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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 3 (1910-1911)

Heft: 8

Artikel: Bericht über die Verhandlungen der Handels- und Industriegruppe der Bundesversammlung

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-919910

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

den Verkehr bis über 2 m variieren kann, also ein entsprechend grosses Aufspeicherungsvermögen aufweist, ermöglicht worden ist. Nach den verschiedenen Stadien, welche das ganze Kanalunternehmen durchlaufen hat, ist jetzt die Organisation der Arbeiten nicht nur äusserst wirtschaftlich, sondern auch höchst wirksam; sie gleicht einer grossen Maschine, welche vollständig nach dem Willen ihres Führers Col. Goethals, des Vorsitzenden der Kanalkommission und zugleich Oberingenieurs für den Bau des Kanals und obersten Leiter des Umbaues und Betriebes der Panama-Eisenbahn, geräuschlos und ohne jede Reibung im Gange erhalten und mit sicherer Hand ihrem für den gesamten Weltverkehr höchst bedeutsamen Ziele entgegengeführt wird. Hd.

Die Abbildungen 5—9 folgen in der nächsten Nummer.

Bericht über die Verhandlungen der Handels- und Industriegruppe der Bundesversammlung[1])

vom 20. Dezember 1910, abends 5 Uhr, im Bundespalais Bern.

Traktandum:

Stellungnahme der Schweiz zur Rhein-Bodensee-Schiffahrt.

Der Präsident, Nationalrat Dr. Sulzer-Ziegler, hält das nachfolgende Eröffnungsreferat:

Nicht über schweizerische Binnenschiffahrt und Rhein-Bodensee-Schiffahrt rede ich. Sie sind darüber orientiert. Man diskutiert diese Fragen auch in der französischen Schweiz. Auch dort haben sie ein grosses Interesse erweckt. Es handelt sich darum, dass wir noch beizeiten Schritte tun, damit unsere Behörden wach werden, und dass sie sich auf die Unterhandlungen mit den auswärtigen Staaten vorbereiten. Wir sind heute so weit, dass die Regierungen anfangen, sich für die Sache zu interessieren. Es werden in den nächsten Monaten Gesuche an uns herantreten, die uns mit der deutschen, badischen, eventuell auch mit der württembergischen und bayrischen Regierung in Unterhandlung bringen.

In Deutschland spielt schon lange die Frage der Schiffahrtsabgaben eine grosse Rolle. Namentlich Preussen führt diese Aktion energisch durch. Auch die süddeutschen Staaten sind für die Angelegenheit gewonnen worden. Es handelt sich dabei in Deutschland selbst um eine bestrittene Frage. Die einen sagen, die deutsche Reichsverfassung verbiete Schiffahrtsabgaben. Die andern stehen auf dem Standpunkte, dass Deutschland seine Aufgaben für die Binnenschiffahrt überhaupt nur zu lösen vermöge, wenn es bei seiner finanziellen Lage Schiffahrtsabgaben erheben könne, um die Gewässer auszubauen und zu unterhalten. Preussen hat die süddeutschen Staaten damit auf seine Seite gezogen, dass es sich bereiterklärt hat, den Ausbau von weitläufigen Kanälen in Süddeutschland, in Baden, in Württemberg und Bayern aus den Abgaben zu decken.

Darauf müssen wir nun aufmerksam machen. Es kann davon nicht die Rede sein, dass Schiffahrtsabgaben für Transporte nach der Schweiz erhoben werden, um in Süddeutschland Kanäle anzulegen. Es kann sich nur darum handeln, dass Schiffsabgaben erhoben werden, die wieder für den Rhein verwendet werden. Die Meinung, dass keine Schiffahrtsabgaben erhoben werden dürfen, teile ich nicht, soweit sie benutzt werden, um die natürliche Wasserstrasse für die Schiffahrt besser zu gestalten. Es ist nur gerecht, dass hiefür Gelder gesammelt werden. Man kann den Staaten nicht zumuten, dass sie solche Ausgaben aus ihrer Tasche machen.

Da ist nun der Punkt, auf den wir in der Schweiz aufmerksam machen müssen. Wir haben ein Recht mitzureden und dem deutschen Reiche gegenüber zu erklären, dass wir mit den Abgaben uns einverstanden erklären können, aber nur soweit, als sie für die Fahrverbesserung des Rheins selber verwendet werden, nicht aber, um in Deutschland in ganz andern Gebieten Kanäle zu bauen und auch nicht, um die Abgaben für andere Zwecke zu benutzen. Diese Auffassung wird teilweise auch in Deutschland geteilt.

Die Sache ist aber so wichtig, dass der Bundesrat darauf aufmerksam gemacht werden soll, dass die Frage studiert werde. Österreich und wir haben ein Anrecht nach den Wiener Kongressakten, Holland auch nach der Rheinschifffahrtsakte, und es ist daher besser daran. Aber bis zu einem gewissen Grade können auch wir in die gleiche Stellung gebracht werden. Es liegt die begründete Hoffnung vor, dass wir uns mit Holland verständigen können. Dieses hat an der Erweiterung der Rheinschiffahrt ein eminentes Interessse. Ich wiederhole, dass ich glaube, es sei die höchste Zeit, dass man sich in Bern auf diese Unterhandlungen vorbereite. Noch ist es nicht zu spät. Der Plan wäre der, dass wir den Bundesrat von unserer Gruppe aus ersuchen, diesen Fragen seine volle Aufmerksamkeit zu schenken und alle Schritte zu tun, um in den Verhandlungen mit Deutschland eine gute Position zu erringen. In Deutschland wird die Angelegenheit ebenfalls intensiv verfolgt. Es wäre sehr bedauerlich, wenn wir durch Vernachlässigung in eine schlechte Position hineingeraten sollten. Wir haben alles Interesse daran, diesen Schiffahrtsbestrebungen zu helfen.

Im übrigen ist die Sache so weit, dass nächstens die Verhandlungen mit den einzelnen Regierungen, besonders Baden, über die Projektierung Basel-Konstanz aufgenommen werden.

Wir können darüber ganz offen reden, dass bei der Rheinschiffahrt die Schiffahrt bis nach Basel die Hauptsache ist. Diese interessiert auch die Westschweizer am meisten. Aber auch wir Ostschweizer haben, wenn wir zum Studium und zur Ausführung der Schiffahrt Basel-Bodensee Hand bieten, ein Interesse daran. Zudem müssen wir uns sagen, dass sich Deutschland ohne Basel-Bodensee nicht an der Rheinschiffahrt bloss bis Basel interessiert. Ferner frägt sich, wie interessieren wir Baden, Württemberg, Bayern und Österreich? Nur dann, wenn wir Hand bieten zur Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Wir brauchen das nicht gerade so laut zu proklamieren, aber schliesslich hat man es in Deutschland bereits gemerkt. Wir müssen uns also um Basel-Bodensee deshalb schon annehmen, damit in der Sache etwas gehe und ein richtiger Wasserverkehr zwischen Strassburg-Basel zustande komme.

Diese ganze Angelegenheit liegt schon jetzt etwas krumm. Die Bundesbahnen haben sich darüber schon wiederholt ausgesprochen. Niemand wird es ihnen übel nehmen, dass sie sagen, die Schiffahrt sei ihnen nicht von Nutzen und deshalb zu bekämpfen. Von ihrem Standpunkt aus ist das zu begreifen. Aber man darf nicht sagen, deshalb habe die Schweiz kein Interesse an der Schiffahrt Basel-Bodensee.

Wenn für Basel-Bodensee nicht gehandelt wird, so kommt auch Strassburg-Basel nicht. Die Bundesbahnen hätten besser getan, sich hierüber zuerst genauer zu orientieren. Ihr Urteil wird in Deutschland skeptisch aufgenommen werden. Wir stehen auf dem Standpunkte, dass unsere Schweizerinteressen mit den Bundesbahninteressen nicht identisch sind. Auf diesem Standpunkt steht entschieden auch unsere Gruppe, und es ist zu erklären, dass bei aller Anerkennung der Bundesbahnen und ihrer Interessen, noch höher als sie die allgemeinen Landesinteressen stehen.

Der Fall liegt so, dass die Verhandlungen nächstens beginnen werden. Man hat in der Schweiz für die Projektierung Geld gesammelt. Die Projektierung muss allem verangehen. Bevor Wert oder Unwert des Problems untersucht werden kann, muss man wissen, was es kostet, und dafür werden nun die Vorbereitungen getroffen. Im grossen und ganzen hat hierüber, bevor die Regierungen diese Sache an die Hand genommen, eine Verständigung zwischen den Verbänden stattgefunden und es liegt eine Differenz nur darüber vor, ob die Projektierung durchgehend zur internationalen Konkurrenz ausgeschrieben, oder aber, ob der schweizerische Teil des Rheines nur von schweizerischen Ingenieuren projektiert werden soll. Wenn der Wunsch auf internationale Konkurrenz gehen sollte, so wäre ihm auf der ganzen Linie zuzustimmen. Eine grosse Frage ist diejenige der Kostendeckung. Ich stelle mir nicht vor, dass die Regierungen sie tragen. Sache der Verbände wird es sein, sie auf freiwilligem Wege zusammenzubringen.

[1]) Der Bericht ist uns schon für die letzte Nummer zugegangen, musste aber wegen Stoffandranges zurückgestellt werden. Die Redaktion.

Es ist dies auch geschehen und soweit nötig, wird es noch möglich sein.

Dagegen ist es aber immerhin sehr wichtig, dass die Schweiz gegenüber den andern Staaten ihre Gesinnung kund gebe, damit wir nicht in den falschen Verdacht kommen, wir seien nur lau und machen nicht von Herzen mit. Die Bundesbahnen täuschen sich, wenn sie glauben, diese Schiffahrt schädige sie stark. Das wird nicht der Fall sein. Die badischen Bahnen sorgen schon lange dafür, dass die Waren so lange als nur möglich auf ihren Linien bleiben. Sie führen sie nach Waldshut und Singen und ausserdem über die Schwarzwald- und die württembergischen Bahnen. Eine Schiffahrt Basel-Bodenssee schädigt die Bundesbahnen sehr wenig. Anders gestaltet ist die Aare-Rhone-Schiffahrt, aber diese kommt erst in zweiter Linie. Die Basis für die ganze schweizerische Binnenschiffahrt bleibt Strassburg-Basel.

Bei allem ist daran festzuhalten, dass, wenn wir auch politisch auf Grund der Wiener Kongressakte nicht die beste und festeste Position besitzen, wir dennoch ein paar Trümpfe in der Hand haben:

Einen Hauptpunkt bildet die Bodensee-Abfluss-Regulierung. Dazu muss die Schweiz ihre Zustimmung geben. Denn sie kann sagen: ohne unsere Zustimmung wird der Bodensee nicht reguliert. Es ist aber ausgerechnet worden, dass durch eine vernünftige Regulierung die ganze Rheinschiffahrt um 100 Tage verlängert würde. Sodann wird man aufmerksam auf den enormen Wert der Staubecken. Wir werden mit der Zeit zu noch viel grösseren Staubecken kommen, als zu solchen, welche dazu beitragen, den Wasserlauf zu regulieren. Wasser aufzustauen und es bei Niederwasser zu benutzen, trägt enorm zur Verlängerung und Verbesserung der Flußschiffahrt bei. Da haben nun wir das Messer in der Hand. Wenn wir unsere Seen alle regulieren und zugleich mit der Zeit Staubecken schaffen, so werden wir Hervorragendes zur Verbesserung der Rheinschiffahrt beitragen. Das ist unsere natürliche Position. Um sie herum kann man nicht kommen. Aber wir müssen sie ausnutzen und dürfen nicht in eine Lage hineingeraten, dass wir das alles gratis abgeben und nichts dafür erhalten.

Ich empfehle Ihnen daher, beim Bundesrate vorstellig zu werden. Der Bundesrat wird alsdann die Mittel schon finden, um die Sache richtig in die Wege zu leiten.

In der Diskussion wird der Referent von Nationalrat Dr. Mächler, St. Gallen, warm unterstützt, der ergänzend wünscht, dass sich die Bundesbehörden im gegebenen Momente auch um die wirtschaftliche Bewertung des Projektes kümmern möchten. Im gleichen Sinne spricht auch Nationalrat Ador, Genf.

Nationalrat Dr. Alfred Frey, Zürich, führt aus, dass die Bewegung für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt heute mehr Erfolg verspreche, aber sie leide immer noch an einer gewissen Zwiespältigkeit. Die einen fassen sie nur als Mittel zum Zweck auf, um die freie Öffnung der Rheinschiffahrt bis Basel zu bekommen. Im Verwaltungsrate der Bundesbahnen sei vom Sprecher der Minderheit, Regierungsrat Wullschleger, die nackte Erklärung abgegeben worden, dass sich Basel nur deshalb so eifrig um die Fortführung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee annehme, weil es hoffe, dass dadurch die Strecke Strassburg-Basel frei werde [1]). Über die Richtigkeit einer solchen Politik könne man verschiedener Meinung sein. Auf der andern Seite ist zu sagen, dass man den Pelz nass machen muss, wenn man ihn waschen will. Wir müssen zur Fortführung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee ehrlich Hand bieten. Dann erst beginnt das Interesse Vorarlbergs, Bayerns, Württembergs und Badens einzusetzen. Geht die Schiffahrt nur bis Basel, so hat Baden kein Interesse an ihr. Basel hat heute noch keinen Hafen, was sich dort vorfindet, verdient diesen Namen gar nicht. Jene Einrichtungen sind dürftige Notbehelfe für den ersten Moment. Erst wenn der Umschlag eine halbe Million Tonnen beträgt, verlohnt sich die Anlage eines Hafens. Man hat im Verwaltungsrate der Bundesbahnen von dieser Hafenanlage gesprochen, aber nicht von den Zielen, die man damit verfolgen wollte. Man muss ja allerdings schrittweise vorgehen, nur das ist volkswirtschaftlich richtig, aber diesen Schritt der direkten Unterstützung der Fortsetzung der Schiffahrt nach dem Bodensee wollten die Bundesbahnen nicht tun. Es erscheint bei der Figuration unseres Terrains ausgeschlossen, dass wir grosse Transite bekommen und dass die Konsumtionskraft derart ansteigen könne, dass der durch die Aare-Rhone-Schiffahrt der Bundesbahn einstens erwachsende Verkehrsausfall durch entsprechenden neuen Verkehr ausgeglichen werde. Diese weitere Befürchtung der Bundesbahnen war eigentlich der Hauptgrund, weshalb sie die Motion Keller ablehnten.

Die Zwiespältigkeit hat nun zur Folge, dass man von reichsdeutscher Seite den Vorwurf erhoben hat, die gesamte Haltung der Schweiz sei zu partikularistisch und zu wenig grosszügig. Das kommt daher, dass wir die Schiffahrt nach Basel sehr gerne und die Bundesbahnen sogar am allerliebsten haben, aber wir müssen dazu auch offen und ehrlich für diejenige nach dem Bodensee einstehen.

Der ebenfalls anwesende Präsident des nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee, Dr. Hautle-Hättenschwiller, gibt auf verschiedene Anfragen über die Hafenanlagen am badischen Bahnhof in Basel, zwischen Konstanz und Radolfzell, in Lindau und Bregenz, Auskunft und dankt der Handels- und Industriegruppe der Bundesversammlung für die offene Aussprache. Das Interesse an der Rhein-Bodensee-Schiffahrt ist bis in seine äussersten Ausläufer erwacht. Nach einer Eingabe des verarlbergischen Landeskomitees vom März 1910 befasst sich das österreichische Ministerium und es befassen sich sehr intensiv die österreichischen Staatsbahnen mit ihr. Aus München laufen von massgebender Stelle Briefe ein, die sich darüber aufhalten, dass die Schweiz nicht für die Rheinschiffahrt bis in den Bodensee offen mitwirke, angesichts der Verkehrseinbussen, welche die badischen Bahnen aus der Rheinschiffahrt bloss bis Basel erleiden, sowie angesichts der Brückenschikanen, welche dem Wasserverkehr nach der Schweiz bereitet werden. Ein hochgestellter preussischer Minister hat persönlich die Rheinstrecke Basel-Konstanz bereist und studiert und als vorzüglich schiffbar erklärt. In ministeriellen und Handelskreisen Hollands ist man über die kleinsten Details der Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheines und der bisherigen Systeme der Bodenseeabflussregulierungen orientiert. Auch die Kohlensyndikate und die Kohlenkomptoirs, die rheinisch-westfälischen Hüttenwerke, sowie der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen werden sich nach Erledigung des Abgaben- und des Schleppmonopolgesetzes sofort für die Rhein-Bodenseeschiffahrt ins Zeug legen. Am mächtigsten aber ist die Idee gewachsen, nachdem Preussen und die süddeutschen Staaten sich zur Ausführung dieses Projektes durch ein Geheimprotokoll, als Aequivalent für die Einwilligung in die Schiffahrtsabgaben, gegenseitig verpflichtet haben. Bekanntlich hatte deshalb der Reichstagabgeordnete Zehntner namens der süddeutschen Vertreter verlangt, die Rhein-Bodensee-Schiffahrt müsse auf Grund jenes Geheimprotokolles als obligatorischer Programmpunkt ins Wasserstrassengesetz aufgenommen werden. Die Reichstagskommission für das Abgabengesetz befasst sich ebenfalls mit der Frage. Auch der bei den Staatsregierungen überall gut akkreditierte mächtige deutsch-österreichisch-ungarische Binnenschiffahrtsverband hat unsere Bestrebungen als aktuellstes Postulat in sein Programm aufgenommen. Bei all diesen internationalen Kundgebungen für das Projekt müsste man es fast als eine gewisse Unloyalität empfinden, wenn die Schweiz nicht aus ihrer Passivität heraustreten und nicht ebenfalls offen und aktiv arbeiten würde. Es dürfte dies um so eher geschehen, da voraussichtlich nächstens über den durchgehenden Wettbewerb zwischen der schweizerischen und badischen Regierung eine Einigung erzielt wird. Es würde alsdann der Eröffnung des Weltwettbewerbes für die Gesamtprojektierung nichts mehr im Wege stehen, ausser dem teilweisen Geldmangel der Verbände. Wenn aber der engherzige Standpunkt der Bundesbahnen auf das ganze Land generalisiert würde, so könnte und müsste er wohl bei den Staatsverhandlungen zu einer ganz empfindlichen Schädigung der Schweiz führen. Er ist auch deshalb unangebracht, weil die

[1]) Regierungsrat Wullschleger hat in der Tagespresse diese Behauptung bereits richtiggestellt und erklärt, Basel werde durchaus loyal und energisch auch die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee unterstützen, wie es das tatsächlich bisher schon getan hat. Die Redaktion.

Schweiz nicht bloss indirekte, sondern für die ganze Nord- und Ostschweiz, für die dortigen Schwerindustrien und besonders für die Ostalpenbahn direkte und grosse Interessen hat. Es ist noch wichtig anzuführen, dass Baden davon abgesehen hat, die mit ungünstigen Steigerungsverhältnissen versehene Schwarzwaldbahn weiter auszubauen. Sie will den Massengüterverkehr über Basel nach Konstanz leiten und diese Linie zweigeleisig umbauen. Daraus muss sich wohl für die Schweiz die Erkenntnis ergeben, dass sie dieser Gürtelbahn direkt um die Schweiz herum um so länger Vorschub leistet, je länger sie nicht zur möglichst beförderlichen Ausführung der Schiffahrt nach dem Bodensee mithilft. Anderseits ergiebt sich aber daraus für die Rentabilität der Rhein-Bodensee-Schiffahrt, dass der bisher oft gehörte Einwand, die Schwarzwaldlinie sei kürzer und billiger als die Schiffahrt mit ihrem grossen Umweg über Basel, hinfällig ist. Da nicht mit Unrecht gefürchtet wird, die heutigen Ansätze im deutschen Abgabengesetz müssen zur Erreichung der vorgesehenen Zwecke verdreifacht werden, dürfte diese Verkehrsbelästigung des schweizerischen Transites, für welchen im ersten Entwurfe noch Verkehrsfreiheit vorgesehen war, einer allseitigen und gründlichen Prüfung unterzogen werden. Vielleicht ist es möglich, die Transitfreiheit auf dem Rheine zu retten, indem man für die Verbesserung der Kleinwasserstände positive Leistungen auf sich nimmt.

Zum Schlusse bemerkte der Referent, er habe die bestimmte Hoffnung, dass sich das Projekt durchführen lasse und der Bau nicht zu teuer zu stehen komme, aus dem einfachen Grunde, weil die Kosten Basel-Schaffhausen sich auf die doppelte Strecke bis Bregenz verteilen. Das ist das Grosse an der Sache, dass wir die ebenso lange, bereits schiffbare Strecke gratis bekommen.

Die Anträge des Referenten wurden einstimmig angenommen; dieser macht sich für die Weiterleitung an den Bundesrat persönlich anheischig.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Die **I. Diskussionsversammlung** des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 21. Januar in Zürich hat einen sehr erfreulichen Verlauf genommen. Sie zählte 106 Teilnehmer aus allen Teilen des Landes, worunter 35 Mitglieder und Vertreter von Mitgliedern des Verbandes. Das interessante Referat von Herrn Direktor H. Peter über die „Wirtschaftliche Bedeutung hydraulischer Wasserakkumulierungsanlagen anhand von Beispielen" werden wir in extenso veröffentlichen, ebenso wird in der nächsten Nummer der „Schweizerischen Wasserwirtschaft" über den Verlauf der Verhandlungen berichtet werden.

WASSERRECHT

Die Schweiz und die Schiffahrtsabgaben. Das „Berliner Tageblatt" veröffentlicht folgende die schweizerischen Schiffahrtsinteressenten lebhaft interessierenden Mitteilungen:

„Wie wir auf der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin erfahren, hat der Gesetzentwurf betreffend die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, gegen den die Schweiz, da sie der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober und den Spezialverträgen zwischen Österreich, Holland und dem Norddeutschen Bunde vom 22. Juni 1870 nicht beigetreten ist, machtlos ist, in der Schweiz begreiflicherweise viel Unruhe und Missbehagen geschaffen. Das Ergebnis der Verhandlungen, welche zwischen der Schweiz, Österreich und Deutschland betreffs des Ausbaues der Rheinstrecke Basel-Strassburg gepflogen werden, ist nicht abzusehen, denn es steht noch offen, wie die Schweiz in bezug auf ihre Aufnahme unter die Kontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Schiffahrt behandelt werden soll. Klarer würde sich die Stellung der Schweiz für die Etappe Basel-Bodensee gestalten, weil die Strassenverträge von 1808 zwischen Baden und Aargau und von 1879 zwischen Baden und der Schweiz dieser Etappe Abgabenfreiheit gewährleisten.

Gegenmassregeln zur Abwehr der eventuellen wirtschaftlichen Schädigung zu ergreifen, dürfte die Schweizer Regierung in diesem Fall nicht in der Lage sein und auch nicht in ihrer Absicht liegen.

Am empfindlichsten würden die Interessen der schweizerischen elektrotechnischen Industrie durch Verteuerung der Wasserstrassen getroffen werden, da sie der schwedischen und norwegischen Konkurrenz wegen äusserst niedrige Transportkosten benötigt. So wurde die Neugründung eines grossen elektrotechnischen Werkes im Tessin von der Erhaltung des Rheinverkehrs bis Basel abhängig gemacht. Nach Berechnungen des Ingenieurs Rudolf Gelpke spart die elektrotechnische Industrie bei einem Exportquantum von 100,000 Tonnen, das auf dem Wasserweg von Basel aus verschifft wird, allein eine halbe Million Franken an Frachtspesen im Vergleich zu den Bahntransporten.

Hand in Hand mit der Industrie von Schwer- und Massengütern, welche zu ihrer Lebensfähigkeit billiger Frachtsätze bedarf, geht die Ausbeutung des grössten schweizerischen Nationalreichtums, der Wasserkräfte. Diese können zweckmässig nicht für die Industrie nutzbar gemacht werden, wenn der letzteren die Lebensbedingungen erschwert werden. Einem von Ingenieur Gelpke gehaltenen Vortrage entnehmen wir folgende Zeilen:

„Die bisherigen praktischen Ergebnisse der Schiffahrt dürfen die Einsicht in uns festigen, dass Wasserkräfte und Schiffahrt für unsere (schweizerischen) Erwerbs- und Existenzbedingungen so notwendig zusammengehören, wie Kohlen- und Seehandelsplätze zur Prosperität unserer Nachbarstaaten. Am badisch-schweizerischen Rhein, auf der Stromstrecke Schaffhausen-Basel sind zirka 250,000 hydraulische Pferdekräfte zu gewinnen. Ausgebaut sind 103,000 Pferdekräfte und 1914 werden 150,000 Pferdekräfte mehr verfügbar. Wohin aber mit diesem Kräftereichtum?"

Welche Schritte der schweizerischen Regierung zur Wahrung der gefährdeten Wirtschaftsinteressen zu tun übrig bleiben, ist noch unbekannt. Aus anderer, guter Quelle aber erfahren wir, dass es den Anschein hat, als habe die Schweizer Regierung auf Grund von Gemeininteressen mit Österreich Fühlung in Wien genommen und dort gewisse Zusagen erhalten.

Wasserkraftausnutzung

Etzel-Ägerisee-Projekt. In der „Neuen Zürcher Zeitung" bespricht Nationalrat Dr. Alfred Frey das grosse Projekt einer Verbindung des Etzelwerkes mit einer Ausnutzung des Ägerisees, das letzten Herbst in der „Schweizerischen Wasserwirtschaft" Ingenieur Nizzola entwickelt hat. Nachdrücklich macht er auf die Bedeutung dieses grandiosen Werkes aufmerksam und schliesst seine beiden Artikel darüber mit den Worten:

„Werke mit so blendender Lichtseite haben gewiss auch ihre Schattenseiten; es werden ihnen Gegner entstehen, die mit ihren Einwänden zu hören sein werden. Allein so viel ist wohl sicher, dass nur die Anerkennung der Anschauungen des Herrn Nizzola für die Schweiz eine befriedigende Lösung der Wasserverwertung verspricht. Und eine solche befriedigende Lösung fruchtbarster und ausgedachtester Umwandlung des Wassers in Kraft ist für das Land unter allen Gesichtspunkten nicht nur ungemein wichtig, sondern wegen dieser Wichtigkeit auch sehr dringlich."

Kraftabgabe aus dem Augster Werk. Aus einem Bericht des Regierungsrates von Baselland an den Landrat geht hervor, dass Basel-Stadt, die Mitbesitzerin des Augster Werkes, sich zur Abgabe von 4000 elektrischen P. S. an Baselland verpflichtet hat (3000 zum Selbstkosten- und 1000 zum Grossabonnentenpreis); der Regierungsrat von Baselland setzte