwertung der noch vorhandenen Gefälle zu sorgen. Die kantonalen und eidgenössischen Behörden werden dringend ersucht, die angemeldeten Konzessionsgesuche möglichst rasch zu erledigen.
5. Soweit als immer möglich soll der Energiebedarf für Beleuchtung, für die Industrie, im Gewerbe und in der Landwirtschaft, hier namentlich für die Erzeugung von Düngstoffen, wie auch in der Hauswirtschaft durch unsere Wasserkräfte gedeckt werden. Dazu ist notwendig, dass nicht nur die vorhandenen Wasserkräfte ausgenützt, sondern dass auch die gewonnene Kraft in rationeller Weise verteilt und jede Verschwendung überschüssiger Energie vermieden wird. Dieses Ziel lässt sich nur durch eine zweckmässige Verbindung der Kraftwerke und eine planmässige, vom allgemeinen Landesinteresse geleitete Verteilung der elektrischen Energie erreichen.



Protokoll der Konferenz

betreffend

Regulierung des Baldegger- und Hallwilersees

am 9. Februar 1919 in Beinwil a. See.

Anwesend waren:

Kantonales Baudepartement Luzern:

V. Schnarrwiler, dipl. Ingenieur.

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband:

Ing. A. Härry, Zürich, Sekretär des Verbandes.

Gemeinde Birrwil:

S. Härry-Stadler.

R. Härry, Gemeindeammann.

Gloor, Gemeinderatsschreiber.

„ *Boniswil:*

E. Humbel, Gemeindeammann.

J. F. Gloor, Vizeammann.

Carl Gloor-Hirt, Sohn.

Alfred Humbel, Gemeinderat.

R. Sandmeyer, Fabrikant.

E. Hunziker, Gemeinderatsschreiber.

Jakob Humbel, Fabrikant.

J. Häusermann.

R. Holliger.

J. Holliger-Humbel.

„ *Aesch:*

J. Höltschi, Gemeindeammann.

„ *Mosen*

J. Lang, Präsident.

Otto Willi.

„ *Seengen:*

Siegrist, Gemeinderatsschreiber.

Melliger, Vizeammann.

„ *Meisterschwanden:*

Alb. Fischer, Gemeindeammann.

Hs. Sigrist, Gemeinderat.

„ *Fahrwangen:*

Dürst, Gemeinderat.

Carl Haller, Gemeinderat.

G. Lindemann, Gemeindeammann.

Gottl. Siegrist, Vizeammann.

„ *Beinwil:*

Gottfried Hintermann, Gemeinderat.

Rud. Hintermann, Gemeindeammann.

Eidenberger-Lüthy, Vizeammann.

Härry, Gemeinderatsschreiber.

„ *Emmensee:*

Frz. Elmiger, Gemeindeammann.

Aabachgesellschaft:

Haemmerli.

R. Müller.

O. Bertschinger.

Verkehrsverein:

J. Ruoss.

Kraftwerkbesitzer:

E. v. Niederhäusern, Lenzburg.

Verkehrsverein für Seetal und Oberwytental:

Dr. S. Schmid, Fürsprecher.

Hintermann, Postverwalter.

Dampfschiffsgesellschaft des Hallwilersees:

W. Wiss, Betriebschef.

Echo vom Homberg:

E. Tenger, Redakteur.

Private: Hans Hochstrasser, Baumeister, Fahrwangen.

M. Erismann, Seengen.

Rudolf Siegrist.

Alfred Fischer, Besitzer von Schiff und Badhaus.

Jos. Theiler, Waisenvogt, Hitzkirch.

Dr. ing. Bertschinger (Projektverfasser).

Hs. Fischer-Fischer, Fischerei, Meisterschwanden.

Hans Merz, Vertreter d. S. Merz, Fischenzengentümer, Beinwil.

E. Siegrist, z. Seerose, Fischenzpächter.

H. Koch-Stäger, z. Delphin.

Ernst Eich, Lenzburg, für sich und im Namen der Erbschaft Friedrich Eich, sowie im Namen verschiedener Häuser- und Landbesitzer am Aabach zu Lenzburg.

Rud. Säuberli, Grundbuchgeometer, Reinach.

Diese Konferenz, einberufen vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband, war äusserst zahlreich, nämlich von zirka 100 Mann besucht, wodurch das rege Interesse in den Seetalgemeinden für diese Angelegenheit lebhaft dokumentiert wurde.

Herr Ingenieur Härry aus Zürich, Sekretär des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes, eröffnet die Versammlung und entschuldigt das Nichterscheinen des Herrn Ständerat Dr. Wettstein, Präsident des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes. Er erörtert die Bestrebungen und Ziele obgenannten Verbandes und nennt als bisher abgesenkte Seen den Bieler-, Zürich-, Vierwaldstätter-, Walen- und Baldeggersee, während zum Beispiel der Klöntalersee zwecks Erstellung des dortigen Elektrizitätswerkes um 20 m gestaut wurde. Hierauf leitet er über zu der heute zur Diskussion gelangenden Frage, deren Geschichte bis auf das Jahr 1815 zurückreicht und die in den Jahren 1821, 1827, 1834, 1860, 1863 und 1877 immer wieder angeschnitten wurde. 1896 erfolgte die erste diesbezügliche Eingabe der Aabadgesellschaft, die aber infolge der im Jahr 1908 eingelaufenen zahlreichen Einsprachen 1910 abgewiesen wurde. Während die aargauischen Gemeinden sich bis jetzt zur Sache ablehnend verhalten haben, sind die luzernischen Gemeinden Aesch und Mosen einer Tieferlegung sympathisch gesinnt, da sie durch dieselbe eine Trockenlegung des dortigen Riedes erhoffen; sie wünschten aber, um das Land der Bebauung zuführen zu können, eine Tieferlegung um 1—2 m. Eine ebensolche Tieferlegung wünschen auch die obern Gemeinden für den Baldeggersee. Die Aabadgesellschaft sieht im neuesten Projekt eine Absenkungsmöglichkeit um 80 cm vor, wovon nur ausnahmsweise etwa im Winter Gebrauch gemacht werden müsste; die Einbeziehung des Baldeggersees erfolgt eben zur Entlastung des Hallwilersees. Unter Hinweis auf die in den letzten Jahren erfolgte Abänderung der wasserrechtlichen Verhältnisse, auf den Kohlenmangel und die Ausnutzungsnotwendigkeit der Wasserkräfte schliesst Herr Ingenieur Härry sein flottes Eröffnungswort mit dem Wunsch, die heutigen Verhandlungen möchten zu einem erspriesslichen Ziele führen und den schon mehr als 100 Jahre dauernden Streit aus der Welt schaffen.

Bei der darauf folgenden Bestellung des Bureaus wurde als Präsident Herr Ingenieur Härry und als Protokollführer Fortbildungslehrer Wiss in Meisterschwanden gewählt.

Hierauf erhält das Wort Herr Ingenieur Dr. Bertschinger aus Zürich, der in eingehender und gemeinverständlicher Weise über das von ihm verfasste Projekt referiert und es an Hand der aufgehängten Pläne demonstriert. Es handelt sich nicht um eine eigentliche Tieferlegung, sondern vielmehr um eine Regulierung der beiden Seen, wobei auf einen möglichst gleichmässigen Zustand hingewirkt wird, weshalb im vorliegenden Projekt folgende Wasserstände vorgesehen sind:

	Heute	Nach der Regulierung
Höchstes Hochwasser	449.22	449.03
Normales "	449.00	448.90
Mittelwasser	448.80	448.80
Normales Niederwasser	448.60	448.70

Nach den Aufzeichnungen des hydrometrischen Bureaus kommt es nun vor, dass in 10 Jahren ein- bis zweimal auf 1—2 Monate im Winter ein aussergewöhnliches Niederwasser eintritt. Für diesen Fall sieht das Projekt besondere Massnahmen vor. Während der Baldeggersee alsdann starke Zuschüsse abgeben muss, kann der Hallwilersee bis auf einen tiefsten Stand von 447.20, also um 90 cm abgesenkt werden. Der Herr Referent glaubt, diese Massnahme komme nur im Winter vor, wenn das Seetal nicht von Fremden besucht werde, und dauere nur wenige Monate; sie sei aber nötig, um eine konstante Wasserabgabe von 1500 s./l. zu sichern. Einer Tieferlegung der beiden Seen um 1 m oder 1,50 m stehen entgegen die Interessen derjenigen Landbesitzer, die das Streuland als solches behalten wollen, ferner diejenigen der an der Schifffahrt Beteiligten, sowie der Aabadgesellschaft. Um das Schloss Hallwil nicht in Gefahr zu bringen und die Umgebung nicht zu verunstalten, soll ein Kanal angelegt werden, der vom Balplatz im „Dornis“ aus östlich den Schlosspark umgeht; auch den Heimatschutzbestrebenungen will man gerecht werden. Die gewünschten Entsumpfungen zwischen Baldegger- und Hallwilersee, sowie im Anfangsgebiet des letztern sollen durch Pumpanlagen und diejenige im Gemeindebann Boniswil durch einen Hinterwasserkanal durchgeführt werden. Nachdem das erste Projekt vom November 1918 in den beteiligten Gemeinden auf starken Widerstand gestossen, soll nun das neue Projekt nach der Ansicht des Herrn Referenten, der darin alle Interessen berücksichtigen wollte, einen Kompromiss aller Wünsche und Begehren darstellen, weshalb er zum Schluss der Hoffnung auf ein geeinigtes Sichzusammenfinden Ausdruck verleiht.

In der nun folgenden Diskussion werden auf Vorschlag des Herrn Präsidenten zuerst die Verhältnisse am Baldeggersee besprochen.

Herr Fürsprecher Dr. Schmid in Hochdorf verdankt Herrn Dr. Bertschinger seine Arbeit und erklärt, dass die Bewohner des obern Seetales dem neuen Projekt gewogen seien.

Herr Ing. Schnarrwiler, Vertreter des Baudepartements des Kantons Luzern, äussert verschiedene Bedenken; er möchte gerne wissen, wer die Sache durchführt und wer bezahlt. An das Zustandekommen des Kompromisses glaubt er nicht, da die Interessen der Landwirtschaft am Baldeggersee und diejenigen der Wasserwerkbesitzer einander gegenüberstehen. Wenn nicht eine Absenkung des Baldeggersees um mindestens 1 m erfolgt, so kann daselbst kein Kulturland gewonnen werden, und die Luzerner Bauern haben alsdann kein Interesse an einer Umgestaltung.

Herr Dr. Bertschinger teilt mit, dass das Projekt im Auftrage der Aabadgesellschaft ausgearbeitet wurde; über die Verteilung der Kosten könne zurzeit noch nichts Definitives mitgeteilt werden, sie werde sich nach den Vorteilen der Interessenten richten müssen und somit wohl durch die beiden Kantonsregierungen geregelt werden.

Nachdem Herr Ing. Schnarrwiler nochmals statt der vorgeschlagenen Pumpanlage auf Luzerner Gebiet eine Tieferlegung gewünscht, gibt Herr v. Niederhäusern, Wasserwerkbesitzer am Aabach, die Erklärung ab, die Aabadgesellschaft könne mit der gewünschten Absenkung des Baldeggersees nur dann einverstanden sein, wenn auch die Interessen dieser Gesellschaft gewahrt werden.

Nun kommen zum Wort die Vertreter der Gemeinden am Hallwilersee.

Herr Häusermann, Landwirt in Boniswil, wäre im Prinzip mit der vorwürfigen Frage einverstanden, nicht aber mit dem neuesten Projekt, das keine Trockenlegung der Boniswiler Streuemöser bringt.

Herr Gemeindeammann Humbel, Boniswil, weist auf die grossen Flächen versumpften Gemeinde- und Privatlandes im Banne Boniswil hin und beantragt im Namen der Gemeindeversammlung Boniswil eine bleibende Absenkung des Seespiegels um ca. 50 cm, es sei nämlich der Seespiegel

beim Hochwasser auf 448.25, bei Mittelwasser auf 447.75 und bei Niederwasser auf 447.55 m festzulegen.

Herr Fabrikant Sandmeier, Boniswil, lehnt das vorliegende Projekt ab, da es keine Konvenienz biete, worauf Herr Dr. Bertschinger zu den Wünschen, resp. Verlangen der Gemeinde Boniswil bemerkt, eine Entwässerung der dortigen Streuemöser könnte sehr erfolgreich durch Entwässerungsgräben und einen Hinterwasserkanal durchgeführt werden.

Herr Gemeindeamann Fischer in Meisterschwanden wäre sehr eingenommen für die Schaffung besserer Abflussverhältnisse als Schutzmittel gegen künftige Hochwassergefahr; er protestiert aber in entschiedener Weise gegen jedwede Verschandelung der Seeufer durch die vorgesehene zeitweilige Tieferlegung, gegen die Schaffung eines ganz ungünstigen Ausdünstungsgebietes, sowie gegen die gefahrbringende, höchst nachteilige Umgestaltung oder Ruinierung der Badeplätze am Meisterschwander Seeufer; er stellt rechtliche Einsprache der Gemeinde Meisterschwanden in Aussicht.

Herr Fabrikant Hs. Fischer-Fischer, Meisterschwanden, vertritt die Interessen der Fischerei. Als kundiger und langjähriger Sportfischer hat er die Überzeugung, dass durch die vorgesehenen Wassertiefstände, namentlich im Winter, die Fischerei enormen Schaden erleiden würde, da gewissen Fischarten das zum Laichen nötige Terrain fehlen und vieler Fischbrut die Existenzbedingung entzogen würde.

Zur Wahrung der Verkehrsinteressen ergreift hierauf als Betriebschef der Dampfschiffgesellschaft des Hallwilersees, als Präsident des V.-V. Meisterschwanden und als Vorstandsmitglied des V.-V. Bünzthal-Seetal W. Wiss, Meisterschwanden, das Wort; er protestiert mit aller Energie gegen die beabsichtigten Veränderungen und wendet sich gegen die Sonderinteressen der Aabadgesellschaft, denen kein behördlicher Schutz zuteil werden könne und dürfe.

Wenn der Hallwilersee in der Nähe von Lenzburg oder Aarau läge, so würde die dortige Bevölkerung den gleichen Standpunkt einnehmen wie die jetzigen Anwohner des Sees, weshalb man an letztere nicht derartige Zumutungen machen solle. Zum Schluss weist er noch hin auf die durch die Absenkung erfolgende zeitweilige Trockenlegung der Landungsstege und Schiffhütte und erklärt, dass man sich in Meisterschwanden und Umgebung mit allen zu Gebote stehenden Mitteln gegen die geplante Abänderung des Sees wehren werde.

Herr Notar Härry, Gemeinderatsschreiber in Beinwil, beschwert sich, dass den interessierten Gemeindebehörden, die im November mit dem ersten Projekt begrüsst worden waren, vom zweiten abgeänderten Projekt keine Kenntnis gegeben wurde. Das Referat des Herrn Dr. Bertschinger hat ihn überzeugt, dass der Kompromiss, der die Interessen aller vereinigen sollte, nicht gefunden worden ist. Namens der Gemeinde Beinwil erklärt er, dass sie dem Projekte nicht zustimmen könne.

Herr Oberst Erisman, Brestenberg, hatte gehofft, die Seeanwohner würden inskünftig mit diesem Projekt verschont; als Kenner der Fischerei schliesst er sich den Ausführungen des Herrn Fabrikanten Hans Fischer-Fischer an und hofft, aus Gründen des Heimatschutzes, den schönen See in unverändertem Zustand der Nachwelt überliefern zu können; eine Mithilfe der h. aargauischen Regierung zur Durchführung der geplanten Abänderung könnte er nicht verstehen.

Herr a. Direktor Ruoss, Niederlenz, erwähnt eine frühere, anders lautende Eingabe der Gemeinde Boniswil und Herr Otto Bertschinger, Lenzburg, nimmt im Namen der Aabadgesellschaft die Bestrebungen der letztern in Schutz; seine Behauptung, letztere sei angegriffen worden, wird durch Herrn Oberst Erisman als nicht zutreffend zurückgewiesen.

Herr Vizeamann Melliger in Seengen erklärt, dass sich der Standpunkt der Gemeinde Seengen vollständig mit demjenigen von Meisterschwanden und Beinwil decke. Er verliest ein Schreiben des Vertreters der Schlossherrschaft Hallwil an den Vorstand des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, welches feststellt, dass, bevor überhaupt eine Diskussion über eine Tieferlegung von seiten der Schlossbesitzer in Frage kommen könnte, zuerst die Beträge für die durch die Tieferlegung ev. verursachten Schäden zum voraus deponiert werden müssten.

Zum Schlusse repliziert nochmals Herr Dr. Bertschinger, auf die Möglichkeit einer Lösung zur allgemeinen Befriedigung hinweisend.

Inzwischen ist es 6 Uhr 30 geworden, weshalb der Vorsitzende die Verhandlungen abbrechen muss, ohne dass eine Resolution hätte gefasst werden können. Weil er nicht mehr mündlich vorgebracht werden konnte, wurde folgender Protest zu Protokoll gegeben: Ernst Eich, Lenzburg, protestiert im Namen vieler Häuser- und Landbesitzer am Aabad in Lenzburg gegen jegliche Veränderung des status quo wegen Hochwassergefahr.

Herr Gemeindeamann Lindenmann in Fahrwangen meldet dem Bureau, die Gemeinde Fahrwangen, obwohl Seeanstösser, sei in dieser Angelegenheit gar nicht begrüsst worden.

Namens des Tagesbureaus:

Der Präsident:

Ingenieur A. Härry.

Der Aktuar:

W. Wiss.

Tessinischer Wasserwirtschaftsverband

Am 23. März hat unter starker Beteiligung in Locarno die Generalversammlung des Tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes stattgefunden. Der Schweizerische Verband war durch seinen II. Vizepräsidenten, Herrn Obergeringenieur Lüdinger vertreten. Auch der Linth-Limmatverband und Reussverband haben Vertretungen gesandt.

Die geschäftlichen Traktanden wurden rasch abgewickelt. Im Anschluss daran fand eine öffentliche Versammlung statt, an der Herr Krapf in Basel an Stelle des verhinderten Herrn Nationalrat Gelpke über den frei regulierten Rhein, Herr Balmer in Genf über die Binnenschiffahrtsbestrebungen in der romanischen Schweiz, Herr Ingenieur Giovanni Rusca in Locarno über das Thema: „Gli obbiettivi italo-svizzeri facenti capo al Lago Maggiore“ und Herr Ing. Pietro Caminada aus Rom über sein Projekt einer Überschreitung der Alpen referierten. An die Referate schloss sich ein Bankett im Hotel Metropol. Nachher wurde mittelst Motorbooten das Gelände für den projektierten Hafen Mappo besichtigt.

	Wasserkraftausnutzung	
--	------------------------------	--

Ausnutzung der Wasserkräfte des Miso und des Hinterrheins. Die Regierung des Kantons Graubünden hat dem Konzessionsgesuch des Konsortiums „Motor“ in Baden und Lonza in Basel für die Ausnutzung der Wasserkräfte der Moesa auf dem Gebiete der Gemeinde Miso und demjenigen der Elektrizitätswerke Lonza betreffend die Ausnutzung der Wasserkräfte des Hinterrheins und des Averser Rheins unter gewissen Bedingungen entsprochen.

Die Ausnutzung der Wasserkräfte Italiens. Im Februar d. J. hielt der Oberrat des Wasserwirtschaftswesens im Ministerium für Öffentliche Arbeiten in Rom eine grössere Sitzung ab. Vertreten waren die Minister der Industrie, Agrikultur, der Transporte usw. Der Präsident des Rates, Professor Corbino, berichtete ausführlich über die Tätigkeit im Wasserwirtschaftswesen während der Jahre 1917 und 1918. Die Anforderungen des Krieges zwangen die Regierung, ein Dekret zu erlassen, das in der Gesetzgebung betr. die Wasserableitungen gründliche Reformen in juristischer, ökonomischer und administrativer Beziehung herbeiführte; dasselbe trat mit dem 20. November 1916 in Kraft und hat überraschend gute Resultate gezeitigt. Diese neuen Dispositionen ermöglichten, während der letzten zwei Jahre Konzessionsgesuche für Wasserwerke von zusammen zirka drei Millionen PS. zu behandeln und weitere Gesuche von 630 000 PS. definitiv zu prüfen, von denen bereits schon für über eine halbe Million PS. Konzessionen erteilt wurden. Trotz diesem guten Resultate warnt der Präsident, sich übertriebenen Illusionen hinzugeben, denn infolge der grossen Schwierigkeiten der Rohmaterial- und Maschinenbeschaffung, des Mangels an führenden technischen Kräften

und der ungewissen Lage der Industrie, besonders wegen der Kohlenpreisfrage — das schon teilweise eingetroffene Sinken des Kohlenpreises hat bereits die Rendite einiger hydro-elektrischer Unternehmungen illusorisch gemacht — wurden verschiedene Konzessionen gar nicht ausgeführt. Der Vorsitzende hebt besonders hervor, dass ohne Eingreifen des Staates an eine richtige Förderung der Erstellung hydroelektrischer Anlagen gar nicht zu denken sei.

Der grosse Nutzen des neuen Dekretes besteht nicht nur in der raschen Erledigung der Gesuche, sondern in der Vermehrung der Gesuchsteller und speziell darin, dass bei Erteilung von Konzessionen nicht nur die privaten, sondern ganz besonders die öffentlichen Interessen berücksichtigt werden.

Um den heutigen Schwierigkeiten, die sich der Wasserkraftnutzung entgegenstellen, besser begegnen zu können, empfiehlt Minister Bonomi das Eingreifen des Staates zur Ausführung von solchen Projekten, wo die Privatinitiative fehlt, weil die Erstellung der betr. Werke zu wenig oder keinen Nutzen für das angelegte Kapital abwerfen würden. Italien, das von der Kohlenlieferung des Auslandes abhängig ist, kann gewiss nichts besseres tun, als die Kräfte seiner Wasserläufe auszubeuten. Dies ist der Weg, den Italien bereits schon teilweise eingeschlagen hat durch seine Spezialverordnungen in Basilicata, Calabrien und Sardinien. Es ist jedoch jetzt nötig, Vorkehrungen zu treffen, die einen allgemeinen Charakter haben. Im weiteren teilt Minister Bonomi mit, dass man sich in kompetenten Kreisen mit der Anlegung von künstlichen Seen und Staubecken befasse. Ein diesbezüglicher Gesetzesentwurf ist bereits vom Ministerrat begutachtet worden. Dieses neue Dekret sieht eine weitgehende staatliche Hilfe und das bestimmte Eingreifen des Staates bei Erstellung von Wasserkraftwerken, vervollständigt durch Stauungs- und Wasserakkumulierungsanlagen vor. Das Eingreifen des Staates soll jedoch nur in solchen Fällen geschehen, wo die Privatinitiative ungenügend ist oder vollständig fehlt.

Der Oberrat für das Wasserwirtschaftswesen bildet für die Regierung ein nützliches Instrument, um sie über die Bedürfnisse der Agrikultur und Industrie stets auf dem Laufenden zu halten. In demselben sind nicht nur die hauptsächlichsten Staatsverwaltungen vertreten, sondern auch der wissenschaftlichen Richtung ist ein Platz eingeräumt.

Wasserbau und Flusskorrekturen

La régularisation du Lac Léman. M. Claveille, ministre français des travaux publics, a demandé par l'entremise du ministre de Suisse à Paris, au Conseil fédéral, ce qu'il pense d'une surélévation du niveau du lac Léman de 50 à 70 centimètres, devant servir à une meilleure utilisation des forces hydrauliques du Rhône et de la navigation fluviale.

Consulté, le Conseil d'Etat vaudois a immédiatement déclaré s'opposer à toute modification de la convention intercantonale de 1884, tendant à surélever le niveau actuel des hautes eaux du lac, admis à la cote P. N. 1 m 30. Cette opposition a été accompagnée de rapports et de pièces techniques des départements des travaux publics et de l'agriculture. Le Conseil d'Etat n'a reçu dès lors aucune nouvelle officielle de la suite donnée à la demande de la France.

Schiffahrt und Kanalbauten

Belfort und die Rhein- und Kanalschiffahrt. (Korr.) Die Handelskammer von Belfort empfing auf ihre Einladung hin am 22. März die Vertreter der Handelskammern von Strassburg, Kolmar und Mülhausen im grossen Saale des Rathauses zu Belfort unter Anwesenheit des Senators Laurent Thiéry und des Abgeordneten Louis Viellard, des stellvertretenden Bürgermeisters von Belfort und zahlreicher anderer höherer Beamter und Mitglieder der Handelskammern. In den orientierenden Referaten und den Toasten beim nachfolgenden Bankett im Hotel „zum goldenen Fass“ bildete den hauptsächlichsten Beratungsgegenstand die Wasser-

strassenverbindung vom Rhein zur Rhone und der Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals. Claudon, der Vizepräsident der Belforter Handelskammer, wies darauf hin, dass die Wasserstrassen von erstklassiger Bedeutung sind für die Zukunft der Industrie im Elsass und im Territorium Belfort. Schlumberger, der Präsident der Handelskammer von Mülhausen, legte grosses Gewicht auf eine möglichst rasche Lösung der Frage der Wasserstrassenverbindung vom Rhein zur Rhone. Das Hauptreferat über diese Frage hielt Generalrat Maitre, der eingangs betonte, dass es sich hier um eine nationale Angelegenheit handle. Der Ausbau des Kanals vom Rhein zur Rhone wird das Mittelmeer mit der Nordsee unter Umgehung der Alpen verbinden. Es ist ein Vermögen, das Frankreich zufällt und aus dem es so rasch als möglich Nutzen ziehen muss. Die Ausbeutung der Rhone zu Kraftzwecken wird auch die Möglichkeit grosser Bewässerungsanlagen im Süden Frankreichs mit sich bringen; so werden die Ebenen der Crau, die bis heute sozusagen unfruchtbares Wüstenland sind, mit Hilfe des Wassers und der Sonne in fruchtbare Speicher umgewandelt werden, in denen nicht nur der Ackerbau, sondern auch die Viehzucht zur Blüte kommen werden. Aber die Rhone muss in dreifacher Hinsicht ausgebeutet werden: sie muss Kraft liefern, Schiffe tragen und Ländereien bewässern. Der Redner kommt sodann auf den am 24. Februar in Paris stattgehabten „Kongress der weissen Kohle“ zu sprechen, bei welchem die Stadt Paris sich entschloss, die besondere Konzession für ein Kraftwerk an der Rhône zurückzuziehen und Grossaktionär der zu gründenden Kraftwerksgesellschaft zu werden. Die Bewirtschaftung der Rhone wird nun praktisch an die Hand genommen und die Schiffahrt wird das Elsass mit Kali und Kohle alimentieren. In ganz gleicher Weise stellt sich die Rheinfrage. Das Basler Programm der Schiffahrt Strassburg-Basel muss erweitert werden und zwar dadurch, dass der Rhein-Rhone-Kanal in seiner ganzen Ausdehnung für 300-Tonnenschiffe so ausgebaut wird, dass er später für Schiffe von 600 bis 800 Tonnen Tragfähigkeit erweitert werden kann. Zu den Gütern aus dem Territorium Belfort, aus den Departementen Doubs, Jura, Alsace werden als Alimentsgüter noch in Betracht kommen die Kohlen aus dem Saargebiet, das Eisen von Thionville, die Potasche aus dem Oberrhein etc. Haug (Strassburg) wies darauf hin, dass gerade die Kanalschiffahrt eine jener Kräfte sei, welche das Elsass besser an Frankreich anschliessen werden, und Grenier, der Vizepräsident des Präfekturates, teilte mit, dass er von der Regierung die Zustimmung zum Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals erhalten habe, und dass die Arbeiten bis Ende des Jahres vollendet sein müssen. Am Bankett gab Ernst Boigeol, der Vizepräsident der Belforter Handelskammer, der Hoffnung Ausdruck, es möchten im Friedensvertrag die Wasserkräfte des Rheins zwischen Strassburg und Basel, die auf minimum 600,000 PS geschätzt werden, Frankreich zugesprochen werden.

L'aménagement du Rhône. Le conseil supérieur des travaux publics vient enfin d'élaborer un projet de loi pour l'aménagement intégral du Rhône au triple point de vue de la navigation, des forces motrices et de l'irrigation.

Ce projet de loi prévoit une dépense totale de 1417 millions pour la réalisation de l'ensemble des travaux.

Cette dépense serait supportée par l'Etat dans la limite d'un maximum de 40%, le surplus devant être fourni par les concessionnaires qui pourrout se couvrir soit au moyen de versements des collectivités intéressées (Lyon, Paris, départements, chambres de commerce, grandes usines, etc.), soit par les produits des péages et autres recettes de navigation, soit enfin par la vente de l'énergie, dans les conditions fixées par les cahiers des charges.

Des pourparlers sont actuellement engagés entre le gouvernement français et la Suisse pour fixer les conditions techniques d'établissement et les conditions d'usage de la voie navigable destinée à relier les deux pays, qui prévoient notamment l'amélioration de la capacité d'emménagement du lac Léman.

Le port de Lyon. Par une décision récente, M. Jules Geis, sous-secrétaire d'Etat des travaux publics et des transports, vient d'approuver un projet d'exécution de travaux en

vue de l'aménagement du bas port de la rive gauche de la Saône à Lyon, entre le pont Kitchenier et le viaduct du chemin de fer P.-L.-M. C'est le début d'une série de mesures destinées à créer à Lyon un port fluvial correspondant, pour cette importante région, aux nécessités du trafic d'après-guerre.

Le grand canal d'Alsace. M. Imbeaux, ingénieur en chef des ponts et chaussées, correspondant de l'Académie des sciences, a montré, dans une communication du plus haut intérêt, faite à la dernière séance de la savante assemblée, la situation actuelle et l'avenir des voies navigables d'Alsace et de Lorraine.

L'Alsace et la Lorraine sont d'admirables provinces industrielles: charbon et pétrole, minerai de fer, sels de potasse et sels de soude, calcaires pour chaux et ciments, etc., y abondent. Pour transporter ces marchandises lourdes, les voies navigables présentent un avantage économique marqué sur les voies ferrées. Grâce à l'emploi de bateaux de fort tonnage, le Rhin a porté ainsi un total de 109,181,065 tonnes en 1913.

Mais le Rhin alsacien n'est généralement pas navigable entre Bâle et Strasbourg, le tirant d'eau descendant, en basses eaux, à 1 m 40. Il en résulte que de Germersheim à Strasbourg le Rhin peut être pratiqué, non en tout temps, mais une bonne partie de l'année, par des bateaux de 1000 à 1500 tonnes, tandis que de Strasbourg à Bâle la remonte de ces bateaux ne peut se faire qu'exceptionnellement et souvent à charge réduite pendant les hautes eaux. La flotte qui desservait le Rhin était, soit hollandaise, soit, surtout, allemande.

La question de mise en état de navigabilité du Rhin à l'amont de Strasbourg est liée à celle de mise en valeur des forces hydrauliques du Haut-Rhin, laquelle est de toute première importance pour l'industrie mulhousienne, l'Alsace entière, et même tout l'Est de la France. Entre Bâle et Strasbourg, pour un parcours de 127 kilomètres, il y a une chute totale de 109 m 43. Les forces brutes disponibles s'élèveraient à plus d'un million de chevaux-vapeur.

Pour mettre en valeur les forces en cause, M. Imbeaux propose la création, *entièrement sur la rive gauche*, d'un canal à la fois de navigation et de force motrice, capable de porter environ 800 mètres cubes par seconde. Ce *grand canal d'Alsace* ferait un certain nombre de chutes, huit ou dix, par exemple, et se raccorderait au Rhin aux environs de Strasbourg. Le premier tronçon d'amont de ce grand canal a d'ailleurs été commencé en 1910, pour la création d'une première usine de force motrice à Kembs. La dépense prévue était de 35 millions de francs. Une enquête fut entreprise, mais l'Allemagne, sous l'instigation des Badois, n'accorda pas la concession.

Ce que l'Allemagne a refusé à l'Alsace, la France doit le lui accorder de suite. C'est d'ailleurs son intérêt, car la mise à la disposition de l'Est de la France et de ses industries d'une puissance d'au moins 300,000 chevaux aux basses eaux et du triple en eaux moyennes, c'est-à-dire pendant les deux tiers de l'année, sera une magnifique aubaine, équivalente à la conquête d'une mine de charbon.

M. Imbeaux a tracé ensuite les grandes lignes du réseau futur de grande navigation de l'Est. Mais son programme, qui soulève des questions internationales, paraît vaste et ne pourrait être réalisé que dans un long délai. Aussi vient-il de proposer au ministère des travaux publics un programme réduit de réalisation immédiate, ne préjugant pas les décisions ultérieures et qui comporte:

¹⁰ L'achèvement de la mise au gabarit de la péniche flamande du canal du Rhône au Rhin et du canal de Huningue;

²⁰ L'électrification du canal de la Marne au Rhin, ce qui permettra de réduire d'un tiers le temps du trajet;

³⁰ La canalisation de la Moselle entre Metz et Thionville;

⁴⁰ La création du premier tronçon du grand canal de l'Alsace et des usines hydrauliques de Kembs et de Petit-Landau.

Ce programme réduit permettra au minerai lorrain de gagner le Rhin par le canal de la Marne au Rhin et Strasbourg, ainsi que le midi de la France, le bassin de Paris et

le Havre, et inversement aux charbons de la Ruhr de se rendre à Thionville.

Cette œuvre importante doit être réalisée le plus rapidement possible. Elle mettra en valeur les richesses de nos provinces reconquises.

Eclair, Paris 30. avril 1919.

Flußschifffahrt durch das Karstgebirge! Nach einem in der Mailänder „Perseveranza“ veröffentlichten Projekt soll ein schiffbarer Kanal von 8—10 Kilometer Länge das Karstgebiet auf dem Tunnelwege durchschneiden, ausgehend vom Tal des Frigido, der ein Nebenfluss des Isonzo ist, bis zum Lubianatal, sodass das adriatische Meer mit dem Donaubecken und dem Schwarzen Meer verbunden würde. Die Schifffahrtslinie, die so gewonnen würde, setzt sich durch die Polinie fort, und umfasst somit auch die Zuflüsse von Gotthard und Simplon. Die „Perseveranza“ fordert von der italienischen Regierung, dass sie das Projekt der Pariser Konferenz vorlege. Durch den Mund des „Corriere del Ticino“ befürwortet die tessinische Bevölkerung den grosszügigen Plan auf das lebhafteste.

	Geschäftliche Mitteilungen	
--	-----------------------------------	--

Nordostschweizer. Kraftwerke A.-G. Baden. Geschäftsbericht 1917/18. Der Bedarf an elektrischer Energie stieg derart, dass von dritter Seite Strom bezogen werden musste, in einem Umfang, der den vierten Teil der Produktion der eigenen Anlagen überstieg. Die Kosten des Fremdstromes überstiegen diejenigen der Eigenproduktion und es musste deshalb eine Erhöhung des Abgabepreises vorgenommen werden. Um den Bau eines Kraftwerkes im Kanton Glarus und ein neues Niederdruckkraftwerk in Angriff nehmen zu können, und den Bau des Kraftwerkes Eglisau zu beendigen, wurde die Erhöhung des Aktienkapitals um das Doppelte, d. h. von Fr. 18 000 000 auf Fr. 36 000 000 vorbereitet. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, sich an der Schweizer Kraftübertragung A.-G. zu beteiligen. Dieser Beschluss bezweckt zunächst die vollständige Ausnützung der in den Stromquellen der N. O. K. und der B. K. W. erzeugbaren Energie. Zu diesem Zweck soll eine 100 000 Volt Hochspannungsleitung die beiden Kraftwerke miteinander verbinden. Am Kraftwerk am Löntsch werden Erweiterungen, der Einbau einer vierten Druckleitung und einer achten Maschinengruppe, mit aller Energie betrieben. Die Bauarbeiten des Kraftwerkes Eglisau konnten infolge des Krieges nicht programmgemäss vor sich gehen. Die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung der Arbeiten entgegenstellten, lassen eine erhebliche Ueberschreitung des Kostenanschlages voraussehen. Der erhöhte Bezug von Aushilfskraft bedingte den Umbau der Leitung Beznau—Limmat—Seebach und die Erstellung einer Leitung Beznau—Seebach durch das Wehntal, die Erweiterung des Löntschwerkes eine dritte von Netstal nach Töss. Die totale Energieabgabe beträgt 185 660 Mill. kWh. Davon lieferten die Anlagen Beznau und Löntsch 141 632 Mill. kWh., die Dampfanlage in der Beznau 0,001 Mill. kWh., Fremdstrom aus dem Kraftwerk Laufenburg und Olten-Gösgen 44 037 Mill. kWh. Die Höchstleistung betrug 56,500 kW.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergab folgende Resultate: Die Einnahmen betragen: Vortrag vom Vorjahr Fr. 24 062.62, Stromeinnahmen Fr. 5 547 697.70, diverse Einnahmen Fr. 11 654.90, diverse Lieferungen Fr. 17 381.45, Aktiv-Zinsen Fr. 481 995.05. Die Ausgaben betragen: Obligationen-Zinsen Fr. 1 156 250.—, Aushilfs-Strombezug Fr. 1 243 448.10, Unterhalt der Anlagen Fr. 268 917.10, Betrieb der Anlagen Fr. 422 434.85, General-Unkosten Fr. 784 007.40, Abschreibungen Fr. 34 206.80, Material und Kohlen Fr. 323 087.80, Projekt und Studien Fr. 13 971.95, Einlagen in den Erneuerungsfonds Fr. 423 220.90, Einlagen in den Amortisationsfonds Fr. 50 786.50. Es verbleibt ein Ueberschuss von Fr. 1 371 459.95, der wie folgt verteilt wird: auf das Vorjahr vorgetragen Fr. 24 062.25, 5 % Einlage in den ordentlichen Reservefonds Fr. 67 369.90, 5 % Dividende auf das Aktienkapital Fr. 900 000.—, Superdividende von 2 % des Aktienkapitals Fr. 360 000.—, verbleibt auf neue Rechnung vorzutragen Fr. 44 090.05.

Mitteilungen des Linth-Limmatverbandes

Gruppe des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes

Sekretariat: Zürich, Peterstrasse 10. Telephon Selnau 3111. Sekretär: Ing. A. HARRY.

Erscheinen nach Bedarf

Die Mitglieder des Linth-Limmatverbandes erhalten die Nummern der „Schweiz. Wasserwirtschaft“ mit den „Mitteilungen“ gratis

Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HARRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH
Telephon Selnau 3111. Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich
Verlag der Buchdruckerei zur Alten Universität, Zürich 1
Administration in Zürich 1, St. Peterstrasse 10
Telephon Selnau 224. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

Die Melioration der Linthebene in den Kantonen Schwyz und St. Gallen.

Wir haben in No. 6 vom Oktober 1918 der „Mitteilungen“ den Bericht von Herrn Kulturingenieur Girsberger und seinen Mitarbeitern über dieses Unternehmen veröffentlicht. Der Linth-Limmatverband ist daran von seiner Gründung an beteiligt. Wir erinnern an den Vortrag von Herrn Nationalrat Gelpke an der Gründungsversammlung vom 26. November 1916 in Rapperswil, an die Versammlung vom April 1917 in Uznach, an der die Herren Luchinger, Lutz und Luchsinger das Problem behandelt haben und die mit der bedeutungsvollen Resolution geschlossen wurde, wonach der Vorstand des Verbandes ersucht wird, „in Verbindung mit den Behörden die Frage der Ausnutzung des Linth-Kanals für die Kraftnutzung, Schifffahrt und Bodenverbesserung in Verbindung mit der Regulierung der beiden Seen mit aller Energie zu fördern und damit das von Konrad Escher von der Linth geschaffene grosse Werk nach den modernen Errungenschaften zu vollenden“. Die Idee der Vollendung des Linthwerkes hat rasch Boden gefasst. Initiative Kräfte bemächtigten sich des Gedankens und das von den Herren Sprecher und Schmid im Oktober 1917 in den „Mitteilungen“ des Verbandes veröffentlichte Projekt gab den unmittelbaren Anstoss zu der Förderung des Projektes durch die Bundesbehörden, zuerst dem Militärdepartement, dann dem Volkswirtschaftsdepartement, wobei namentlich Herr Bundesrat Schulthess in energischer Weise mitgewirkt hat.

Seit einigen Monaten herrscht in den früher so stillen und weiten Gefilden der Linthebene eine emsige Tätigkeit der Ingenieure und Geometer, die mit den Aufnahmen und der Projektbearbeitung beauftragt sind. Alles arbeitet Hand in Hand, um das schöne Werk, das die beteiligte Landesgegend in ihrer übergrossen Mehrheit mit Begeisterung herbeiwünscht, der baldigen Verwirklichung entgegen zu führen.

Wir werden in den folgenden „Mitteilungen“ des Verbandes die Mitglieder über die Verhandlungen und Arbeiten fortlaufend informieren und es steht das Sekretariat zu Auskünften gerne zur Verfügung.

Mitglieder der Meliorationskommission für die linksseitige Linthebene.

I. Eidgenössische Kommission.

Vertreter des schweizerischen Volkswirtschaftsdepartements, zugleich Vorsitzender der Kommission:

1. J. Girsberger, kant. Kultur-Ingenieur, Zürich 7, Telephon Freiestrasse 5 Hott. 444

Protokollführer:

2. Kultur-Ingenieur Strüby, Abteilungssekretär für Bodenverbesserungen im schweizer. Volkswirtschaftsdepartement, Bern Bern 6121

Vertreter des eidgenössischen Oberbauinspektorates:

3. Ingenieur E. Rod, I. Adjunkt des eidgenössischen Oberbauinspektorates, Montbijoustrasse, Bern 1336

Vertreter der eidgenössischen Linthkommission:

4. a. Oberbauinspektor von Morlot, Bern 3949

Vertreter des Kantons Schwyz:

5. Regierungsrat Ziltener, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons Schwyz im Vorder-Wäggital Vorderthal 155
6. Kantonsingenieur Schaub, Schwyz Bureau 76 Wohnung 103

Vertreter des Kantons St. Gallen:

7. Regierungsrat Dr. Baumgartner, Vorsteher des Volkswirtschafts-Departements des Kantons St. Gallen, St. Gallen 2551
8. Kantons-Kulturingenieur Lutz, St. Gallen 1154

Vertreter des Linth-Limmatverbandes:

9. Ingenieur HARRY, Generalsekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Peterstrasse 1, Zürich 1 Selnau 3111

II. Lokalvertreter.

(Bilden mit der eidgen. Kommission zusammen die erweiterte Kommission)

Vertreter der Pflanzenbaukommission des Kantons Schwyz:

10. Dr. jur. V. Schwander, Lachen (Schwyz) Bureau 37 Wohnung 39

Vertreter des Bezirkes March:

11. Bezirksammann August Spiess, Tuggen (Schwyz) 144

Vertreter von Tuggen:

12. Anton Pfister, Vizepräsident, Tuggen (Schwyz) 563

Vertreter von Reichenburg:

13. Gemeindepräsident Peter Kistler, Reichenburg.

Vertreter von Schübelbach:

14. Gemeindepräsident A. Ruoss, Schübelbach. 46

Vertreter der Ortsgemeinde Benken (St. Gallen):

15. Ortsverwaltungspräsident Alois Küng, Benken (St. Gallen).

Vertreter der politischen Gemeinde Benken (St. Gallen) und der privaten Grundbesitzer:

16. Gemeinderat Franz Landolt, Benken (St. Gallen).

III. Oberleitung.*Präsident:* Kulturingenieur Girsberger.*Mitglieder:* Kulturingenieur Lutz.

Ingenieur Härry.

Zentralbureau: Reichenburg, Wirtschaft „Hahn“ Tel. 8

IV. Technische Subkommission.

1. Kulturingenieur J. Girsberger, Zürich, *Präsident*.
2. Kulturingenieur Alfred Strüby, Bern.
3. Ingenieur E. Rod, I. Adjunkt des eidgenössischen Oberbauinspektorates, Bern.
4. Kantonsingenieur Schaub, Schwyz.
5. Kulturingenieur Oskar Lutz, St. Gallen.
6. Ingenieur A. Härry, Zürich.
7. Bezirkskammann Aug. Spiess, Tuggen.
8. Vizepräsident Anton Pfister, Tuggen.
9. Grundbuchgeometer Kistler, Reichenburg.
10. Gemeindepräsident A. Ruoss, Schübelbach.
11. Gemeinderat Franz Landolt, Benken (St. Gallen).

V. Administrative Subkommission.

1. Kulturingenieur J. Girsberger, Zürich, *Präsident*.
2. Regierungsrat Ziltener, Vorderthal-Wäggitäl.
3. Kantonsingenieur Schaub, Schwyz.
4. Regierungsrat Dr. G. Baumgartner, St. Gallen.
5. Kulturingenieur Lutz, St. Gallen.
6. Dr. V. Schwander, Lachen.
7. Bezirkskammann Aug. Spiess, Tuggen.
8. Gemeindepräsident Gregor Pfister, Tuggen.
9. Gemeindepräsident Peter Kistler, Reichenburg.
10. Gemeindepräsident A. Ruoss, Schübelbach.
11. Ortsverwaltungspräsident Alois Küng, Benken (St. Gallen).



Wasserwirtschaftsplan der Linth und Limmat.

Wie aus dem in No. 4 der „Mitteilungen“ vom 10. August 1918 veröffentlichten Protokoll der IV. Sitzung des Vorstandes des Linth-Limmatverbandes hervorgeht, wurde damals beschlossen, einen Wasserwirtschaftsplan für die Limmat aufzustellen. Die Frage ist seither soweit gefördert worden, dass die Finanzierung des Planes gesichert ist und die Ausschreibung eines Wettbewerbes erfolgen kann. Wir veröffentlichen im Nachfolgenden das Protokoll der Kommissionssitzung vom 13. Mai 1919, das über die weitere Behandlung der Angelegenheit Aufschluss gibt und das Programm des Wettbewerbes, der die grundsätzlichen Fragen abklären soll. Das Sekretariat des Verbandes steht den Mitgliedern zu weiterer Auskunft gerne zur Verfügung.

Auszug aus dem Protokoll

der Sitzung der Kommission für einen Wasserwirtschaftsplan der Limmat

Dienstag, den 13. Mai 1919, nachmittags 3 Uhr,
Zürich, Sekretariat.

Traktanden:

1. Bericht über die Vorarbeiten des Arbeitsausschusses.
2. Einbeziehung des Linth- und Escherkanals in den Wasserwirtschaftsplan und eventuell Ergänzungswahl in die Kommission.
3. Programm des Ideenwettbewerbes.

4. Ausschreibung.

5. Verschiedenes und Anfragen.

Anwesend waren folgende Herren: Reg.-Rat Dr. Keller, als Präsident; Kantonsrat Baumann, Rapperswil; Kantonsingenieur Bersinger, St. Gallen; Stadtrat Dr. Klöti, Zürich; Wasserrechtsingenieur Osterwalder, Aarau; Direktor H. Peter, Ingenieur, Zürich; Direktor C. Pfister, Baden; Oberingenieur Schätti, Zürich; Stadtgenieur V. Wenner, Zürich.

Der Sekretär: Ingenieur A. Härry.

Entschuldigt haben sich folgende Herren: Reg.-Rat Keller, Aarau; Kantonsingenieur Keller, Zürich; Kantonsingenieur Schaub, Schwyz; Kantonsrat Spiess, Tuggen; Direktor H. Wager, Zürich.

Der Vorsitzende (Reg.-Rat Dr. Keller) eröffnet die Sitzung, indem er die Teilnehmer willkommen heisst. Er teilt mit, dass die Kommission heute die Vorlage für die Ausschreibung des Wettbewerbes bereinigen soll, die der Linth-Limmatverband vorbereitet hat und die vom Arbeitsausschuss in seiner Sitzung vom 5. Mai vorbehandelt und den Kommissionsmitgliedern zugestellt wurde. Mit dem Ideenwettbewerb und dem Entwurf für die Ausschreibung sind die Mitglieder grundsätzlich einverstanden, so dass so gleich auf die Traktandenliste eingetreten werden kann.

1. Bericht über die Vorarbeiten des Ausschusses.

Der Sekretär referiert. Er teilt mit, dass der Vorstand des Verbandes bereits am 1. März 1918 beschlossen habe, einen Wasserwirtschaftsplan aufzustellen. Es wurde damals eine Kommission eingesetzt, bestehend aus den Herren: Reg.-Rat Dr. Keller, Direktor H. Peter und Oberingenieur J. Schätti. Diese Kommission hat mehrmals getagt und das Programm für einen Wasserwirtschaftsplan ausgearbeitet, der die verschiedenen Fragen, die mit einer rationellen Ausnutzung der Wasserkräfte der Linth und Limth, ihrer Einrichtung als Schifffahrtsstrasse, der Verbindung des Zürichsees mit der Limmat, Regulierung des Zürichsees, Verbindung Zürichsee-Aare, Rapperswiler-Sedamm, Umschlagstellen und Hafenanlagen am Zürichsee und längs der Limmat, zusammenhängen, abklären soll.

Der Vorstand des Verbandes hat dann später eine grössere Kommission gewählt. Der Arbeitsausschuss ist mehrmals zusammengetreten und hat auch die Finanzierung des Planes durchgeführt. Es sind bis heute rund Fr. 37,000 gezeichnet, während ursprünglich nur Fr. 30,000 vorgesehen waren. Die Kommission hat in ihren Sitzungen verschiedene Vorfragen behandeln müssen, die mit der Ausarbeitung im Zusammenhange stehen.

Die Hauptarbeit des Arbeitsausschusses war die Ausarbeitung des Programms für den Wettbewerb und namentlich auch die Sammlung der Unterlagen, die im Programm vorgesehen sind. Der Sekretär bespricht die gesammelten Unterlagen, die im Sitzungslokal ausgestellt sind.

Ursprünglich war nur die Bearbeitung des Gebietes unterhalb Zürich und der See selbst vorgesehen. Der Arbeitsausschuss hat beschlossen, den Plan auf das Gebiet des Linth- und Escherkanals auszudehnen.

2. Einbeziehung des Linth- und Escherkanals in den Wasserwirtschaftsplan und eventuell Ergänzungswahl in die Kommission.

Der Sekretär bespricht die Gründe, die zur Beiziehung des obren Gebietes geführt haben. Die Bestrebungen zu einer Ausnutzung des Escherkanals, dann die verschiedenen andern Fragen, die dort aktuell geworden sind. Melioration der Linthebene, Regulierung des Walensees etc. Der L. L.-Verband und das Volkswirtschaftsdepartement haben im Kanal Sondierungen ausgeführt. Es muss darauf geachtet werden, diese Fragen auf möglichst grosszügiger Grundlage zu lösen und das ganze Gebiet in harmonischer Weise zu bearbeiten. Der Sekretär teilt ferner mit, dass in den letzten Tagen auch noch die Linthkommission

und die Gemeinden und grösseren Firmen des oberen Gebietes zu Beitragsleistungen eingeladen worden seien. Wir wissen noch nicht, was von dieser Seite zu erwarten ist. Jedenfalls dürfen wir mit einer Totalsumme von Fr. 40,000 rechnen. — Die Versammlung erklärt sich mit dem Antrage betreffend Einbeziehung des Escherkanals einverstanden. Der Sekretär stellt den Antrag, dem neu einbezogenen Gebiet eine entsprechende Vertretung einzuräumen. Nach kurzer Diskussion wird beschlossen, den Arbeitsausschuss zu beauftragen, dem Vorstand Vorschläge für die Erweiterung der Kommission einzureichen.

3. Programm des Ideen-Wettbewerbes.

Das Programm wird abschnittsweise beraten und festgestellt. Im besonderen werden besprochen die Teilnahmsberechtigung, die Schiffbarmachung der Glatt und ihre Verbindung mit dem Limmatgebiet, die Einbeziehung des Walensees, die Grösse der Kähne etc.

4. Ausschreibung des Wettbewerbes.

Es liegt ein Entwurf vor. Die Ausschreibung erhält folgenden Wortlaut: „Der Linth-Limmatverband eröffnet unter den in den Kantonen Aargau, Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich domizilierten oder heimatberechtigten Ingenieuren oder Ingenieurfirmen einen Wettbewerb zur Erlangung von Ideen und Vorschlägen für die Ausgestaltung der Limmat und des Linth- und Escherkanals für die Zwecke der Kraftnutzung und Grossschiffahrt mit Berücksichtigung der Melioration der Linthebene.“

Die Entwürfe sind bis Ende September dem Sekretariat des Verbandes in Zürich einzureichen. Zur Prämierung von fünf Arbeiten sind Fr. 8000.— vorgesehen, ferner Fr. 1000 für Einzelentwürfe. Die Unterlagen können gegen Hinterlage von Fr. 40.— beim Sekretariat bezogen werden. Der hinterlegte Betrag wird jedem Einsender eines Entwurfes zurückerstattet.“

Die Ausschreibung soll je zweimal in der „Schweizerischen Bauzeitung“ und der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ erfolgen.

Programm für einen Ideenwettbewerb.

Wasserwirtschaftsplan der Limmat, des Linth- und Escherkanals.

I. Allgemeines.

1. Am Wettbewerb können sich Ingenieure bzw. Ingenieurfirmen, die in den Kantonen Aargau, Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich domiziliert oder heimatberechtigt sind, beteiligen.

2. Gegenstand des Wettbewerbes ist die Erlangung von Ideen und Vorschlägen für die Ausgestaltung der Limmat, des Linth- und Escherkanals für die Zwecke der Kraftnutzung und Grossschiffahrt unter Berücksichtigung der Melioration der Linthebene.

3. Für die Durchführung des Wettbewerbes gelten die Grundsätze des S. I. A. für Wettbewerbe im Gebiete des Bauingenieurwesens.

II. Unterlagen.

1. Die Unterlagen des Wettbewerbes sind das vorliegende Programm, sowie folgende:

- Siegfriedkarte 1 : 25,000.
- * Längenprofil des Escherkanals und des Linthkanals 1 : 25,000/100, sowie der Limmat vom Zürichsee bis Aare 1 : 50,000/250.
- * Querprofile des Escher- und Linthkanals 1 : 200.
- * Querprofile des Linthkanals bei Weesen und oberhalb Benken mit den im November/Dezember 1918 ausgeführten Sondierungen 1 : 100/200 und 1 : 1000/200.
- * Normalprofile der korrigierten Limmat auf zürcherischem Gebiete 1 : 200.
- * Übersichtsplan des Eisenbahndreieckes Näfels-Weesen-Ziegelbrücke 1 : 5000.

- * Übersichtsplan von Baden und Umgebung 1 : 10,000.
- * Wassermengenkurven und Dauerkurven der Limmat-Pegelstationen Hard und Baden.
- * Bahnlangenprofil Zürich-Brugg 1 : 25,000/1 : 2500.
- * Überdruck des topographischen Atlas 1 : 25,000, Blatt Zürich.

Es wird auf folgende Publikationen verwiesen:

- Leuzinger, J. Die Limmatwasserkräfte und -Schiffahrt (Mitteilungen d. L. L. V., I. Jahrg. No. 7, S. 61).
- Lüscher, Dr. G. Schiffahrtsstrassen nach der Stadt Zürich (Schweiz. Wasserwirtschaft, IV. Jahrg. 1912, Seite 111).
- Lüscher, Dr. G. Rhein-Aare-Limmat-Wasserstrasse für die Grossschiffahrt (Mitteilungen des L. L. V. I. Jahrg. No. 2 und 3).
- Härry, A., Ing. Die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Linthkanal (Schweiz. Wasserwirtschaft No. 13/14, April 1916).
- * Gelpke, R. Die wasserwirtschaftliche Erschliessung des Linth-Limmatgebietes (Mitteilungen d. L. L. V., I. Jahrg. No. 1).
- Bertschinger, Dr. ing. H. Die heutigen Wasserwirtschaftsbestrebungen Rhein und Rhone-Limmat-Zürichsee-Wallenstadt (Mitteilungen d. L. L. V., I. Jahrg. No. 4).
- * Lüchinger, J. M. Die wasserwirtschaftliche Erschliessung des Linthgebietes (Mitteilungen d. L. L. V. I. Jahrg. No. 6, Sonderabzug).
- * Luchsinger, Kulturing. Die Melioration der Linthebene auf Glarner Gebiet (Mitteilungen d. L. L. V. I. Jahrg. No. 6).
- * Lutz, Kulturing. Die Melioration der Linthebene auf St. Galler Gebiet (Mitteilungen d. L. L. V., I. Jahrg. No. 6).
- Härry, A., Ing. Die Ausnutzung der Wasserkräfte des Linthkanals in einer Stufe (Sonderabzug aus den Mitteilungen d. L. L. V., II. Jahrg. No. 2).
- * Girsberger, Härry, Leuzinger, Schaub, Spiess, Zwicky. Die Melioration der linksseitigen Linthebene in den Kantonen Schwyz und St. Gallen (Sonderabdruck aus den Mitteilungen des L. L. V., II. Jahrg. No. 6).
- Das Schiffahrtsdreieck Turgi-Brugg-Siggenthal von Ing. Osterwalder (Mitteilungen des Aarg. Wasserwirtschaftsverbandes v. 10. Sept. 1918).
- Bericht der Subkommission über die Sihlableitung der Kommission für das Studium des Umbauprojektes für den Hauptbahnhof Zürich.
- Umbauprojekt der Schweizerischen Südostbahn über den Rapperswiler-Seedamm.
- * Bericht des Preisgerichtes über den Überbauungsplan der Stadt Zürich.
- Expertengutachten vom Mai 1919 über den Umbau des Hauptbahnhofes Zürich.
- * Leitsätze des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes für bauliche Anlagen der schweiz. Binnenschiffahrt.

III. Umfang des Entwurfes.

- 1. Der Wettbewerb erstreckt sich auf folgende Aufgaben:
 - a) Ausnutzung der Wasserkräfte des Escherkanals von Näfels bis zum Walensee bzw. bis zum Linthkanal. Ausnutzung der Wasserkräfte des Linthkanals zwischen Wallensee und Zürichsee und der Limmat vom Zürichsee bis zur Aare.
 - b) Schiffbarmachung des Linthkanals und der Limmat im Zusammenhang mit der Kraftnutzung und der Melioration.
 - c) Schiffbare Verbindung des oberen mit dem unteren Zürichsee (Rapperswiler Seedamm).
 - d) Schiffbare Verbindung der Limmat mit dem Zürichsee.
 - e) Landungsstellen, Hafenanlagen und Schiffswerften im

Bereiche des Wettbewerbsgebietes (inkl. Zürichsee).

2. Zur Darstellung sind der Situationsplan 1:25,000, sowie die Längenprofile zu verwerten, von allen Details ist abzusehen.

3. Für Fragen geologischer Natur steht Dr. Hug, Geologe in Zürich, zur Verfügung. Die Firma Escher, Wyss & Co. hat sich bereit erklärt, kostenlos Auskünfte über den maschinellen und mechanischen Teil zu erteilen. Die Bewerber haben sich direkt an diese Firma zu wenden. Die Firma beteiligt sich nicht am Wettbewerb.

4. Den Bewerbern steht es frei, die ganze Flußstrecke oder nur Teile derselben zu bearbeiten.

5. Bei Projektierung der Wasserkraftanlagen an der Limmat ist der Anschluss an die vorhandenen Krafterzeugungs- und Schiffsprojekte der Aare und Reuss zu berücksichtigen.

6. Die Bewerber für die ganzen Preise gemäss VIII/2 des Programms haben die ganze Arbeit zu leisten.

IV. Allgemeine Gesichtspunkte und technische Grundsätze für die Bearbeitung des Entwurfes.

1. Bei sämtlichen Hafenprojekten ist ein zweckmässiger Anschluss an die Verkehrswege und eine möglichst gute Einpassung in vorhandene Überbauungspläne vorzusehen, die auf dem Sekretariat des Linth-Limmatverbandes eingesehen werden können. Es sind folgende Überbauungspläne vorhanden: Küsnacht 1:2000, Zollikon 1:2500, Wädenswil 1:2500, Rüschlikon 1:2000, Höngg 1:2000, Altstetten 1:2000, Schlieren 1:500.

2. Die Einteilung der Gefällstufen hat so zu erfolgen, dass mit möglichst wenig Stufen eine wirtschaftliche Ausnutzung der Wasserkraft erreicht wird. Auf vorhandene Wasserkraftanlagen ist nur so weit Rücksicht zu nehmen, als die Wirtschaftlichkeit des Gesamtplanes dies gestattet.

3. Bei der Projektierung ist die Verwendung von Schleppzügen mit zwei Kähnen à 1000 t vorzusehen.

4. Der Projektierung der Schiffsahrtseinrichtungen sind die Normalien des Nordostschweizerischen Schiffsahrtverbandes zugrunde zu legen.

5. Es sind Schutzhäfen vorzusehen.

6. Durch Anlage von Brücken oder Fährten ist für die notwendige Verbindung zwischen den beiden Ufern Sorge zu tragen.

7. Es ist bei der Wahl des Tracés darauf Rücksicht zu nehmen, dass das Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigt wird und Denkmäler von wissenschaftlichem und künstlerischem Wert möglichst geschont werden.

V. Ausarbeitung und Darstellung der Pläne.

1. Für die Darstellung sind die topographischen Karten 1:25,000, ferner die zur Verfügung gestellten Längenprofile und Querprofile zu verwenden.

2. Als Horizont soll die alte Cote R. P. N. = 376,86 angenommen werden.

3. Die Ausarbeitung erfolgt nach den zeichnerischen Normen des S. I. A.

4. Den Plänen ist ein Bericht beizulegen, der sich auf eine Beschreibung des Projektes unter Angabe der Motive, die zu den Vorschlägen geführt haben, beschränkt. Ein Kostenanschlag ist nicht beizugeben.

VI. Bezug der Unterlagen.

Die mit *) bezeichneten Unterlagen können vom Sekretariat des Linth-Limmatverbandes bezogen werden gegen Entrichtung eines Betrages von Fr. 40.—. Dieser Betrag wird den Bewerbern, die einen Entwurf eingeleistet haben, zurückerstattet. Die übrigen Unterlagen hat sich der Bewerber selbst zu beschaffen oder auf dem Sekretariat des L. L. V. hiervon Einsicht zu nehmen.

VII. Einreichung der Entwürfe.

Die Entwürfe sind verschlossen mit „Kennwort“ versehen spätestens bis Ende September 1919, abends 6 Uhr bei Sekretariat des L. L. V. einzureichen. Der Tag des Poststempels ist massgebend. Name, Wohnort und Bürgerort der Bewerber sind in verschlossenen, mit der Adresse der Bewerber versehenen Couverts anzugeben.

VIII. Preise.

1. Die Festsetzung der Preissumme erfolgt auf Grund von Art. 27 der Wettbewerbsgrundsätze des S. I. A.

2. Dem Preisgericht werden Fr. 9000.— zur Verfügung gestellt:

a) Für die Bearbeitung des ganzen Gebietes: Fr. 8000.—.

Es werden ein erster Preis von Fr. 3000.— und vier weitere Preise erteilt.

b) Für die Bearbeitung einzelner Strecken: Fr. 1000.—.

Für die Prämierung stehen Fr. 1000.— zur Verfügung.

IX. Ergebnis des Wettbewerbes und Ausstellung der Pläne.

Sämtliche Entwürfe werden nach erfolgter Entscheidung des Preisgerichtes je eine Woche lang in Baden, Rapperswil und Zürich öffentlich ausgestellt.

X. Eigentum und Rücksendung der Entwürfe.

Sämtliche eingegangenen prämierten Entwürfe werden Eigentum des L. L. V. Nicht ausgezeichnete Entwürfe können nach Vereinbarung angekauft werden. Eine Verpflichtung zur Übertragung der weiteren Bearbeitung der Pläne an einen Prämierten wird nicht übernommen.

XI. Preisgericht.

1. Das Preisgericht besteht aus folgenden Mitgliedern: Reg.-Rat Dr. G. Keller, Zürich, als Präsident; Ingenieur Georges Autran, Genf; Ingenieur Bossard, Basel; Kantonsingenieur Keller, Zürich; Wasserrechtsingenieur Osterwalder, Aarau; Direktor H. Peter, Zürich; Oberingenieur Schätti, Zürich. Ersatzmänner: Ingenieur S. Bitterli, Rheinfelden; Oberingenieur Gugler, Baden.

2. Sämtliche Preisrichter haben sich mit dem Programm einverstanden erklärt.

3. Das Preisgericht entscheidet über Rechtsfragen, wie Einhaltung der Eingabefrist, Teilnahmsberechtigung etc.

Verbands-Mitteilungen.

Vorstandssitzung.

Freitag den 30. Mai 1919, nachmittags 3 Uhr, findet im Zunfthaus zur „Saffran“ eine Vorstandssitzung statt. Zur Beratung gelangt der Geschäftsbericht und die Rechnung pro 1917 und 1918 und das Budget pro 1919. Ferner werden Zeit und Ort sowie die Traktandenliste der Generalversammlung bestimmt. Wir bitten die Mitglieder des Verbandes, eventuelle Anregungen zuhanden des Vorstandes rechtzeitig bekannt zu geben.

Am Vormittag des Sitzungstages findet eine Begehung des Trasses des Projektes über die Ableitung der Sihl nach Schlieren statt. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat in verdankenswerter Weise das Trasse abgesteckt und die wichtigsten Bauobjekte bezeichnet. Herr Stadtingenieur Wenner wird die Führung übernehmen.