

Die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganensee

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1924)**

Heft 4

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920094>

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.

Mit Beschluss vom 13. November 1919 hatte der Grosse Rat zum Ausbau des Hafens neben andern Krediten für den Bau einer Werfthalle, eines Bureaugebäudes und eines Werkstättengebäudes mit Arbeiterlokalen einen Kredit von Fr. 200 000.— für einen Böschungskran bewilligt. Im Oktober wurde nun mit der Montage dieses Krans begonnen, so dass er voraussichtlich Ende Februar 1924 betriebsfertig erstellt sein wird.

Ein am 15. August auftretender Orkan verursachte beträchtlichen Schaden. Der Kran auf der Hochbahn wurde in den Rhein geworfen und dabei die Hochbahn stark beschädigt. Der Grosse Rat bewilligte am 15. Dezember 1923 einen Kredit von Fr. 80 000.— für die Anschaffung eines neuen Hochkrans und für die Instandstellung der Hochbahn.

Rheinhafen Kleinhüningen.

Der erste Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen wurde bis auf die noch zu errichtende Signalstation und die Telephonverbindung mit dem Rheinhafen St. Johann und mit dem Brückenmeister in Hüningen im Berichtsjahr beendet.

Die gesamten Erstellungskosten inkl. Landerwerb belaufen sich auf Fr. 8 183 746,55, die Baukosten allein auf Fr. 7 043 065,08.

Ein Projekt für den weitem Ausbau des Kleinhüningerhafens ist zum Zwecke der Vorlage an den Grossen Rat ausgearbeitet worden.

Am Hafenbecken hat die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft einen zweiten Kran erstellt. Im Sommer erstellte die genannte Unternehmung einen Lagerschuppen speziell für die Lagerung von Briketts, der sofort nach Vollendung in Betrieb genommen worden ist. Der Lagerhausbau ist beim Orkan am 15. August eingestürzt. Mit dem Wiederaufbau wurde begonnen. Am Klybeckareal hat die Lumina S. A. ihre Lagereinrichtungen beendet. Durch eine unter der Strasse gelegene Rohrleitung werden die Tankschiffe in die Behälter entleert.

Der Grosse Rat bewilligte am 22. November 1923 einen Kredit von Fr. 350 000.— zur Subventionierung der von den drei Reedereien am Ostquai projektierten Lagerhaus- und Silobauten. Der Bund hat eine Subvention aus dem Arbeitslosencredit in gleicher Höhe bewilligt.

Mit der A. G. für Schifffahrt und Spedition „Rhenus“ wurde ein Baurechtsvertrag über das noch freie Geländestück am Ostufer des Hafenbeckens abgeschlossen. Ferner wurden mit der M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft und der Köhlenumschlags A. G. Baurechtsverträge für ihre Niederlassung auf der Westseite des Hafenbeckens vereinbart. Am Klybeckquai wurden unterhalb der Anlage der Lumina S. A. mit Baurecht an die Rheinische Umschlags- und Lagerungs A. G. 27 000 m² abgegeben. Der Kanton ist berechtigt, nach Ablauf der 50jährigen Mietdauer die Anlagen gut unterhalten zum abgeschriebenen Wert zu übernehmen. Die Höhe der Abschreibungen ist in den Baurechtsverträgen festgelegt.

Der Bahnbetrieb im Hafen wurde von der deutschen Reichsbahn weiter besorgt. Die eidgenössische Zollbehörde hatte während der Schifffahrtsperiode eine Abfertigungsstelle eingerichtet. Die Behandlung der Ankunfts- und Abgangsfrachtbriefe erfolgte im Güterbahnhof des Badischen Bahnhofs.

Die zwischen der Reichsbahndirektion Karlsruhe, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und dem Kanton geführten Verhandlungen über den Anschluss der Hafenbahn Kleinhüningen an den Verschubbahnhof des Badischen Bahnhofs und die Durchleitung des Hafenverkehrs durch diesen Bahnhof nach dem Bahnhof Basel S. B. B. hatten schon Ende 1922 zum Vertragsabschluss geführt. Der Grosse Rat genehmigte den Vertrag am 5. April 1923.

Mit den Bundesbahnen wurde ein Betriebsvertrag für die sämtlichen Hafenanlagen abgeschlossen. Darnach übernehmen die Schweizerischen Bundesbahnen den Betrieb der Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen, sowie der Bahnverbindung vom Rheinhafen Kleinhüningen nach dem Verschubbahnhof des Badischen

Bahnhofs mit Ausnahme des Umschlags und der Lagerung der Güter der in den Hafengebieten niedergelassenen Unternehmungen, sofern diese nicht mit den Schweizerischen Bundesbahnen oder dem Kanton eine andere Vereinbarung getroffen haben.

Die Betriebsführung erfolgt auf gemeinschaftliche Rechnung; ein aus dem Hafenbetrieb sich ergebendes Defizit wird vom Kanton und von den Schweizerischen Bundesbahnen je zur Hälfte getragen. Ein Betriebsüberschuss fällt zu zwei Dritteln dem ersteren und zu einem Drittel den letzteren zu. Der Vertrag dauert nur bis Ende des Jahres 1925 und soll die Erfahrungen verschaffen für den Abschluss eines definitiven länger dauernden Vertrages.

Die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee.

Der Bundesrat hat das Abkommen zwischen der Schweiz und dem Königreich Sardinien vom 25. April 1860 über die Schifffahrt auf dem Langensee im Mai 1903 gekündigt und bei der italienischen Regierung gleichzeitig Schritte eingeleitet zu einer neuen Regelung der Schifffahrt auf dem Langen- und Luganersee.

Nach einem Austausch von verschiedenen Entwürfen zu einer Uebereinkunft zwischen den beiden Regierungen, traten im Herbst 1923 die Vertreter der beiden Staaten in Lugano zusammen und ihre Verhandlungen führten am 22. Oktober 1923 zum Abschluss einer Uebereinkunft zwischen der Schweiz und Italien zur Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee mit beigeschlossenem internationalem Reglement.

Diese Uebereinkunft enthält nicht nur Abmachungen technischer Art, sondern auch Bestimmungen von gewisser politischer Tragweite. Es wird darin der allgemeine Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt auf den beiden Seen aufgestellt, unter Vorbehalt der Bestimmungen des Abkommens. Ferner wird das politische Hoheitsrecht jedes Staates über die Gewässer festgelegt. Dieser Grundsatz ist namentlich für die Rechtslage auf dem Luganersee wichtig, da hier komplizierte Grenzverhältnisse vorliegen. Den italienischen Zoll- und Polizeitransporten wurde die Durchquerung der schweizerischen Gewässer in Ausnahmefällen und unter ganz bestimmten Bedingungen zugestanden. Der früher gebrauchte vage Begriff der „gemischten Gewässer“ wurde beseitigt und dafür der Grundsatz aufgestellt, daß jede Partei im Besitze der vollen Ausübung ihrer Staatshoheit über die innerhalb ihrer politischen Grenzen liegenden Gewässer stehe, d. h. in denjenigen Teilen des Luganersees, wo ein Ufer schweizerisch und das gegenüberliegende Ufer italienisch ist, bis zu der idealen Mittellinie des Sees, die die Grenze zwischen den beiden Staaten bildet. Die Schifffahrtsunternehmungen müssen von jedem der beiden Staaten mit einer Konzession ausgerüstet werden, wenn sie deren Häfen oder Landungsstellen bedienen wollen. Ohne Schifffahrtbewilligung darf kein Schiff in Betrieb gesetzt werden, dabei kann der Schiffsbesitzer allerdings wählen, in welchem der beiden Uferstaaten er diese Bewilligung verlangen will. Die Bewilligung wird erst nach erfolgter Untersuchung und Erprobung des Schiffes erteilt. Beide Staaten sind verpflichtet, durch periodische Inspektionen darüber zu wachen, daß die Schiffe in einem die nötige Sicherheit gewährleistenden Zustand erhalten werden. Jeder Kapitän oder Führer eines Schiffes (Dampf-, Motor- oder Segelschiffes) muß mit einem Schifferpatent versehen sein, auch das übrige Schiffspersonal wird geprüft und steht unter staatlicher Aufsicht. Da die Aufstellung von Vorschriften über die Untersuchung und die Erprobung der Schiffe und die Ueberwachung des Personals jedem Staate überlassen ist, wurde vereinbart, daß man sich gegenseitig von diesen internen Vorschriften und deren allfälligen Abänderungen Kenntnis geben werde. Zur Sicherung der Schifffahrt unter der Brücke von Melide und in der Enge von Lavena verpflichten sich die beiden Staaten, die Unterhandlungen über die Korrektionsarbeiten zur Regulie-

zung des Wasserstandes des Luganersees fortzusetzen. Ein besonderer Artikel ist der Regelung des Zolldienstes in den zwischen dem schweizerischen und dem italienischen Ufer liegenden Gewässern des westlichen Armes des Luganersees gewidmet, da sich hier die Meinung gebildet hatte, es bestehe keine eigentliche Gerichtsbarkeit über diese Gewässer, die selbst in amtlichen Urkunden als neutral oder gemeinschaftlich bezeichnet wurden. Zugunsten der Fischerei wurde noch eine besondere Bestimmung beigefügt, damit dieses Gewerbe durch den Zolldienst möglichst wenig behindert werde. Zur Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung der Uebereinkunft und des beigeschlossenen Reglements ist ein Schiedsverfahren eventuell ein Entscheid des Ständigen Internationalen Gerichtshofes in Haag festgesetzt. Das Abkommen kann jederzeit gekündigt werden und tritt ein Jahr nach dem Kündigungstag außer Kraft. Das Reglement bildet Bestandteil der Uebereinkunft. Es enthält alle Vereinbarungen über Punkte, die häufigen Änderungen unterworfen sind wie die über Bau und Ausrüstung der Schiffe, Fahrordnung, Signalgebung, Schiffsfahrtpolizei etc.

Die Uebereinkunft und das Reglement zusammen mit der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über diese Angelegenheit vom 17. Dezember 1923 sind im Bundesblatt 1923, Bd. III, S. 482 und ff. veröffentlicht.

Tessinische Wasserwirtschaft.

Bei Behandlung der Staatsrechnung in der November-Session des Tessinischen Grossen Rates hat man sich u. a. auch mit den Gebühren aus Wasserkraft-Konzessionen beschäftigt.

Die hauptsächlichste Konzession betrifft die dem Bund erteilte für die Wasserkräfte der Leventina, die, inklusive der Leistung des Ritomwerkes von 75 000 PS, auf 150 000 PS geschätzt werden können und wofür der Kanton Fr. 90 000 an Gebühren bezieht.

Grossrat Cattaneo wies nun darauf hin, dass der Bund gemäss W. R. G. von 1916 verpflichtet sei, über die vom Kanton erhobene Konzessionsgebühr von Fr. 3 hinaus Kanton und Gemeinden mit Fr. 1 pro Brutto PS zu entschädigen für die ihnen durch die Konzessionserteilung an die Eidgenossenschaft entgehenden Steuern. Der Bund hätte dem Kanton Tessin somit Fr. 150 000 zu zahlen statt nur Fr. 90 000. Allerdings sei der Vertrag zwischen Tessin und Bund vor 1916 abgeschlossen worden, aber das W. R. G. von 1916 sei zur Regelung des Verhältnisses zwischen Bund und allen Kantonen geschaffen worden, und es sei daher nicht angängig, dass man den Tessin noch mit der Servitut aus früheren Kontrakten belaste. Der Referent bemerkte übrigens, dass man gegenüber andern Kantonen frühere Bedingungen ebenfalls entsprechend abgeändert habe. Schon bei Behandlung des Voranschlages sei allgemein anerkannt worden, dass die Belastung der tessinischen Steuerzahler ihre maximale Grenze erreicht habe, während die Bilanz der Staatsrechnung noch nicht ausgeglichen werden konnte und man für neue notwendige soziale Aufgaben keine Möglichkeit der Mittelbeschaffung gefunden habe. Der Kanton Tessin besitze als einzigen Reichtum die Wasserkräfte und der Bund werde einen armen Kanton nicht um Erträge bringen wollen, die er durch Gesetz andern Kantonen gewähre. Baudirektor Canevascini versprach auf die Ausführungen von Grossrat Cattaneo zu antworten, sobald er die nötigen Informationen über das, was von seinem Amtsvorgänger in der Sache bereits getan worden sei, gesammelt habe.

Nach den Ausführungen von a. Nat.-Rat Donini in der N. Z. Z. vom 6. März 1924 hat Regierungsrat Cattori in Lugano den gleichen Gedanken verfochten, während er selbst die Ansicht vertritt, dass der Kanton Tessin auf diese berechtigten Ansprüche verzichten sollte, wenn ihm die S. B. B. die Spezialtarife bewilligen, die der Tessin zu seinem wirtschaftlichen Leben benötigt.

Was die Wasserkräfte anbelangt, die der Kanton noch

zu verwerten hat, und die auf mindestens 150 000 PS geschätzt werden, so verlangte Herr Cattori, und die meisten Tessiner gehen hierin mit ihm einig, dass der Bund deren Ausfuhr nach Italien gestatte. Die zu erteilenden Konzessionen sollten dabei 50 Jahre Gültigkeit haben. Herr Donini ist ebenfalls der Meinung, dass für die Verwertung des Kraftüberschusses nur Italien in Betracht kommen kann. Auf seine Initiative hin wurde 1904 ein Ausfuhrsuche für die Wasserkräfte des Ritomsees, des Monte Piottino und der Biaschina abgelehnt und kurz darauf der Gotthardbahn bezw. der Motor A. G. entsprechende Konzessionen erteilt, aber zur ausschliesslichen Verwertung der Energie im Inland. Die Verhältnisse haben sich indessen geändert. Heute wird die Kraft der Biaschina zum grössten Teil nach Italien ausgeführt und die Motor A. G., die auch die Konzession für die Ausnutzung der Wasserkräfte der Maggia besitzt, wird wohl bald auf diese verzichten, wenn sie die zu gewinnende Kraft nicht gleichfalls zur Hauptsache exportieren kann. Man glaubt nun, dass hierfür eine Ausfuhrbewilligung für die Dauer von 50 Jahren nötig sei. Herr Donini erachtet aber die Befristung auf 20 Jahre, wie sie im Gesetze vorgeschrieben, als durchaus genügend, da bei dem im Tessin vorhandenen Uebererschuss an Energie als sicher angenommen werden könne, dass eine 20jährige Konzession praktisch einer längeren gleichkomme, weil sie stets erneuert werden dürfte. Er sieht das Haupthindernis viel eher in der politischen Grenze. Italien will nur ungerne für seine Versorgung mit elektrischer Energie vom Ausland abhängig werden. Dies erklärt auch, warum nicht mehr Energie ausgeführt wird und nicht ausgeführt wurde, als noch keine eidgenössische Bewilligung dazu notwendig war. Aus der Unmöglichkeit für den Kanton Tessin, seine überschüssigen Wasserkräfte anders als in Italien zu verwerten, und aus den Hindernissen, die hiebei durch die politische Grenze erwachsen, leitet Herr Donini sodann den Anspruch des Kantons auf eine finanzielle Entschädigung durch den Bund ab. Diese hätte sich nach dem Grade der Verwertung der tessinischen Wasserkräfte im Kanton selbst oder in Italien zu richten.

Ende März 1923 fand nun in Bellinzona eine Konferenz statt, an der die Tessiner Regierung, die tessinischen Vertreter in den eidgenössischen Räten, sowie Vertreter der tessinischen Presse teilnahmen.

Staatsrat Canevascini gab der Versammlung Kenntnis vom Inhalt einer ausführlichen Denkschrift des tessinischen Staatsrates an den Bundesrat in der die Forderungen des Kantons Tessin dargelegt werden. Die Wasser- und Elektrizitätswirtschaft betreffen nachstehende Punkte: 4. Gewährung einer Entschädigung von 1 Franken pro PS als Kompensation für die Einbusse an kantonalen und kommunalen Steuern, verursacht durch die Abtretung der Wasserrechte des obern Livinental an die Eidgenossenschaft, an welche die Rechte der Gotthardbahn gemäss Art. 13 und 14 des W. R. G. übergehen. 5. Revision der zwischen dem Kanton und der Eidgenossenschaft am 20. März 1909 abgeschlossenen Konvention über die Erteilung von Wasserrechtskonzessionen im obern Livinental für die Anpassung der Entschädigung an den wirklichen Wert der abgetretenen Rechte. 6. Revision des Vertrages vom Jahre 1914 über den Transport elektrischer Kraft in den Kanton Uri. 7. Ausfuhrbewilligung für tessinische elektrische Kraft für eine Periode von mindestens 50 Jahren. 12. Rasche Elektrifizierung der Linien Bellinzona-Locarno bezw. Luino.

In der Diskussion konnte Staatsrat Cattori bereits mitteilen, dass der Bundesrat den Forderungen des Kantons Tessin nach Möglichkeit Rechnung tragen werde.

Eine erweiterte vom Staatsrat einberufene Konferenz vom 26. März 1924, an der Vertreter der Landwirtschaft, der Handels- und Arbeiterorganisationen teilnahmen, hat dann das definitive Projekt ausgearbeitet über die tessinischen Forderungen, die dem Bundesrat unterbreitet werden sollen.