

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 73/74 (1919)  
**Heft:** 20

**Artikel:** Der schweizerische Standpunkt zur internationalen Binnenschifffahrt  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-35628>

### **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:** 16.05.2025

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

ausgleichend ein. Die gewaltig gestiegenen Erstellungs- und Betriebskosten aber führen die Werke von selbst dazu, alle Möglichkeiten besserer Ausnützung der Energie aufs äusserste zu studieren und anzuwenden, sodass auch von diesem Gesichtspunkte aus eine eidgenössische Aufsicht hierüber oder die Schaffung eines Amtes für Energieverwertung nicht notwendig erscheint. Die private Initiative ist selbst energisch an der Entwicklung dieser Dinge tätig; was sie vom Bunde erwartet und dieser im Landesinteresse dafür tun soll, das ist die Unterstützung ihrer Bestrebungen mit den besten Institutionen und allen gesetzlich möglichen Mitteln.“

Damit wird die vom „Wasserwirtschafts-Verband“ ventilerte Idee der Angliederung der Sektion „Elektrizitäts-Versorgung“ der industriellen Kriegswirtschaft als neues Bundesamt an das Departement des Innern klar und bestimmt abgelehnt, was wir vom grundsätzlichen Standpunkt aus unsererseits begrüssen.

## Der schweizerische Standpunkt zur internationalen Binnenschifffahrt.

Die schweizerischen Delegierten in Paris haben folgende Begehren der Kommission für die internationalen Häfen, Schifffahrtswege und Eisenbahnen unterbreitet (Commission du régime international des ports, des voies d'eau et voies ferrées du Congrès de la paix):

Gestützt auf den Pariser Vertrag vom 30. Mai 1814, auf die Wiener Schlussakte, Vertrag vom 9. Juni 1815, ferner gestützt auf die Tatsache, dass die Rheinschifffahrtsakte von 1868 nur als Ausführungsbestimmungen anzusehen sind, hat die schweizerische Abordnung folgende Wünsche aufgestellt:

### A. Für die Friedenspräliminarien:

1. Die Schweizerische Eidgenossenschaft macht das Recht geltend, in der Eigenschaft als Uferstaat an den Verhandlungen über die Revision der *Rheinschifffahrtsakte* von 1868 teilzunehmen. Diese Revision ist sehr dringend. Ebenso wünscht die Schweiz mitzusprechen bei den Verhandlungen über die Gestaltung der internationalen Schifffahrtswege, die Rücksicht zu nehmen hat auf die Fortschritte der Zivilisation und die wirtschaftlichen Bedürfnisse Europas, das durch den Krieg erschöpft ist.

2. Von heute an und bis die künftigen Verträge in Kraft treten werden, verlangt sie eine gerechte Vertretung, und zwar vorläufig von mindestens zwei Abgeordneten in der Kommission für die Rheinschifffahrt vor der Unterzeichnung der Friedenspräliminarien, wobei der Schweiz alle Rechte eines Uferstaates zugewilligt werden, und ohne dass dadurch ihr besonderes Begehren auf Aenderung der Rheinschifffahrtsakte von 1868 dahinfiele.

3. Sie verlangt ferner, dass von heute an diejenigen Artikel der Rheinschifffahrtsakte von 1868, die den Interessen der Nichtuferstaaten entgegengerichtet sind, geändert und derart ausgelegt werden, dass der Basler Rheinhafen, soweit als möglich, tatsächlich und rechtlich einem Hafen gleichgestellt werde, der am Meere gelegen ist.

4. Zu demselben Zwecke verlangt sie: dass die Bauten, feste Brücken oder Schifffahrtsbrücken usw., die in einem den Bestimmungen der Rheinschifffahrtsakte von 1868 entgegengesetzten Zustand gelassen wurden, unverzüglich der Schifffahrt angepasst und künftig derart unterhalten werden, dass die ungehinderte Schifffahrt für alle Flaggen von und nach Basel während des ganzen Jahres gesichert ist; dass die Arbeiten, die z. B. in Art. 28 der Rheinschifffahrtsakte von 1868 vorgesehen sind, unverzüglich bis Basel ausgeführt werden (Verbaakung, Baggerungen und Regulierung des Rheinstromes derart, dass die geringste Tiefe des Fahrwassers während mindestens 300 Tagen wenigstens 2 m beträgt); dass die Befreiung von jeglichen Schifffahrtsabgaben Rechtens bleibe und allen Flaggen bis nach Basel zugesichert sei.

5. Es erscheint überflüssig, unter anderem auf folgende Punkte hinzuweisen, die sicherlich den Absichten der Mächte entsprechen: Der internationale Rhein kann bis nach Basel ein Verkehrsweg ersten Ranges werden und den Handel von ganz Zentraleuropa anziehen, vorausgesetzt, dass er nicht lokalen oder schifffahrtsfeindlichen Interessen zum Opfer falle.

Es ist deshalb notwendig, sich an die genaue Anwendung des geltenden Rechtes zu halten, d. h. an Art. 30 der Rheinschifffahrts-

akte von 1868, der jedes Hindernis auf dem Rhein unterhalb Basel und infolgedessen noch mehr jede Ableitung, selbst nur eine vorübergehende, des Wassers dieses internationalen Stromes zum Schaden der internationalen Schifffahrt verbietet.

6. Soll die Konferenz noch besonders an die Gefahren und Uebelstände erinnert werden, die der Schifffahrt daraus entstehen können, dass die bestehenden Festungen aufrecht erhalten oder neue Bauten für militärische Zwecke erstellt würden? Dies erscheint überflüssig. Die Schweiz hat das höchste Interesse, dass ihre Unabhängigkeit nicht beständig durch Festungswerke bedroht werde. Dieses Interesse deckt sich mit jenem Europas, das eine solche Bedrohung der internationalen Rheinschifffahrtsstrasse nicht dulden wird.

### B. Grundsätze für die künftige europäische Regelung der schiffbaren Gewässer:

Die Schweiz betrachtet die Anerkennung des Rechts auf freien Zugang zum Meer, das Recht auf freie Schifffahrt auf den internationalen Schifffahrtswegen in Kriegs- und Friedenszeiten, als eine Hauptbedingung für die freie Entwicklung der Länder, die keinen Meerhafen besitzen. Die wirtschaftliche Unabhängigkeit dieser Länder, ohne die kein dauernder Friede möglich würde, kann nur durch Anerkennung dieses Rechts auf freien Zugang zum Meer in Kriegs- und Friedenszeiten gesichert bleiben. Die europäischen Eisenbahnen, die zum grössten Teil ungeheure Schulden haben, werden die schweren Güter, Rohstoffe, Nahrungsmittel usw., die für das Leben und den internationalen Verkehr der Binnenländer unentbehrlich sind, nicht mehr transportieren können, ohne ihre alten Tarife zu erhöhen. Deshalb wird sich die wirtschaftlich ungünstige Lage der Binnenländer gegenüber den Meerstaaten noch verschlechtern, trotz der Anerkennung, die wir verlangen, des Rechts auf freien internationalen Eisenbahntransit. Es wird deshalb unbedingt notwendig sein, im künftigen Frieden das Recht der internationalen Stromschifffahrt unter Kontrolle des Völkerbundes derart auszubauen, dass es den Bedürfnissen der gegenwärtigen Zivilisation entspricht.

## Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1918.

(Fortsetzung von Seite 22.)

### Ausbau auf zweite Spur.

Das zweite Geleise *Visp-Brig* wurde am 21. Dezember 1918 dem Betriebe übergeben. Für das zweite Geleise *Lengnau-Mett* ist der Bahnkörper durchgehends hergestellt. Die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise *Kiesen-Thun* sind auf der Strecke Kiesen-Uttigen und einer Teilstrecke zwischen Uttigen und Thun nahezu vollendet; die neue Aarebrücke bei Uttigen wurde fertig montiert. Für das zweite Geleise *Siviriez-Romont* wurden die Arbeiten fortgesetzt; auf den Strecken *Dailens-Ependes* und *Rheineck-St. Margrethen* wurden sie in Angriff genommen.

### Einführung des elektrischen Betriebes.

Auf den Bundesbahnlinien *Erstfeld-Bellinzona*, *Brig-Sitten* und *Scherzligen-Bern* wurde die Erstellung der Fahrleitungsanlage nach Möglichkeit gefördert. Im Gotthardtunnel ist die Arbeit beinahe und auf der Strecke *Erstfeld-Amsteg* ganz vollendet; die Teilstrecke *Scherzligen-Thun* konnte anfangs Dezember dem elektrischen Betrieb übergeben werden.

Von den elektrischen Lokomotiven für die Bundesbahnen waren Ende 1918 noch keine abgeliefert.<sup>1)</sup>

Der Ausbau der Strecken *Bever-Filisur* der Rhätischen Bahn und *Hasle-Rüegsau* bis *Langnau* der Emmentalbahn für den elektrischen Betrieb wurde ebenfalls in Angriff genommen; für die *Gürbetalbahn* sind die Vorlagen für die Leitungsanlage zur Genehmigung eingereicht worden.

Eröffnet wurde die elektrisch betriebene *Solothurn-Niederbipp-Bahn*.

Eingehend hat sich das Eisenbahndepartement mit der Frage der technischen Einheit in der elektrischen Zugförderung befasst. Eine bundesrätliche Verordnung, die die betreffenden Normen enthalten soll, ist in Vorbereitung; dieser Frage kommt nämlich eine grosse Bedeutung zu, wenn bei der in Aussicht genommenen Elektrifikation der meisten unserer Bahnen die Freizügigkeit der elektrischen Motorfahrzeuge sowohl auf den Normalspurbahnen, als auch auf den einzelnen an einander anschliessenden Schmalspurbahnen ermöglicht werden soll.

<sup>1)</sup> Vergl. Seite 110 (8. März 1919) und 152 (29. März 1919) dieses Bandes.