

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 3 (1910-1911)

**Heft:** 6

  

**Artikel:** Die Bedeutung der Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee vom Standpunkte der Schweiz aus

**Autor:** Hautle, A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-919905>

### **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:** 13.03.2025

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

Dass kalorische Reserven zur Ergänzung von 25—35% des Kraftbedarfs an Plätzen, die vom Weltverkehr soweit abliegen, wie die meisten dieser Anlagen, absolut unwirtschaftlich wären, leuchtet ohne weiteres ein.

Die Frage einer anderweitigen Verwertung dieser Kräfte, vielleicht als Ergänzungskraft für Anlagen an den Mittelgebirgsflüssen, deren niederste Wasserstände häufig in die Sommer- und Herbstmonate fallen, wird ja natürlich erst dann aktuell werden, wenn die zum Teil schon vorhandene Überproduktion in elektro-chemischen Produkten die Preise auf ein Niveau herabdrücken, das den Fabrikanten jede Möglichkeit einer Verzinsung ihrer Anlagen benimmt.

Vielleicht die sicherste und zukunftsreichste dieser Industrien, die Herstellung von Stickstoffkalk, hat sich in Skandinavien angesiedelt, weil dort die grossen Wasserkräfte konstanter, günstiger gelegen und billiger im Ausbau sind, alles Momente, die bei einem Massenprodukt wie Kunstdünger eine ausschlaggebende Rolle spielen.

Unter den motorischen Anlagen mit gemischter Verwertung der gewonnenen Energie sind solche zu verstehen, die ein gutes Teil der gewonnenen Kraft in eigenen Betrieben konsumieren und nur den Überschuss an nahegelegene Verbraucher abgeben. Es sind meist ältere oder doch nicht sehr bedeutende Werke, die sich durch Verkauf der überschüssigen Energie an dritte die eigene Betriebskraft verbilligen und daher in der Regel rationell und befriedigend arbeiten.

Von grosser Bedeutung für die Entwicklung des Verbrauchs an elektrischer Energie sind vor allem die Überlandzentralen. Sie sind die Bahnbrecher im Ausbau unserer Grosswasserkräfte gewesen und ihnen haben wir es zunächst zu danken, dass der elektrische Strom seinen Weg in die kleinen industriellen und gewerblichen Betriebe in Haus und Keller und in die entlegensten menschlichen Siedelungen gefunden hat. Es ist also auch hier der private Unternehmungsgeist, der bahnbrechend gewirkt und das Feld erobert hat. Bei aller Anerkennung dieses Verdienstes dürfen wir aber nicht ausser Acht lassen, dass ihr Entstehen auf spekulativer Grundlage beruht und dass es das Grosskapital ist, welches in erster Linie die Mittel zu ihrem Ausbau geliefert hat. Dieses Grosskapital hat aber mehr als es bei gewöhnlichen industriellen Unternehmungen der Fall ist, einen durchaus internationalen Charakter, und darin liegt um so mehr eine gewisse Gefahr für unser Verfügungsrecht über ein wichtiges nationales Gut, als die Vertrustung und Konzentration der grossen Elektrizitätsgesellschaften immer weitere Fortschritte macht. Wir können es daher nur warm begrüßen, wenn in neuerer Zeit Staat, Kanton und Städte bestrebt sind, durch Ausbau neuer oder Ankauf bereits bestehender privater Werke der Entnationalisierung der weissen Kohle

kräftig entgegenzutreten. Mag man mit Recht der schweren, ungelenten Hand des Staates mit seinem Bürokratismus die Befähigung zur Leitung gewöhnlicher industrieller Betriebe abstreiten, so wird man dies bei den einfachen, klaren, rechnerischen Verhältnissen eines Kraftwerkes, angesichts der Vorteile, die eine gerechte, jede Bevorzugung ausschliessende Strompreisberechnung mit sich bringt, nicht tun können. Allerdings bedingt der staatliche Betrieb auch das Staatsmonopol, allein es ist bei dem stark entwickelten demokratischen Sinn unserer Bevölkerung ein Missbrauch der Staatsgewalt auf diesem Gebiete kaum zu befürchten. Man wird im allgemeinen bei diesen wie bei den genossenschaftlichen Anlagen von dem Grundsatz ausgehen müssen, dass die Ausgestaltung der Strompreise auch dem Kleinverbraucher die Möglichkeit bieten soll, der Vorteile, welche die Verwendung der elektrischen Energie ihm bringen kann, teilhaftig zu werden. Dann wird das sukzessive Verschwinden der Privat-Überlandszentralen ebensowenig eine Lücke lassen, wie dies bei der Übernahme des Betriebs der Privatbahnen durch den Bund der Fall war, und wir werden es ebensowenig bedauern, wie wir jemals Grund hatten, zu wünschen, den staatlichen Post-, Telegraphen- und Telephonbetrieb in die Hände privater Gesellschaften übergehen zu sehen.

(Schluss folgt.)



## Die Bedeutung der Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee vom Standpunkte der Schweiz aus.

Referat von Dr. A. HAUTLE, gehalten im grossen Ausschusse des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt in der Handelskammer in Berlin vom 7. November 1910.

Die praktische Anschauung vom Betriebe, von den Einrichtungen und vom Nutzen der modernen Grossschifffahrt fehlt im allgemeinen in der Schweiz. Dagegen genügt die Tatsache, dass die umliegenden Staaten mit einem Kostenaufwand von über 4 Milliarden Mark ihre Wasserstrassennetze auszubauen und durch die Schweiz hindurch zu verbinden sich bemühen, um die allgemeine Aufmerksamkeit auf diese Probleme zu richten. Es kann vorweg festgestellt werden, dass über ihre ganz ausserordentliche Bedeutung für die Schweiz keine Zweifel bestehen. Auch beginnt man in den weitesten Kreisen das schiffbar zu machende Rheinstück Basel-Bodensee als das zentrale Bindeglied der kontinentalen Schifffahrtsnetze des Rheins, der Donau, der Seine, Loire und Rhone zu erfassen.

Aber dennoch ist bei der Presse und den grossen Parteien des Landes, bei Volk und Behörden eine grosse Zurückhaltung zu beobachten. Ein freudiges, selbsttätiges Mitwirken will nirgends recht aufkommen.

Die ganze Bewegung ruht noch auf den Schultern der Schiffsverbände. Die Zweifel an der technischen Durchführbarkeit des Projektes und an der verhältnismässigen Kleinheit der Kosten sind verschwunden. Gegenüber den mannigfach widerlegten Bedenken der Bundesbahnen ist in bezug auf die Rhein-Bodensee-Schiffahrt eine Beruhigung der öffentlichen Meinung eingetreten, noch nicht aber hinsichtlich der weitem Fortsetzung ins Innere des Landes hinein. Was noch mehr beunruhigt, ist die Haltung Deutschlands und seiner Bundesstaaten gegenüber der Aufnahme der Schweiz unter die vertragsschliessenden Staaten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, sowie die Behandlung der Schweiz in der Abgabenfrage, die Ungewissheit der internationalen Regelung der modernen Postulate der Wasserwirtschaft. Man versteht nicht, dass man deutscherseits die Behauptung aufstellen kann, die Schweiz habe an der Rhein-Bodensee-Schiffahrt das allergrösste und hauptsächlichste Interesse und dass überhaupt schon in diesem Stadium beständig die Finanzierungspolitik in den Vordergrund gestellt wird.

Der internationale und der nordostschweizerische Verband für Rhein-Bodensee-Schiffahrt ersuchten deshalb den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt und den deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffsverkehrsverband, mit aller Tatkraft dafür einzustehen, dass die interessierten Staaten an der Förderung und Verwirklichung der Rhein-Bodensee-Schiffahrt mitzuarbeiten und zur Erreichung dieses Zweckes für die baldige Aufnahme von Österreich, Württemberg und der Schweiz unter die Kontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Sorge zu tragen. Wir müssen nämlich mit der Befürchtung rechnen, dass die Schweiz erst auf Grund der Erfüllung dieser Voraussetzungen der Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee zustimmen und die auf Grund verbindlicher Kostenvoranschläge und einer objektiven wirtschaftlichen Begutachtung angebrachtermassen auf sie entfallenden Beiträge leisten werde.

\* \* \*

I.

Zunächst sei über die vorläufige Differenzierung der schweizerischen Verkehrsinteressen in zwei Gruppen orientiert.

1. Die an den Gotthard- und Lötschberg-Simplonbahnen interessierten Kantone erkennen schon jetzt immer deutlicher, dass diese beiden Verkehrsanstalten an der Rheinschiffahrt bis Basel eine neue starke Alimentsquelle erhalten. Die französische Verkehrspolitik, den Nord-Süd und Nord-West-Süd-Verkehr von den niederländischen und französischen Häfen, von den deutschen auf die französischen Bahnen durch das Einfallstor der Münster-Grenchen-

Lötschbergbahn dem Simplon zuzuführen, ist tatsächlich durch die wesentlich billigere Verfrachtung auf der Rheinroute bis Basel und von hier per Bahn durchkreuzt. Sie ist vereitelt, trotz den leider noch heute bestehenden unverständlichen und völkerrechtswidrigen Verkehrshindernissen auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel.

Aber noch mehr. Auch die durch Subventionen der Hafenverwaltung Marseille unter die Selbstkosten herabgesetzten Ausnahmetarife der Marseille-Lyon-Schweizerlinie sind in bezug auf Massengüter für den Verkehr mit der Schweiz der Ausschaltungsgefahr nahe gerückt. Es ist nämlich diesen Sommer in den Lagerhäusern von Morges (dem Einmündungspunkte des dem Neuenburger- mit dem Genfersee verbindenden Enteroche-Kanals), welche bekanntlich der schweizerischen Einfuhr von Marseille und Lyon her dienen, die höchst auffallende Erscheinung beobachtet worden, dass die Güter aus den Nordseehäfen, besonders Getreide, sogar zu noch billigeren Frachtkosten magaziniert wurden, als sie sich von Marseille her stellen. Die amtliche Untersuchung hat ergeben, dass diese niedrigen Frachtkosten ausschliesslich der Wasserverfrachtung jener Güter auf dem Rhein bis Basel zuzuschreiben sind.

Diese Tatsachen, welche die Handelskammern von Lyon und Marseille, sowie die französischen Bahnverwaltungen in eine nicht geringe Bestürzung gebracht haben sollen, sind für die Nordseehäfen, den ganzen rheinischen Schiffspark, sowie für die deutschen Interessen überhaupt von ganz ausserordentlicher Tragweite.

Die Hinterlandgrenze der Nordseehäfen ist gegenüber den von den Mittelmeerhäfen Genua und Marseille per Bahn anlangenden Transporten dank der Rheinschiffahrt bis Basel um mehr als 100 Kilometer weiter nach Süden vorgerückt. Die Ausgleichsgrenze für die Frachten befand sich bisher auf der Linie Solothurn-Olten-Zürich und sie befindet sich heute dank der Schiffahrt bis nach Basel, so primitiv diese noch ist, auf der Linie Genfersee-Wallis-Gotthard. Das Hinterland der Nordseehäfen hat also von den grossen Lagerhäusern in Genf, Morges und Brunnen Besitz genommen. Damit dürfte gleichzeitig anzunehmen sein, dass auch die direkte Verbindung Frankreichs mit Italien durch den Mont Blanc-Durchstich wegen des Mangels einer verfügbaren, dem Rhein adäquaten Grosswasserstrasse für den von Norden und Nordwesten herkommenden Verkehr wirksam und dauernd konkurrenziert ist. Die Folge wird ein heute noch ungeahnter Aufschwung der Schiffahrt nach Basel sein. Andererseits werden allerdings die Bestrebungen für den Bau der Rhone-Aare-Verbindung französischerseits und die Schiffbarmachung der Aare vom Rhein bis zum Neuenburgersee schweizerischerseits energischer einsetzen.

Dass die Rhein-Rhoneverbindung schweizerischerseits an praktischer Gestaltung zunimmt, mag daraus hervorgehen, dass die sämtlichen baufertigen Projekte an die Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin schon im Sommer 1911 abgeliefert werden müssen. Demgegenüber konnten am Rheine wegen der uns von seite Badens bereiteten Schwierigkeiten die Detailprojektierungen bis heute, soweit der Rhein Landesgrenze ist, noch nicht einmal vergeben werden. Wir haben damit die Priorität in der Bauprojektierung bereits verloren. Der Vollständigkeit halber sei noch angefügt, dass durch die Kanalisierung der Nebenflüsse der Aare (der Aare von Bern bis Thun, der Reuss und der Limmat), der Wasserweg bis Thun, Flüelen und Zürich-Walenstadt, also direkt bis an die drei Alpendurchstiche, gemacht werden kann. Diese Projekte werden in Verbindung mit den Abflussregulierungen des Thuner-, Briener-, Vierwaldstätter-, Zürich- und Walensees bereits studiert.

2. Die zweite Interessengruppe umfasst die ostschweizerischen Kantone, die zusammen mit Süddeutschland und Vorarlberg die möglichst beförderliche Fortsetzung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee und die Abflussregulierung des Bodensees verlangen.

Wir stützen uns dabei auf die Erkenntnis, dass dem Wasserweg nach dem Bodensee grosse neue Schwierigkeiten erwachsen, wenn die Schiffbarmachung der Aare vorher in das Baustadium eintreten würde. Die Bodenseeabflussregulierung gehört deshalb notwendig zum Gesamtprojekte, weil dadurch die auf der genannten Rheinstrecke für die Durchführung der Schiffahrt notwendigen Kraftwerke billiger, rentabler und baldiger gebaut und die ganze Rheinzone durch die Verbesserung der Niederwasserstände für das Projekt gewonnen werden kann.

Der vorbildliche Eifer, mit dem Baselstadt weitblickend und weitherzig für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt einsteht, stellt Mannheim und Strassburg in den Schatten. Es erkennt, dass seine Schiffahrt erst durch die aus dem grossen Einzugsgebiete am Bodensee entstehenden Rückfrachten ökonomisch gebunden wird. Dennoch aber stehen Süddeutschland, Vorarlberg und die Ostschweiz in Anbetracht der französisch-westschweizerischen Bestrebungen vor einer gewissen Gefahr. Baden droht, die der Schiffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel künstlich entgegenstehenden Hindernisse erst zu beseitigen, wenn die Schweiz dem Ausbau der Wasserstrasse Basel-Bodensee zustimme und sich an den Kosten im Umfange ihrer Interessen beteilige. Die Schweiz dagegen scheint ziemlich geschlossen auf dem Standpunkte zu stehen, dass zuerst die Rechte der Schweiz auf die Rheinschiffahrt klar anerkannt und festgestellt werden müssen. Zur Lösung dieser Divergenz ist Mithilfe der deutschen Schiffahrtsvereinigungen nötig,

denn es stehen damit auch wesentlich deutsche Interessen in Frage.

Dass aber im übrigen die Schweiz mitzuwirken bestrebt sein wird, beweisen zwei Tatsachen. Einmal der Umstand, dass die Schweiz an die Mehrkosten der Grossschiffahrtsschleuse in Augst-Wyhlen freiwillig 300,000 Fr. geleistet hat, obwohl die Grossh.-badische Regierung keinen einzigen Pfennig daran bezahlte. Sodann ist der wiederholt gesetzlich garantierte Ostalpendurchstich in seiner Rentabilität geradezu bedingt durch die Grossschiffahrt nach dem Bodensee. Wenn jedoch die Rhein-Bodensee-Schiffahrt nach ihrer natürlichen Bestimmung die Basis für die gesamte schweizerische Verkehrsentwicklung werden soll, so ist es eine dringende Notwendigkeit, dass Deutschland in jeder Beziehung loyal und ohne Verschleppung dazu Hand biete. Denn der Rhein als die leistungsfähigste Wasserstrasse der Welt ist wohl imstande, schon jetzt, ohne die weiteren internationalen Anschlüsse, für die sämtlichen drei schweizerischen Alpendurchstiche genügende Güteralimente zu besorgen. Kommen erst noch jene Anschlüsse an die Atlantischen-Mittelmeer, sowie die Häfen am schwarzen Meer dazu, so wird der Rhein der mächtige Stamm am kontinentalen Baume der Binnenschiffahrt werden und bleiben.

Im aufsteigenden Lichte dieser internationalen Verkehrsentwicklung hat sich die Schweiz vermöge ihrer Lage und ihres Wasserreichtums die an sie herantretenden Aufgaben, ihre Pflichten und Rechte klar und konsequent vorzuzeichnen. Es kann dies je nach dem rechtzeitigen Entgegenkommen der Nachbarländer nach der einen oder andern Richtung hin und mehr oder weniger geschehen. Dabei steht aber ausser Zweifel, dass eine grosse Gefahr im Verzuge liegt, denn die Anlage der Talsperrenbauten im Hochgebirge und in den Voralpen, die Fragen der Waldkultur, die sämtlichen Seenregulierungen, die Akkumulierungen für die Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen, der Bau von grossen Kraftzentralen und andere international wichtige wasserwirtschaftliche Probleme befinden sich teils im Studium und teils in Ausführung. Das Wahlrecht und die Zweckbestimmungen für den Bau dieser Anlagen stehen der Schweiz allein zu. Da mehr als zwei Drittel des schweizerischen Gesamtareals in das Einzugsgebiet des Rheines fallen, sind alle diese Massnahmen für die ausgleichende Wasserführung des Rheines von der allergrössten und bleibenden Bedeutung. Die Zahl der Schiffahrtstage kann je nach der Wasserwirtschaftspolitik der Schweiz nach fachmännischen Berechnungen auf über 300 erhöht werden. Zudem bilden der vorläufige Einbau von Häuptern für die Grossschiffahrtsschleuse in die Kraftwerkwehre an schiffbaren und schiffbar zu machenden Flüssen, sowie die pendente zweckmässige Gestaltung des schweizerischen Wasser-

rechtes Fragen, welche in ihrer Bedeutung weit über die Grenze des Landes hinausgehen.

Unser Verband hat bisher für die Wahrung und Förderung all dieser Interessen für die Schifffahrt das möglichste getan. Auf seine Initiative hin ist der sich über die ganze Schweiz erstreckende Wasserwirtschaftsverband gegründet worden, dessen grosszügiges Arbeitsprogramm die harmonische Förderung aller wasserwirtschaftlichen Nutzungsinteressen, auch der Schifffahrt, zum Zwecke hat. Die Behörden des Bundes, der Kantone, die grossen Kraftwerke, die elektrische Industrie und die Schifffahrtsverbände wirken in ihm zur gemeinsamen Arbeit zusammen. Aber auch diese wasserwirtschaftlichen Bestrebungen stossen bei unsern Behörden begreiflicherweise auf eine abwartende Haltung.

## II.

Es bleiben noch die stromrechtlichen Verhältnisse der Schweiz sowohl für den Rhein bis zur Nordsee, als auch für die Strecke Basel-Bodensee und die schweizerische Binnenschifffahrt zu untersuchen. Die rechtliche Bedeutung einer sorgfältigen internationalen Regelung dieser Verhältnisse ist um so grösser für die Schweiz, je mehr internationale wirtschaftliche Interessen dabei zur Geltung gelangen. Wenn die Schweiz die Ordnung dieser Verhältnisse zur Vorfrage für ihre Stellungnahme zur Binnenschifffahrt macht, so ist das um so begreiflicher und berechtigter, als die Folgen der schweizerischen Binnenschifffahrt, die sich in der Mitte des kontinentalen Wasserstrassennetzes befindet, über ihr autonomes Gebiet hinausragen.

1. Es wäre ein idealer Zustand, wenn für den ganzen Rhein und seine Zuflüsse der naturrechtliche Satz der Kapitulation Kaiser Karls VI. von 1711 gelten würde: „Kein Stand soll in seinem Gebiete in diesem Flusse (Rhein) eigenmächtig etwas vornehmen, welches die Schifffahrt desselbigen verhindern oder den übrigen Ständen den Gebrauch dieser göttlichen und natürlichen, ihnen insgesamt geschenkten Wohlthat entziehen könnte“. Das Stromrecht hat aber inzwischen Rückschritte gemacht und es kostet die grösste Mühe bis es wieder zu diesem Standpunkte fortgeschritten ist.

Das stromrechtliche Grundgesetz bilden noch immer die Wiener Kongressakte von 1815. Darnach sind die, mehrere Staaten trennenden oder durchfliessenden Flüsse, ähnlich dem Meere, frei. Sie stehen dem Handel aller anerkannten Staaten offen und es soll dieser Transithandel nicht durch Zölle belastet werden. Als freie Wasserstrasse für alle Völker gewähren sie den anstossenden Binnenstaaten den freien Ausweg ans offene Meer. Die Schweiz muss nun Gewissheit haben, dass diese Freiheit der Schifffahrt nicht zu ihrem Schaden beschränkt werde, damit

die schweizerische Binnenschifffahrt ein lebenskräftiges Kind werden kann.

A) die Rechte der Schweiz auf die freie Schifffahrt auf dem Rhein von Basel bis zur Nordsee stützen sich auf die Artikel 108, 109, 111 der Wiener Kongressakte und die angehängten Spezialreglemente für den Rhein. Diese Bestimmungen sind allgemein europäischen Charakters, unkündbar und allgemein verbindlich. Sie haben die Wirkung, dass schweizerische Schiffe unabhängig von der Gesetzgebung Deutschlands und der Niederlande mit Heimatrecht an Bord auf dem Rheine verkehren können. Die Schweiz hat auf diese ihr zukommenden Rechte nie verzichtet. Abändernde Vereinbarungen bestehen nicht. Sie kann gestützt auf die Rechtsnorm, dass Uferstaaten von schiffbaren Flüssen zur Mitwirkung bei der Regelung der Schifffahrt auf diesen Flüssen berufen sind und vermöge ihrer Qualität als Rheinuferstaat die Aufnahme in die Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verlangen. Die Freiheit und Mitverwaltung der Rheinschifffahrt muss ihr in dem Rahmen, in welchem sie als allgemeines Völkerrecht gelten, vertraglich zugesichert werden.

Die geltenden revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868 sind nun in ihrem wesentlichen Inhalte nichts anderes als die in den Kongressakten vorgesehenen Ausführungsverträge. Als solche sind sie aber im Vergleiche zum Grundgesetze der Kongressakte teils unvollständig, teils ungültig und teils streitig:

a) Unvollständig, weil die Schweiz unter den Kontrahenten fehlt, obwohl im Wiener-Reglemente der Anfangs- und Endpunkt des internationalen freien Rheines ausdrücklich nach Basel verlegt ist. Die Schweiz hat daher ein dem Grundgesetze immanentes Recht, an allen vertraglichen und verwaltungsrechtlichen Akten in bezug auf jenes Rheinstück teilzunehmen und zwar mit der Massgabe, dass es durch das accessorische Recht der Rheinschiffahrtsakte nicht verkürzt werden darf. Nebenbei bleibt hier zur weiteren rechtlichen Ausscheidung noch festzustellen, dass der völkerrechtlich freie Rhein an der Schweizergrenze aufhört.

b) Unzulässig ist es, dass das in Artikel 1 der Rheinschiffahrtsakte aus dem Grundgesetze herübergenommene freie Transportrecht aller Nationen durch die Artikel 15 und 22 wesentlich eingeschränkt und in völlige Abhängigkeit von einigen Uferstaaten gebracht werde. Es wird nämlich die Schifffahrt dadurch nur gestattet, wenn ein Uferstaat das Schifferpatent und den Schiffsattest ausgestellt hat. Diese Artikel 15 und 22 sind ungültig und haben für die Schweiz keine rechtliche Wirksamkeit. Die nunmehr praktisch wichtig werdende Frage, ob auch die Schweiz Schiffsatteste und Schifferpatente für die fragliche Rheinstrecke erteilen könne, ist daher zu bejahen. Dagegen

bedarf auch dieses Recht zu seiner praktischen Ausführung der Anerkennung.

c) Streitig ist es bekanntlich, ob der Transit nach der Schweiz mit Abgaben belastet werden dürfe oder nicht, da Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte Befahrungsabgaben überhaupt und Art. 7 die Erhebung von Durchgangsgebühren verbietet. Wenn auch im Wiener-Reglemente von 1815 die Erhebung von Durchgangszöllen nicht ausdrücklich untersagt ist, so ist doch nicht zu bestreiten, dass die Aufhebung der Binnenzölle gerade den Hauptzweck der völkerrechtlichen Schiffahrtsnormen bildete. Auch der erste Abgabentwurf sieht deshalb für den Transit nach der Schweiz Abgabefreiheit vor. Der neueste Entwurf nun stellt allerdings Verhandlungen mit Österreich und den Niederlanden, merkwürdigerweise aber nicht mit der Schweiz in Aussicht.

(Schluss folgt.)

## Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

**I. Vortragsabend des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes in Basel vom 7. Dezember 1910.** H. Auf die Einladung des Vorstandes des Verbandes fand sich im Saale des Zunfthauses zur Rebluten in Basel eine grosse Zahl von Interessenten von Basel sowohl als auch andern Teilen der Schweiz ein zur Anhörung eines Vortrages von Herrn E. Ziegler über „Unsere Wasserkräfte und ihre Verwertung“. In Verhinderung des Präsidenten, Oberst E. Will in Bern, leitete der I. Vizepräsident, Direktor Wagner in Zürich, die Verhandlungen. Vom Ausschuss waren anwesend die Herren: Dr. E. Frey, Rheinfelden, Ingenieur R. Gelpke, Basel; Prof. K. E. Hilgard, Zürich; Obergeringenieur Lühinger, Zürich; Direktor Ringwald, Luzern, und Obergeringenieur A. Schafir, Bern. Der Vortragende entledigte sich in einstündigem, fesselndem Vortrage seiner Aufgabe; dieser gelangt im Wortlaut an anderer Stelle zum Abdruck. Herr Ziegler unterbreitete am Schlusse als Ergebnis seiner Ausführungen dem Verbands folgende Punkte zur Beachtung:

1. Die in Wahrung berechtigter volkswirtschaftlicher Interessen mit allen Mitteln zu verhindernde Entnationalisierung unserer Kraftwerke.
2. Die Schaffung grosser Kraftzentralen durch Stauwerke, See- und Flussregulierung zur Erhöhung der Gesamtleistung, sowohl wie zur Herbeiführung einer ausgeglichenen Wasserführung die mittelbar auch der Schiffahrt und dem Hochwasserschutz zugute kommt.
3. Reservierung grosser, für den Betrieb der schweizerischen Bahnen geeigneter Kraftmengen.
4. Verhinderung einer volkswirtschaftlich widersinnigen Besteuerung des elektrischen Stromes durch die Kantone.
5. Stellungnahme gegen den Ausbau von Kraftwerken, die einer grosszügigen Ausnutzung ganzer Flussgebiete für alle Zeiten im Wege stehen.
6. Statistische Erhebungen über die Strompreise in den verschiedenen Teilen der Schweiz, zwecks Aufstellung einer auf einheitlichen Prinzipien beruhenden, auch dem Bedürfnis der Kleinkonsumenten gerecht werdenden Preisskala.

Direktor Wagner eröffnete die Diskussion, indem er zunächst die Stellung des Verbandes zu den aufgestellten Thesen einer Betrachtung unterzog. Die Frage der grösseren Beteiligung des einheimischen Kapitals am Ausbau unserer Wasserkräfte ist schwierig zu behandeln. Bis jetzt war es allerdings meist fremdes Kapital, das sich den oft mit Risiko verknüpften Unternehmungen zur Verfügung gestellt hat. Mit der zunehmenden Verstaatlichung der Wasserwerke wird aber dieser

Übelstand nach und nach verschwinden. Die These 2 liegt ganz im Sinne des Arbeitsprogramms des Wasserwirtschaftsverbandes. Dieser Verband ist in erster Linie deshalb gegründet worden, um die sich oft widerstreitenden Interessen unter einen Hut zu bringen. Auch gemäss These 3 sind gewiss alle einverstanden, dass die notwendigen Kraftmengen für die Elektrifizierung der Eisenbahn reserviert werden müssen, aber wir müssen wünschen, dass diese Reservierung nicht auf eine nicht zu lange Zeitdauer geschehe und damit die Wasserkräfte der Industrie entzogen werden. Wenn der Bund Konzessionen erwirbt, so sollte er auch an ihre baldige Realisierung denken. Auch mit der Verhinderung einer allzustarken Besteuerung der elektrischen Energie durch die Kantone, gehen wir einig, wenn durch solche rigorose Massnahmen die Ausnutzung der Wasserkräfte verhindert wird. Dabei begreifen wir es vollkommen, wenn solche Kantone, die ihre Energie nicht im eigenen Gebiet verwenden können, auf andere Weise etwas von den Kraftwerken zu profitieren suchen.

Die fünfte These liegt wiederum ganz im Sinne des Arbeitsprogramms des Wasserwirtschaftsverbandes; ihre Durchführung hängt sehr stark von der zukünftigen Gestaltung unserer Wasserrechtsgesetzgebung ab. Bei These 6 erklärt sich Direktor Wagner als Gegner des Einheitstarifs. Lange Jahre hat sich im Verband schweizerischer Elektrizitätswerke eine Kommission damit abgemüht, einen Einheitstarif zu schaffen, doch ohne Erfolg. Die Tarife müssen sich ganz den lokalen Bedürfnissen und Verhältnissen anpassen.

Obergeringenieur Lühinger (Zürich) weist auf die Schwierigkeiten hin, welche dem Sihlwerk-Projekt bereitet worden sind und findet es eine glückliche Lösung, dass nun der Bund die Frage an die Hand nehmen wird. Bei der Ausführung dieses Projektes sollte aber grosszügig vorgegangen werden. Ähnliche Schwierigkeiten sind dem Kubelwerk bei der Ausführung des Lankprojektes bereitet worden, wo der Kanton Appenzell leider eine bessere wirtschaftliche Ausnutzung der Kraft des Kubelwerkes bis jetzt hat verhindern können. Differenzen anderer Art waren dann wieder beim Silsersee-Projekt zwischen dem Bergell und dem Engadin zu beseitigen.

Ingenieur Gelpke (Basel) wirft die Frage auf, auf welche Weise der Kraftüberschuss der Werke am Rhein zwischen Basel und Bodensee rationelle Verwendung finden könnte und zwar im Lokalgebiete. Schon jetzt werden 50—60% der Energieproduktion nach dem Gebiete des Oberelsasses und nach Strassburg abgeführt. Die Verwendung an Ort und Stelle wäre möglich, wenn die Kraftwerke mit den Schiffahrtsinteressenten zusammenarbeiten und sich dafür bemühen würden, neue Industrie anzusiedeln. Bekanntlich verhalten sich die Bundesbahnen den Schiffahrtsbestrebungen gegenüber ablehnend, weil sie ihre fiskalischen Interessen der Volkswirtschaft gleichstellen. Persönlich glaubt Gelpke, dass die Schweiz mehr als 1,200,000 P. S. an Wasserkräften besitzt. Ihre genaue Feststellung begegnet grossen Schwierigkeiten.

Dr. Geering (Basel) steht der Frage der Heranziehung neuer Industrien pessimistisch gegenüber. Man kann das am besten am Kraftwerk Rheinfelden beobachten. Dort hat sich die Industrie fast ganz auf dem deutschen Ufer festgesetzt. Er ist überzeugt, dass die vier Kraftwerke in der Nähe von Basel der schweizerischen Volkswirtschaft nicht viel Nutzen bringen werden.

Direktor Dr. E. Frey (Rheinfelden) geht mit Doktor Geering einig. Der Wunsch Gelpkes, die Wasserkräfte am Rhein der Schweiz zugute kommen zu lassen, ist gewiss lobenswert, aber die Schwierigkeiten sind gross. Als das Kraftwerk Laufenburg im Stadium des Projektes war, stand man vor der Frage, was mit der Kraft zu geschehen habe. Das Frickthal ist nun ein sehr begrenztes Konsumgebiet; man wandte sich also an die schweizerischen Bundesbahnen und anerbote sich, ihnen die Hälfte der Kraft für ihre Bedürfnisse zu reservieren. Aber es kam auf dieses Angebot keine Antwort. Im Gegensatz dazu haben sich die badischen Staatsbahnen vom Kraftwerk Augst-Wyhlen bereits einen Teil der Kraft zu billigem Preis gesichert. Neue Industrie ist wegen der schwierigen Zollverhältnissen schwer heranzuziehen. Wir haben deshalb von Anfang an gesagt: „Öffnet die Tore weit für die Kraftausfuhr.“