

Kreisschreiben

des

Bundesrates an sämtliche Kantonsregierungen betreffend
die Bezeichnung der schiffbaren oder noch schiffbar
zu machenden Gewässerstrecken.

(Vom 29. September 1919.)

Getreue, liebe Eidgenossen!

I.

Gemäss Artikel 24^{bis} der Bundesverfassung, angenommen vom Volke am 25. Oktober 1908, steht die Nutzbarmachung der Wasserkräfte unter der Oberaufsicht des Bundes (Absatz 1). In diese Nutzbarmachung wurde bereits damals die Schifffahrt mit- einbezogen. Absatz 2 des genannten Artikels bestimmt, dass die Binnenschifffahrt nach Möglichkeit zu berücksichtigen sei.

In den Artikeln 24—27 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916, in Kraft getreten am 1. Januar 1918, sind dann diejenigen allgemeinen Vorschriften niedergelegt worden, welche in näherer Umschreibung des genannten Artikels 24^{bis}, Absatz 2, der Bundesverfassung die Wahrung der Interessen der Schifffahrt bezwecken.

Einer nähern Regelung durch bundesrätliche Ver- ordnung bedürfen nunmehr noch:

Art. 24, Abs. 2: Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der beteiligten Kantone die Gewässerstrecken, die als schiffbar zu betrachten sind, sowie diejenigen, deren Schiffbar- machung in Aussicht genommen ist, und erlässt die er- forderlichen Vorschriften.

Art. 27, Abs. 1: Der Bundesrat wird nach Anhörung der be- teiligten Kantone dafür sorgen, dass die Schiffbarkeit der von ihm bezeichneten Gewässerstrecken nicht durch Bauten oder künstliche Veränderung der Wasserrinne beeinträchtigt wird.

Aus Artikel 24 ergibt sich, dass es sich in diesem Artikel um die Vorschriften handelt, die für die Wasserwerke mit Rücksicht auf die Schifffahrt zu erlassen sein werden; Artikel 27 hingegen bezieht sich auf sonstige Strombauten (Brücken, Korrekturen und dgl.).

Aus den genannten Gesetzesbestimmungen geht hervor, dass

- A. grundsätzlich diejenigen Gewässerstrecken bezeichnet werden sollen, die überhaupt als schiffbar zu betrachten oder die noch schiffbar zu machen sind (Art. 24, Abs. 2);
- B. dieses so festgelegte gesamte Wasserstrassennetz daraufhin zu untersuchen ist, welche Kahntypen für die einzelnen Teile dieses Netzes zugelassen werden können (Art. 24, Abs. 2);
- C. Vorschriften zu erlassen sind über den Ausbau und die Erhaltung der als natürlich schiffbar bezeichneten Gewässerstrecken, sowie derjenigen Strecken, welche künstlich schiffbar zu machen sind (Art. 24, Abs. 2, und Art. 27, Abs. 1) unter Berücksichtigung der für ein bestimmtes Teilnetz grundsätzlich zugelassenen Kahntypen.

Die unter C genannten Vorschriften umfassen:

1. mit Bezug auf die Bauausführung:
 - die Abmessungen der Schiffsschleusen;
 - die Festsetzung der Normalprofile in regulierten Strecken, sowie in Schifffahrtskanälen und kombinierten Schifffahrts- und Kraftwerkkanälen;
 - die Festsetzung der Profile in Fels, für Kanaltunnel, Kanalbrücken, zwischen Pfeilern und Widerlagern;
 - die Festsetzung der Lichtraumprofile über dem Wasserspiegel;
 - Vorschriften über die zulässigen Krümmungen, über Ruheplätze, Wendebecken, Strömungsgeschwindigkeit und dgl.

Die Festlegung der lichten Weiten und dgl. ist nun vollständig unabhängig davon, ob es sich um ein Bauwerk handelt, das in Verbindung mit einem Kraftwerk zu erstellen ist oder um andere Strombauten. Die Vorschriften, die unter C genannt sind, stehen unter sich in engem organischem Zusammenhang. Sie werden daher seinerzeit in einer Verordnung über die bauliche Anlage der Schifffahrtswege zusammengefasst (Schifffahrtsnormalien).

2. Für die Betriebsverhältnisse werden später weitere grundsätzliche Bestimmungen zu erlassen sein.

II.

Die Wahl der Kahntypen, welche für die einzelnen Gebiete zugelassen werden (S. 2, B.) ist von sehr weittragender Bedeutung. Der Entschluss ist daher mit grosser Vorsicht zu fassen. Jedenfalls ist in weitgehendem Masse darauf Rücksicht zu nehmen, welche Arten von Schiffsgefässen in Europa gegenwärtig in Verwendung sind, für welche Grössen neue, sowie zu erweiternde Wasserstrassen bemessen werden und insbesondere auch, nach welcher Richtung hin überhaupt die Entwicklung voraussichtlich geht.

Noch vor ganz kurzer Zeit wurde allgemein hinsichtlich der Rhone die Ansicht vertreten, dass sie höchstens für 600 t-Kähne ausgebaut werden könne; heute spricht man von der Zulassung von 1000 t-Kähnen. Die letzten Meldungen der Fachpresse sprechen nun vom 1200 t-Kahn, der auch auf dem zu erweiternden Rhein-Rhone-Kanal Fahrrecht erhalten solle. Für den Ausbau der Seine wird die Berücksichtigung von 1400—1800 t-Schiffen gefordert. Die württembergischen und die preussischen Verwaltungsorgane verlangten in den letzten Jahren, dass Entwürfen für neue Hauptwasserstrassen der 1000 t-Kahn zugrunde gelegt werde, wogegen der südwest-deutsche Kanalverein den 1200 t-Kahntyp in Betracht zog; die bayrischen Donau-Main-Kanalprojekte berücksichtigten zum Teil das 1500 t-Lastschiff.

Wenn es sich auch bei den neuen Vorschlägen nicht um amtliche Angaben handelt und es noch ungewiss ist, wie die massgebenden Organe, denen die Entscheidung obliegt, urteilen, so rühren diese Anregungen doch zum Teil von Fachleuten her, die amtlichen Stellen sehr nahe stehen.

In Anbetracht dieser Umstände wäre es nun einerseits erwünscht, wenn mit der Festlegung der Schiffstypen für unser Wasserstrassennetz einige Zeit zugewartet werden könnte. Andererseits drängt aber insbesondere die fortschreitende Nutzbarmachung der Gewässer für die Kraftgewinnung doch sehr dahin, die Verhältnisse so rasch wie möglich abzuklären. Beide Nutzungsformen sind eng miteinander verknüpft.

Die Schifffahrt erfordert bei Neu- und Umbauten jeglicher Art eine vorsorgliche Rücksichtnahme, damit im Verlaufe der Entwicklung ein Ganzes geschaffen wird, das seinen Zweck erfüllen kann.

Um unsererseits den endgültigen Plan zu einem schweizerischen Wasserstrassennetz aufstellen zu können, welcher Ihnen hernach

unterbreitet werden soll, bitten wir Sie, uns bis Ende November Ihre Ansichtsäusserung darüber zukommen zu lassen:

1. Welche Gewässerstrecken Ihres Kantons als natürlich schiffbar zu betrachten seien;
2. für welche Gewässerstrecken Sie die künstliche Schiffbarmachung in Vorschlag bringen;
3. welche grösste Kahntype Sie für diese Strecken vorzusehen wünschen.

Vorsichtshalber sollen für unsere Wasserstrassen jedenfalls die Lastschiffe eher zu gross als zu klein gewählt werden, um womöglich kostspielige Erweiterungen später vermeiden zu können. (Kaum ist z. B. der neueste deutsche Schiffahrtskanal, der Mittel-landkanal Ems-Hannover, für 600 t-Schiffe in Betrieb gesetzt worden, als nun auch schon seine Vergrösserung für die Zulassung von 1000—1200 t-Kähne verlangt wird.)

Das Amt für Wasserwirtschaft unseres Departements des Innern steht für allfällige Besprechungen und Auskünfte sehr gerne zu Ihrer Verfügung.

Wir benutzen auch diesen Anlass, Sie, getreue liebe Eidgenossen, samt uns dem Schutze Gottes zu empfehlen.

Bern, den 29. September 1919.

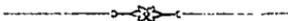
Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ador.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Steiger.



**Kreisschreiben des Bundesrates an sämtliche Kantonsregierungen betreffend die
Bezeichnung der schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken. (Vom
29. September 1919)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1919
Date	
Data	
Seite	125-128
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 278

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.