

Die Schweiz und die Rheinschifffahrt Basel-Strassburg

Autor(en): **Härry, A.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1919-1920)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920644>

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.

platten beträgt nach Schmidt über $1\frac{1}{4}$ Mill. Tonnen, diejenigen von Ardon $\frac{1}{2}$ Million Tonnen. In der Zone vom Calanda bis in den Hintergrund des Lauterbrunnentals enthält der oberste Horizont des braunen Juras einen 2—15 m mächtigen Eisenoolith, der sog. Blenoolith mit bis 35 % Eisengehalt. Ausbeutungsstellen waren Guppenalp und Klöntalersee, Maderanertal, Erzhibel bei Innertkirchen, Rothfluh im Urbachtal und Erzegg im Lauterbrunnental. Die Eisenerze des Avers sind Hämatit und Siderit. Am Mont Chemin östlich Martigny findet sich bis 50 % Eisenerz im Betrage von rund 400,000 Tonnen.

Mangenerze mit 30—60 % Mn. Gehalt werden neuerdings wieder im Oberhalbstein bei Digl Platz und Parsettens und ferner am Gonzen ausgebeutet. Pyrit wird ausgebeutet in Aproz, auch im Val Ferret bei Amörn wurde Pyrit ausgebeutet. Die goldhaltigen Vorkommen in Eisen- und Arsenkiesen bei Bavona, Gondo, Felsberg, Salanfe, Val Valetta, Astaro, Val Minor, Misox sind ohne weitere industrielle Bedeutung.

Kupfererze als Kiese und Fahlerze werden in einer Reihe von Örtlichkeiten der Schweiz festgestellt. Wichtig sind die Vorkommen von Val Puntaiglas, Mürtschenalp, Ruis, Avers, Grimentz (Wallis), St. Luc etc.

Nickel- und Kobalterze wurden ausgebeutet auf Kaltberg (Turtmantal) auf 2500 m Höhe, ferner bei Ayer (Wallis) und der Clemigiaschlucht. Blei- und Zinkerze als Bleiglanz und Zinkbleche erlangen in den Schweizeralpen eine weite Verbreitung. Fundstätten sind bei Tarasp, Davos, ob Schmitten, Alp Taspin, Val Cadlimo, Massaschlucht bei Bitsch, Trachsellaunen, Goppenstein, Rotenberg. Am letzten Ort ergaben 4464 Tonnen Fördergut 276 Tonnen Bleiglanz mit 65 % Blei. Les Trapistes, Vatzeret (Chable), Alpe Siviez, Prats Jean (Val d'Hérens). Hier sind Bleierze mit 30—40 % Z. und Bleiglanz mit 26 % Blei und 44 kg p. t. Silber konstatiert worden.

Unter den Alluvial-Erzen sind die goldhaltigen Sande der Bäche vom Napf und der beiden Emmen zu erwähnen.

Zusammenfassung.

Überblickt man die Beschreibung der Fundorte an Rohmaterialien in der Schweiz, so kommt man zu folgenden Ergebnissen:

In unbeschränkter Menge sind vorhanden alle Kalke, Sandsteine, Schiefer, kristalline Schiefer, Massengesteine, Gips, Brennkalke, Materialien für Zement- und hydraulische Kalke, Thonerde etc.

Kohlen sind in Form von Torf in ziemlich grossen Quantitäten vorhanden. Schieferkohle, Braunkohle und Steinkohle sind an vielen Stellen, aber nirgends in belangreicher, abbauwürdiger Quantität vorhanden. Auch wenn der Kohlenvorrat der Schweiz einige Millionen Tonnen beträgt, ist die wirtschaftliche Bedeutung bei einem Jahresbedarf von rund 3,5 Millionen Tonnen gering.

Das Vorkommen von Asphalt ist auf wenige Stellen beschränkt. Es ist der einzige mineralische Rohstoff der Schweiz von gewisser Bedeutung auf dem Weltmarkt.

Die Schweiz besitzt reiche Lager von Ölsanden, deren Ausbeutung aber mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten verbunden ist. Die schweizerischen Öllager bilden einen wertvollen Bestandteil der schweizerischen Volkswirtschaft im Sinne einer Reserve, auf die man im Falle der Not greifen kann. Das gleiche gilt für die bituminösen Schiefer.

Steinsalz besitzt die Schweiz in sehr grossen Mengen, so dass ihr Bedarf für alle Zeiten aus eigener Produktion gedeckt werden kann.

Die Zahl der Erzfundpunkte und die Typen der Erzlager in der Schweiz sind ausserordentlich gross und mannigfaltig. Die Ausbeute ist aber infolge der geringen Mächtigkeit der Lager und ihrer Höhenlage wirtschaftlich erschwert.

(Fortsetzung folgt.)



Die Schweiz und die Rheinschifffahrt Basel-Strassburg.

Von Ingenieur A. Härry, Zürich.

Der Friedensvertrag mit Deutschland ist indessen am 28. Juni 1919 in Versailles unterschrieben worden. Das Dokument umfasst in 15 Teilen 440 Artikel. Die Artikel 1 bis 26 enthalten den Völkerbundsvertrag und bilden den ersten Teil, unter den übrigen Teilen interessiert uns der Teilabschnitt 12 über Häfen, Wasserwege und Eisenbahnen und unter diesem das 5. Kapitel mit Bestimmungen über den Rhein und die Mosel. Es sind dies die Artikel 354 bis 362. Der Artikel 357 betrifft das Schiffsmaterial, Einrichtungen und dergleichen, Anteile an Interessen, die von Deutschland an Frankreich abgetreten werden, er berührt die Schweiz nicht. Wir geben im nachstehenden die für uns in betracht fallenden Artikel in der offiziellen französischen Fassung und der deutschen Übersetzung, die aber noch nicht offiziell vorliegt.

Article 354.

Dès la mise en vigueur du présent Traité, la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, y compris son protocole de clôture, continuera à régler la navigation du Rhin, dans les conditions fixées ci-après.

Au cas d'opposition entre certaines dispositions de ladite Convention et les dispositions de la Convention générale visée à l'article 338 ci-dessus, qui s'appliquera au Rhin, les dispositions de la Convention générale prévaudront.

Dans un délai maximum de six mois à dater de la mise en vigueur du présent Traité, la Commission centrale visée à l'article 355 se réunira pour établir un projet de révision de la Convention de Mannheim. Ce projet devra être rédigé en conformité des dispositions de la Convention générale, si elle est intervenue à cette date, et sera soumis aux Puissances représentées à la Commission centrale.

L'Allemagne déclare donner, dès à présent, son adhésion au projet qui sera établi de la manière indiquée ci-dessus.

En outre, les modifications visées dans les articles suivants seront immédiatement apportées à la Convention de Mannheim.

Les Puissances alliées et associées se réservent le droit de s'entendre à cet égard avec les Pays-Bas. L'Allemagne s'engage, dès à présent, si elle en est requise, à donner son adhésion à tout accord de cette nature.

Article 355.

La Commission centrale, prévue par la Convention de Mannheim, comprendra 19 membres, savoir:

- 2 représentants des Pays-Bas;
- 2 représentants de la Suisse;
- 4 représentants des Etats allemands riverains du fleuve;
- 4 représentants de la France, qui nommera en plus le Président de la Commission;
- 2 représentants de la Grande-Bretagne;
- 2 représentants de l'Italie;
- 2 représentants de la Belgique.

Le siège de la Commission centrale sera fixé à Strasbourg.

Quel que soit le nombre des membres présents, chaque Délégation aura droit à un nombre de voix égal au nombre des représentants qui lui est accordé.

Si un certain nombre de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Article 356.

Les bateaux de toutes les nations et leurs chargements jouiront de tous les droits et privilèges accordés aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin et à leur chargements.

Aucune des dispositions contenues dans les Articles 15 à 20 et 26 de la Convention de Mannheim précitée, dans l'article 4 du Protocole de clôture, ou dans les Conventions ultérieures, ne fera obstacle à la libre navigation des bateaux et équipages de toute nationalité sur le Rhin et sur les voies d'eau auxquelles s'appliquent lesdites Conventions, sous réserve de l'observation des règlements édictés par la Commission centrale, en ce qui concerne le pilotage, et des autres mesures de la police.

Les dispositions de l'article 22 de la Convention de Mannheim, et de l'article 5 du Protocole de clôture, seront appliquées aux seuls bateaux enregistrés sur le Rhin. La Commission centrale déterminera les mesures à prendre pour vérifier que les autres bateaux satisfont aux prescriptions du règlement général applicable à la navigation du Rhin.

Article 358.

Moyennant l'obligation de se conformer aux stipulations de la Convention de Mannheim, ou de celle qui lui sera substituée, ainsi qu'aux stipulations du présent Traité, la France aura, sur tout le cours du Rhin compris entre les points limites des frontières:

a) le droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin, pour l'alimentation des canaux de navigation et d'irrigation cons-

Artikel 354.

Von dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab wird die Rheinschifffahrt durch die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 einschliesslich ihres Schlussprotokolls wieder unter den nachstehend festgelegten Bedingungen geregelt.

Bei etwaigen Widersprüchen zwischen gewissen Bestimmungen der genannten Akte und den Bestimmungen der oben in Artikel 338 genannten allgemeinen Vereinbarung, die sich auf den Rhein beziehen, gehen die Bestimmungen der allgemeinen Vereinbarung vor. Innerhalb von spätestens 6 Monaten vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab tritt die in Artikel 355 erwähnte Zentralkommission zusammen, um einen Entwurf zur Nachprüfung der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte aufzustellen. Dieser Entwurf muss entsprechend den Bestimmungen der allgemeinen Vereinbarung abgefasst werden, wenn sie zu diesem Zeitpunkt ins Leben getreten ist, und wird den in der Zentralkommission vertretenen Mächten unterbreitet.

Deutschland erklärt schon jetzt seine Zustimmung zu dem Entwurf, der auf die oben angegebene Weise aufgestellt wird.

Im übrigen werden die in den folgenden Artikeln behandelten Abänderungen sofort in die Mannheimer Akte aufgenommen.

Die alliierten und assoziierten Mächte behalten sich das Recht vor, sich deshalb mit den Niederlanden zu verständigen.

Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, sich jeder derartigen Vereinbarung auf Anfordern anzuschliessen.

Artikel 355.

Die durch die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vorgesehene Zentralkommission wird sich aus 19 Mitgliedern zusammensetzen, nämlich:

- 2 Vertreter der Niederlande,
- 2 Vertreter der Schweiz,
- 4 Vertreter der deutschen Uferstaaten,
- 4 Vertreter Frankreichs, welches ausserdem den Vorsitzenden der Kommission ernennt,
- 2 Vertreter Grossbritanniens,
- 2 Vertreter Italiens,
- 2 Vertreter Belgiens.

Der Sitz der Zentralkommission ist Strassburg.

Ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder hat jede Abordnung eine Stimmzahl, die der Zahl der ihr zukommenden Vertreter entspricht.

Wenn einige dieser Vertreter beim Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages nicht ernannt werden können, sind die Entscheidungen der Kommission trotzdem rechtsgültig.

Artikel 356.

Die Schiffe aller Nationen und ihre Ladungen geniessen alle Rechte und Vorrechte, die den zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffen und ihren Ladungen gewährt sind.

Der freien Schifffahrt der Schiffe und Besatzungen jeder Nationalität auf dem Rhein und den Wasserstrassen, auf die sich die genannten Verträge beziehen, darf keine der in den Artikeln 15—20 und 26 der oben erwähnten Mannheimer Akte und im Artikel 4 des Schlussprotokolls oder in späteren Verträgen enthaltenen Bestimmungen entgegenstehen, vorbehaltlich der Einhaltung der von der Zentralkommission erlassenen Bestimmungen betreffend den Lotsendienst und andere polizeiliche Massnahmen.

Die Bestimmung des Artikels 22 der Mannheimer Akte und des Artikels 5 des Schlussprotokolls werden nur auf die für die Rheinschifffahrt eingetragenen Schiffe angewendet. Die Zentralkommission wird für die Prüfung, ob die anderen Schiffe den allgemeinen, für die Rheinschifffahrt gültigen Vorschriften entsprechen, Massnahmen festsetzen.

Artikel 358.

Auf Grund der Verpflichtung, den Bestimmungen der Mannheimer Akte oder der an ihre Stelle tretenden Konvention, ebenso wie den Bestimmungen des vorliegenden Vertrages nachzukommen, hat Frankreich auf dem ganzen Laufe des Rheins innerhalb seiner Grenzen:

a) das Recht, Wasser aus dem Rhein zu entnehmen für die Speisung der schon gebauten oder noch zu bauenden

truits ou à construire, ou pour tout autre but, ainsi que d'exécuter sur la rive allemande tous les travaux nécessaires pour l'exercice de ce droit;

b) le droit exclusif à l'énergie produite par l'aménagement du fleuve, sous réserve du paiement à l'Allemagne de la moitié de la valeur de l'énergie effectivement produite; ce paiement sera effectué, soit en argent, soit en énergie, et le montant calculé, en tenant compte du coût des travaux nécessaires pour la production de l'énergie, en sera déterminé, à défaut d'accord, par voie d'arbitrage. A cet effet, la France aura seule le droit d'exécuter, dans cette partie du fleuve, tous les travaux d'aménagement, de barrages ou autres, qu'elle jugera utiles pour la production de l'énergie.

Le droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin est reconnu de même à la Belgique pour l'alimentation de la voie navigable Rhin-Meuse prévue ci-dessous.

L'exercice des droits mentionnés sous les paragraphes a) et b) du présent article ne devra ni nuire à la navigabilité, ni réduire les facilités de la navigation, soit dans le lit du Rhin, soit dans les dérivations qui y seraient substituées, ni entraîner une augmentation des taxes perçues jusqu'alors par application de la Convention en vigueur. Tous les projets de travaux seront communiqués à la Commission centrale, pour lui permettre de s'assurer que ces conditions sont remplies.

Pour assurer la bonne et loyale exécution des dispositions contenues dans les paragraphes a) et b) ci-dessus, l'Allemagne:

1. s'interdit d'entreprendre ou d'autoriser la construction d'aucun canal latéral, ni d'aucune dérivation sur la rive droite du fleuve vis-à-vis des frontières françaises;

2. reconnaît à la France le droit d'appui et de passage sur tous les terrains situés sur la rive droite qui seront nécessaires aux études, à l'établissement et à l'exploitation des barrages que la France, avec l'adhésion de la Commission centrale, pourra ultérieurement décider de construire. En conformité de cette adhésion, la France aura qualité pour déterminer et délimiter les emplacements nécessaires, et pourra occuper les terrains à l'expiration d'un délai de deux mois après simple notification, moyennant le paiement par elle à l'Allemagne d'indemnités dont le montant global sera fixé par la Commission centrale. Il appartiendra à l'Allemagne d'indemniser les propriétaires des fonds grevés de ces servitudes ou définitivement occupés par les travaux.

Si la Suisse en fait la demande et si la Commission centrale y donne son approbation, les mêmes droits lui seront accordés pour la partie du fleuve formant sa frontière avec les autres Etats riverains;

3. Remettra au Gouvernement français, dans le mois qui suivra la mise en vigueur du présent Traité, tous plans, études, projets de concessions et de cahier de charges, concernant l'aménagement du Rhin pour quelque usage que ce soit, établis ou reçus par le Gouvernement d'Alsace-Lorraine ou par celui du Grand-Duché de Bade.

Article 359.

Dans les sections du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, et sous réserve des stipulations qui précèdent, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approbation préalable de la Commission centrale ou de ses délégués.

Article 360.

La France se réserve la faculté de se substituer aux droits et obligations résultant des accords intervenus entre le Gouvernement de l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Bade pour les travaux à exécuter sur le Rhin; elle pourra aussi dénoncer ces accords dans un délai de cinq ans à dater de la mise en vigueur du présent Traité.

La France aura également la faculté de faire exécuter les travaux reconnus nécessaires par la Commission centrale, pour le maintien ou l'amélioration de la navigabilité du Rhin, en amont de Mannheim.

Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechtes erforderlichen Arbeiten auszuführen;

b) das ausschliessliche Recht auf die durch die Regulierung des Stromes erzeugte Wasserkraft unter dem Vorbehalt, dass die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet wird. Diese Vergütung hat entweder in Geld oder in Kraft zu erfolgen. Der errechnete Betrag wird unter Berücksichtigung der Kosten der Kraftgewinnung nötigen Arbeiten durch Schiedsspruch bestimmt, falls eine Vereinbarung nicht zustande kommt. Zu diesem Zweck wird Frankreich allein berechtigt sein, in diesem Teile des Stromes alle Regulierungs-, Stau- oder sonstigen Arbeiten auszuführen, die es zur Gewinnung von Kraft für erforderlich hält. Das Recht, Wasser aus dem Rhein zu entnehmen, wird auch Belgien zum Zwecke der Speisung des weiter unten vorgesehenen Rhein-Maas-Schiffahrtsweges (ursprünglich: „Kanals“) zuerkannt.

Die Ausübung der in den Paragraphen a) und b) vorliegenden Artikels erwähnten Rechte darf weder die Schiffbarkeit schädigen, noch die Schifffahrt beeinträchtigen, sei es im Strombett des Rheins, sei es in den Abzweigungen, die an seine Stelle treten sollten; auch darf sie keine Erhöhung der Gebühren nach sich ziehen, die bisher gemäss der in Kraft befindlichen Vereinbarung erhoben wurden. Alle Bauentwürfe sind der Zentralkommission mitzuteilen, um ihr die Feststellungen zu ermöglichen, dass diese Bedingungen erfüllt sind.

Um die gute und getreuliche Ausführung der in obigen Absätzen a) und b) enthaltenen Bestimmungen zu gewährleisten, verpflichtet sich Deutschland:

1. weder den Bau eines Seitenkanals noch einer anderen Abzweigung auf dem rechten Ufer des Stromes gegenüber der französischen Grenze zu unternehmen oder zuzulassen;

2. Frankreich das Bau- und Verkehrsrecht in allen rechtsrheinischen Gebieten zuzuerkennen, die für die Vorarbeiten, die Anlage und Ausnutzung der Staueinrichtungen erforderlich sind, deren Bau Frankreich später mit Zustimmung der Zentralkommission anordnen wird. Gemäss dieser Zustimmung ist Frankreich befugt, das nötige Gelände zu bestimmen und abzugrenzen. Es darf den Grund und Boden zwei Monate nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen unter Bezahlung von Entschädigungen an Deutschland, deren Gesamtbetrag durch die Zentralkommission festzusetzen ist. Deutschland liegt es ob, die Eigentümer dieser mit diesen Lasten belegten oder durch die Arbeiten endgültig in Anspruch genommenen Grundstücke zu entschädigen.

Wenn die Schweiz es verlangt und die Zentralkommission ihre Zustimmung dazu gibt, werden dieselben Rechte ihr für den Teil des Stromes gewährt, welcher ihre Grenze mit den anderen Uferstaaten bildet;

3. der französischen Regierung in dem Monat, der dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages folgt, alle Pläne, Vorarbeiten, Konzessionsentwürfe und Kostenaufstellungen übergeben, welche die Ausnutzung des Rheins für irgendeinen Zweck betreffen und von der Regierung Elsass-Lothringens oder des Grossherzogtums Baden aufgestellt oder ihnen zugegangen sind.

Artikel 359.

In den Abschnitten des Rheins, welche die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bilden, darf unter Vorbehalt der vorhergehenden Bestimmungen keine Arbeit in dem Strombett oder auf einem der beiden Flussufer ohne vorherige Zustimmung der Zentralkommission oder ihrer Vertreter ausgeführt werden.

Artikel 360.

Frankreich behält sich das Recht vor, in die Verträge und Verpflichtungen einzutreten, die sich aus den Vereinbarungen zwischen den Regierungen Elsass-Lothringens und des Grossherzogtums Baden für die auf dem Rhein auszuführenden Arbeiten ergeben. Es kann diese Vereinbarungen im Verlauf von 5 Jahren nach Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages auch kündigen.

Ebenso hat Frankreich die Befugnis, die Arbeiten ausführen zu lassen, welche von der Zentralkommission für die

Article 361.

Au cas où, dans un délai de vingt-cinq années à dater de la mise en vigueur du présent Traité, la Belgique déciderait de créer une voie navigable à grande section Rhin-Meuse, à la hauteur de Ruhrort, l'Allemagne serait tenue de construire, d'après les plans qui lui seraient communiqués par le Gouvernement belge et après approbation par la Commission centrale, la portion de cette voie navigable située sur son territoire.

Le Gouvernement belge aura, en pareil cas, le droit de procéder sur le terrain à toutes les études nécessaires.

Faute par l'Allemagne d'exécuter tout ou partie des travaux, la Commission centrale aura la qualité pour les faire exécuter en ses lieu et place; à cet effet, elle pourra déterminer et délimiter les emplacements nécessaires, et occuper les terrains, à l'expiration d'un délai de deux mois après simple notification, moyennant les indemnités qu'elle fixera, et qui seront payées par l'Allemagne.

Cette voie navigable sera placée sous le même régime administratif que le Rhin lui-même, et la répartition entre les Etats traversés des frais de premier établissement, y compris les indemnités ci-dessus, sera faite par les soins de la Commission centrale.

Article 362.

L'Allemagne s'engage dès à présent à ne faire aucune objection à toutes propositions de la Commission centrale du Rhin tendant à étendre sa juridiction:

1. à la Moselle, depuis la frontière franco-luxembourgeoise jusqu'au Rhin, sous réserve de l'assentiment du Luxembourg;

2. au Rhin, en amont de Bâle jusqu'au lac de Constance, sous réserve de l'assentiment de la Suisse;

3. aux canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables du Rhin ou de la Moselle, soit pour réunir deux sections naturellement navigables de ces cours d'eau, ainsi qu'à tous autres éléments du réseau fluvial rhénan, qui pourraient être compris dans la Convention prévue à l'article 338 ci-dessus.

Vergleicht man die Begehren, welche der schweizerische Bundesrat in Paris gestellt hat, mit dem, was erreicht worden ist, so wird man ohne weiteres zugeben müssen, dass die Schweiz in der Hauptsache, nämlich der Anerkennung der freien Rheinschiffahrt gemäss den Bestimmungen des Pariser Vertrages vom 30. Mai 1814, der Wiener Schlussakte vom 9. Juni 1815 und der Rheinschiffahrtsakte von 1868 nichts erreicht hat. Artikel 1 dieser Akte bestimmt folgendes:

„Die Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis zum offenem Meere soll den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein. Ferner soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden.“ Ferner ist in § 30 gesagt: „Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schiffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen kein Hindernis findet und namentlich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde.“

Durch die Erstellung eines linksufrigen Seitenkanals und die Ableitung fast der gesamten Wassermenge des Rheins wird natürlich die Schiffahrt auf

Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins oberhalb Mannheim als erforderlich anerkannt werden.

Artikel 361.

Falls im Verlaufe von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages Belgien sich entschliesst, einen Grossschiffahrtsweg Rhein—Maas in Höhe von Ruhrort zu schaffen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen.

In diesem Falle hat die belgische Regierung das Recht, im Gelände alle nötigen Vorarbeiten zu machen.

Falls Deutschland diese Arbeiten ganz oder teilweise nicht ausführt, ist die Zentralkommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen; zu diesem Zweck kann sie das nötige Baugelände bestimmen und abgrenzen und den Grund und Boden zwei Monate nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen, wobei sie die Entschädigungen, welche Deutschland zu zahlen hat, feststellt.

Dieser Schiffahrtsweg wird derselben Verwaltungsordnung unterstellt wie der Rhein selbst. Die Verteilung der Anlagekosten auf die von dem Kanal durchschnittenen Staaten einschliesslich der obenerwähnten Entschädigungen erfolgt durch die Zentralkommission.

Artikel 362.

Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, keine Einwendungen gegen irgendwelche Vorschläge der Zentral-Rheinkommission zu erheben, die die Ausdehnung ihrer Zuständigkeit bezwecken:

1. auf die Mosel von der französisch-luxemburgischen Grenze bis zum Rhein unter Vorbehalt der Zustimmung Luxemburgs;

2. auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee unter Vorbehalt der Zustimmung der Schweiz;

3. auf die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, welche gebaut werden, um von Natur schiffbare Abschnitte des Rheins oder der Mosel zu vermehren oder zu verbessern, oder um zwei von Natur schiffbare Abschnitte dieser Wasserläufe zu verbinden; desgleichen auf alle anderen Teile des Stromgebiets des Rheins, die unter die in Artikel 338 vorgesehene allgemeine Vereinbarung fallen können.

dem Rhein selbst unmöglich gemacht. Die alten Staatsverträge sind also durch den Pariser Vertrag von 1919, darüber kann nichts hinweghelfen, über den Haufen geworfen worden.

Wenn somit unsere Diplomaten Fiasko erlitten haben, so muss nun der Techniker eingreifen und untersuchen, wie unter den veränderten Umständen die Rechte und Interessen der Schweiz an der Rheinschiffahrt am besten gewahrt werden können.

Als die Verträge von 1814 und 1815 abgeschlossen wurden und auch noch später bei Anlass des Abschlusses der Akte im Jahre 1868 dachte man an die Ausnutzung unserer grösseren Gewässer noch nicht. Nie hätte man damals voraussehen können, dass die Fortschritte der Technik selbst eine Ausnutzung des Rheines in grossen Kraftwerken einmal möglich machen werden. Und es sind erst wenige Jahre her, da man auf die modernen Prinzipien der einheitlichen Ausnutzung unserer Gewässer zu Kraftnutzungs- und Schiffahrtszwecken gekommen ist. Neben der Transportfrage ist die Energiefrage zu einem der wichtigsten volkswirtschaftlichen Probleme geworden.

Papierene Verträge gewähren Rechte, auf die man unter keinen Umständen verzichten darf, aber Verträge

begründen nicht die Festhaltung an Grundsätzen, welche durch die wirtschaftliche und technische Entwicklung überholt worden sind. Denn sonst müsste ja jede Entwicklung an papierenen Verträgen scheitern.

Wir glauben, dass diese Überlegung auch auf die Beurteilung der vorliegenden Frage zutrifft. Wir haben schon früher,¹⁾ bevor der Friedensvertrag bekannt war, der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die Schweiz selbst Vorschläge für einen rationellen, umfassenden Wasserwirtschaftsplan des Rheins auf der Strecke Strassburg-Basel aufstellen sollte, da sie ja über erfahrene Fachmänner auf diesem Gebiete verfügt. Nur so wird sie in der Lage sein, ihre Interessen bei der Ausgestaltung dieser Stromstrecke geltend zu machen. Und die französischen Behörden werden zweifellos für gute Ratschläge dankbar sein.

Sofern eine unbefangene technische und wirtschaftliche Untersuchung ergibt, dass die Kanalisierung der Regulierung vorzuziehen ist, dann wird die Schweiz ihre Einwände fallen lassen. Denn ein Beharren auf dem Schein wäre nicht nur unklug, sondern auch gänzlich aussichtslos. Dagegen muss die Schweiz für die Rechte, die sie zugunsten anderer Interessen aufgibt, Kompensationen verlangen. Diese liegen wohl in erster Linie im Verlangen eines möglichst reibungslosen Verkehrs auf dem Kanal und der Durchführung aller Massnahmen, welche diesen Verkehr erleichtern können. Die Schweiz wird ferner auch nur insoweit zur Beitragung an Kosten der Schiffahrtseinrichtungen herangezogen werden können, als sie eine Verbesserung gegenüber der Schiffahrt auf dem freien Rhein bedeuten.

Der einzige und nicht zu unterschätzende Vorteil, den der Pariser Vertrag der Schweiz gewährt, ist das Recht, mit zwei Mitgliedern in der internationalen Kommission vertreten zu sein. Dieses Recht wird die Schweiz am besten dadurch ausnutzen, dass sie die fähigsten und tüchtigsten Vertreter dorthin entsendet. Der Schweizerische Bundesrat wird diese Wahl mit der denkbar grössten Vorsicht und Überlegung zu treffen haben. Ein Missgriff würde die Stellung der Schweiz in einer der wichtigsten Verkehrsfragen aufs empfindlichste schädigen.



Das Koechlin'sche Projekt eines linksrheinischen Kraftwerk- und Schiffahrtskanales zum Zwecke der Ausnützung der Wasserkräfte des Rheins zwischen Basel und Strassburg.

1. Geschichtliche Entwicklung.

Schon im Jahre 1902 hatte sich Herr Ingenieur René Koechlin in Basel gemeinsam mit den Herren

Louis Potterat, Havestadt und Contag bei den Regierungen von Elsass-Lothringen und Baden, auf Grund seines diesen eingereichten Projektes, um eine Konzession zur Ausnützung von 32,000 PS. am Rhein zwischen Niffer und Ottmarsheim beworben. Im Oktober 1904 ersetzten die Konzessionsbewerber auf Grund neuerer im Laufe der Konzessionsverhandlungen, in der Hinsicht auf eine rationellere und vollständigere Ausnützung des Rheines, ihr zuerst unterbreitetes Projekt durch ein solches, in welchem ein Stauwehr bei Märkt, etwas über 5 km unterhalb Basel, mit einer Stauwirkung bis zur schweizerischen Grenze und eine hydroelektrische Kraftzentrale bei Kembs vorgesehen war. Auf Grund dieses Projektes „Kraftwerk Kembs“ sollten 45,000 PS. gewonnen werden.

Nach detaillierten Instruktionen seitens der beiden genannten Regierungen vom September 1906 wurde dieses letzte Projekt erstmals der Zentralen Rheinschiffahrtskommission unterbreitet, die sich einem einlässlichen Studium dieser Angelegenheit widmete und im Laufe ihrer Beratungen eine Reihe von Modifikationen und Erweiterungen des Projektes verlangten. In ihrer letzten Beratung des Projektes erklärte die Zentrale Schiffahrtskommission, keinen Grund mehr zu Einwendungen gegen dessen Ausführung zu haben unter Vorbehalt der Erfüllung gewisser Bedingungen, die im Protokoll vermerkt und von den Konzessionsbewerbern akzeptiert worden waren. Im Februar 1910 unterbreiteten die Konzessionsbewerber ein neues Projekt, das, vollständig bearbeitet, allen Wünschen und Forderungen seitens der Regierungen, der Zentralen Schiffahrtskommission und eines Expertengutachtens Rechnung trug, wofür letzteres im Jahre 1908 von den Herren Stadtbaurat Th. Köhn in Berlin und Ingenieur Oberst Ed. Locher in Zürich auf Veranlassung eines Mülhauser Initiativkomites, das sich zum Zweck der Verwirklichung des Projektes gebildet hatte, erstattet wurde.

Am 1. August 1910 wurde die Aktiengesellschaft „Oberrheinische Kraftwerke“¹⁾ mit Sitz in Mülhausen konstituiert mit einem Kapital von 20 Millionen Mark unter starker Beteiligung dieser Stadt, verschiedener Industrieller und zweier Finanzgruppen. Diese Gesellschaft erwarb die Zentrale des Elektrizitätswerkes Mülhausen und traf eine Vereinbarung mit den Konzessionsbewerbern, wodurch sie sich das Vorrecht auf die Konzession sicherte, sobald diese erteilt sein würde und sich verpflichtete, das Kraftwerk Kembs zu erbauen. Späterhin übernahm auch gleicherweise die Stadt Strassburg eine beträchtliche Aktienbeteiligung.

In den Jahren 1910 und 1911 wurde dann das Projekt des Kraftwerkes Kembs im Elsass (Colmar) und im Grossherzogtum Baden (Lörrach) öffentlich zur Einsichtnahme aufgelegt.

¹⁾ Schweiz. Wasserwirtschaft, XI. Jahrg. S. 104.

¹⁾ Jetzt: „Forces Motrices du Haut Rhin.“