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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 25 (1933)

Heft: 9

Rubrik: Mittteilungen des Linth-Limmatverbandes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

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

XI./XII. Jahrgang 25. September 1933

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 für die Jahre 1930/32.

1. Regulierung des Zürichsees.

Die Seeregulierung erfolgt nach dem vom Verband seiner Zeit aufgestellten und von allen beteiligten Regierungen genehmigten provisorischen Reglement. Im Oktober 1930 beschwerte sich der Grundbesitzerverband am obern Zürichsee 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 Koten 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 (Kote 406,24). Dieser Seestand ist nach den Untersuchungen das Linth-Limmatverbandes für die Landwirtschaft am obern 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.

Das Referat von Oberingenieur Bertschi wurde auszugsweise in der Zeitschrift «Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft», Jahrgang 1931, Seite 54, veröffentlicht.

Die eingetretene Krise hatte zur Folge, daß das Projekt bis auf weiteres zurückgestellt werden mußte.

In einer Eingabe an die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich vom Herbst 1932 hat der Fischereiverein Rapperswil das Begehren gestellt, es solle das provisorische Reglement für den Zürichsee in dem Sinne abgeändert werden, daß während der Monate März/April eine Höherstauung um 30 cm bewirkt werde. Er begründet dies mit dem abnormal niedern Wasserstand des Zürichsees in den letzten Jahren, worunter die Laich-Brut des Hechtes zu leiden habe. Im Auftrage der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich haben wir die Angelegenheit untersucht und festgestellt, daß im Laufe der zwei Dezennien von 1911/20 und 1921/30 in den ersten sechs Monaten des Jahres eine Senkung des Wasserstandes eingetreten ist. Sie ist offenbar die Folge der Aenderung in der Handhabung der Regulierung des Zürichsees, wie sie seit 1917/18 zunächst als kriegswirtschaftliche Maßnahme und dann später fortgesetzt worden ist, bis sie durch das provisorische Reglement vom Jahre 1927/28 ihre Sanktion erhielt. Die Senkung der Frühjahrswasserstände entspricht den Intentionen der neuen Regulierung, wobei im Frühjahr vor Beginn der Schneeschmelze tiefe Wasserstände angestrebt werden, die sowohl im Interesse der Uferanstößer als der Wasserwerke liegen. Es handelt sich also um divergierende Interessen, wobei untersucht werden muß, bei welchen der volkswirtschaftliche Nutzen überwiegt.

2. Der Rapperswiler Seedamm.

Die aus Vertretern der beteiligten Regierungen und Gemeinden gebildete sogenannte interkantonale Seedamm-Kommission hat die Projektierung des Seedammumbaues an die Ingenieure Frei, Rapperswil, und Meier, Lachen, vergeben.

Das Projekt ist von der Kommission am 10. Juni 1932 genehmigt worden. Für die Schiffahrt dient eine 25 m breite Rinne bei Hurden. Straßen- und Bahnbrücke liegen mit Brückenunterkante 10 m über dem mittleren Seespiegel, was auch den größeren Schiffen der Dampfbootgesellschaft die Durchfahrt nach dem Obersee erlaubt. Der Schiffahrt ist also in weitgehendem und genügendem Maße Rechnung getragen. Die Kosten des Umbaues und Durchstichs sind auf 3,123 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 Jahresbericht 1929 in Aussicht gestellte Studienreise an den Neckar zur Besichtigung der Bauten der Neckar-Kraft-Schiffahrtsstraße 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 Schiffahrt 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 Großschiffahrt sind also weitaus günstiger als für Stuttgart.

4. Schiffahrt.

Die von unserem Verbande angeregte Umfrage bei den beteiligten zürcherischen Gemeinden über das Interesse an einer Großschiffahrt 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 Limmatgroßschiffahrt 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 Limmatgroßschiffahrt 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 Großschiffahrtskanals 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 ausführungsreifen 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 Ansichtäußerung zu den Kraftwerkprojekten an der untern 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 1930 dem Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft eingegeben. Die Antwort kommt zum Schluß, daß die projektierten Kraftwerke für eine kommende Großschiffahrt 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 Schiffahrt 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 Schiffahrtsstraße 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 Bundesbahnen, Autostraße und kanalisierter Limmat, dat. 20. Januar 1931, ausgerechnet, daß eine Autostraße die billigste Lösung bringe.

Im Dezember 1931 erschien das im Auftrage des Stadtrates Zürich von den Herren Direktor Gutzwiller, Basel, Prof. Meyer-Peter, Zürich, und Direktor Peter, Zürich, erstattete Gutachten über den Anschluß der Stadt Zürich an die Schiffahrt auf dem Rhein mit Fortsetzung durch die Limmat und die Seen bis Wallenstadt. Unter den verschiedenen Möglichkeiten des Anschlusses von Zürich an die Rheinschiffahrt werden die Varianten:

Anschluß in Eglisau oder Flaach
Glattseitenkanal mit Hafen in Oerlikon
Kanal durch das Furttal nach Oerlikon

abgelehnt, ebenso die Weiterführung der Limmatschiffahrt über Altstetten hinaus. Dagegen wird die Ableitung der Sihl ohne Berücksichtigung der Schiffahrt empfohlen. Es bleibt die Schiffbarmachung der Limmat bis Altstetten. Vorgeschlagen wird ein Motorschiff als Selbstfahrer mit 500 t Tragkraft mit einem Dieselmotor von 200 PS. Die Anlagekosten bis Altstetten werden auf 38 Millionen Franken, die jährlichen Betriebskosten auf 2,277,000 Franken veranschlagt. Als Anfangsverkehr werden 500,000 Tonnen, als Maximalverkehr 1,500,000 Tonnen angenommen. Die Schleusen werden 63 m lang und 8,5 m breit. Bei Schiffahrtsabgaben von 6% der Baukosten ergeben sich Frachtsätze von Fr. 11.73 pro Tonne bei einem Verkehr von 500,000 Tonnen und Fr. 7.57 bei einem Verkehr von 1,500,000 Tonnen. Der Bericht kommt zum Schluß, daß die kombinierte Transportart: Wasserweg bis Brugg, Bahn bis Endstation weder gegenüber dem reinen Landweg noch gegenüber dem ganzen Wasserweg Vorteile biete.

Die Stadt Zürich habe an der Rheinschiffahrt nur das beschränkte Interesse, daß sie sich indirekt als Mittel zur Niedrighaltung der Eisenbahnfrachtsätze auswirkt. Die Schiffahrt auf der Limmat ist nach dem Gutachten erst von einer Jahresverkehrsmenge von 1 Millionen Tonnen gegenüber der Bahn konkurrenzfähig.

Das Gutachten ist uns Anfang 1933 zugestellt worden. Im Herbst 1932 ist Direktor Groschupf von der Basler Rheinschiffahrts A.-G. mit uns in Verbindung getreten und hat den Gedanken aufgeworfen, es möchte der Linth-Limmatverband die Initiative ergreifen zu einem beschleunigten Ausbau des Schiffahrtsweges von Basel bis Altstetten. Wir stellten Herrn Groschupf das vorhandene Material über diesen Gegenstand zur Verfügung, das dieser zu der Abfassung eines Berichtes verwendete. Die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit fällt ins Jahr 1933.

5. Schiffahrtskarte für den Zürichsee.

Im Zusammenhang mit der Untiefenbezeichnung sind die Arbeiten für die Erstellung einer Schiffahrtskarte in den Berichtsjahren fortgesetzt worden. In verschiedenen Besprechungen hat man sich über die Grundsätze für die Erstellung der Karte geeinigt.

Die Karte umfaßt den Zürichsee bis zum Seedamm. Die vorberatende Kommission wünscht, daß später eine zweite Karte als Fortsetzung vom Seedamm bis zum Walensee erstellt wird.

In der Vorstandssitzung vom 24. Oktober 1931 in Pfäffikon ist das Programm festgestellt worden.

An die Ausführung der Karte sind folgende Beiträge gezeichnet worden:

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

Die Ausführung der Karte wurde der Firma Hofer & Co. in Zürich übertragen. Zur Ergänzung wurden umfangreiche Vermessungen im Gebiete von Au-Wädenswil und Ufenau-Lützelau ausgeführt. Von sämtlichen Gemeinden sind Detailpläne ihres Ufergebietes erstellt worden. Der Druck der Karte wird im Herbst 1933 erfolgen.

6. Bezeichnung von Seeuntiefen.

Der Gegenstand steht in enger Verbindung mit der Schiffahrtskarte. In verschiedenen gemeinsamen Befahrungen des Sees durch Vertreter der interessierten Kreise wurden die zu bezeichnenden Stellen festgestellt und von einer kleineren Arbeitskommission Vorschläge über die Art der Bezeichnung gemacht und entsprechende Kostenanschläge eingeholt. Es wurden zunächst vorgeschlagen: an 9 Stellen Bezeichnung durch Pfähle und Backen, an einer Stelle (Stäfnerstein) Blinklicht. Der Kostenanschlag lautete ursprünglich auf Fr. 9000. In seiner Sitzung vom 24. Oktober 1931 in Pfäffikon hat der Vorstand das Programm genehmigt unter Weglassung der Blinklichtanlage. Es fanden hierauf nochmals Befahrungen des Sees statt und es wurden verbindliche Offerten eingeholt. Auf Grund dieser Arbeiten wurde ein neues Programm aufgestellt und vom Vorstand auf dem Zirkularwege genehmigt. Es sieht Markierungen an folgenden 12 Stellen vor:

1. Stierenkuh zwischen Au und Wädenswil
2. Halbinsel Au. Nordseite
3. Bächau, Hafen
4. Bächau, Leiboden
5. Freienbach, Passage
6. Stäfnerboden vor Freienbach
7. Ufenau, nördl. Ufer
8. Ufenau-Lützelau
9. Durchfahrt, Hurden Rechts.
10. Kapuzinereck bei Rapperswil
11. Tannlifelsen
12. Gubelfelsen in der Kempratner Bucht.

Die totalen Kosten für diese Markierungen betragen Fr. 14,300, also wesentlich mehr, als ursprünglich vorgesehen war. Es wurde angenommen, daß rund ein Drittel der Kosten, = Fr. 5300, von den Schiffahrtsinteressenten aufgebracht werden. Es blieben dann an die Kantone zu verteilen Fr. 9000.—. Dabei soll es den Kantonen frei stehen, einzelne besonders interessierte Gemeinden oder Korporationen zu Beiträgen heranzuziehen. Am 14. Juni 1932 erging die Einladung an die Kantone und Interessenten auf Grund dieses Programms. Es wurden bis Ende 1932 gezeichnet:

Vom Verband der Lastschiffbesitzer	Fr. 1000.—
Dampfbootgesellschaft	„ 500.—
Kanton Schwyz	„ 800.—
Brauerei Wädenswil	„ 300.—
Total:	Fr. 2600.—

Der Yachtklub Zürich und sämtliche Gemeinden mit Ausnahme der Stadt Zürich, die noch nicht geantwortet hat, haben einen Beitrag abgelehnt. Die definitive Erledigung der Angelegenheit fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

7. Melioration der Linth-Ebene.

Bekanntlich ist das große Projekt aus dem Jahre 1921, dessen Verfasser, Herr Kulturing. Girsberger, im Jahre 1930 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.

In den Berichtsjahren 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 Kies 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 steht die Linth-Kommission sympathisch gegenüber.

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.

In der letzten Zeit ist der Gedanke einer Melioration der Linth-Ebene in Verbindung mit dem Gemüsebau in der Oeffentlichkeit besprochen worden und es hat der Verband schweizerischer Konsumvereine die Schweizerische Genossenschaft für Gemüsebau in Kerzers mit dem Studium der Angelegenheit betraut.

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.

8. Elektrizitätsverwertung.

Die Sammlung der Tarife und Stromlieferungsbedingungen der Elektrizitätswerke im Gebiete der Linth-Limmat ist im Jahre 1930 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.

Mehrmals 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.

9. 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.»

Am 13. Juni 1931 trafen sich die Mitglieder des Verbandes zu einer Besichtigung des Kraftwerkes Wettingen unter Führung von Herrn Oberingenieur Bertschi. Der Einladung haben die Mitglieder zahlreich Folge geleistet und der Anlaß war für alle Beteiligten sehr lehrreich.

Am 24. Oktober 1931 fand eine Zusammenkunft der Mitglieder des Verbandes in Einsiedeln statt. Bei dieser Gelegenheit referierten im Hotel Pfauen die Herren Oberingenieur Krause und Dr. Hans Bernhard über das Etzelwerk und die damit im Zusammenhang stehenden Siedelungsfragen. Herr Reg.-Rat Bettschart orientierte über die Vorgeschichte des Projektes. Im Anschluß an die Versammlung wurden die im Bau befindlichen Siedelungen und das einzustauende Gelände besichtigt. Die Veranstaltung, an der viele Mitglieder teilnahmen, hat einen alle Teilnehmer befriedigenden Verlauf genommen.

10. Linth-Delta-Vermessung im Walensee.

Um die von der Linth (Escherkanal) in der Zeit von 1910/11 bis 1931/32 im Walensee abgelagerte Menge an Feststoffen (Geschiebe und Schlamm) zu bestimmen, beabsichtigt das Amt für Wasserwirtschaft die Aufnahme des Seegrundes westlich der Linie Filzbach-Muslenbach von 1910/11 zu wiederholen. Diese Delta-Aufnahmen, welche eine Feststellung der von den Flüssen geführten Mengen an Geschiebe und Schlamm ermöglichen, sind für

viele Ingenieurbauten von großem Wert. Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 24. Oktober 1931 in Pfäffikon beschlossen, an die Kosten der Arbeiten einen Beitrag von Fr. 800, verteilt auf die Jahre 1931/32, zu leisten.

Die Aufnahmen sind im Jahre 1932 ausgearbeitet worden.

11. Maßnahmen gegen die zu schnell fahrenden und Lärm verursachenden Motorboote auf dem Zürichsee.

Wie auf dem Lande, so hat der zunehmende Verkehr der Motorboote auch auf dem Wasser Verhältnisse geschaffen, die für die Seeanwohner sowohl als Schiffahrt-Treibenden unhaltbar geworden sind. Es handelt sich um die zu schnell fahrenden Motorboote und den Lärm, den diese durch ihre Auspuffgase verursachen. Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 24. Oktober 1931 in Pfäffikon eine Eingabe an die beteiligten Kantonsregierungen beschlossen, die wie folgt lautet:

Eingabe des Linth-Limmatverbandes
an die
Polizeidirektionen der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen
über
rasch fahrende oder Lärm verursachende Motorboote auf dem Zürichsee.

Die Bevölkerung des ringsum stark besiedelten Zürichsee konnte sich bis vor wenigen Jahren der Seefläche als einem Ruhepunkt gegenüber dem zunehmenden, immer gefährlicher und geräuschvoller werdenden Straßenverkehr erfreuen. Leider ist in den letzten Jahren eine Aenderung zum Schlechten eingetreten, und zwar nach folgenden Richtungen:

1. Es sind Motorboote im Verkehr, die mit einer Geschwindigkeit von 60 km pro Stunde und mehr fahren.

Bei diesen Booten handelt es sich meist um Flachbodenboote mit einem Außenbordmotor von 10 bis 20 PS. Leistung. Sie werden u. a. in der Schiffswerft von J. Faul in Horgen gebaut. Es genügt, ein gewöhnliches Ruderboot mit einem sehr starken Außenbordmotor auszurüsten.

Mit diesen Booten werden in den letzten Jahren Fahrten zu allen Tageszeiten und Wochentagen, namentlich im unteren Seebecken ausgeführt und dabei die mit Booten aller Art belebte Seefläche mit der rasenden Geschwindigkeit von 60 km und mehr durchschnitten. Es ist klar, daß solche Boote für alle übrigen Schiffe und namentlich für Ruderboote eine ernste Gefahr darstellen. Zudem wird den Insassen von Ruder- und Seegelbooten, die den See zu ihrer Erholung aufsuchen, der Aufenthalt auf diesem zu einer Quelle der Beunruhigung und Aengstigung.

Neben diesen Booten gibt es auch Motorboote mit eingebauten Motoren, die viel zu rasch fahren.

Irgend ein wirtschaftliches oder sportliches Interesse bietet diese Raserei auf dem Wasser nicht. Sie ist ein reines Privatvergnügen, das meist der Rekordsucht und Prahlerei entspringt.

Als zulässige Maximalgeschwindigkeit für Motorboote betrachten wir 30 km/Stunde, die bei den engen Grenzen, die dem Zürichsee gezogen sind, vollauf ausreicht. Die Geschwindigkeit der Motorboote und Schwalben beträgt normal 20—25 km.

Leider enthält das Uebereinkommen zwischen den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen betr. die Regelung der Schiffahrt auf dem Zürichsee vom 26. Mai 1915 keine Vorschriften über die Geschwindigkeit von Schiffen, wohl deshalb, weil zu jener Zeit das Bedürfnis nach solchen nicht bestanden hat.

Wir gelangen daher mit der Bitte an die beteiligten Regierungen, es möchte das genannte Konkordat durch eine Bestimmung ergänzt werden, wonach auf dem Zürichsee keine Motorboote zugelassen werden, die Geschwindigkeiten über 30 km pro Stunde erlauben (Ausnahme: Polizei- und Rettungsdienst). Den Firmen, die Motorboote bauen, sowie den Veranstaltern von Wettfahrten kann eine bestimmte Strecke angewiesen werden, auf der die Vorschrift über die Geschwindigkeit aufgehoben ist.

2. Es sind Motorboote im Verkehr, die einen sehr starken Lärm verursachen.

In den letzten Jahren verkehren Motorboote auf dem Zürichsee, die einen sehr starken Lärm verursachen. Dazu gehören in erster Linie die bereits in Punkt 1 genannten schnell fahrenden Außenbord-Motorschiffe. Man hört das knatternde Geräusch dieser Schiffe auf mehrere Kilometer Entfernung vom Seeufer. Es gibt aber auch einzelne Lastschiffe, die sich unangenehm bemerkbar machen.

Die interkantonale Uebereinkunft enthält in Abschnitt B: «Bau und Belastung der Schiffe», Art. 20, Abschnitt 9, folgende Bestimmung:

> «Die Auspuffleitungen von Explosionsmotoren sind mit wirksamen Schalldämpfern zu versehen und so über Bord zu führen, daß das Wahrnehmen akustischer Signale nicht verhindert wird.»

Diese Bestimmung wird vielfach übertreten, und zwar namentlich von den Motorbooten, während bei den Lastschiffen in dieser Beziehung eine bessere Ordnung herrscht. Die Mißstände haben die Polizeidirekton des Kantons Zürch veranlaßt, am 17. Juli 1930 ein Kreisschreiben an die Motorlastschiffbesitzer zu senden, in dem diese angewiesen werden, der Verordnung bessere Nachachtung zu verschaffen. Wir sind aber der Ansicht, daß namentlich die Motorboote die Verordnung übertreten, gegen die viel schärfer vorgegangen werden sollte.

Wir gelangen mit der Bitte an Sie, es möchte die Kontrolle der Motorschiffe in bezug auf die vorgeschriebenen Schalldämpfungseinrichtungen sowie den Lärm auf dem See schärfer als bisher gehandhabt werden. Letzteres ist nur möglich, wenn die Kontrolle einheitlich auf dem ganzen See durchgeführt wird, und wir regen an, daß die am Konkordat beteiligten Kantone eine gemeinsame Seepolizei einrichten, die einzig Gewähr dafür bietet, daß den polizeilichen Vorschriften Nachachtung verschafft werden kann .

Wir hoffen, daß Sie diese Anregungen in wohlwollender Weise prüfen werden und danken Ihnen für Ihre Bemühungen nach dieser Richtung im voraus bestens.

Für den Vorstand des LLV

Präsident: Reg.-Rat. R. Maurer.

Sekretär: Ing. A. Härry.

Die Polizeidirektion des Kantons Zürich hat im Auftrage der Konkordatskantone ein neues Uebereinkommen zwischen den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen betr. die Regelung der Schiffahrt auf dem Zürichsee ausgearbeitet, das an einer Konferenz der Interessenten vom 8. November 1932 in Hurden besprochen wurde. Zu dieser Konferenz wurde auch unser Verband eingeladen. Wir haben bei dieser Gelegenheit unsere Wünsche zur Kenntnis gebracht.

In bezug auf die Geschwindigkeitsvorschriften wurden unsere Wünsche abgelehnt, namentlich im Hinblick auf die Kontrolle, die auf dem See noch schwerer durchzuführen sei als auf dem Lande. Die Bestimmung über die Auspuffleitung wurde dahin ergänzt, daß diese so über Bord zu führen ist, daß kein belästigender Lärm verursacht wird. Der Anregung, es möchten die Konkordatskantone eine gemeinsame Seepolizei einführen, wurde keine Folge gegeben, mit dem Hinweis darauf, daß dies Sache der Gemeinden sei.

12. Generalversammlung.

Die Generalversammlung vom 20. Sept. 1930 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. Ebnöther, 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.

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 Therma A.-G. in Schwanden einen Besuch abzustatten. Zum Schlusse trafen sich die Teilnehmer im «Schwanderhof», wo verschiedene aktuelle Probleme, die den Verband beschäftigen, besprochen wurden.

13. Vorstand.

Der Vorstand versammelte sich zu folgenden Sitzungen: 5. September 1930 in Zürich, Zunfthaus zur Zimmerleuten; 13. Juni 1931 in Baden, Hotel du Parc; 24. Oktober 1931 in Pfäffikon, Hotel Höfe. Im Anschluß an die Sitzung vom 13. Juni 1931 in Baden wurde mit den Verbandsmitgliedern das Kraftwerk Wettingen und im Anschluß an die Sitzung vom 24. Oktober 1931 in Pfäffikon die Vorarbeiten für das künftige Etzelwerk besichtigt.

Der Vorstand hat einen Verlust erlitten, indem Herr Heinrich Gattiker-Tanner, Vertreter des Verkehrsvereins Rapperswil, am 22. September 1930 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 Direktor C. Winteler in Jona, Leiter des Elektrizitätswerkes, bestimmt.

Am 1. Sept. 1931 starb Friedrich Zehnder, Zürich, Präsident des Schiffsbesitzer-Verbandes auf dem Zürichsee, Mitglied des Vorstandes seit 1917. Herr Zehnder hat es verstanden, den Kontakt mit den Interessenten der Motorlastschiffahrt stets aufrecht zu erhalten, und wir verdanken seiner Befürwortung mehrfache finanzielle Beihilfen an besondere Aufgaben unseres Verbandes.

In seiner Sitzung vom 13. Juni 1931 in Baden hat sich der Vorstand neu konstituiert mit Regierungsrat Maurer, Zürich, als Präsidenten und Regierungsrat V. Keel, St. Gallen, als Vizepräsidenten.

14. Finanzielles.

Ende 1929 betrug das Reinvermögen des Verbandes Fr. 228.74. In den Jahren 1930 bis 1932 wurden folgende Ergebnisse der Betriebsrechnung erzielt:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
1930	7,929.20	7,066.28
1931	7,620.—	7,175.—
1932	7,575.45	5,504.12

Ende 1932 betrug das Reinvermögen des Verbandes Fr. 3607.99.

15. Mitgliederbestand.

Von Ende 1929 bis Ende 1932 hat sich die Zahl der Mitglieder von 151 auf 161 erhöht (31 eingetreten, 21 verstorben und ausgetreten). Die Mitglieder setzen sich wie folgt zusammen:

Einzelpersonen	73
Firmen und Verbände	51
Wasserwerke	11
Gemeinden	20
Kantone	6
	161

Linth-Limmatverband

Gewinn- und Verlustrechnung für 1930

Einnahmen:				
Mitgliederbeiträge				
Beitrag Kanton Zürich	Fr.	1,700. —		
Beitrag Stadt Zürich	„	1,600. —		
Uebrige Beiträge	„	4,318. 50	Fr.	7,618. 50
Zeitschrift				
Rückvergütung S. W. V.			„	267. —
Zinsen				
Bank- und Postscheck-Zinsen			„	43. 70
Total der Einnahmen			Fr.	7,929. 20
Ausgaben:				
Mitgliederbeiträge				
Beitrag an S. W. V. als Mitglied			Fr.	150. —
Zeitschrift				
Abonnements in 1930			„	1,602. —
Studien				
Studienreise Neckar und Auslagen für Reisespesen, Vorbereitung Drucksachen etc.	Fr.	306. 95		
Limmatschiffahrt: Sitzungen	„	60. —	„	366. 95
Versammlungen und Vorträge				
Inserate und Zirk.-Spesen			„	203. 95
Taggelder und Reisespesen				
Vorstand	Fr.	448. 30		
Generalversammlung	„	70. —		
Revisoren	„	69. 50		
Sekretariat	„	205. 85	„	793. 65
Geschäftsunkosten				
Porti und Gebühren	„	302. 03		
Beitrag f. Geschäftsführung	„	3,000. —	„	3,302. 03
Verschiedenes				
Beitrag an Pensionskasse S. W. V.	Fr.	500. —		
Drucksachen	„	113. —		
Zeitungen-Abonnements	„	32. 20		
Diverses	„	2. 50	„	647. 70
Total der Ausgaben			Fr.	7,066. 28

Total der Einnahmen	Fr.	7,929. 20
Total der Ausgaben	„	7,066. 28
Einnahmenüberschuß	Fr.	862. 92
Aktivsaldo vom Vorjahr	„	228. 74
Aktivsaldo auf 31. 12. 30	Fr.	1,091. 66

Spezialrechnung „Zürichsee-Karte"

Einnahmen:				
Beiträge			Fr.	2,800. —
Ausgaben:				
Zeichner-Arbeit u. Topogr. Arbeiten	Fr.	1,110. —		
Schreibarbeiten etc.	„	122. 65	„	1,232. 65
Saldovortrag			Fr.	1,567. 35

Bilanz

Aktiva:		
Kassa	Fr.	774. 94
Postscheck	„	2,077. 42
Debitoren-Konto		
ausstehende Beiträge	„	20. —
ausstehende Rechnungen	„	38. 05
Wasserwirtschaftsplan		
Vorrat an Berichten	„	590. 50
	Fr.	3,500. 91
Passiva:		
Kreditoren-Konto		
vorausbezahlter Beitrag 1931	Fr.	10. —
Zürichsee-Regulierung		
Saldo für weitere Studien	„	831. 90
Zürichsee-Karte		
Saldovortrag lt. Spezialrechnung	„	1,567. 35
Gewinn- und Verlust-Konto		
Aktivsaldo auf 31. 12. 30	„	1,091. 66
	Fr.	3,500. 91

Gewinn- und Verlustrechnung für 1931

Einnahmen:				
Mitgliederbeiträge				
Beitrag Kanton Zürich	Fr.	1,700. —		
Beitrag Stadt Zürich	„	1,600. —		
Uebrige Beiträge	„	4,023. 50	Fr.	7,323. 50
Zeitschrift				
Rückvergütung von S. W. V.			„	265 —
Zinsen				
Bank- und Postscheck-Zinsen			„	31. 50
Total der Einnahmen			Fr.	7,620. —
Ausgaben:				
Mitgliederbeiträge				
Beitrag an S. W. V. als Mitglied			Fr.	150. —
Zeitschrift				
Abonnements für Mitglieder 1931			„	1,590. —
Studien				
Eingabe betr. lärmverursachende Motorboote Spesen	Fr.	26. 50		
Uebertrag	Fr.	26. 50	Fr.	1,740. —
Uebertrag	Fr.	26. 50	Fr.	1,740. —
1. Hälfte u. Beitrages an Amt f. W. W. für Vermessungen Linth-Delta im Walensee	„	400. —		
Verschiedenes	„	4. —	„	430. 50
Versammlungen und Vorträge				
Drucksachen u. div. Spesen			„	87. 45
Publikationen				
Druck Jahresbericht	Fr.	46. —		
Druck „S. A. Etzelwerk"	„	50. —	„	96. —
Taggelder und Reisespesen				
Vorstand	Fr.	809. 45		
Sekretariat	„	251. 25	„	1,060. 70
Geschäftsunkosten				
Beitrag f. Geschäftsführung an S. W. V.	Fr.	3,000. —		
Porti und Gebühren	„	202. 40	„	3,202. 40
Uebertrag			Fr.	6,617. 05

	Uebertrag		Fr. 6,617.05
Verschiedenes			
Zeitungen	Fr.	32.20	
Schreibarbeiten	„	135.25	„ 167.45
Wasserwirtschaftsplan Linth-Limmatgebiet			
Abschreibung auf Publikation			„ 390.50
Total der Ausgaben			Fr. 7,175.—
Total der Einnahmen			Fr. 7,620.—
Total der Ausgaben			Fr. 7,175.—
Einnahmenüberschuss			Fr. 445.—
Aktivsaldo vom Vorjahr			„ 1,091.66
Aktivsaldo auf 31. XII. 31			Fr. 1,536.66

Spezialrechnung „Zürichsee-Karte"

Einnahmen:

Saldo vom Vorjahr			Fr. 1,567.35

Ausgaben:

Zeichner-Arbeit u. Topogr. Aufnahmen (Rest)	Fr.	650.—	
Literatur	„	6.—	
Div. Schreibarbeiten	„	10.50	„ 666.50
Saldovortrag			Fr. 900.85

Bilanz per 31. Dezember 1931

Aktiva:

Kassa			Fr. 173.74
Postscheck			„ 1,378.17
Debitoren			
ausstehende Beiträge	Fr.	140.—	
ausstehende Guthaben	„	1,808.—	„ 1,948.—
Wasserwirtschaftsplan			
Vorrat an Berichten			„ 200.—
			Fr. 3,699.91

Passiva:

Kreditoren			
unbezahlte Rechnungen			Fr. 439.—
Zürichsee-Regulierung			
Saldo für weitere Studien			„ 823.40
Zürichsee-Karte			
Saldovortrag lt. Spezialrechnung			„ 900.85
Gewinn- und Verlust			
Aktivsaldo per 31. 12. 31			„ 1.536.66
			Fr. 3,699.91

Gewinn- und Verlustrechnung für 1932

Einnahmen:

Mitgliederbeiträge			
Beitrag Kanton Zürich	Fr.	1,700.—	
Beitrag Stadt Zürich	„	1,600.—	
Uebrige Beiträge	„	3,946.50	Fr. 7,246.50
Zeitschrift			
Rückvergütung S. W. V.			„ 263.—
Publikationen			
Verkauf			„ 1.20
Zinsen			
Bank- und Postscheck-Zinsen			„ 64.75
			Fr. 7,575.45

Ausgaben:

Mitgliederbeiträge			
Beitrag an S. W. V. als Mitglied			Fr. 150.—
Zeitschrift			
Abonnements für Mitglieder in 1932			„ 1,578.—
Studien			
2. Hälfte u. Beitrages an Amt f. W. W. für Vermessungen Linth-Delta im Walensee	Fr.	400.—	
Spesen betr. Untiefenbezeichnung i. Zürichsee	„	99.40	„ 499.40
Taggelder und Reisespesen			
Sekretariat			„ 152.90
Geschäftsunkosten			
Beitrag f. Geschäftsführung an S. W. V.	Fr.	3.000.—	
Porti und Gebühren	„	66.17	„ 3,066.17
Verschiedenes			
Zeitungen	Fr.	32.20	
Schreibarbeiten	„	20.—	
Drucksachen	„	5.45	„ 57.65
			Fr. 5,504.12

Total der Einnahmen	Fr.	7,575.45
Total der Ausgaben	„	5,504.12
Einnahmenüberschuß	Fr.	2,071.33
Aktivsaldo vom Vorjahr	„	1,536.66
Aktivsaldo auf 31. 12. 1932	Fr.	3,607.99

Spezialrechnung „Zürichsee-Karte"

Einnahmen:

Saldo vom Vorjahr			Fr. 900.85

Ausgaben:

Vorarbeiten für Druck etc.	Fr.	1,000.—	
Zeichner-Arbeit	„	75.—	
Spesen f. Seebefahrungen etc.	„	60.30	Fr. 1,135.30
Ausgaben-Ueberschuß			Fr. 234.45

Bilanz per 31. Dezember 1932

Aktiva:

Kassa			Fr. 2,495.27
Postscheck			„ 663.67
Debitoren			
Ausstehende Beiträge	Fr.	90.—	
Ausstehende Guthaben	„	758.—	„ 848.—
Zürichsee-Karte			
Saldovortrag lt. Spezialrechnung			„ 234.45
Wasserwirtschaftsplan Linth-Limmat,			
Vorrat an Berichten			„ 195.—
			Fr. 4,436.39

Passiva

Kreditoren			
vorausbezahlte Beiträge 1933			Fr. 5.—
Zürichsee-Regulierung			
Saldo für weitere Studien			„ 823.40
Gewinn und Verlust-Rechnung			
Aktivsaldo per 1932			„ 3,607.99
			Fr. 4,436.39