

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 12 (1919-1920)

Heft: 1-2

Artikel: Die Schweiz und die Rheinschifffahrt Basel-Strassburg

Autor: Härry, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920639>

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: 29.12.2025

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

ischen Betrieb ersetzt werden kann. Man wird für die bei Niederdruck - Wasserkraftanlagen ins Gewicht fallenden grossen Erdbewegungen heute mit dem 2 bis 2,5-fachen der Vorkriegspreise zu rechnen haben. Am wenigsten dürften sich die Mehrkosten beim Grunderwerb geltend machen, obwohl auch hier eine merkliche Steigerung der Güterpreise zu konstatieren ist.

Unter Berücksichtigung der vorstehend ange deuteten Preissteigerungen bekommt man z. B. für das grosse Werk Aarau-Wildegg nach roher Schätzung einen durchschnittlichen heutigen Gestehungspreis, welcher etwa das 2,4-fache der Kostenschätzung, also ca. Fr. 60,000,000 betragen dürfte. Beim kleinen Werk Aarau-Suhrmündung, wo die Grunderwerbskosten klein und die Maschinenkosten verhältnismässig gross sind, würde die durchschnittliche Preiserhöhung noch grösser auftreten.

Ob in absehbarer Zeit mit einer nennenswerten Verbilligung der Baukosten gerechnet werden kann, lässt sich heute, wo alles noch im Fluss ist, nicht übersehen.

Das Ergebnis der vorstehenden Untersuchungen wird wie folgt zusammengefasst:

1. Die Aarewasserkräfte zwischen Aarau und Wildegg lassen sich bei grosszügiger Projektgestaltung, trotz der notwendig werdenden Stilllegung von vier kleinen Werken, in durchaus rationeller Weise nutzbar machen.
2. Für die Ausnützung dieser Wasserkräfte verdient die Anordnung einer einzigen Gefällstufe gegenüber zwei Gefällsstufen weitaus den Vorzug, einmal weil dadurch bei einfacher Gestaltung des Projektes eine etwas höhere Energieausbeute erzielt werden kann, und ferner, weil die Anlagekosten pro Leistungseinheit im Durchschnitt nur ca. 75 % derjenigen bei zweistufiger Ausnützung betragen.
3. Das bestehende Aarauerwerk der Jurazementfabriken kann während einiger Sommermonate auch bei einstufiger Ausnützung der grossen Aarewasserkräfte noch weiter betrieben werden, wenn das Stauwehr, wie angenommen, zwischen der Suhrmündung und der Ausmündung des bestehenden Unterwasserkanals der Jurazementfabriken errichtet wird. Die hierbei ausnutzbare Sommerkraft ist in der vorstehenden Aufstellung unberücksichtigt geblieben.
4. Der bei einstufiger Ausnützung sich ergebende Wegfall eines Stauwehrs bedeutet auch in betriebstechnischer Hinsicht einen Vorteil, weil das Stauwehr einen recht empfindlichen Teil einer Wasserkraftanlage darstellt und

ständige, kostspielige Unterhaltungs- und Konsolidierungsarbeiten erfordert.

5. Die einstufige Ausnützung ergibt eine besonders stark ins Gewicht fallende Verbilligung der maschinellen und elektrischen Ausrüstung des Werkes, welche Einrichtungen bei Wasserkraftwerken bekanntlich innerst wesentlich kürzeren Fristen erneuert werden müssen, als die übrigen Werksanlagen und deshalb den höchsten prozentualen jährlichen Abschreibungssatz erfordern.
6. Die Personalkosten des Betriebes ermässigen sich bei einstufiger Ausnützung ca. um die Hälfte.

Die Schweiz und die Rheinschiffahrt Basel-Strassburg.

Von Ingenieur A. Härry, Zürich.

Nachdem der Friedensvertrag mit Deutschland in Kraft getreten ist, ist es wohl an der Zeit, dass auch die schweizerischen wasserwirtschaftlichen Interessenten sich zu denjenigen Punkten des Friedensvertrages äussern, welche die Interessen der Schweiz berühren. Es handelt sich hier in erster Linie um die Frage der Rheinschiffahrt von Basel nach Strassburg, an der vitale wirtschaftliche Interessen der Schweiz beteiligt sind.

Bekanntlich ist die Schweiz zu den Verhandlungen, die in den ersten 6 Monaten des Jahres 1919 in Paris vom Rat der Alliierten geführt wurden, nicht beigezogen worden. Es wurde ihr nur gestattet, vor der Kommission für die internationalen Häfen, Schifffahrtswege und Eisenbahnen ihre Begehren vorzutragen. Eine Diskussion hat nach dem Anhören der schweizerischen Delegation, die aus den Herren Prof. Dr. Collet, Ing. R. Gelpke und Dr. Valloton bestand, nicht stattgefunden. Die Begehren, die der schweizerische Bundesrat durch die Delegation vorbrachte, sind in dem Communiqué, das vom eidgenössischen Departement des Innern unter dem 4. Mai 1919 an die schweizerische Presse versandt worden ist, niedergelegt. Es lautet folgendermassen:

Die Schweiz und die Rheinschiffahrt.

Bern, 10. Mai. ag. (Mitg. vom eidg. Departement des Innern.) Die schweizerischen Delegierten haben in Paris folgende Begehren der Kommission für die internationalen Häfen, Schifffahrtswege und Eisenbahnen unterbreitet (Commission du régime international des ports, des voies d'eaux et voies Ferrées du Congrès de la paix):

Gestützt auf den Pariser Vertrag vom 30. Mai 1814, auf die Wiener Schlussakte, Vertrag vom

9. Juni 1815, ferner gestützt auf die Tatsache, dass die Rheinschiffahrtsakte von 1868 nur als Ausführungsbestimmungen anzusehen sind, hat die schweizerische Abordnung folgende Wünsche aufgestellt:

A. Für die Friedenspräliminarien:

1. Die schweizerische Eidgenossenschaft macht das Recht geltend, in der Eigenschaft als Uferstaat an den Verhandlungen über die Revision der Rheinschiffahrtsakte von 1868 teilzunehmen. Diese Revision ist sehr dringend. Ebenso wünscht die Schweiz mitzusprechen bei den Verhandlungen über die Gestaltung der internationalen Schiffahrtswege, die Rücksicht zu nehmen hat auf die Fortschritte der Zivilisation und die wirtschaftlichen Bedürfnisse Europas, das durch den Krieg erschöpft ist.
2. Von heute an und bis die künftigen Verträge in Kraft treten werden, verlangt sie eine gerechte Vertretung, und zwar vorläufig von mindestens zwei Abgeordneten in der Kommission für die Rheinschiffahrt von der Unterzeichnung der Friedenspräliminarien an, wobei der Schweiz alle Rechte eines Uferstaates zugebilligt werden, und ohne dass dadurch ihr besonderes Begehr auf Änderung der Rheinschiffahrtsakte von 1868 dahinfiele.
3. Sie verlangt ferner, dass von heute an diejenigen Artikel der Rheinschiffahrtsakte von 1868, die den Interessen der Nichtuferstaaten entgegengerichtet sind, geändert und derart ausgelegt werden, dass der Basler Rheinhafen soweit als möglich tatsächlich und rechtlich einem Hafen gleichgestellt werde, der am Meere gelegen ist.
4. Zu demselben Zwecke verlangt sie, dass die Bauten, festen Brücken oder Schiffahrtsbrücken usw., die in einem den Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte von 1868 entgegengesetzten Zustande gelassen wurden, unverzüglich der Schifffahrt angepasst und künftig derart unterhalten werden, dass die ungehinderte Schifffahrt für alle Flaggen von und nach Basel während des ganzen Jahres gesichert ist; dass die Arbeiten, die z. B. in Art. 28 der Rheinschiffahrtsakte von 1868 vorgesehen sind, unverzüglich bis Basel ausgeführt werden (Verbaakung, Baggerungen und Regulierung des Rheinstromes derart, dass die geringste Tiefe des Fahrwassers während mindestens 300 Tagen wenigstens zwei Meter beträgt); dass die Befreiung von jeglichen Schiffsabgaben Rechtens bleibe und allen Flaggen bis nach Basel zugesichert sei.
5. Es erscheint überflüssig, unter anderm auf folgende Punkte hinzuweisen, die sicherlich den Absichten der Mächte entsprechen: Der internationale Rhein kann bis nach Basel ein Verkehrsweg ersten Ranges werden und den Handel von ganz Zentraleuropa anziehen, vorausgesetzt, dass

er nicht lokalen oder schiffahrtsfeindlichen Interessen zum Opfer falle.

Es ist deshalb notwendig, sich an die genaue Anwendung des geltenden Rechtes zu halten, d. h. an Art. 30 der Rheinschiffahrtsakte von 1868, der jedes Hindernis auf dem Rhein unterhalb Basels und infolgedessen noch mehr jede Ableitung, selbst nur eine vorübergehende, des Wassers dieses internationalen Stromes zum Schaden der internationalen Schifffahrt verbietet.

6. Soll die Konferenz noch besonders an die Gefahren und Übelstände erinnert werden, die der Schifffahrt daraus entstehen können, dass die bestehenden Festungen aufrechterhalten oder neue Bauten für militärische Zwecke erstellt würden? Dies erscheint überflüssig. Die Schweiz hat das höchste Interesse, dass ihre Unabhängigkeit nicht beständig durch Festungswerke bedroht werde. Dieses Interesse deckt sich mit demjenigen Europas, das eine solche Bedrohung der internationalen Rheinschiffahrtsstrasse nicht dulden wird.

B. Grundsätze für die künftige europäische Regelung der schiffbaren Gewässer:

Die Schweiz betrachtet die Anerkennung des Rechtes auf freien Zugang zum Meer — das Recht auf freie Schifffahrt auf den internationalen Schiffahrtswegen in Kriegs- und Friedenszeiten — als eine Hauptbedingung für die freie Entwicklung der Länder, die keinen Meerhafen besitzen. Die wirtschaftliche Unabhängigkeit dieser Länder, ohne die kein dauernder Friede möglich würde, kann nur durch Anerkennung dieses Rechts auf freien Zugang zum Meer in Kriegs- und Friedenszeiten gesichert bleiben. Die europäischen Eisenbahnen, die zum grössten Teil ungeheure Schulden haben, werden die schweren Güter, Rohstoffe, Nahrungsmittel usw., die für das Leben und den internationalen Verkehr der Binnenländer unentbehrlich sind, nicht mehr transportieren können, ohne ihre alten Tarife zu erhöhen. Deshalb wird sich die wirtschaftlich ungünstige Lage der Binnenländer gegenüber den Meerstaaten noch verschlechtern trotz der Anerkennung — die wir verlangen — des Rechts auf freien internationalen Eisenbahntransit. Es wird deshalb unbedingt notwendig sein, im künftigen Frieden das Recht der internationalen Stromschiffahrt unter Kontrolle des Völkerbundes derart auszubauen, dass es den Bedürfnissen der gegenwärtigen Zivilisation entspricht.

Ein späteres Communiqué wird mitteilen, inwiefern im Friedensvertrag den Wünschen der Schweiz Rechnung gefragt worden ist.

Dieses Communiqué ist bis heute nicht erschienen.

(Schluss folgt.)

