

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 43 (1927)

Heft: 10

Artikel: Entwurf eines neuen Strassengesetzes für den Kanton St. Gallen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581955>

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: 21.02.2026

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

schaften, auch bei uns das Straßenwesen. Doch man darf da nicht zurückstehen, denn in Zukunft werden unsere Städte und Flecken nicht nur nach dem baulichen Zustand der Häuser, sondern vor allem auch vom Zustand der Straßen aus beurteilt. Für den ordentlichen Unterhalt der Straßen, sowie für außerordentliche Bauten wurden nicht weniger als 65,000 Fr. geopfert. Dafür brauchen wir aber auch das Urteil unserer lieben Mitlandleute nicht zu scheuen.

Sehr wichtig für größere Volkszentren sind auch die Gas- und Wasserversorgung. Unser Gasconsum hat trotz dem Vordringen der „weißen Kohle“ neuerdings zugenommen und beträgt nun gegen die 600,000 Kubikmeter, wobei für den Gemeindefackel in Form von Rückvergütung der schöne Betrag von 33,000 Fr. herauschaute. Der Gaspreis beträgt 25 Rp. und wird im kommenden Jahre infolge Sinkens der Kohlenpreise auf 24 Rp. reduziert werden. Auch der Wasserverbrauch hat trotz der Sündflut des vergangenen Jahres einen Mehrkonsum von 5400 m³ aufzuweisen und beträgt 235,824 m³, welches Quantum einen Wasserzins von 69,598 Fr. einbrachte. Der unbezahlte Wasserverbrauch und die Wasserverluste machen zusammen ungefähr 58,000 m³ aus. Der Maximalverbrauch pro Tag betrug 1600, der Minimalverbrauch 550 m³, durchschnittlich also etwa 800 m³ oder auf den Kopf der Bevölkerung etwa 125 l. Ein großer Wasserverbrauch ist bekanntlich kein schlechtes Zeichen für die hygienischen Zustände einer Ortschaft. (Thurg. Btg.)

Bauprogramme in Oesterreich. Der Wiener Gemeinderat genehmigte ein Programm für den Bau von 30,000 Wohnungen in den nächsten 5 Jahren.

Entwurf eines neuen Straßengesetzes für den Kanton St. Gallen.

(Korrespondenz.)

Mit Botschaft vom 19. April 1927 unterbreitet der St. Gallische Regierungsrat dem Kantonsrat einen Entwurf für ein neues kantonales Straßengesetz. Wer einigermaßen bewandert ist mit den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen und der Rechtsprechung des Regierungsrates, wird der Arbeit hohe Anerkennung zollen. Sie dürfte für manchen Kanton oder Gemeinwesen geradezu als Vorbild dienen, Vorbild an übersichtlichem Aufbau und klarer, einfacher Sprache. Wir wollen versuchen, einiges aus der Botschaft und aus dem Entwurf wiederzugeben und dabei auch die Unterschiede zwischen dem jetzigen Straßengesetz und dem neuen Entwurf berücksichtigen.

Geschichtliches.

Eine einlässliche gesetzliche Regelung des Straßenwesens im Kanton St. Gallen hat erst die Verfassung vom Jahre 1831 begründet. Bis dahin war der Straßenbau mehr oder weniger dem freien Willen des Staates, den Gemeinden, einzelnen Korporationen und Privaten überlassen. Nur für die Handhabung der Straßenpolizei und des Straßenunterhaltes bestanden einzelne wenige gesetzliche Vorschriften. So bestimmte schon das nur wenige Monate nach der Gründung des Kantons St. Gallen (1803) erlassene Gesetz über die Organisation der Gemeinderäte und deren Gemeindegüterverwaltungen vom 21. Juni 1803 in § 24 folgendes: „Den Gemeinderäten liegt, unter Oberaufsicht der Regierung, als Polizeibehörde des Ortes ob: Die Sorge für die Reinlichkeit der Straßen und öffentlichen Plätze, sowie auch für derselben Sicherheit, insofern solche von ihrer Befugnis abhängt; dem zufolge werden sie das

Verderben der Straßen und Wege verhüten, über die gerade Richtung und Erweiterung derselben wachen, und den Gefahren, die von bausälligen Häusern und Brücken entstehen könnten, vorbeugen.“ Zum Zwecke der richtigen Vollziehung dieser und anderer organisatorischer Vorschriften erließ der Kleine Rat am 5. Dezember 1804 Allgemeine Verordnungen über die niedere Polizei, die im II. Titel von der „Reinlichkeit und Sicherheit der Straßen und öffentlichen Plätze handeln.“ Vom 22. Mai 1805 datiert ein Gesetz betreffend die Kiesgruben, das jeden Grundbesitzer verpflichtet, das in seinen Grundstücken vorfindliche Grien zum Unterhalte der allgemeinen Landstraßen gegen billige Schadloshaltung abzugeben und die erforderlichen Fahrrechte zu den Kiesgruben einzuräumen. Am 3. August 1805 erließ der Kleine Rat eine eingehende „Polizei-Verordnung wegen den öffentlichen Land- und Heerstraßen“, die namentlich die Höhe der Lebhäge und die Entfernung der Bäume an Straßen, ferner das Viehtreiben auf Straßen und sodann die Pflichten der Fuhrleute regelt. In einer „Erneuerung und Vervollständigung“ der Vorschriften über die Straßenpolizei vom 30. Mai 1828 wurden bestehende, namentlich im Straßengesetz über Vergehen vom 10. Dezember 1808 enthaltene straßenpolizeiliche Bestimmungen gesammelt und ergänzt.

Eine mächtige Förderung erfuhr das Straßenwesen im Kanton nach Art. 23 der Kantonsverfassung vom 1. März 1831, der mit der Aufsicht über die Haupt- und Handelsstraßen dem Staat auch deren Unterhalt überbindet, der bisher fast ausschließlich auf anderen Pflichten, den Landschaften, Gemeinden, Ortschaften, Höfen und Privaten, gelastet hatte. In Ausführung dieser Verfassungsbestimmungen wurde am 30. Januar 1834 das Gesetz betreffend die Übernahme der Haupt- und Handelsstraßen und die Einziehung der Weggelder zu handen des Staates erlassen. Es teilt dem Kanton nicht weniger als 12 Straßenzüge zu, d. h. das ganze Netz der damaligen hauptsächlichsten Straßen im Kanton. In der Folge, d. h. bis zum Inkrafttreten des heute noch geltenden Straßengesetzes, kamen weitere 9 Straßenzüge hinzu, so daß das Staatsstraßennetz im Jahre 1889 Straßen im Ausmaß von 366 km umfaßte. (Heute unterhält der Kanton rund 490 km Staatsstraßen). Das Gesetz vom Jahre 1834 überwies dem Staat aber nicht nur den Unterhalt der bisherigen Hauptstraßen, unter gleichzeitiger Einbeziehung sämtlicher Weg- und Brückengelder zu seinen Handen, sondern auch den Bau und die Herstellung von neuen, sowie die Korrekturen an bestehenden Haupt- und Handelsstraßen. Es enthält ferner Vorschriften über die Beschaffenheit der Staatsstraßen, sowie über das Verfahren bei der Übernahme der Straßen durch den Staat.

Das Gemeindefraßenwesen wurde in erster Linie durch das Gesetz über Bau und Unterhalt der Gemeindefraßen vom 26. Januar 1837 geregelt. Es verpflichtet die politischen Gemeinden zum Bau und Unterhalt derjenigen Straßen, die einer Gemeinde oder einer größeren Ortschaft zum Hauptverkehr in ihrem Innern oder zur Verbindung mit einer andern Gemeinde oder mit einer Haupt- und Handelsstraße in oder außer dem Kanton dienen und vom Regierungsrat als solche erklärt werden. Beim Übergang dieser Straßen an die Gemeinden mußten die bisher Pflichten (Ortsgemeinden, andere Genossenschaften, einzelne Höfe oder Private) bestimmte Auslösungsbeträge entrichten, deren Höhe eine vom Regierungsrat eingesetzte Schätzungskommission zu bestimmen hatte. Das Gesetz enthält ferner ausführliche Bestimmungen über die Beschaffenheit der Gemeindefraßen, so

wie über die notwendigen Abstände von Neubauten, Fruchtbäumen und Wäldungen von der Straßengrenze.

Vom Jahre 1837 an hatte sich der Gesetzgeber längere Zeit nicht mehr mit dem Straßenwesen beschäftigt, nämlich bis zum Jahre 1864. In diesem Jahre wurde das Gesetz über Güterstraßen und Ausstreckrechte erlassen. Es wurde darin dem Gemeinderat, im Refersatsfall dem Regierungsrat, namentlich die Befugnis eingeräumt, das Erforderliche in Bezug auf Anlage und Verbesserung der zu einer möglichst freien Benützung der Grundstücke erforderlichen Güterstraßen, wenn notwendig auf dem Zwangswege, anzuordnen. Dieses Gesetz hat die ersten Ansätze für das Perimeterverfahren gebracht, indem es vorschrieb, daß die Kosten der Erstellung und des Unterhaltes neuer Güterstraßen, wenn sich die Beteiligten untereinander nicht auf andere Weise verständigen, nach Maßgabe des Flächenraumes der Grundstücke, dem sie zudienen, mit Berücksichtigung der bestehenden Dienstbarkeiten und im Verhältnisse zu den Vorteilen und Nachteilen, die für die betreffenden Grundbesitzer entstehen, verlegt werden sollen.

Noch gar nicht geregelt waren bisher die rechtlichen Verhältnisse derjenigen Straßen, die weder Staatsstraßen, noch vom Regierungsrat erklärte Gemeindestraßen, noch Güterstraßen waren, d. h. der großen Menge der untergeordneten öffentlichen Straßen. Dies geschah nun teilweise durch das Gesetz über die Gemeindestraßen zweiter Klasse vom 30. Januar 1868. Es handelt von Straßen, welche einzelne Ortschaften, Weiler und Höfe unter sich, oder mit einer Gemeinde- oder Staatsstraße oder mit einer Eisenbahnstation in Verbindung setzen.“ Zur Beschlussfassung über den Bau oder die Korrektur einer solchen Straße waren die stimmberechtigten Bewohner der vom Gemeinderat zugeteilten Ortschaften, Weiler und Höfe berechtigt, die von der genannten Behörde zu einer Versammlung einzuberufen waren. Die Minderheit hatte sich hierbei der Mehrheit zu fügen, immerhin unter Vorbehalt des Rekursrechtes an den Regierungsrat. Die Bau- und Korrektionskosten wurden nicht auf den Grundbesitz, sondern nach Maßgabe des steuerbaren Vermögens auf die Bewohner der zugeordneten Ortschaften, Weiler und Höfe verlegt. Den künftigen Unterhalt hatte die politische Gemeinde zu übernehmen. Indessen war durch die bis anhin unterhaltspflichtigen eine Auslösung durch Bezahlung einer Kapitalsumme auf einmal oder in höchstens zehn Jahresraten zu entrichten.

Noch drei weitere Gesetze sind hier zu erwähnen, die auf das Straßenwesen Bezug haben, nämlich das am 7. Februar 1839 in Kraft getretene und am 28. Januar 1869 wieder aufgehobene Gesetz behufs Einführung der breiten Radfelgen, das noch geltende Organisationsgesetz vom 9. Mai 1867, das in Art. 96 den Gemeinderäten die Pflicht auferlegt, für Reinlichkeit der Straßen und öffentlichen Plätze und für den guten Unterhalt von Straßen, Wegen und Brücken zu sorgen und zwar sowohl derjenigen, die von Gemeindegewegen zu reinigen und zu unterhalten sind, als auch derjenigen, bezüglich der diese Pflicht andern obliegt, sodann das Gesetz über den Zivilprozeß vom 30. Mai 1890, das in Art. 276 das Verfahren bei Streitigkeiten über Weg-, Steg-, Brücken- und Wasserbaupflichten regelt.

Straßengesetz von 1889 und Nachtragsgesetz von 1906.

Obwohl nunmehr für die meisten Straßengattungen mehr oder weniger eingehende Vorschriften bestanden, war der gesetzliche Zustand, abgesehen vom Inhalt einzelner Bestimmungen, schon deshalb ein unbefriedigender, weil die Vorschriften in zu vielen Gesetzen und Verordnungen zerstreut waren. Schon anfangs der siebziger

Jahre machten sich daher Bestrebungen nach einer totalen Revision der Straßengesetzgebung geltend. Der Gedanke fand dann aber erst im Jahre 1889 seine Verwirklichung. Aus diesem Jahre stammt das heute noch geltende Gesetz über das Straßenwesen. Ihm war es vorbehalten, die bisherigen straßenrechtlichen Bestimmungen zu vereinen. Insofern kommt ihm ein sehr großer Verdienst zu. Zu bedauern ist nur, daß es sich nicht nur im Inhalt, sondern auch in der Form allzu ängstlich an das bisherige hielt. Viele bestehende Bestimmungen wurden unbedacht unverändert belassen, in mehr oder weniger glücklicher Reihenfolge zusammengefügt und wurde ergänzt, wo man offenbar Lücken sah. Immerhin ist hervorzuheben, daß das neue Gesetz auch wertvolle, das Straßenwesen ungemein fördernde materielle Neuerungen brachte. So hat es unter anderem die Möglichkeit geschaffen, daß bisherige Gemeindestraßen durch einfachen Großratsbeschluss zu Staatsstraßen erhoben werden, während bisher jeweils der Erlass eines besonderen Gesetzes notwendig war. Einer der wesentlichsten, in der Folge auch erfüllten Zwecke des Gesetzes war die Übernahme einer Reihe wichtiger Gemeindestraßen durch den Kanton und dadurch die Entlastung vieler Gemeinden, die durch den Gemeindestraßenunterhalt schwer belastet und daher in die Unmöglichkeit versetzt waren, andere wichtige Gemeindeaufgaben zu erfüllen. Die Erleichterung der kommunalen Straßenlasten wurde weiter gefördert durch die Vorschrift, daß den durch das Straßenwesen schwer belasteten Gemeinden Staatsbeiträge an die Unterhaltskosten der Gemeindestraßen geleistet werden sollen. Durch diese Maßnahmen wurden in einzelnen Gemeinden Mittel frei, die es diesen erlaubten, bisher hinten gestellten Gemeindeforderungen die notwendigen Verbesserungen zu verschaffen. Auch dadurch wurde das Gemeindestraßenwesen in fortschrittlichere Bahnen gelenkt, daß dem Regierungsrat die Kompetenz zugeschrieben wurde, die Gemeinde nötigenfalls zum Bau und zur Korrektur von Gemeindestraßen anzuhalten. Dadurch, daß auch der Staat bei Gemeindestraßen die Beforgung der Bauaufsicht übernahm, wurde der bisher häufig in nachlässiger Weise geübten, den Verkehr und die finanziellen Interessen der Gemeinden schädigenden Bauweise Einhalt geboten. Der Bau und der im allgemeinen stark vernachlässigte Unterhalt der sogenannten Kommunikationsstraßen wurde

O. Meyer & Cie., Solothurn

Maschinenfabrik für

Francis-

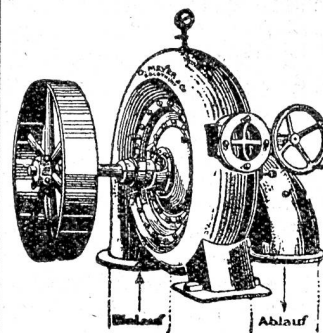
Turbinen

Peltonturbine

Spiralturbine

Hochdruckturbinen

für elektr. Beleuchtungen.



Turbinen-Anlagen

von uns in letzter Zeit ausgeführt:

Burrus Tabakfabrik Boncourt, Schwarz-Weber Bellach, Schild frères Grenchen, Tuchfabrik Langendorf, Gerber Gerber Langnau, Girard frères Grenchen, Elektra Ramiswil.

In folg. Sägen: Bohrer Laufen, Hensl Attisholz, Greder Münster, Burgher Moos-Wikon, Gauch Bettwil, Burkart Matsendorf, Jermann Zwingen.

In folg. Mühlen: Schneider Bätterkinden, Gemeinde St-Blaise, Vallat Burnevésin, Schwarz Eiken, Sallia Villas St. Pierre, Häfelfinger Diegten, Gerber Biglen.

nicht in das völlig freie Ermessen der Interessenten oder einzelner von ihnen gelegt, sondern auch hier wurden der Behörde Befugnisse eingeräumt, die es ermöglichten, einen die Verkehrsbedürfnisse befriedigenden Zustand zu schaffen und die die öffentlichen und vielfach auch die privaten Interessen schädigende planlose Drauflosbauerei in geordnete Bahnen zu lenken. Eine Reihe von Grundsätzen, die bisher nur für Güterstraßen Anwendung fanden, darunter auch diejenigen über den Perimeter, wurden nunmehr auf die Nebenstraßen ausgedehnt. Die öffentlichen Fußwege, die bisher jeder gesetzlichen Regelung entbehrten, wurden in rechtlicher Beziehung den Nebenstraßen gleichgestellt.

Noch im Jahre 1889 wurde in Ergänzung des Straßengesetzes auch eine Polizeiverordnung über das Straßenwesen erlassen.

Die auf Grund von Art. 25 und 28 des Straßengesetzes auf die beteiligte Gegend verlegten Perimeterbeiträge für Gemeinde- und Nebenstraßen waren bisher lediglich persönliche Verpflichtungen des Perimeterpflichtigen ohne irgendwelche Haftbarkeit des Grundstückes oder sonstige Sicherung.

Art. 24, 25 und 28 des heute noch gültigen Straßengesetzes lauten:

Art. 24. „Für den Bau und die Korrektur von Gemeindestraßen untergeordneter Bedeutung kann die beteiligte Gegend bis auf die Hälfte der wirklichen Baukosten in Mitleidenschaft gezogen werden.“

Art. 25. „Kann dieser Beitrag an die Baukosten von der beteiligten Gegend nicht in anderer aufgebracht werden, so hat der Gemeinderat die betreffende Gegend zu umgrenzen und dem umgrenzten Gebiet die Aufbringung des Kostenbeitrages nach Maßgabe waltender Verhältnisse und unter Berücksichtigung der Vorteile in angemessenen Termimen zu überbinden.“

Art. 28. „Den Neubau oder die Korrektur der Nebenstraßen kann der Gemeinderat von sich aus oder auf Begehren von Bewohnern oder Grundbesitzern der beteiligten Gegend beschließen. In beiden Fällen hat er, sofern keine Verständigung stattfindet, die beteiligte Gegend zu umgrenzen und die Verlegung der Baukosten, sowie der künftigen Unterhaltskosten, nach Maßgabe waltender Verhältnisse, unter Berücksichtigung der Vorteile und der bestehenden Dienstbarkeiten vorzunehmen.“

Mit der mächtigen baulichen Entwicklung namentlich der Stadt und der Außengemeinden zu Anfang dieses Jahrhunderts wurde dieser rechtliche Zustand für die Perimetergläubiger, die Gemeinden, äußerst gefährlich. Eine Anzahl von ihnen, vorab die Behörden der Stadt St. Gallen und der Gemeinden Tablat und Straubenzell, gelangten daher wiederholt an den Regierungsrat, mit dem Ersuchen, die Perimeterschulden zu verdinglichen. Die Petenten glaubten, daß dies auf dem Wege der authentischen Interpretation des geltenden Gesetzes geschehen könne, indem erklärt würde, daß dessen Art. 36, der die Perimeterbeiträge für Güterstraßen als dingliche Last erklärte, auch auf Gemeinde- und Nebenstraßen anwendbar sei. Der Regierungsrat war aber anderer Ansicht. Zwar hielt er das Begehren der Gemeinden materiell für begründet, und er entsprach ihm durch Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes, nämlich das im Jahre 1906 rechtskräftig gewordene Nachtragsgesetz zum Straßengesetz. In dieses Nachtragsgesetz wurde dann auch die Bestimmung aufgenommen, daß die Perimetergrundsätze nicht bloß auf Nebenstraßen und untergeordnete Gemeindestraßen, sondern auf sämtliche Gemeindestraßen und auch auf die Staatsstraßen Anwendung finden können. Diese Bestimmung fand hauptsächlich Aufnahme mit Hinblick auf die damals schon projektierte und namentlich von der beteiligten Gegend postulierte, äußerst kostspielige

lige Korrektur der Staatsstraße St. Gallen-Heiligkreuz.

Zusammenfassend darf über die geltende Straßengesetzgebung gesagt werden, daß durch sie ein großer Zug in unser kantonales Straßenwesen hineinram. Sie hat die in früheren Jahren bestandene Planlosigkeit des Straßenbaues zu einem guten Teile zum Verschwinden gebracht und einem planmäßigen, von volkswirtschaftlichen, verkehrspolitischen und namentlich auch städtebaulichen Grundsätzen geleiteten Vorgehen die Wege geebnet.

(Schluß folgt.)

Qualitative Beurteilung der Wasserfassungen.

(Korrespondenz.)

Im April 1926 hat der weit über die Grenzen unseres Landes bekannte Grundwasser-geologe Dr. J. Hug in Zürich, im Auftrage des Eidgenössischen Gesundheitsamtes den in Bern zu einem Fortbildungskurs versammelten Kantons- und Stadchemikern einen Instruktionsvortrag über das Thema: „Die Beurteilung der Wasserversorgung in geologischer Hinsicht“ gehalten. Wir entnehmen den „Mitteilungen aus dem Gebiete der Lebensmitteluntersuchungen und Hygiene“ veröffentlicht vom Eidgen. Gesundheitsamt, Heft 3/4 des Jahrganges 1926 die wichtigsten Schlussfolgerungen der interessanten Ausführungen, soweit sie für die beim Bau und Unterhalt unserer Wasserversorgungsanlagen beteiligten Fachleute von Bedeutung sind:

1. Das unterirdische Wasser, das aus den Spalten von riesigen Felsen ohne Schutzbedeckung kommt, wird im allgemeinen in Bezug auf Qualität dem gewöhnlichen Oberflächenwasser nicht wesentlich überlegen sein.

2. Bedeutend günstiger sind die Moränen- und Schuttquellen zu taxieren, die mit wesentlich besseren Filtrationsbedingungen ausgestattet sind.

3. Die größte Bedeutung für die Wasserversorgung kommt heute unzweifelhaft den großen Grundwasserströmen unserer Talböden zu, wo ein gut filtrierender, sandreicher Kies dauernd für vorzügliche Qualität sorgt, wenn die Fassung auch nur einigermaßen sachgemäß platziert und genügend tief angelegt wird.

4. Die Sicherheit gegen die Verunreinigung wird noch erhöht, wenn wir es mit Grundwasser zu tun haben, dessen Träger durch mächtige Lehmschichten abgedeckt wird, oder unter einer sehr mächtigen Überlagerung herauskommt, wie dies bei Hochterrassenschottern nicht selten der Fall ist.

5. Wichtige Anhaltspunkte für die Beurteilung der Qualität liefert uns bei Grundwasserströmen die Härte, indem sich aus der Verteilung derselben in der Regel die Beziehungen zu den benachbarten Oberflächengewässern leicht ableiten lassen. Immerhin kann bei sandreichen Kiesen die Infiltration von Flußwasser nicht ohne weiteres als eine Schädigung der Wasserqualität gedeutet werden. Solche Infiltrationsstellen haben den Vorteil einer geringeren Härte des Wassers und deuten darauf hin, daß die Verreicherung aus dem Fluße die Entnahme sehr großer Wassermengen gestattet, ohne eine Erschöpfung des Grundwassergebietes gewärtigen zu müssen. Die neueren Forschungen über die Gesetzmäßigkeit der Verteilung der Härte in einzelnen Grundwasserströmen sind heute so weit fortgeschritten, daß es möglich ist, bestimmte Bedürfnisse der Industrie in Bezug auf den Kalkgehalt durch geeignete Wahl der Fassungsstelle in weitgehendem Maße zu befriedigen.

7. Der Gehalt an freiem Ammoniak, dem bis anhin bei der Beurteilung des Wassers als Anzeichen für Verunreinigung mit Recht eine große Bedeutung beigelegt wurde, darf nach den neueren Erfahrungen nicht in allen