

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 21 (1929)

**Heft:** 6

**Rubrik:** Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

#### 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>**

## Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Das Etzelwerk — Hochwasserschutz an der Albigna im Bergell — Die Korrektion des Barthélémybaches im Wallis — Der Ausbau des Rheines von Basel bis zum Bodensee — Wasserkraftausnutzung — Schiffsfahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Aus den Geschäftsberichten schweizerischer Elektrizitätswerke — Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

# Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 35 vom 25. Juni 1929

## Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission im Jahre 1928.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1928 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im November.

**Zusammensetzung der Kommission.** Im Laufe des Jahres ist Herr Kranzbühler gestorben und durch Herrn Ickes ersetzt worden. Demgemäß setzte sich Ende des Jahres 1928 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout.

Für das Reich und die deutschen Uferstaaten: die Herren Bevollmächtigten Seeliger (Bayern), Peters (Preussen), Fuchs (Baden), Ickes (Hessen); der Herr stellvertretende Bevollmächtigte Greuling.

Belgien: die Herren Bevollmächtigten Brunet, de Ruile.

Frankreich: Die Herren Bevollmächtigten: Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Herrenschmidt.

Großbritannien: Der Herr Bevollmächtigte Baldwin.

Italien: Die Herren Bevollmächtigten: Rossetti, Sinalonga.

Niederlande: Die Herren Bevollmächtigten: Jonkheer van Eysinga, Kröller, Schlingemann.

Schweiz: Die Herren Bevollmächtigten: Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier),

Hilfsgeneralsekretär: Herr Charnaud-Hartmann (Franzose),

Mitglieder des Sekretariats: Herr de l'Espinasse (Niederländer), Herr Gerlach (Deutscher),

Sekretär-Archivist: Herr Corrêsy (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind: für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel,

für den Abschnitt IA: Herr Montigny, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées in Straßburg,

für den Abschnitt IB: Herr Oberbaurat Baer in Mannheim.

für den Abschnitt II: Herr Oberbaurat Häusel in Mainz.

für den Abschnitt III: Herr Oberbaurat Gelinsky in Koblenz.

für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger im Haag.

Der Ausschuß setzt sich nunmehr wie folgt zusammen: Herr Ickes, Vorsitzender, die Herren: van Eysinga und Herrenschmidt.

### Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten sind während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzt worden. Der Wortlaut aller grundlegenden Bestimmungen liegt nunmehr, in erster Lesung ausgearbeitet; vor (Freiheit der Schiffahrt, Gleichbehandlung, Abgabeverbot, Freiheit im Durchgangsverkehr) ebenso derjenige für die Mehrzahl der wirtschaftlichen Bestimmungen (Zoll und Häfen), der nautischen Bestimmungen (öffentliche Einrichtungen; Schiffspersonal, schwimmendes Material) der juristischen (Schiffahrtsgerichte) und der technischen Bestimmungen (Bauarbeiten). Die Prüfung der Bestimmungen über die Abweichungen, sowie über die Streitfälle zwischen Staaten, ist in Angriff genommen.

### Beziehungen zu andern internationalen Körperschaften.

Der beratende und technische Ausschuß des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs und die Zentral-Kommission haben ihre Zusammenarbeit an einer Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes weiter fortgesetzt.

Der von dem beratenden und technischen Ausschuß für die Vereinheitlichung der Binnenschiffahrtsstatistik eingesetzte Unterausschuß hatte in großen Umrissen einen Entwurf ausgearbeitet. Einem Wunsche der dritten allgemeinen Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr entsprechend, der die Wichtigkeit einer Zusammenarbeit bei der Vereinheitlichung der namentlichen Güterverzeichnisse und der Statistik der verschiedenen Verkehrsmittel hervorhob, wurde der vorerwähnte Unterausschuß in einen Unterausschuß zur Vereinheitlichung der Transportstatistiken umgewandelt. In seiner erweiterten Zusammensetzung hat dieser Unterausschuß im Jahre 1928 auch die Frage untersucht, wie die von ihm früher für die Binnenschiffahrt aufgestellten Grundsätze auch auf die Seeschiffahrt Anwendung finden könnten. Dabei war er bestrebt, ein System auszuarbeiten, das sich in gleicher Weise auf die Binnenschiffahrt, auf die Seeschiffahrt und die Eisenbahnen anwenden läßt.

Die Prüfung der Frage der Verbesserung der Rheinstatistik, die ordnungsmäßig bis zur ersten Tagung der Zentral-Kommission im Jahre 1928 zurückgestellt worden war, wurde vorläufig vertagt. Sie wird wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden, sobald die Arbeiten des Völkerbundes soweit vorgeschritten sind, daß sie bei der Wiederaufnahme Erfolg versprechen.

### Abkommen und Verordnungen.

An den Verordnungen sind im Jahre 1928 folgende Änderungen vorgenommen worden:

Die von der Zentral-Kommission in Ausführung des Brüsseler Uebereinkommens von 1898 erlassene Eichordnung ist am 1. April 1928 außer Kraft getreten (siehe nachstehend: Eichung der Schiffe).

Die Rheinschiffahrtspolizeiordnung hat verschiedene Zusätze erhalten und verschiedene Änderungen erfahren, die sich auf die Kleinfahrzeuge beziehen. Diese Änderungen sind am 1. August 1928 in Kraft getreten.

Der letzte Absatz des § 41 dieser Polizeiordnung über die Wahrschagegebühren ist am gleichen Datum außer Kraft gesetzt worden.

Die Rheinschiffahrtspolizeiordnung ist in der Schweiz am 29. Juni 1928 auf Verordnung des Bundesrates veröffentlicht worden.

### Technisches.

**Wahrschauer.** Da Deutschland die Kosten des Wahrschauerdienstes übernommen hat, sind die von der Schiffahrt zu entrichtenden Gebühren in Wegfall gekommen.

**Strombefahrung 1924.** Was die Frage der Erhöhung der Brücken von Straßburg-Kehl betrifft, so hat die Zentral-Kommission in ihrer Novembertagung von den Erklärungen der französischen und deutschen Bevollmächtigten Kenntnis genommen, wonach die französischen Behörden den deutschen Behörden technische Vorentwürfe für die Erhöhung dieser Brücken übermittelt haben. In gleicher Weise hat die Zentral-Kommission auch

davon Kenntnis genommen, daß ihr endgültige Entwürfe möglichst bald vorgelegt werden sollen.

**S t r o m b e f a h r u n g 1 9 2 9 .** Bei der Prüfung der Ergebnisse der Strombefahrung von 1924 wurde von einigen Mitgliedern der Zentral-Kommission angeregt, künftige Befahrungen auf Teilstrecken des Stromes zu beschränken, sie dafür aber häufiger stattfinden zu lassen. Dieser Anregung folgend, hat man, ohne einer Entscheidung über die zukünftigen Befahrungen irgendwie vorgreifen zu wollen, beschlossen, eine Strombefahrung in der ersten Hälfte des Juli 1929 auf der Strecke Mannheim-Basel stattfinden zu lassen.

#### A u s b a u d e s R h e i n s z w i c h e n S t r a ß b u r g u n d B a s e l .

In der Novembertagung 1928 hat die Zentral-Kommission die Erklärungen der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis genommen, wonach die Vorarbeiten des Kembser Stauwerks (Peilungen, Errichtung der Gebäude, Eisenbahnhanschluß) beendet, die Erdarbeiten in weitestem Maße, namentlich an der Einmündung des Kanals, bei dem Werk selbst und an den Schleusen, in Angriff genommen sind und die Aufstellung leistungsfähiger elektrischer Maschinen für die Erdarbeiten der Vollendung entgegen geht.

Zur Frage der Regulierung gab der schweizerische Bevollmächtigte die Erklärung ab, daß die zwischen Deutschland und der Schweiz eingeleiteten Besprechungen ihren Fortgang genommen und inzwischen auch zu einem Ergebnis geführt hätten, über das mit der französischen Regierung ein Meinungsaustausch eingeleitet sei.

#### Nautisches.

##### E i c h u n g d e r S c h i f f e .

In der Apriltagung hat die Kommission von der in Deutschland, Belgien, Frankreich, in den Niederlanden und der Schweiz stattgehabten Veröffentlichung der behördlichen Bestimmungen und technischen Instruktionen Kenntnis genommen, die für die Ausführung des Pariser Uebereinkommens erforderlich sind.

Demgemäß erfolgt seit dem 1. April 1928 die Eichung der Rheinschiffe nach dem Pariser Uebereinkommen, das in technischer Beziehung ein abgeschlossenes Ganzes bildet, sowie nach den von den Staaten zur Ausführung dieses Uebereinkommens getroffenen behördlichen Bestimmungen.

##### I d e n t i t ä t d e r S c h i f f e .

(siehe nachstehend: Kleinfahrzeuge).

##### M i n d e s t b e m a n n u n g .

Die neue Fassung der Dienstanweisung für die Untersuchungskommissionen über die Mindestbemannung ist in der Novembertagung angenommen worden. Der neue Wortlaut ist am 1. März 1929 in Kraft getreten.

Die für die Motorboote bestehenden Bestimmungen sind vorläufig beibehalten worden, da die Vorarbeiten für die Aufstellung neuer Vorschriften noch nicht abgeschlossen sind.

Die hauptsächlichsten Änderungen des neuen Wortlautes gegenüber den alten Bestimmungen sind folgende:

Schlepper von 120 bis 200 qm Heizfläche wurden seither verschieden behandelt, je nachdem sie unterhalb oder oberhalb St. Goar verkehrten; oberhalb dieses Platzes mußte Deckpersonal verstärkt werden. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß durch die Verbesserung der Wasserstraße diese unterschiedliche Behandlung überflüssig wurde. Deshalb konnte auch die Erwähnung der Lotsen in der «Anweisung» wegfallen.

Der bisherige Unterschied zwischen Güterdampfern und Schleppern, die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und der Schleppstränge ausgerüstet sind, ist zu Gunsten der Güterdampfer mit mehr als 120 qm Heizfläche in Wegfall gekommen.

Schließlich ist noch eine Verminderung der Bemannung der Schraubendampfer mit einer Heizfläche von 200-260 qm sowie der Raddampfer mit einer Heizfläche von über 320 qm zugelassen worden. Für letztere ist die Bestimmung, wonach

die Zahl der Heizer keinesfalls auf weniger als fünf herabgesetzt werden darf, in Wegfall gekommen. Hiermit ist im Hinblick auf die Fortschritte der Heiztechnik den Untersuchungskommissionen ein großer Spielraum bei ihren Festsetzungen ermöglicht.

#### V o r s c h r i f t e n f ü r d i e F a h r t u n d f ü r d a s S i g n a l w e s e n .

##### a) K l e i n f a h r z e u g e .

Wie in dem Tätigkeitsbericht von 1927 angegeben war, war ein Ausschuß gebildet worden mit dem Auftrag zu prüfen, ob es zweckmäßig sei, die bestehenden Vorschriften durch Bestimmungen über den Verkehr mit Kleinfahrzeugen und namentlich Vergnügungsfahrzeugen zu ergänzen.

Auf Grund des Berichtes dieses Ausschusses sind von der Zentral-Kommission in ihrer Apriltagung verschiedene Ergänzungen in die Schiffahrtspolizeiordnung aufgenommen worden. Die Gründe und das Wesen dieser Änderungen können wie folgt zusammengefaßt werden:

Der Verkehr der Kleinfahrzeuge hat in den letzten Jahren derart zugenommen, daß die Berufsschiffahrt durch ihn stark behindert wurde. Um dieser stehts wachsenden Gefahr vorzubeugen, war es notwendig, den Vorschriften für die Fahrt und für das Signalwesen eine bestimmtere Fassung zu geben, sowie sie zu ergänzen und gleichzeitig Maßnahmen zu ergreifen, um die Identität der Kleinfahrzeuge leichter feststellen zu können und dadurch die Befolgung dieser Vorschriften wirksamer zu gestalten. Man hat deshalb erstens der Polizeiordnung einen § 5a hinzugefügt, demzufolge die Kleinfahrzeuge (d. h. alle Fahrzeuge von weniger als 15 Tonnen, mit Ausnahme der Schlepper) «keinen Anspruch auf einen bestimmten Kurs haben» und folglich verpflichtet sind, dem Kurs der anderen Fahrzeuge auszuweichen. Verschiedene andere Bestimmungen verfolgen den gleichen Zweck, namentlich das Verbot, zwischen den Fahrzeugen eines Schleppzuges hindurch zu fahren oder an ein anderes in Fahrt befindliches Fahrzeug ohne vorherige Zustimmung seines Führers anzulegen oder sich daran anzuhängen. Die Kleinfahrzeuge genießen nicht die der Schiffahrt für das Kreuzen der Fähren und die Fahrt durch die Schiffbrücken eingeräumten Rechte.

Zweitens hat man den unterhalb Karlsruhe und oberhalb der Spikschen Fähre verkehrenden Kleinfahrzeugen die Verpflichtung auferlegt, ein amtliches Kennzeichen zu führen, das durch die Uferstaaten erteilt wird. Von der Führung dieses Kennzeichens sind jedoch befreit «die Angehörigen von Sportverbänden, die von den zuständigen Behörden der Staaten, in welchen sie ihren Sitz haben, mit Rücksicht auf die Aufsicht, die sie über ihre Mitglieder ausüben, eine entsprechende Genehmigung erhalten haben». (§3, Ziffer 3 in fine.)

##### b) L ä n g e d e r S c h l e p p t r o s s e n .

Die Zentral-Kommission hat sich mit dem Vorschlag befäßt, zu gestatten, den Abstand zwischen einem zu Berg fahrenden Schlepper und einem einzigen Anhangschiff, wenn dieses über 1000 T. Tragfähigkeit hat, von 120 m (§ 11, Ziffer 6 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung) auf 200 m zu vergrößern. Eine Entscheidung über diesen Vorschlag konnte im Jahre 1928 nicht getroffen werden, da infolge der Erörterungen, die im Laufe der Herbst-Tagung stattgefunden hatten, eine erneute Prüfung der Frage durch die zuständigen Behörden eines der Uferstaaten erforderlich erschien.

##### c) S c h i f f a h r t b e i N a c h t .

Eine Reederei hat die Streichung des § 21, Ziffer 8 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beantragt, wonach «die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt untersagt ist». Die Zentral-Kommission hat in ihrer Herbsttagung beschlossen, daß, wenigstens für den Augenblick, keine Veranlassung vorliege, diesem Antrag stattzugeben. Die Reederei, der diese Entscheidung mitgeteilt wurde, beharrte indessen auf ihrem Standpunkt, indem sie ihn eingehender begründete.

**Wirtschaftliches und Steuerfragen.****Kapitalsteuer, Umsatzsteuer und Einkommensteuer.**

Eine Reederei hatte in der Befürchtung, daß ihr Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein auch im Ausland zu dem von diesem eingeführten Kapital-, Umsatz- und Einkommensteuern herangezogen würden, sich unter Vorlage des mit den Steuerbehörden geführten Schriftwechsels an die Zentral-Kommission gewandt. Die Zentral-Kommission hat die Beschwerde zur Kenntnis genommen und erstens die bei der Kommission vertretenen Regierungen an die Notwendigkeit erinnert, jegliche mit der Mannheimer Akte von 1868 unvereinbare Besteuerung zu vermeiden und gegebenfalls Maßnahmen zu ergreifen.

**Privates und soziales Recht.**

Der Ausschuß für die Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschifffahrt trat in Berlin im Mai 1928 zusammen. Er hat den Entwurf zu einem Uebereinkommen festgestellt, der folgende Gegenstände behandelt: Eintragung, Eigentum, Hypothek, Zwangsvollstreckung und Vorzugsrechte. Der Entwurf wurde der Zentral-Kommission vorgelegt.

Eine neue Tagung des Ausschusses ist für den Beginn des Jahres 1929 vorgesehen.

Der Ausschuß zum Studium einer Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Rheinschifffahrt ist noch nicht zusammengetreten.

**Rechtsangelegenheiten.**

Wie in dem vorhergehenden Tätigkeitsbericht<sup>1)</sup> ange-

geben, hat die Zentral-Kommission untersucht, welche Anwendung Artikel 40 der Mannheimer Akte in den Uferstaaten und in Belgien findet, und zwar sowohl in der Ausführung der Erkenntnisse der Rheinschiffahrtgerichte als auch der Uebermittlung, der auf die Rheinschiffahrtssachen bezüglichen Mitteilungen und namentlich der von den Rheinschiffahrtgerichten ausgehenden Rechtshilfesuchen. Diese Untersuchung wurde auch während der beiden Tagungen von 1928 fortgesetzt, konnte jedoch bis jetzt noch nicht abgeschlossen werden.

Die Gesamtzahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen ist von 14 in 1927 auf 18<sup>1)</sup> in 1928 angewachsen. Von diesen 18 Berufungen sind 8 in Strafsachen eingelegt worden, während die 14 pro 1927 sich auf Zivilsachen bezogen. Die Zahl der Berufungen in Zivilsachen ist demnach von 14 auf 10 gesunken.

**Beschwerden.**

Im Berichtsjahre sind bei der Kommission zwei Beschwerden eingelaufen. Die erste bezoog sich auf eine Steuerangelegenheit (Kapital-, Umsatz- und Einkommensteuer) die zweite auf eine wirtschaftliche Frage (Bordvorräte). Die Untersuchung dieser Beschwerden hat im Jahre 1928 zu Beschlüssen geführt.

**Innere Angelegenheiten.**

Der Haushaltplan für 1928 ist auf 175,000 Schweizer-Franken belassen worden.

<sup>1)</sup> In dieser Zahl sind zwei Gruppen zusammenhängender Prozeßsachen einbegriffen.

**Das Etzelwerk.**

Am 15. Mai 1929 hat der Kantonsrat Schwyz die Etzelwerkkonzession gemäß Art. 7 des schweizerischen Wasserrechtsgesetzes genehmigt, während die Kantone Zürich und Zug ihre Verleihungen schon im Jahre 1919 erteilt hatten. Es wird sich für diese Kantone nur noch darum handeln, die seither neu abgeschlossenen Zusatzverträge zwischen Bundesbahnen den Bezirken Einsiedeln, Höfe und Kanton Schwyz auch auf ihren Konzessionen anwendbar zu erklären, soweit für sie ein Interesse dafür besteht. Es handelt sich bei diesen Zusatzverträgen vor allem um Leistungen des Konzessionärs an die direkt betroffenen Bezirke, über Verkehrswege, Inkonvenienzschädigungen, Gratisstromlieferungen und Auslegungsregeln von Konzessionsbestimmungen. Damit dürften die langwierigen Verhandlungen, die mit längeren Unterbrechungen bis ins Jahr 1910 zurückgehen, abgeschlossen sein, und es besteht Aussicht, daß mit dem Bau im Jahre 1931 begonnen werden kann.

Besondere Schwierigkeiten bei den Verhandlungen boten vor allem die Stauhöhe und die Verkehrsverbindungen. Die höchste Staukote ist definitiv festgesetzt auf „1 Meter tiefer als das Straßenkreuz vor der Willerzeller Kirche“, d. i. Kote 892,6 m ü. M.\*.) Damit entsteht der Sihlsee im Umfange, wie er aus der Uebersichtskarte in dieser Nummer ersichtlich ist. Die unter Wasser gesetzte Fläche beträgt 11,5 km<sup>2</sup>. Sie besteht zum

größern Teil aus Torf- und Streuboden. Über die notwendig werdenden Umsiedelungen enthält der Bericht des Siedlungsausschusses vom 1. Januar 1923 folgende Angaben:

Durch den Stausee werden 55 bürgerliche Heimwesen von zusammen 1186 ha Land, 44 Wirtschaftsgebäuden und 33 andern Gebäuden im vollen Umfange vernichtet. Auf diesen Heimwesen finden heute 274 Personen mit einem Viehstand von 148 Stück Großvieh und 167 Stück Kleinvieh ihren Lebensunterhalt.

75 weitere Heimwesen mit 899 ha Land, einer Bevölkerung von 388 Personen, einem Viehstand von 631 Stück Groß- und 232 Stück Kleinvieh und 77 Wohn- und 239 Wirtschaftsgebäuden liegen im Stauseebereich und kommen teilweise — mit oder ohne Gebäude — unter Wasser. Vom Wirtschaftsareal dieser Heimwesen gehen 461 ha und von den Gebäuden fast zwei Drittel an den Stausee verloren. In 50 Fällen ist der Verlust so groß, daß das ganze Gewerbe aufgegeben werden muß; dagegen lassen sich die andern 25 Heimwesen durch Landumtausch und Landabgabe wiederherstellen.

Eine dritte Art von Heimwesen muß an den Stausee lediglich Teile abgeben. Es sind 226 an der Zahl, mit 1942 ha Wirtschaftsland, 1100 Bewohnern, 1535 Stück Groß- und 694 Stück Kleinvieh und 220 Wohn- und 566 Wirtschaftsgebäuden. Von diesen Heimwesen verlieren nur 2 soviel Land, daß sie als Wirtschaftseinheit aufgegeben werden müssen: 173 Heimwesen bedürfen zur vollen Wiederherstellung der Landzuweisung und 51 ist der Landverlust so gering, daß sie keiner weiteren Maßnahmen zur Wiederherstellung bedürfen. Die 226 Heimwesen werden nur der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Im ganzen werden also 356 Heimwesen mit einer Bevölkerung von 1762 Personen durch den Stausee irgendwie in Mitleidenschaft gezogen. Mehr als 120 Wirtschaftseinheiten gehen dabei vollständig verloren. Im Bereich des Stausees selbst wohnen 510 Personen, wovon 364 im Hauptberuf landwirtschaftlich tätig sind.

Nach den Untersuchungen der Ansiedlungskommission lassen sich im Bezirk Einsiedeln (Wärimoos, Schönbachli, Rickenatal, Sulztal, Schönenboden, Schwaigmatt, Untersyten, Hirzenstein, Neuried, Waldweg-West, Waldweg-Ost, Alten-

<sup>\*</sup>) Alter Horizont R. P. N. = 376.86.