

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 3 (1910-1911)  
**Heft:** 21  
  
**Rubrik:** Mitteilungen

### **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:** 20.02.2026

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

Expropriierung des Unternehmens — nach Ablauf der Konzessionsdauer — erfolgt eine Vergütung des investierten Kapitals samt 25 Prozent Zuschlag; bei Ausnutzung von grösseren Seen, deren Ufer nicht vollständig privates Eigentum der Unternehmer sind, muss für jede gewonnene Pferdekraft der Betrag von 2 Kronen als einmalige Abgabe geleistet werden, die zu gleichen Teilen an den Staat und die interessierten Kommunen fällt.

Schon im Odelsting hatte die Regierung die grössten Schwierigkeiten gehabt, wenigstens grundsätzlich das Privateigentumsrecht an den Wasserkraften gesetzlich festzulegen, gegenüber dem Standpunkte der Opposition, der „konsolidierten Linken“ und der Sozialdemokraten, dass dem Staate das unbedingte Verfügungsrecht zustehe.

Bestimmt nun auch der § 1 des Gesetzes, dass grundsätzlich das Privateigentumsrecht gewahrt bleiben soll, so enthalten die übrigen Paragraphen doch eine so grosse Reihe von Einschränkungen und „Ausnahmefällen“, in denen dem Staate das Recht der Konzessionerteilung eingeräumt, und diese von teilweise sehr hohen Abgaben an den Staat sowohl wie die Gemeinde abhängig gemacht wird, dass es von der Handhabung des Gesetzes abhängt, inwieweit hier überhaupt noch von Privateigentum die Rede sein kann. Es erscheint fraglich, ob ausländisches Kapital für die Ausbauung und Ausnutzung der noch brachliegenden Wasserkraften in Norwegen überhaupt noch zu haben sein wird.

Am 1. Juli kam das Gesetz vor das „Lagting“, das Unterhaus. Hier drohte noch im letzten Augenblick die ganze Vorlage zu scheitern, da ein Mitglied der Regierungspartei selbst, der Freisinnige Amundsen, Abänderungsvorschläge einbrachte, die die Regierung nicht annehmen zu können erklärt hatte. Er schlug vor, die Maximalabgabe für jede Pferdekraft auf 2 Kronen (statt 1) festzulegen und die Hälfte der Abgaben an den Staat gehen zu lassen.

Die Erklärung, die der Justizminister im Namen des Ministerpräsidenten abgab, wurde in allen politischen Kreisen, namentlich in der gesamten Presse wie auch im Storting, als Kabinetfrage aufgefasst. Da nun der Antragsteller trotzdem an seinen Vorschlägen festhielt, und zudem seine Stimme im Lagting ausschlaggebend für das Schicksal der ganzen Vorlage war, schien eine Ministerkrise unvermeidlich. Aber endlich liess sich der Abgeordnete Amundsen dazu herbei, einige unwesentlichen Veränderungen in seinem Vorschlage zu machen, und die Regierung erklärte darauf, sie könne zwar den Amundsenschen Antrag nicht empfehlen und müsste im Gegenteil die Fassung, die das Gesetz im Odelsting erhalten, entschieden vorziehen, aber sie werde deshalb doch nicht das ganze Gesetz scheitern lassen; sie habe überhaupt nie daran gedacht, wegen dieser Sache die Vertrauensfrage zu stellen, das sei ein Missver-

ständnis der Presse. Bei der endlichen Abstimmung wurde der Antrag mit 16 gegen 15 Stimmen angenommen, und zwar gegen die Stimmen der Rechten und Freisinnigen, also der eigentlichen Regierungsparteien, von denen nur der Antragsteller selbst, der Freisinnige Amundsen, mit der Mehrheit, der eigentlichen Opposition, stimmte.

Die Erwartung, das Odelsting werde das Gesetz in der nunmehrigen Fassung ablehnen, ging nicht in Erfüllung; das Oberhaus nahm nach allerdings heftiger Debatte die Vorlage an und rettete mit dieser auch das Ministerium.

Eine Folge des neuen Gesetzes wird ein weiteres Gesetz über die Besteuerung der bereits ausgebauten Wasserkraften sein müssen. Die seit dem Jahre 1907 geübten schärferen Konzessionsgesetze haben den neuen Unternehmungen die Konkurrenz mit den früher errichteten Unternehmungen sehr erschwert, da diese die Wasserkraften abgabefrei erworben haben. Dieser Zustand war auf die Dauer unhaltbar, und der Führer der Konservativen, Brathie, hat an die Regierung das Ersuchen gestellt, für die nächste Session ein Gesetz über eine besondere Steuer für bereits ausgebaute Wasserkraften vorzulegen.

### Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

**Konzessionen.** Kanton Aargau. 21. Juli 1911. Die Elektrizitätsgesellschaft Sarmentorf beabsichtigt durch Vereinigung der Wasserwerke der Gebrüder Fischer und des Otto Egli-Ruepp in Sarmentorf eine hydroelektrische Anlage zu erstellen. Einsprachen bis 12. August beim Bezirksamt Bremgarten.

Kanton Bern. 15. Juli 1911. Dem Baumeister K. Hodler auf der Zelg zu Gurzelen wird die Projektierung einer Wasserwerkanlage am Möschenbach im Zylboden, Gemeinde Gurzelen, bewilligt.

**Wasserwirtschaftliche Bundesbeiträge.** Bundesbeschluss vom 12. Juni 1911. Dem Kanton Waadt wird für die Korrektur des Avençon bei Bex ein Bundesbeitrag zugesichert im Betrage von Fr. 237,500 = 50% der Kostenanschlags-summe von Fr. 475,000.—

**Bundesbeschluss** vom 16. Juni 1911. Dem Kanton Aargau wird für die Fortsetzung der Reusskorrektur von der Grenze des Kantons Luzern abwärts bis Eggerwil eine Subvention von Fr. 441,000 zugesichert. Das Beitragsverhältnis ist 48 resp. 45%.

Kanton Bern. 25. Juli 1911. Verbauung des Guntensbaches und seiner Verzweigungen bei Sigriswil 40% = Fr. 20,800 (Fr. 52,000).

Verbauung des Lauenengrabens zu Hohfluh, Gemeinde Hasleberg 40% = 44,800 (Fr. 112,000).

Kanton Appenzell A.-Rh. Ergänzungsarbeiten am Gstaldbach bei Hinterloch 50% = Fr. 7000 (Fr. 14,000).

Kanton Glarus. Entwässerungs- und Verbauungsarbeiten im Grantenboden auf Braunwald, 40% = Fr. 18,000 (Fr. 45,000).

Kanton Waadt. Korrektur der Baumine unterhalb Baulmes 40% = Fr. 30,000 (Fr. 75,000).

Kanton Thurgau. Tobelverbauung im Dorfbach von Mammern 33 1/3% = Fr. 2300 (Fr. 7000).

Fortsetzung der Furtbachkorrektur auf Gebiet der Gemeinden Bussnang und Mettlen 40% = Fr. 21,120 (Fr. 52,800).

Kanton Waadt. 27. Juli 1911. Korrektur der Baie de Clarens, im Grand Chevalet bei Blonay, 40 ‰ = Fr. 15,000 (Fr. 37,500).

## WASSERRECHT

**Législation sur les eaux au canton de Neuchâtel.** Le conseil d'Etat public un arrêté relatif à la stipulation d'acte de gage immobilier sur des concessions hydrauliques du 19 juin 1911.

Considérant que l'article 28 de la loi sur les cours d'eau et concessions hydrauliques, du 29 novembre 1869, prescrit que la vente du droit à un cours d'eau ou d'une concession hydraulique ne peut avoir lieu séparément de celle du fonds auquel ce droit est inhérent et que cette vente doit être stipulée par un seul et même acte;

Considérant que l'arrêté du conseil d'Etat, du 31 mars 1868, dispose que les concessions de droit d'usine sur les cours d'eau ne sont pas inscrites au cadastre;

Considérant qu'en exécution de ces dispositions, les notaires ont jusqu'ici constamment hypothéqué des concessions hydrauliques avec l'immeuble auquel elles se rattachent;

Considérant que l'article 56 du titre final du Code civil suisse prévoit que les concessions octroyées sur des eaux publiques pour 30 ans au moins ou pour une durée indéterminée, sans être constituées en servitudes au profit d'un fonds, peuvent être immatriculées au registre foncier, à titre de droits distincts et permanents;

Considérant que l'article 796 du Code civil suisse stipule que le gage immobilier n'est constitué que sur des immeubles immatriculés au registre foncier et qu'en vertu de cette prescription les concessions hydrauliques non immatriculées au registre foncier ne pourront plus, à l'avenir, être hypothéquées;

Sur la proposition du Conseiller d'Etat, Chef du département de Justice,

### ARRÊTE:

Les notaires appelés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1912, à stipuler des actes de gage immobilier, sur des concessions hydrauliques, ne peuvent le faire que si ces concessions ont été immatriculées au registre foncier, comme droits distincts et permanents.

**Preussisches Wasserrecht.** Der Entwurf eines preussischen Wassergesetzes ist von der mit seiner Vorberatung betrauten Kommission verabschiedet worden, so dass der Entwurf in nächster Zeit vom Staatsministerium beraten werden kann. Diese Beratung dürfte jedoch erst nach den Sommerferien im September stattfinden. Es handelt sich bereits um den dritten Entwurf. Die beiden ersten Entwürfe sind vollständig umgearbeitet und den Wünschen der Interessenten angepasst worden.

Über den wesentlichen Inhalt des Entwurfes verlautet: Der Entwurf regelt nicht nur die Verhältnisse an den Wasserstrassen, sondern erstreckt sich auch auf unterirdische Gewässer, Quellenschutz- und Deichrecht. Im einzelnen werden geregelt das Eigentum an den Gewässern, ihre Benutzung, die Vorflut- und Stauverhältnisse, die Unterhaltung der Wasserstrassen und die Frage der Zulässigkeit der Wassergenossenschaften. Ein besonderer Teil des Entwurfes handelt von der Einführung der Wasserbücher und der Neueinrichtung der Wasserbehörden. Unter Verzicht auf das früher beabsichtigte besondere Talsperrengesetz sind Bestimmungen über Talsperren in das Gesetz aufgenommen worden, die den sich aus der gegenwärtigen Rechtslage und Rechtsprechung für Talsperren ergebenden wirtschaftlichen Übelständen abhelfen sollen. Insbesondere sind Bestimmungen über die Verleihung des privaten Rechts zur Anlage von Talsperren, über ihre landespolizeiliche Beaufsichtigung und die Heranziehung von Unterliegern zu den Kosten aufgenommen worden. Ferner regelt der Entwurf die Grundwasser- und Abwasserfrage. Die Wasserämter sollen gebildet werden aus Wasserbaufachmännern, höheren Verwaltungsbeamten und Vertretern der Interessentengruppen; ihre Aufgaben sind die Führung der

Wasserbücher, die Bildung von Verbänden für Anlagen ihres Wirkungskreises, die Genehmigung der Entwürfe zu Wasserstrassenbauten und Deichanlagen, Erlass von Bestimmungen zur Vermeidung von Hochwasser und Eisgang, Entscheidung bei Kompetenzstreitigkeiten. Den Wasserämtern stehen Wasserbeiräte zur Seite, die sich aus den beteiligten Interessentengruppen zusammensetzen.

## Wasserkraftausnutzung

**Bernische Kraftwerke.** Bald nachdem das neue Kraftwerk im Kandergrund — wir werden nächstens eine Beschreibung davon in der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ veröffentlichen — dem Betriebe übergeben war, ist der Durchschlag des Kallnachttunnels für das Niederried-Kallnacher Werk (siehe „Schweizerische Wasserwirtschaft“ 1. Jahrgang Seite 258, 288 und 329) erfolgt. Das Werk, dessen sämtliche Arbeiten die Bernischen Kraftwerke unter Leitung des Projektverfassers, Oberingenieur Schafir, in Regie ausführen, wird voraussichtlich auf Ende nächsten Jahres mit einem Kostenaufwand von 8<sup>1</sup>/<sub>5</sub> Millionen Franken fertig gestellt.

**Usines de Bellerive.** Les usines de Bellerive ont décidé d'agrandir leurs locaux en captant de nouvelles forces dans la Birse. Cette dernière serait captée près de Bärschwil, ce qui permettra de fournir une énergie électrique considérable. Le total des installations s'élève à plus de 3 millions de francs.

**Wasserkraftprojekte im badischen Schwarzwald.** Auf der Triberger Versammlung des Vereins Südwestdeutscher Industrieller wurde beschlossen, die Ausarbeitung der Pläne für die zu errichtende Stauanlage oberhalb der Triberger Wasserfälle beziehungsweise das geplante Kraftwerk für die Schwarzwald-Industrie nebst der anzuschliessenden elektrischen Bahnverbindung von Triberg nach Furtwangen, durch die Abteilung Wasserwirtschaft des Verbandes ausführen zu lassen und ein Komitee eingesetzt, dem ausser den industriellen Vertretern der einzelnen Städte und Ortschaften des Bezirkes, den Bürgermeistern und dem Verbandssyndikus, auch ein Vertreter der Regierung angehört.

**Wasserkräfte in Oberitalien.** Aus Turin wird geschrieben: Am 21. Juli hat der Provinzialrat die Errichtung einer Wasserkraftanlage im Orcotal genehmigt, die 40,000 Pferdekräfte liefern und deren Gesamtkosten 33 Millionen Lire betragen werden. Zugleich wird aber auch eine Regulierung der Wildbäche des ganzen Tales und die Aufforstung der Berge vorgenommen werden, so dass es sich gleichzeitig um ein grossartiges Bodenverbesserungswerk handelt. Die Provinz wird die Arbeiten nicht auf eigene Rechnung durchführen, sondern sie an eine Gesellschaft übertragen, die sich verpflichtet, einen gewissen Anteil der elektrischen Kraft der Provinz unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, so dass nicht nur die vom volkswirtschaftlichen Standpunkte so wichtigen Arbeiten die Provinz nichts kosten werden, sondern sie sich auch noch eine regelmässige Einnahmequelle aus dem Verkauf der elektrischen Kraft sichern.

**Wasserkräfte in Schweden.** Zur Ausbeutung der Wasserkräfte im Norden und im mittleren Teil von Schweden soll eine neue schwedische Staatsanleihe von 50 Millionen Mark in Frankreich untergebracht und zu 98 ‰ ausgegeben werden.

## Schifffahrt und Kanalbauten

**Die Rheinschifffahrt im Jahre 1910.** Aus dem regierungsrätlichen Verwaltungsbericht des Kantons Baselstadt entnehmen wir folgende Angabe über die Entwicklung der Rheinschifffahrt:

Der Ausbau der bisherigen Anlagen auf dem linken Rheinufer wurde gemäss den im Vorjahre genehmigten Krediten weiter gefördert. Die beiden im Jahre 1909 genehmigten und bestellten Kranen konnten im Frühjahr 1910 dem Betrieb übergeben werden, so dass der Umschlag durch 5 Kranen, wovon 4 der öffentlichen Verwaltung gehören, erfolgt. Mit der Rheinhafen-Aktiengesellschaft wurden über die Kranenmiete wie bisher besondere Verträge abgeschlossen. Für das Jahr 1911 wurde ein weiterer Kran bestellt; das Gaswerk errichtet überdies für seinen Dampfkran eine feste Brücke in der Nähe des Voltaplatzes, während die Rheinhafen-Gesellschaft am untern Ende der Anlagen ein 120 Meter langes, landeinwärts gerichtetes Kranengerüst mit Kran beschafft, so dass ein erheblicher Teil des Lagerplatzes damit direkt bedient werden kann. Wir haben ferner einen Flussbagger in Bestellung gegeben; es soll damit zunächst das linke Ufer bis zum Voltaplatz geräumt werden.

Die in Aussicht genommenen Anlagen auf dem Kleinbasler Ufer befinden sich noch im Stadium der Vorverhandlungen und Vorberatungen. Wir haben nicht versäumt, unsern Landbesitz in jener Gegend mit Zustimmung des grossen Rates zu vergrössern.

Die vom Studienbureau des Departements des Innern ausgearbeiteten Pläne haben wir dem Bau- und dem Finanzdepartement zur Berichterstattung überwiesen. Das Departement des Innern hat inzwischen die Verhandlungen mit den Bundesbahnen betreffend Regelung der Überfahrtsverhältnisse vom Kleinbasler Hafen nach den Bundesbahnen aufgenommen; sie führten bis jetzt noch zu keinem greifbarem Resultate.

An der Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee haben wir uns vor allem durch Ausführung der Augster Grosse Schiffahrtsschleuse beteiligt. Der Grosse Rat hat uns am 28. April 1910 die nötigen Kredite bewilligt; es kommt nunmehr die grössere Schleuse mit 12 Meter Breite und 90 Meter Länge zur Ausführung.

Von der Personenschiffahrt ist mitzuteilen, dass das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement am 27. August 1910 der Köln-Müllheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft bis zum Inkrafttreten der neuen Schiffahrtsverordnung die Konzession für den regelmässigen und periodischen Transport von Personen mittelst Dampfschiffen auf der Strecke Basel-Augst und vice versa erteilt hat.

Am 18. Juni 1910 bestellten wir aus den Herren alt Regierungsrat H. Reese als Präsident, Direktor Dr. P. Miescher, Ingenieur R. Gelpke, Kantonsingenieur Herm. Bringolf und Polizeinspektor V. Müller eine Kommission mit dem Auftrage, zu prüfen und zu berichten, ob nicht die Dampfschiffahrt auf dem Rheine durch Ergänzung der bestehenden Vorschriften in vermehrtem Masse vor Unglücksfällen zu sichern sei. Die Kommission fand, dass die Ausrüstung der Personendampfer nicht mehr verbessert werden könne; um aber allen Befürchtungen vorzubeugen, beschlossen wir am 8. Oktober 1910 auf Antrag der Kommission:

1. Die Schiffahrt auf dem Rheine im Gebiete des Kantons Baselstadt ist bei einem Wasserstand am Basler Pegel von 3,20 m bei steigendem und 3,30 m bei fallendem Wasser ohne weiteres verboten; sie ist ausserdem auf Weisung des Baudepartements bei einer Rheinhöhe von über 2 m, sofern das Wasser rasch steigt und viel Treibholz führt, durch das Polizeidepartement zu verbieten.

2. Die Vorschriften über das Verhalten der Fähren beim Nahen von Dampfschiffen und des Nachts werden auch auf die Ruderschiffe ausgedehnt.

Die Regierungen der Kantone Baselland und Aargau haben auf unsere Veranlassung diese Bedingungen ebenfalls aufgestellt.

Die Frachtschiffahrt haben wir durch Abschluss zweier weiterer Subventionsverträge mit der badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport und den Vereinigten Speditoren und Schiffen G. m. b. H., beide in Mannheim, zu fördern gesucht. Ausserdem besteht ein Subventionsvertrag mit der Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel in Mannheim.

Als Hindernis für die Entwicklung des Hafenverkehrs erweist sich schon seit längerer Zeit das Fehlen einer deutschen

Zollabfertigungsstelle im Hafengebiet. Der Bundesrat ist auf unsern Antrag bei den deutschen Behörden um Errichtung eines Zollamtes im Hafengebiet vorstellig geworden. Die kaiserliche Regierung lehnte dieses Begehren ab, weil sich die Verhältnisse seit der Eingabe vom Jahre 1908 nicht geändert hätten.

Die Umschlagstarife der Rheinhafen-Aktiengesellschaft haben wir am 26. Februar 1910 in der bisherigen Höhe wiederum genehmigt.

Die Steigerung des Güterverkehrs im Rheinhafen war diesmal besonders in den Talgütern bedeutend. Der Gesamtverkehr hatte unter dem langandauernden Sommerhochwasser des Berichtsjahres bedeutend zu leiden, da der Schiffsverkehr von Strassburg bis Basel während 4 Wochen gemäss den bestehenden Vorschriften eingestellt werden musste.

Die Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft hat zum erstenmal nach Vornahme angemessener Abschreibungen einen Reinertrag in der Höhe von Fr. 5274.29 erzielt. Der Verlustsaldo der drei ersten Betriebsjahre wurde damit auf Fr. 21,148.42 erniedrigt.

Die Entwicklung des Güterverkehrs zeigt folgende Tabelle: ausser im Januar sind in allen Monaten des letzten Jahres Schiffe an- oder abgefahren:

Güterverkehr im Rheinhafen Basel.  
(Beförderte Güter in Tonnen à 1000 kg)

Jahr	Zufuhr (Bergfahrten)	Abfuhr (Talfahrten)	Gesamtverkehr
1903—1904	300	—	300
1905	2,028	1,121	3,149
1906	2,722	740	3,462
1907	2,693	1,026	3,719
1908	13,837	1,592	15,429
1909	35,634	5,185	40,919
1910	48,561	16,139	64,700
Total	105,775	25,803	131,578

Zur Ermittlung der Frachtersparnisse auf den Gütermengen des Jahres 1910 hat die Rheinschiffahrtskommission eine Delegation aus den Herren W. Sängler als Präsident, T. Levy-Isliker und Dr. T. Geering eingesetzt.

**Der Rhein-Rhonekanal und die Schweiz.** Wir lesen in der „Strassburger Post“ vom 30. Juli über den Lyoner Schiffahrtskongress unter anderem:

Die Kongressstadt Lyon war nicht willkürlich gewählt. Diese Stadt bildet ein Bindeglied zwischen dem Mittelmeer und der Schweiz, aber auch, vermöge ihrer Lage an der Saône, mit Paris, mit dem Osten und Nordosten Frankreichs und endlich mit dem Rhein und dem „Endpunkt“ der Rheinschiffahrt, Strassburg. Strassburg könnte ein mächtiges Kohlenemporium werden, wenn nach Gelingen der Rheinkorrektion es möglich ist, die Kohle mit billigen Frachten ins Industriegebiet von Besançon und in den „alles verschlingenden Raden“ der Schweiz, Basel hineinzuleiten.

Wenn sich der Lyoner-Kongress daneben auch mit dem Projekt Lyon-Genf-Neuchâtel-Waldshut beschäftigt hat, so darf man das den Franzosen nicht übel nehmen, sie legen dabei 2 Eisen ins Feuer. Darüber braucht man sich nicht zu beunruhigen, denn die wirtschaftliche Seite des technisch gewiss hervorragenden Planes scheint ja ziemlich Skepsis begegnet zu sein und in der schliesslichen Resolution sprach sich der Kongress offen für die Vertiefung des Rhein-Rhonekanals aus. Das Vorhandensein jenes Konkurrenzprojektes muss nun dem elsass-lothringischen Landtag ein Sporn sein, das Projekt möglichst zu fördern.

Man scheint sich diesem zufolge in Strassburg nun langsam daran zu gewöhnen, dass tatsächlich Basel der Endpunkt der Rheinschiffahrt ist. Aber abgesehen davon beweisen die Ausführungen, dass man in der Schweiz die Augen offen behalten und das Projekt Rhein-Aare-Genfersee-Rhone energisch fördern muss.

**Preussisches Schiffahrtsabgabengesetz.** Bekanntlich ist der Entwurf zu dem preussischen Schiffahrtsabgabengesetz noch nicht über das Studium der Kommissionsberatung hinausgekommen. Der Reichstag wird sich in der Wintersession aufs neue mit dem Gesetz befassen. Indessen scheint die



deutsche Regierung neuerdings mit Holland zu unterhandeln, allerdings nur mit dem Erfolg, dass von dieser Seite energisch abgewunken wird. Die offiziöse „Nieuwe Courant“ widmet diesem Gegenstand eine neue Darlegung, in der ausgeführt wird, dass das Gesetz in seiner gegenwärtigen Gestalt für Holland noch unannehmbare ist als das ursprüngliche Gesetz. Unter anderem wird folgendes bemerkt:

Die Kommission hat den Rheinstrombauverband beibehalten; zwar ist die Bedeutung des Strombeirates, der Vertretungskörperschaft der internationalen Kreise, erhöht worden, aber für Holland bleibt die Mitwirkung im Rheinstrombauverband nach wie vor unmöglich.

Nicht minder unannehmbar ist für Holland der Entwurf geworden, durch die grosse Ausdehnung, die die Kommission den durch die Abgaben zu bestreitenden Flussverbesserungen gegeben hat. Es war schon unwahrscheinlich, dass die von den verbündeten Regierungen vorgeschlagenen Arbeiten aus den niedern Abgaben des Entwurfes hätten bestritten werden können. Nun ist dies vollends ausgeschlossen, nachdem die Kommission zu diesen Arbeiten noch die Laan-, Mosel- und Saarkanalisation, die Ausführung der Neckarkanalisation bis Esslingen und die Verbesserung des Rheinlaufes von Strassburg bis zum Bodensee hinzugefügt hat. Allerdings wird das Projekt dadurch grosszügig. Allein Holland könnte sich nur dann darüber freuen, wenn die erforderlichen Millionen von den Staatskassen der beteiligten Staaten bezahlt würden. Da nun aber in erster Linie die Schifffahrt erhalten muss, werden diese Arbeiten nur mit dem Preis grosser Erhöhung der Abgaben ausgeführt werden können.

**Schifffahrt auf dem Euphrat.** Auf dem Euphrat wurde anfangs Juli die erste Versuchsfahrt mit englischen Motorbooten von Felugia nach Aleppo unternommen. Sie nahm fünf Tage oder gegen 58 Stunden in Anspruch, da nur bei Tage gefahren wurde. Die Rückfahrt dauerte nur drei Tage. Wenn drei Versuchsfahrten zur Zufriedenheit ausfallen, wird die türkische Regierung die Post von Bagdad auf diesen Weg nach Europa legen, wodurch 10 Tage gespart werden. Leider ist der Euphrat nur sechs Monate im Jahr schiffbar.

## Wasserbau und Flusskorrekturen

**Die Tieferlegung des Sarnersees.** Wildbachverbauungen und Flusskorrekturen haben in Obwalden schon grosse Opfer gefordert. Neben Erfolgen blieben schmerzliche Erfahrungen nicht aus. Zu diesen gehören auch die ersten Folgen der durch einen Stollen von 350 Meter Länge im Jahre 1836 erfolgten Tieferlegung des Lungernsees. Die plötzliche Senkung des Seespiegels führte nicht nur zu einer Überflutung der Giswiler Ebene; Lungern selbst wurde durch Gefährdung und Zerstörung von Gebäulichkeiten, sowie durch Abrutschen beträchtlicher Landstrecken heimgesucht. Von den Totalkosten des Unternehmens im Betrage von rund Fr. 50,000, annähernd 28,000 „Tagwerk“ Freiarbeit nicht mitberechnet, fielen über Fr. 20,000 auf Tilgung des Schadens an Bauten und Land.

Heute wird, wie wir der „Neuen Zürcher Zeitung“ entnehmen, neuerdings die Tieferlegung eines Sees angeregt, bei der eine ähnliche Katastrophe als ausgeschlossen erscheint. In einer kürzlich erschienenen Flugschrift verlangt Herr Karl v. Moos in Sadseln energisch die Tieferlegung des Sarnersees. „Die besten Gegenden des Obwaldnerlandes liegen noch im Sumpf und Morast; der Humus und die abgeschwemmte Erde, die von den Bergen losgelöst und zu Tal gebracht, den reichsten und fruchtbarsten Teil unseres Tales bilden, ist von aufgestautem Wasser durchschwängert und liegt noch fast unfruchtbar vor unsern Augen. Nur durch Entwässerung kann dieses Gebiet nutzbar gemacht und der ökonomische Wert gewaltig gehoben werden. Das kann nur geschehen durch die Tieferlegung des Sarnersees um mindestens einen Meter, das heisst die Aa muss so korrigiert werden, dass sie bei Hochwasser die Wassermenge, die in den See stürzt, bequem abführen und durch einen geregelten Kanal in den Vierwaldstättersee leiten kann, wobei das Niveau

des Sees nicht mehr höher als der jetzige niedrigste Wasserstand sein dürfte.“

Eine Fläche von etwa 12 Quadratkilometer Ried und Morast soll durch die Tieferlegung des Sees, Kanalisation und Drainage in Matten umgewandelt werden. Der Gedanke ist nicht neu. Projekte, den Sarnersee teilweise abzugraben, tauchten schon zu Ende des 16. und anfangs des 17. Jahrhunderts auf. Pläne und Gutachten aus dem Jahre 1851 empfahlen Tieferlegung des Sarnersees durch Erweiterung des Ausflusses der Aa aus dem See, Vertiefung der Aasohle und Geradelegung des Kanals bis zum Rathaus. Gemäss einem Landgemeindebeschluss von 1878 sollte die Meldaa in den See geleitet und der Aa-Kanal korrigiert und die Sohle tiefer gelegt werden. Das erstgenannte Projekt wurde ausgeführt, die Korrektur der Aa und die Tieferlegung des Sees wurden hingegen verschoben. Eine auf Grund des vom eidgenössischen Bauinspektorat abgegebenen Gutachtens an den Regierungsrat eingereichte Petition im Jahre 1882, es möchte die Verbreiterung der Strecke Brauersteg bis zur Dorfbrücke und die Tieferlegung des Aabettes um mindestens 30 Zentimeter bis in den See bald ausgeführt werden, fand ebenfalls keine Nachachtung. Neuen Impuls gab der Sache das von Karl v. Moos und 135 Mitunterzeichnern im Januar 1904 dem Kantonsrat eingereichte Initiativbegehren, dem Sarnersee durch eine rationelle Korrektur genügend Abfluss zu verschaffen und die Sohle der Aa um mindestens einen Meter tiefer zu legen. In der Begründung wurde speziell auf den Landgemeindebeschluss von 1878, nicht nur die Korrektur der Meldaa, sondern auch der Sarneraa auszuführen, hingewiesen. Gleichwohl wurde das Begehren vom Kantonsrat ablehnend beschieden, indes die Regierung eingeladen, zu prüfen, sowie Bericht und Antrag darüber zu erstatten, ob nicht mit geringerem Kostenaufwand die Abflussverhältnisse des Sarnersees verbessert werden könnten. Weiter ist die Angelegenheit aber nicht gediehen, obschon drei Jahre später durch die Geschäftsberichtskommission die Tieferlegung des Sees von neuem zur Sprache kam und in Gemeindepräsident Josef von Flüe einen entschiedenen Vertreter fand.

Offenbar spielt auch hier die Finanzfrage eine nicht untergeordnete Rolle. Der Kanton schuldet für Gewässerkorrekturen annähernd Fr. 300,000. Die Kosten der Tieferlegung der Sarnersees werden auf Fr. 200,000 veranschlagt. Alle die direkten und indirekten Vorteile lassen sich noch weniger mit Sicherheit beziffern und es wird dies auch durch die hier besprochene Flugschrift nicht versucht. Gleichwohl wird der Aufruf bei Behörden und Volk von Obwalden nachhaltige Beachtung finden. In einem kurzen Vorwort spricht der Verfasser die Erwartung aus, die Landesbehörde werde die ernste Angelegenheit selbst an die Hand nehmen. „Andernfalls müsste ich mir vorbehalten, den Weg der Initiative zu beschreiten.“

## Verschiedene Mitteilungen

**Der Wasserstand der Juraseen.** Der Verwaltungsbericht der Baudirektion des Kantons Bern für das Jahr 1910 äussert sich in folgender Weise über den Wasserstand der Juraseen: „Das an atmosphärischen Niederschlägen überreiche Berichtsjahr mit den vielen grossen Hochwassern war für West- und Zentraleuropa und speziell auch für den Kanton Bern in wasserbaulicher Hinsicht ein ganz ungünstiges. Die verschiedensten Gegenden des Kantons sind von Hochwassern hart heimgesucht worden, besonders im Januar, Mai, Juni, Sommer und Spätherbst. Im Januar brachte die Schneeschmelze, verbunden mit reichlichem Regen die Juraseen (Bieler-, Neuenburger- und Murtensee) und ihre Einzugsgebiete, Broye, Orbe, Schüss und Aare auf einen hohen Stand. Während der Bielersee bis Ende Dezember 1909 Hochwasser hatte, sank sein Niveau in der ersten Hälfte Januar 1910 allmählich bis auf Cote 431.80 Meter, und es erschien angezeigt, Vorkehrungen zu treffen, um einem weiteren Sinken bis unter den vorgeschriebenen Niederwasserstand von Cote 431.32 vorzubeugen. Aller Erwartung zuwider trat nun ein

rascher Witterungsumschlag ein. In der Nacht vom 18. auf den 19. Januar brach ein ausserordentlicher Sturm mit Regen los und veranlasste, verbunden mit der Schneeschmelze, ein rasches Anschwellen der Gewässer. Sofort wurden von der Brückenbauwerkstätte Nidau, welcher 1901 die Besorgung der Aareschleusen zu Nidau übertragen worden war, Massnahmen getroffen, um die Stauschiffe vor den mittlern Schleusenöffnungen zu heben. Das Unwetter erschwerte aber die Arbeit derart, dass sie nicht gelang und das Wasser über die Schiffe wegflutete. Die mit Schützenwehren versehenen seitlichen Schleusenöffnungen waren vollständig geöffnet. Am 21. Januar erreichte der Bielersee die grösste Höhe, Cote 433,80 Meter, von da an fiel er wieder allmählich ab.

Das genehmigte und ausgeführte Juragewässerkorrektionsprojekt La Nicca hat als höchste Wasserstände des Bielensees vorgesehen, für aussergewöhnliche Hochwasser Cote 434,71 Meter, für gewöhnliche Hochwasser 433,96 Meter. Der höchste Stand im Januar 1911 mit 433,80 blieb somit noch 16 Zentimeter unter der angenommenen gewöhnlichen Hochwassercote. Letztere ist seit der Korrektur nur einmal, am 3. Oktober 1888, um 15 Zentimeter überschritten worden. Als verschlimmernde Begleiterscheinung des Januarhochwassers von 1910 trat jedoch ein heftiger Windsturm in Wirkung, welcher hohe Wasserwogen gegen die Ufer trieb.

Dieses Hochwasser führte zu Reklamationen der bernischen Seeanwohner, sowie derjenigen an den obern Seen, an der Broye und Orbe. Die Hauptschuld der Wassernot wurde der Nidauschleuse zugeschrieben, deren Einrichtung und Handhabung eine unrichtige gewesen sei. Daneben machte man auch die Nichtausführung der Aarekorrektur gegen Solothurn und den Aarekanal Nidau-Büren dafür verantwortlich. Diese Anklagen führten am 7. Februar zu einer Interpellationsverhandlung im Grossen Rat, wobei sie richtig gestellt wurden. Die Schleusenanlage weist allerdings Mängel auf. Für die Verhältnisse, unter denen sie erstellt wurde, war sie nicht unzweckmässig und das Projekt war vom Bund und den mitinteressierten obern Kantonen genehmigt worden. Ihre Anlage war in der Hauptsache dazu bestimmt, eine allzustarke Senkung des Seespiegels (unter Cote 431,26 Meter) zu verhüten und sollte zugleich der Schifffahrt freie Durchfahrt ermöglichen; deshalb die Anordnung wegnehmbarer Schleusentore in den zwei mittleren Öffnungen. Diese haben diesem Zweck entsprochen. Bei Hochwassern war ihr Einfluss gleich Null, das heisst ihr Verbleib im Durchflussprofil hatte auf die Seehochwasser keine spürbare Wirkung. Dies hat sich denn auch bei der folgenden Wassergrösse vom Juni und Juli sichtbar gezeigt, indem am 8. Juli der See bei vollständig offenen Schleusen auf Cote 434,04 Meter stand. Im übrigen wurden für eine raschere und sichere Handhabung der Schleusen seit dem Hochwasser von 1901 verschiedene Verbesserungen und Einrichtungen getroffen, und am 15. März 1910 hat der Grosse Rat eine Projektvorlage im Kostenbetrag von Fr. 48,000 für die Ersetzung eines Schleusenschiffes durch ein Schützenwehr genehmigt. Diese Arbeit konnte aber erst nach Eintritt von Niederwasser zur Ausführung gelangen. Dieser Wasserstand trat im Berichtsjahr sehr spät ein; daher kann die Vollendung der Änderung erst 1911 erfolgen. Im übrigen sind über die Abflussverhältnisse in der Aare von Nidau abwärts gegen Büren und Solothurn nähere Untersuchungen angeordnet worden, welche aber noch nicht abgeschlossen werden konnten.

Eine Schuld der bernischen Behörden in dieser Angelegenheit liegt nicht vor; es ist das Mögliche getan worden. Es hat sich hier eben wie anderwärts ein Ausbruch der Naturgewalt geltend gemacht, welchem die menschliche Macht nicht gewachsen war. Die Folgen der Januarhochwasser waren in Anbetracht der Winterszeit viel weniger gross, als diejenigen der lange andauernden im Sommer, welche das ganze Seeland in seinen Kulturen so schwer geschädigt haben.“

## Geschäftliche Notizen

Elektrizitätswerk Kubel. Die Gesamteinnahmen des Elektrizitätswerk Kubel betragen 1910/11 Fr. 1,944,511

gegenüber Fr. 1,552,100 pro 1909/1910; die Vermehrung beträgt Fr. 392,411.20.

Die Ausgaben für Betrieb und Installation belaufen sich auf Fr. 849,916.70, gegenüber Fr. 510,247.67 im Vorjahr. Die Mehrausgaben von Fr. 339,669.03 rühren zum Teil daher, dass nebst den eigentlichen Betriebsspesen auch die Kosten für Beschaffung des Installationsmaterials inbegriffen sind. In der Hauptsache sind es aber vorübergehende Schiebungen, die vom Zeitpunkt des faktischen Überganges des Werkes an den Staat, das heisst vom 1. Januar 1911 bis zum Tage des Jahresabschlusses, im Interesse der Vereinheitlichung der Verwaltung des Installationsgeschäftes vorgenommen werden mussten.

Für Reparaturen und Instandhaltung der Anlagen wurden Fr. 98,580 verausgabt, gegenüber Fr. 84,160 im Vorjahre. Die Vermehrung ist grösstenteils dem durch das Hochwasser vom Juni entstandenen Schaden an den Wasserwerkanlagen zuzuschreiben. Die seit Jahren verfolgten Projekte für die Erweiterung der Wasserwerkanlagen haben seit der letzten Berichterstattung keine Fortschritte gemacht. Im besonderen hat sich die Hoffnung, in der Verwirklichung des bekannten Lankprojektes bald einen Schritt vorwärts machen zu können, nicht erfüllt, indem der Entscheid des Bundesrates, dessen Intervention in dieser Angelegenheit angerufen wurde, noch aussteht.

Die Stauanlage an der oberen Urnäsch und die Erstellung eines Parallelstollens ist noch nicht zur Ausführung reif.

Über die Verwendung des Jahresergebnisses werden folgende Anträge gestellt:

	Fr.
Netto-Ergebnis pro 1910/11 . . . . .	358,736.28
Statutarische Einlage in den Reservefonds, 5 % . . . . .	17,936.81
	<hr/>
	340,799.47
Erste Dividende, 4 % auf Fr. 4,250,000 . . . . .	170,000.—
	<hr/>
	170,799.47
Hierzu Vortrag aus 1909/10 . . . . .	21,069.45
	<hr/>
	191,868.92
Superdividende, 4 % . . . . .	170,000.—
	<hr/>
	Vortrag auf neue Rechnung 21,868.92
Die Dividende beträgt 8 %.	



Deutsche Gasglühlicht Aktiengesellschaft, Abt. „Osram“, Berlin O 17.