

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 3 (1910-1911)
Heft: 1

Artikel: Verbandspolitik
Autor: Hautle-Hättenschwiller, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-919890>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.04.2025

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

$$\frac{146 \times 67 \times 15,768,000}{1000} = \text{zirka } 154,000,000 \text{ m}^3$$

abzüglich Hochwasser-
serverluste wie oben 6,000,000 m³

abzüglich 50 % der
Versickerung u. Verdunstung 4,500,000 „ 10,500,000 „

Es verbleibt als erforderliches See-
volumen 144,000,000 m³

Der maximale Wasserspiegel liegt auf Kote 727,70; die Seeoberfläche ist dabei 7,24 km². Da eine Senkung um 23,7 m bis auf die minimale Kote von 704 vorgesehen ist, so ist bei dieser Kote die Seeoberfläche 5,70 km², und das angenäherte Volumen $\frac{23,7 (7,24 + 5,70) \text{ Mill.}}{2} = \text{zirka } 153,000,000 \text{ m}^3$.

Die Marge für ausserordentlich trockene Jahre beträgt somit $153,000,000 - 144,000,000 = 9,000,000 \text{ m}^3$.

Die Reserve ist hier nicht so leicht zu beschaffen wie beim Sihlwerk; eine noch grössere Senkung wäre nicht ratsam.

Verfügbares Gefälle. Der mittlere Wasserspiegel des Sees würde auf Kote 716 liegen; der Wasserspiegel des Zugersees steht auf Kote 417, somit 716 m
abzüglich 417 „

durchschnittlich verfügbares Bruttogefälle 299 m
abzüglich Verluste im Druckstollen und den Druckleitungen 18 „
Nettogefälle 281 m

Verfügbare Energiemenge. Die ausnutzbare jährliche Wassermenge beträgt wie oben 174 Mill. m³. Bei einem Turbinennutzeffekt von wiederum 80 % ergeben sich

$$\frac{174,000,000 \times 281 \times 0,80 \times 1000}{60 \times 60 \times 75} = 145 \text{ Mill. P. S.-Std.}$$

Bei 8 % Generatoren- und Transformatorenverlusten erzielt man somit in hoher Spannung am Schaltbrett der Zentrale pro Winterhalbjahr bei dem Ägeriseeprojekt

$$\frac{145,000,000 \times 0,92 \times 736}{1000} = 98 \text{ Mill. KW-Std.}$$

(Schluss folgt.)



Verbandspolitik.

Referat von Dr. A. HAUTLE-HÄTTENSCHWILLER an der zweiten ordentlichen Generalversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee vom 11. September 1910 in der Tonhalle in St. Gallen.

Mit dem Jahre 1910 ist eine neue Aera in der Entwicklung der kontinentalen Binnenschifffahrt angebrochen, ein Wendepunkt von geschichtlicher Bedeu-

tung eingetreten. Entgegen feststehendem Völkerrechte, entgegen allen modernen Finanzierungsgrundsätzen für Wasserstrassen, entgegen der deutschen Reichsverfassung hat der deutsche Bundesrat das Reichsgesetz über die Einführung von Abgaben auf natürlichen schiffbaren Strömen angenommen. Wahrscheinlich wird auch der Reichstag noch dieses Jahr in starker Mehrheit das Gesetz annehmen und dieses mit dem 1. Januar 1911 in Kraft treten. Deutschland verlässt damit den Grundsatz, dass Wasserstrassen gleich den Landstrassen ohne Verzinsung und Amortisation aus allgemeinen Staatsmitteln erstellt werden sollen, weil sie der Allgemeinheit durch den billigen Verkehr die Hebung der Steuerkraft etc. an sich schon genug Vorteile bieten.

Es müssen tiefliegende Motive bestimmend gewesen sein, bis ein Rechts- und Kulturstaat vom Range Deutschlands sich zu einer solchen anscheinend rückschrittlichen Massregel entschliessen konnte.

* * *

Wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir diese Ursachen teils auf politischem teils auf wirtschaftlichem und teils auf finanzpolitischem Gebiete suchen.

1. Deutschland sieht, wie seinem von der Natur so gesegneten Rivalen Frankreich um die Mitte der fünfziger Jahre herum das gesamte französische Eisenbahnnetz unentgeltlich anheimfällt und wie es mit den dadurch ersparten Anlagekapitalien zu seiner wirtschaftlichen und militärischen Hebung seine Stromgebiete und deren Kanalverbindungen nach einem grosszügigen Programme systematisch für die Grossschifffahrt umbaut. Die drei grössten Stromgebiete: die Rhone, Seine und Loire sollen durch die Schweiz mit dem Rhein verbunden werden. Frankreich will den schwerfälligen Massengüterverkehr auf die Wasserstrassen abladen und die Eisenbahnen für die Verbesserung und Erleichterung des Personen- und Eilgüterverkehrs freimachen. Es bezweckt aber auch in Verbindung mit der Rhein-Bodensee-Schifffahrt einen intensiven Gütertausch mit Süddeutschland, der Schweiz, den Donauländern und nicht zuletzt mit Südrussland zu erreichen. Auch ihm gilt der Grundsatz, die beste Allianz im Kriege ist die wirtschaftlich engste Verbindung im Frieden.

2. In einer ähnlichen Weise hat Deutschland als das notwendigste und beste Substrat des Dreibundes in Friedenszeiten stets die möglichst enge wirtschaftliche Verankerung betrachtet. Schon im Jahre 1896 haben die Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Schifffahrtsverbände eine möglichst starke handelspolitische Annäherung zwischen Deutschland und den Donauländern verlangt. Dieser Ruf ist inzwischen weder verstummt noch an den Toren Berlins verschollen. Deutsche Politik und deutscher Unternehmungsgeist richten ihre Aufmerksamkeit nach Österreich, den Donauländern, Südrussland und nach dem Orient.

Der weitere Zweck liegt dabei auch im Bestreben nach Versorgungsunabhängigkeit. Deutschland ist wie die Schweiz nicht imstande, sich mit eigenen Landesprodukten zu ernähren und deshalb bei seiner bald siebzig Millionen betragenden Einwohnerzahl auf die Getreideeinfuhr im grossen Maßstabe angewiesen. In den Donauländern und besonders in Südrussland befinden sich grosse Getreidegebiete. Südrussland hat den klebreichsten Weizen und doch nur zirka 33 % des fruchtbaren Landes bebaut. Heute aber liegen diese Gebiete in der Frachtdistanz noch weiter von Mannheim und Mitteldeutschland weg, als Nordamerika und Ostindien. Leistungsfähige Wasserstrassen erst machen den Weizen jener Länder auf dem deutschen Markte billiger als den überseeischen. Was aber für Deutschland dabei zu einer gewissen Erlösung im Ernstfalle werden kann, ist die Unabhängigkeit von den Nordseehäfen im Falle irgend einer Sperrung.

Bei dieser grossen Tragweite der Rhein-Donauverbindung ist es begreiflich, dass sie auf mehrfachem Wege gesucht wird. Wir finden da die Projekte der Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Donauverbindung, sowie eines Kanals vom Bodensee nach der Donau bei Neu-Ulm, ferner die Projekte für die Donau-Oder-Donau-Moldauverbindung und den Gebirgskanal von der Donau nach dem Adriatischen Meere und dem Hafen von Triest.

In die Interessensphäre auch dieses grossartigen Wasserstrassenprogrammes ist die Schweiz mit hineingezogen und sie hat deshalb allen diesen Bestrebungen ein achtsames Auge zuzuwenden.

3. Der Durchführung dieses Programmes kommen nun insbesondere die süddeutschen Staaten entgegen. Sie erkennen sie als eine dringliche Staatsnotwendigkeit an, denn die Regierungen und die sämtlichen Parteien und Handelskörperschaften von Südbaden, Württemberg und Bayern können sich der Tatsache nicht entziehen, dass sie ohne Meeresanschluss immer mehr auf den dürren Ast hinauskommen. Sie machen sich kein Hehl daraus, dass sie gegenüber den, mit Wasserstrassen gesegneten Gegenden Deutschlands unmöglich Schritt halten können und immer mehr ins wirtschaftliche Hintertreffen kommen, wenn ihnen nicht das Reich zum Anschluss an den Rhein und die Donau Hand bietet.

Das Grossherzogtum Baden will seinerseits nicht die Schifffahrt bloss bis nach Basel, welche seine Häfen und Bahnen schädige, sondern eine solche ganz bis in den Bodensee, damit auch der Süden Badens als Ausgleich für jene Verkehrseinbussen zu den eminenten Vorteilen der Schifffahrt gelange.

4. Andererseits liegt es in der Politik der Seehäfen, dass sie einander in der Gewinnung von Hinterland zu überbieten suchen. Dazu sind aber nur die Wasserstrassen tauglich, nicht die Eisenbahnen, weil diese über eine gewisse Strecke hinaus zu teuer sind. Die

Konkurrenz unter den Seehäfen bedingt nun, dass je weiter die Wasserstrassen von einem Seehafen ins Binnenland hineinragen, auch die Wasserwege von Konkurrenzhäfen aus entsprechend weit vorgezogen werden, bis die internationalen Wasserstrassen ineinander übergehen, was hauptsächlich in der Schweiz geschehen wird.

5. Diese Gesamtlage hat sich nun Preussen zunutze gemacht. Es konnte das um so leichter, als ihm die knappe Finanzlage im Reich und in den Bundesstaaten wesentlich zu Hilfe kam.

So hat man sich schliesslich mit dem aus dem Chinesischen entlehnten Sprichworte getröstet: Abgaben zahlen geht nicht schwer, wenn das Wirtschaftsleben blüht! und man hat sich ferner gesagt: lieber Wasserstrassen mit geringen Abgaben als gar keine!

Damit hat das Prinzip der Selbstkostendeckung der Schifffahrt für einen grossen Teil des Kontinentes den Sieg davon getragen. Der dadurch gesicherte Bau des projektierten deutschen Wasserstrassennetzes wird dem Wasserstrassenbau in ganz Europa einen gewaltigen Vorschub leisten und den Wasserstrassenbau in andern Staaten zur zwingenden wirtschaftlichen und militärischen Notwendigkeit gestalten.

Die Hauptfrage beim Bau eines deutschen oder teilweise deutschen Wasserstrassenprojektes dreht sich in Zukunft nur noch um die Bauwürdigkeit. Die Finanzierung ist bei Bejahung dieser Vorfrage zum vorneherein gelöst. Die Baukosten werden einfach auf den Verkehr abgewälzt.

* * *

Wenn sich die wirtschaftliche und technische Bauwürdigkeit der Rheinstrecke Basel-Bodensee herausstellt und Österreich und die Schweiz sich zu einer ihren Interessen entsprechenden Beitragsleistung verpflichten, so ist nach bereits getroffenen Vereinbarungen für die Finanzierung der Schiffbarmachung der genannten Strecke gesorgt.

1. Es ist nämlich für die Strecke Strassburg-Bodensee ein Stromverband mit einer eigenen Stromkasse vorgesehen. Die Strecke Strassburg-Basel soll abgabenpflichtig sein — wohl selbstverständlich mit Ausnahme des Transits nach Österreich und der Schweiz — während die Etappe Basel-Bodensee auf Grund der Staatsverträge von 1808 zwischen Baden und Aargau und von 1879 zwischen Baden und der Schweiz allgemein abgabenfrei bleiben soll. Die Baukosten für diese Strecke sollen von den beteiligten deutschen Staaten im Verhältnis ihrer Quoten unter Regressrecht auf die Einnahmen der Stromkasse vorgeschossen werden. Wie nun die Schweiz dabei und für die Aufnahme unter die Kontrahenten der Rheinschifffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt behandelt wird, ist noch offen.

2. Was die Feststellung des wirtschaftlichen Interesses einerseits der Gesamtschweiz und andererseits

der Rhein- und Bodenseeuferkantone anbetrifft, so sollte sie unbedingt beförderlich und sowohl behördlich als auch von den Organen der Handels-, der Industrie-, Gewerbe- und Bauernvereine und von unserm Verbandsstudium studiert werden.

Dabei ist die Fern- und Nahwirkung der Rhein-Bodenseeschifffahrt zu unterscheiden:

a) Die Fernwirkung kommt allen beteiligten Staaten zugute. Sie ist um so grösser, je grösser der Staat und je grösser sein Verkehr nach der betreffenden Richtung ist. Der handelspolitische Aktionsradius eines jeden Landes wird nach dem Innern des Kontinentes vergrössert, Kultur und Wirtschaft werden intensiver und durchdringen sich gegenseitig. Die Schöpferin dieser Veränderungen ist die Durchgängigkeit des Wasserstrassenverkehrs. Daraus aber, dass die Schweiz wie im Mittelalter auf den Alpenpässen und wie in der Neuzeit in den Alpendurchstichen dem Weltverkehr auch auf den Wasserstrassen die Tore ihres Gebietes weitblickend öffnet, hat sie nicht nur die indirekten Vorteile der Verwendung von Arbeitskräften für die Besorgung dieses Transits, sondern auch günstigere Kaufs- und Verkaufsbedingungen und -gelegenheiten, grössere Betätigung ihrer Schiffswerften und Schwerindustrien, vielgestaltigere Verwendung der eigenen elektrischen Energiemengen; doch sind das alles Vorteile, die jedes andere Land in seinem Verhältnis ebenfalls besitzt. Weit grösser ist dabei der Vorteil Deutschlands, dessen grösster Binnenschiffspark auf dem Kontinente einer Periode schönster Blüte entgegengeht.

Alle diese Erwägungen spielen für die Bauwürdigkeit des Wasserweges Basel-Bodensee aus allgemein kontinentalen Interessen und ebenso für die Abmessungen der Schleusen und Hebewerke, die Hafenanlagen usw. eine ausschlaggebende Rolle. Für die Festsetzung der Bauwürdigkeit eines erstklassigen Verkehrswerkes werden überall die mutmasslichen Berechnungen solcher Fernwirkungen herangezogen.

b) Bei den wirtschaftlichen Nahwirkungen kommen die Vorteile in Betracht, welche die an den Rhein und Bodensee anstossenden Ortschaften und Kantone besitzen. Eine Enquete hat ergeben, dass Rheinfelden, Arbon und Rorschach bereits Güterhafen-Projekte erstellt haben. Die Grosszahl der übrigen Ortschaften hat geeignetes Uferland erworben oder sich gesichert. An die zuständigen Stellen der Rhein- und Bodenseeuferkantone richten wir das höfliche Gesuch, die für die Rhein-Bodenseeschifffahrt notwendigen Vorarbeiten auch auf wirtschaftlichem Gebiete veranstalten zu wollen. Sie werden auch im Auslande vorgenommen und der Zeitpunkt ist vielleicht nicht ferne, wo man darüber sollte verfügen können.

3. Wichtig ist für uns die baldige einwandfreie Feststellung der technischen Bauwürdigkeit

der Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheins.

a) Über die Projektierungsarbeiten wurde nach langen Verhandlungen im vergangenen August ein Kompromiss angenommen, wonach der freie internationale Wettbewerb, ausgenommen für das ausschliesslich auf Schweizergebiet liegende Rheinstück bei Schaffhausen und am Rheinflall angenommen wurde, während die Projektierung für das ausgenommene Stück gegen Selbsttragung aller Kosten im Gesamtbetrage von 40,400 Franken unserem Verbandsstudium überlassen und die badische Regierung um ihr Einverständnis zu diesem Vorgehen angegangen werden soll. Regierung und Landstände von Baden haben nämlich unter der Bedingung des freien Wettbewerbes einen Beitrag von 20,000 Mark an die Projektierung in Aussicht gestellt, immerhin mit dem Bemerken, dass sie vorgängig ihrer definitiven Stellungnahme noch diejenige der Schweizerverbände abwarten wollen. Sollte nun die badische Regierung, was aber jedenfalls nicht anzunehmen ist, mit dem Vorschlage nicht einverstanden sein, und die Entrichtung einer Subvention von 20,000 Mark verweigern, so wäre der Internationale Rheinschiffahrtsverband dadurch schadlos gehalten, dass er nach dem Aktionsprogramm ebenfalls 20,000 Franken an die Projektierung am Rheinflall zu bezahlen gehabt hätte, wovon er nun von uns entlastet worden ist.

Es kann sich fragen, ob an dieser Stellungnahme unseres Verbandes die Sorge für die Erhaltung der Schönheit des Rheinfalles Anteil habe! Gewiss! Das Schweizervolk würde es nie zugeben, dass dieses Naturwunder einem Kraftwerke weichen dürfte. Die Grossschiffahrt lässt sich aber dort mit Leichtigkeit einführen, ohne dass der Rheinflall darunter leidet.

Oder sind die Rechtsverhältnisse der ehemals streitigen Grenzen zwischen Zürich und Schaffhausen und die Kraftwerke schuld? Gewiss! Die Rücksichten auch hierauf lassen weder einen nationalen noch einen internationalen Wettbewerb, der darüber rücksichtslos hinwegschreiten könnte, als tunlich erscheinen.

Staats- und völkerrechtliche Gesichtspunkte werden es gewesen sein, welche den Bundesrat und die Regierungen von Schaffhausen und Zürich bewogen haben, für dieses Projektierungsstück unbedingt am Aktionsprogramme festzuhalten?

* * *

Soweit der Rhein vollständig auf Schweizerboden liegt, erfordern es auf jede Gefahr hin die staats-, hoheits- und völkerrechtlichen Verhältnisse, dass die Schweiz sowohl die Projektierung, als auch die Bauausführung und die Betriebsverwaltung der Schifffahrt auf dieser Strecke selbständig und ohne alle und jede fremdländische Einmischung besorge.

1. Wir haben hier ein ähnliches Verhältnis wie bei der Gotthardbahn und wie bei der Rhone-Aare-Rheinverbindung, soweit sie auf Schweizergebiet liegt.

Auch die Gotthardbahn wurde, nachdem die subventionierenden Staaten die Pläne genehmigt hatten, mit Hilfe der Subventionen durch die Schweiz gebaut. Ein Gleiches wird bei Schaffhausen eintreten müssen.

Ein nationaler Wettbewerb ginge hier ebensowenig, wie ein internationales Preisausschreiben an. Eine bloss nationale Ideenkonkurrenz hätte den Anschein erwecken müssen, als sei sie direkt gegen die ausländische Industrie gerichtet, während die Gründe für deren Ablehnung an einem ganz anderen Orte liegen.

Wir konstatieren hier nur, dass Baden in Verbindung mit Hessen und Württemberg die Neckar-Donauverbindung ebenfalls an ein Konsortium übertragen hat, obwohl dort mindestens ebensowenig ein Wettbewerb zur Erlangung der bestmöglichen Idee am Platze gewesen wäre.

2. Das Grossherzogtum Baden stellt allerdings die sofortige Beseitigung der Schiffahrtshindernisse auf der Strecke Strassburg-Basel in Aussicht, wenn die Schweiz Hand biete für die Schiffahrt bis in den Bodensee. Dieser Standpunkt kann von unserem Verbandsverband nur begrüsst werden, aber er enthält doch einen Zwang. Wenn nun aber die Rheinschiffahrt einmal bis in den Bodensee ausgebaut ist, und die ausschliesslich auf Schweizergebiet liegende Strecke sich vollständig unter der Hoheit der Schweiz befindet, so hat diese ebenfalls die Möglichkeit, wenn die Schiffahrt auf einer anderen Strecke, sei es des Rheins oder einer anderen Wasserstrasse des Kontinentes unterbunden werden sollte, entsprechende Massnahmen zu treffen, durch welche dem schweizerischen Verkehr und den schweizerischen Schiffern und Reedern das Gegenrecht in den anderen Ländern bewahrt werden muss. Schon aus diesem Gesichtspunkte müssen die Hoheitsrechte an der vollständig auf Schweizerboden liegenden Strecke zum vorneherein und sorgfältig gewahrt werden.

3. Weit wichtiger aber ist noch der Umstand, dass die auf Schweizerboden liegende Rheinstrecke unter die Bestimmungen, und zwar unter den ganzen Komplex von Rechten und Pflichten der Neutralitätsakte der Schweiz fällt. Diese legen uns für den Frieden und Krieg teils Schutz- und Asylrechte und teils Pflichten zur Wahrung der Neutralität auf. Es muss als eine glückliche Fügung betrachtet werden, dass die Natur das grösste Verkehrshindernisstück des Rheines für den interkontinentalen Weltverkehr auf neutrales Gebiet verlegt hat. Es ist damit der Schweiz die Mission überantwortet, die wirtschaftliche und politische Friedensbürgschaft zu übernehmen. Diese Angelegenheit ist von so grosser nationaler und internationaler Tragweite, dass wir wohl eher auf die Rhein-Bodenseeschiffahrt überhaupt verzichten, als dass wir an der Hoheit dieser Rheinstrecke etwas einbüßen.

4. Dieses Rheinstück ist aber auch imstande, uns im Kampfe gegen die Abgabenbelastung des schweize-

rischen Transitverkehrs sowie für die Aufnahme der Schweiz unter die Kontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die wertvollsten Dienste zu leisten.

Wir setzen aber damit noch nicht das ganze Spiel auf eine Karte. Wenn die Schweiz in der ganzen Rhein-Bodenseeschiffahrt im Ernste verkürzt werden sollte, was bis heute noch nicht anzunehmen ist, so würde dadurch nur der von Deutschland gefürchtete Aare-Rhoneanschluss um so rascher gebaut werden. Zudem hat die Schweiz als Wasserspenderin eine gewisse Macht in Händen, sie kann das Wasser ja nicht aufhalten, aber sie hat es in der Hand, ihre Seen so zu regulieren, dass die Zahl der Schiffahrtstage und dadurch die allgemeine Rentabilität der ganzen Rheinschiffahrt enorm gehoben wird. Daran hat wieder hauptsächlich Deutschland das grösste Interesse.

* * *

Weiterer Worte zur Rechtfertigung unseres Vorgehens wird es nicht bedürfen. Mit unserer Darlegung soll das gute Einvernehmen mit den Behörden und Vertretern des Grossherzogtums Baden und insbesondere mit dem Internationalen Rheinschiffahrtsverband, mit dem wir auf ein geschlossenes Zusammenarbeiten unbedingt angewiesen sind, in keiner Weise gestört werden. Ohne eine sich immer enger zusammenschliessende Interessengemeinschaft mit diesen Instanzen ist unter Wahrung unserer Sonderrechte eine baldige Vollendung des Werkes nicht abzusehen.

* * *

Die Rhein-Bodenseeschiffahrt ist volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch das zurzeit wichtigste Problem der Schweiz, was die interessierten, behördlichen, parteipolitischen und wirtschaftlichen Instanzen unseres Landes veranlassen sollte, sich damit intensiv zu befassen. Die Schweiz war im Verkehrswesen nie eine Schwarzseherin, und sie hat es nicht bereut. Die Schweizerschiffe kommen mit den überall an Wasserstrassen liegenden Weltmarktzentren in direkte Verbindung. Die massenhaften, sich gegenseitig ergänzenden Güter vom Rhein, Rhone, Seine, Loire, Donau, Oder, Werra, Weser usw. treten auf der Strecke Basel-Bodensee und an den schweizerischen Binnenplätzen in ausgleichenden Wettbewerb. Die Meereshäfen bilden um die Schweiz herum einen Kreis und die Wasserstrassen sind die Radien, die im Mittelpunkte des Kreises, in der Schweiz, ineinanderlaufen. Der Zentralpunkt des Weltmarktes rückt mit Naturnotwendigkeit in die Schweiz hinein. Es ist deshalb eine unaufschiebbare und unerlässliche Pflicht aller verantwortlichen Faktoren unseres Landes, sich dieses Problems anzunehmen. Die Kraft der wenigen Einzelnen, welche sich damit aktiv befassen, reicht nicht aus. Alle einsichtsvollen und führenden Männer sollten in Verbindung mit der schweizerischen Presse an diesem Werke des Fortschritts arbeiten.