

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 1 (1908-1909)
Heft: 11

Artikel: Erwägungen zum Bundesgesetz über die Ausnutzung der Wasserkräfte
Autor: Frey
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920160>

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](#)

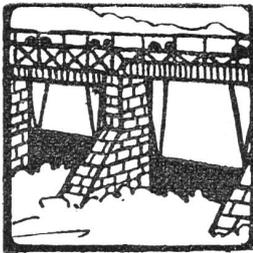
Terms of use

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: 24.07.2025

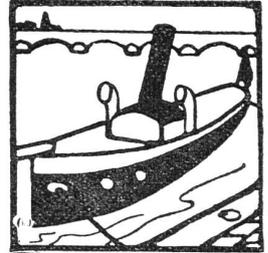
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



ZENTRALORGAN FÜR WASSERRECHT, WASSERKRAFTGEWINNUNG
BINNENSCHIFFFAHRT UND ALLGEMEINE VERKEHRSFRAGEN, SO-
WIE ALLE MIT DER GEWÄSSERNUTZUNG ZUSAMMENHÄNGENDEN
TECHNISCHEN UND VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN GEBIETE. · ALL-
GEMEINES PUBLIKATIONSORGAN DES NORDOSTSCHWEIZER-
ISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN IN ZÜRICH UNTER STÄN-
DIGER MITWIRKUNG DER HERREN INGENIEUR K. E. HILGARD, EHE-
MALIGEN PROFESSORS FÜR WASSERBAU AM EIDGENÖSS. POLY-
TECHNIKUM IN ZÜRICH UND ZIVILINGENIEUR R. GELPKE IN BASEL



Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 12.— jährlich, Fr. 6.— halbjährlich
Deutschland Mk. 12.— und 6.—, Österreich Kr. 14.— und 7.—
Inserate 30 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. ∞ Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Züricher Post“
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

N^o. 11

ZÜRICH, 10. März 1909

I. Jahrgang

Erwägungen zum Bundesgesetz über die Ausnutzung der Wasserkräfte.

Wir haben im Bericht über die Verhandlungen der Expertenkommission wiederholt den Entwurf erwähnt, den im Auftrage des eidgenössischen Departements des Innern Dr. Emil Frey, der Direktor der Kraftwerke Rheinfelden, für ein Bundesgesetz über die Ausnutzung der Wasserkräfte ausgearbeitet hat. Wir behalten uns vor, auch diesen Entwurf zu publizieren; mag man über einzelne seiner Bestimmungen verschiedener Meinung sein — wer ihn aufmerksam durchliest, wird ihm das Zeugnis geben müssen, dass er wohlbedacht und aus einheitlichem Guss ist. Die Grundgedanken, die ihn leiteten, hat der Verfasser in begleitenden Erwägungen niedergelegt, die als die Anschauungen eines juristisch geschulten und praktisch auf dem Gebiete erfahrenen Mannes allgemein interessieren werden; sie zeigen auch, wie sehr dem Verfasser daran gelegen war, zwischen den Bedürfnissen der Gemeinwesen und denen der Industrie einen verständigen Ausgleich zu finden. Wir lassen deshalb diese Erwägungen hier folgen.

Das allgemeine Interesse, das mit Recht der Nutzbarmachung unserer schweizerischen Wasserkräfte entgegengebracht wird, erfordert dringend die Schaffung eines einheitlichen Rechts gegenüber den vielgestaltigen, zum Teil in bezug auf diesen Gegenstand noch sehr mangelhaften Gesetzgebungen der Kantone. Unter den zahlreichen Bestrebungen, die auf eine Neuregelung des Wasserrechts im Hinblick auf den Ausbau von Wasserkräften abzielen, lassen sich zwei grundsätzlich verschiedene Richtungen erkennen.

Die eine Richtung ruft dem staatlichen Monopol und betrachtet die Überlassung des Ausbaues von Wasserkräften an die Privatindustrie als ein Verbrechen gegenüber den Interessen der Gesamtheit. Die öffentlichen Gewässer sind Gemeingut und nur der Staat ist befugt, mit Hilfe der heutigen tech-

nischen Fortschritte den in diesem Gemeingut schlummernden Nationalreichtum zu heben. Man weist auf die schweizerischen Eisenbahnen hin, welche der Staat besser von Anfang an selber gebaut hätte, um nicht später in die Lage zu kommen, sie mit teuren Millionen zurückzukaufen. Der Staat soll denselben Fehler bei den Wasserkräften nicht wiederholen, daher: Verstaatlichung aller Wasserkräfte!

Demgegenüber wird die Auffassung vertreten, dass der Staat mit seiner etwas schwerfälligen Verwaltung wenig geeignet sei, die Ausnutzung der Wasserkräfte wie ein Industrieller direkt zu seiner Aufgabe zu machen, dass er besser tue, die Ausnutzung unserer Gewässer durch industrielle Verwertung der Wasserkräfte nach wie vor der Privatindustrie zu überlassen und sich mit einer mehr oder weniger gross zu bemessenden jährlichen Einnahme von Seite der privaten Unternehmungen zu begnügen.

Wir wollen uns hier einer eingehenden Kritik der beiden Anschauungen enthalten. Wir haben schon anderwärts betont, dass nach unserer Überzeugung die nächste Folge einer staatlichen Monopolisierung aller Wasserkräfte eine sehr zu beklagende Stagnation in der heute so regen und arbeitsamen Wasserwerks- und Elektrizitätsindustrie sein würde. Nur wenige Kantone wären in der Lage, grosse Projekte für Wasserwerksanlagen, die 10, 20 und mehr Millionen Franken kosten, in absehbarer Zeit zur Ausführung zu bringen, die wenigsten dürften es wagen, die finanziellen Risiken für eine wirtschaftliche Rendite solcher industrieller Anlagen auf sich zu nehmen, zumal der Staat keine Mittel zur Hand hätte, um die auf seinem Gebiete ansässigen Industriellen und Gewerbetreibenden zu zwingen, ihre Triebkraft aus

dem vom Staat erbauten und betriebenen Werke zu entnehmen.

Andererseits können wir uns aber auch keineswegs mit dem Standpunkte befreunden, welcher in einer volkswirtschaftlich so wichtigen Angelegenheit dem *laissez faire, laissez aller* das Wort redet.

Uns hat bei Ausarbeitung des Gesetzentwurfes vor allem die Überzeugung geleitet, dass durch eine zweckmässige Ausnützung der Wasserkräfte entschieden eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage unseres kohlenarmen Landes herbeigeführt werden kann und dass der Vorteil für das Nationalvermögen und das Gemeinwohl des Landes um so grösser sein wird, je rascher der Ausbau unserer zahlreichen Wasserkräfte erfolgt und je eher wir unsere einheimische Industrie von der Kohle des Auslandes unabhängig machen. Es ist daher die Pflicht des Gesetzgebers, die Ausnützung unserer Wasserkräfte in jeder Weise, insbesondere durch Wegräumung der sich heute ihr entgegenstellenden Hindernisse, zu erleichtern und zu fördern.

Es ist vielfach unbekannt, welche grosse Zahl von Hindernissen gegenwärtig von privaten Einsprechern und zum Teil auch seitens der Behörden dem Zustandekommen einer Wasserkraftanlage in den Weg gestellt werden und welche grosse Schwierigkeiten die Überwindung solcher Hindernisse dem Konzessionsbewerber verursacht, obwohl sehr oft von vornherein jeder Zweifel darüber ausgeschlossen ist, dass die Anlage, wenn sie zustande kommt, für die Gesamtheit viel bedeutsamer und wertvoller ist, als alle Privatrechte zusammen, die sich dem Unternehmen entgegenstellen. Da soll das Gesetz dem Konzessionsbewerber an die Hand gehen, ihn vor nutzlosen Trölereien schützen und ihm bei der Erledigung der Einsprachen nötigenfalls das Recht der Enteignung fremder Rechte zur Verfügung stellen; denn von einem wirklichen in unseren Wasserkräften gelegenen Nationalreichtum können wir erst dann sprechen, wenn diese Kräfte auch tatsächlich verwertet werden; solange das Gefälle eines Flusses nicht in einer Wasserkraftanlage ausgenutzt wird, ist es ein totes und nutzloses Kapital. Da nun aber die Privatunternehmung erfahrungsgemäss sehr wohl geeignet ist, die Nutzbarmachung solcher toten, im Flusse schlummernden Kapitals rasch und in grossem Massstabe durchzuführen, so soll ihr der Weg hierzu durch den Gesetzgeber geebnet und ihr bei der Nutzbarmachung nur insofern Schranken auferlegt werden, als dies die Wahrung der öffentlichen Interessen verlangt.

Als ganz selbstverständlich erachten wir es, dass bei Erteilung der Konzession für eine Wasserkraftanlage und nachher bei der wirklichen Verwertung der Wasserkraft die öffentlichen, das heisst die volkswirtschaftlichen und nationalen Interessen durch den

Gesetzgeber gewahrt werden. Es soll aber im neuen Gesetz auch deutlich gesagt sein, worin diese Betonung und Wahrung der öffentlichen Interessen bestehen soll. Es hiesse unseres Erachtens beispielsweise das öffentliche Interesse nicht richtig wahrnehmen, wenn man ein Konzessionsgesuch für eine Wasserkraftanlage rundweg ablehnen würde mit der Begründung, es sei die Möglichkeit vorhanden, dass in 10 oder 20 Jahren einmal der Bund oder der Kanton diese Kraft für öffentliche Zwecke ausnützen könnte. Das Gesetz soll in einem solchen Falle die Ausnützung einer Wasserkraft nicht auf unbestimmte Zeit verhindern helfen, sondern im Gegenteil das Zustandekommen einer solchen Anlage ermöglichen, aber dabei dem Bund oder dem Kanton gestatten, kraft eines Vorzugsrechtes in die Konzession einzutreten oder später, wenn der private Konzessionär das Werk ausgeführt hat und betreibt, dasselbe von ihm käuflich zu erwerben. Auch soll das Gesetz vorsehen, dass das Werk später, wenn es eine Reihe von Jahren vorzugsweise privaten Interessen gedient hat, ausschliesslich in den Dienst der öffentlichen Interessen übergeht (Heimfall).

Wir würden ferner eine richtige Wahrung der öffentlichen Interessen im Gesetz vermissen, wenn es der heute unbegrenzten fiskalischen Belastung eines Wasserkraftunternehmens nicht eine obere Grenze setzen würde, mit der der Unternehmer im schlimmsten Falle rechnen darf. Denn eine allzu hohe Normierung der Wasserzinse muss sich notwendigerweise wieder fühlbar machen in den Herstellungskosten der Kraft und damit in einer Verteuerung der letzteren zuungunsten des Kraftbezügers; dass dies volkswirtschaftlich unrichtig wäre, bedarf wohl keiner Begründung.

Das Gesetz soll weniger auf direkte Einnahmen des Staates aus den Wasserkraftanlagen abstellen, als vielmehr auf dessen volkswirtschaftliche Bedeutung für seine Kraftbezüger und die ganze durch eine solche Unternehmung zu versorgende Landesgegend. Es soll direkt darauf hinielen, für öffentliche Zwecke recht billige Kraft verfügbar zu machen und für später, nachdem das Unternehmen eine in Ansehung des damit verbundenen Risikos als günstig zu bezeichnende Rendite erlangt hat, eine Verbilligung der Kraft für alle Abonnenten vorsehen. In bezug auf die Arbeitslöhne hat unsere einheimische Industrie wenig Aussicht, mit derjenigen des Auslandes je erfolgreich in Konkurrenz treten zu können, wohl aber kann ihr, wenn die Ausnützung unserer Wasserkräfte in volkswirtschaftlich richtige Bahnen geleitet wird, mit der Zeit eine so billige Betriebskraft zur Verfügung gestellt werden, wie solche im Auslande nicht zu erzeugen sein wird.

Dazu kommt die volkswirtschaftlich nicht hoch genug zu veranschlagende Tatsache, dass, wenn einmal

in der Hauptsache unsere Wasserkräfte ausgebaut sein werden, die Mehrzahl von den vielen Millionen, die heute alljährlich zur Beschaffung von Kohle und zur Herstellung von Dampfkraft von der schweizerischen Industrie und den schweizerischen Eisenbahnen nach dem Auslande gesandt werden, in unserm Lande verbleiben werden.



Die Basler Regierung und die Rheinschiffahrt.

Die Basler Regierung legt dem Grossen Rate einen umfangreichen Bericht über die Förderung der Rheinschiffahrt vor, der die Begründung eines Kreditbegehrens im Betrage von 100,000 Fr. zu verteilen auf die Jahre 1909 und 1910, enthält. Der Bericht ist ein interessantes und wertvolles Dokument für die Geschichte der Bestrebungen, die Schiffahrt auf dem Oberrheine zu neuem Leben zu erwecken; er orientiert so vortrefflich über das, was bisher geschehen ist und weiter erstrebt wird, dass wir das Wesentliche daraus wiedergeben. Wir erinnern bei dieser Gelegenheit daran, dass schon früher ein Kredit von 80,000 Franken für die Anschaffung eines elektrischen Hochportalkranens und eines Kranens am Elsässerrheinweggefordert worden ist.

Der Bericht führt folgendes aus:

Die einstweilen dem Kanton Basel-Stadt gemäss Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 zugesicherten finanziellen Unterstützungen zur Förderung der Rheinschiffahrt bestehen in folgenden Leistungen: Dem Bundesbeitrag für eine Uferversicherung am Rheine von der Gasanstalt bis zur elsässischen Landesgrenze, maximal 58,200 Franken, gleich $33\frac{1}{3}$ Prozent der auf 174,600 Franken veranschlagten wirklichen Kosten, bewilligt für die drei Jahre 1907, 1908 und 1909 und dem Bundesbeitrag für Schiffahrtseinrichtungen und Geleiseanlagen bei der Gasanstalt und für Probefahrten auf dem Rhein, maximal 190,000 Franken, gleich 50 Prozent der auf 380,000 Franken veranschlagten Ausgaben, bewilligt für die drei Jahre 1907, 1908 und 1909. Auf eine budgetierte Ausgaben Summe von 554,600 Franken entfallen somit 248,200 Franken an Bundessubvention; der Bund musste jedoch um weitere finanzielle Beihilfe angegangen werden. Der Bericht weist auch auf die finanzielle Unterstützung hin, deren sich der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein (mit Sitz in Basel) von Seite der Bundesbehörden erfreut. In den Jahren 1906 bis 1908 bezog er einen jährlichen Beitrag von je 5000 Franken und vom Jahre 1909 an ist ihm ein solcher von je 25,000 Franken zugesichert worden.

Die gedeihliche Entwicklung der Rheinschiffahrt wird in Zukunft wesentlich von einer zweckentsprechenden Tarifpolitik der Bundesbahnen abhängen. Im weitem wird, je mehr der Schiffahrtsverkehr zunimmt, der Frage näher getreten werden müssen, ob nicht die Bundesbahnen selber auch an der Erstellung und am Betrieb der später im Gebiete des Kantons Basel-Stadt oder in dessen schweizerischer Nachbarschaft nötig werdenden grösseren Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen sich beteiligen oder diese Aufgabe ganz übernehmen sollten. Ausländische Staatsbahnverwaltungen haben in beiden Richtungen — Tarifpolitik und Umschlagseinrichtungen — für die in ihrer Interessensphäre gelegene Binnenschiffahrt umfassende Vorkehren getroffen und grosse Opfer gebracht — nicht zu ihrem Schaden.

Der Abschnitt „Erstellung und Betrieb der Schiffahrtsanlagen“ zählt zunächst die zur Ausführung gelangten Arbeiten auf, verbreitet sich über die Konstituierung der Rheinhafen-Aktiengesellschaft mit Herrn Eugen Maggi in Zürich als Präsidenten des Verwaltungsrates, und fährt fort: „Die Schiffahrtsperiode 1908 bildete die Grundlage für das erste Betriebsjahr der Gesellschaft, das dementsprechend durchaus den Charakter des Versuchsstadiums trug. Letzteres wird voraussichtlich auf die nächste Schiffahrtsperiode, obgleich in etwas kleinerem Masse, gleichfalls zutreffen. Über die Wirksamkeit der Gesellschaft kann daher einstweilen ein bestimmtes Urteil noch nicht abgegeben werden. Soviel uns bis jetzt bekannt geworden, schlossen die Rechnungen des Gründungsjahres (1907) und des ersten Betriebsjahres (1908), wie übrigens kaum anders zu erwarten war, mit Verlusten für die Gesellschaften ab.

Für den Betrieb stehen nun drei Kranen zur Verfügung: 1. der im Eigentum der öffentlichen Verwaltung befindliche Dampfkranen, welcher vom Gaswerk betrieben und für den Auslad der für dieses Werk bestimmten Kohlen, soweit sie per Schiff hier eintreffen, verwendet wird; 2. der ebenfalls im Eigentum der öffentlichen Verwaltung befindliche, an die Rheinhafengesellschaft verpachtete und von dieser betriebene elektrische Kranen; 3. der im Eigentum der Rheinhafengesellschaft befindliche und von ihr betriebene elektrische Kranen. Je nach Umständen können alle drei Kranen gleichzeitig betrieben und bei Betriebsstörungen, die bisweilen eintreten, zu gegenseitiger Aushilfe verwendet werden. Die Anschaffung eines vierten, und zwar elektrischen Kranens, sowie eines Handkranens auf Rechnung der öffentlichen Verwaltung ist dem Grossen Rate beantragt. Auf die Anregung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, jetzt schon die Anschaffung einer fünften grossen Kranenanlage in Aussicht zu nehmen, ist der Regierungsrat dagegen nicht eingetreten in der Meinung, dass die Erstellung etwa