

Zeitschrift: Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 23 (1931)

Heft: 12

Rubrik: Mitteilungen des Linth-Limmatverbandes

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>

Mitteilungen des Linth-Limmatverbandes

Gruppe des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes

Sekretariat: Zürich, Peterstrasse 10 - Telephon 33.111 - Sekretär: Ing. A. Härry

Erscheinen nach Bedarf Die Mitglieder des Linth-Limmatverbandes mit einem Jahresbeitrag von mindestens Fr. 10.— erhalten sämtliche Nummern der „Schweizerischen Wasser- und Elektrizitätswirtschaft“ mit den „Mitteilungen“ gratis	Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizer. Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH Telephon 33.111 ./. Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich Verlag der Buchdruckerei zur Alten Universität, Zürich 1 Administration in Zürich 1, St. Peterstrasse 10 Telephon 32.24 ./. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich
--	--

Geschäftsbericht des Linth-Limmatverbandes pro 1930.

1. Regulierung des Zürichsees.

Die Seeregulierung erfolgt nach dem vom Verband seinerzeit aufgestellten und von allen beteiligten Regierungen genehmigten provisorischen Reglement. Im Oktober 1930 beschwerte sich der Grundbesitzerverband mit einer Zuschrift an die kantonale Baudirektion über die Regulierung des Zürichsees. Die Untersuchung durch die Stadt Zürich hat ergeben, daß die Beschwerde unbegründet war.

An der Versammlung des Verbandes vom 11. April 1930 in Zürich hat Oberingenieur Bertschi über das Projekt der Stadt Zürich für eine neue Seeregulierung einige Mitteilungen gemacht. Das Abflußvermögen der Limmat beim Seeabfluß soll erheblich verbessert werden, die Seeabflußregulierung wird nach dem jetzigen Nadelwehr beim Platzspitz verlegt. Das Wehr im Schanzengraben wird aufgehoben. Die künftigen höchsten und niedrigsten Coten des Sees sollen 405,44 bis 406,58 betragen gegen 405,24 bis 407,20 in den letzten 50 Jahren, also eine Verminderung der Amplitude von 1,96 m auf 1,14 m, d. h. um 82 cm. Mit den projektierten Verbesserungen hätte der See im Juni 1910 nur eine Höhe von 406,58 statt 407,20 erreicht, wäre also um 62 cm tiefer geblieben. Der bisherige tiefste Stand wird um 20 cm gehoben, womit auch der Schifffahrt gedient wird. Das bisherige provisorische Reglement wird beibehalten mit der Ausnahme, daß der See vom September bis Dezember im Interesse der Wasserwerke etwa 20 cm höher gehalten wird (Cote 406,24). Dieser Seestand ist nach den Untersuchungen des Linth-Limmatverbandes für die Landwirtschaft am oberen Zürichsee unschädlich. Die Erhöhung der Staucote rechtfertigt sich mit dem höheren Abflußvermögen, wodurch Herbsthochwasser leichter abgeführt werden können. Die Kosten sind auf Fr. 6 Millionen veranschlagt und sind zur Hauptsache durch Bund, Kanton und Stadt Zürich aufzubringen.

Das Projekt wird den verschiedenen Interessen an der Regulierung des Zürichsees gerecht und entspricht den vom Linth-Limmatverband in seinem Wasserwirtschaftsplan aufgestellten Grundsätzen.

2. Der Rapperswiler Seedamm.

Die aus den beteiligten Regierungen und Gemeinden gebildete Kommission hat die Projektierung des Seedamm-Umbaues an die Ingenieure Frei, Rapperswil, und Meyer, Lachen, vergeben. Das Projekt ist im Mai 1931 fertig geworden. Für die Schifffahrt dient eine 40 m breite Rinne bei Hurden, Straßen- und Bahnbrücke liegen mit Brückenunterkant 12 m über der Seehöhe von 406,04 (409,30), was auch den Salonbooten der Dampf-

bootgesellschaft die Durchfahrt nach dem Obersee erlaubt. Der Schifffahrt ist also in weitgehendem und genügendem Maße Rechnung getragen. Die Kosten des Umbaues und Durchstichs sind auf 4,5 Millionen Franken veranschlagt. Die Erstellung einer Klappbrücke würde rund eine halbe Million Franken weniger kosten, hätte aber wesentliche Nachteile verkehrstechnischer Art zur Folge.

3. Studienreise an den Neckar.

Die schon im letzten Jahresbericht in Aussicht gestellte Studienreise an den Neckar zur Besichtigung der Bauten der Neckar-Kraft-Schifffahrtsstraße fand in den Tagen vom 12. bis 15. Mai 1930 statt. Es beteiligten sich daran 22 Herren, meist Mitglieder des Linth-Limmatverbandes. Die Reise führte von Basel nach Mannheim, wo der Großschiffahrtshafen besichtigt wurde. Dann ging die Fahrt per Motorboot Neckar aufwärts bis Heidelberg. Auf der Strecke wurden die fertigen Staustufen Ladenburg und Wieblingen besichtigt. Am Abend Besichtigung des Schlosses Heidelberg. Am nächsten Tag Fahrt per Autocar nach Heilbronn. Auf der Strecke Besichtigung der Staustufen Heidelberg (vollendet), Neckargmünd (im Bau), Neckarsteinach (im Bau), Neckarsulm-Kochendorf (vollendet). Der folgende Tag brachte die Teilnehmer nach Stuttgart und Zürich. Auf dem Weg konnte die oberhalb Heilbronn gelegene Staustufe Horkheim (vollendet) besichtigt werden. Die ganze Veranstaltung verlief programmgemäß und ohne Unfall, und hat bei allen Teilnehmern den besten Eindruck hinterlassen. Leider ließ das Wetter viel zu wünschen übrig, die Unbequemlichkeiten der Witterung wurden aber gemildert durch eine freundliche Führung und Aufnahme durch die Baubehörden der Neckar A.-G. und die Behörden der Städte Mannheim und Heidelberg. Ueber weitere Details dieser Reise orientiert der Bericht unseres Sekretärs in der N. Z. Z. vom 2. und 3. Juni 1930.

Was sollte diese Studienreise zeigen? Der Neckar ist ein Gewässer, dessen Wasserführung am unteren Ende zwischen 20 m³/sek und 4800 m³/sek schwankt (Limmat bei Baden 40 m³/sek bis 735 m³/sek), das von Mannheim bis Plochingen ein Gefälle von 160,7 m auf eine Länge von 200 km aufweist (Limmat vom Zürichsee bis zur Aare 82 m Gefälle auf 36,6 km Länge).

Der Neckar hat Kurven mit Radien bis 180 m (Hirschhorn), wobei Wassergeschwindigkeiten bis 1,5 m/Sekunde der Schifffahrt keine Schwierigkeiten bereiten. Das größte Interesse an der Erstellung der Kraft-Wasserstraße nimmt die Stadt Stuttgart, etwa 190 km oberhalb der

Mündung des Neckar in den Rhein gelegen. Das Gefälle von etwa 132 m ist durch 22 Schleusen zu überwinden.

Der Anschlußpunkt der Stadt Zürich, Altstetten-Schlieren, ist nur 24 km von der Mündung der Limmat in die Aare entfernt, das Gefälle beträgt rund 64 m, das in 6 Schleusen überwunden werden kann. Die natürlichen Verhältnisse für einen Anschluß der Stadt Zürich an die Großschifffahrt sind also weitaus günstiger als für Stuttgart. Die Frage ist berechtigt, ob die wirtschaftlichen Interessen der Stadt Zürich an einer Großschifffahrt genügend gewahrt sind.

4. Schifffahrt.

Die vom Stadtrat Zürich beschlossene Expertise über die Schiffbarmachung der Limmat ist noch im Gange.

Die von unserem Verbands angeregte Umfrage bei den beteiligten zürcherischen Gemeinden über das Interesse an einer Großschifffahrt auf der Limmat ist von allen Gemeinden in negativem Sinne beantwortet worden. Die Stadt Zürich wartet das Ergebnis der Expertise ab. Die Baudirektion des Kantons Aargau hat die von uns gewünschte Vernehmlassung der Gemeinden Wettingen, Ennetbaden und Baden durchgeführt. Die Antworten lauteten wie folgt: «Gemeinderat Wettingen: Wir begrüßen die Errichtung der Limmatgroßschifffahrt durch unsern Gemeindebann, müssen jedoch bemerken, daß es höchste Zeit ist, das bezügliche Gelände für diesen Zweck baufrei zu halten. Wahrscheinlich müßten jetzt schon Gebäude entfernt werden und wird dies mit jedem Jahr in vermehrtem Maße zutreffen und der Durchgang kostspieliger werden.

Als sichernde Vorkehrung im Sinne Ihrer Zuschrift kann nur der Ankauf des bezüglichen Geländes in Frage kommen. Für eine andere Lösung wären die Grundbesitzer kaum zu haben.

Die Gemeinde Wettingen kann sich jedoch am Ankauf dieser Grundstücke nicht beteiligen, da sie ihre verfügbaren Mittel für näher gelegene Aufgaben verwenden muß.

Wir halten dafür, daß in Anbetracht der hohen Kosten die Ausführung dieses Projektes noch lange auf sich warten werde und ist es nicht ausgeschlossen, daß inzwischen noch eine bessere Lösung gefunden werden könnte.

Der heutige Landankauf für diesen Zweck ist daher riskiert.»

«Gemeinderat Ennetbaden: In Beantwortung Ihres Schreibens Nr. 527 vom 18. ct. betreffend die Limmatgroßschifffahrt Baden-Wettingen teilen wir Ihnen mit, daß die Durchführung dieses Kanalprojektes, soweit es hiesige Gemeinde betrifft, so viele und kaum überwindliche Schwierigkeiten bringen würde, daß wir einen ablehnenden Standpunkt einnehmen müssen.

Wir sehen voraus, daß wir nicht in der Lage wären, in dem sehr wertvollen Baugebiet das Tracé für den Kanal freizuhalten.»

«Gemeinderat Baden: Auf die Anfrage der aargauischen Baudirektion, ob nicht das Tracé des künftigen Großschifffahrtskanales auf dem Gemeindegebiet Baden freigehalten werden könnte, wird geantwortet, daß eine so weittragende Beeinträchtigung wertvollsten Baugebietes zugunsten eines noch keineswegs abgeklärten und erst in unabsehbarer Zeit ausführungsfähigen Projektes nicht zu verantworten wäre.»

Die Baudirektion des Kantons Aargau hat im Hinblick auf die Stellungnahme der Gemeinden beschlossen, von weiteren Schritten in der Angelegenheit abzusehen.

Die Initiative zu weiteren Schritten muß von Stadt und Kanton Zürich ausgehen.

Vom Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft ist unser Verband um seine Ansichtsäußerung zu den Kraftwerk-

projekten an der unteren Limmat ersucht worden. Eine kleinere Kommission des Verbandes hat die Projekte in mehreren Sitzungen unter Beiziehung der Projektverfasser besprochen und seine Antwort am 4. Februar dem eidgen. Amt für Wasserwirtschaft eingegeben. Die Antwort kommt zum Schluß, daß die projektierten Kraftwerke für eine kommende Großschifffahrt keine Hemmnisse darstellen.

In der «N. Z. Z.» vom 5. September 1930 und gleichzeitig in den «Basler Nachrichten» hat Dr. A. Ith, Verkehrsdirektor der Stadt Zürich, die Weiterführung der Schifffahrt von Brugg nach Zürich als problematisch hingestellt, namentlich deshalb, weil für die Strecke Brugg-Zürich nur 1000 Tonnen-Schiffe in Betracht kämen, während bis Brugg 1200 Tonnen-Schiffe verkehren werden, was einen Umlad der Güter notwendig macht. Die Kosten der Schiffbarmachung der Limmat bis Brugg betragen 50 Millionen Franken, während eine Autostraße Brugg-Zürich etwa ein Drittel dieser Summe kostet. Diese Argumente sind nicht ganz richtig. Die Wasserstraße von Brugg bis Zürich kann auch für 1200 Tonnen-Schiffe ausgebaut werden, ein Ersatz des Massengüterverkehrs durch Lastautos ist wirtschaftlich und technisch unmöglich. Das Problem einer Schifffahrtsstraße von Brugg nach Zürich ist ganz anderer Natur, es ist in technischen und wirtschaftlichen Momenten begründet, die noch der Abklärung bedürfen.

Mit dem gleichen Gegenstand hat sich Herr Dr. ing. Bertschinger in Zürich befaßt und in einer Studie, betitelt: Vergleich der Transportkosten auf der Strecke Brugg-Zürich zwischen Bundesbahn, Autostraße und kanalisierter Limmat, dat. 20. Januar 1931, ausgerechnet, daß eine Autostraße die billigste Lösung bringe.

5. Schifffahrtskarte für den Zürichsee und Bezeichnung der Untiefen.

Die Arbeiten zur Erstellung einer Schifffahrtskarte und zu einer besseren Bezeichnung der Untiefen wurden im Berichtsjahre fortgeführt und sind zu einem gewissen Abschluß gelangt.

Die Interessenten wurden am 3. Juni 1930 und 12. August 1930 zur Besprechung eingeladen.

Die Finanzierung für die Schifffahrtskarte ergab ein erfreuliches Resultat: Es sind folgende Beiträge gezeichnet worden:

Kanton Zürich	Fr. 1000.—
Stadt Zürich	» 1000.—
Kanton St. Gallen	» 600.—
Kanton Schwyz	» 200.—
Total:	Fr. 2800.—

Die Totalkosten sind auf Fr. 5000.— veranschlagt. Die Differenz soll durch den Kartenverkauf und durch Inserate eingebracht werden.

Ueber die Grundsätze für die Erstellung der Karte hat man sich in den verschiedenen Besprechungen geeinigt.

Auf einer Befahrung des Sees, die am 16. Juni stattgefunden hat, wurde die Liste der zu markierenden Punkte endgültig bereinigt. In Betracht fallen 10 Stellen, die eine bessere Bezeichnung nötig haben und die durch Pfähle, Tafeln und Backen erfolgen soll.

Die Totalkosten inkl. Erstellung eines ständigen Lichtsignals beim Stäferstein sind auf rund Fr. 8000.— veranschlagt, wovon entfallen:

Gebiet des Kantons Zürich	Fr. 5000.—
Gebiet des Kantons St. Gallen	» 280.—
Gebiet des Kantons Schwyz	» 2720.—
total rund:	Fr. 8000.—

Man hofft, die Kosten durch Beiträge der Interessenten und der Kantone aufbringen zu können.

6. Melioration der Linth-Ebene.

Bekanntlich ist das große Projekt aus dem Jahre 1921, dessen Verfasser, Herr Kulturing. Girsberger, im Berichtsjahre gestorben ist, nicht weiter verfolgt worden, weil seine Finanzierung sich als unmöglich herausgestellt hat. Spätere Bestrebungen, im Gebiete von Benken eine Verwahrungsanstalt zu gründen und mit dieser Gründung die Melioration der Linth-Ebene zu verbinden, sind ebenfalls resultatlos geblieben, weil sich die Kantone auf die Beteiligung an einer gemeinsamen Anstalt nicht einigen konnten. Die Bohrversuche auf Oel bei Tuggen sind ebenfalls aufgegeben worden. So sind alle Bemühungen, das Gebiet der großen Linthebene einer besseren wirtschaftlichen Zukunft entgegenzuführen, resultatlos verlaufen.

Im Berichtsjahr sind neue Bestrebungen laut geworden. Eine Interessenten-Gruppe befaßt sich mit der Frage der Gewinnung von Kies und Sand in der Linthebene und will zu diesem Zwecke den linksseitigen Hintergraben vom See bis Grynau verbreitern und vertiefen, um mit Ledischiffen in das Ausbeutungsgebiet zu gelangen. Andere Stimmen aus der Gegend beantragen die Erstellung eines Kraftwerkes im Linthkanal, um in dessen abgesenktes Unterwasser entwässern zu können. Die Baggergesellschaft Müller & Co. in Schmerikon hat ein anderes Projekt aufgestellt. Sie will den rechtsseitigen Linth-Hintergraben vom See bis 200 m oberhalb des schwarzen Steges ausbaggern, um Kiel zu gewinnen.

Bereits wurden Stimmen aus der Gegend laut, die sich gegen jede Melioration wenden und eine Senkung der Vorflut verlangen. Dem Gedanken einer Vertiefung des linksseitigen Hintergrabens scheint die Linth-Kommission nicht gewogen zu sein.

Es ist nicht abzusehen, wie sich die Dinge weiter entwickeln werden. Grundsätzlich stehen wir auf dem Standpunkt, daß die Vertiefung und Verbreiterung des linksseitigen Hintergrabens bis Tuggen eine wesentliche Verbesserung der Vorflut für die Linthebene herbeiführen würde, die den Landbesitzern keine Kosten verursachen würde. An die Erstellung eines Kraftwerkes zur Ausnutzung des Gefälles des Linthkanals ist angesichts der geringen Rentabilität vorläufig nicht zu denken.

Unser Sekretariat steht den Interessenten mit Rat zur Seite. Unser Verband ist auch bereit, die Bestrebungen zur Melioration der Linthebene auf anderer Grundlage wieder aufzunehmen, wenn die Initiative dazu aus der Landesgegend kommt.

7. Elektrizitätsverwertung.

Die Sammlung der Tarife und Stromlieferungsbedingungen der Elektrizitätswerke im Gebiete der Linth-Limmat ist im Berichtsjahr weitergeführt worden. Es wurden 46 Tarife gesammelt, es fehlen noch etwa zehn Tarife. Im ganzen kommen 141 Gemeinden in Betracht. Etwa 80 Gemeinden haben keine eigene Elektrizitätsversorgungen, diese werden von Dritten betrieben.

56 Gemeinden haben Gasversorgung.

Sobald das Material vollständig vorliegt, werden wir es verarbeiten und veröffentlichen. Es zeigt sich, daß eine große Zahl von Gemeinden, namentlich im Kanton Glarus, noch keine Tarife haben, die das elektrische Kochen und die Heißwasserbereitung gestatten.

Wir werden uns bemühen, die Gemeinden zu veranlassen, ihre Stromtarife den Bedürfnissen der modernen Elektrizitätswirtschaft anzupassen und erwarten davon eine Hebung des Stromabsatzes und damit des weiteren Ausbaues unserer Wasserkräfte.

Mehrere hatten wir uns mit Reklamationen wegen Stromabstellungen während der Kochzeiten zu befassen.

Es gibt immer noch Ortsnetze, in denen der Strom während der Kochzeit abgestellt wird, während die stromliefernden Werke sich bemühen, solche Abstellungen möglichst zu vermeiden. Bei gutem Willen sollten solche Störungen der Energiezufuhr nicht mehr vorkommen.

8. Versammlungen.

Am 23. Januar 1930 referierte Direktor Trüb vom E. W. der Stadt Zürich in einer sehr gut besuchten Versammlung in Zürich über «Die Neuordnung der Elektrizitätsversorgung der Stadt Zürich». Die Versammlung beschloß die Annahme folgender Resolution:

«Die Versammlung spricht den Behörden und der Leitung des Elektrizitätswerkes für die umsichtige und weitausschauende Behandlung der Elektrizitätswirtschaft auf dem Gebiete der Stadt Zürich ihre Anerkennung aus. Sie erblickt in der vom Großen Stadtrat beschlossenen Neuordnung der Elektrizitätsversorgung die Grundlage zu einer rationellen Versorgung der Stadt Zürich mit elektrischer Energie und zu einer raschen Förderung des Energieverbrauches für alle Anwendungen der Elektrizität.»

Am 11. April 1930 referierten die Herren Direktor Trüb und Oberingenieur Bertschi über «Das Limmatkraftwerk Wettingen der Stadt Zürich». Auch diese Versammlung war außerordentlich stark besucht. Die Versammlung beschloß folgende Resolution:

«Das Limmatkraftwerk Wettingen gliedert sich gut in den Wasserwirtschaftsplan der Limmat ein. Es ist eine in baulicher und wasserwirtschaftlicher Beziehung günstige Anlage, die ein wertvolles Glied in der Elektrizitätsversorgung der Stadt Zürich darstellen wird. Die Versammlung empfiehlt den Stimmberechtigten einstimmig und aufs wärmste die Bewilligung des Kredites für den Bau des Werkes.»

9. Generalversammlung und Vorstand.

Die Generalversammlung vom 20. September in Schwanden hatte sich mit einer Revision der Statuten zu befassen. Um den verschiedenen Interessengruppen und Landesgegenden eine bessere Vertretung im Vorstand zu ermöglichen, wurde beschlossen, die Zahl der Mitglieder des Vorstandes von 15 auf 18 zu erhöhen. Im weiteren war der Vorstand auf eine neue Amtsdauer zu bestätigen und eine Reihe Neuwahlen vorzunehmen. Die bisherigen Mitglieder mit Ausnahme der demissionierenden Herren Regierungsrat E. Keller, Aarau, und a. Kantonsrat Spieß, Innertal, wurden in ihrem Amte bestätigt. Neu in den Vorstand wurden gewählt die HH. Regierungsrat Studler, Aarau, und Kantonsrat Dr. Ebner, Lachen. Als weitere neue Mitglieder wurden gewählt: Regierungsrat Keel, St. Gallen, Regierungsrat Maurer, Zürich, und Stadtrat Deuschle, Baden, dieser an Stelle des verstorbenen Herrn Direktor Diebold. Der schweizerische Wasserwirtschaftsverband hat als seinen Vertreter im Vorstand Herrn Stadtrat Baumann, Zürich, bezeichnet. Der Präsident, a. Regierungsrat Walter, Zürich, und der Vizepräsident, Regierungsrat Dr. Mächler, St. Gallen, haben ihre Demission eingegeben, werden aber dem Vorstande weiter als Mitglied angehören. Der Vorstand wird die Ersatzwahlen zu treffen haben.

Im Anschluß an die Generalversammlung orientierte Direktor Zaruski, St. Gallen, die Anwesenden über das im Bau begriffene Kraftwerk Sernf-Niedernbach, das dann in Gruppen besichtigt wurde. Ferner war Gelegenheit geboten, auch den Fabrikationsanlagen der Thorma A.-G. in Schwanden einen Besuch abzustatten. Zum Schlusse trafen sich die Teilnehmer im «Schwandenhof», wo verschiedene aktuelle Probleme, die den Verband beschäftigen, besprochen wurden.

Der Vorstand versammelte sich im Berichtsjahr zu einer Sitzung: 5. September 1930 in Zürich, Zunfthaus zur Zimmerleuten. Er hat sich an dieser Sitzung zur Hauptsache mit den Traktanden der Generalversammlung beschäftigt.

Ferner hat er beschlossen, eine Eingabe an die Kantonsregierungen zu richten, damit das Fahren mit sog. Rennboten und Lärm verursachenden Booten verboten wird. Eine weitere Anregung betraf Maßnahmen gegen den schlechten Zustand der sog. Haaben.

Der Vorstand hat im Berichtsjahr einen Verlust erlitten, indem Herr Hch. Gattiker-Tanner, Vertreter des Verkehrsvereins Rapperswil, am 22. September plötzlich verschieden ist. Herr Gattiker war ein eifriger Förderer aller Verkehrsbestrebungen des Linth-Limmatgebietes,

wir werden sein Andenken in Ehren halten. Der Verkehrsverein Rapperswil hat als Ersatz für Herrn Gattiker-Tanner Herrn Diektor C. Winteler in Jona, Leiter des Elektrizitätswerkes, bestimmt.

10. Allgemeines.

Das Geschäftsjahr 1930 schließt bei Fr. 10,729.20 Einnahmen und Fr. 8,298.93 Ausgaben mit einem Ueberschuß der Einnahmen von Fr. 2,659.01.

Die Mitgliederzahl hat dank einer regen Propaganda um 18 Mitglieder zugenommen und beträgt auf Ende 1930 = 167 (3 Austritte). Diese Zahl ist allerdings immer noch klein im Verhältnis zu der Bevölkerungszahl des Verbandsgebietes mit der Großstadt Zürich.

Linth-Limmatverband

Gewinn- und Verlustrechnung pro 1930

Einnahmen:

<i>Mitgliederbeiträge</i>			
Beitrag Kanton Zürich	Fr. 1,700. —		
Beitrag Stadt Zürich	" 1,600. —		
Uebrige Beiträge	" 4,318. 50	Fr. 7,618. 50	
<i>Zeitschrift</i>			
Rückvergütung S. W. V.		" 267. —	
<i>Studien</i>			
Beiträge für Erstellung der Zürichsee-Karte		" 2,800. —	
<i>Zinsen</i>			
Bank- und Postcheck-Zinsen		" 43. 70	
Total der Einnahmen		<u>Fr. 10,729. 20</u>	

Ausgaben:

<i>Mitgliederbeiträge</i>			
Beitrag an S. W. V. als Mitglied	Fr. 150. —		
<i>Zeitschrift</i>			
Abonnements in 1930	" 1,602. —		
<i>Studien</i>			
<i>Zürichsee-Karte:</i>			
Zeichnen	Fr. 360. —		
topogr. Aufn.	" 750. —		
Diverses	" 122. 65	Fr. 1,232. 65	
<i>Studienreise Neckar und</i>			
Auslagen für Reise-spesen, Vorbereitung, Drucksachen etc.	" 306. 95		
<i>Limmatschiffahrt:</i>			
Sitzungen	" 60. —	" 1,599. 60	
<i>Versammlungen und Vorträge</i>			
Inserate und Zirk.-Spesen		" 203. 95	
<i>Taggelder und Reisespesen</i>			
Vorstand	Fr. 448. 30		
Generalversammlung	" 70. —		
Revisoren	" 69. 50		
Sekretariat	" 205. 85	" 793. 65	
Uebertrag		Fr. 4,349. 20	

Uebertrag Fr. 4,349. 20

Geschäftskosten

Porti und Gebühren	Fr. 302. 03		
Beitrag f. Geschäftsführung	" 3,000. —	" 3,302. 03	
<i>Verschiedenes</i>			
Beitrag an Pensionskasse			
S. W. V.	Fr. 500. —		
Drucksachen	" 113. —		
Zeitungen-Abonnements	" 32. 20		
Diverses	" 2. 50	" 647. 70	
Total der Ausgaben		<u>Fr. 8,298. 93</u>	

Total der Einnahmen	Fr. 10,729. 20
Total der Ausgaben	Fr. 8,298. 93
Einnahmenüberschuss	Fr. 2,430. 27
Aktivsaldo vom Vorjahr	Fr. 228. 74
Aktivsaldo auf 31. 12. 30	<u>Fr. 2,659. 01</u>

Bilanz

Aktiva:		
Kassa		Fr. 774. 94
Postcheck		" 2,077. 42
<i>Debitoren-Konto</i>		
ausstehende Beiträge	" 20. —	
ausstehende Rechnungen	" 38. 05	
<i>Wasserwirtschaftsplan</i>		
Vorrat an Berichten	" 590. 50	
		<u>Fr. 3,500. 91</u>
Passiva:		
<i>Kreditoren-Konto</i>		
vorausbezahlter Beitrag 1931	Fr. 10. —	
<i>Zürichsee-Regulierung</i>		
Saldo für weitere Studien	" 831. 90	
<i>Gewinn- und Verlust-Konto</i>		
Aktivsaldo auf 31. 12. 30	" 2,659. 01	
		<u>Fr. 3,500. 91</u>