

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 2 (1909-1910)

**Heft:** 9

  

**Artikel:** Ein österreichischer Wasserwirtschafts-Verband

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920224>

### **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:** 03.12.2024

**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

№ 9

ZÜRICH, 10. Februar 1910

II. Jahrgang

## Inhaltsverzeichnis

Ein österreichischer Wasserwirtschafts-Verband. — Die Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheins. III. — Das eidgenössische Wasserrechtsgesetz. (Fortsetzung.) — Wasserrecht. — Wasserkraftausnutzung. — Schifffahrt und Kanalbauten. — Wasserwirtschaftliche Literatur. — Patentwesen. — Verschiedene Mitteilungen. — Geschäftliche Notizen.

### Ein österreichischer Wasserwirtschafts-Verband.

Aus Wien geht uns folgende Zuschrift des Bundes Österreichischer Industrieller zu:

Am Samstag den 29. Januar fand im Hause der Industrie am Schwarzenbergplatz in Wien die konstituierende Versammlung des „Wasserwirtschafts-Verbandes der österreichischen Industrie“ statt, der vom „Bund Österreichischer Industrieller“, dem „Ingenieur- und Architekten-Verein“, dem „Elektrotechnischen Verein“ und „Zentralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt“ als Zentralstelle für die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Fragen gegründet wurde und dem sich bereits eine grosse Zahl von Handelskammern, industriellen und technischen Korporationen, Wassergenossenschaften etc. angeschlossen haben. Die Verhandlungen leitete Direktor Dr. Georg Zetter. Er wies in seiner Eröffnungsansprache auf die Zersplitterung hin, der die neugegründete Zentralstelle abhelfen soll. Das Ziel des Verbandes sei, an der Hebung der reichen Naturschätze, die in unsern Wasserkräften schlummern, mitzuwirken. Die Namen der Männer, die sich ihr angeschlossen haben, bürgen für den Erfolg. Der Präsident des Bundes Österreichischer Industrieller, Herr Vetter, begrüsst die Versammlung namens

des Bundes und hebt mit besonderem Dank die rege Unterstützung hervor, die der neue Verband von der Regierung, den Handelskammern, industriellen und technischen Korporationen gefunden habe. Besonders erfreulich ist es, dass auch agrarische Korporationen sich angeschlossen haben, wodurch dokumentiert wird, dass hier ein Feld vorliege, auf dem die Interessengegensätze von Industrie und Landwirtschaft ausgeglichen werden können. (Beifall.) Die Gründung des Verbandes ist gleichzeitig ein Zeichen des lebhaften Bedürfnisses nach einem engeren Zusammenschluss der industriellen Organisation. In einem grossen Teil der Alpenländer nimmt die Zahl der industriellen Arbeiter nachweisbar ab, so dass der Ausbau der Wasserkräfte sich als eine dringende Notwendigkeit darstelle. (Lebhafte Beifall.) — Sektionschef Dr. Brosche begrüsst die neue Organisation namens der Regierung aufs wärmste. Der glänzende Verlauf des „Salzburger Wassertages“ hat wohl bei jedem Teilnehmer das Gefühl wachgerufen, dass es sich dabei nicht um eine vorübergehende, ephemere Aktion handle, sondern um eine Bewegung von dauernder volkswirtschaftlicher Bedeutung. Der Wasserwirtschafts-Verband werde gewissermassen den Wassertag in Permanenz darstellen und die Aufgabe erfüllen, dass die in Salzburg gefassten Beschlüsse auch praktisch durchgeführt werden. Unser Wasserrecht ist heute noch ein ausgezeichnetes Gesetzeswerk, ist aber in wichtigen Partien durch die technisch-wirtschaftliche Entwicklung der letzten 40 Jahre überholt. Der Redner begrüsst den Verband nicht nur als Förderer industriellen Unternehmungsgeistes, sondern auch als Berater bei den legislativen Reformen, die die Regierung vorbereitet. Er überbringt

dem Verbands die Glückwünsche des Handelsministers und aller beteiligten Ministerien, die an seiner Entwicklung das grösste Interesse nehmen. (Lebhafte Beifall.) — Sekretär Dr. Friedrich Hertz referiert hierauf über das Tätigkeitsprogramm des Verbandes. Die in anderen Ländern ähnlichen Organisationen obliegende Erforschung der Flussläufe und Wasserverhältnisse wird in Österreich vom hydrographischen Zentralbureau in ausgezeichneter Weise besorgt. Der Verband werde alle Einschränkungen der Unternehmertätigkeit, insbesondere die geplanten Wasserkraftsteuern, energisch bekämpfen, bei der Reform des Wasserrechts und der Schaffung eines Elektrizitätswegerechtes mitwirken, den Wasserinteressenten juristische und technische Experten zur Verfügung stellen, die Bildung von Wassergenossenschaften fördern, bei Interessenkonflikten intervenieren usw. Überhaupt müsse das Interesse und Verständnis für die Wasserwirtschaftsfragen in die weitesten Kreise getragen werden, wozu auch die Veranstaltung einer Ausstellung für Wasserbau und Wasserwirtschaft geplant sei. Aber auch die Abwasserfragen, die Trinkwasserversorgung, Heilquellenschutz, Schiffsfragen usw. werden den Wasserwirtschafts-Verband lebhaft beschäftigen. Ein weites Tätigkeitsfeld harret der Bearbeitung. (Beifall.) — Abgeordneter Dr. Ferdinand Ritter von Pantz begrüsst es als Vertreter der alpenländischen Agrarier, dass auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft die Interessen der Industrie und der Landwirtschaft sich berühren. Der Wasserwirtschafts-Verband bilde einen gemeinsamen Boden, auf dem die Interessengegensätze ausgeglichen werden können. Der Redner strebe gemeinsam mit dem Abgeordneten Dr. Steinwender eine Reform des Wasserrechts an, die im Interesse der Industrie gelegen sei. Sie seien bereit, die früheren Härten des Steinwenderschen Entwurfes zu beseitigen und der Industrie in jeder Weise entgegenzukommen. Auf die Besteuerung der Wasserkräfte zugunsten der Länder könne Redner allerdings nicht verzichten, doch seien die Absichten der Agrarier sehr bescheiden. Schliesslich beantragt der Redner, auch den Abgeordneten Dr. Steinwender in den Verbandsausschuss zu kooptieren. Diese Anregung, sowie die sonstigen Ausführungen des Redners werden mit Beifall aufgenommen.

Hierauf wurden formale Punkte erledigt und die Wahlen in den Ausschuss vorgenommen.

Den letzten Punkt der Tagesordnung bildete ein Vortrag des Sektionschefs Dr. Ernst Seidler über „Grundfragen der Wasserrechtsreform“. Er führte aus: Eine Reform unseres Wasserrechts ist dringend notwendig geworden und die Regierung hat bereits den Entwurf einer Novelle fertiggestellt. An der Lösung dieses legislativen Problems haben alle produktiven Stände ein gemeinsames Interesse. Insbesondere zwischen Industrie und Landwirtschaft be-

stehen auf diesem Gebiete keine prinzipiellen Gegensätze, wenn man nicht künstlich Kampfobjekte schaffen will. Überhaupt wird der Widerstreit der Interessen dieser beiden Produktionsgruppen häufig übertrieben. Die Wasserrechtsreform muss als obersten Grundsatz den Ausgleich der öffentlichen und gemeinwirtschaftlichen Interessen mit den privatwirtschaftlichen Ansprüchen und den erworbenen Rechten zu verwirklichen suchen. Eine Monopolisierung der Wasserkräfte zugunsten des Staates oder der Länder wäre eine Übertreibung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips, die Vorstellung, dass die Wasserkräfte auf diese Weise in rationellster und wirklich gemeinnütziger Weise ausgebeutet werden könnten, ist ein staatssozialistischer Traum. Die öffentlichen Gewässer müssen als Gemeingut erscheinen, an dem der Staat lediglich die Verwaltungshoheit auszuüben hat und zwar auf Grund von Gesetzen, welche dem Einzelnen unter gewissen, möglichst präzise ausgedrückten Voraussetzungen den Rechtsanspruch auf die Wassernutzung sichern. In diesem Rahmen können auch die gemeinwirtschaftlichen Tendenzen am besten realisiert werden. Im geltenden Wasserrecht ist der Begriff des „öffentlichen Interesses“ zu wenig bestimmt, wodurch das Ermessen der Behörde geradezu schrankenlos wird. Der Redner bespricht eingehend die einzelnen reformbedürftigen Punkte des Wasserrechts. Das Verhältnis der Wasserkraftbesitzer und Abwasserinteressenten zur Flösserei und Fischerei bedarf der Regelung. Die Ausübung der Konzession ist zu sichern. Besonders wichtig ist die Ausdehnung der Expropriationsbestimmungen. Eine möglichst grosse Publizität des Konsensverfahrens ist zu wünschen, um zahlreiche Konkurrenzprojekte anzulocken. Andererseits aber soll nach Ablauf einer Frist die Priorität des ersten Bewerbers unanfechtbar sein. Keinesfalls darf eine weniger rationelle Ausnutzung bloss deshalb verhindert werden, weil einmal ein grösseres Projekt zur Ausführung gelangen könnte. Konzessionen sind an Private für 60 Jahre, an Staat, Land und Gemeinden für 90 Jahre zu vergeben. Das Grundwasser bedarf eines rechtlichen Schutzes, die Bestimmungen über Schadenersatz bei Schädigung durch Stauwerke etc. sind gänzlich unklar und unzulänglich. Nicht ins Wasserrecht gehört die geplante Besteuerung der Wasserkräfte. Reformbedürftig ist auch das Verfahren, wobei die Kompetenz der zur Entscheidung berufenen Wasserrechtsbehörde streng gewahrt werden muss. Auch die Pflege der Gewässer ist ein äusserst wichtiges volkswirtschaftliches Problem, das im bestehenden Wasserrecht nicht gelöst ist. Die Verpflichtung zur Erhaltung und Regulierung der Gewässer kann aber weder den Interessenten noch den Gemeinden ganz auferlegt werden, da es sich hier um ausserordentlich grosse Summen handelt. Notwendig wäre eine grosse einheitliche Staatsaktion, wie sie schon einmal im Wasserstrassengesetz von

1901 beabsichtigt war. Eine solche umfassende Regulierungs-Aktion würde unserer gesamten Volkswirtschaft zu grossem Aufschwung verhelfen.

Nach der konstituierenden Versammlung versammelte sich der Ausschuss und wählte folgende Herren in den Vorstand: Zum Obmann Dr. Georg Zetter, zu Obmannstellvertretern die Hofräte Hohenegg und Oelwein, Schriftführer Dr. Hertz, Kassier kaiserlicher Rat Dr. Otto Thorsch, Beisitzer die Herren Dr. Ed. Bousek, Oberbaurat Engelmann, Ingenieur Friedrich Ross und Dr. Heinrich Schreiber.



## Die Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheins.

### III.

#### Einige wirtschaftliche Gesichtspunkte.

Im letzten Kapitel seiner Schrift behandelt Herr Gelpke die wirtschaftliche Seite der Frage. Er sagt darüber:

„Kein Strom des mitteleuropäischen Kontinentes hat sich so zum Träger des Weltverkehrs ausgebildet, wie der Rhein. Im Gegensatz zu den andern Strömen ist hier, so weit die Erfahrung dartut, der Fall nie eingetreten, dass eine neu erschlossene Etappe der Güterbewegung ermangelt hätte. Jedesmal hat sich auf den dem Verkehr geöffneten Teilstrecken in der kürzesten Zeit eine lebhaft Güterbewegung entwickelt.

Als Beispiele wären namhaft zu machen: die Mainkanalisierung auf der Strecke Mainz-Frankfurt; die Verkehrserschliessung der Oberrheinstrecke Mannheim-Strassburg (Kehl). Hier ist der jährliche Gesamtverkehr bei nur 200 bis 230 Schiffahrtstagen auf über 1 Million Tonnen gestiegen. Und als jüngstes, und für die vorliegenden Studien wichtigstes Beispiel wäre die Grossschiffahrts-Entwicklung auf der Strecke Strassburg-Basel anzuführen, wo trotz den zahlreichen künstlichen Hindernissen der Verkehr sich von Jahr zu Jahr kräftig entwickelt. Zur Veranschaulichung mögen einzelne Daten dienen. Der Schiffahrtsverkehr betrug 1905: 3149 Tonnen; 1906: 3462 T.; 1907: 4250 T.; 1908: 15,515 T.; 1909: 40,819 T. Die Güterbewegung 1909 betrug bergwärts 35,634 T. und talwärts 5185 T. Der Taltransport beträgt somit  $\frac{1}{7}$  der Berganfuhr; während in Strassburg und in Kehl die Talabfuhr nur  $\frac{1}{20}$  des Bergtransportes ausmacht. Was die Klassifikation der Güter betrifft, so ist vor allem bemerkenswert, dass mehr als 50% der beförderten Güter keine Kohlen waren.

Zu Berg bestanden die Transporte in: Kohlen 20,040 T., Roheisen 9903 T., Phosphat 2087 T., Briketts 305 T., Röhren 239 T. etc.

Zu Tal wurden abgefahren in der Hauptsache: Calcium Carbide 1280 T., Asphalt 890 T., Ferro Silicium 765 T., kondensierte Milch 713 T. etc.

So besteht heute schon eine grosse Differenzierung in den beförderten Transportobjekten. Die Güter drängen sich der Wasserstrasse förmlich auf. Je mehr die Umschlagseinrichtungen und mit ihnen die Lagermöglichkeiten sich vervollkommen, um so mehr wird der Verkehr zunehmen. Für die Rheinstrecke Strassburg-Basel ist somit die Frage der Güteralimentierung in der Hauptsache als gelöst zu betrachten. Es bleibt festzustellen, inwieweit hinsichtlich der Güterbeförderung auch die badisch-schweizerische Rheinstrecke eine günstige Lösung zulässt.

Auf den ersten Blick scheinen hier die Verhältnisse der plötzlichen Richtungsänderung des Stromes wegen etwas ungünstiger zu liegen. Die Nord-Süd-Richtung ist ausgeschaltet und damit scheint auch der Verkehr an Bedeutung einzubüssen. Tatsächlich befindet sich hier die Rheinstrecke, was die vergleichenden Distanzen mit den konkurrierenden Schienenwegen anbelangt, stark im Nachteil. So beträgt die Bahndistanz Kehl-Schaffhausen über die Schwarzwaldbahn 191 km, die Wasserstrasse dagegen misst 249 km. Die Wegdifferenz zu ungunsten des Schiffahrtsweges beträgt 58 km. Für Kehl-Konstanz sind die Verhältnisse noch ungünstiger. Der Bahnweg Kehl-Konstanz über den Schwarzwald beträgt 201 km, während der Schiffahrtsweg 295 km Länge aufweist. Es ergibt sich somit eine Differenz von 94 km. Für die Bodenseepässe werden dann allerdings die Distanzen zugunsten der Wasserstrasse wieder etwas verschoben. Am meisten konkurrenzisiert wird der Schiffahrtsweg durch die Schwarzwaldlinie, welche jedoch als eigentliche Gebirgsbahn höhere Betriebskosten aufweist als die Talstrecken.

Es betragen die mittleren Ausnahmefrachtsätze der Badischen Bahnen im Jahre 1900 2,62 Pfg. pro tkm. Bei einer Weglänge Kehl-Konstanz von 201 km würde diesem Streckensatze eine Fracht entsprechen von Mk. 5.27 pro Tonne. Noch niedriger stehen die Ausnahmefrachtsätze im Kohlenverkehr Mannheim-Basel mit 1,8 Pfg. pro tkm. In diesem Falle würde die Gütertonne auf dem Wege Kehl-Konstanz mit Mk. 3.62 befördert. Unter Zugrundelegung dieses niedersten Eisenbahnfrachtsatzes könnte bei Benützung des Wasserweges Kehl-Konstanz von 295 km Länge noch zu einem kilometrischen Streckensatze von 1,2 Pfg. pro tkm gefahren werden.

Im durchgehenden Massengüterverkehr werden heute Rheinfrachtsätze bis nach Basel bezahlt von 0,8 Pfg. (1 Ct.) pro tkm. Auch unter der Annahme eines durchgehenden Satzes von 1 Pfg. pro tkm wäre trotz der Mehrlänge des Wasserweges und bei einer Fracht von Mk. 2.95 pro Tonne gegenüber Mk. 3.62 Bahnfracht noch eine Ersparnis zugunsten des Wasserweges von 66 Pfg. pro Tonne oder von Mk. 6.60 pro Waggonladung zu erzielen. Sinkt der durchgehende Streckensatz auf 0,8 Pfg., so beträgt die Wasserfracht Kehl-Konstanz noch Mk. 2.36 gegenüber Mk. 3.62