Die Zentralkommission, die künftige Beherrscherin des Rheins

Autor(en): **J.R.F.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1919-1920)**

Heft 15-16

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-920664

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Noch seltsamer berührt es, dass Holland den Belgiern einen Kanal zugestanden haben soll, der möglichst geradlienig von Antwerpen nach Ruhrort über holländisches Gebiet verlaufen soll. Eine solche Wasserstrasse würde nämlich das trefflichste Mittel sein, um einen beträchtlichen Teil des Rheinverkehrs auf Kosten von Rotterdam nach Antwerpen abzulenken und überdies dem belgischen Kanal die beherrschende Stellung im künftigen deutschen Mittellandkanal zu verschaffen, die sonst Rotterdam erhalten würde. Das ist ja auch die Hauptabsicht, die Belgien mit dem nach Ruhrort laufenden Kanal verfolgt. Umso unverständlicher mutet es an, dass Holland diesen belgischen Wunsch glatt bewilligt haben soll, und man muss daher hinter diese Meldung ein besonders grosses Fragezeichen machen. Auch aus anderem Grunde klingt die Nachricht wenig glaubhaft. Sollte sie zutreffen, so scheint sie nur darauf hinzudeuten, dass man zu der belgisch-holländischen Kommission keinen Wasserbauingenieur zugezogen hat, denn es bleibt ein Rätsel, wie man einen Kanal auf dem direkten Weg Antwerpen-Ruhrort ausgiebig mit Wasser versorgen will. Der Maas, die als einzige grössere Speisungsquelle in Betracht kommt, kann man unmöglich, ohne die angestrebte Maaskanalisierung selbst zu gefährden, so viel Wasser entziehen, dass im Antwerpen-Ruhrort-Kanal eine stets ausreichend gefüllte Scheitelhaltung vorhanden ist.

Der Schweiz kann an einem von Ruhrort ausgehenden Rhein-Schelde-Kanal, dessen Einfahrt sich übrigens in wenig günstiger Einfahrt befinden würde, da die beiderseitigen Kanalzugänge und die Rheinschiffahrt sich gegenseitig arg behindern müssten, wenig gelegen sein. Eine südlichere Führung des Kanals würde einem Verkehr zwischen der Schweiz und Antwerpen weit mehr zugute kommen. Solche südlicheren Führungen sind mit dem Ausgangspunkt bei Neuss oder Köln von deutscher Seite verschiedentlich empfohlen worden. Sie würden unverhältnismässig vorteilhafter für das Wirtschaftsleben ganz West- und Mitteleuropas sein, zumal da sie reiche Industriegebiete und Kohlenreviere, vornehmlich auch die südlimburgischen Kohlenlager, erschliessen würden, während der direkte Antwerpen-Ruhrort-Kanal im westlichen (ausser im Osten) industrielles Ödland durchziehen müsste. Man müsste es als bedauerlich bezeichnen, wenn das belgische Verlangen, Antwerpen zur künftigen Kopfstation des deutschen Mittellandkanals zu machen, so weit die Oberhand behalten sollte, dass die grösseren und allgemeineren wirtschaftlichen Gesichtspunkte, an denen alle Rheinuferstaaten interessiert sind, darüber zu kurz kämen.

Vielleicht hat Holland den Belgiern den direkten Kanal nach Ruhrort wirklich zugestanden, um durch Überlassung eines Teiles des Mittellandkanal-Verkehrs den Grossteil des schweizerischen, süddeutschen und elsässischen Rheinhandels umso gewisser den holländischen Häfen zu erhalten und den belgischen zu entfremden. Hierin würde wenigstens das einzige Motiv zu sehen sein, das Holland zum Zugeständnis eines solchen Kanals veranlassen könnte. Der Schweiz muss aber an einer guten Verbindung mit Antwerpen viel gelegen sein und auch Belgien sollte es sich noch einmal überlegen, ob seinen Interessen nicht mit einer guten, durch reiches Industriegebiet führenden Kanal-Wasserstrasse zum Mittel- und Oberrhein besser gedient wird als mit einem rein auf den Durchgangsverkehr und den künftigen deutschen Mittellandkanal eingestellten und daher etwas einseitig orientierten Kanal Antwerpen-Ruhrort, umsomehr, als eine etwas südlichere Führung der Rhein-Schelde-Verbindung durchaus noch keinen Verzicht Belgiens auf einen regen Anteil am Mittelland-Kanalverkehr bedeutet.

Ein dritter Kanal, der in den holländisch-belgischen Verhandlungen noch beschlossen worden sein soll, ist von mehr interner Bedeutung für das obere Maasgebiet und kann für die Schweizerinteressen ausser Betracht bleiben.

Die Zentralkommission, die künftige Beherrscherin des Rheins.

(Korr.) Es ist in der letzten Zeit viel die Rede von der Zentralkommission, die auf Grund von Art. 355 des Versailler Friedensvertrages für den Rhein ernannt worden und demnächst zum erstenmal zusammentreten soll als Nachfolger der bisherigen aus je einem Vertreter der Uferstaaten Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Preussen und Holland zusammengesetzten „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt". Diese blickte im Jahre 1918 bereits auf eine 50jährige Wirksamkeit zurück und hat dieses halbhundertjährige Jubiläum durch Herausgabe eines monumentalen Quellenwerkes, einer Zusammenstellung sämtlicher auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Urkunden, begangen.*)

Zum ersten Male ist von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Rede im Protokoll der Wiener Flusskommission vom 24. Februar 1814, wo es heisst: „Es werden schriftliche Bemerkungen und Pläne über die Einrichtung und Befugnisse einer Zentralkommission für die Rheinschiffahrt überreicht von den Bevollmächtigten von Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Frankreich und Preussen. Beschluss, dass eine periodische Zentralkommission für die Rheinschiffahrt niedergesetzt werden soll. Ihr Sitz, Geschäftskreis, Verhältnis zu den Uferstaaten, etc.". Die Einsetzung dieser Zentralkommission unterblieb aber damals, da erst die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 die Ausführung der auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Bestimmungen des Wiener Vertrages brachte und eine Zentralkommission einsetzte, die sich alljährlich ein- oder zweimal zu Mainz zu versammeln hatte. Schon diese Kommission hatte ein weitgehendes Aufsichtsrecht über alle die Rheinschiffahrt angehenden Angelegenheiten und den Entscheid in letzter Instanz in den bei ihr eingeführten Prozessen. Im Jahre 1861 wurde ihr Sitz von Mainz nach Mannheim verlegt, weil die Ereignisse des Jahres 1859 die Anwesenheit eines beglaubigten Agenten Frankreichs in der grössten Festung des norddeutschen Bundes bedenklich erschien. Nachdem die Rheinschiffahrtsakte von 1831 zahlreiche Abänderungen erlitten hatte und ein Teil ihrer Bestimmungen den Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entsprach, wurde sie einer Revision unterzogen und so entstand die revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868. Ihr Zentralorgan ist eben die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, deren Wirkungskreis im wesentlichen derselbe geblieben war wie unter der Akte von 1831 mit der Abänderung, dass ihr Geschäftsgebiet durch den Wegfall der Rheinzölle geschmälert wurde.

In den Geschäftsbereich der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gehören: die Verhandlungen über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung der Rheinschiffahrtsakte und der von den Uferregierungen vereinbarten Verordnungen und Massregeln wahrgenommen werden, ferner die Beratung über die von einzelnen Uferregierungen zur Beförderung der Schiffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung der Rheinschiffahrtsakte und der gemeinsam erlassenen Verordnungen sowie die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte. Sie hat alljährlich einen eingehenden Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt zu erstatten. Die Beaufsichtigung der Wasserstrasse wird ihr ermöglicht durch die in der Rheinschiffahrtsakte vorgeschriebenen Anzeigen der Rheinschiffahrtsinspektoren und die daselbst vorgesehenen technischen Strombefahrungen. Zu erwähnen ist noch, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bisher zur vollen Zufriedenheit der Uferstaaten gewirkt hat, so dass anzunehmen ist, dass eine Revision nicht zu ihren Wünschen gehört. An die Stelle Frankreichs, das 1871 aufhörte Uferstaat zu sein, trat Elsass-Lothringen.

Diese Verhältnisse sollen nun durch den Versailler Friedensvertrag eine einschneidende Abänderung erfahren, denn Art. 355 bestimmt, dass die Zentralkommission künftig nicht

*) „Rheinurkunden", Sammlung zwischenstaatlicher Vereinbarungen, landesrechtlicher Ausführungsverordnungen und sonstiger wichtiger Urkunden über die Rheinschiffahrt seit 1803. Veranstaltet von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mit Zustimmung der Regierungen der Uferstaaten. s'Gravenhage bei Martinus Nijhoff und München und Leipzig bei Duncker & Humblot. 2 Bde.

mehr aus je einem Vertreter der bisherigen sechs Uferstaaten bestehen soll, sondern aus 19 Mitgliedern, nämlich aus je vier Vertretern Frankreichs und der deutschen Bundesstaaten und je zwei Vertretern der Niederlande, der Schweiz, Grossbritanniens, Italiens und Belgiens. Dazu ernennt Frankreich den Präsidenten, der bereits in der Gestalt des ehemaligen Ministers Claveille ernannt ist, und der ständige Sitz wird von Mannheim nach Strassburg verlegt. Diese Bestimmungen und Abänderungen haben bereits in der holländischen, schweizerischen und deutschen Presse eine ziemlich scharfe Beurteilung erfahren; namentlich begreift man in Holland nicht, warum dieses Land als jahrhundertealter Beherrscher der Rheinmündung nur zwei Vertreter abordnen soll, während Frankreich, das eben erst wieder — und zwar nur für eine Strecke von 183 km — Uferstaat geworden ist, fünf Vertreter abordnet. Man weigert sich daher in Holland wohl mit Recht, die künftige Strassburger Zentralkommission als Alleinherrscherin über die niederländischen Gewässer anzuerkennen. Diesen Widerstand hat der oberste Rat in Paris wohl vorausgesehen, denn er behält sich für die Alliierten in Art. 354 des Friedensvertrages das Recht vor, sich über eine Revision der Rheinschiffahrtsakte mit den Niederlanden zu verständigen. Schon seit Weihnachten unterhandeln zwei holländische Vertreter, darunter der bisherige Vertreter in der Zentralkommission, der Leydener Völkerrechtsprofessor Jonkheer van Eysinga, in Paris mit dem obersten Rat, aber man hat bisher nicht vernommen, dass eine Verständigung zustande gekommen sei. Die Schweiz hat weniger Ursache, sich über den Friedensvertrag zu beklagen, denn sie wird darin zum ersten Male offiziell als Uferstaat anerkannt, während man bis zum Abschluss des Waffenstillstandes namentlich in Deutschland den Standpunkt vertrat, dass die Schweiz keinerlei Rechte aus der Rheinschiffahrtsakte ableiten könne Mit Recht könnte man allerdings einwenden, dass die schweizerische Abordnung in keinem richtigen Verhältnis steht zur Stärke der französischen, denn die schweizerische schiffbare Rheinstrecke Basel-St. Margrethen beträgt 212 km, während die französische Uferfront am Rhein nur 183 km lang ist; Frankreich entsendet aber in die Kommission fünf Delegierte und die Schweiz nur zwei. Das ist nicht einerlei, denn in der Zentralkommission erfolgen die Beschlüsse nach Stimmenmehrheit, und der Friedensvertrag hat, um jede andere Fassung von vorneherein zu verunmöglichen, auch schon die Bestimmung vorweggenommen, dass jede Abordnung so viele Stimmen hat als ihr Vertreter zustehen.

Ob das alles aber so leicht zu ordnen und zu revidieren ist, wie man sich das beim obersten Rate vorgestellt hat, ist noch fraglich. Ganz abgesehen davon, dass ohne das Einverständnis Hollands eine Revision gar nicht möglich ist, steht sich der Friedensvertrag selbst im Wege, denn in Art. 354 wird bestimmt, dass das Mannheimer Abkommen von 1868 nebst Schlussprotokoll weiterhin so lange in Kraft bleiben soll, bis die neue Zentralkommission eine Neufassung entworfen und beschlossen hat In der geltenden Rheinschiffahrtsakte aber ist angeordnet, dass die „Beschlüsse der Zentralkommission für die Uferstaaten erst dann Verbindlichkeit erlangen, wenn die Regierungen dazu ihre Genehmigung erteilt haben". Diese Bestimmung ist für diejenigen Staaten, die eine Revision der Rheinschiffahrtsakte gar nicht wünschen, eine Art Sicherheitsventil, denn darnach erhalten Beschlüsse, die nicht die Genehmigung aller beteiligten Staaten finden, überhaupt keine Rechtskraft.

Damit aber sind die Schwierigkeiten nicht zu Ende, denn es warten ihrer noch mehr. Einerseits dringt man in Frankreich auf ein möglichst baldiges Zusammentreten der neuen Rheinkommission, weil man das kürzlich mit Baden abgeschlossene Abkommen über die Benützung des Hafens von Kehl bald unter Dach bringen möchte und weil hiezu die Genehmigung durch die Zentralkommission notwendig ist, anderseits aber haben verschiedene Staaten, wie England, Deutschland, Holland und Italien, also in der Hauptsache die eigentlichen Uferstaaten, ihre Delegierten noch nicht ernannt. Deutschland, das ja zum voraus zu allen Beschlüssen Ja und Amen sagen muss, wird keine Eile haben bei der Ernennung seiner vier Delegierten; aber niemals wird die Schweiz zulassen können, dass ohne die Anwesenheit der englischen, holländischen, deutschen und italienischen Delegierten Beschlüsse gefasst werden. Dies aber ist möglich, denn der Friedensvertrag enthält die bedenkliche Bestimmung, dass Entschliessungen der Kommission auch dann gültig sind, wenn einige der Vertreter bei Inkrafttreten des Friedensvertrages noch nicht ernannt werden können. Darnach könnte also die Kommission Beschlüsse von ausserordentlicher Tragweite für die Schweiz fassen, denen die schweizerische Regierung niemals beistimmen könnte, weil durch deren Verwirklichung die vitalsten Verkehrsinteressen der Schweiz über den Haufen geworfen würden.

Man hat es — hauptsächlich deutscherseits — beklagt, dass der Friedensvertrag in die Rheinkommission auch Staaten aufgenommen hat, die gar nicht Uferstaaten am Rheine sind. Diesen Klagen können wir uns in der Schweiz nicht anschliessen; im Gegenteil, wir begrüssen es, dass Staaten, wie England, Italien und Belgien darin vertreten sind, denn diese Staaten haben wie die Schweiz das grösste Interesse an der Erhaltung des freien natürlichen Stromweges, und es ist anzunehmen, dass sie auf keinen Fall auf die französischen Wünsche nach Abschnürung der Rheinschiffahrt in Strassburg eingehen werden. Belgien, das für seinen Antwerpener Hafen einen Zugang zum Rheine sucht und ihn im Friedensvertrag auch zugesichert erhalten hat, hat ein ebenso grosses Interesse an der Erhaltung der freien natürlichen Fahrrinne bis nach Basel wie Grossbritannien, das sich auf dem Rheine das zentraleuropäische Handelsgebiet zunutze machen will, und Italien, das für seine aus Deutschland und England zu beziehenden Kohlen, Düngstoffe, Metalle etc. eine billige Wasserfracht bis Basel anstrebt. Dass die drei erwähnten Nichtuferstaaten ebenfalls in der Rheinkommission vertreten sind, wird man daher in der Schweiz begrüssen. Namentlich Belgien, das durch die kürzlich getroffenen englisch-deutsch-holländischen Abmachungen über die Förderung der Rheinschiffahrt und die Benützung holländischer Häfen und Wasserstrassen den Antwerpener Hafen stark gefährdet wähnt, wird darnach trachten, seine vorzügliche Bahnverbindung Antwerpen-Basel durch eine vorzügliche Wasserstrasse Antwerpen-Basel via Rhein zu ergänzen und dabei wird es sich nicht damit zufrieden geben, nur bis Strassburg fahren zu können, sondern wird bis nach Basel und später nach Ausbau der Rheinkraftwerke auf der Strecke Basel-Schaffhausen sogar bis an die Grenzen Vorarlbergs streben.

Wir haben hier die Frage des freien Rheins berührt, weil diese eines der Traktanden ist, mit denen sich die Zentralkommission wohl zuerst wird zu befassen haben: die Frage, ob der geplante elsässische Rheinseitenkanal Basel-Strassburg eine im Sinne der Rheinschiffahrtsakte dem offenen Rheine ebenbürtige Wasserstrasse sein wird, was bekanntlich von ernsten Fachleuten in der Schweiz bestritten wird, wird wohl in einer der ersten Sitzungen ihre Behandlung finden. Man glaubt annehmen zu dürfen, dass die englischen, holländischen und deutschen Vertreter wie selbstverständlich die Schweizer für den offenen Rhein eintreten werden, und damit wäre die Stimmenmehrheit für die Erhaltung der natürlichen Stromwasserstrasse bis nach Basel gegeben.

Bereits sind eine ganze Anzahl weiterer Fragen aufgeworfen worden, mit denen sich die Zentralkommission zu befassen haben wird: die Instandhaltung der Fahrrinne im Rheinstrom, wie sie in Art. 28 der geltenden Rheinschiffahrtsakte vorgeschrieben ist, dürfte schon in der ersten Sitzung der Gegenstand einer Beschwerde sein; auch die verschiedenen die Schiffahrt betreffenden ausserordentlichen Massnahmen der Besatzungsarmeen dürften zur Sprache kommen; ferner das bereits erwähnte badisch-französische Abkommen betreffend den Kehler Hafen; das Konzessionsgesuch für das von einem Zürcher Ingenieur verfasste Projekt eines Kraftwerkes bei Kembs, wie auch die Frage der Schiffer-Berufsgenossenschaft, welcher nun die elsässischen Schiffer aus politischen Gründen nicht mehr angehören können. Die Hauptaufgabe, die sie aber in erster Linie zu bewältigen haben wird, und die ihr laut Art. 354 des Friedensvertrages überbunden ist, ist die Revision der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte, ein Traktandum, das die Kommission wohl längere Zeit beschäftigen wird.

Von den 19 Mitgliedern der Kommission sind bis heute

ernannt worden: die vier französischen Vertreter, nämlich Staatsrat Chargueraud, Generalinspektor Dreyfus, Rechtsanwalt Fromageot und Direktor Berninger, ferner die zwei belgischen Vertreter, nämlich Staatsminister Segess und ein Herr Hostie, welchen beiden je ein technischer und juristischer Berater beigegeben wurde. Ernannt sind ferner die beiden schweizerischen Vertreter, nämlich Regierungsrat Dr. Miescher in Basel und Rechtsanwalt James Valloton in Lausanne. J. R. F.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Ausschusses des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 1. Oktober 1919 in Bern, Bürgerhaus.

Anwesend sind 12 Mitglieder.

Vorsitzender: Ständerat Dr. Wettstein, Sekretär: Ing. A. Härry.

Traktanden:

1. Protokoll der Sitzung vom 31. Januar 1919 in Bern.
2. Aufnahmen.
3. Stand der Arbeiten des Verbandes.
4. Wasserwirtschaftsplan Thur, Töss, Glatt.
5. Stand der Finanzierung und der Arbeiten der Kommission für Abdichtungen.
6. Änderungen in den Verträgen mit der „Schweiz. Wasserwirtschaft" und dem Sekretär.
7. Organisation des Departementes des Innern, Wasserrechtskommission und Zusammenarbeit der Bundesverwaltung mit den Verbänden.
8. Anfrage der eidgenössischen Steuerverwaltung betreffend Regalerklärung und Besteuerung der zur Erzeugung chemisch-metallurgischer Massenprodukte verwendeten elektrischen Energie. Allgemeine Diskussion.
9. Verchiedenes.

1. Das Protokoll der Sitzung vom 31. Januar 1919 in Bern wird genehmigt.

2. Aufnahmen. Es werden folgende Mitglieder in den Verband aufgenommen: Aargauischer Wasserwirtschaftsverband, Aarau; Schweizerische Verkehrszentrale, Zürich; Verband Schweiz. Elektro-Installationsfirmen, Zürich; Aktiengesellschaft Conrad Zschokke, Fusterie-Genève; Basler Glühlampenfabrik A.-G., Basel; Spinnerei und Weberei Mollis (Jenny & Co.); Suhner & Co., Herisau; Schweiz. Isola-Werke, Breitenbach (Solothurn); Appareillage Gardy Société anonyme, Genève; Meyer, Dr. Alfred, Bahnhofstrasse 30, Zürich; Muggli, E., Bern; Collet, Prof. Dr. L. W., Genève; Grosjean, Sigmund, Ing., Aarau; Salzmann, Hans, Ingenieur, Solothurn; L. van Affelen, Zürich (Oldenyaal-Holland); Hedinger, Jean, Zürich; Guggenbühl & Müller, Zürich; Schweizer. Rückversicherungs-Gesellschaft, Zürich; Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey S. A., Vevey; A. Buck-Haas, Villa Schönbühl, Zug; Ingenieur-Bureau Moor, Sonnenquai, Zürich; Verband schweizerischer Müller, Zürich. Ein Aufnahmegesuch wird an eine Kommission gewiesen.

3. Bericht über den Stand der Arbeiten des Verbandes. Der Sekretär referiert über die im Verlaufe des Jahres 1919 erfolgten Arbeiten des Verbandes und zwar speziell über die Arbeiten der Gruppen, des Kommission für Abdichtungen, die Propaganda zur Gewinnung neuer Mitglieder etc.

Der Bericht wird vom Vorsitzenden verdankt.

4. Wasserwirtschaftsplan der Thur, Töss und Glatt. Der Sekretär referiert an Hand der aufgehängten Pläne in kurzen Zügen über die Ergebnisse der Untersuchungen.

Auch dieser Bericht wird vom Vorsitzenden verdankt. Er erteilt das Wort an den Vorsitzenden der Kommission, Herrn Oberingenieur Lüchinger. Oberingen. Lüchinger glaubt, dass der Verband von den Resultaten der Untersuchungen befriedigt sein kann. Die Beiziehung von Herrn Dr. Hug war von grossem Wert. Ingenieure und Geologen sollten mehr zusammenarbeiten. Sämtliche Ingenieure haben sich an das Programm gehalten. Die Arbeiten sind weitschichtig. Vielfach fehlen genügende Pegelbeobachtungen. Jedenfalls sind die Ingenieure nicht auf ihre Rechnung gekommen und es sollte eine Nachzahlung gewährt werden.

Der Vorsitzende verdankt den Bericht.

5. Stand der Finanzierung der Arbeiten der Kommission für Abdichtungen. Lüchinger referiert. Er teilt mit, dass Herr Ingenieur Bertola in Vacallo durch Herrn Ingenieur Bossi in Lugano ersetzt worden ist. Er gibt ferner Kenntnis von dem Stand der Arbeiten für die Versuchsanlage und vom Ergebnis der Finanzierung. Er dankt den Werken für die reichlich gewährte Unterstützung und namentlich auch Herrn Oberst Wagner für seine Bemühungen zur Erhältlichmachung einer Bundessubvention. Zum Abschluss der Arbeiten fehlen noch 50—60,000 Fr., so dass also der Verband auf weitere Hilfe angewiesen ist.

Für die Besorgung der Arbeiten der Kommission muss ein Ingenieur gewählt werden. Vorstand und Kommission haben sich auf Herrn Ingenieur Hugentobler in St. Gallen geeinigt und beantragen dessen Wahl durch den Ausschuss.

Der Vorsitzende verdankt den Bericht und eröffnet die Diskussion. Diese wird nicht benützt und Herr Ingenieur Hugentobler einstimmig gewählt. Dem Vorstand wird die Vollmacht zum Abschluss eines Vertrages erteilt.

6. Änderungen in den Verträgen mit der „Schweiz. Wasserwirtschaft" und dem Sekretär. Der Vorsitzende teilt mit, dass der Vertrag mit der „Schweiz. Wasserwirtschaft" revidiert werden muss. Er möchte aber noch das Resultat der letzten Rechnung abwarten und es soll der nächsten Ausschuss-Sitzung eine Vorlage zugehen.

Der Vertrag mit dem Sekretär ist abgelaufen und muss ebenfalls revidiert werden. Auch dieser Vertrag soll der nächsten Ausschuss-Sitzung vorgelegt werden.

Der Ausschuss ist mit diesen Anträgen einverstanden.

7. Eidgenössische Wasserwirtschaftskommission. Der Vorsitzende referiert an Hand des Berichtes, der in den Händen der Mitglieder ist. Er verweist auf die Verhandlungen in Basel. Die Wasserwirtschaftskommission kann nicht das leisten, was man sich von ihr versprochen hat. Das Gefühl ist allgemein, dass sie bei zweckmässiger Organisation besseres vollbringen könnte. Die Kommission sollte kleiner sein oder in ständige Ausschüsse gegliedert werden. Bis jetzt wurde sie nur einmal einberufen, obschon wichtige Fragen, wie Rheinschiffahrt Basel-Strassburg, Seeregulierungen, Aufstellung von Wasserwirtschaftsplänen, Zusammenschluss der Kraftwerke der S. B. B. mit der allgemeinen Kraftversorgung des Landes etc. zu beraten gewesen wären. Offenbar könnte die Kommission den Bundesbehörden viele nützliche Anregungen geben. Sie wird aber nicht in Bewegung gesetzt, und es sollte eine Eingabe an das Departement des Innern gerichtet werden.

Nach Diskussion beschliesst der Ausschuss einstimmig, die Eingabe in vorliegender Form weiterzuleiten.

Zusammenarbeit der Bundesbehörden mit den Verbänden. Der Vorsitzende referiert. Er führt einige Beispiele des mangelnden Zusammenwirkens der Bundesbehörden mit den Verbänden an.

Nach Diskussion beschliesst der Ausschuss, die Eingabe weiterzuleiten.

8. Besteuerung der elektrischen Energie zu elektrochemischen Zwecken. Der Vorsitzende referiert. Die eidgenössische Steuerverwaltung wünscht eine Vernehmlassung des Verbandes über eine Anregung von Ständerat Usteri. Es soll danach die zu elektrochemischen Zwecken verwendete Energie als Regal erklärt und mit einer Steuer belegt werden. Der Vorstand verhält sich dazu ablehnend. Die Regalerklärung ist von zweifelhaftem Nutzen. Gerade die in Frage kommende Energie soll so billig als möglich abgegeben werden. Es handelt sich um überschüssige Energie. Der Ertrag wird überschätzt, die Steuererhebung verlangt einen grossen Kontrollapparat.

Nach Diskussion wird beschlossen, mit dem S. E. V. die Frage gemeinsam zu behandeln und auch den Verband schweizerischer Elektroinstallationsfirmen zu begrüssen.

Einladung der Ligue maritime française. Es liegt eine Einladung zum Beitritt vor. Es wird nach Diskussion beschlossen, auf den Beitritt zu verzichten, da man grundsätzlich keiner ausländischen Vereinigung beitreten will.

Zürich, den 4. Januar 1920.

Der Sekretär: Ing. A. Härry.