

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Band: 4 (1911-1912)
Heft: 1

Artikel: Die Grundlinien der schweizerischen Wasserwirtschaft und das Wasserrecht [Fortsetzung]
Autor: Gelpke, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920529>

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: 20.11.2024

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

die Weiterexistenz eines Werkes von dem Resultat von Verhandlungen mit fremden Staaten abhängen zu lassen, wenn die von letzteren erteilten Konzessionen abgelaufen sind, es sei denn, dass man eine gute Karte gegen den fremden Staat seinerseits auszuspielen hat.

Es erscheint kaum denkbar, dass die Staaten die Konzessionserteilung für die Ausnutzung von internationalen Gewässern einer gemeinschaftlichen Kommission — ähnlich der amerikanisch-kanadischen — übertragen; sie werden wahrscheinlich hiefür den Weg der freien Verhandlungen sich vorbehalten wollen. Damit aber eine Verständigung erzielt werden kann, sollte die interne Wassergesetzgebung den Regierungen einen genügenden Spielraum wenigstens hinsichtlich der Konzessionen an internationalen Gewässern lassen, und vermeiden, allzuvielen zwingende Normen aufzustellen, namentlich mit Bezug auf die Konzessionsdauer. Denkbar wäre es immerhin, den Vorentwurf für die verschiedenen übereinstimmenden Konzessionen ausarbeiten zu lassen durch eine Kommission, in der alle beteiligten Staaten gleichmässig vertreten wären, die Entscheidung über Annahme oder Verwerfung dieser Vorlagen aber den einzelnen Regierungen zu überlassen. Dagegen dürfte die Bestellung einer aus juristischen, volkswirtschaftlichen und technischen Fachleuten gebildeten Kommission, an der die in Frage kommenden Staaten gleichmässig beteiligt wären, und die mit schiedsrichterlichen Befugnissen ausgestattet sein würde, da angezeigt sein, wo es sich darum handelt, zu entscheiden, in welcher Form die abgelaufenen Konzessionen eines mehreren Staaten gemeinsamen Werkes zu erneuern sind. Während vom Standpunkte der staatlichen Souveränität aus eine Verpflichtung zur Erteilung einer Konzession für ein erst zu schaffendes Werk unannehmbar erscheint, kann dasselbe nicht gesagt werden für den Fall der Beibehaltung eines Werkes, an dessen Nutzen sich die Staaten bei der ersten Zulassung einen proportionalen Anteil am Nutzen haben sichern können. Sollten die Staaten, während sie einen herkömmlichen, unzweckmässigen, wenn auch von Natur gegebenen Zustand eines internationalen Gewässers ohne Zustimmung anderer Staaten zu deren Nachteil nicht ändern dürfen, einen zwar künstlich, aber mit ihrer Zustimmung herbeigeführten zweckmässigen Zustand ohne zwingende Gründe nach 50, 80 oder 100 Jahren einfach wieder beseitigen können? Wenn zum Beispiel ein Grenzfluss auf Grund eines Staatsvertrages korrigiert wird, so kann auch kein Staat nach einer bestimmten Zeit die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes verlangen, und das gleiche dürfte auch bei einem Kraftwerk der Fall sein. Es genügt, dass durch den Heimfall der Staat die volle wirtschaftliche Verfügung über seinen Anteil am Konzessionsobjekt an Stelle des Konzessionärs erlange; ein Recht zur Vernichtung des Status

quo braucht darin nicht zu liegen. Eine Ausnahme ist da gerechtfertigt, wo die Erhaltung des bestehenden Zustandes wesentliche Interessen eines Staates hygienische, militärische usw. schädigen würde.

Die Entwicklung der Wasserwirtschaft wird wohl noch eine Reihe neuer Probleme des internationalen Wasserrechts entstehen lassen, deren zweckmässige Lösung jedenfalls nur durch Abkommen unter den unmittelbar beteiligten Staaten erreicht werden kann. Dahin gehört zum Beispiel die Schiffbarmachung beziehungsweise Kanalisierung der Grenzflüsse, speziell des Rheins von Basel bis Konstanz, die Regelung der Abflussverhältnisse unserer grossen Seen¹⁾. Die Schweiz befindet sich dabei in einer relativ günstigen Position, da die andern Staaten an allen diesen Dingen ein mindestens ebenso grosses Interesse haben als die Schweiz selbst, und da die Mitwirkung der Schweiz unerlässlich ist. Dabei wird die Schweiz vor allem zwei Punkte im Auge haben müssen: einerseits die Wahrung der vollen Wasserrechts- und Tarifhoheit auch für diejenigen internen Gewässer, die dem System der internationalisierten schiffbaren Flüsse angeschlossen sind; andererseits die Gewinnung eines freien Schiffahrtsweges zum Meer durch die internationalisierten Gewässer, das heisst Schutz vor differentieller Behandlung und Unabhängigkeit von Schiffahrtsmonopolen einzelner Uferstaaten. Für die wichtigste internationale Wasserstrasse, den Rhein, kann die Schweiz diesen Anspruch nach den Grundsätzen des allgemeinen Völkerrechtes erheben, aber es ist nicht überflüssig, ihn auch vertraglich festzustellen und gegen jede Anfechtung zu sichern. Auf dem Wiener Kongress 1815 und nachher hat die Schweiz versäumt, ihre Rechte als Uferstaat des Rheins und des Tessins geltend zu machen. In nicht allzu ferner Zeit dürfte es ihr möglich sein, das Versäumte nachzuholen und zu verlangen, was ihr nach Recht und Billigkeit gebührt²⁾.



Die Grundlinien der schweizerischen Wasserwirtschaft und das Wasserrecht.

Von Ingenieur R. GELPKE, Basel.

(Fortsetzung.)

II.

Es ist der Mühe wert, auf die Frage der künstlichen Regelung des Wasserhaushaltes etwas näher einzutreten. Kraftwerke und Schiffahrt bedürfen nicht zu derselben Zeit und nicht in dem-

¹⁾ Eine noch kaum erörterte Frage bildet die Haftpflicht eines Staates im Falle einer Schädigung eines andern Staates durch mangelhafte Unterhaltung oder Bedienung von Wasserbauten.

²⁾ Vergleiche meinen Artikel über „Schweizerische Wasserwirtschaft und internationales Recht“ im I. Jahrgang, Nr. 4 und 5 dieser Zeitschrift.

selben Umfange erhöhter Wassermengen. Bei den grossen Niederdruckwerken am Rhein, an der Rhone, Aare, Limmat, Reuss usw. bilden die eigentlichen Wintermonate Dezember bis März die mehr oder weniger kritische Betriebsperiode. Dann zeichnet sich die Wasserführung durch anhaltende Tiefstände aus und die Dampfreserven haben zur Erhaltung der vollen Krafterleistung in Tätigkeit zu treten. Die Rheinwasserführung unterhalb Waldshut geht in den Wintermonaten bis auf 300 m³, ja bis auf 270 m³ sekundlich herunter, während die Kraftwerke bis zu 500 m³ sekundlich verarbeiten können. Das Nutzgefälle nimmt allerdings zu, aber es gleicht den Rückgang in der Wasserführung selbst nicht aus. Die Schifffahrt hingegen verschmerzt einen Verkehrsunterbruch in den Wintermonaten viel eher als eine Verkehrslähmung in den Sommer- und Herbstmonaten.

Beim Rhein liegen die Verhältnisse insofern nicht ungünstig, als im Winter das periodische Anschwellen der Mittelgebirgsflüsse und der Flachlandgewässer gerade dann einsetzt, wenn das Hochgebirge in der Wasserzufuhr versagt. Jedoch im Hochsommer und im Herbst, wenn bei anhaltender Trockenheit alle Mittelgebirgsflüsse Niedrigwasser führen und auch von der Schweiz her die Wasserführung an Intensität nachzulassen beginnt, wird die Schifffahrt auf dem Rhein stark beeinträchtigt.

Was dies bei der Weltverkehrsstellung des Rheines zu bedeuten hat, bedarf keiner weiteren Ausführung. In solchen Zeiten der niederen Sommerbeharrungswasserstände steht die gesamte rheinische Wasserwirtschaft unter der Herrschaft des Hochgebirges. Der Zufluss aus dem Mittelgebirge und aus dem Flachlande wird für die allgemeine Wasserstands-bewegung belanglos. Wie erwünscht wäre in diesen sommerlichen Trockenperioden ein Wasserzuschuss aus den künstlich regulierten Seebecken! Die in den Seen zurückgehaltenen Wassermassen sind demnach der Schifffahrt am allernotwendigsten in den Monaten Mitte August bis Ende Oktober. Während dieser Zeit sind aber die Kraftwerke noch ausreichend alimentiert. Beispielsweise führt heute bei einem Pegelstand von 50 cm in Basel der Rhein noch 515 m³ sekundlich ab, reichlich genug zur Speisung der Niederdruckwerke. Zur Erhaltung der Schifffahrt wäre aber ein Wasserstand von 90 cm, besser noch von 1,00 m notwendig (Pegel Basel). Die Schifffahrt bedürfte also zur Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebes, namentlich im Oberrheinlaufe, eines Wasserzuschusses von zirka 200 m³ sekundlich. Mit geringern Zuschusswassermengen wird die Schifffahrt nach vollendeter Regulierung der Niedrigwasserfahrinne auf der Strecke Strassburg-Basel auskommen. Aber das Zustandekommen dieses notwendigen Werkes wird in hohem Masse davon abhängen, wie die Schweiz die künst-

liche Wasserstandsregelung an die Hand nimmt. In ausserordentlichen Fällen, bei momentan starkem Verkehrsandrang, wird auch eine temporäre Speisung des Stromes mit Stauwellen eintreten können.

Für den Fall einer momentanen Überlastung der Eisenbahnen mit Transporten (Kriegsfall) wird die Schifffahrt den Überschuss an Verkehrsmengen zu bewältigen haben. Trifft dieses Ereignis nun zufälliger Weise zeitlich zusammen mit einem Niedrigwasserstande, so könnte mittelst der den Seen entnommenen Stauwellen der Schifffahrtbetrieb intermittierend aufrecht erhalten bleiben.

Wirtschaftspolitisch kommt somit einer einheitlich durchgeführten Seeregulierung die allergrösste Bedeutung zu. Und der Einfluss der Regulierung würde sich keineswegs auf die einheimischen Betriebe erstrecken, sondern beispielsweise über das gesamte 224,000 Quadratkilometer grosse Stromgebiet, somit über ein Areal, welches das der Schweiz um das 5^{1/2}-fache übertrifft. Die andauernde Erhaltung eines wirtschaftlich vorteilhaften Mittelwassers gehört demnach zu den wichtigsten Voraussetzungen einer blühenden Wasserwirtschaft.

Bei der zunehmenden Festlegung grosser Kapitalien in den Wassernutzungen, bei der stets innigeren Verschmelzung der Wasserbetriebe mit dem allgemeinen Wirtschaftsleben muss genügende Garantie geboten sein, dass anhaltende abnorme Tiefstände der Gewässer nicht zu einer eigentlichen wirtschaftlichen Kalamität ausarten. Diesem Übelstande zu begegnen, wird sich an internationalen Strömen die nationale Wassernutzung zur internationalen Wasserwirtschaft entwickeln. Und die ganze Sorge richtet sich dann auf die Erzielung einer künstlich ausgeglichenen Wasserführung in den Hauptgewässern.

Da nun die Wasserkraftwerke zu einer andern Zeit wasserbedürftig sind als die Schifffahrt, zudem eine einheitlich durchgeführte Wasserstandsregelung den kantonalen Nutzungen als ganz überflüssig, ja als direkt lästig erscheinen müsste, so ist wohl einzusehen, dass in der Regulierungsfrage die Intentionen der Kantone mit denen des Bundes nicht übereinstimmen werden. Nun sind aber beide Nutzungen Glieder derselben Kette, Hilfsinstrumente des nationalen Erwerbslebens.

Es geht deshalb nicht an, die eine Nutzung auf Kosten der andern zu bevorzugen. Dies wird aber bei der heutigen Gestaltung des Wasserrechtes, bei der einseitigen Befürwortung der Kraftgewinnung und bei der Aufrechterhaltung der kantonalen Hoheitsrechte ohne weiteres der Fall sein. Es handelt sich nicht darum, der einen Nutzung einen höheren Wirtschaftswert beizumessen als der andern. Jedenfalls ist eine wirtschaftliche Mindereinschätzung des Wasserverkehrs ungerechtfertigt. Alles Neue

hat entschieden Pech. Wäre man vor zwei Jahrzehnten an die gesetzliche Regelung der Wasserkräfte herangetreten, was von Vorteil gewesen wäre, denn inzwischen sind gar manche Werke entstanden, welche nach Gefälle und Wasserentnahme die Verhältnisse nicht ausnutzen, so würde alle Welt gefragt haben: wozu auch? Die Ausnutzung der Wasserkräfte sei ja doch wirtschaftlich aussichtslos. Heute urteilt man bekanntlich anders. Der Werdegang der Schifffahrt ist derselbe. Aber für die Wirtschaftsentwicklung des Landes nicht gerade vielversprechend ist der heutige Mangel an Einsicht und Weitsicht, um heute das vorzubereiten, was morgen kommen muss. Frachtersparnisse von jährlich 13,5 Millionen Franken, bei einem Wasserverkehr von 5 Millionen Tonnen unter Zugrundelegung der heutigen Transportersparnisse von Fr. 2.70 pro Tonne wären doch zum mindesten volkswirtschaftlich so hoch einzuschätzen, wie Ersparnisse pro Kilowattstunde von 0,5 bis 1,5 Cts.

Noch bedenklicher steht es mit der Frage des Talsperrenbaues. Hierüber äussert sich Art. 12 wie folgt: „Der Bund kann sich auch finanziell an der Schaffung von Sammelbecken beteiligen, welche diesen Zwecken (Regulierung des Wasserstandes) dienen.“ Auf diesem wichtigen Gebiete kommen dem Bunde also keine bestimmten Befugnisse zu.

Hier steht es jedermann frei, durch Aufstau von Gebirgsseen, Errichtung von Talsperren, in mehr oder minder rationeller Weise, den Augenblicksbedürfnissen und den gegebenen örtlichen Verhältnissen entsprechend vorzugehen. Jede Vorarbeit, jedes planvolle Eingreifen des Bundes mangelt. Während das Ausland trotz grossen orographischen Schwierigkeiten gerade dem Talsperrenbau die allergrösste Aufmerksamkeit widmet, hält man es in der Schweiz bei den günstigsten Vorbedingungen hiezu nicht für angebracht, von Bundes wegen auf diesem Gebiete vorzugehen. Günstig gelegene Talmulden werden widerstandslos durch Eisenbahnen, Hotelbauten, Strassen usw. verbaut. Dadurch wird die Errichtung einer Grosszahl von Talsperren einfach verunmöglicht. Wieviel könnte durch ein rechtzeitiges Eingreifen, besonders durch Expropriation günstig gelegener Geländestreifen erreicht werden. Inzwischen werden diese Täler der Fremdenindustrie erschlossen, an sich ja keine unerfreuliche Erscheinung, aber man lässt ruhig die baulichen Anlagen in der Talsenkung entstehen, obwohl eine Höherlegung ganz wohl anginge, und beraubt sich so jeder Möglichkeit, die Talmulde künftig als Staubecken zu nutzen.

Der künstliche Ausgleich in den Wasserstandsschwankungen der Gewässer, sowohl mittelst der Seeregulierung, wie mit Hilfe von Talsperren, auf Grund eines

einheitlichen Wasserstandsplanes, bleibt somit ungerregelt. Die Regulierung der Gewässer würde sich überzwei geographisch und hydrographisch verschiedene Gebiete erstrecken. Die obere Terrasse umfasste die Gebirgsseen und Talsperren. Hier hätte die Erhaltung einer bestimmten Wasserführung in den eigentlichen Gebirgsgewässern als Hauptaufgabe zu gelten, um die im Gebirge befindlichen Hochdruckwerke auch im Winter betriebsfähig zu erhalten. In den aufgestauten Gebirgsseen und Talsperren kämen schätzungsweise zirka 500 Millionen Kubikmeter zur nutzbaren Aufspeicherung. Diese Hochgebirgsanlagen stellten ein Meliorationswerk dar im Interesse des Wasserschutzes wie des Wasserhaushaltes. Die Regulatoren der unteren Terrasse dagegen bildeten die grossen Randseen. Innerhalb der natürlichen Spiegelschwankungen, bei mittleren Amplituden von 1,5—1,8 m würden 1,5—2,0 Milliarden Kubikmeter nutzbringend zur Aufspeicherung gelangen; eine Wassermasse, welche in der Hauptsache dazu ausersehen wäre, die Niederwasserstände im Rhein von Waldshut an stromabwärts im Interesse des Verkehrs zu heben.

Aus diesen Ausführungen mag hervorgehen, wie nachhaltig der durch die Gunst der Natur besonders bevorzugte Wasserhaushalt künstlich verbessert werden könnte. Die Schweiz befindet sich dank der gegebenen Vorzüge wasserwirtschaftlich in einer besonders günstigen Ausnahmestellung. Sieht man von den abgelegenen Gebieten Skandinaviens ab, so übertrifft die Schweiz an wasserwirtschaftlicher Bedeutung jedes andere Land des europäischen Kontinentes. Diese Stellung weitsichtig auszunutzen und sie nicht durch die kantonale Wasserpolitik zu schwächen, darauf sollten die Anstrengungen gerichtet sein. Gelangt man heute nicht zu dieser Erkenntnis, heute im Stadium der erst beginnenden Entfaltung der Kräfte, so wird es bei der fortschreitenden Beanspruchung der Gewässer für alle möglichen Nutzungen und bei den zunehmenden fiskalischen Sonderinteressen der Kantone mit einer machtvollen eidgenössischen Wasserwirtschaftspolitik für immer vorbei sein. Bei der zur Untätigkeit verurteilten Stellung des Bundes, bei seinem mangelnden Aktionsvermögen kann die Schweiz verkehrspolitisch auf den Ausbau der mitteleuropäischen Wasserstrassen dann keinen Einfluss mehr ausüben. Alle Anzeichen sprechen dafür, dass das 20. Jahrhundert den Ausbau des zentraleuropäischen Wasserstrassennetzes vollendet. Die drei mächtigsten Ströme: der Rhein, die Rhone und die Donau treten wechselweise in schiffbare Verbindung. Wo aber die Schnittpunkte dieser Grosswasserwege liegen sollen, ob in der Schweiz oder ausserhalb der Landesgrenzen, hängt davon ab, ob dem Bund oder den Kantonen die Hoheitsrechte über die Gewässer übertragen werden.

Mit der Kritik allein ist es nicht getan. Die Frage lautet, wie kann bei dem vorgeschrittenen Stadium der Gesetzesberatungen das Allerschlimmste verhütet werden? Unseres Erachtens allein durch eine radikale Lösung in der Weise, dass mit der weiteren Beratung des Gesetzes abgebrochen wird. Die Bundesverfassung sollte vorerst im Sinne der Übertragung der ausschliesslichen Gesetzgebung und der Verwaltung des Wasserwesens an den Bund erweitert werden. Es ist besser, auf das Halbfertige zu verzichten und neu aufzubauen, als Gefahr zu laufen, eine kräftige zielbewusste Wasserwirtschaftspolitik für alle Zeiten zu verunmöglichen. Zunächst ist an die Ausarbeitung eines Wasserwirtschaftsplanes heranzutreten. Das nötige Material hiezu zu liefern und zu verarbeiten wäre Sache eines wasserwirtschaftlichen Amtes. Im Interesse des Wasserschutzes, zur Verbauung der Wildbäche, zur Korrektur der Flüsse usw. ist eine Instanz heute mit Erfolg tätig, das Oberbauinspektorat, ebenso beschäftigt die hydrometrische Untersuchung der Gewässer das Bureau der Landeshydrographie. Aber das Mittelglied fehlt, ein Wasserwirtschaftsamt. In absehbarer Zeit werden in produktiven Wasserbauten, Schiffahrtskanälen, Irrigationskanälen (Tessin, Wallis), regulierten und kanalisierten Flüssen, Häfen, Uferwerften, Kraftwerken, elektrischen Zentralen Seeregulierungswerken, Talsperren usw. über 1½ Milliarden Franken angelegt sein. Zieht man aber den Kreis weiter und berücksichtigt die durch die Wassernutzungen geschaffenen wirtschaftlichen Neugründungen, so gelangt man zu dem Ergebnisse, dass ein bedeutender Bruchteil des ganzen Nationalvermögens unmittelbar und mittelbar in wasserwirtschaftlichen Unternehmungen festgelegt wird. So erfordert die Wasserwirtschaft in Ansehung ihrer hervorragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung gerade so dringend eine zentrale Verwaltung wie das Eisenbahnwesen.

Zu den hauptsächlichsten Aufgaben des Wasserwirtschaftsamtes gehörten:

1. Aufstellung zuverlässiger wirtschafts-statistischer Daten über die bestehenden Nutzungen, hydrographisch geordnet nach Gewässergebieten. Das reichhaltige wasserwirtschaftliche Material wurde bisher weder statistisch noch sonst literarisch verarbeitet.

Es fehlen hydrographische Monographien. Wer sich über ausgeführte Werke eines bestimmten Gebietes zu orientieren wünscht, Kraftwerke und mit diesen verbundene industrielle Betriebe kennen lernen möchte, vermag nur auf Grund eigener Untersuchungen an Ort und Stelle Einblick zu erhalten.

Und doch, was bietet selbst ein kleines Gewässergebiet wie beispielsweise dasjenige der Birs für eine Fülle interessanter Erscheinungen! Das

schweizerische geographische Lexikon enthält darüber allerdings einige Angaben. Aber, wie strotzt dieses Werk von Irrtümern! Zahlreiche Beispiele hiefür liessen sich anführen. Dies rührt offenbar daher, dass einwandfreies Material nicht erhältlich war. Wie will man die Wasserwirtschaft organisch ausbauen, wenn man über die bestehenden Anlagen und ihre Beziehungen zum Wirtschaftsleben ganz ungenügend unterrichtet dasteht?

2. Ausarbeitung eines Wasserwirtschaftsplanes, umfassend die künstliche Regelung der Wasserstandsschwankungen mittelst Talsperren, Seeregulierung. Die Aufstellung von generellen Projekten über interne Wasserstrassen, Bewässerungskanäle usw.

3. Erhebungen über die ausländischen Wasserwirtschaftsvorlagen, so weit sie das Grenzgebiet berühren; Feststellungen über den gegenwärtigen Stand der Grossschiffahrt in den Stromgebieten des Rheines, der Rhone, des Pos und der Donau unter Berücksichtigung der neuesten Projekte.

4. Untersuchungen über den Einfluss der schweizerischen Gewässer auf die ausländische Wasserwirtschaft.

5. Festlegung der Grundlinien einer schweizerischen Wasserwirtschaftspolitik.

Gestützt auf diese Erhebungen wären dann entsprechende Gesetzentwürfe vorzubereiten:

- a) über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (Wasserkraftgesetz);
- b) über den Bau und Betrieb von Wasserstrassen (Wasserstrassengesetz);
- c) über die Regulierung der Seen und die Errichtung von Talsperren (Gesetz über den Ausgleich der Wasserstandsschwankungen);
- d) über Irrigationskanäle.

Die wasserwirtschaftliche Tätigkeit greift aber teilweise über das nationale Gebiet hinaus und entwickelt sich zur internationalen Wasserwirtschaft überall dort, wo keine national geschlossenen Gewässergebiete vorliegen, somit an internationalen Strömen. Da die Schweiz hydrographisch kein geschlossenes Ganzes bildet, so wenig übrigens wie die übrigen Nachbarstaaten mit bedingter Ausnahme etwa von Italien (Mittel- und Unteritalien), so wird sich mit Notwendigkeit die nationale Wasserwirtschaft zur internationalen Wirtschaft erweitern. Je länger je weniger ist bei dem innigen technischen und wirtschaftlichen Ineinandergreifen der grossen Wasseranlagen die Aufrechterhaltung territorial engbeschränkter Hoheitsrechte ohne fühlbare Schädigung der Allgemeininteressen durchführbar. So werden die einzelnen hydrographisch zusammengehörenden Staaten in viel stärkerem Masse als bisher auf dem Wege der wechselseitigen Verständigung dahin wirken, dass der grösstmögliche Nutzeffekt innerhalb eines internationalen Stromgebietes erzielt werden kann. Bei der wasserwirtschaftlichen Vor-

machtstellung der Schweiz, bei der Bedeutung des Landes als Quellgebiet der vier mächtigsten europäischen Ströme sollte von hier aus die Initiative zur Internationalisierung der wichtigsten Nutzungen ausgehen.

(Schluss folgt.)



Was hat die Schweiz von der Fortführung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee zu erwarten?

Vortrag, gehalten in der Jahresversammlung des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee, in Frauenfeld am 1. Oktober 1911, von Generalsekretär Rá g ó c z y, Berlin.

Wenn an gewissen Stellen im Deutschen Reiche, wie z. B. im Vereine Deutscher Ingenieure, jüngst Zweifel geäußert wurden darüber, ob man Ihre Bestrebungen unterstützen sollte, ob nicht etwa die Produktions- und Absatzverhältnisse für Deutschland stellenweise eine nachteilige Änderung erfahren könnten, — wir im „Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt“ stehen diesen Zweifeln ferne. Wir wollen, unbekümmert um Sonderinteressen, mit Ihnen eine neue Wasserstrasse für unseren gemeinsamen Verkehr schaffen, in der festen Überzeugung, dass sie beiden Nationen zum Segen gereichen werde. Wir sind frei von der ängstlichen Abwägung des grösseren oder kleineren Masses von Vorteilen, die dem einen oder dem anderen Teile aus diesem Verkehrswege erwachsen werden oder können, wir sehen nur auf die kulturelle und verkehrsfördernde Wirkung, da fast jeder neue Verkehr dem Versender wie dem Empfänger in gleicher Weise Vorteile bringt. Für die hiesigen Freunde einer neuen Wasserstrassenpolitik und für die Schiffahrtsinteressenten kann es vielleicht von Bedeutung sein, das Ihnen schon Bekannte von anderer, unbeteiligter Seite zu hören, womöglich auch in anderem Gewande, in das die Erfahrungen aus anderen Stromgebieten verwoben sind.

* * *

Die Schweiz mit ihren $3\frac{3}{4}$ Millionen Einwohnern ist ein eigenartiges Land, eingebettet in das Herz Europas, mit dem höchsten Gebirge unseres Erdteils, mit vielem Ödland, mit zahlreichen Seen und Flüssen, die $\frac{1}{20}$ des Areals ausmachen; an den politischen Grenzen umgeben von vier grossen Reichen von verschiedener wirtschaftspolitischer Struktur. Aber an dieser sowie an der eigenartigen Kultur jedes dieser Länder nimmt die Schweiz infolge der Zusammensetzung der Bevölkerung und der historischen Entwicklung des eigenen Staates Anteil. So kommt es, dass hier alle die verschiedenen Kulturbestrebungen in den Nachbarländern Verständnis finden, und insbesondere, dass die Schweiz als das kleinere Gebilde Anschluss sucht an die Verkehrswege, die zu jenen

Ländern führen. Und es ist daher auch vollkommen begreiflich, dass unser Freund Gelpke den grosszügigen Plan entwarf, die Schweiz zum zentralen Mittelpunkt eines neuen nord-südlichen und ost-westlichen Weltverkehrs auszugestalten durch Verbesserung der vorhandenen Wasserstrassen und Schaffung neuer Kanäle, die die Schweiz mit dem Donau-, dem Po-, dem Rhein-, dem Rhône- und dem Marnegebiet schiffahrtlich verbinden sollen. Ein Durchgangsverkehr, wie wir ihn im früheren Mittelalter im Bodenseegebiete finden, soll so seinen Weg durch die Schweiz nehmen und diese mit befruchten.

So grosses Verständnis ich diesen grosszügigen Plänen und Bestrebungen auch entgegenbringe und so begreiflich diese Hoffnungen vom Standpunkte jedes Nationalpolitikers, der sein Vaterland zu der höchsten Stufe der Kultur und der wirtschaftlichen Macht emporzuführen trachtet, auch sind, so möchte ich doch für meine Person glauben, dass es zweckmässiger sei, das zunächst Erreichbare anzustreben.

In Deutschland sind meines Erachtens ganz zu Unrecht die Gelpkeschen Pläne stellenweise als phantastisch bezeichnet worden. An anderen Stellen dagegen hat dieses Programm Befremden erregt. Einmal befürchtet man, dass durch solche durchgreifende Änderung der Verkehrsbedingungen eine Reihe beachtenswerter Kulturmomente (Eisenbahnen, Schiffahrtsbetriebe, Industrien) benachteiligt oder entwertet werden könnten, und dann, dass die für Herstellung der angestrebten Wasserstrassen erforderlichen Mittel die Kräfte der Schweiz übersteigen könnten.

Auf das letztgenannte Bedenken einzutreten, möchte ich mir als Ausländer versagen, um so mehr, als der Entschluss zur Inangriffnahme grosszügiger Kulturaufgaben nicht lediglich nach den gegenwärtigen finanzwirtschaftlichen Verhältnissen eines Landes beurteilt werden darf, sondern nach den Erfordernissen eines aufstrebenden Volkes.

Dagegen muss vom Realpolitiker die Rückwirkung auf die Nachbarländer und auf die vorhandenen Verkehrswege und gewerblichen Verhältnisse im eigenen Lande berücksichtigt werden. Und da möchte ich glauben, dass die schweizerischen Schiffahrtsvereinigungen ihre ganze Kraft konzentrieren sollten auf das eine Ziel: die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee.

Wenn die Schweiz bei diesen Bestrebungen auf die Unterstützung der reichsdeutschen Kreise hofft, dann können gleichzeitig nicht wohl Kanalprojekte auf gestellt werden, die möglicherweise den Verkehr mit und in Deutschland benachteiligen. So ist es denn mit besonderer Freude zu begrüssen, dass Ihr Verein vor einiger Zeit den Beschluss gefasst hat, sich in seinem Arbeitsprogramm lediglich auf die Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee zu beschränken. Und das ist in der Tat ein hohes Ziel, des Schweisses der Edlen wert!