

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 15 (1922-1923)

Heft: 5

Artikel: Protokoll über die Rheinfrage

Autor: Bertschinger, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920332>

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: 20.02.2026

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

stehungskosten der aus Wasserkräften erzeugten Energie zu erreichen.

Wir wissen, dass das Wasserrechtsgesetz dem Bundesrat in der Verleihung von Wasserrechten nur wenige Kompetenzen einräumt und dass die Festsetzung der Verleihungen in erster Linie Sache der Kantone ist. Der Bund hat aber mit der Oberaufsicht über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte das Recht und die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass die Entwicklung der Wasserkraftnutzung nicht gehemmt wird. Die kantonalen Behörden sind oftmals in ihren Entschliessungen von den Begehren interessierter Landesteile beeinflusst, während der Bundesrat eher in der Lage ist, die allgemeinen Gesichtspunkte in den Vordergrund zu stellen.

Wir gestatten uns, die Möglichkeiten anzudeuten, durch die der Bundesrat im Sinne unserer Bestrebungen wirken könnte.

Nach Art. 15 W.R.G. kann sich der Bund an Korrektions- und Regulierungsarbeiten im Interesse einer besseren Ausnutzung der Wasserkräfte beteiligen. Hier kann der Bundesrat indirekt im Sinne unserer Bestrebungen wirken, wenn er die Kantone und damit die Wasserwerke möglichst entlastet.

Dem Bundesrat liegt ferner gemäss Art. 23 die Sorge für die Berücksichtigung der Fischerei ob. Dabei kommt die Erstellung von Fischtreppen in Frage. Bedeutende Summen sind für Fischtreppenanlagen aufgewendet worden, ohne dass ein entsprechender Nutzen nachgewiesen werden kann. Es wäre vorteilhafter, bei den zu erstellenden Kraftwerken an Stelle von Fischtreppen die Wasserwerke zu einer finanziellen Unterstützung der Fischereiwirtschaft in den in Mitleidenschaft gezogenen Flussstrecken zu verpflichten. Damit könnten im Interesse der Kraftwerke bedeutende Summen eingespart werden und der Fischerei wäre auch besser gedient.

Art. 24 W.R.G. ordnet die Beziehungen zur künftigen Großschiffahrt. Wir erkennen die wirtschaftliche Bedeutung und Notwendigkeit einer künftigen Großschiffahrt vollauf an und sind auch der Ansicht, dass bei Projektierung der Kraftwerkbaute auf diese Rücksicht genommen werden muss. Wir wenden uns nur gegen bauliche Aufwendungen, die vielleicht erst nach längerer Zeit der Schiffahrt zugute kommen werden, und die den Bau und Betrieb der Werke unnötig belasten. Da den Bundesbehörden die Wahrung der Interessen der Schiffahrt obliegt, werden sie in dieser Richtung sehr viel tun können. Auch durch eine entsprechende Beteiligung an den Mehrkosten der Schiffahrtseinrichtungen können sie die Kraftnutzung entlasten. Das Gleiche gilt für Arbeiten, die im Sinne von Art. 27 W.R.G. zur Verhinderung der Beeinträchtigung der Schiffahrt notwendig werden.

Art. 28 W.R.G. handelt von der Flösserei.

Angesichts des vollständigen Niederganges der Floss-Schiffahrt darf wohl angenommen werden, dass künftig auf ihre Berücksichtigung endgültig verzichtet und sog. Flossgassen nicht mehr verlangt werden.

Von grosser Bedeutung ist Art. 48, der konform der Verfassungsbestimmung verlangt, dass die Leistungen der Beliehenen in ihrer Gesamtheit die Ausnutzung der Wasserkräfte nicht wesentlich erschweren dürfen. Diese Bestimmung gibt dem Bundesrat das Recht, einzuschreiten, falls die Kantone zu weit gehen.

Wir erkennen die Schwierigkeiten nicht, die einer strengen Nachachtung dieser Gesetzesvorschrift entgegenstehen. Es ist schwer, die Grenzen festzulegen, wo die „wesentliche Erschwerung“ beginnt. Trotzdem werden gerade die Bundesbehörden in der Lage sein, mässigend zu wirken. Den kantonalen Behörden, die oft gegen ihre eigene Überzeugung zu weitgehende Forderungen der Interessenten vertreten müssen, kann es nur angenehm sein, wenn sie diesen gegenüber beim Bundesrat den nötigen Rückhalt finden. Die Bundesbehörden selber können, sofern sie im Sinne von Art. 7 W.R.G. Wasserrechte verleihen, mit gutem Beispiel vorangehen, indem sie den in der Eingabe an die Kantone aufgestellten Postulaten nach Möglichkeit zu entsprechen suchen.

Angesichts der prekären Finanzlage von Bund und Kantonen ist es keine leichte Aufgabe, im Sinne unserer Ausführungen zu wirken. Die Verhältnisse nötigen aber dazu. Wenn wir auf dem Gebiete der Nutzbarmachung unserer Gewässer und der weiten Ausdehnung der Elektrizitätsversorgung vorwärts kommen und nicht gegenüber andern Staaten zurückbleiben wollen, dann müssen wir die volkswirtschaftliche Seite der Wasserkraftnutzung gegenüber der fiskalischen wieder mehr in den Vordergrund rücken. Wir glauben, dass damit dem Gedeihen und der Wohlfahrt unseres Landes besser gedient sei.

Mit aller Hochachtung!

**Für den Ausschuss
des Schweizer. Wasserwirtschaftsverbandes:**

Der Präsident:

sig. Ständerat Dr. O. Wettstein.

Der Sekretär:

sig. Ing. A. Härry.

Zürich, 20. Dezember 1922.

Protokoll

der XV. öffentlichen Diskussionsversammlung Samstag den 9. Dezember 1922, nachmittags 3 Uhr, im Hotel Schweizerhof in Olten.

Referate der Herren Ständerat Dr. O. Wettstein und Dr. ing. H. Bertschinger aus Zürich über

Die Rheinfrage.

Anwesend: ca. 150 Personen: es sind dabei folgende Behörden und Verbände vertreten:

Eidg. Departement des Innern: Direktor Dr. Mutzner. *Oberbauinspektorat:* Oberbauinspektor Bürkly. *Amt für Wasserwirtschaft:* Dr. A. Strickler. *Baudirektion Aargau:* Wasserrechtsingenieur Osterwalder. *Kanton Baselstadt:* Regierungsrat Miescher. *Baudirektion Baselland:* Regierungsrat Spindler. *Kanton Graubünden:* Regierungsrat Plattner. *Baudirektion Luzern:* Regierungsrat Erni. *Baudepartement Solothurn:* Regierungsrat von Arx. — Aarg. Wasserwirtschaftsverband, Associazione Ticinese d'economia delle acque, Linth-Limmatverband, Reussverband, Rheinverband, Verband Aare-Rheinwerke. — Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, Genève; Nordostschweiz. Schiffahrtsverband, St. Gallen; Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel; Sektion Ostschweiz des Rhone-Rheinverbandes, Zürich; Verband schweizer Dampfschiffahrts-Unternehmungen, Zürich; Schweiz. Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel; Schweiz Elektrotechn. Verein, Zürich; Starkstrominspektorat, Zürich Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, Zürich; Industrieverein, St. Gallen; Schweiz. Energiekonsumenten-Verband Solothurn; Verband Schweizer Wodé, Solothurn.

Vorsitzender: Direktor F. Ringwald, Luzern.

Der Vorsitzende eröffnet die Versammlung um 3 Uhr. Nach Begrüssung der Vertreter der verschiedenen Behörden und Verbände, sowie einigen einleitenden Worten über den Zweck der Tagung, erteilt er das Wort dem ersten Referenten, Ständerat Dr. O. Wettstein, der über die rechtliche Seite der Rheinfrage folgendes ausführt:

Die Rheinschiffahrtsfrage ist jung und ist alt. Alt, weil die rechtlichen Grundlagen mehr als ein Jahrhundert zurückreichen, und jung, weil das, was ihr heutiges Leben ausmacht, erst mit Beginn des neuen Jahrhunderts lebendig geworden ist. An Hand der Entwicklung soll gezeigt werden, wie rasch sich die Bedeutung solcher Fragen ändern kann. Als vor zirka 15 Jahren der Verfassungsartikel für die Gesetzgebung über die Ausnutzung der Wasserkräfte behandelt wurde, gab es noch keine eigentliche Schiffahrtsfrage, wenigstens in der breiten Öffentlichkeit nicht. Nur Vereinzelte, allen voran Rudolf Gelpke, haben sich mit der Sache befasst. Der Verkehr auf dem Rhein war von höchst bescheidenem Umfang. Die Pioniere von damals hatten jedoch den Glauben an die Zukunft, und deshalb verlangten sie, anlässlich der Beratungen des Artikels gehört zu werden. Sie suchten der Schiffahrt die gebührende Beachtung zu verschaffen in den Kommissionen und den eidgenössischen Räten. Man erreichte wenigstens den Zusatz zu Art. 24 bis: „Dabei ist auch die Schiffahrt nach Möglichkeit zu berücksichtigen.“ Es war ein Verlegenheitssatz; man wollte etwas tun, aber im Grunde hatte man für die Schiffahrt wenig Sympathie übrig. Allein die Sache änderte sich sehr rasch. Anlässlich der Beratungen über das Wasserrechtsgesetz selbst hatte das Interesse für die Rheinschiffahrt in ganz anderer Weise eingesetzt. Man erkannte, dass es sich darum handelt, die Schweiz der Schiffahrt zum Meere zu erschliessen. Im B.G. von 1916 ging man daher viel weiter als bei der Beratung des Verfassungsartikels angenommen worden war. Schon 1917 wurde durch bundesrätliche Botschaft ein Verfassungsartikel 24ter beantragt, wonach die Gesetzgebung über die gesamte Schiffahrt Bundessache sei. Mitten im Krieg hat das Volk

diesen Artikel mit grossem Mehr angenommen. Damit war der Bann gebrochen und der Beweis geleistet, dass die Schiffahrt als wirtschaftliches Problem für die Schweiz bereits Wurzeln gefasst hat im Volke und somit volle Beachtung verdient. Die Arbeit ruhte im Kriege nicht. Notwendig war die gesetzgeberische Regelung. Die Abklärung der internationalen Verhältnisse war für uns dabei besonders wichtig, denn ohne Zugang zum Meere bleibt eine Binnenschiffahrt für die Schweiz wertlos. Von grosser Bedeutung war es namentlich, die Verhältnisse am Rheine abzuklären. Die rechtlichen Grundlagen gehen hier zurück bis zum Pariser Friedensvertrag von 1814. Diese grundlegenden Bestimmungen sind dann in der Wiener Schlussakte von 1815 in allgemeinerer Fassung ausgebaut und zur Basis der Grundsätze für die Rheinschiffahrt geworden. Die Materie erhielt in der Folge eine weitere Regelung durch die Rheinschiffahrtsakte von 1831, die dann durch die revidierte Akte von 1868, die sog. Mannheimer Konvention, ersetzt wurde. Letztere besteht heute noch zu Recht, soweit sie nicht durch Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages geändert worden ist. Nun hatte man aber in der Schweiz im 19. Jahrhundert dieser Rheinschiffahrtsfrage keine Beachtung geschenkt. Die Binnenschiffahrt hatte den Bahnen Platz machen müssen. Dies erklärt, weshalb die Schweiz keine Anstrengungen machte, den Abkommen von 1831 und 1868 beizutreten. Man stellte sich auf den Standpunkt, wir sind Rheinuferstaat und haben die Grundrechte des Wiener Vertrages von 1815, die Einzelheiten aber bieten uns kein Interesse. Die Gelehrten sind nicht einig darüber, ob wir dem Wiener Friedensvertrag beigetreten seien. Der Streit hat wenig praktische Bedeutung, weil wir uns ohnehin immer als Rheinuferstaat betrachtet haben, wodurch wir das Recht auf die freie Schiffahrt auf dem Rhein gemäss Wiener Schlussakte haben. Schlimmer war es, dass die Schweiz sich nicht an den Abkommen von 1831 und 1868 beteiligte. Die Abkommen sind ohne unsere Mitwirkung aufgestellt worden, und wir sind hier nicht Mitkontrahenten. Dies schliesst aber nicht aus, dass wir auch aus diesen Abkommen Rechte für uns ableiten können. Allein die Mannheimer Konvention bedeutet für uns doch nur einen Vertrag unter Dritten, der ohne unsere Mitwirkung jederzeit abgeändert werden kann. Wir haben keinen unmittelbaren Anteil daran. Zu Anfang des 20. Jahrhunderts versuchte der Bundesrat, das Mannheimer Abkommen auch auf die Schweiz auszudehnen, ein bezüglicher Notenwechsel mit Deutschland blieb aber fruchtlos. Die reservierte Haltung Deutschlands ist wohl auf die Besorgnis zurückzuführen, dass mit unserem Beitritt die Bestimmungen von Art. 28 und 30 über Regulierung etc. des Rheins grössere praktische Bedeutung erhalten und grosse Kosten verursachen

würden. Früher bestand oberhalb Strassburg keine Schiffahrt von Belang, dies hatte sich inzwischen geändert. Eine Zulassung der Schweiz zum Mannheimer Abkommen hätte ihr nun das Recht zur Forderung auf Regulierungsarbeiten und Instandhaltung des Fahrwassers eingeräumt. Unsere Rechtsstellung dem Abkommen gegenüber war also bisher sehr unsicher, sie hat aber noch andere Anfechtungen erfahren. So namentlich durch eine Vorlage von Preussen zur Einführung von Schiffahrtsabgaben. Die Schweiz erhob dagegen sofort Protest, und der Krieg hat dann die Angelegenheit unentschieden gelassen. 1918 tauchte ferner das deutsche Projekt einer Kanalisierung des Rheines von Basel bis Strassburg und damit zum ersten Mal die Kombination von Schiffahrt und Kraftausnutzung auf. Bei dieser Gelegenheit erfolgte im Reichstag auf eine Anfrage aus Süddeutschland die Bemerkung, dass die Schweiz keinerlei Rechte aus dem Mannheimer Abkommen abzuleiten habe. Hiegegen, sowie gegen das Projekt einer Kanalisierung legte der Bundesrat prompt Verwahrung ein. Der Zusammenbruch Deutschlands im Herbst 1918 hat dann die Frage für einmal erledigt. Durch diese Frage der Abgaben und durch das Kanalisierungsprojekt waren also unsere Rechte auf den freien Rhein sehr ernstlich in Frage gestellt. Der Friede brachte eine neue Wendung der Dinge. Es musste Klarheit geschaffen werden. Im Frühjahr 1919 begab sich eine schweizerische Delegation nach Paris. Sie verlangte vom Friedenkongress Anerkennung unserer auf der Wiener Schlussakte basierenden Rechte als Rheinuferstaat, das Recht, an der Revision der Mannheimer Konvention mitzuwirken, u. a. Der Erfolg ist bekannt. Man hat einiges erreicht, wie die Anerkennung als Rheinuferstaat, Vertretung in der Zentralkommission mit zwei Delegierten. Die hieraus fliessende Rechtswirkung wird vom Bundesrat in seiner Botschaft etwas kurz abgetan. Mit der Delegation in die Zentralkommission sind wir tatsächlich dem Mannheimer Abkommen beigetreten. Wir sind Mitglied und zwar mit allen Rechten und Pflichten. Unsere anfänglich gemachten Vorbehalte mussten fallen gelassen werden. Wer der Zentralkommission beitritt, hat auch die Bestimmungen des Versailler Vertrages über die Rheinschiffahrt anerkannt und ist Mitkontrahent der Mannheimer Konvention. Es frägt sich nun, ob es klug war, dass sich der Bund durch seinen vorbehaltlosen Beitritt zur Zentralkommission auch zu den Versailler Bestimmungen verpflichtete. Nach Würdigung der Dinge wird man aber finden, dass nichts anderes zu machen war und der Schaden bei einer ablehnenden Haltung grösser gewesen wäre. Wir haben wie Holland gehandelt, um volle Rechte zu erlangen. Mit diesen Rechten können wir nun an der weiteren Ausgestaltung mitwirken. Der Versailler Vertrag enthält neue Bestimmungen über die Rheinschiffahrt,

und auf Grund seines Art. 358 ist das Problem entstanden, das uns heute beschäftigt. Es ist selbstverständlich, dass die Schweiz die Regulierung, die Schiffbarmachung des Rheins verfechten muss, an der Kraftausnutzung haben wir kein unmittelbares Interesse. Deutschlands Interesse bis zum Friedensschluss war die Kanalisierung, weil bei ihr Schiffahrt und Kraftausnutzung zusammenfielen. Für Frankreich liegt das Problem wieder anders, hier hat die Kraftgewinnung das Übergewicht mit Rücksicht auf die elsässische Industrie. Die Kanalisierung im Rhein selber soll hier ausser Betracht gelassen werden, Frankreich will sie nicht und in Basel will man sie auch nicht. Unser Hauptinteresse liegt zweifellos in der Regulierung. Können wir sie aber allein durchsetzen? Heute wissen wir, dass Frankreich die völlige Rheinregulierung nicht will, und selbst wenn es auf eine Opposition verzichten würde, wäre für die Schweiz die Sache noch nicht gewonnen. Man würde uns zumutet, Bau- und Betriebskosten ganz auf uns zu nehmen; die ersteren allein sind auf 65 Millionen Franken veranschlagt. Eine solche Durchführung auf eigene Rechnung ginge über unsere Kraft. Die Schiffahrt ist in ein neues Stadium getreten durch die Kraftausnutzung. Heute strebt man darnach, Wasserkraftausnutzung und Schiffahrt zusammen zu bringen. Vor 20 Jahren hatte man aber in der Kraftausnutzung noch nicht die reiche Erfahrung von heute. Auch die völkerrechtlichen Abmachungen müssen sich aber den veränderten Verhältnissen anpassen; deshalb können wir Schweizer uns nicht einfach über die Notwendigkeit der Kraftnutzung des Rheins hinwegsetzen, wir können nicht einen völligen Verzicht auf die Ausnützung verlangen. Es gibt auch kein Dogma: Schiffahrt oder Kraftausnutzung, sondern man muss in jedem Falle untersuchen, wo die grössten Interessen liegen. Das aber müssen wir verlangen, dass, wenn die Kraftnutzung durchgeführt wird, wir doch eine leistungsfähige Schiffsstrasse erhalten. Auf die durchgehende Regulierung ist zu verzichten. Zwischen einseitiger Regulierung und dem projektierten Seitenkanal gibt es aber Zwischenstufen. Den durchgängigen Seitenkanal lehnen wir ab, anderseits aber darf man sich einer Lösung nicht verschliessen, die diejenige Stelle freigibt, welche sich am besten für ein Wasserkraftwerk eignet, und die überdies bei der Regulierung die grössten Schwierigkeiten bieten würde. Im Projekte des Kembserwerkes ist ein solches Kompromiss gefunden worden. Es erlaubt, unsere Interessen mit denen Frankreichs d. h. der Kraftausnutzung zu vereinigen. Auf diesem Boden steht das Ergebnis der Zentralkommissionsverhandlungen vom Dezember 1921. Inzwischen haben sich verschiedene Ereignisse abgespielt. Wenn aber behauptet wird, dass in der Session der Kommission vom Mai 1922 die Regulierung geopfert worden sei, und im Dezember 1921 die Sache besser gestanden

habe, so entspricht dies nicht den Tatsachen. Im Dezember 1921 war es bereits entschieden, dass wir das Opfer des Kembserwerkes bringen müssen. In der Maisession sind sogar noch eine Reihe sehr vorteilhafter Bedingungen durch die Schweiz erzielt worden; wir werden nur dafür zu sorgen haben, dass die Abmachungen bei der praktischen Durchführung eingehalten werden. Grundsätzlich wurde die Beteiligung an der Regulierung durch die andern Staaten erreicht. Heute handelt es sich darum, eine möglichst gute Schiffahrtsstrasse zu bekommen, auch wenn sie in ihrem oberen Lauf durch ein Kraftwerk unterbrochen wird, und ferner um die Regulierung der Strecke Istein-Kehl; sodann um Erhaltung der Abgabefreiheit und insbesondere darum, in der Konzession alles das durchzubringen, was in unserem Interesse gerechterweise beansprucht werden kann. Wir müssen einen wirtschaftlich befriedigenden Schiffahrtsweg bis zum Meere garantieren erhalten. Das französische Projekt eines Seitenkanals bis Strassburg wird heute von niemand mehr ernstlich verfochten. Auf die weiteren wichtigen Punkte, Revision der Mannheimer Konvention und Barceloneser Abkommen, soll jetzt nicht eingetreten werden. Vorerst heißt es zusammen zu halten, um bei den Verhandlungen alles durchzusetzen, was eine gute Wasserstrasse gewährleistet. Dazu gehört Geschlossenheit; auf Liebhabereien, Übertreibungen und Kritik an Vergangenem müssen wir verzichten, damit wir bei den schwierigen Verhandlungen in Ehren bestehen. Dies wird möglich sein, wenn wir uns auf die Hauptsache konzentrieren, indem wir den andern Staaten klar machen, wie ausserordentlich wichtig für die Schweiz die Rheinschiffahrtsstrasse ist und bleibt.

Der Vorsitzende verdankt die mit starkem Beifall aufgenommenen Darlegungen des Referenten, und erteilt das Wort Dr. ing. Bertschinger über die technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der Rheinfrage.

(Schluss folgt.)



Ausfuhr elektrischer Energie ins Ausland.

Mit Beschluss vom 24. November 1922 hat der Bundesrat den Bernischen Kraftwerken A.-G. in Bern (B.K.W.), nach Anhörung der Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie, die Bewilligung Nr. 60 erteilt (vgl. S. W. W. No. 10 vom 25. Juli 1922), elektrische Energie aus ihren Werken an die Gesellschaften „Forces motrices du Haut-Rhin S.A.“ in Mühlhausen und „Electricité de Strasbourg S. A.“ in Strassburg auszuführen. An die Bewilligung Nr. 60, welche eine Abänderung der Bewilligung Nr. 53 darstellt, wurden unter anderen folgende Bedingungen geknüpft:

In der Sommerperiode (1. März bis 30. November jeden Jahres) dürfen maximal 13,500 kW ausgeführt werden. Bei ungünstigen Wasserverhältnissen, Hoch- oder Niederrwasser, sowie auf behördliche Verfügung hin kann die Energielieferung eingeschränkt oder eingestellt werden.

In der Winterperiode (1. Dezember bis Ende Februar jeden Jahres) darf eine Leistung von maximal 10,000 kW ausgeführt werden, wobei die täglich ausgeführte Energie-

menge maximal 200,000 kWh nicht übersteigen darf. Bei ungünstigen Wasserverhältnissen haben die B.K.W. diese Ausfuhr von sich aus entsprechend zu reduzieren oder ganz einzustellen. Eine solche Reduktion oder Einstellung kann auch jederzeit vom eidgenössischen Departement des Innern verfügt werden, ohne dass die B.K.W. dem Bunde gegenüber einen Anspruch auf irgendwelche Entschädigung erheben können.

Vorübergehende Einschränkungen oder vorübergehende Einstellungen der Ausfuhr im Interesse der Inlandsversorgung bleiben vorbehalten. Solche Massnahmen berechtigen die B.K.W. zu keinerlei Entschädigungsansprüchen irgendwelcher Art gegenüber den Bundesbehörden. Die B.K.W. sind verpflichtet, alle auf behördliche Verfügung hin oder aus irgend einem andern Grunde gegenüber ihren schweizerischen Verbündeten durchgeföhrten Sparmassnahmen ohne weiteres in mindestens gleichem Umfange auch ihren ausländischen Bezugspunkten aufzuerlegen.

Die Bewilligung Nr. 60 tritt am 1. Dezember 1922 in Kraft und ersetzt die Bewilligung Nr. 53 vom 1. Juli/6. September 1921. Sie ist gültig bis 31. Dezember 1939.

Die B.K.W. sind verpflichtet, dem Inlandskonsum nordwärts der Alpen während der ganzen Dauer dieser Bewilligung eine Quote von 8000 kW konstanter Winterenergie zu angemessenen Bedingungen zur Verfügung zu stellen. Diese Winterenergie soll während 10 Jahren aus den Walliserkraftwerken der Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen beschafft später eventuell aus neuen Kraftwerken der B.K.W. zur Verfügung gestellt werden.

Die B.K.W. verpflichten sich ferner, in Fällen von Energieknappheit in der Schweiz aus den Zentralen der Elektrizitätswerke von Mühlhausen und Strassburg über die bestehenden Hochspannungsleitungen thermisch erzeugte Energie zu importieren und dem schweizerischen Konsum zu angemessenen Bedingungen zur Verfügung zu stellen, sofern und soweit die genannten elsässischen Werke mit Rücksicht auf die ihnen zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und den Bedarf ihrer eigenen Verteilungsgebiete imstande sind, diese Energie zu liefern.

Die künftige Gesetzgebung bleibt vorbehalten.

* * *

Der *Compagnie du Chemin de fer Nyon-St. Cergue-Morez* in Nyon wurde durch Bundesbeschluss vom 28. Dezember 1922 die provisorische Bewilligung erteilt, max. 600 kW elektrischer Energie zu Traktionszwecken nach dem französischen Teilstück La Cure-Morez ihrer Bahn auszuführen. Dabei darf die täglich ausgeführte Energiemenge (Sonntags ausgenommen) max. 800 kWh nicht überschreiten.

Die Bewilligung kann jederzeit eingeschränkt oder ganz zurückgezogen werden, ohne dass die *Compagnie du Chemin de fer Nyon-St. Cergue-Morez* dem Bunde gegenüber einen Anspruch auf irgendwelche Entschädigung erheben kann.

Die provisorische Bewilligung tritt mit dem 1. Januar 1923 in Kraft und ist gültig bis zur Erteilung einer definitiven Bewilligung, spätestens jedoch bis 31. Dezember 1923.

Im Anschluss an diesen Beschluss soll das ordentliche Verfahren durchgeführt werden.

Einsprachen und andere Vernehmlassungen irgendwelcher Art sind beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern bis spätestens den 10. April 1923 einzureichen.

* * *

Das Kraftwerk Laufenburg in Laufenburg stellt das Gesuch um definitive Bewilligung zur Ausfuhr von max. 3000 kW elektrischer Energie, wie sie Gegenstand des Vertrages vom 18./19. Oktober 1916 zwischen dem Kraftwerk Laufenburg und den Elektrochemischen Werken Laufen in Laufenburg sind. Die 3000 kW umfassen 1000 kW konstanter Energie, 1000 kW, deren Lieferung bei niedrigem Wasserstand eingeschränkt werden kann und 1000 kW unkonstanter Energie.

Die definitive Bewilligung wird für die Zeit bis zum 30. September 1924 nachgesucht und soll die vom Bundesrat