

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 46 (1954)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Die internationalen Basler Rheinschiffahrtstage vom 9. bis 12. September 1954  
**Autor:** Stiefel, E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-921429>

### **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:** 18.04.2026

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

entspricht ungefähr dem Aufwand für die Staumauer Mauvoisin, die zu den bedeutendsten Bauwerken ihrer Art zählen wird.

Von interessierter Seite ist schon des öfters die Gefahr der Konkurrenzierung unserer Wasserkraftwerke durch Atomenergie an die Wand gemalt worden. Es ist wohl müßig, sich über die Beweggründe dieser «Angstpsychose» zu verbreiten. Wir haben uns an die Tatsachen zu halten, die eindrücklich bestätigen, daß, vom Holz abgesehen, das fallende Wasser die einzige Energiequelle ist, über die wir in unserem Lande verfügen. Es scheint mir, daß wir uns unter keinen Umständen der Pflicht entziehen dürfen, diesen Naturschatz nutzbar zu machen, um so weniger, als er uns jedes Jahr neu zur Verfügung steht, solange der Kernreaktor «Sonne» unseren Planeten bestrahlt. Es muß aber unseren Elektrizitätswerken die Möglichkeit geboten werden, durch Vornahme genügend hoher Abschreibungen den Preis der hydraulisch erzeugten Energie nach und nach auf einen Wert zu senken, der vergleichbar ist mit der in Aussicht gestellten «billigen» Atomenergie, die vermutlich noch einige Zeit auf sich warten lassen wird. Es ist zu hoffen, daß die am Ausbau der noch nicht ausgenützten Wasserkraftwerke beteiligten Gemeinwesen ihre Forderungen nicht in unvernünftiger Weise heraufschrauben und dadurch eine volle Nutzbarmachung unseres Energiepotentials erschweren oder gar verunmöglichen zu ihrem eigenen Schaden und demjenigen des Landes. Die Atomenergie steht «ante portas». Sie hat gegenüber den in den Alpen liegenden Wasserkraftwerken den Vorteil, daß sie im Schwerpunkt der Verbrauchszentren eingesetzt werden kann und kein kostspieliges Hochspannungsnetz braucht, um den Konsumenten zugeleitet zu werden. Andererseits sind die Baukosten neuer hydraulischer Anlagen stark gestiegen, so daß zum mindesten die übrigen, den Energiegestehungspreis belastenden Faktoren in annehmbaren Grenzen gehalten werden sollten. Eine gewisse Angleichung der Energieverkaufspreise an die erhöhten Jahreskosten wird sich mit der Zeit kaum umgehen lassen, wenn man nicht die gesunde finanzielle Struktur unserer Werke gefährden will.

Es ist selbstverständlich, daß die Elektro-Watt in hohem Maße interessiert ist an der Entwicklung der

im Atomkern liegenden Energiequelle und der andern friedlichen Anwendungen der Atomenergie, die wir heute erst erahnen können. Sie wird sich deshalb mit einem namhaften Betrag an der Finanzierung des ersten schweizerischen Versuchsreaktors beteiligen, der durch die Initiative der Herren Dr. Walter Boveri und Prof. Scherrer mit Unterstützung des Bundes, der Industrie und der Elektrizitätswerke ins Leben gerufen werden soll. Es ist zu hoffen, daß die Schwierigkeiten mannigfacher Art, die sich der Verwirklichung dieses Projektes noch entgegenstellen, rasch überwunden werden können, damit wir bald in der Lage sind, uns mit den praktischen Aufgaben der neuen Atomtechnik vertraut zu machen. Je nach der Entwicklung unserer Energiebedürfnisse können wir schon in 15 bis 20 Jahren genötigt sein, mit dem Bau eines ersten industriellen Atomkraftwerkes zu beginnen. Wir sollten dann so weit sein, daß die zum Bau und Betrieb einer solchen Anlage erforderlichen Physiker, Chemiker und Ingenieure im eigenen Lande zur Verfügung stehen. Ich möchte hier die Anregung machen, daß unsere Eidgenössische Technische Hochschule so rasch als möglich einen Kurs oder Lehrgang für Atomingenieure organisiert, damit auch die bereits in der Praxis tätigen Ingenieure mit den Grundlagen des Baues, Betriebes und Unterhalts von Kernreaktoren vertraut gemacht werden und im besondern Klarheit erhalten über die Sicherheitsvorkehrungen, die getroffen werden müssen, um einen für Bedienungspersonal und Umgebung gefahrlosen Betrieb der Anlage zu gewährleisten.

Unser Jahrhundert wird als die Wiege des Atomzeitalters in die Geschichte eingehen. Wir müssen uns bemühen, den Anschluß an die neue Technik, die im Ausland schon zu riesigen industriellen Investitionen geführt hat, nicht zu verpassen. Wir erachten es auch bei der Elektro-Watt als unsere Pflicht, in angemessenem Rahmen die notwendigen Opfer zu bringen, um in Zusammenarbeit mit der Industrie den Anforderungen gewachsen zu sein, die das Eindringen der Kernenergie und der radioaktiven Isotopen in unser gesamtes Leben stellen wird. Wir hoffen, die großen neuen Aufgaben in gemeinsamer Anstrengung meistern zu können.

## Die Internationalen Basler Rheinschiffahrtstage vom 9. bis 12. September 1954

DK 656.62 : 061.3

Die Behörden von Basel-Stadt und die Basler Schifffahrtskreise haben die Freunde der Schweizerischen Rheinschiffahrt und des Basler Hafens zu den am 9. bis 12. September veranstalteten *Internationalen Rheinschiffahrtstagen* eingeladen. Über 800 Teilnehmer haben sich angemeldet, davon etwa 300 aus dem Ausland. Aus den sieben Rheinuferkantonen Graubünden, St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Zürich, Aargau und Baselland sowie aus Österreich trafen Regierungsdelegationen auf dem Rhein in Basel ein, wo sie von der baselstädtischen Regierung an der Schifflände und sodann, zusammen mit Bundesrat Dr. Petitpierre, im Rathaus begrüßt wurden.

Die «Hohe Feier» in der Martinskirche wurde eingeleitet durch Georg Friedrich Händels Overture aus der «Wassermusik», 1717 komponiert für ein Themsefest des Königs von England, Georg von Hannover. Der Basler Regierungspräsident Dr. P. Zschokke erinnerte daran, daß im Jahre 1225 Bischof Heinrich von Thun in Basel die erste Brücke über den Rhein bauen ließ, die während Jahrhunderten vom Bodensee bis zum Meer die einzige feste Verbindung zwischen den Ufern war. Am 13. Juli 1254 schlossen zu Mainz die Städte Straßburg, Speyer, Worms, Mainz, Köln und Basel den «Rheinischen Städtebund», ein Defensivbündnis mit dem weiteren Ziel, durch eine freie Schifffahrt auf dem Rhein

Handel und Gewerbe zu fördern. Hundert Jahre später, am 15. Februar 1354, verlieh Bischof Johann Senn von Münsingen den Schifflenten in Basel Titel und Rechte einer Zunft mit eigenem Sitz im Rat. Der Rhein diente so sehr zur Beförderung von Menschen und Gütern, daß nicht zuletzt dank dieser günstigen Verkehrslage Basel zum Sitz des 1431 beginnenden Kirchenkonzils gewählt wurde, denn Chronisten bezeugen, daß man sich «bei Verhandlungen mit den Byzantinern zu rühmen wagte, alte Herren könnten sozusagen im Bette liegend von Konstantinopel bis an die Basler Schifflände fahren»! Als Folge des Konzils wurde in Basel 1460 die Universität gegründet. Nach wechselvollem Geschick mit Blütezeit und völligem Niedergang der Rheinschiffahrt im Zeichen der aufkommenden Eisenbahnen traf am 2. Juni 1904 auf Initiative von Ingenieur Gelpke, unter dem Jubel der Bevölkerung, der erste moderne Güterschleppzug mit 300 t Kohle auf dem Rhein in Basel ein. Wenn wir heute dieser Marksteine gedenken, die vor 700, 600 und vor 50 Jahren gesetzt wurden, so geschieht dies im Zeichen einer neuen, großen Entwicklung der Basler Rheinschiffahrt. Durch die Regulierung des Rheins ist ein ganzjährig befahrbarer Wasserweg geschaffen und in den Basler Häfen können mehr als 4 Mio t oder 42 Prozent der gesamten schweizerischen Ein- und Ausfuhr jährlich umgeschlagen und teilweise gelagert werden. Auf 378 Schiffen mit zusammen 263 000 t Tragfähigkeit weht heute die Schweizerflagge. In Flotte, Häfen und Wasserweg sind durch Private 233,5 Mio und durch die öffentliche Hand 88,5 Mio Fr. investiert worden. — Bundesrat Dr. M. Petitpierre wies nachfolgend auf die Initiative Basels und die sehr aktive Mithilfe des Bundes bei der Rheinregulierung hin, sowie auf die Bedeutung der Mannheimer Akte von 1860 und der schon vom Wiener Kongreß 1815 geschaffenen Rhein-Zentralkommission. Mit Sorge erfüllen uns heute Tendenzen, dem freien Wettbewerb in der Rheinschiffahrt Hindernisse in den Weg zu legen. Der schweizerische Bundesrat wünscht Basel eine glückliche Zukunft, wozu die freie Schifffahrt auf dem Rhein ihren Teil beitragen möge. — Mit einem weitem Musikvortrag aus der «Wassermusik» ging die eindrucksvolle Eröffnungsfeier zu Ende. — Beim gemeinsamen Nachtessen in dem mit 33 Reedereiflaggen und den Fahnen Belgiens, Hollands, Frankreichs, Deutschlands, Österreichs, der Schweiz und der Besetzungsmächte Amerika und England geschmückten Saal des Stadtkasinos begrüßte Nationalrat Dr. N. Jaquet die Gäste, im besondern auch den anwesenden Schiffsführer Joh. Kirchgässer, des ersten in Basel eingetroffenen Rheinkahns «Christine».

Am folgenden Morgen, 10. September, fanden sich die Vertreter der Rheinstädte, welche 1254 den Rheinischen Städtebund gegründet hatten, im Rathaus zusammen und gedachten dieses wichtigen Vertrages, der ihnen als Faksimiledruck überreicht wurde. — Dann begann in der Aula der Universität der Internationale Schifffahrtkongreß. In einem einleitenden Vortrag über «Grundprobleme einer europäischen Wasserstraßenpolitik» stellte Nationalrat Dr. N. Jaquet zunächst fest, daß sich wohl Schifffahrtsverbände und die Schifffahrttreibenden mit Binnenschifffahrtsproblemen befassen können, daß es aber der Staaten bedürfe, um Kanäle zu bauen und Ströme zu regulieren. Die Schifffahrtsverbände von Belgien, Holland, Frankreich, Deutschland

und der Schweiz haben die «Union fluviale Européenne» gegründet, denn für eine europäische Wasserstraßenpolitik müssen übernationale Erwägungen wegleitend sein. Zunehmende Industrialisierung bringt wachsende Gütertransporte, und die Binnenschifffahrt weist auf große Distanzen gegenüber andern Transportmitteln geringere Kosten auf. Manche heute umstrittene wirtschaftliche und politische Probleme in der internationalen Binnenschifffahrt Westeuropas scheiden aus, wenn wir Wasserstraßen außer acht lassen, die sich nur für Schiffstypen unter 1000 t eignen. In die Frachtenbildung sollte sich der Staat nicht einmischen. Für Binnenländer würden solche Eingriffe das Aufgeben eines Teils ihrer handelspolitischen Selbständigkeit bedeuten. Durch die freie Frachtenbildung verlängern wir gleichsam die freie Seefahrt in den Kontinent hinein. — Dr. V. Kotzina, von der oberösterreichischen Handelskammer in Linz, wies auf die «Bedeutung einer Donau-Rhein-Verbindung» für Österreich und im besondern für die Eisen-, Stahl- und Stickstoffindustrie bei Linz hin, die seit Kriegsende auf Ruhr- und Überseekohle und auf Abtransport ihrer Produkte nach Westen angewiesen ist. Der Rhein ist auf 890 km schiffbar und verbindet die wirtschaftlich stärksten Länder Europas unter sich und mit der Nordsee; die Donau ist auf 2380 km bis zum Schwarzen Meer schiffbar. Auf beiden Strömen ist die Freiheit der Schifffahrt durch internationale Verträge anerkannt. Eine Binnenwasserstraße, welche die beiden großen Ströme verbinden wird, ist ein europäisches Problem von größter wirtschaftlicher Bedeutung. In Frage kommen Verbindungen über den Main, über den Neckar oder über den Bodensee. Alle am Rhein oder an der Donau liegenden Staaten hätten an einer solchen Verbindung das größte Interesse. — Mit einer Verlängerung der Rheinschiffahrt nach Westen befaßte sich R. Poitrat, Directeur-adjoint du Consortium pour l'Aménagement de la Moselle, in seinem Vortrag «La canalisation de la Moselle». Das Projekt der Schiffbarmachung der Mosel für Selbstfahrer und Schleppkähne bis 1500 t mittels 13 zu erstellenden Schleusen zwischen Thionville und Koblenz soll durch den gleichzeitigen Bau von 10 Kraftwerken mit einer Jahresproduktion von 750 Mio kWh wirtschaftlich gestaltet werden. Es soll das an Eisenerz reiche, auf Einfuhr von Ruhrkoks und Ausfuhr von Erzen und Stahlerzeugnissen angewiesene saarländisch-lothringisch-luxemburgische Industriegebiet mit dem Rhein und seinem anschließenden Kanalsystem verbinden. 1942 begonnen, wurden die Arbeiten schon 1944 wieder eingestellt, dann 1945 das Projekt vom französischen Staat wieder aufgenommen, der mit einer Transportmenge von jährlich 10 Mio t über die Mosel rechnet. — Mit Rücksicht auf den in Bälde in Aussicht stehenden Bericht zur Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins konnte sich Dr. M. Oesterhaus, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft in Bern, nur mit Zurückhaltung über «Politische, wirtschaftliche und technische Hauptfragen einer Weiterführung der Rheinschiffahrt zum Bodensee» äußern. Die Zusage der Schweiz an Deutschland, bei der Ausführung dieses Projektes finanziell mitzuwirken, gilt für den Zeitpunkt, wo eine Schifffahrt Rheinfelden—Bodensee nach Auffassung der Schweiz sich wirtschaftlich rechtfertigt. Die schweizerischen Amtsstellen haben sich bemüht, für den bundesrätlichen Bericht eine bestmögliche Methode zur

Feststellung des Zeitpunktes einer eventuellen Wirtschaftlichkeit herauszufinden. Es ist fraglich, ob sich dabei die Wirtschaftlichkeit ziffernmäßig berechnen oder schätzen läßt, oder ob man sich mit der Feststellung von Tendenzen begnügen muß. Auch psychologische Faktoren sollten dabei nicht außer acht gelassen werden. Beachtenswert ist, daß sich ja auch heute die Vorteile einer bis Basel ermöglichten Rheinschifffahrt nicht einwandfrei berechnen lassen. Auf bestmögliche Schätzungen darf aber für ein Projekt von dieser Bedeutung nicht verzichtet werden. — Die technische Seite des Projektes ist im wesentlichen abgeklärt, nicht in gleichem Maß die Frage des Standortes künftiger Häfen und Umschlagstellen. Hiefür stehen uns aber wohl noch ein Dutzend Jahre bis zum Vollausbau der Rheinkraftwerke zur Verfügung. — Über die *«Voraussetzungen einer europäischen Zusammenarbeit der Schifffahrtstreibenden als Träger des Güterverkehrs auf dem Rhein»* sprachen Reedereidirektor Dr. W. Geile, Köln, und Schifffahrtsdirektor Dr. W. F. van Gunsteren, Rotterdam. Dr. W. Geile begrüßte die Tagung gerade im Interesse einer guten künftigen Zusammenarbeit. Die am Anfang und am Ende des Rheinschifffahrtsweges gelegenen Länder fassen den in der Mannheimer Akte verankerten Freiheitsbegriff als absolut und integral auf, während die Durchgangsländer eher geneigt sind, die Freiheit nach der technisch-nautischen und verwaltungsmäßigen Seite hin auszulegen. Unbekümmert darum, wie diese Schwierigkeit juristisch beseitigt werden wird, ist in der praktischen Schifffahrt eine vernünftige internationale Zusammenarbeit nötig. Die Binnenschifffahrt läuft Gefahr, sich angesichts der Langlebigkeit ihrer Betriebsmittel im Konkurrenzkampf mit zu geringen Frachteinnahmen abzufinden und so mit der Zeit zu verkümmern. Das Ziel der Regierungen der westeuropäischen Länder ist die Schaffung großer Wirtschaftsräume. Im Gegensatz zu den Bahnen kennt die Rhein-

schifffahrt keinen Frachtenbruch an der Grenze. Im Rahmen der Montanunion arbeiten aber auch die Bahnen der Unionsländer am Aufbau eines einheitlichen Tarifwerkes. Die Schifffahrt sollte durch gegenseitige Verständigung gegenüber Bahn und Lastwagen das Gesetz des Handelns in der Hand behalten. Bei organisierter Zusammenarbeit, vor allem auch zwischen Reedern und Partikulierschifffern und in der Frachtbildung, hat auch die Schifffahrt Möglichkeiten, wettbewerbsfähig zu bleiben. Beim Bahnverkehr hat der Staat durch Übernahme der Eisenbahnen das gemeinwirtschaftliche Tarifsystem und damit die sozialen Aufgaben der Bahnen ermöglicht. Dadurch wird eine Koordinierung zwischen Bahn und privatem Verkehrsgewerbe, auch hinsichtlich der Binnenschifffahrt, nötig. Eine Mitwirkung des Staates bei der Tarifbildung für Schiffsfrachten innerhalb der Landesgrenzen ist daher natürlich. Für den Leistungswettbewerb bleibt immer noch Spielraum. Es sollte ein Beschäftigungsausgleich innerhalb der Flaggen und der verschiedenen Gruppen der Schifffahrtstreibenden versucht werden und eine Frachtenordnung auf privatrechtlicher Basis mit Unterstützung durch die staatlichen Verwaltungen. — Dr. W. F. van Gunsteren wies auf die europäische Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrtswege im Verkehr zwischen Ost und West hin. Binnenschifffahrt ist rechtlich und wirtschaftlich von Land zu Land verschieden, der Rheinverkehr dagegen frei außer in der Streitfrage, ob der wirtschaftlich bedeutende Verkehr zwischen zwei deutschen Rheinhäfen unter das internationale oder das nationale Regime gehört. Die Montanunion als Kernpunkt europäischer Integration sollte nicht Anlaß werden, in der Binnenschifffahrt die freiheitlichen Interessen der kleineren Staaten den nationalen Tendenzen der großen Staaten zu opfern. Die Freiheit der Fahrt auf dem Rhein auf den die Landesgrenzen überschreitenden Verkehr zu beschränken, ist nicht haltbar. 1868 hat



Flottenschau auf dem Rhein in Basel  
am 11. September 1954.  
(Photo: Jeck, Basel.)

nahezu jeder Streckenverkehr auf dem Rhein Landesgrenzen passiert. Durch den Zusammenschluß der Staaten darf die Schifffahrtswirtschaft nicht bedeutungslos werden, wie dies der Fall wäre, wenn nur der die Grenzen überschreitende Verkehr als frei erklärt würde. Der freie Preiswettbewerb in der Binnenschifffahrt sollte nicht durch Unterstellung unter staatliche Preisvorschriften aufgegeben werden.

Auf die dreistündige Kongreßarbeit folgte bei schönem Wetter eine die Teilnehmer sehr befriedigende *Fahrt mit drei Sonderschiffen* rheinaufwärts durch das bald fertiggestellte Stauwehr des Kraftwerkes Birsfelden bis zum Auhafen, dann stromabwärts durch die baselstädtischen Hafenanlagen bis zur Kembser Schleuse und nach Basel zurück. Am Freitagabend bot die Regierung des Kantons Basel-Stadt den Gästen einen Empfang.

Samstag und Sonntag folgten die *Rheinsporttage*,

eingeleitet zunächst durch die *Jubiläumsfeier der Zunft zu Schiffleuten*, deren Mittelpunkt eine gehaltvolle Darstellung der Geschichte dieser Zunft durch Dr. h. c. P. Koelner bildete. — Imposant war am Samstagmorgen die etwa zwei Stunden dauernde Vorbeifahrt von 42 Rheinschiffen unter belgischer, holländischer, französischer, deutscher und schweizerischer Flagge an den über 20 000 Zuschauern. — Vor und nach der Flottenschau und auch am Sonntag fanden Schau- und Wettfahrten in allen Wassersportarten statt und abends bei schönster Uferbeleuchtung ein Rhein-Nachtfest mit großem Schauprogramm.

Eine anlässlich der Internationalen Rheinschiffahrtstage geprägte Gedenkmünze trägt auf der Vorderseite das Bild der Basler Pfalz und auf der Rückseite die vier Jahreszahlen 1254, 1354, 1904 und 1954 mit zugehörigem Text.

Ing. E. Stiefel

## Hochrheinschifffahrt und Rheinau

DK 656.62 : 061.3

Am 2. Oktober 1954 fand in Romanshorn unter dem Vorsitz von Nationalrat Dr. C. Eder die sehr stark besuchte öffentliche Jahreshauptversammlung des *Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee* (NOS) statt.

Am Vormittag wurde die Sitzung des Zentralausschusses abgehalten, die wie üblich die Traktanden der Hauptversammlung vorzubereiten hatte und u. a. einen Entwurf für eine Stellungnahme gegen die Rheinauinitiative bereinigte. Im Vordergrund des Interesses standen in beiden Sitzungen die bevorstehende Volksabstimmung über die sog. Rheinauinitiative und die verschiedenen Studien und Gutachten über die Hochrheinschifffahrt Basel—Bodensee; letztere werden voraussichtlich im Jahre 1955 in den eidg. Räten zur Sprache kommen.

Der Vorsitzende, der die Versammlung speditiv leitete, konnte neben der Stammitgliedschaft des Verbandes wie alljährlich wiederum zahlreiche behördliche Vertreter aus dem Bundeshaus und aus verschiedenen Kantonen sowie ein starkes Kontingent von Abgeordneten befreundeter Wirtschaftsorganisationen begrüßen. Auch die Schwesternvereinigungen von Konstanz und Bregenz, welche die Bestrebungen für die Hochrheinschifffahrt unterstützen, waren traditionsgemäß vertreten. Mit Genugtuung stellte Dr. Eder fest, daß der Mitgliederbestand des Verbandes im Berichtsjahr erneut um 200 gestiegen ist und nun 1650 beträgt. Nachdem in Zukunft die Bundessubvention dahinfallen wird, ist diese Stärkung um so willkommener.

Nationalrat Eder äußerte sich zunächst grundsätzlich über die Rheinschifffahrtspolitik, für welche nach wie vor die freiheitliche Mannheimer Akte wegleitend sein müsse, und wies auf die Gefährdung der «Freiheit des Rheins» durch nationalistische Tendenzen hin. Bezüglich der Rheinaufgabe verwahrte er sich entschieden gegen den Vorwurf, der Bundesrat habe seinerzeit bei der Erteilung der Konzession widerrechtlich gehandelt. Die Initiative der Rheinaugegner, die rückwirkendes Recht schaffe, müsse abgelehnt werden, um so mehr als die Naturschönheiten durch den Kraftwerkbau nicht beeinträchtigt würden. Zur Frage der Wirtschaftlichkeit

der Hochrheinschifffahrt übergehend, wies der Vorsitzende die Behauptung, daß mit dem Ausbau Basel—Bodensee ein volkswirtschaftlicher Mehraufwand verbunden sei, zurück. Ein solcher könne zahlenmäßig zum voraus niemals festgestellt werden und überdies hätten die Erfahrungen in Deutschland, besonders am Neckar, das Gegenteil gelehrt. In Erwartung einer Realisierung des Projektes hätten sich im Gebiet Basel—Bodensee bereits verschiedene neue Industrien niedergelassen.

Die Verbandsgeschäfte wurden den Anträgen entsprechend oppositionslos genehmigt, besonders begrüßt wurde die seit kurzem erfolgte Herausgabe der Vierteljahresschrift «Der Hochrhein», die als Verbandsschrift anerkannt wurde und eine geringfügige Statutenänderung erforderte. In den Vorstand wurde neu gewählt: Reg.-Rat R. Schümperli, Frauenfeld, als Nachfolger des verstorbenen Reg.-Rates Dr. A. Roth; in den Zentralausschuß: für a. Reg.-Rat. E. Tanner, Herisau, neu Reg.-Rat H. Keller, Heiden, für a. Reg.-Rat Studler, Aarau, neu Direktor O. Wagner, Cementfabrik Holderbank-Wildegg AG, Holderbank, für Dir. Bischofberger, Danzas & Co. AG, Zürich, neu Dir. K. Anderau, Danzas & Co. AG, Zürich (für Zürcher Handelskammer), für Max Zeller, Fabrikant, Romanshorn, neu Robert Voigt, Fabrikant, Romanshorn.

Von der mehrere hundert Teilnehmer zählenden Versammlung wurde zur *Rheinau-Initiative* folgende Resolution einmütig gutgeheißen:

«Die Rheinau-Initiative ist von den eidgenössischen Räten beraten worden und wird in Bälde Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet mit dem Antrag auf Verwerfung. Der Bürger soll mit dem Stimmzettel zum Ausdruck bringen dürfen, daß er die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Bundesrates anerkennt, internationale Verträge respektiert und es ablehnt, ein Kraftwerk, für das die Konzession vor zehn Jahren rechtmäßig erteilt wurde, das heute weit fortgeschritten ist, unserer Stromversorgung dient und für die Schifffahrt notwendig ist, abzubrechen. Die Generalversammlung glaubt an den gesunden Sinn des Schweizervolkes und fordert die Stimmbürger auf, diese Initiative wuchtig abzulehnen.»

Im Anschluß an die Versammlung folgten zwei Vorträge: Prof. Dr. Theo Keller von der Handels-Hochschule St. Gallen referierte sehr einprägsam und klar über *Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Hochrhein-*