Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 2 (1909-1910)

Heft: 24

Artikel: Die Schweiz und die Rheinschifffahrt in den Jahren 1804-1821 [Schluss]

Autor: Härry, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920270

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: 22.07.2025

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

(Tabelle 1.) **Abflussverhältnisse bei der Sihl in Untersiten.**[1]

Jahrgang	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	Mittlere Abflussmengen	
														pro Sekunde und 1 km² Einzugsgebiet
	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	Liter
1901/02 . .	0,9	2,1	2,9	2,3	7,9	14,8	14,0	11,3	4,1	6,7	7,6	6,5	6,7	43
1902/03 . .	1,1	3,6	7,0	5,7	5,2	5,1	10,7	7,9	10,7	6,5	3,2	5,2	6,0	38
1903/04 . .	3,6	1,7	3,1	4,2	4,6	16,5	16,5	8,8	3,0	3,1	7,0	4,8	6,4	41
1904/05 . .	2,5	2,0	1,8	0,8	7,1	17,8	12,8	5,5	3,5	7,5	7,0	7,5	6,3	40
1905/06 . .	3,7	1,4	4,2	2,2	6,5	11,7	19,0	13,5	14,6	3,3	1,4	0,8	6,9	44
1906/07 . .	3,6	2,0	1,5	1,4	5,2	14,7	23,8	10,7	8,9	6,1	3,4	3,0	7,0	45
1907/08 . .	1,2	5,5	1,5	2,0	2,6	9,5	20,0	3,8	9,5	3,2	9,6	1,0	5,8	37
Total	16,6	18,3	22,0	18,6	39,1	90,1	116,8	61,5	54,3	36,4	39,2	28,8	45,1	288
Mittelwerte .	2,37	2,62	3,14	2,66	5,58	12,90	16,70	8,80	7,76	5,20	5,60	4,12	6,45	41
Mittl. Abflussmenge in Sek. pro 1 km² Einzugsgebiet in Untersiten (E = 156,7 km²)	15,2	16,5	20,0	17,0	35,5	82,5	106,5	56,0	49,5	33,0	36,0	26,0	41	

[1]) Als Zeiteinheit ist hier das „hydrometrische Jahr" eingeführt worden, welches am 1. November beginnt, und am 31. Oktober des folgenden Kalenderjahres schliesst. Der Zweck hiervon ist, die Wintermonate nicht von einander trennen zu müssen.

(Tabelle 2.) **Abflussverhältnisse von Sihl und Alpbach zusammen.**[2]

Jahrgang	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	Mittlere Abflussmengen	
														pro Sekunde und 1 km² Einzugsgebiet
	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	Liter
1901/02 . .	1,10	2,60	3,57	2,84	9,70	18,20	17,20	13,90	5,05	8,25	9,35	8,00	8,3	43
1902/03 . .	1,36	4,43	8,60	7,00	6,40	6,30	13,20	9,70	13,20	8,00	3,94	6,40	7,4	38
1903/04 . .	4,43	2,10	3,82	5,18	5,66	20,30	20,30	10,85	3,70	3,82	8,60	5,93	7,9	41
1904/05 . .	3,08	2,46	2,22	1,00	8,75	22,0	15,80	6,80	4,31	9,25	8,60	9,25	7,8	40
1905/06 . .	4,56	1,72	5,18	2,70	8,0	14,4	23,3	16,60	18,00	4,07	1,72	1,00	8,4	44
1906/07 . .	4,43	2,46	1,85	1,72	6,40	18,10	29,30	13,20	10,95	7,50	4,20	3,70	8,6	45
1907/08 . .	1,48	6,75	1,85	2,46	3,20	11,70	24,60	4,68	11,70	3,95	11,80	1,23	7,1	37
Total	20,44	22,52	27,09	22,90	48,11	111,0	143,70	75,73	66,91	44,84	48,21	35,51	55,6	288
Mittel . . .	2,91	3,21	3,87	3,27	6,72	15,85	20,50	10,82	9,55	6,40	6,88	5,06	7,93	41

[2]) Die hier gefundenen Wassermengen als Zufluss zum Sihlsee sind insofern zu gross, als die Zuleitung des Alpbaches nicht so dimensioniert werden kann, dass sie auch das aussergewöhnliche Hochwasser in den See zu leiten vermag. Eine eingehende Untersuchung hat ergeben, dass wenn diese Zuleitung für eine Wassermenge berechnet wird, die fünfmal grösser ist als die durchschnittliche Abflussmenge, der hierdurch entstehende Verlust bloss 3—4 %, bezogen auf das betreffende Einzugsgebiet, ausmacht. Dieser Verlust ist weiter unten bei der Berechnung der verfügbaren Energiemenge berücksichtigt

(Fortsetzung folgt.)

Die Schweiz und die Rheinschiffahrt in den Jahren 1804—1821.

Von Ingenieur A. HÄRRY, Zürich.

II. (Schluss.)

Das Ergebnis aus seinen Untersuchungen zieht His in folgenden Sätzen zusammen:

1. Durch die Zulassung der fremden Schiffer haben wir uns für die Zukunft nicht allein eine günstige Stellung verschafft und auch die weiteren

Unterhandlungen erleichtert, sondern wir erreichen für jetzt den Hauptzweck, dass die Winkel-Einladungen und Märkt aufhören und unsere Schiffer in den badischen Häfen-, namentlich in Freystett Rückladungen erhalten werden.

2. Unsere Stadt und der Handel im besonderen wird dadurch den wesentlichen Vorteil ziehen, dass hauptsächlich die Fracht rheinaufwärts wird billiger gestellt werden können und wir so der Hoffnung leben dürfen, unsern Transit durch die Hieherleitung der Zürcher Güter vermehrt zu sehen.
3. Da eben alle Vorschläge der badischen Spediteren und Schiffer darauf zielen, uns ausschliessan den Freystetter Hafen zu binden, so erachte es am zweckmässigsten, wir machen mit denselben vorderhand keinen Vertrag, sondern lassen dem Handel seinen freien Lauf und wachen bloss darauf, dass unsere Schiffer, wenn sie Waren nach Freystett fahren, auch Rückladung bekommen.
4. Da es besonders wegen der Zukunft für unsere Stadt wichtig ist, bei den Verhandlungen der Zentralkommission nicht hintangesetzt zu werden und es sowohl für unsere Schiffer wie auch für den Handel zu wünschen ist, neben der Schifffahrt nach Freystett auch die direkte Fahrt zu Berg und Tal mit Mainz ausüben zu können, so erscheinen mir zur Erlangung dieses Zweckes folgende Schritte am dienlichsten.
   a) Unsere Regierung zu ersuchen, sich unverzüglich mit der Zentralkommission in Verbindung zu setzen, um einesteils in Gemässheit der Wiener Konvention die freie Rheinschiffahrt zu verlangen, andernteils aber um zu trachten, auch während des intermistischen Zustandes die Zulassung unserer Schiffer im Mainzerhafen zu erhalten.

      Als Einleitung wäre die unsrerseits bereits gestattete Reziprozität offiziell bekannt zu machen; unser Ansuchen gründe sich also auf allgemeines Völkerrecht, um so mehr als die Rückladungen Schweizer Eigentum sei, es stimme auch überein mit den Wünschen der Kaufleute von Mainz wie aus dem Schreiben der dortigen Handelskammer zu ersehen sei, dieselbe finde selbst, dass uns nicht einmal die alten Verträge entgegen seien und zweifle auch nicht, die Zentralkommission werde unsere Ansichten teilen.
   b) Da es nötig ist, bei dieser Behörde jemand zu haben, der unser Begehren kräftig unterstützt und besonders dafür sorgt, dass die Sache nicht liegen bleibe, so wünsche, das Handelskomitee möchte sich diesfalls an Herrn von Bourcourt, Holländischen Deputierten, wenden, dem selben unterm Vorwand für die mir erwiesenen Gefälligkeiten und guten Gesinnungen zu danken, unsere Angelegenheit dringend empfehlen und dabei auch auseinandersetzen, wie sehr in dieser Hinsicht das Interesse von Holland mit dem unsrigen übereinstimmt.
   c) Da es ferner für uns wichtig ist, von den Arbeiten der Zentralkommission regelmässig unterrichtet zu bleiben, so scheint es mir am Platz, den Sekretär des holländischen Deputierten zu ersuchen, uns die Protokolle der Kommission in Abschrift zuzusenden, so wie er sich hiezu erboten hat, weil aber ein solcher Schritt unter der Würde des Handelskomitees sein möchte, so könnte diesfalls entstehenden en mon particulier oder als Sekretär schreiben.
5. Da alle eingezogenen Erkundigungen beweisen, wie nötig es ist, dass unsere Schiffer sich mit den auf dem Rhein in Kraft stehenden Verordnungen bekannt machen und sich denselben unterwerfen, so erachte es für notwendig, sie hierzu anzuhalten, indem man ihnen begreiflich macht, dass die geringste Widerhandlung Waffen in die Hand gibt und die fernern Schritte zu ihren Gunsten vermittelt.
6. Scheinen mir nachfolgende Einrichtungen und allgemeine Grundsätze empfehlenswert:
   a) Neben der Kehrzeit noch ein gewisses Quantum zu bestimmen, wo der Schiffer abfahren muss, wenn auch die 10 Tage noch nicht verstrichen sind.

      Dadurch wäre zu befürchten, dem Umschleifen und hauptsächlich unerlaubten Sporteln von Commis zum Nachteil des Schiffers vorzubeugen.
   b) Die früher erwähnte Entschädigungskassa, wo die Schiffer von gleicher Art unter sich bilden.
   c) Den allgemeinen Grundsatz, dass sowohl die allzugrosse Menge der Schiffer, wie auch die zu kleine Anzahl die Frachten verteuern und dem Handel nachteilig sind.
   d) Dass man bei der Auswahl der Schiffer mehr auf die Fähigkeiten und moralischen Charakter als auf eine starke Kaution zu sehen hat, und daher diese letztere nicht so hoch bestimmt werden muss, um nicht etwa sonst tüchtige Subjekte zu entfernen.
   e) Die Macht zu bestimmen, dass die Schiffer dabei gut bestehen können, weil es selbst dem Handel nachteilig wäre, wenn die Schiffer in ihrem Beruf zurückkommen und so zu Veruntreuungen verleitet werden könnten.
   f) Dass es zweckwidrig wäre, die Frachtbestimmung ganz der freien Konkurrenz der Schiffer

zu überlassen, weil der einte zum verderben, der andere arbeiten würde.

Unterzeichnet
sig. Ed. His.

Der erste Erfolg der Vorschläge His war die neue Rheinschiffahrtsverordnung vom 13. März 1819, wodurch die Basler Regierung in liberaler Weise sämtlichen Schiffern den Weg nach Basel öffnete, gemäss einem Beschluss, den sie schon früher gefasst hatte. Diese Ordnung lautet folgendermassen:

Verordnung wegen der Rheinschiffahrt.

Wir Bürgermeister und Rath des Kantons Basel haben in Betrachtung der Notwendigkeit über die Spedition der Kaufmannswaaren auf dem Rhein und über die Verhältnisse der hiesigen und fremden Schiffmeister, eine Verordnung zu erlassen, bereits untern 21. November v. J. die Hauptgrundsätze genehmigt und nach vorgenommener reifer Beratung zu Vollziehung derselben in Erwartung einer allgemeinen Reglierung der Rheinschiffahrt einstweilen folgendes zu verfügen:

1. Denjenigen fremden Schiffern, welche Kaufmannsgüter rheinaufwärts hieher gebracht haben, ist gestattet, unter hienach folgenden Bedingnissen Rückladungen zu nehmen.
2. Wer Rückladung erhalten will, hat sich vorerst bei unserm Kaufhausschreiber zu melden und durch einen gehörig legalisierten Schein seiner Orts-Behörde darzuthun:

   Dass er ein regelmässig gelernter Meister seye; dass daselbst das Reciprocum gegen unsere Schiffer beobachtet werde. Im Fall dieser Ort eine eigene Schiffer-Gilde besitzt, so kann auch eine Bescheinigung dieser Corporation angenommen werden.
3. Für die zu erhaltende Rückladung soll der fremde Schiffer gehalten seyn, entweder auf hiesigem Platz eine Kaution zu leisten oder glaubwürdig darzuthun, dass er in seiner Heimat Bürgschaft geleistet habe und zwar für eine Schiffsladung von Ctr. 400 und darunter, für den Betrag von 1000 Schweizer-Franken.
4. Die einheimischen, sowohl als die fremden Schiffer sind verpflichtet, sich mit den von Löbl. Kaufhaus-Inspektion festzusetzenden Fracht zu begnügen.
5. Die fremden Schiffer sollen gehalten seyn, wie es bisher üblich war, einen Steuermann von Basel bis Breisach, von der hiesigen Schiffleuten Zunft zu nehmen und demselben 24 Schweizer-Franken zu bezahlen. Es wird aber unsere Kaufhausschreiber beauftragt, darauf zu sehen, dass dieser Steuermann jeweilen auch richtig gestellt werde.
6. Soll zwischen den hiesigen und fremden Schiffern eine Kehrordnung statthaben, sodass in der Ladung jeweilen zwischen einem hiesigen und einem fremden Schiffer abgewechselt werden soll. Derjenige fremde Schiffer, welcher früher mit Ladung hier angelangt ist, soll vor dem später angekommenen den Vorzug haben.

   Über die Kehrordnung sowohl, als über die Abfahrtszeit eines jeden Schiffers soll im Kaufhaus ein besonderes Register geführt werden.
7. Die Kehrzeit wird auf 10 Tage und das Maximum einer hiesigen Schiffsladung auf 800 Ctr. festgesetzt.
8. Soll zu gehöriger Sicherstellung der Eigenthümer von Schiffsgütern jedes in Ladung liegende Schiff allervorerst durch den Bestäter mit einem Bauverständigen besichtigt, dessen Gehalt und Beschaffenheit genau geprüft und sodann von letzterem angegeben werden, mit wie viel an Gewicht ein solches Schiff seinem Zustande nach beladen werden dürfe.
9. Sobald ein Schiffer die hierinn festgesetzte vollständige Ladung besitzt, soll er gehalten seyn, auch vor Verfluss der Kehrzeit abzufahren, wobey festgesetzt wird, dass keinem Schiffer für seine Kehr mehr als eine solche Ladung zukommen soll er möge eines oder mehrere Schiffe in Ladung legen. Gleich am ersten Tag nach vollendeter 10-tägiger Kehrzeit, ist der in der Kehr gelegene Schiffer verpflichtet, wenn nicht Notfälle ihn hindern, abzufahren, derselbe mag viel oder wenig, vollständige oder unvollständige Ladung haben.
10. Der in Kehrladung befindliche Schiffer ist verpflichtet, die demselben während der Kehrzeit nach allen Rheingegenden aufgegebenen Güter einzuladen, so lange derselbe das bestimmte Gewicht der 800 Ctr. nicht vollständig hat, hingegen wird zur Unterdrückung verderblicher Privat-Begünstigungen etc. sämtlichen Schiffern, all und jedes Nachwerben um Ladung bey den Herrn Kaufleuten streng untersagt, ebenso auch den Bestätern, welche sich blos darauf beschränken sollen, das auf Note gegebene Gut treulich dem in Ladung befindlichen Schiffer anzuweisen und unter keinem Vorwand etwas davon zurückzubehalten.
11. In der Kehre hiesiger Schiffer sollen nur diejenigen aufgenommen werden, welche selbsten mit eigenem Schiff und Geschirr fahren, denjenigen Meistern oder Wittweibern aber, welche den Beruf nicht selbsten treiben, ist keineswegs gestattet, an der Kehre teil zu nehmen oder ihre vermeintlichen Rechte an andere Schiffer zu übertragen.

12. Jeder hiesige Schiffer, der aussert den bereits bestehenden, seinen Beruf ausüben möchte, soll vorerst Löbl. Kaufhaus-Inspektion zur Aufnahme vorgestellt werden, um über seine hiezu erforderlichen Qualitäten die nöthige Untersuchung anzustellen.

    Auch sollen sämtliche hiesigen Schiffer für die zu ladenden Güter die nämliche Caution leisten, wie sie im § 3. dieser Verordnung für die fremden bestimmt worden ist.

13. Zur Aüffnung der Rheinschiffahrt und zur Unterstützung der Wittweiber und presthaften Meister, soll jeder hiesige und fremde Schiffer gehalten seyn, von allem von hier rheinabwärts geladenen Gut 2 kr. pr. Ctr. abzugeben, welche Gebühr von dem Bestäter mit den Bestäter-Gebühren bezogen und dem Kaufhausschreiber eingeliefert werden soll, welcher halbjährlich der Löbl. Kaufhaus-Inspektion Rechnung darüber abzulegen hat.

Gegeben um durch das Kantons-Blatt bekannt gemacht, besonders gedruckt, an öffentlichen Orten angeschlagen und den betr. Behörden zur Vollziehung zugestellt zu werden. Den 13. Merz 1819.

KANZLEY DES KANTONS BASEL.

Schon bald nach Inkrafttreten dieser Verordnung wurden Klagen laut. Zuerst gegen Schiffer von Niederhausen, welche 799 Ctr. Gut geladen hatten, damit sich aber nicht begnügt, sondern noch in Rheinfelden eine weitere Ladung abholten, welche wahrscheinlich sonst per Axe nach Basel geführt worden wäre. Am 9. April meldete sich dann auch die Schiffsleutezunft und protestierte gegen die neue Verordnung, wodurch ihre alten Gerechtsamen zerstört worden seien.

Um diese Zeit besass Basel folgenden Schiffpark:

Die „Louise" . . .	750—800	Ctr. Ladefähigkeit.
Die „Marianne" . .	750	„ „
Die „Stadt Basel" .	800	„ „
Der „Kleine Amor" .	500	„ „
Die „Gute Hoffnung"	700—800	„ „
Die „Veränderung" . (Befand sich meist in Mainz.)	ca. 1200	„ „
Die „Lisette" . . .	700—800	„ „

Sieben grosse Platt- oder Bauertannenschiffe zirka 700—800 Ctr., drei kleinere von 300—400 Ctr. Ladefähigkeit.

Die Bauertannenschiffe hatten keine Namen, weil sie nach beendeter Fahrt in den Niederlanden verkauft wurden.

Schiffer waren vier von Beruf.

Den weitern Vorschlägen von His folgend, wandte sich Basel dann im Laufe des Jahres 1819 offiziell an die Rheinschiffahrtskommission, allein jede Antwort blieb aus, obwohl sich sogar die Frankfurter Handelskammer und die königlich-holländische Deputation bei der Kommission für eine Antwort verwendet hatten.

Inzwischen verschlimmerte sich die Sache neuerdings.

Am 25. August 1820 wurde zwischen Frankreich und Baden ein Staatsvertrag abgeschlossen. Nach diesem wurde auf Grund von Art. 3 und Art. 5 der Rheinschiffahrtsakte das Octroisystem auf die Strecke bis Basel ausgedehnt. Die Anregung kam von Baden aus, das immer mehr den Landtransport und die Zölle, Chaussee-, Pflastergelder, sich verringern sah, da alles auf dem zollfreien Rhein transportiert wurde. Gegen die Vernachlässigung der Wasserstrasse sicherten sich die Schiffer durch Versicherung und gegenseitige Verabredung. Der Vertrag wurde nicht ohne Protest der Niederlande abgeschlossen. Der Kommission wurde er bloss vonseiten Badens einseitig zur Abstimmung vorgelegt, da Frankreich selbst Zweifel über das Vertragsrecht hegte.

Der Vertrag wurde durch Herrn Ricard, inspecteur des contributions indirectes in Strassburg, der Basler Regierung zur Kenntnis gebracht. Die Kaufhausinspektion gab den Rat, sich an die Bundesbehörden und neuerdings an die Kommission zu wenden. Sie glaubte, Frankreich wolle den Verkehr auf den Rhein ablenken, um seine Transitstrassen zu fördern, während die Anregung zum Octroi ja gerade von Baden ausgegangen war.

Der Präsident des Handlungskomitees, Herr La Roche, riet davon ab, sich von neuem an die Zentralkommission zu wenden, da dieser Schritt doch unnütz bleibe und gab als einziges Mittel die Intervention der Bundesbehörden an. Zu diesem Zwecke arbeitete er ein geschichtliches Exposé über die Angelegenheit der Rheinschiffahrt aus.

Die Basler Regierung gelangte demgemäss an den Vorort der eidgenössischen Tagsatzung unter Beilage des Berichtes mit dem Ansuchen, um eidgenössische Intervention. Die Antwort des Vorortes, damals Zürich, wurde am 4. Oktober 1821 erteilt. Wir lassen den Wortlaut des wichtigen Aktenstückes in seinem Gesamtwortlaut hier folgen:

Zürich, den 4. Oktober 1821.
verlesen, den 13. Oktober 1821.

Hochgeachtete Herren!
Getreue, liebe Eidgenossen!

Wir haben Euere verehrliche Zuschrift vom 8. Herbstmonat letzthin, nebst ihren ausführlichen Beilagen, vorerst unter den Mitgliedern des vorörtlichen Staatsraths zu näherer Einsicht in Umlauf gesetzt und sind dann heute über den wichtigen Gegenstand in Berathung getreten.

Durch diese Euere Eröffnung, fand sich die Eidgenöss. Behörde zum ersten Mal veranlasst, die staatsrechtliche Stellung der Schweiz rücksichtlich auf eine Theilnahme derselben an der Rheinschiffahrt in Betrachtung zu ziehen. Es hatte bis dahin Euer L. Stand,

soviel uns bewusst ist, weder diesfällige Ansprachen zu erkennen gegeben, noch auf irgend eine Weise zum gleichen Zweck die Eidgenössische Verwendung angerufen. Als, im Jahr 1804, weitläufige Unterhandlungen zwischen Frankreich und Deutschland über Regulierung des Rhein-Octroi ihren Anfang nahmen, und dann später zur Zeit der auf dem Wiener Congress abgeschlossenen Übereinkunft, wäre es vielleicht rathsam und vortheilhaft gewesen, mit solchen Ansprachen aufzutreten, und wenn dermalen wegen der eingetretenen Versäumniss, die Verfechtung eines daherigen Rechts weit schwieriger wird, so müssen wir es in jeder Beziehung lebhaft bedauern.

Ebenso unverholen soll hier von uns das Geständniss abgelegt werden, dass, insoferne man jetzt von uns verlangen würde, eine Mitberechtigung an der freyen Rheinschiffahrt von Seite der gesamten Schweiz, als National-Angelegenheit zu verfechten, der Eidgenössische Vorort seine Stellung und seinen Beruf zur Eröffnung einer solchen Discussion, weder hinlänglich begründet, noch klar genug ausgemittelt finden müsste. So lange nämlich auf Eidgenöss. Tagen, oder vermittelst Eidgen. Korrespondenz, keine daherige gemeinschaftliche Verwendung beliebt worden, fällt es natürlich dem Vorort etwas schwer auf, im Namen des gesammten Bundes aufzutreten, zumalen wir nicht wissen, ob sogar der Grundsatz dieser Schiffahrt-Freyheit von allen an dem Rhein gelegenen Kantonen unbedingt anerkannt würde.

In jeder den Stand Basel betreffenden wichtigen Angelegenheit ist aber der Vorort geneigt, für die Vertheidigung der Interessen dieses L. Mitstandes sein Möglichstes zu thun, und so wollen wir auch hier unser Bestreben mit dem Eurigen, Hochgeachtete Herren! vereinigen, sobald Wir nur deutlich einsehen, auf welchem Weg das vorliegende Geschäft von uns zweckmässig behandelt werden kann. Ungeachtet der in Euerem Schreiben enthaltenen sorgfältigen Darstellung und unserer eigenen anhaltenden Prüfung, bleibt diese Frage für uns noch einigermassen in Dunkel gehüllt, und die Antwort vielen Schwierigkeiten unterworfen.

Es scheint uns der Klugheit angemessen, über alle Verhältnisse und Umstände der Sache, möglichst zuverlässige Auskunft zu erhalten, ehe einige durchgreifende Schritte geschehen. Sollte z. B. die in öffentlichen Blättern angekündigte Verzichtleistung von Seite Preussens, auf das Stapelrecht zu Köln sich völlig bestätigen, so wäre dieses ein sehr wichtiger Umstand, geeignet die Hoffnung zu begründen, dass Rheinhessen für Maynz auch bald dem nämlichen Beyspiel folgen werde; und in jedem Fall müsste darauf wesentliche Rücksicht genommen werden. Hinsichtlich jenes ersten wichtigen Punkts der freyen Rheinschiffahrt im Allgemeinen, worüber freylich im Jahr 1815 zu Wien eine förmliche Konvention abgeschlossen worden, diesseits aber noch ganz unbekannt ist, wie es mit der Vollziehung dieser Convention steht, — lassen wir Euerm eigenen Entschluss, getreue, liebe Eidgenossen! ganz anheimgestellt, ob Ihr es vielleicht gerathen und Euerm Interesse gemäss erachten möchtet, eine Abordnung Eueres Standes an die Rheinschiffahrt-Commission nach Maynz, neuerdings (diessmal aber in etwas offiziellerer Form) zu veranstalten, wo dann der Eidgenössische Vorort sehr gerne die hiezu bezeichnete Person mit Empfehlungen und zweckdienlicher Unterstützung versehen würde. Wenn Ihr hingegen, getreue, liebe Eidgenossen! mit Unterlassung eines solchen Schritts, Verwendung durch diplomatische Korrespondenz wünschet, so sind Wir auch dazu bereit, aber dann müssen wir Euer Hochwohlgeboren bitten, uns noch näher anzudeuten, an welche Macht, Euern Wünschen zufolge, der Vorort sich wenden sollte, und zu welchem bestimmten Zweck? Worüber wir uns einzig die unmassgebliche Bemerkung erlauben, dass wenn es vielleicht zu spät wäre, um als mitberechtiget an der Rheinschiffahrt, daherige allgemeine Ansprachen geltend zu machen, hingegen die bestimmte Klage wegen Ausserachtsetzung der Konvention von 1815 und namentlich des XIX. Artikels derselben, unserer Überzeugung nach, wohl angebracht werden könnte, und dem hohen Stand Basel vermöge seiner Handels- und Lokalverhältnisse, auch jetzt billig offen stehen muss.

Antreffend dann den zweyten Punkt Eurer Beschwerden, nämlich die im August 1820 zwischen Französischen und Badischen bevollmächtigten Mitglieder der Maynzer Rheinschiffahrt-Commission abgeschlossene, dem Vernehmen nach Badischer Seits noch nicht genehmigte, und dennoch Französ. Seits offiziell mitgetheilte Verkommniss, welche die Errichtung von zwey Octroi-Gebühren zwischen Basel und Strassburg anordnet, so erfordert dieser Gegenstand noch sorgfältige Erläuterungen, ehe wir uns getrauen dürfen, uns in diplomatischer Korrespondenz damit zu befassen; denn erstens kennt die vorörtliche Behörde die frühern Reglemente über den Rhein-Octroy nicht; zweytens sind die Vorschriften der Wienerkongressakten über die Schiffahrtsgebühren und Zölle, ziemlich unbestimmt und schwankend, so dass es nicht leicht wäre, aus denselben die genaue Linie zwischen Recht und Willkür, Befugniss und Missbrauch zu ziehen; und dann drittens ist uns gänzlich unbekannt, ob und welche Schritte Ihr gegen Frankreich oder Baden, zu Eröffnung der daherigen Beschwerden gemacht habet. Vielleicht hätte ein solches, wenigstens Praeliminar-Einschreiten von Euerer Seite, viel vortheilhaftes; doch auch hierüber wollen Wir gerne auf Euer Verlangen, unsere bestmögliche Verwendung eintreten lassen, sobald uns von Euch, getreue, liebe Eidgenossen! die Punkte der Klage und der Abhülfe, die Beziehungen, in welchen von den Vorschriften des Wienerkongresses abgewichen worden, und die Begehren, welche Ihr dagegen zu äussern

Uebersichtskarte zum Artikel von dipl. Jng. A. Nizzola
über „Vorschläge für eine wirtschaftliche Ausnutzung der Sihlwasserkräfte“

Beilage zur „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ N° 24 1910.

Schweizerische Landestopographie Bern.

Massstab 1:100 000

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Kilom.

Reproduktion vorbehalten

Ueberdruck 1910.

Euch berechtigt glaubt, bestimmt und vollständig angegeben werden.

Aus der gegenwärtigen freundeydgenössischen Rückäusserung werden also Euer Hochwohlgeboren einerseits das Bedürfniss weiterer Berathungen in Euerer Mitte, anderseits unsere Bereitwilligkeit zur Mitwirkung entnehmen. Uns geziemt nunmehr Euere endlichen Entschliessungen zu gewärtigen, und so schliessen wir mit der Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung und getreuen Empfehlung in Gottes Allmächtigen Schutz.

Im Namen von Burgermeister und Staatsrath
des Eidgenössischen Vororts Zürich,

der Amtsburgermeister: Wyss. der Eidgenössische Kanzler: Mußon.

Man sieht, die eidgenössichen Behörden waren sich der Wichtigkeit der Frage in keiner Weise bewusst, und anstatt frisch daran zu gehen, die schwierigen internationalen Fragen selbst zu lösen, haben sie sich ängstlich hinter ihre Unwissenheit verschanzt und das weitere Vorgehen den Baslern überlassen.

Ein schwacher Versuch wurde allerdings noch gemacht. Am 27. Dezember 1821 ging an die französische Regierung ein Schreiben ab, worin der eidgenössische Vorort gegen die Ausdehnung des Octrois protestierte. Man bezog sich dabei in erster Linie auf die Abmachungen des Pariser Friedens von 1814 und die Kongressakte von 1815.

Wir geben zum Schlusse das Antwortschreiben der französischen Regierung wieder, ein ausserordentlich diplomatisches Schriftstück, indem wir noch zufügen, dass alle späteren Bemühungen der Basler Regierung in dieser Angelegenheit fruchtlos geblieben sind:

Berne le 17 Avril 1822.

Aux Bourgmestres et Conseil d'Etat
du Canton de Zürich, Directoire fédéral.

Tit.

Votre Excellence en date du 27ième Xbre dernier m'a fait l'honneur de m'adresser, dans l'intérêt du Canton de Bâle, des observations sur l'établissement de deux nouveaux bureaux d'octroi sur le Rhin, et elle a demandé qu'ils fussent supprimés par mon gouvernement, afin de ne pas entraver la libre navigation du fleuve.

S. Exc. Mr le Ministre des affaires étrangères me mande que cette réclamation a été examinée attentivement par son Département ainsi que par celui des finances, et je m'empresse, Monsieur le Président, de faire connaître à V. Ex. le résultat de cet examen.

L'Octroi dont se plaint le Canton de Bâle, a été établi en vertu d'une Convention conclue en 1820 entre la france et le Grand Duché de Baden. Cette Convention ratifiée par S. M. se borne à établir des droits au profit des deux Gouvernemens, parce qu'il est reconnu en principe, que chaque Etat est propriétaire de la rive qui longe son territoire.

Mais l'article 1er de cette Convention montre qu'elle ne porte aucune atteinte à la libre navigation du Rhin. Cet article est ainsi conçu: „La navigation entre Bâle et Strasbourg sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du Commerce, être interdite aux bateliers munis d'une autorisation pour naviguer, délivrée sous l'autorité de leurs souverains respectifs et visée par la Commission d'administration provisoire à Mayence."

Si la France déférait à cette réclamation du Canton de Bâle, et supprimait les deux Bureax d'Octroi, elle se priverait du produit des droits dont la navigation du Rhin est aujourdhui passible et il n'en résulterait aucun avantage pour son commerce, puisqu'en vertu de la Convention de 1820 ces mêmes droits auxquels la france renoncerait, seraient exclusivement perçus pour le Gouvernement badois.

S. Ex. le Ministre des affaires étrangères m'ajoute, Mr le Président, que l'Acte du Congrès de Vienne en consacrant comme principe que la navigation du Rhin serait entièrement libre, a néanmoins stipulé qu'il pourrait être établi sur chaque rive de ce fleuve des Bureaux où se perceverait un droit d'octroi dont quotité a été déterminée.

Il résulte de ces différentes observations, Mr le Président, que le demande du Canton de Bâle ne pourrait pas être accueillie par le Gouvernement de S. M. sans de notables préjudices. J'éspère que V. Ex. sentira toute la justesse des motifs que je viens d'avoir l'honneur de lui exposer.

Agréez, je vous prie, Mr le Président

Le Chargé d'Affaires de France en Suisse
[:signé] Failly.

Pour Copie conforme

Le Chancelier de la Confédération
Moußon.

Voie navigable du Rhône au Rhin Marseille-Lyon-Genève.

Par M. le Commandant LE VALLOIS, ingénieur.

II. (Fin.)

Situation en France.

Qu'a-t-on fait en France en présence d'une pareille activité et de tels résultats? Rien, ou du moins rien d'utile pour la réalisation de la voie d'eau entre Arles, Lyon et Genève. Et cependant tout est