

Die Bedeutung der Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee vom Standpunkte der Schweiz aus

Autor(en): **Hautle, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **3 (1910-1911)**

Heft 7

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-919907>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

gewissen Chauvinismus diktiert, so darf nicht vergessen werden, dass ich von unsern Wasserkräften gesprochen habe, deren Besitztum wir uns gleich unsern Feldern und Wäldern, Bergen und Tälern, gleich unserm ganzen schönen Vaterlande für alle Zeiten und mit allen Kräften wahren wollen.



Die Bedeutung der Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee vom Standpunkte der Schweiz aus.

Referat von Dr. A. HAUTLE, gehalten im grossen Ausschusse des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt in der Handelskammer in Berlin vom 7. November 1910.

(Schluss.)

Was im übrigen die Revision von Art. 54 der Reichsverfassung und das deutsche Abgabengesetz im weitem betrifft, so ist das eine innerdeutsche Angelegenheit, in welche wir uns nicht einzumischen haben.

Nach dem Gesagten ergibt sich aber aus der heutigen Verkehrslage und aus den allgemein gültigen Grundsätzen der Wiener Kongressakte der klare und wohl unanfechtbare Anspruch der Schweiz „auf Anschluss an die Rheinschiffahrtsakte“¹⁾.

Der Schweiz würden übrigens durch die Inkorporierung in die Schiffahrtsakte neue Rechte nicht erwachsen. Dagegen wäre ihre Eingliederung für die baldige vertragliche Einigung über die behandelten Punkte, die Fortführung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee, die Abflussregulierung des letztern etc. von ausschlaggebendem Werte für alle Interessenten.

Die grosse Interessengemeinschaft des Rheines ist erst dann geschaffen und geschlossen, wenn die Schweiz auch formell als Uferstaat anerkannt ist. Erst mit diesem Momente wird sie in der Lage sein, zur Fortführung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee Hand zu bieten, in allen Schiffahrtsfragen für den freien Rhein gebührend mitzuraten und durch eine entsprechende Gestaltung ihres Wasserhaushaltes ein wertvoller Bundesgenosse zu werden.

Für die Strecke Basel-Bodensee sodann gelten nicht die allgemeinen völkerrechtlichen, sondern von der elsässisch-schweizerischen Grenze bis nach Neuhausen die Bestimmungen des badisch-schweizerischen Vertrages von 1879. Es ist beachtenswert, dass der Inhalt dieses Staatsvertrages mit der revidierten Rheinschiffahrtsakte im wesentlichen übereinstimmt. Wichtig ist Artikel 1, der wörtlich sagt: „Die Schifffahrt und Flossfahrt auf dem Rheine von Neuhausen bis unterhalb Basel soll jedermann gestattet sein.“

¹⁾ Zum gleichen Schlusse kommt auch Professor Dr. Max Huber in seinem Aufsätze „Schweizerische Wasserwirtschaft und internationales Recht“ in der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“, I. Jahrgang 1908, Heft 4, 5 und 6.

Die volle Schifffahrtsfreiheit ist hier eine freiwillige Konzession der Kontrahenten an die andern Staaten. Überhaupt wird das ganze schweizerische Binnenschifffahrtsnetz nicht auf völkerrechtlichen Grundlagen beruhen, denn die Freiheit der Schifffahrt wurde nur für die vom Meere aus schiffbaren Flüsse eingeführt und Basel als deren Endpunkt bezeichnet. Die schweizerischen Wasserstrassen werden deshalb wie Kanäle behandelt werden müssen. Die Schweiz kann an ihre Benutzung durch fremde Staaten und deren Schiffe beliebige Bedingungen knüpfen und die Befahrungskonzession im Gegensatze zur Rheinstrecke von Basel abwärts nach ihrem Belieben ordnen. Dieses gleiche Recht gilt bei gleichen Verhältnissen auch für das vollständig auf Schweizerboden liegende Rheinkanalstück am Rheinfeld, das von keinen gegenwärtig geltenden Vertragsbestimmungen betroffen wird. Es ist entgegen der Auffassung der Grossbadischen Regierung gar nicht einzusehen, weshalb die Schweiz auf diesem Rheinstücke nicht sollte autonom die Bauprojekte erstellen lassen können, um so mehr als die Baupläne ja nachher der internationalen Wettbewerbsjury zum Zwecke der Anordnung von Ergänzungen und eventuell zu einer nachträglichen Ideenkonkurrenz unterbreitet werden sollen. Dadurch wird ja dem einzig berechtigten Verlangen zur Erreichung der bestmöglichen Idee entsprochen. Wie leicht könnte aber nach der Aufnahme von Österreich, Württemberg und der Schweiz in die Zentralkommission der Rheinschiffahrt, deren Machtbereich bis an den Bodensee erweitert werden, während sie sich jetzt entgegen allen am Rhein bestehenden Interessen und trotz den von deutscher Seite wiederholt erfolgten Aufforderungen, nicht einmal mit der Abflussregulierung des Bodensees befassen kann.

Auch die seit bereits drei Jahrzehnten unter Dampftrieb stehende Strecke Schaffhausen-Bodensee ist nicht von den Normen der Kongressakte, sondern vom Vertragsrechte der Bodenseeufestaaten beherrscht. Die freie Schifffahrt steht hier nur den Angehörigen der Bodenseeufestaaten als Vertragsrecht zu. Im Notfalle kann deshalb die Schweiz an die Eröffnung der freien Schifffahrt am Rheinfeld und bis in den Bodensee ihre Bedingungen und Vorbehalte knüpfen.

b) Völkerrechtliche Wirkungen können nun auch mit der Anlage von Kraftwerken, Talsperren, Seeregulierungen entstehen. So müssen z. B. nach dem badisch-schweizerischen Staatsvertrag von 1879 die Pläne für Flussbauten, die einen erheblichen Einfluss auf den Wasserlauf ausüben, der Regierung des andern Uferstaates zur Geltendmachung seiner Einreden vorgelegt werden. Solche Verständigungen sind bisher ohne viel Mühe zustande gekommen. Weniger einfach kann sich die Anlage von grossen Stauwerken und Seeregulierungen machen. Ein Einspracherecht dagegen könnte unter Umständen be-

gründet sein, wenn die Trieb- und Tragkraft der ausländischen Gewässer durch solche Anlagen nachweisbar erheblich geschädigt würde, nicht aber, wenn sie gegenteils verbessert werden. Dann kann der oberhalb liegende Staat in solchen Massnahmen nicht gehindert werden. Es kann vielmehr eine korrespondierende Pflicht zur Beitragleistung im Umfange der Verbesserung in Frage kommen. Diese legalpolitische Forderung ist als allgemeines Gebot ins moderne Wasserrecht aufgenommen. Leider fehlt dieser Satz noch im internationalen Privatrecht, obwohl z. B. Deutschland, die Schweiz und Österreich daran ein Interesse hätten. Auch der Abgabentwurf normiert solche Verhältnisse. Er lässt aber die Frage offen, ob damit auch ausländische Anstalten mitinbegriffen sein sollen, was beim Schweigen und dem territorialen Geltungsbereiche des Gesetzes wohl zu verneinen wäre und daher einem Unrechte gleichkommen würde. Denn nach dem Entwurfe sind alle Anstalten abgabefähig, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gleichgültig, welcher technischen Kategorie sie angehören oder ob sie an oder in natürlichen Wasserstrassen liegen oder zu Bestandteilen des Flussbettes geworden sind, oder von ihm getrennt oder entfernt sind. Es kommt also lediglich darauf an, dass sie den Schifffahrtsinteressen dienen. Infolgedessen können die Schifffahrtsabgaben auch für die Bestreitung der Kosten für Staubecken, die zur Erhöhung der Kleinwasserstände in schiffbaren Flüssen dienen, verwendet werden, mögen diese auch noch so weit entfernt von der Wasserstrasse liegen. Recht und Billigkeit erfordern es deshalb, dass auch die äusserst wertvollen Veranstaltungen der Schweiz direkt oder kompensationsweise vergütet werden. Auch darüber muss seinerzeit Klarheit geschaffen werden.

Es war, um Missverständnissen vorzubeugen, notwendig, diese Rechtsverhältnisse einlässlich zu zergliedern. Man sieht daraus nur, wie dringend notwendig die Revision des ganzen Stromrechtes bis zum Bodensee ist. Ferner ergibt sich daraus die Lehre, dass es unbedingt erforderlich ist, dass sich alle Interessenten einer Grosswasserstrasse Nordsee-Bodensee unbeschadet ihrer politischen Grenze zusammenschliessen. Ja man kann noch einen Schritt weitergehen. Die Bedürfnisse einer universellen internationalen Regelung des durchgehenden kontinentalen Stromrechtes, des Schutzes der natürlichen Wasserstrassen gegen die Verbauung mit Kraftwerken, durch den gleichzeitigen Einbau genügender Schleusen und der internationalen Förderung der kontinentalen Schifffahrt durch die entsprechende internationale Kostenverteilung für Wasserstandsverbesserungen, bestehen schon heute. Das Fortschreiten der Schifffahrt stromaufwärts ist der Aufhebung der Gefällskonzentrationen durch Kraftwerke mit eingebauten Schleusen zu verdanken. Aufgabe aller zentraleuropäischen Schifffahrts- und Wasserwirtschaftsverbände

ist es deshalb, durch einen immer engeren Zusammenschluss diese Ziele zu erreichen. Aufgabe der Haager Konferenz wäre es, die internationalen Wasserwirtschafts- und die kontinentalen Binnenschifffahrtsverhältnisse öffentlichrechtlich und privatrechtlich zu ordnen, denn die wasserwirtschaftlichen Interessen gehen schon heute weit über die einzelnen Staaten hinaus. Deren Interessen an der Schifffahrtsfreiheit werden in dem Masse wachsen, in dem die durchgehenden kontinentalen Wasserwege ausgebaut werden. Das Deutsche Reich würde sich ein grosses Kulturverdienst erwerben, wenn es auf diesem Wege bahnbrechend voranginge.

III.

In bezug auf die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Bodensee-Schifffahrt ist durchaus nicht in Abrede zu stellen, dass sie für die Schweiz sehr grosse Vorteile bietet. Vorteile der besseren Verwendung der hydroelektrischen Kraftmengen, der Verbilligung der gesamten industriellen und gewerblichen Produktionskosten, grössere Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte, Etablierung neuer Industrien, allgemeine Verkehrssteigerung, besonders für den Bau und der Rentabilität der Ostalpenbahn, betragen doch die Frachtersparnisse bis an die Endhäfen vom Bodensee allermindestens für Getreide 40, Kohlen 20, Roh-eisen 35, Güter der Wagenklasse B 100, der Spezialtarife I 60, II 40 und III 5 Franken pro 10 Tonnen. Bei den vorgesehenen Schleusenabmessungen von 12 Meter Breite und 90 Meter Länge werden 1200 bis 1500 Tonnenkähne in den Bodensee gelangen. Niemand bestreitet heute mehr die Wirtschaftlichkeit der Main-Donaukanalisierung, nachdem das monumentale Werk Stellers den Nachweis dafür erbracht hat. Damit ist aber auch gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Rhein-Bodensee-Schifffahrt zur Evidenz nachgewiesen, denn abgesehen von den Baukosten und vom grossen Zeitverluste in den Schleusen-aufhalten der Main-Donau-Wasserstrasse ist die Leistungsfähigkeit der Rhein-Bodensee-Schifffahrt mit 1200 bis 1500 Tonnenkähnen gegenüber 600 Tonnen-schiffen um 2—2½ mal grösser. Die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsanstalt wird aber noch potenziert durch den Anschluss des Ost-West- und West-Ost-verkehrs an dieselbe Strasse. Die erwähnten Vorteile sind aber keine Sondererscheinungen bloss zugunsten der Schweiz; es sind im wesentlichen Masse Gegenseitigkeitsvorteile zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz und den Niederlanden.

Wenn die Rhein-Bodensee-Wasserstrasse erst einmal dem ausgebauten kontinentalen Wasserstrassen-netze dient, wird voraussichtlich eine derartige Erleichterung und Verbilligung des stets anwachsenden Massenverkehrs eintreten, dass sie eine fundamentale Umwälzung der einzelstaatlichen Handelsbilanzen bewirkt. Ist es doch eine Erfahrungstatsache, dass

die Intensität der Handelsbeziehungen um so grösser ist, je billiger und leistungsfähiger die Kommunikationsmittel sind. Die kontinentalen Wasserstrassen werden einen mächtigen Ansporn zu produktiver Arbeit bilden, grössere Wohlfahrt erzeugen und Europa wirtschaftlich unabhängig machen. Die Durchgängigkeit und möglichste Kontinuirlichkeit des Wasserverkehrs ist auch ohne weiteres geeignet, die im verflochtenen Sommer in Bern vom ständigen internationalen Eisenbahnkongress aufgestellten Grundsätze über das Verhältnis zum Wasserverkehr über den Haufen zu werfen. Die gegenseitige Ergänzung der beiden notwendigen Verkehrsanstalten wird vielmehr zur Wohltat der Völker werden.

1. Während Deutschland seine Bürger im Auslande in einer vorbildlichen Weise schützt, werden auf der Strecke Strassburg-Basel entgegen Art. 30 der Rheinschiffahrtsakte leider noch Zustände geduldet, die schon wiederholt Schiffe samt Besatzung und den Familiengliedern der Schiffer ohne Not der höchsten Lebensgefahr aussetzen. Mit der Nichtbeseitigung dieser künstlichen Fahrhindernisse wird unter anderm auch die Bedeutung des schweizerischen Absatzmarktes für den deutschen Export verkannt. Hätte die Schweiz im Jahre 1907 nur für 6 Millionen Mark mehr Bezüge von Deutschland gemacht, so hätte es Frankreich und die Niederlande überholt und wäre auf den fünften Kundenrang für Deutschland vorgeückt. Dazu gesellt sich noch die grösstenteils an die Rheinroute gebundene Zufahrtlinie nach Italien, mit der hohen Wahrscheinlichkeit, dass die deutsche Kohle mit Hilfe der Rhein-Bodensee-Schiffahrt und der Ostalpenbahn Italien mit jährlich 9 Millionen Tonnen Kohlenbedarf erobern könnte. Andererseits dürfte nach den Berechnungen Gelpkes die Ausfuhr nach Italien und der Schweiz dank der Rhein-Bodensee-Schiffahrt in wenig Jahren von 750 Millionen auf eine Milliarde Mark ansteigen. Die Freigabe der natürlichen Stromverfassung Strassburg-Basel und die verhältnismässig kleine Beitragsleistung an die Schiffahrt Basel-Bodensee würden genügen, um diese grossen wirtschaftspolitischen Ziele der deutschen Exportindustrie zu erreichen¹⁾.

2. Das grosse gegenseitige Interesse des Kontinentalverkehrs an der Verbilligung der Binnentransporte durch das Mittel der Wasserstrassen zeigt am lehrreichsten der deutsche Handel in Kohlen aller Arten im Jahre 1909. Es hat geliefert:

an die Schweiz	2,230,062	Tonnen
„ Frankreich bloss	3,458,219	„
„ Italien sogar bloss	336,737	„
„ Österreich-Ungarn	10,454,791	„
„ Europäisch Russland	1,028,501	„

Total (exkl. Balkanstaaten) 17,508,310 Tonnen

Bei 800 km mittlerer Transportlänge und einer tonnenkilometrischen Ersparnis von bloss 1 Pfennig würde sie total 220 Millionen Mark pro Jahr ausmachen. Die fünfprozentige Kapitalisierung dieser jährlichen Ersparnissumme nur aus der Kohlenausfuhr würde 4,4 Milliarden Mark, also ungefähr die Höhe des nötigen Anlagekapitals für den Bau des kontinentalen Wasserstrassennetzes ausmachen. Aus diesem Beispiel lässt sich der gesamte wirtschaftliche Wert des zentraleuropäischen Wasserstrassennetzes ermesen.

3. Der für die Anlage von Binnenwasserstrassen geltende grosse Gesichtspunkt ist die gegenseitige Erschliessung von grossen industriellen und landwirtschaftlichen Gebieten. Durch die Rhein-Bodensee-Donau-Schiffahrt werden sodann die Industriegebiete in Deutschland mit nur 32,7 Prozent und der Schweiz mit 31,2 Prozent Landwirtschafttreibenden im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung mit den ausgedehntesten agrikolen Ländern an der Donau (Österreich mit 60,9 und Ungarn mit 69,7 Prozent Landwirtschafttreibenden), sowie mit den südrussischen Getreidekammern direkt verbunden. Gegenüber der Kohlenzufuhr würden für die Rückfrachten hauptsächlich Weizen und andere landwirtschaftliche Produkte in Betracht kommen. An Getreide weisen europäisch Russland, die Balkanstaaten und Ungarn allein eine jährliche Produktion von 21 Millionen Tonnen auf, während die amerikanische Ernte im Durchschnitt der Jahre 1907/08 25 Millionen Tonnen betrug. Diese Wasserstrassenverbindung hätte den weitem, gar nicht hoch genug einzuschätzenden Vorteil der Unabhängigkeit der europäischen Brotversorgung von den unbegrenzten Möglichkeiten Englands, Amerikas und der gelben Rasse. Dieser Fortschritt allein wäre die für das kontinentale Wasserstrassennetz aufzubringenden Opfer wohl wert.

4. Nach der deutschen Handelsbilanz von 1908 weisen einerseits in Prozenten an der deutschen Gesamteinfuhr bzw. Ausfuhr und andererseits am Welthandel überhaupt auf:

Land	Einfuhr nach Deutschland	Ausfuhr nach Deutschland	Beteiligung am Welthandel
Russland	12,3	9,5	3,640 Mill. Mk.
Österreich	9,8	10,5	4,129 „ „
Frankreich	5,5	6,6	9,090 „ „
Italien	3,1	4,4	3,910 „ „
Schweiz	2,3	6,3	2,022 „ „
Rumänien	1,0	1,1	730 „ „
Serbien	0,2	0,3	121 „ „
Türkei	0,6	1,0	939 „ „
	34,8 %	39,7 %	24,582 Mill. Mk.

Daraus ergibt sich:

a) Dass Deutschland aus den durch das kontinentale Wasserstrassennetz verbundenen Ländern schon jetzt 34,8 % seiner Gesamteinfuhr bezieht und an sie 39,7 % der Gesamtausfuhr absetzt. Die aktive

¹⁾ Vergl. „Rheinquellen“, V. Jahrgang, Nr. 5.

Handelsbilanz Deutschlands beträgt also schon jetzt 6 %, also eine bleibende und steigende Überlegenheit.

b) Die vorgenannten Staaten haben zusammen einen jährlichen Welthandel von rund 24,6 Milliarden Mark. Im Vergleich dazu weist Grossbritannien eine Welthandelsziffer von 22,5, Amerika von 18,7 und Asien von 2 Milliarden Mark auf. Das Ziel der Selbstgenügllichkeit der kontinentalen Märkte und ihrer Unabhängigkeit und Lostrennung von den heute noch auf Europa lastenden amerikanischen und englischen Wirtschaftskrisen hängt also nur mehr von der richtigen und rechtzeitigen Erfassung und geordneten Ausgestaltung der zentraleuropäischen Binnenschiffahrt ab. Jene kontinentalen Wirtschaftseinheiten sind es zudem, die Europa ein lehrreiches Beispiel für die die Weltlage beherrschenden Vorteile des kontinentalen wirtschaftlichen Zusammenschlusses bieten.

5. Auf den Grundlagen dieser wirtschaftspolitischen Entwicklung wird der Rhein seine Rolle als verkehrsreichste Wasserstrasse der Welt, als kontinentaler Hauptverkehrsweg, als Basis des europäischen Fahrstrassensystems beibehalten und dem deutschen Reiche mit seiner ausserordentlich starken Bevölkerungszunahme, seiner See- und Binnenflotte, seiner überall neue Absatzquellen suchenden Industrie eine prädominierende Stellung zusichern. Man wird es alsdann nicht begreifen können, dass man die Verkehrsmöglichkeiten auf dem Rhein so lange auf einer Sackgasse zurückgehalten hat, und dass die Rheinflotte den kürzlich erfolgten Notruf ergehen lassen konnte. Anstatt der jetzt 42–66 % betragenden Lade-fähigkeit der Schiffe wird sie vermöge des modernen Wasserhaushaltes bis 85 und 90 Prozent und die Transportlängen bis 200 Kilometer und darüber betragen. Die Vermehrung der Rückfrachten wird die Rentabilität der Schiffe heben und die Wasserfrachten noch mehr vermindern. Die Nordseehäfen werden zur Empore Europas erhoben und deutsche See- und Binnenschiffe an allen kontinentalen Freihäfen zusammenarbeiten. Durch den wirtschaftlichen wird auch der politische Kurs verändert. Der vom Deutschen Reiche inaugurierte und festgehaltene Weltfriede wird auf kontinentaler Grundlage durch die Konzentration solidarischer Interessen befestigt. Die Balkanstaaten dürften sich enger an Europa anschliessen und auch Russland und Frankreich für gut finden, ihre wirtschaftliche Isolierung zu vermeiden.

Die ideale Mission, dieser grossen Aufgabe zu dienen, ist dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt und dem deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffahrtsverbände in die Wiege gelegt worden. Eine logische Folge ihrer Gründungs- und Existenzzwecke ist es, das wichtigste zentraleuropäische Bindeglied für die kontinentale Wasserstrassenvereinigung, die Rhein-Bodensee-Schiffahrt, als dringendstes Postulat in ihr Arbeitsprogramm aufzunehmen. Dafür, dass

sich diese Verbände in den Dienst dieser Aufgabe stellen, werden ihnen kommende Geschlechter dankbar sein.



Der Schutz des Rheinfalles.

Das Bureau des Nordostschweizerischen Verbandes hat der Presse folgende Mitteilung zugestellt:

„Herr Dr. Paul Sarasin in Basel, Präsident der schweizerischen Heimatschutzkommission, hat gewünscht, dass bei der Projektierung der Rheinfallumgehung für Schiffahrtzwecke die Schönheit des Rheinfalles gewahrt werde. Darauf teilt das Projektierungskonsortium mit: Wir werden nicht ermangeln, die Integrität des Rheinfalles so gut als möglich zu wahren. Immerhin werden wir mit dem Schiffahrtskanal ein Wasserwerk in Verbindung bringen und dem Rhein total 50 Kubikmeter pro Sekunde entziehen, d. h. soviel als beide Kantone Zürich und Schaffhausen zusammen zu verwerten berechtigt sind.“

Diese Entnahme des Wassers wird auf die Schönheit des Rheinfalles nur beim ganz kleinen Wasserstande, also während der strengsten Winterszeit von Einfluss sein, aber bei der in Aussicht genommenen Regulierung des Bodensees wieder zum grössten Teil verschwinden.“

Darauf kam am Sylvester aus Schaffhausen folgende Meldung: „Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen hat beschlossen, beim Verbandspräsidenten der Rhein-Bodensee-Schiffahrt gegen die Absicht zu protestieren, in Verbindung mit der Schleusenanlage zur Hebung der Schiffe noch ein Wasserkraftwerk am Rheinfall zu erstellen. Er erklärt dabei, gegen jedes Schiffahrtsprojekt am Rhein entschiedene Stellung zu nehmen, welches nicht die völlige Integrität dieses Naturwunders sichere und das dem Rhein mehr Wasser zu entnehmen plane, als für das Durchschleusen der Schiffe nötig sei. Der Kanton Schaffhausen wird keine andere Konzession irgend welcher Art am Rheinfall erteilen, als eine solche, die den genannten Bedingungen entspricht und er wird mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln dieser Auffassung Nachachtung verschaffen. Es wird auch ohne Verzug beim eidgenössischen Departement des Innern dahin gewirkt, dass vom Bundesrat nie eine Konzession für die Ausnutzung und Benutzung des Rheinfalles erteilt werde, das diesen als Naturwunder beeinträchtigen könnte.“

Den massiven Kommentar zu dieser Meldung gab dann in seiner Neujahrsnummer das „Schaffhauser Tageblatt“. Es führte aus: „Mit einem ganz bösen Neujahrgruss hatten die Wasserwerkwürteride die Schaffhauser überrascht, nämlich mit der Mitteilung der „Projektionskommission“, dass mit der Schleusenanlage für die Grossschiffahrt am Rheinfall ein Wasserwerk verbunden werden soll, das 50 Kubikmeter Wasser beanspruche. Mit scheinheiligem Augenaufschlag versichert vorerst die Kommission, sie werde die Integrität des Rheinfalles so gut als möglich wahren; „immerhin werden wir mit dem Schiffahrtskanal ein Wasserwerk in Verbindung bringen und dem Rhein total 50 Kubikmeter Wasser pro Sekunde entziehen, das heisst so viel, als beide Kantone Zürich und Schaffhausen zusammen zu verwerten berechtigt sind.“

Also einfach: Wir werden 50 Kubikmeter Wasser entziehen! Die Herren tun so, als ob sie die Konzession schon in der Tasche hätten und über die Kantone hinwegschreiten könnten. Auf der Schaffhauserseite allerdings werden etwa 25 Kubikmeter Wasser abgezapft, davon 20 für das Aluminiumwerk. Aber dass deswegen Zürich ohne weiteres zu ebensoviel berechtigt sei, das ist noch lange nicht ausgemacht. Darüber sind von beiden Seiten staatsrechtliche Gutachten eingeholt worden. Und woher wollen erst die Schiffahrtsverbände das Recht herleiten, nun ebensoviel zu beanspruchen, wie beide Anstösser zusammen?

Noch windiger steht es mit der Schlussbehauptung, diese Wasserentnahme von im ganzen 100 Kubikmetern werde auf die Schönheit des Rheinfalls nur bei ganz kleinem Wasserstand, also während der strengsten Winterszeit, von Einfluss sein. Wir haben nun 20 Jahre lang beobachten können,