

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 11 (1918-1919)

**Heft:** 1-2

**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:** 23.02.2026

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

Schiffbarmachung des Rheines von Basel bis zum Bodensee beteiligt. Auf Wunsch der badischen Regierung ist dann einer Verlängerung der Frist zur Einreichung der Entwürfe bis nach Beendigung des Krieges zugestimmt worden.

Wenn dieser Wettbewerb durch die Entwicklung nicht überholt werden und damit seine Bedeutung nicht verlieren soll, so darf er nicht weiter hinausgeschoben werden. Er soll bald zum Abschluss gebracht werden. Eventuell sollte geprüft werden, ob auf die Durchführung des Wettbewerbs unter Entschädigung der dadurch geschädigten Firmen nicht besser verzichtet würde.

Für die Schiffbarmachung des Rheins und für die Lebensfähigkeit der Schifffahrt auf dem Oberrhein von grosser Bedeutung ist, was auf der Strecke unterhalb Basel geschieht. Deutscherseits herrscht die Absicht, den Rhein unterhalb Basel zu Kraftzwecken auszunützen. Diese Absicht ist in Verhandlungen der badischen 2. Kammer und im Reichstag zum Ausdruck gekommen. Ihre Verwirklichung müsste bei uns in doppelter Beziehung Bedenken erregen. Einmal würde durch die Kanalisation des Rheins unterhalb Basel nach der Ansicht von Fachleuten unter Umständen die Rheinschiffahrt beeinträchtigt, der durch eine Verbesserung der Fahrrinne und durch eine Niederwasserregulierung besser gediengt wäre, und sodann bildet diese Absicht eine grosse Gefahr für die baldige Ausnützung der Wasserkräfte auf der Strecke von Basel bis Neuhausen, an denen die Schweiz zur Hälfte und mehr beteiligt ist, und damit auch eine Gefahr für die Fortsetzung der Schifffahrtstrasse bis zum Bodensee. Es stehen somit für die Schweiz grosse Interessen auf Spiel. Es ist zu hoffen, dass es dem Bundesrat gelingen wird, diese in den darüber notwendig werden den Verhandlungen mit den deutschen Behörden zu wahren.

Die Rheinschiffahrtsakte von 1868, die auf den Wiener Kongress zurückgeht und die Uferstaaten zur Freihaltung des Rheins von allen Schifffahrtshindernissen verpflichtet, wird ihm dabei die wertvollsten Dienste zu leisten imstande sein.

**Bundesratsbeschluss betreffend die Gasversorgung des Landes**

vom 16. Juli 1918.

Nach Art. 3 dieses Beschlusses ist das schweizerische Volkswirtschaftsdepartement befugt, die Gaswerke zu verhalten, die Gas abgabebzuleuchtungszwecken soweit wie möglich einzuschränken.

Es ist zu wünschen, dass die Behörden von dieser Befugnis den grösstmöglichen Gebrauch machen, damit die Gasbeleuchtung in absehbarer Zeit in der Schweiz gänzlich verdrängt wird. Sie ist nach den enorm gesteigerten Gaspreisen vollends zu einem volkswirtschaftlichen Unding geworden.

**Expertise für Binnenschiffahrt.**

Der Bundesrat verlangt unter den Nachtragskrediten für das Jahr 1918 (I. Folge) den Betrag von 12,600 Fr. für die Expertise für Binnenschiffahrt, mit der, wie bekannt, eine Kommission betraut worden ist.

**Schweizer. Wasserwirtschaftsverband**

**Wasserwirtschaftsplan der Thur, Töss und Glatt.** Der Vorstand des Verbandes sowie die Kommission haben mit der Ausführung dieses Planes die Herren Ingenieure J. Büchi in Zürich, K. Ganz in Meilen und A. Sonderegger in St. Gallen beauftragt. Als geologischer Experte wurde Herr Dr. Hug in Zürich gewählt.

**Wasserkraftausnutzung**

**St. gallisch-appenzellische Kraftwerke.** Die st. gallisch-appenzellischen Kraftwerke haben bei der zuständigen Behörde das Konzessionsgesuch für Ausnutzung der Wasserkräfte des Murgbaches und der Murgseen, auch der Seebener Seen und einiger Bächen in den Gemeinden Flums und Quarten eingereicht. Ob zwei Kraftzentralen im Merlen und Murg oder eine Einheitszentrale beim Dorf Murg erstellt werden, ist noch nicht entschieden.

**Ableitung von Wasser aus dem Brienzersee nach dem Vierwaldstättersee.** Der Regierungsrat des Kantons Bern hat eine Eingabe von Ingenieur Müller (Zürich) um Ableitung

von 30 m<sup>3</sup>/sek. Wasser aus dem Brienzersee nach dem Vierwaldstättersee mit Unterfahrung des Brünig durch einen Stollen, abschlägig beschieden, weil eine solche Anzapfung des Aaregebietes dessen Wasserwerke schwer schädigen würde.

**Forces hydrauliques de la Versoix.** Le Conseil municipal de Versoix a décidé de demander la concession des forces de la Versoix. La commune n'a vraisemblablement pas l'intention d'exploiter elle-même les forces hydrauliques qui se trouvent sur son territoire, mais elle les concédera peut-être à l'un des deux groupements qui sont en présence, à savoir un important consortium bâlois, et M. Estier, ancien minotier à Sauverny.

Le consortium bâlois utiliserait ces forces pour la construction de la future usine de Pougny.

**Service électrique de la Ville de Genève.** Au cours d'une séance tenue avec le Conseil d'Etat, MM. Gampert et Oltramare ont présenté au nom du Conseil administratif un exposé sur la question des forces motrices. Dans ce dernier, il a été question de la nouvelle usine de la Plaine et du raccordement au réseau électrique suisse. Une discussion a suivi et le Conseil d'Etat étudiera ultérieurement ces projets.

**L'aménagement du Rhône.** La commission interdépartementale de l'aménagement du Rhône, après avoir entendu les adversaires du projet du canal latéral et examiné la demande de concession de la Ville de Paris concernant les forces motrices du fleuve à refirer après barrage, a adopté, dans une séance à Marseille, à l'unanimité, l'ordre du jour suivant:

„Considérant que l'aménagement du Rhône doit être considéré au triple point de vue de la navigation, de l'irrigation et des forces motrices;

„Que, pour résoudre ce problème, il importe de ne pas séparer dans la réalisation la navigation de l'irrigation et des forces motrices;

„Que le périmètre direct de l'aménagement du Rhône à besoin, pour son développement économique, de quantités considérables de force motrice;

„Pose comme principe que cet aménagement constitue un point intangible qui ne peut, en aucun cas, être mutilé par l'octroi de concessions à des intérêts particuliers ou à une collectivité agissant isolément;

„Décide: 1. d'inviter l'Etat à faire procéder d'urgence à la mise au point du programme complet de l'aménagement du Rhône au triple point de vue: navigation, irrigation et forces motrices, ce programme devant être réalisé par étapes;

„2. De constituer entre les collectivités intéressées: départements villes, Chambres de commerce, un groupement destiné à résoudre financièrement le problème avec le concours de l'Etat;

„3. De reserver d'abord au périmètre direct de l'aménagement du Rhône les forces motrices indispensables à son complet développement économique;

„4. De faire connaître la délibération au gouvernement par une délégation de représentants de tous les départements intéressés.“

Ce vote est très important, car il consacre le résultat recherché pendant vingt ans et l'accord de onze départements.

La commission a terminé ses travaux et se réunira prochainement à Grenoble.

„Eclair“, Paris. 1. IX. 18.

**Ausnutzung der Wasserkräfte in Spanien.** Nach der Schweizerischen Exportzeitung wurden während des Jahres 1917 in Spanien Wasserkraftanlagen von zirka 500,000 PS. Leistung errichtet. Sie ersetzen einen Kohlenverbrauch von 2 Millionen Tonnen, was dem Wert nach bei den jetzigen Kohlenpreisen einer Ersparnis von 405 Millionen Pesetas gleichkommt. In Asturien und Valencia sind elektrische Anlagen im Bau, die 15,000 resp. 12,000 PS. liefern werden. Die Elektra de Viesgo in Asturien wird nach vollendetem Bau 18,000 PS. abgeben können, und Dos Aguas (Valencia) soll eine Höchstleistungsfähigkeit von 60,000 PS. erreichen.

In den Provinzen Barcelona, Granada und Pontevedra wurden elektrische Eisenbahnen und Strassenbahnen gebaut. Die Elektrifizierung der Bahn über den Pass of Pajares, welche die asturischen Kohlenfelder mit Zentralspanien verbindet, ist geplant, ebenfalls eine direkte elektrische Bahnverbindung zwischen Madrid und Valencia.

Nach Mitteilungen des „Board of Trade“ wurden mehrere neue Elektrizitätsgesellschaften gegründet, worunter die bedeutendste mit einem Kapital von 100 Millionen Pesetas ausgestattet ist. Die Nachfrage für elektrische Bedarfsartikel aller Art wird in Spanien nach Kriegsschluss, wenn der internationale Verkehr von den jetzt herrschenden Fesseln frei sein wird, enorm zunehmen.

**Ausnutzung der Wasserkräfte in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Der „N. Z. Ztg.“ wird von amerikanischer Seite hierüber folgendes geschrieben: Die Wasser- kraftgewinnung der Vereinigten Staaten hat seit Kriegsausbruch eine unvergleichliche Entwicklung zu verzeichnen, die hauptsächlich der Nachfrage der amerikanischen Kriegsindustrie nach Wasserkraft zu verdanken ist. Der grösste Teil der neuen Kraftwerke liegt in den staatlichen Wäldern, die, obgleich sie nur etwa ein Fünfzehntel des ganzen Landesgebiets ausmachen, doch nahezu ein Drittel der gesamten Wasserkräfte einschliessen. Man schätzt diese im Maximum auf 60 Millionen Pferdekräfte. Diese ganze Wasserkraft untersteht der Staats- oder Bundeskontrolle, und einzig der Regierung steht das Recht zu, über Benützung und Verwertung dieser Kraft zu verfügen. Auf Grund ihres Eigentumsrechtes in den Staatsländern und ihrer Oberhoheit über die schiffbaren Flüsse übt sie direkte Kontrolle aus über drei Viertel des Wasserkraftbesitzes der Nation.

Von den nutzbaren Wasserkräften der Vereinigten Staaten sind heute mehr als sechs Millionen Pferdekräfte ausgebaut. Die Heranziehung der Wasserkräfte begann seinerzeit in den östlichen Gebieten, in Verbindung mit Industrien, wie Baumwoll- und Wollspinnerei und Papier- und Papierbreifabrikation, für die man das Wasser zuerst direkt für den Maschinenantrieb heranzog. Daran knüpfte sich später, namentlich in den Gebirgsgegenden des Südostens und in den Staatswäldern des Westens, eine Entwicklung mit vollkommenem hydroelektrischem Charakter. Die Kraft wird aus den Elektrizitätswerken in die Städte und Industriezentren geleitet, und dort für Beleuchtungszwecke, Fabrikbetrieb und elektrische Bahnen verwendet; in den Minendistrikten für die dortigen Betriebe, und in den Ackerbaudistrikten für die Bewässerung. Im allgemeinen sucht man die verschiedenen Erzeugungsstationen und Verteilungsnetze miteinander zu verbinden, der grössern Sicherheit des Betriebes, wie der geringern Kosten wegen. Die verschiedenen Systeme in Kalifornien, einem Staate fast im Ausmass Schwedens, werden zum Beispiel gegenwärtig verbunden und das kombinierte System wird an Ausdehnung der Strecke von Tornæa bis Gothenburg, oder der von Moskau bis Odessa gleichkommen. Der „Rat für die nationale Verteidigung“ unterstützte diese Bestrebungen, indem er eine solche Zusammenfassung der Systeme auch in andern Staaten veranlasste. Um den Gefahren vorzubeugen, welche die uneingeschränkte Monopolisierung des aus der Zusammenwirkung mehrerer Anlagen erwachsenden Nutzens mit sich bringen müsste, unterstelle man alle diese Unternehmungen einer weitgehenden staatlichen Kontrolle. Über Anlagen und Verteilungsnetze, die ganz innerhalb eines einzelnen Staates liegen, übt dieser Einzelstaat auch die Überwachung aus; er entscheidet hinsichtlich der Vorschriften über die Energieverwendung, die Preise für die Kraftabgabe und überwacht die Finanzoperationen. Erstrecken die Anlagen sich über zwei oder mehrere Staaten und nimmt so das System teil am zwi- schenstaatlichen Verkehr, so kommen der Bundesregierung ähnliche Befugnisse zu. Wenn ferner der Ausbau der Kräfte auf Staatsland oder in Staatswäldern unternommen wird, oder auf den schiffbaren Flüssen, unter Anteilnahme der Bundesregierung, so kann die Regierung als eine der Bedingungen für diese Anteilnahme sich das Recht der Gesamt- kontrolle sichern. Die Regierung gewährt ihre Unterstützung für eine Dauer von höchstens 50 Jahren; nach Ablauf dieser Frist kann sie selbst zum Besitzer der Anlagen werden, oder ihre Rechte einem andern Bewerber abtreten oder auch den Vertrag unter andern Bedingungen erneuern. Bereits sind gegen eine Million Pferdekräfte auf Staatsland und in den Staatswäldern des Westens ausgebaut worden, dazu mit Unter- stützung der Regierung weitere 700,000 PS. auf den schiff- baren Flüssen. Auch die ergiebigsten der übrigen Kraftstellen unterstehen der Kontrolle der Bundesregierung, und da sich

die Entwicklung in Zukunft weiter in dieser Richtung vollziehen dürfte, so wird voraussichtlich in ständig zunehmendem Verhältniss die Entscheidung über die Verwendung des Reichstums an Wasserkräften dem Machtspunkt der Regierung untergeordnet werden.

## Schiffahrt und Kanalbauten

**Comité genevois „Suisse Océan“.** Le comité vient de se constituer. En font partie notamment: MM. Ing. G. Autran, Avocat Balmer, Genève, Chapuisat, député, codirecteur du „Journal de Genève“, Marc Peter, conseiller national, Marcel Rouff, administrateur de la „Tribune de Genève“, et Jean Sigg, conseiller national.

Le comité invitera, pour le mois d'octobre, les maires de Nantes et de Saint-Nazaire et les présidents de la chambre de commerce et de la société de géographie de ces deux villes; leur fera visiter, Lausanne, Berne et Bâle, afin d'étudier avec eux la question du trafic commercial entre la Suisse et les grands port français d'Atlantique.

**Schiffahrtsbestrebungen im Ruhrgebiet.** Nach dem Geschäftsbericht pro 1917 des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V. sind die Vorarbeiten für den Ausbau der Ruhr zum Großschiffahrtsweg weiter gefördert worden; neu hinzutreten sind die Arbeiten zur Schaffung eines einheitlichen Wasserstrassennetzes für das rheinisch-westfälische Industriegebiet im Industrieringkanal. Die drei ungefähr parallel laufenden Wasserstrassen des Bezirks, die Lippe, der Rhein-Herne-Kanal und die Ruhr, haben im Westen bereits einen Abschluss im Großschiffahrtswege des Rheins; nunmehr soll auch eine östliche Querverbindung etwa über die Linie Westhofen-Schwerde-Dortmund-Lünen geschaffen werden. Massgebend hiefür war der Gedanke, dass für ein in sich abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet, wie es der Industriebezirk darstellt, auch ein ebensolches Wasserstrassennetz vorhanden sein muss. Da die Eisenbahn dem ständig wachsenden Verkehr an Massengütern nicht gewachsen ist, so soll zu ihrer Entlastung ein leistungsfähiges Kanalnetz geschaffen werden, nachdem der Krieg die frühere Auffassung, die Wasserstrassen seien Konkurrenten der Eisenbahn, endgültig besiegt hat. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt ist während des Krieges ständig gewachsen, der Ausbau von Wasserstrassen muss daher gefördert werden und zwar nach einem regelrechten Programm nach dem Grade ihrer Dringlichkeit. Auch die Verkehrspolitik des künftigen mitteleuropäischen Wirtschaftsbundes verlangt ein durchgehendes Wasserstrassennetz mit Rhein und Donau als Hauptschiffahrtsstrassen. An dieses System muss das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit seiner gewaltigen Verkehrsichtigkeit und seiner überragenden Bedeutung für unser gesamtes Wirtschaftsleben in angemessener Weise im Industrieringkanal angeschlossen sein.

**Der Neckar-Donaukanal.** Nach einer Mitteilung der „Frankfurter Zeitung“ besichtigte der badische Minister des Innern Freiherr v. Bodman mit dem württembergischen Minister des Innern Dr. v. Köhler die geplante Verbindungsstrecke eines Großschiffahrtsweges vom Neckar zur Donau. Die Reise für die Teilnehmer, unter denen sich auch der grossherzoglich badische Oberbaurat Kupferschmid, Präsident von Leibrand und Oberregierungsrat Schüle befanden, führte durch das Filstal über die Alb nach Ulm, weiterhin durch das Brenz-, Koder- und Renztal über Heidenheim, Ahlen, Gmünd, Göppingen zurück in das Neckartal, wo der Großschiffahrtsweg über Marbach, Heilbronn bis zur Landesgrenze verfolgt wird. Im Anschluss daran wurde die badische Strecke des Großschiffahrtsweges auf dem Neckar besichtigt.

## Geschäftliche Mitteilungen

**Elektrizitätswerk Basel-Stadt.** Laut Geschäftsbericht wurde im vergangenen Jahr die Stromabgabe und der Betrieb des Elektrizitätswerkes durch den sich verschärfenden Kohlemangel stark beeinflusst. Dieser Umstand veranlasste Industrie und Gewerbe, sich zum Maschinenbetrieb nahezu ausschliess-

lich der Elektrizität zu bedienen. Ferner mussten infolge Petrol- und Leuchtgasmangel viele elektrische Lichtanlagen eingedient werden. Demgemäß stieg auch das Interesse für das elektrische Heizen und Kochen. Seine kalorischen Reserven durfte das Elektrizitätswerk nur benutzen bei Störungen und aussergewöhnlich schlechten Wasserverhältnissen. Bei Mangel an hydraulischer Kraft musste die Stromabgabe an die Abonnenten gemäss den von der Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft aufgestellten Grundsätzen vermindert werden. Die Wasserverhältnisse in Augst waren glücklicherweise das ganze Jahr ausnehmend günstige; grössere oder länger andauernde Hochwasser blieben aus. Es musste deshalb keine Reduktion in der Stromlieferung stattfinden.

Durch die vermehrte Nachfrage nach Strom für Wärmezwecke, wurde das Elektrizitätswerk vor eine neue Aufgabe gestellt. Es stehen hiefür nur während der späten Nacht grössere Kraftmengen zur Verfügung. Zur Wärmeerzeugung kommen daher hauptsächlich Apparate in Betracht, die mit Nachtkraft betrieben werden können. Das Elektrizitätswerk benutzte seit einigen Jahren Nachtkraft zur Unterdruckhaltung der Dampfkessel seiner Reserveanlagen für Störungsfälle. Der mit Nachtkraft erzeugte Dampf wurde im Jahre 1917 zum Betrieb einer Volksküche (täglich bis zu 10,000 Mahlzeiten) verwendet. Die guten Ergebnisse dieser Nachtkraftverwertung werden voraussichtlich dazu führen, eine zweite Volksküche einzurichten. Nachtkraft diente ferner zum Betrieb von Backöfen, Dörranlagen, Warmwasserspeichern und Wärmespeicheröfen. Während des Tages findet die Stromlieferung zur Wärmeerzeugung nur nach Doppeltarif statt. Durch Einräumung eines niedrigen Strompreises wurde auch das elektrische Kochen ermöglicht; es durfte jedoch pro Haushalt nur eine Kochplatte von 0,75 — 1 kW. angeschlossen werden, und die Besitzer mussten sich verpflichten, die Benützung bei Kraftmangel einzustellen.

Zur Vermehrung der Wasserkraft wurde gemeinsam mit den Kraftübertragungswerken Rheinfelden bei den Regierungen der Kantone Baselland und Aargau und des Grossherzogtums Baden das Gesuch gestellt, den Stau in Augst um 30 cm zu erhöhen.

Das Elektrizitätswerk beteiligte sich mit Beiträgen an den Studien und Einrichtungen, welche zur Regulierung der Juraseen, des Vierwaldstätter- und Züridsees unternommen wurden. Ferner wurde mit dem Elektrizitätswerk Gösgen ein Stromlieferungsvertrag abgeschlossen durch Vermittlung der Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft. Die Stromlieferung von Gösgen und die Bewilligung des Mehrstaues fallen nicht mehr ins Berichtsjahr. Es machte sich dagegen die bessere Seeregulierung in der Erhöhung der Abflussmengen bei Niederwasser vorteilhaft bemerkbar.

Es wurden 1917 angeschlossen: 43,630 Glühlampen, 1322 Wärmeapparate mit 1535 kW. Aufnahme und 344 Motoren mit 2964 PS. Leistung. Von den ca. 4800 neuen Lichtinstallationen wurden ca. 1400 auf Abzahlung ausgeführt.

Ende des Jahres erreichte der gesamte Anschlusswert folgende Ziffern: Beleuchtung 11,969 kW., Motoren 22,754 kW. Die Zahl der Abonnements erhöhte sich um 27,5 %.

Die Maximalbelastung betrug 1917 12,575 kW. gegenüber 12,500 kW. im Vorjahr. Der Energiebedarf war um 5,663,703 kWh. (15,1 %) höher als im Vorjahr.

Die Energieverluste betrugen 1917 7,049,839 kWh. gegenüber 6,602,390 im Vorjahr, also 16,3 % der Stromerzeugung (1916 17,6 %).

Die mittlere jährliche Benützungsdauer betrug 4304 Stunden gegenüber 3797 im Vorjahr. Aus der Stromlieferung wurden eingenommen: für Lichtstrom Fr. 1,723,652.65, Kraftstrom Fr. 1,982,410.78. Es ergibt dies einen Erlös von 38,11 Cts. für Lichtstrom, 6,90 Cts. für Kraftstrom und 11,14 für Licht- und Kraftstrom.

Die gesamten Einnahmen beziffern sich auf Fr. 3,966,786.85 und sind um Fr. 536,639.69 höher als 1916. Nach Besteitung der Betriebsauslagen und der Zinsen und nach Einlage von Fr. 100,000 in den Erneuerungs- und Reservefonds ergibt sich ein Bruttoertrag von Fr. 1,213,894.57. Davon wurden Fr. 631,275.35 auf dem Anlagekapital abgeschrieben und Fr. 582,619.22 als Nettoertrag an die Staatskasse abgeliefert.

**Bilanz.** Aktiva: Immobilien-Konto Fr. 4,610,000.—; Zuleitungs-Konto Fr. 130,000.—; Zähler-Konto Fr. 360,000.—; Material-Konto Fr. 720,000.—; Glühlampen-Konto Fr. 26,000.—; Motoren-Konto Fr. 7000.—; Werkzeug- und Mobilien-Konto Fr. 20,000.—; Konto Wohnungsbeleuchtung auf Abzahlung Fr. 277,000.—; Aussände an Elektrizität (gestundete Strombeträge) Fr. 298,787.35; Kraftstations-Konto Fr. 95,000.—; Konto Unterstation Dolderweg Fr. 1,900.—; Debitoren Fr. 539,637.50.—; Kassa-Konto Fr. 11,388.77. Total Fr. 7,096,713.62.

**Passiva:** Anlage- u. Betriebskapital-Konto Fr. 5,938,277.29; Erneuerungs- und Reservefonds Fr. 400,000.—; Kreditoren Fr. 758,436.33. Total Fr. 7,096,713.62.

## Wasserwirtschaftliche Literatur

**Jahrbuch des N. O. S. V. für 1917.** Das Jahrbuch für 1917 des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee ist soeben als Verbandsschrift Nr. 31 erschienen.

Aus dem reichen Inhalt ist in kurzen Zügen folgendes zu entnehmen:

Der Jahresbericht ist zuversichtlicher denn je. Die lange Dauer des Krieges hat mit nicht misszuverstehender Deutlichkeit bewiesen, welche Bedeutung den Wasserstrassen zukommt und welchen Wert für die Schweiz freie, auch im Kriegsfalle offene Zufahrtswege zum Meere darstellen würden. Es wird Sadie unserer Behörden sein, auf den kommenden Friedensverhandlungen mit allen Mitteln darauf hinzuarbeiten, dass der Eidgenossenschaft wirklich freie, leistungsfähige Zugänge zum Meer zuerkannt werden.

Wenn auch im verflossenen Jahre, zufolge der durch den Krieg geschaffenen internationalen Lage, der Verband nur geringe positive Leistungen erzielen konnte, so ist doch bestimmt zu hoffen, dass die Früchte der Arbeit im kommenden Frieden geerntet werden können.

Der Verband bestand am 31. Dezember 1917 aus 775 Mitgliedern, was gegenüber dem leizten Jahre eine Zunahme des Bestandes bedeutet. Die Aufwärtsbewegung ist allerdings nicht in dem gleichen Masse vor sich gegangen wie z. B. beim Rhein-Schiffahrtsverband Konstanz, der in einem halben Jahre seine Mitglieder um ca. 60 % vermehren konnte. Immerhin ist eine Zunahme zu konstatieren und es steht zu hoffen, dass sie auch weiterhin anhalten werde.

Der Projektierungsfonds ist von Fr. 40,540.80 auf Fr. 46,242.69 angewachsen, so dass die Mittel, die für den internationalen Wettbewerb aufgebracht werden müssen, knapp vorhanden sind. Mit Recht sagt aber der Revisionsbericht, dass der Verband zur Erfüllung seiner Aufgaben auch in Zukunft auf allseitige Unterstützung angewiesen ist und dass es wünschenswert wäre, wenn immer grössere Kreise sich die Mitgliedschaft erwerben würden.

Aus dem weiteren Inhalt des Jahrbuches erwähnen wir besonders das Referat, das Herr F. Krapf, Sekretär des Basler Schiffahrtsvereins, an der Generalversammlung des N. O. S. V. hielt. In klarer Weise werden darin die vorhandenen, die im Bau begriffenen und die projektierten Basler Hafenanlagen behandelt. Dann liegt der von der technischen Verbandskommission bereinigte Entwurf der „Leitsätze für die baulichen Anlagen der schweizerischen Binnenschiffahrt“ vor, der im Verein mit den übrigen schweizerischen Schiffahrtsverbänden überprüft und an die eidgenössischen Behörden weitergeleitet werden soll. Auch dieser Beitrag scheint uns äusserst wertvoll zu sein. Endlich dürfen wir die juristische Arbeit von Herrn Dr. P. Wiesendanger „Die Entwicklung des Schiffahrtsrechts in der Schweiz“ nicht übersehen. Sie wurde als Dissertation der Universität Zürich eingereicht und bildet eine nicht zu unterschätzende Bereicherung der schiffahrtsrechtlichen Literatur in der Schweiz.

Den Schluss des Jahrbuches macht der letzte Teil des wirtschaftshistorischen Werkes von Herrn Ingenieur A. Harry. Er behandelt die Entwicklung der Schiffahrt auf den schweizerischen Flüssen (exkl. Rhein, der seine Bearbeitung im letzten Jahrbuch erfahren hat) und bringt dadurch die überaus gründliche und umfassende Arbeit über die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege zum Abschluss.